

**FENOMENA DISRUPTIVE INNOVATION:
EKSISTENSI ANGKUTAN KOTA PETE-PETE DI TENGAH GEMPURAN
MODA TRANSPORTASI *ONLINE* KOTA MAKASSAR**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Sosiologi

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD IHSAN

Kepada

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2019**

TESIS

**FENOMENA DISRUPTIVE INNOVATION : EKSISTENSI ANGKUTAN
KOTA PETE-PETE DI TENGAH GEMPURAN MODA
TRANSPORTASI *ONLINE* KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD IHSAN

Nomor Pokok E032171014

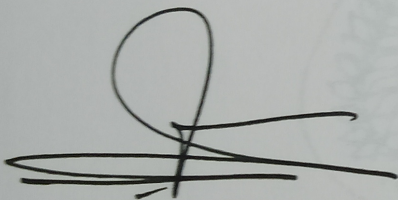
telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

pada tanggal **30 Desember 2019**

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

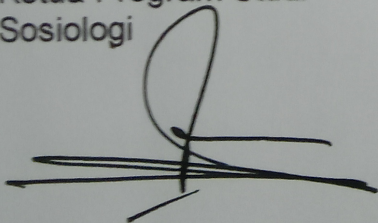
Komisi Penasihat



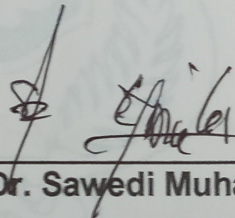
Dr. H. Suparman Abdullah, M.Si.

Ketua

Ketua Program Studi
Sosiologi



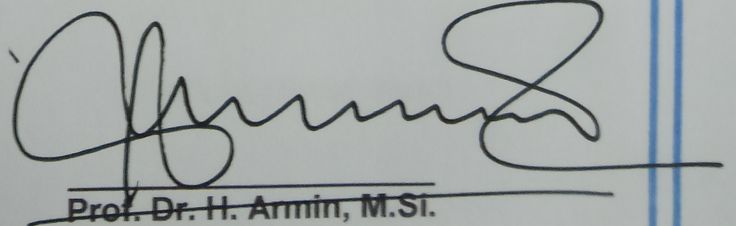
Dr. H. Suparman Abdullah, M.Si.



Dr. Sawedi Muhammad, MA.

Anggota

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan
Ilmu Politik Universitas Hasanuddin,



Prof. Dr. H. Armin, M.Si.

ABSTRAK

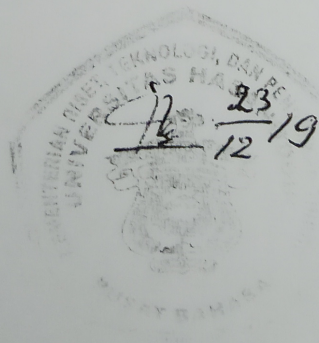
MUHAMMAD IHSAN. *Fenomena Disruptive Innovation: Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete di Tengah Gempuran Moda Transportasi Online Kota Makassar* (dibimbing oleh Suparman Abdullah dan Sawedi Muhammad).

Penelitian ini bertujuan mengetahui eksistensi angkutan kota pete-pete dan strategi bertahan hidup sopir pete-pete di tengah gempuran moda transportasi dalam jaringan (daring).

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan pendekatan fenomenologi.

Hasil penelitian menunjukkan eksistensi pete-pete saat ini berada di atas ambang kritis. Beralihnya penumpang ke moda transportasi daring menjadikan jumlah pete-pete menurun signifikan setiap tahunnya. Strategi bertahan hidup yang ditempuh oleh para sopir pete-pete juga tidak bisa dimaksimalkan akibat beberapa kondisi tertentu. Umumnya para sopir juga hanya mengandalkan penghasilan dari mengendarai pete-pete. Logika masyarakat yang menginginkan sebuah moda transportasi yang tidak hanya mudah dan murah, namun juga praktis dan bisa diakses kapan dan di mana pun menunjukkan masyarakat yang semakin rasional saat ini. Rasionalitas menjadi sesuatu yang tidak terelakkan dalam masyarakat modern dan menjadi roh bagi modernitas. Pete-pete kalah dengan inovasi yang ditawarkan oleh moda transportasi daring. Pete-pete kalah dengan hasrat dan logika pertumbuhan saat ini. Moda transportasi daring sebagai sebuah inovasi disruptif yang tidak hanya menggantikan teknologi lama yang serba fisik dengan teknologi digital, namun juga menghasilkan sesuatu yang benar-benar baru dan lebih efisien. Sifatnya tidak hanya destruktif, namun juga kreatif.

Kata kunci: pete-pete, moda transportasi *online*, inovasi, rasionalitas



PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Ihsan

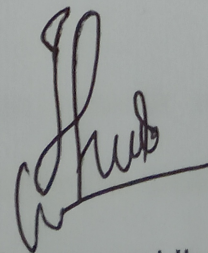
Nomor Pokok : E032171014

Program Studi : Sosiologi

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 24 Februari 2020

Yang menyatakan



Muhammad Ihsan

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Pengajuan.....	ii
Halaman Pengesahan Tesis.....	iii
Lembar Pernyataan Keaslian Tesis.....	iv
Prakata.....	v
Abstrak	vi
Abstract.....	vii
Daftar Isi.....	viii
Daftar Tabel.....	x
Daftar Gambar.....	xi
 BAB I Pendahuluan.....	 1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	6
 BAB II Tinjauan Pustaka	 9
A. Tinjauan Pustaka.....	9
1. Eksistensi dan Konsep Strategi Bertahan Hidup.....	9
2. Teori Tindakan Sosial.....	16
3. Modernisasi, Masyarakat Informasi dan Lahirnya Internet.....	18
4. Masyarakat Perkotaan dan Transportasi.....	21
5. Pete-pete.....	27
6. Moda Transportasi <i>Online</i>	29

7. Kompetisi dan Konflik.....	32
8. Disruption.....	35
B. Penelitian Relevan.....	40
C. Kerangka Pemikiran.....	43
BAB III Metode Penelitian.....	47
A. Rancangan Penelitian.....	47
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	48
C. Unit Analisis.....	49
D. Teknik Pengumpulan Data.....	49
E. Analisis Data.....	55
F. Pengujian Keabsahan Data.....	57
BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	59
A. Gambaran Umum Pete-Pete Kota Makassar..	59
B. Profil Informan.....	66
C. Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete Di Tengah Gempuran Moda Transportasi Online Kota Makassar.....	79
D. Strategi Bertahan Hidup Sopir Pete-Pete Di Tengah Gempuran Moda Transportasi Online Kota Makassar.....	112
E. Analisis Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete dan Strategi Bertahan Hidup Sopir Pete-Pete Di Tengah Gempuran Moda Transportasi Online Kota Makassar.....	135
BAB V Penutup.....	141
A. Kesimpulan.....	141
B. Saran.....	142
Daftar Pustaka.....	145
Daftar Lampiran.....	150

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

“*Daeng, kiri daeng*” ungkapan yang mungkin familiar di telinga kita terlebih bila kita adalah salah satu pengguna angkutan kota di Makassar yang cukup populer yakni Angkutan Kota Pete-Pete. Siapa pun yang pernah ke Makassar akan mengenal Pete-pete, entah ia pernah menaikinya atau sekedar melihatnya menepi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Menariknya, Pete-pete ini tidak hanya terlihat namun juga terdengar sebab moda transportasi publik warga kota makassar ini biasanya dilengkapi dengan *sound system* yang mengeluarkan musik dalam volume yang nyaring bak pameran otomotif.

Jika taksi adalah semacam moda angkutan darat yang diperuntukkan bagi individu-individu porselen 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. Berduit atau tidak, tampil mulus atau urakan, wangi atau sedikit menebar aroma keringat yang bagi banyak orang aroma ini adalah sebuah penanda integritas dan kerja keras (Asri: 2015).

Rhenald Kasali di salah satu bukunya yang berjudul “*Disruption*” Kasali (2017: viii) melihat bahwa

“kini dunia tengah menyaksikan perpindahan dari mobil bertenaga bensin ke *self-driving car* yang dikendalikan teknologi informasi (internet) melalui *smartphone*. Petugas bengkel kelak bukan lagi seorang montir yang dikenal pada abad ke-20, melainkan para ahli IT yang bekerja dengan perangkat lunak. Suka tidak suka, *Internet of Things* membentuk kita mulai hari ini”.

Tahun 2015 merupakan masa yang fenomenal bagi perkembangan layanan transportasi *on demand*, atau yang biasa dikenal dengan transportasi online. Dalam rentang waktu dua belas bulan, GO-JEK berkembang dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian mendapat perlawanan dari GrabTaxi dengan layanan GrabBike. Persaingan tersebut pun semakin sengit dengan masuknya layanan asal Amerika Serikat, Uber, yang hadir di tanah air sejak tahun 2014.

Di New York sendiri, Uber awalnya disambut hangat oleh *netizen* tanpa dirasa sebagai pesaing karena wujudnya tak terlihat. Lama-kelamaan, dampaknya pun terasa sehingga para pengemudi taksi konvensional meminta bantuan pemerintah karena penghasilan mereka mendadak turun. Sama halnya dengan yang terjadi di London, Paris, Rio de Janeiro, dan Jakarta. Lawan para pengemudi taksi konvensional ini tak terlihat dan sulit dilacak secara nyata. Kendaraan yang dipakai berpelat nomor sama seperti pelat nomor mobil biasa, tanpa tulisan “taksi”, nomor telepon, dan iklan yang tertera besar-besaran di badan kendaraan. (Kasali, 2017: 5-6).

Bisnis transportasi darat mengalami penurunan drastis pada sepanjang 2016. Ketua Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta, Shafruhan Sinungan, mengatakan, penurunan omzet terutama terjadi pada moda transportasi seperti taksi, bajaj (angkutan lingkungan), dan mikrolet. Taksi bahkan mengalami penurunan omzet

hingga 50% pada tahun ini. Bisnis transportasi darat pada 2016 secara umum ambruk 60%, khususnya untuk beberapa sektor seperti taksi, angling (angkutan lingkungan), dan mikrolet. Taksi turun 40-50%, mikrolet 30% (Kasali 2017: 85).

Di awal tahun 2016, di tanah air ribuan pengemudi angkutan umum yang merasa pendapatan mereka menurun akibat kehadiran layanan transportasi online akhirnya melakukan demonstrasi. Massa yang didominasi oleh pengemudi taksi tersebut menuntut layanan Uber dan Grab agar segera ditutup. Insiden ini tak hanya berlangsung sekali mereka pun kembali melakukan aksi demonstrasi seminggu setelahnya. Tercatat beberapa bentrokan cukup besar antara pengemudi angkutan kota dengan pengemudi transportasi online. Seperti yang termuat dalam portal media online *Kumparan.com* edisi 10 maret 2017 melampirkan beberapa bentrokan cukup besar seperti di Depok, 3 Oktober 2015 bentrokan antara ojek online dan ojek pangkalan depan kampus Universitas Indonesia. Lalu di Jakarta 22 maret 2016, Sopir Taxi dan Sopir Angkot mogok jalan dan melakukan aksi demo, *sweeping* dilakukan dengan kekerasan ke Sopir Ojek online beratribut bahkan penumpang ikut jadi korban pemukulan. Yogyakarta 26 Februari 2017, sebuah mobil milik pengendara aplikasi Go-Car dirusak oleh beberapa Sopir taksi Dan beberapa kasus bentrokan berulang lainnya seperti di Denpasar, Medan, Tangerang, Bandung. (Pragota, 10 Maret 2017)

Di Makassar sendiri, beberapa berita yang dihimpun terkait dinamika transportasi konvensional vs transportasi online. Seperti yang diberitakan portal online *Rakyatku.com* edisi 28 September 2017 momen sopir pete-pete dan tukang bentor turun kejalan memprotes dan merazia terkait kehadiran transportasi online. Mereka melakukan aksi dan konvoi di sejumlah titik kota seperti di Jalan AP Pettarani dan Pelita Raya yang selanjutnya titik temu di *Fly Over*. Menurut salah satu sopir pete-pete, Dg Jarre, aksi tersebut tak lepas dari pendapatannya yang menurun drastis sejak keberadaan angkutan berbasis online, orang-orang sudah enggan lagi naik pete-pete atau bentor.

Beberapa berita terkait lainnya dari data portal online *Tribun-Timur.com* edisi 08 April 2017 kekisruhan antara sopir bentor dan taksi online di Jalan Boulevard dekat Mall Panakkukang edisi 27 april 2017 di Jalan Cendrawasih depan Grand Mode, Sopir Pete-Pete dan Tukang Bentor memantau dan berniat melakukan *sweeping* kendaraan berplat hitam yang melintas (28 September 2017).

Di balik konflik antara transportasi konvensional dengan moda online, kabar mengejutkan datang salah satu platform transportasi online Grab yang melakukan kolaborasi dengan Taksi Bosowa. Pasalnya dua moda transportasi kota berbeda yang sempat bersitegang ini kini melakukan kerjasama. Dilihat dari berita yang dilansir pada portal online *KabarMakassar.com* (29/06/2018):

“Kolaborasi ini menargetkan penggunaanya untuk memesan layanan Bosowa Taksi langsung melalui aplikasi Grab. Berlan

Sumadi selaku Direktur Bosowa Taksi menagatkan tujuan utama kolaborasi ini akan berpusat pada peningkatan layanan dengan memanfaatkan fitur yang dimiliki kedua perusahaan. Sebelumnya, Grab juga telah mengakuisisi salah satu pesaing beratnya yakni Uber pada april 2018 di Asia Tenggara termasuk di Indonesia. Hal ini disebabkan Uber kalah bersaing oleh dua kompetitor raksasa yakni Grab dan Go-Jek.” 29 Juni 2018

Edy Suandi Hamid pada jurnalnya *Disruptive Innovation: Manfaat Dan Kekurangan Dalam Konteks Pembangunan Ekonomi* (2018: 1)

“Berbagai fenomena yang ada tersebut sudah jelas terjadi bukan tanpa sebab. Pertama, perkembangan teknologi memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap arah perubahan dan inovasi. Kedua, kebutuhan yang tinggi akan efisiensi dan efektifitas menyebabkan produsen perlu melakukan inovasi yang memadai. Pada tataran ini dapat dikatakan bahwa pepatah mengatakan “tidak ada asap jika tidak ada api” berlaku dalam konteks munculnya pelaku baru dengan berbagai inovasi. Kebutuhan akan efisiensi merupakan sebab yang kuat bagaimana produsen harus melakukan inovasi untuk masuk ke dalam pasar. *Disruptive Innovation* yang dimaksud adalah perkembangan teknologi yang mengganggu dalam konteks bahwa munculnya inovasi teknologi baru yang mengganggu keberadaan teknologi lama”

Terkait Pemerintah setempat, sebenarnya sempat ada program dari Pemerintah Kota Makassar terkait pengadaan Pete-pete Smart dalam rangka Inovasi Angkutan Kota sekaligus solusi mengurai kemacetan di Makassar. Program ini sempat diluncurkan pada desember 2016, namun ditolak oleh para Sopir Pete-pete dan organisasi angkutan darat (Organda). Seperti yang diberitakan portal online *tribun-timur.com* edisi 06/02/2017:

“Aksi unjuk rasa yang digelar oleh Organisasi Angkutan Darat (Organda) dan Sopir Pete-pete di Kantor Balaikota Makassar pada Senin 6 Februari 2017, salah satu aspirasinya menolak

kehadiran program petepete smart yang dirintis oleh Walikota Makassar Danny Pomanto. Koordinator aksi Nur Alim menganggap petepete smart adalah proyek gagal dan dinilai pemborosan terhadap kas pemerintah, karena untuk 5 unit petepete smart saja anggarannya 1,3 Milyar. Padahal sebelumnya pemerintah telah mempercayakan ke Organda untuk mengelola petepete yang ada. Tambahnya, jika Petepete Smart ini dioperasikan, dapat mematikan angkutan kota petepete yang beroperasi.” (6 Februari 2017)

Peneliti mencoba melakukan pengamatan dengan melewati beberapa jalur trayek utama di kota Makassar seperti di Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan Urip Sumoharjo, Jalan A.P. Pettarani, Jalan Sultan Alauddin, Jalan Cendrawasih, Jalan Sam Ratulangi, Jalan Veteran dan beberapa jalur padat kendaraan lainnya. Terlihat Angkutan Pete-pete kalah jumlah dengan kendaraan pribadi berplat hitam yang notabene Taksi dan Ojek online. Jarak jalan Pete-pete satu dengan lainnya pun lumayan berjauhan, rata-rata sekitar 20-30 meter. Padahal bila dibandingkan dulu, Pete-pete selalu mendominasi dengan jalan beriringan dan berdempetan di jalan raya. Justru saat ini akan sering kita lihat pete-pete yang tidak mengangkut penumpang.

Berangkat dari pemaparan di atas, Peneliti menganggap bahwa judul penelitian “Fenomena *Disruptive Innovation*: Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete di Tengah Gempuran Moda Transportasi *Online* Kota Makassar” dianggap penting untuk diteliti dan dikaji lebih mendalam.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, adapun beberapa hal yang menjadi rumusan masalah yang akan diteliti sebagai berikut :

1. Bagaimana Eksistensi Pete-pete di tengah gempuran Moda Transportasi *Online* kota Makassar?
2. Bagaimana Strategi bertahan hidup yang dilakukan oleh Sopir Pete-pete di tengah gempuran Moda Transportasi *Online* kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui bagaimana eksistensi Pete-pete ditengah gempuran Moda Transportasi *Online* Kota Makassar.
2. Mengetahui bagaimana strategi bertahan hidup yang dilakukan oleh Sopir Pete-pete di tengah gempuran Moda Transportasi *Online* Kota Makassar?

D. Manfaat Penelitian

1. Aspek Akademik

- 1.1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi dan rujukan bagi peneliti selanjutnya untuk meneliti mengenai eksistensi dan strategi bertahan yang ditempuh oleh kelompok atau individu terhadap tantangan akan perubahan yang terjadi.
- 1.2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan rujukan teori atau gagasan bagi peneliti selanjutnya terkait perkembangan teknologi yang berimplikasi pada perubahan sosial dalam masyarakat maupun sebaliknya.

1.3. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberi kontribusi bagi penelitian mengenai dinamika penyelenggaraan moda angkutan Pete-pete dan moda transportasi *online* guna perkembangan ilmu pengetahuan terkhusus di bidang Sosiologi.

2. Aspek Praktis

2.1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai dinamika kehidupan sosial ekonomi sopir Pete-Pete sebelum dan setelah hadirnya moda transportasi *online*.

2.2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi atau rujukan terhadap pemerintah dalam menangani isu-isu sosial perkotaan terkait penyelenggaraan layanan transportasi publik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Eksistensi dan Konsep Strategi Bertahan Hidup

a. Definisi

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Eksistensi adalah keberadaan, kehadiran yang mengandung unsur bertahan. Menurut Abidin (2007:16) Eksistensi adalah suatu proses yang dinamis, suatu, menjadi atau mengada. Ini sesuai dengan asal kata eksistensi itu sendiri, yakni *exsistere*, yang artinya keluar dari, melampaui atau mengatasi. Jadi eksistensi tidak bersifat kaku dan terhenti, melainkan lentur atau kenyal dan mengalami perkembangan atau sebaliknya kemunduran, tergantung pada kemampuan dalam mengaktualisasikan potensi-potensinya”.

Menurut. Dagun (1997) konsep eksistensi dalam kehidupan sosial manusia yang terpenting dan terutama adalah keadaan dirinya sendiri atau eksistensi dirinya. Eksistensi dapat diartikan sesuatu yang menanggapi keberadaan manusia tidaklah statis tetapi senantiasa menjadi. Artinya, manusia itu selalu bergerak dari kemungkinan ke kenyataan. Proses ini berubah, bila kini sebagai suatu yang mungkin, maka besok akan berubah menjadi kenyataan. Karena manusia itu memiliki kebebasan, maka gerak perkembangan ini semuanya berdasarkan pada manusia itu

sendiri. Bereksistensi berarti berani mengambil keputusan yang menentukan hidupnya. Konsekuensinya jika kita tidak berani berbuat, maka kita tidak bereksistensi dalam arti sebenarnya.

Manusia seperti makhluk hidup lainnya, memiliki naluri untuk mempertahankan hidupnya dan hidup lebih lama. Usaha ini dikendalikan oleh pokok dari hidup yaitu, hidup dalam situasi apapun dengan lebih berkualitas daripada sebelumnya. Ini adalah ide dasar dari bertahan hidup. Bagaimana pun, untuk memperoleh tujuan ini seseorang harus mempersiapkan banyak taktik untuk hidup, dimanifestasikan dalam satu kesatuan sistematis.

Menurut Rifki Fandi Winarno di jurnalnya *Strategi Bertahan Hidup Mantan Karyawan PT. Kertas Nusantara Di Desa Planjau Kabupaten Berau* (2016), untuk memahami apa itu strategi bertahan hidup, seseorang harus memahami konsep dari strategi. Berdasarkan analisis kebijakan sosial, strategi adalah satu set pilihan dari alternatif-alternatif yang ada. Sebagai bagian dari teori pilihan rasional, analisis strategi tidak hanya dapat digunakan dalam medan kehidupan ekonomi, tetapi juga dalam medan politik, kekuasaan, dan pembangunan (Crow dalam Dharmawan, 2001).

Aspek penting dari konsep strategi dapat diringkas dari opini Crow dalam Dharmawan (2001), yaitu:

1. Harus ada pilihan-pilihan yang dapat seseorang pilih sebagai tindakan alternatif.
2. Kemampuan menguji "tenaga" haruslah ada.

3. Dengan mengangankan strategi yang bagus, ketidakpastian (posisi) yang seseorang hadapi dapat diminimalisir.
4. Sebuah strategi dibangun sebagai respon an tekanan hebat yang menerpa situasi ekonomi seseorang, semakin kompleks dan hebatnya tekanan itu, maka strategi yang dilakukan akan semakin canggih.
5. Harus ada sumber-sumber dan pengetahuan sehingga seseorang sanggup untuk membentuk dan mengikuti strategi-strategi yang berbeda.

Snel dan Staring mengemukakan bahwa strategi bertahan hidup adalah sebagai rangkaian tindakan yang dipilih secara sadar oleh individu dan rumah tangga yang miskin secara sosial ekonomi. Melalui strategi ini seseorang bisa berusaha untuk menambah penghasilan lewat pemanfaatan sumber-sumber lain ataupun mengurangi pengeluaran lewat kuantitas dan kualitas barang dan jasa. Cara-cara individu menyusun strategi dipengaruhi oleh posisi individu atau kelompok dalam struktur masyarakat, sistem kepercayaan dan jaringan sosial yang dipilih, termasuk keahlian dalam memobilisasi sumber daya yang ada, tingkat keterampilan, kepemilikan aset, jenis pekerjaan, status gender dan motivasi pribadi. Nampak bahwa jaringan sosial dan kemampuan memobilisasi sumber daya yang ada termasuk didalamnya mendapatkan kepercayaan dari orang lain membantu individu dalam menyusun strategi bertahan hidup (Resmi Setia, 2005: 6).

Dalam menyusun strategi, individu tidak hanya menjalankan satu strategi saja, sehingga kemudian muncul istilah *multiple survival strategies* atau strategi bertahan jamak. Selanjutnya Snel

dan Staring mengartikan hal ini sebagai kecendrungan pelaku-pelaku atau rumah tangga untuk memiliki pemasukan dari berbagai sumber daya yang berbeda, karena pemasukan tunggal terbukti tidak memadai untuk menyokong kebutuhan hidupnya. Strategi yang berbeda-beda ini dijalankan secara bersamaan dan akan saling membantu ketika ada strategi yang tidak bisa berjalan dengan baik.

Edi Suharto seorang pengamat masalah kemiskinan (Suharto, 2003:1) menyatakan bahwa definisi dari strategi bertahan hidup adalah kemampuan seseorang dalam menerapkan seperangkat cara untuk mengatasi berbagai permasalahan yang melingkupi kehidupannya.

b. Strategi Bertahan Hidup

Menurut Suharto (2009: 31) strategi bertahan hidup dalam mengatasi guncangan dan tekanan ekonomi dapat dilakukan dengan berbagai strategi. Strategi bertahan hidup dapat digolongkan menjadi 3 kategori yaitu strategi aktif, strategi pasif, dan strategi jaringan. Berikut akan dijelaskan secara lebih rinci strategi-strategi bertahan hidup.

1. Strategi Aktif

Strategi aktif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara memanfaatkan segala potensi yang dimiliki. Menurut Suharto (2009:31) strategi aktif merupakan strategi yang

dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga (misalnya melakukan aktivitasnya sendiri, memperpanjang jam kerja dan melakukan apapun demi menambah penghasilannya). Strategi aktif yang biasanya dilakukan petani kecil adalah dengan diversifikasi penghasilan atau mencari penghasilan tambahan dengan cara melakukan pekerjaan sampingan. Menurut Stamboel (2012: 209) diversifikasi yang dilakukan petani miskin merupakan usaha agar petani dapat keluar dari kemiskinan, diversifikasi yang bisa dilakukan antara lain berdagang, usaha bengkel maupun industri rumah tangga lainnya. Sedangkan menurut Andrianti (Kusnadi, 200: 192) salah satu strategi yang digunakan oleh rumah tangga untuk mengatasi kesulitan ekonomi adalah dengan mendorong para istri untuk ikut mencari nafkah. bagi masyarakat tergolong miskin, mencari nafkah bukan hanya menjadi tanggung jawab suami semata tetapi menjadi tanggung jawab semua anggota keluarga sehingga pada keluarga yang tergolong miskin istri juga ikut bekerja demi membantu kebutuhan keluarganya.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud strategi aktif adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan seseorang atau keluarga dengan cara memaksimalkan segala sumber daya dan potensi yang dimiliki keluarga mereka..

2. Strategi Pasif

Strategi pasif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara meminimalisir pengeluaran keluarga sebagaimana pendapat Suharto (2009:31) yang menyatakan strategi pasif adalah strategi bertahan hidup dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga (misalnya untuk biaya sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya). Strategi pasif yang biasanya dilakukan oleh petani kecil adalah dengan membiasakan hidup hemat.

Menurut Kusnadi (2008:8) strategi pasif adalah strategi dimana individu berusaha meminimalisir pengeluaran uang, strategi ini merupakan salah satu cara masyarakat miskin untuk bertahan hidup. Pekerjaan sebagai petani kecil yang umumnya dilakukan oleh masyarakat desa membuat pendapatan mereka relatif kecil dan tidak menentu sehingga petani kecil di pedesaan lebih memprioritaskan kebutuhan pokok seperti kebutuhan pangan dari kebutuhan lainnya. Pola hidup hemat dilakukan petani kecil agar penghasilan yang mereka bisa untuk mencukupi kebutuhan pokok keluarga mereka. Petani kecil biasanya menerapkan hidup hemat dengan cara berhati-hati dalam membelanjakan uang mereka. Sikap hemat terlihat pada kebiasaan keluarga petani kecil yang membiasakan untuk makan dengan lauk seadanya dan hanya membeli daging ketika hari besar seperti hari raya idul fitri.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud strategi pasif adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara selektif, tidak boros dalam mengatur pengeluaran keluarga.

3. Strategi Jaringan

Strategi jaringan adalah strategi yang dilakukan dengan cara memanfaatkan jaringan sosial. Menurut Suharto (2009:31) strategi jaringan merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan (misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya).

Menurut Kusnadi (2000:146) strategi jaringan terjadi akibat adanya interaksi sosial yang terjadi dalam masyarakat, jaringan sosial dapat membantu keluarga miskin ketika membutuhkan uang secara mendesak. Secara umum strategi jaringan sering dilakukan oleh masyarakat pedesaan yang tergolong miskin adalah dengan meminta bantuan pada kerabat atau tetangga dengan cara meminjam uang. Budaya meminjam atau hutang merupakan hal yang wajar bagi masyarakat desa karena budaya gotong royong dan kekeluargaan masih sangat kental di kalangan masyarakat desa. Strategi jaringan yang biasanya dilakukan petani kecil adalah

memanfaatkan jaringan sosial yang dimiliki dengan cara meminjam uang pada kerabat, bank dan memanfaatkan bantuan sosial lainnya. Bantuan sosial yang diterima petani kecil merupakan modal sosial yang sangat berperan sebagai penyelamat ketika keluarga petani kecil yang tergolong miskin membutuhkan bantuan sebagaimana pendapat yang dikemukakan oleh Stamboel (2012: 244) yang mengatakan bahwa modal sosial berfungsi sebagai jaring pengaman sosial bagi keluarga miskin. Bantuan dalam skala keluarga besar, komunitas atau dalam relasi pertemanan telah banyak menyelamatkan keluarga miskin.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud strategi jaringan adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara meminta bantuan kepada kerabat, tetangga dan relasi lainnya baik secara formal maupun informal ketika dalam kesulitan, seperti meminjam uang ketika memerlukan uang secara mendadak.

2. Teori Tindakan Sosial

Max Weber adalah salah satu ahli sosiologi dan sejarah bangsa Jerman, lahir di Erfurt, 21 April 1864 dan meninggal dunia di Munchen 14 Juni 1920. Weber adalah guru besar di Freiburg (1894-1897), Heidelberg (sejak 1897), dan Munchen (1919-1920) (Siahaan, 1989: 90). Weber melihat sosiologi sebagai sebuah studi tentang tindakan sosial antar hubungan sosial dan itulah yang dimaksudkan dengan pengertian

paradigm definisi sosial dan itulah yang dimaksudkan dengan pengertian paradigma definisi atau ilmu sosial itu. Tindakan manusia dianggap sebagai sebuah bentuk tindakan sosial manakala tindakan itu ditujukan pada orang lain.

Perhatian Weber pada tindakan yang jelas-jelas melibatkan campur tangan atas proses pemikiran (tindakan bermakna yang dihasilkan diantara kejadian suatu stimulus dan respon akhir). Tindakan dikatakan terjadi bila para individu melekatkan makna-makna subjektif kepada tindakan mereka (Ritzer, 2012: 214). Max Weber membedakan tindakan sosial dari tingkah laku pada umumnya dengan mengatakan bahwa sebuah gerakan bukanlah sebuah tindakan kalau gerakan itu tidak memiliki makna subjektif untuk orang bersangkutan (Craib, 1992: 126-127). Weber secara khusus mengklasifikasikan tindakan sosial yang memiliki arti-arti subjektif tersebut kedalam empat tipe. Atas dasar rasionalitas tindakan sosial, Weber membedakan tindakan sosial manusia kedalam empat tipe, semakin rasional tindakan social itu semakin mudah dipahami (Ritzer, 2001: 126):

1. Tindakan Rasionalitas Instrumental (*Zwerk Rational*).
Tindakan ini merupakan suatu tindakan sosial yang dilakukan seseorang didasarkan atas pertimbangan dan pilihan sadar.
2. Tindakan Rasional Nilai (*Werk Rational*)
Tindakan rasional nilai memiliki sifat bahwa alat-alat yang ada hanya merupakan pertimbangan dan perhitungan yang sadar, sementara tujuan-tujuannya sudah ada di dalam hubungannya dengan nilai-nilai individu yang bersifat absolut.
3. Tindakan Afektif
Tipe tindakan sosial ini lebih didominasi perasaan atau emosi tanpa refleksi intelektual atau perencanaan sadar. Tindakan

afektif sifatnya spontan, tidak rasional, dan merupakan ekspresi emosional dari individu.

4. Tindakan Tradisional (*Traditional Action*)

Dalam tindakan jenis ini, seseorang memperlihatkan perilaku tertentu karena kebiasaan yang diperoleh dari nenek moyang, tanpa refleksi yang sadar atau perencanaan. Kedua tipe tindakan yang terakhir sering hanya menggunakan tanggapan secara otomatis terhadap ransangan dari luar. Karena itu tidak termasuk kedalam jenis tindakan yang penuh arti yang menjadi sasaran penelitian sosiologi. Namun demikian pada waktu tertentu kedua tipe tindakan tersebut dapat berubah menjadi tindakan yang penuh arti sehingga dapat dipertanggungjawabkan untuk dipahami.

3. Modernisasi, Masyarakat Informasi dan Lahirnya Internet

Membahas dinamika masyarakat yang semakin kompleks saat ini tidak lepas dari konsekuensi dari modernisasi. Arti kata modernisasi dengan kata dasar “modern” berasal dari bahasa Latin “modernus” yang dibentuk dari kata *modo* dan *ernus*. *Modo* berarti *cara* dan *ernus* menunjuk pada adanya periode waktu masa kini. Modernisasi berarti proses menuju masa kini atau proses menuju masyarakat yang modern. Modernisasi dapat pula berarti perubahan dari masyarakat tradisional menuju masyarakat modern. Jadi, modernisasi merupakan suatu perubahan ketika masyarakat yang sedang memperbaharui dirinya berusaha mendapatkan ciri-ciri atau karakteristik yang dimiliki masyarakat modern (Martono, 2016: 172). Sementara itu menurut Sztompka (2011: 155):

“Mekanisme modernisasi yang agak khusus dikemukakan oleh teori konvergensi. Bentuk klasiknya (Kerr, Huntington, Rostow, dan lain-lain) berkaitan erat dengan determinisme teknologi. Dinyatakan bahwa teknologi dominan memaksakan (menimbulkan) bentuk baru

organisasi sosial, kehidupan politik, pola kultur, perilaku sehari-hari dan keyakinan serta sikap. Dengan menganggap teknologi mempunyai logika perkembangannya sendiri yang digerakkan oleh rentetan penemuan dan inovasi, maka cepat atau lambat dampak teknologi modern akan menimbulkan sindrom modernitas menyeluruh, akan menghasilkan kesamaan atau keseragaman yang melanda berbagai masyarakat dan melenyapkan perbedaan local”

Persepsi lain tentang modernisasi dikemukakan oleh salah satu kontributor sosiologi modern yakni Anthony Giddens. Ia menganalogikan modernitas dengan sebuah lokomotif untuk menggambarkan bagaimana proses ini berjalan dengan sangat cepat. Ia juga memiliki jalur sendiri yang tidak dapat dihalangi oleh siapapun, siapapun yang menghalangi modernitas, ia akan dilibas. Ide ini terkait erat dengan idenya mengenai strukturasi, terutama dalam pembahasan mengenai waktu dan ruang. Lokomotif digambarkan sebagai sesuatu yang bergerak sejalan dengan waktu dan ruang fisik (Sztompka, 2011). Sementara Martono (2016: 187) menyebutkan :

“Gejolak masyarakat modern dalam perkembangannya ternyata menuai berbagai kritik. Kritik ini lebih disebabkan bahwa modernisasi dinilai membawa banyak eksek negatif bagi manusia itu sendiri. Beberapa hal yang menjadi ciri manusia modern sebenarnya justru menjadi kelemahan modernisasi itu sendiri yang kemudian membawa manusia modern pada kehancuran. Bila kita menengok pendapat Marx, bahwa perkembangan modernisasi justru semakin memperlebar jurang ketidaksetaraan antar manusia itu sendiri, kemudian, modernisasi justru dianggap menjauhkan manusia dari manusia yang lain, maka modernisasi perlu dikaji ulang”

Sesuai dengan perkembangan globalisasi, masyarakat mulai beralih menjadi masyarakat informasi (Alyusi, 2018). Menurut Castell, revolusi informasi yang dimulai di Amerika pada tahun 1970-an bukan saja

mengakibatkan terjadinya perubahan yang dahsyat di bidang pengelolaan dan peran informasi, tetapi juga melahirkan restrukturisasi fundamental terhadap sistem kapitalis yang memunculkan apa yang disebut oleh Castell sebagai “kapitalisme informasional”, yang kemudian memunculkan istilah “masyarakat informasi”. Lebih lanjut menurut Castell dalam Narwoko dan Suyanto (2013: 402)

“Castell menganalisis perubahan yang terjadi di masyarakat sesungguhnya ialah akibat dari perkembangan teknologi informasi yang mempunyai efek *pervasive*, dan arti penting teknologi informasi itu sendiri yang mampu mengembangkan logika jaringan di era perkembangan perekonomian dan kehidupan masyarakat yang makin mengglobal. Pada tahun 1980-an, menurut pengamatan Castell di negara-negara maju muncul apa yang ia sebut sebagai ekonomi informasional global baru yang semakin menguntungkan, dan ekonomi ini bersifat informasional karena produktivitas dan daya saing dari unit dan agen dalam ekonomi secara mendasar tergantung pada kapasitas mereka untuk menghasilkan, memproses, dan mengaplikasikan pengetahuan dan informasi secara efisien melalui dukungan teknologi informasi yang ada. Ekonomi informasional ini bersifat mengglobal, dan melintasi batas-batas Negara, karena mempunyai kapasitas untuk bekerja sebagai unit secara *real time* pada skala dunia (*planetary*). Di era masyarakat informasi, satu hal yang penting ialah apa yang disebut Castell sebagai “jaringan”.”

Menurut Nurudin (2017), dampak dari masyarakat informasi diantaranya (1) terbuka; (2) demokratis; (3) desentralisasi (4) ketergantungan pada ICT (*Information and Communication Technology*) (5) pekerjaan jasa.

Membahas masyarakat informasi tentunya tak lepas dari kehadiran internet. Internet sendiri merupakan transformasi dari revolusi informasionalisme yang dibahas sebelumnya oleh Castell. Alyusi (2018) melihat internet sebagai produk teknologi yang banyak dimanfaatkan oleh

masyarakat. Dan karena bagian dari produk teknologi, internet melahirkan jenis interaksi baru sosial baru dan berbeda dengan interaksi sosial sebelumnya.

Sebagian bagian dari perkembangan TI yang luar biasa pesat, kehadiran internet serta beserta berbagai situs atau konten di dalamnya, bukan saja melahirkan perubahan perilaku orang per orang, tetapi juga perubahan di tingkat kelompok, dan bahkan dalam skala yang mengglobal. Seperti yang dikatakan Piliang (2004: 65-66), bahwa di era masyarakat pasca-industri, perkembangan teknologi *cyberspace* telah melahirkan berbagai perubahan (Narwoko & Suyanto, 2013: 406).

4. Masyarakat Perkotaan dan Transportasi

a. Masyarakat Perkotaan

Cristaller dengan “central place theory”-nya menyatakan “kota” berfungsi menyelenggarakan penyediaan jasa-jasa bagi daerah lingkungannya. Jadi menurut teori ini, kota diartikan sebagai pusat pelayanan. Sebagai pusat tergantung kepada seberapa jauh daerah-daerah sekitar “kota” memanfaatkan penyediaan jasa-jasa kota itu. Marx dan Engels memandang kota sebagai persekutuan yang dibentuk guna melindungi hak milik dan guna memperbanyak alat-alat produksi dan alat-alat yang diperlukan agar anggota masing-masing dapat mempertahankan diri (Pandaleke, 2015: 7-8).

Lebih lanjut Pandaleke (2015: 3) mengatakan bahwa

“Masyarakat Perkotaan memiliki sifat individual, egois, materialistik, penuh kemewahan yang dikelilingi oleh

gedung-gedung yang tinggi, perkantoran dan pabrik-pabrik yang besar sehingga banyak orang mengasumsikan bahwa kota adalah tempat merubah nasib untuk mencapai kesuksesan. Dengan demikian di perkotaan terdapat lapangan kerja yang dimana terdapat banyak kelompok pegawai, buruh, maupun pekerja di sector informal (PKL), masyarakat tukang becak, tukang sapu jalanan, pemulung dan pengemis dan lain sebagainya. Oleh karena itu apabila ditelusuri di perkotaan ternyata banyak pemukiman kumuh.

Masyarakat perkotaan juga sering disebut sebagai *urban community*. Pengertian ini lebih ditekankan pada kehidupan serta ciri-ciri kehidupannya yang kontras dengan masyarakat pedesaan. Perhatian khusus masyarakat kota tidak terbatas pada aspek-aspek seperti pakaian, makanan, dan perumahan, tetapi lebih luas lagi (Jamaluddin, 2015: 25).

b. Masalah Kemacetan

Salah satu ciri dari kehidupan modern perkotaan adalah kemacetan. Menurut Jamaluddin (2015: 248) Kemacetan lalu lintas bisa dibilang problematika perkotaan yang semakin marak dijumpai di kota-kota besar. Kemacetan hampir merata di kota-kota besar di Indonesia. Untuk mereduksi masalah-maslaah kemacetan lalu lintas di perkotaan perlu dibuat suatu kebijakan strategis dengan mempertimbangkan berbagai aspek, yaitu aspek teknik, sosial, ekonomi, politik, keamanan dan sebagainya. Salah satu aspek teknik yang harus dipertimbangkan adalah tindakan antisipasi terhadap karakteristik lalu-lintas perkotaan yang akan muncul pada masa mendatang, menyangkut volume lalu-lintas, kerapatan lalu-

lintas, tingkat pelayanan, derajat kejenuhan. Lebih lanjut menurut Jamaluddin (2015: 248)

“Apapun kebijakan pemerintah berkaitan dengan sistem transportasi, pada akhirnya harus memihak kepada rakyat banyak dengan mengedepankan mudah, aman, dan lancar (tidak macet). Di Indonesia, masalah kemacetan dapat dikelompokkan dalam dua kategori yang saling berkaitan. *Pertama*, berkaitan dengan ketersediaan infrastruktur prasarana transportasi darat . tidak berimbangnya rasio pembangunan prasarana jalan dengan tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan menyebabkan jalan-jalan di perkotaan terasa semakin padat dengan kendaraan. *Kedua*, berkaitan dengan manajemen transportasi. Banyak kota besar di Indonesia yang belum memiliki “*master plan*”. Jika sudah memiliki pun, implementasinya tidak konsisten dengan isi rencana strategis yang ada didalamnya. Akibatnya, timbul kesemrawutan di dalam kota dan penyebaran pergerakan lalu lintas akibat adanya bangkitan dan tarikan lalu-lintas sulit untuk dikendalikan”.

c. Transportasi

Jamaluddin (2015: 247), bila dilihat dalam kerangka ekonomi makro, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian di semua level baik nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Bahkan, dianggap sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, yang mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong, dan penunjang pembangunan. Keberhasilan pembangunan pun sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi sehingga sistem transportasi harus dibina agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang andal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus

menggerakkan dinamika pembangunan, serta mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa. Sementara itu Muhammad (1998: 7) melihat bahwa

“Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebutkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia”

Menurut Adisasmita (2007), pandangannya terkait transportasi bukanlah suatu tujuan atau sekedar esensi, melainkan sebuah mekanisme untuk mencapai tujuan. Menurut Simbolon (2003) melihat transportasi

“Terdapat ungkapan *ship follow the trade and trade follow the ship*. Kata *ship follow the trade* mengandung makna bahwa transportasi (*ship*) mengikuti perkembangan maupun kemajuan aktivitas perdagangan dan kata *trade follow the ship* berarti pula bahwa perkembangan kegiatan perdagangan tergantung pada transportasi (*ship*). Dengan demikian, dapat diartikan bahwa perkembangan suatu daerah ataupun wilayah tergantung dari perkembangan sarana dan prasarana transportasi atau sebaliknya, perkembangan sarana dan prasarana transportasi suatu daerah tergantung pada perkembangan aktivitas atau kegiatan perdagangan dari daerah atau dari masyarakat di wilayah tersebut”

Oleh karena itu, sudah saatnya diciptakan sistem transportasi secara terpadu dan mampu menyediakan jasa perangkutan yang seimbang dengan tingkat kebutuhan pelayanan jasa angkutan yang memenuhi syarat aman, selamat, nyaman,

cepat, lancer, tertib, teratur, efisien, dan murah (Suwardjoko Warpani, 2002: 45).

d. Sektor Informal Bidang Transportasi

Sektor transportasi merupakan salah satu bidang pekerjaan di sektor informal yang tergolong ke dalam sektor jasa untuk mengangkut suatu objek dari suatu titik ke titik lainnya. Berdasarkan studi yang dilaksanakan Cervero (2000) Sektor informal bidang transportasi muncul disebabkan oleh minimnya kebijakan fiskal dan kemampuan institusi negara untuk menciptakan moda transportasi umum yang mampu memenuhi permintaan pasar dan menjangkau seluruh wilayah yang berada di pelosok perkotaan dan pedesaan. Sebagai akibat dari kegagalan tersebut, penyedia jasa transportasi kecil baik secara legal maupun ilegal masuk ke dalam pasar transportasi untuk memenuhi kekurangan tersebut.

“Bahwa masuknya para operator penyedia transportasi informal membantu masyarakat pedesaan untuk memperoleh akses terhadap mobilitas yang lebih tinggi dengan harga yang terjangkau dibandingkan dengan transportasi formal yang disediakan maupun sektor privat formal”

Cervero (2000) menyebutkan bahwa ciri-ciri sektor informal di bidang angkutan adalah sebagai berikut;

1. Rute yang bervariasi dan adaptif
2. Jadwal bekerja yang cenderung bergantung pada pasar dan tidak terjadwal
3. Jenis kepemilikan kendaraan pribadi
4. Persepsi pasar yang bersifat entrepreneurial

5. Pekerja yang memiliki keterampilan yang tidak terstandarisasi
6. Organisasi yang menopangnya adalah berdasarkan rute dan tidak diregulasi
7. Tarif yang berlaku bervariasi dan tidak seragam

Syabri *et al.* (2011) menyebutkan bahwa di Indonesia, angkutan kota (angkot) dan ojek merupakan jenis angkutan informal atau paratransit yang paling umum digunakan. Kemunculan angkot dan ojek merupakan bentuk evolusi dari moda transportasi informal tradisional yaitu delman dan becak. Angkot memiliki peran sosial yang cukup penting. Tarif angkot diregulasi oleh keputusan pemerintah daerah berdasarkan jarak tempuh maksimal dan jarak dekat. Meskipun terdapat regulasi yang dikeluarkan oleh pihak pemerintah, sifat informalitas angkot ditandai oleh minimnya regulasi formal dan system pencatatan para Sopir yang bekerja dalam sektor tersebut.

Cervero (2000) menyebutkan bahwa status kepemilikan kendaraan pada sektor transportasi informal adalah bersifat kepemilikan pribadi, namun tidak semua Sopir memiliki kendaraannya sendiri. Hal ini menyebabkan tidak semua Sopir memiliki sumber daya yang sama untuk bekerja dalam lingkungan kerjanya.

5. Pete-pete

a. definisi

Menurut Asri (2015) secara etimologis, terkait asal usul penamaan pete-pete adalah strategi linguistik pada awalnya mode transportasi darat yang muncul pada pertengahan 1980 ini tidak memiliki nama yang jelas. Pete`-pete` adalah nama bagi uang receh yang digunakan oleh para penumpang untuk membayar jasa sang Sopir karena telah menjual mobilitas geografis yang bisa menghemat waktu dan tenaga para penumpang. Lambat laun, nama pete`-pete` pun lekat bukan sebagai sebetuk uang logam minim harga namun sebagai nama bagi sebetuk kendaraan yang membantu warga Kota Makassar agar bisa bergerak lebih jauh menyusuri kotanya. Bagi saya ini adalah strategi berbahasa untuk melawan lupa dengan cara mengalih maknakan pete`-pete` dari maknanya sebagai uang receh menjadi kendaraan umum bertarif ekonomis. Lebih lanjut menurut Asri (2015)

“Setidaknya ada dua teori genealogis tentang asal-usul penamaan pete`-pete` kepada moda transportasi darat jenis angkutan kota di Kota Makassar. Yang *pertama*, sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, nama pete`-pete` berasal dari penamaan lokal uang receh (Rp.5 dan Rp.10) yang dibayarkan penumpang sebagai tarif kepada Sopir pete`-pete`. Seiring berjalannya waktu, uang receh tersebut mengalami defisit nilai bahkan sampai pada kondisi tidak bernilai lagi diakibatkan dinamika situasi posisi tawar Indonesia dalam sistem moneter internasional. Recehan Rp.5 dan Rp.10 diganti dengan Rp.25, sebuah pecahan mata uang rupiah terkecil yang belum dinamai secara lokal oleh *citizen* Makassar. Kekosongan penandainilah yang diisi secara sosial oleh sebetuk mesin mekanik berwarna

mencolok yang berfungsi mengantar dan memindahkan *citizen* Makassar dari satu titik menuju titik yang dimungkinkan. Inilah *pete`-pete`* yang kita kenal saat ini. Yang *kedua*, nama *pete`-pete`* berasal dari frase asing *Public Transportation* disingkat PT. Singkatan PT ini diulang sesuai kebiasaan menyebut benda jamak dalam bahasa Indonesia sebab saat itu armada *public transportation* memang banyak alias jamak. Selanjutnya PT (dibaca netral sebagai pe-te) dilokalkan oleh konfigurasi semantik *citizen* Makassar menjadi *pete`-pete`*, ekspresi linguistik yang bertahan pemakaian dan pemaknaannya hingga hari ini”

Menurut Tahir (2011: 630), angkutan umum yang ikonik ini dimanfaatkan oleh berbagai lapisan masyarakat khususnya di kota Makassar seperti; pelajar, mahasiswa, pegawai, baik pemerintah maupun swasta dan juga masyarakat umum.

b. Sejarah Sosial *Pete`-Pete`*

Pete-pete bisa dibilang telah mengalami beberapa kali transformasi. Menurut Asri (2015) Saat ini bentuknya mirip kapsul dengan 3 pintu yang terdiri dari 2 pintu di sisi kanan dan kiri bagian depan badan *pete`-pete`* dan 1 pintu di bagian tengah sebagai lubang gerbang penumpang naik dan turun. 2 pintu di depan digunakan oleh sang Sopir pada bagian kanan dan penumpang pada bagian kiri untuk naik atau turun *pete`-pete`* sekaligus celah yang digunakan oleh semua penumpang membayar tarif kepada sang Sopir. Selain sang Sopir dan para penumpang, tak ada lagi subjek lain di atas/di dalam *pete`-pete`*, sebab tidak ada *kondektur/karnekk/knek* *pete`-pete`*; penumpang membayar tarif

pete`-pete` langsung kepada sang Sopir. Lebih lanjut menurut Asri (2015)

“Pertama bentuk fisik-mekanistik, dalam hal ini bentuk dan bahan material mobil dan motor milik pribadi dirancang sebagai entitas yang mesti berjarak bahkan mengalahkan bentuk dan bahan material angkutan kota. Di sini beroperasi apa yang disebut oleh Ben Anderson sebagai hantu komparasi, subjek hadir dan mengambil formasi kedirian yang berasal dari proses pembayangan setengah ilusi atas kedirian subjek lain sebagai entitas yang mesti dilampaui... *Kedua*, angkutan kota milik bersama, setidaknya dinaiki dan dikendarai lalu digunakan secara bersama-sama oleh sebanyak mungkin orang sebagai pengguna yang membutuhkan, namun motor dan mobil milik pribadi dirancang sebagai milik pribadi, sehingga hanya pemiliknya yang memiliki akses kepada entitas mekanik tersebut. Di sini, pembelahan antara dimensi publik dengan dimensi privat terpahat jelas; angkutan kota mewakili dimensi publik sedangkan mobil dan motor pribadi mewakili dimensi prifat.

6. Moda Transportasi online

Menurut Wijaya (2017), salah satu karakteristik Bisnis Transportasi di jalan Online seperti Uber Taxi, Go-Jek, Go-Box, GrabBike, GrabCar, Blu-Jek, Lady-Jek, dan sebagainya adalah sintetis antara metode transportasi konvensional dengan metode transaksi yang bersifat elektronik. Bisnis Transportasi jalan online dapat dikatakan merupakan karakteristik yang unik. Karena menggabungkan unsur pengangkutan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 dan peraturan pelaksanaannya dengan unsur transaksi elektronik yang diatur dalam UU No. 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik beserta peraturan pelaksanaannya.

Fenomena jasa berbasis aplikasi berbasis online sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah didapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis online ini dibutuhkan oleh masyarakat khususnya di kota-kota besar.

a. Go-Jek

Go-Jek merupakan perusahaan yang didirikan oleh anak bangsa yang bernama Nadiem Makarim bersama temannya Michaelangelo Moran pada bulan Maret 2011, yang bertujuan untuk mengurangi pengangguran di Indonesia dan menjadi solusi kemacetan di ibukota. Cara kerja Go-Jek yaitu menggunakan aplikasi yang terhubung dengan internet. Para pelanggan tidak perlu menunggu di pinggir jalan atau mendatangi ke pangkalan ojek. Pemesanan aplikasi Go-Jek sesuai kebutuhan. Go-Jek siap melayani pelanggan yang berada dimana saja (Rifaldi, Kadunci & Sulistyowati: 2016). Sementara menurut Kasali (2017)

“GO-JEK telah berevolusi. Dari produk menjadi jasa, lalu berkembang menjadi *marketplace*. GO-JEK menjadi market untuk banyak jasa lainnya. Melalui GO-JEK, kita bisa membeli jasa pembersihan rumah (GO-CLEAN), pembeli makanan (GO-FOOD), pijat (GO-MASSAGE), pindahan (GO-BOX), pengantar surat (GO-SEND), dan sebagainya. Sampai disini, jelaslah *value* GO-JEK telah berubah, investor menilai *value*-nya begitu besar karena ia telah menjadi *marketplace*. Nilainya melebihi pemasukan taksi konvensional Blue Bird yang memiliki asetnya sendiri berupa ribuan kendaraan. Sementara itu, GO-JEK hanyalah perusahaan aplikasi yang tak memiliki satu sepeda motor atau kendaraan sama sekali”.

b. Grab

Pada pertengahan 2016, Anthony Tan, CEO Grab, sebuah perusahaan aplikasi *on demand* yang melayani Asia Tenggara, terkunci dalam pertarungan beresiko tinggi untuk memenangkan hati dan pikiran antara pengemudi, penumpang, dan regulator. Diperkirakan nilai aset Grab US\$ 1,5 milyar, dan telah menjadi salah satu start-up yang paling sukses di Asia. Grab diluncurkan di Malaysia sebagai aplikasi pihak ketiga taksi seluler *e-hailing*. Pada 2015, aplikasi tersebut telah diunduh sebanyak 4,4 juta dan rata-rata 7 pemesanan perorang. Sekarang, aplikasi tersebut telah diunduh sebanyak 13 juta di 30 kota di 6 negara. Saat ini grab menyediakan layanan di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, Myanmar, dan Kamboja. Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek (GrabBike), mobil (GrabCar), taksi (GrabTaksi) serta kurir (GrabExpress, pesan antar makan (GrabFood), dan *carpooling* sosial (GrabHitch Car) (William, 2016). Kasali (2017) mengemukakan pendapatnya tentang Grab:

“Grab yang bergerak di bidang pelayanan taksi ini membidik penumpang yang sebelumnya tak bisa naik taksi karena menganggap tarifnya terlalu mahal-mirip seperti AirAsia yang bermoto “*Now everybody can fly*”. Dengan tarif yang lebih murah, mereka bisa melayani kelas menengah baru yang memiliki kemampuan finansial terbatas. Tidak sekedar mobil atau motor, Grab memperluas usaha pada hampir semua alat transportasi”

Selain itu, salah satu aksi terbesar Grab sebagai Platform korporasi terlihat pada bulan April 2018. Seperti yang dilansir dari

Liputan6.com (edisi 06 April 2018), dimana pada bulan tersebut Grab secara resmi mengakuisisi salah satu pesaingnya beratnya yakni Uber untuk pasar Asia termasuk Indonesia. Dengan demikian, layanan operasional di seluruh Asia Tenggara akan berjalan di bawah kuasa Grab.

7. Kompetisi dan Konflik

a. Kompetisi

Kompetisi diklasifikasikan kedalam dua tipe yang *Pertama*, kompetisi personal, yaitu kompetisi yang bersifat pribadi antar dua orang. *Kedua*, kompetisi impersonal, yaitu kompetisi tak pribadi yang berlangsung (bukan antara orang-orang yang mendukung kepentingan-kepentingan pribadi) antara dua kelompok; sebagai contoh dapat disebutkan persaingan antar dua perusahaan, yang tentu saja juga menyangkut orang-orang tetapi tidak menyangkut perkara-perkara pribadinya, melainkan menyangkut kedudukan-kedudukan mereka selaku pejabat atau pemegang peranan di dalam perusahaan itu (Narwoko & Suyanto, 2013: 65). Lebih lanjut dalam Narwoko & Suyanto (2013: 66) menegaskan

“Persaingan dapat terjadi dan berlangsung di berbagai bidang. Persaingan di bidang ekonomi adalah suatu contoh yang dari hari ke hari kita saksikan. Persaingan ekonomi ini terjadi karena terbatasnya persediaan apabila dibandingkan dengan jumlah konsumen yang menghendaki barang yang ditawarkan dari persediaan itu. Di lain pihak, persaingan ekonomi juga terjadi karena terbatasnya jumlah konsumen yang berdaya beli apabila di bandingkan dengan jumlah barang yang dapat dilemparkan ke pasar oleh para produsen. Kompetisi antar produsen yang disebutkan di

dalam kalimat terakhir ini ternyata dapat berdaya guna untuk mengatur secara rasional efisiensi produksi dan distribusi suatu produk tertentu. Secara tak langsung, kompetisi ini pun menjadi suatu cara untuk menyeleksi produsen-produsen yang benar-benar baik. Para produsen yang baik selalu memenangkan persaingan (yang dilakukan secara jujur), karena produsen-produsen yang baik adalah yang mampu memproduksi barang-barang dan jasa-jasa yang bermutu baik dan berharga murah. (Ini tidak berarti bahwa kehidupan ekonomi itu hanya dikuasai semata-mata oleh kompetisi dan tak mengenal kerjasama macam apapun)”

Akibat negatif yang timbul dari persaingan tentu saja ada.

Persaingan dianggap berpotensi menimbulkan disorganisasi, atau bahkan memperparah disorganisasi yang telah terjadi. Sebagai contoh dapat ditunjukkan bagaimana mekanisme medan industrialisasi telah mengakibatkan pengusaha-pengusaha bersaing keras untuk merebut pasar dan memenuhi permintaan konsumen, sehingga tenaga dan nasib manusia dipandang kurang penting-yang karenanya akan diganti begitu saja oleh mesin-mesin. Hal ini akan berpengaruh luas di dalam masyarakat. Lembaga-lembaga kemasyarakatan, pola-pola hubungan keluarga, sistem nilai-nilai, dan lain-lain, mau tidak mau akan tergoncang dan berubah (Narwoko & Suyanto, 2013: 67)

b. Konflik

Menurut Soerjono Soekanto (1993: 99) konflik yaitu proses pencapaian tujuan dengan cara melemahkan pihak lawan, tanpa memperhatikan norma dan nilai yang berlaku. Coser mendefinisikan konflik sosial sebagai suatu perjuangan terhadap nilai dan

pengakuan terhadap satus yang langka, kemudian kekuasaan dan sumber-sumber pertentangan dinetralisir atau dilangsungkan atau dieliminir saingannya (Zeitlin, 1998: 156). Menurut Narwoko & Suyanto (2013: 68) melihat Konflik sebagai :

“Suatu proses ternyata dipraktikkan juga secara luas di dalam masyarakat. Berbeda hal dengan kompetisi yang selalu berlangsung di dalam suasana “damai”, konflik adalah suatu proses sosial yang berlangsung dengan melibatkan orang-orang atau kelompok-kelompok yang saling menantang dengan ancaman kekerasan. Dalam bentuknya yang ekstrem, konflik itu dilangsungkan tidak hanya sekedar untuk mempertahankan hidup dan eksistensi (jadi lebih defensif), akan tetapi juga bertujuan sampai ke taraf pembinasaan eksistensi orang atau kelompok lain yang dipandang sebagai lawan atau saingannya”

Dampak positif lain dari suatu konflik itu adalah bertambahnya solidaritas didalam suatu kelompok. Apabila terjadi pertentangan antara kelompok-kelompok, solidaritas antar anggota di dalam masing-masing kelompok itu akan meningkat pesat saat terjadinya konflik dengan pihak-pihak luar. Sejalan dengan peristiwa diatas, konflik-konflik antar kelompok pun memudahkan perubahan dan perubahan kepribadian individu. Apabila terjadi pertentangan antar dua kelompok yang berlainan, individu-individu akan mudah mengubah kepribadiannya untuk mengidentifikasi dirinya secara penuh dengan kelompoknya (Narwoko & Suyanto, 2013: 68-69). Di sisi lain,. Menurut Setiadi & Kolip (2011: 378) konflik juga menerbitkan akibat-akibat yang negative diantaranya :

“(1) Hancurnya kesatuan kelompok; (2) adanya perubahan kepribadian individu; (3) hancurnya nilai-nilai dan norma sosial yang ada”.

8. Disruption

a. Definisi

Menurut Kasali, (2017: 34-35) *Disruption* adalah sebuah inovasi. yang akan menggantikan seluruh sistem lama dengan cara-cara baru. *Disruption* berpotensi menggantikan pemain-pemain lama dengan yang baru. *Disruption* menggantikan teknologi lama yang serba fisik dengan teknologi digital yang menghasilkan sesuatu yang benar-benar baru dan lebih efisien, juga lebih bermanfaat. Menurut Clayton M. Christensen, *disruption* menggantikan ‘pasar lama’, industri, dan teknologi, dan menghasilkan suatu kebaruan yang lebih efisien dan menyeluruh. Ia bersifat destruktif dan kreatif

Kasali (2017: 62) mengatakan, konsep dasar *disruption* itu sebenarnya simpel. *Disruption* adalah perubahan dengan kekacauan, jadi bukan asal perubahan. Ia menjadi berbeda, karena hadirnya pelaku-pelaku bisnis baru yang membawa masa depan ke masa kini. Lebih lanjut menurut Kasali (2017):

“Moazed dan Johnson (2016) dengan berani menunjukkan bahwa *disruption theory* telah berubah menjadi sosok dewasa yang hidup dalam dunia baru. Jadi, wajar saja bila dalam satu hal Christensen (2016) pun merevisi contohnya. Sebelumnya, ia menyebutkan bahwa apple, yaitu iPhone, bukanlah produk *disruption*. Ia pun menegaskan pada 2007 bahwa iPhone tidak akan berhasil (wawancara dengan Bloomberg, dikutip dari Moazed & Johnson, 2016).

Christensen baru mengakui Apple merupakan *disruptive innovation* sejak iPhone menggunakan *apps* yang dikembangkan oleh jejaring pemasok dan menghasilkan konsumen maupun produsen. Sejak saat itu iPhone telah berubah menjadi sebuah kekuatan jejaring, mata rantainya tak lagi linear, tetapi platform. Menurutnya, iPhone tak bisa disebut sebagai produk *disruptive* karena sudut pandang awalnya, walaupun teorinya benar-benar mengatakan pada tahap awal, teknologi *disruptive* selalu tak begitu bagus. Begitulah saat ia meragukan keberhasilan awal iPhone: baterainya tak cukup kuat dipakai dipakai lama, cepat habis. Harganya pun terlalu mahal dan keamanannya kurang bagus bila dibandingkan dengan Blackberry”

Kebanyakan industri model baru ini masuk dengan pola berbeda dengan pemain-pemain lama (*incumbent*). Kasali (2017: 172) melihat:

Hampir semua industri tengah bertarung menghadapi lawan-lawan baru yang masuk tanpa mengikuti pola yang selama ini kita kenal. Mereka bahkan tidak terlihat, tetapi tahu-tahu menjadi sedemikian besar. Bahkan amat sangat besar. Mereka langsung masuk ke rumah-rumah konsumen, dari pintu ke pintu, secara online, melalui *smartphone*. Para pemain lama (*incumbent*) tak bisa mendeteksi karena lawan-lawan berada di luar jangkauan radar mereka. Saat dunia berubah, industri lama pun terdistrupsi tanpa bisa terelakkan lagi. Merasa tak berdaya, banyak orang lama memilih untuk tidak menghadapinya. Mereka memilih untuk bertarung di dalam, bertengkar dengan sesama mereka sendiri, ketimbang berpikir dan berinovasi menghadapi lawan baru di luar sana... Menurut Christensen, ada empat asumsi dasar yang menjadi elemen-elemen disruption: (1) setiap pelaku usaha melakukan perbaikan-perbaikan dalam lintasan *sustaining innovation*, (2) mereka memenuhi kepuasan pelanggan dengan “memberi lebih”. (3) mereka memiliki kemampuan untuk merespons ancaman-ancaman *disruption*; (4) *incumbent* berakhir, terkapar akibat teknologi baru mendisrupsi usaha mereka”

Fukuyama (2005: 3) dalam bukunya Guncangan Besar mengatakan

“Negara-negara ekonomi maju lainnya secara berangsur-angsur beralih ke dalam apa yang dinamakan “masyarakat informasi”, “abad informasi”, atau “era pascaindustri”. Peralihan ini terjadi sejumlah elemen yang berkaitan satu sama lain. Di bidang ekonomi, sektor jasa semakin menggeser sektor manufaktur sebagai sumber kesejahteraan. Peranan informasi dan kecerdasan, baik yang melekat pada manusia maupun pada mesin-mesin yang kian pintar, tak bisa lagi dipungkiri, dan kerja otak cenderung menggantikan kerja otot. Kegiatan produksi telah mendunia tatkala teknologi informasi yang murah kian memudahkan pengriman informasi lintas Negara, dan komunikasi serba cepat telah mengikisbatas-batas di antar berbagai masyarakat budaya yang telah lama mapan. Perubahan-perubahan tersebut dramatis, terjadi di berbagai negara sejenis, dan semuanya berlangsung serentak dalam periode sejarah yang sama. Perubahan-perubahan tersebut menimbulkan “Guncangan Besar” dalam nilai-nilai sosial yang berlaku dalam masyarakat”.

b. Disruptive Innovation: Inovasi yang Mengganggu

Edy Suandi Hamid dalam jurnalnya (2017: 2) *disruptive innovation* dalam bahasa Indonesia yang disadur bebas berarti inovasi yang mengacau atau inovasi yang mengganggu. Kata mengganggu pada konteks ini tidak dapat diambil maknanya secara bebas begitu saja. Sejalan dengan perkembangan teknologi, mengganggu dalam konteks ini bermakna bahwa munculnya inovasi teknologi baru akan mengganggu keberadaan teknologi yang lama. Istilah inovasi yang mengganggu di populerkan oleh Clayton M. Christensen pada tahun 1997 (*Australian Government: Productivity Commision*, 2016, hal. 15). Inovasi yang mengganggu pertama kali dipopulerkan dengan istilah teknologi yang mengganngu. Christensen memperkenalkan inovasi

yang mengganggu sebagai bentuk gangguan oleh pendatang baru. Pendatang baru tersebut berkompetisi dengan perusahaan *incumbent* yang sudah mapan.

Menurut Christensen, Raynor & McDonald dalam Jurnalnya “*What Is Disruptive Innovation?*” (2015: 8):

Beberapa inovasi yang mengganggu berhasil, ada yang tidak. Kesalahan umum adalah fokus pada hasil yang dicapai untuk mengklaim bahwa perusahaan mengganggu berdasarkan keberhasilannya. Tetapi keberhasilan tidak dibangun ke dalam definisi “gangguan”. Tidak setiap jalur yang mengganggu mengarah pada kemenangan, dan tidak setiap pendatang baru mengikuti jalur yang mengganggu. Sebagai contoh, pengecer berbasis internet mengejar jalur yang mengganggu pada akhir 1990-an, tetapi hanya sejumlah kecil yang makmur. Kegagalan bukanlah bukti dari defisiensi “*Disruption Theory*”. Mereka hanya sebagai penanda batas untuk aplikasi teori. Teorinya mengatakan sangat sedikit tentang bagaimana memenangkan di pasar pijakan, selain untuk bermain peluang dan menghindari persaingan langsung dengan para pemain yang memiliki sumber daya yang lebih baik. Jika kita menyebut setiap keberhasilan bisnis sebagai “gangguan”, maka perusahaan yang naik ke puncak dalam cara yang sangat berbeda akan dilihat sebagai sumber strategi umum wawasan untuk berhasil. Hal ini menciptakan bahaya: Manajer dapat mencampur dan mencocokkan perilaku yang sangat mungkin tidak konsisten satu sama lain dan dengan demikian tidak mungkin menghasilkan hasil yang diharapkan”

Kasali (2017: 179) mengatakan *disruptive innovation* kerap mengorbankan performa dalam dimensi-dimensi yang dianggap penting oleh pelanggan yang sudah ada, tetapi menawarkan dan menyediakan paket-paket yang berbeda yang tak diminati oleh pelanggan-pelanggan lama (*existing market*) tersebut. sehingga pada saat bersamaan, paket tersebut justru diminati pangsa pasar

yang baru yang benar-benar berbeda dari sebelumnya. Sementara menurut Hamid (2017: 9):

“Sebagai Negara berkembang, Amerika latin juga tidak terhindar dari inovasi yang mengganggu. Menurut *Latin American and The Caribbean: Competition enforcement and challenges and advocacy opportunities* disebutkan terdapat dua industry yang sangat berpengaruh oleh inovasi yang mengganggu. Pertama, industri angkutan umum khususnya taksi, dan kedua, industry jasa keuangan. Taksi online Uber sangat pesat berkembang di Brazil, Chile, Columbia, Costa Rica, Mexico dan Uruguay. Perkembangan inovasi taksi online sangat pesat sehingga mengganggu taksi konvensional. Bahkan pangsa pasar taksi konvensional turun rata-rata 7,5% setiap tahun. Mobile banking merupakan inovasi yang mengganggu dalam industry finansial. Banker mulai kehilangan pangsa pasar. Kreditur dan debitur dapat bertemu secara online dimana bank yang menyediakan sarana pertemuan di dunia maya”.

c. *Shared Economy* (Ekonomi berbagi)

Faktanya, sejak berada dalam dunia digital dan sejak dunia mengenal *apps* dan *smartphone*, kita semua sudah tak lagi hidup dalam peradaban linear semua orang terhubung dan perlahan-lahan mengakomodasi *sharing resources*, menjadi ekonomi berbagi (*sharing economy*). Karena *sharing*, maka menjadi murah. Masalah yang muncul dari peradaban *owning economy* adalah sampah menumpuk dimana-mana, karena semua manusia ingin memiliki sendiri-diri. Karena manusia ingin memiliki sendiri, jalanan jadi super macet di seluruh dunia, air semakin kotor, dan kesenjangan kaya-miskin begitu besar (Kasali, 2017). Lebih lanjut menurut Kasali (2017: 87):

“Ketika *sharing economy* menjadi gejala ekonomi yang marak, gelombang ini akan terjadi: Deflasi karena harga-harga akan turun, ledakan pariwisata dalam jumlah yang tak terduga karena banyak pilihan menginap yang murah, aset-aset milik masyarakat yang menganggur menjadi produktif, dan kerusakan alam lebih terjaga. Sebaliknya, ia juga menimbulkan dampak-dampak negatif: Pengangguran bagi yang tak lolos dengan seleksi alam (persaingan) dengan *business model* baru ini, kerugian-kerugian dari sektor usaha konvensional yang konsumennya *shifting* (berpindah), dan kriminalisasi oleh para penegak hukum atau pembuat kebijakan yang terlambat mengatur”.

B. Penelitian Relevan

Penelitian terkait dinamika persaingan dan konflik antara moda transportasi konvensional dengan moda transportasi *online* sebenarnya telah banyak dilakukan. Namun penulis melihat belum ada yang menjelaskan tentang fenomena apa yang sebenarnya tengah dihadapi oleh para pelaku transportasi konvensional seperti taksi, angkot, ojek, becak dan lainnya yang semakin hari tergerus akan kehadiran sebuah inovasi moda transportasi baru yang mengganggu keberadaan mereka.

Hal yang mendasari penulis untuk meneliti tentang eksistensi angkutan *pete-pete* saat ini di tengah gempuran moda transportasi online karena sepengetahuan penulis belum ada penelitian akademik sebelumnya yang secara eksplisit dan fokus membahas masalah tersebut. Penulis juga melihat masih kurang penelitian yang berkaitan langsung dengan salah satu moda transportasi yang menjadi ciri khas penanda angkutan kota di Sulawesi selatan ini khususnya di kota Makassar yakni *Pete-pete*. Penulis menganggap penting ada penelitian khusus yang membahas seputar kehidupan para Sopir *pete'pete* yang

jumlahnya semakin berkurang. Tipologi Sopir Pete-pete yang tentu berbeda dengan pekerjaan sektor formal yang terikat oleh waktu/jam kerja.

Adapun penelitian terkait tentang dinamika persaingan dan konflik antara transportasi konvensional dengan transportasi online diantaranya:

1. Agus Pribadiono (2016), dengan judul Transportasi Online VS Transportasi Tradisional Non-Online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi oleh Penyelenggara Online, membahas tentang subjek hukum dan pola persaingan *online* dan *non-online*. Peneliti menganggap pemerintah sebagai pemegang kewenangan harus berhati-hati dalam dalam mengambil kebijakan dan berdiri di semua pihak. Menyandingkan persaingan usaha antara jasa transportasi online dengan jasa angkutan non-online tidaklah tepat. Seperti penyelenggara aplikasi online harus tunduk pada pengaturan transportasi non-online kasus usaha taksi. Persaingan harus didasarkan pada *apple to apple* antar sesama penyelenggara transportasi online.
2. Slaudia Anjani Septi Damayanti (2017), penelitian ini membahas tentang tindakan yang dipilih oleh pengguna Go-jek sebagai sarana transportasi adalah tindakan rasional instrumental dan afeksi. Tindakan rasional yang dilakukan instrumental yang dilakukan adalah mencari informasi mengenai Go-Jek dari

media massa seperti teman, kerabat, dan keluarga dengan membandingkan transportasi online yang satu dengan lainnya. Adapun bentuk tindakan afeksi dari pengguna berbentuk pemberian *reward* berupa rating bintang maupun tip sebagai rasa terima kasih secara tidak langsung.

3. Wardiman Darmadi (2016), membahas dampak transportasi ojek online (GO-Jek) terhadap transportasi angkutan umum lainnya di Kota Makassar. Hasil penelitiannya menyebutkan tarif angkutan konvensional mengalami penurunan orderan/pangkalan sewa dan terancam bangkrut akibat datangnya transportasi online seperti Go-Jek. Selain itu pandangan tokoh agama islam terkait persaingan ke duanya dinilai mampu dari sisi lain memelihara keseimbangan, keserasian, dan keselarasan dengan kemajuan materi atau lahiriah sehingga masyarakat mempunyai landasan iman dan taqwa yang teguh dalam menghadapi perubahan sosial yang terjadi akibat modernisasi.
4. Muhammad Agung Perdana (2018), membahas tentang Faktor penyebab konflik antara ojek online dan ojek konvensional studi kasus di kota bandarlampung. Hasil penelitiannya menyebutkan *pertama*, konflik terjadi karena pengambilan lahan sumber mata pencaharian oleh pelaku ojek online. *Kedua*, perbedaan tarif yang menyebabkan pendapatan pelaku ojek konvensional

menurun drastic. *Ketiga*, pelaku konflik antar kedua kubu bisa dijerat pasal terkait tindakan mengancam, menaku-nakuti, maupun aksi pengeroyokan dan persekusi.

5. Afifudin Zuhdi (2018), tentang eksistensi ojek pangkalan ditengah adanya ojek online perpektif sosiologi ekonomi islam di Purwokerto melihat ada nilai yang terbangun dari ojek pangkalan yakni nilai gotong royong dan tradisi negoisasi tarif untuk mempertahankan eksistensinya. Dampak sosial yang terjadi akibat hadirnya ojek online yakni rusaknya tatanan sosial yang terbangun di kalangan ojek pangkalan dan menyebabkan konflik dan kekerasan di antara dua kubu transportasi tersebut.

C. Kerangka Pemikiran

Bisnis Transportasi Angkutan darat saat ini tengah mengalami pergelutan di dalam. Bagaimana tidak dengan munculnya pesaing baru di sektor transportasi publik dimana moda transportasi online begitu mempengaruhi keberadaan para pelaku angkutan darat konvensional. Logika konsumen atau penumpang mulai berubah seiring perkembangan teknologi dan informasi. Konsumen saat ini tidak hanya berorientasi ke jasa transportasi yang murah, tapi juga nyaman, praktis, bisa diakses kapan dan dimanapun.

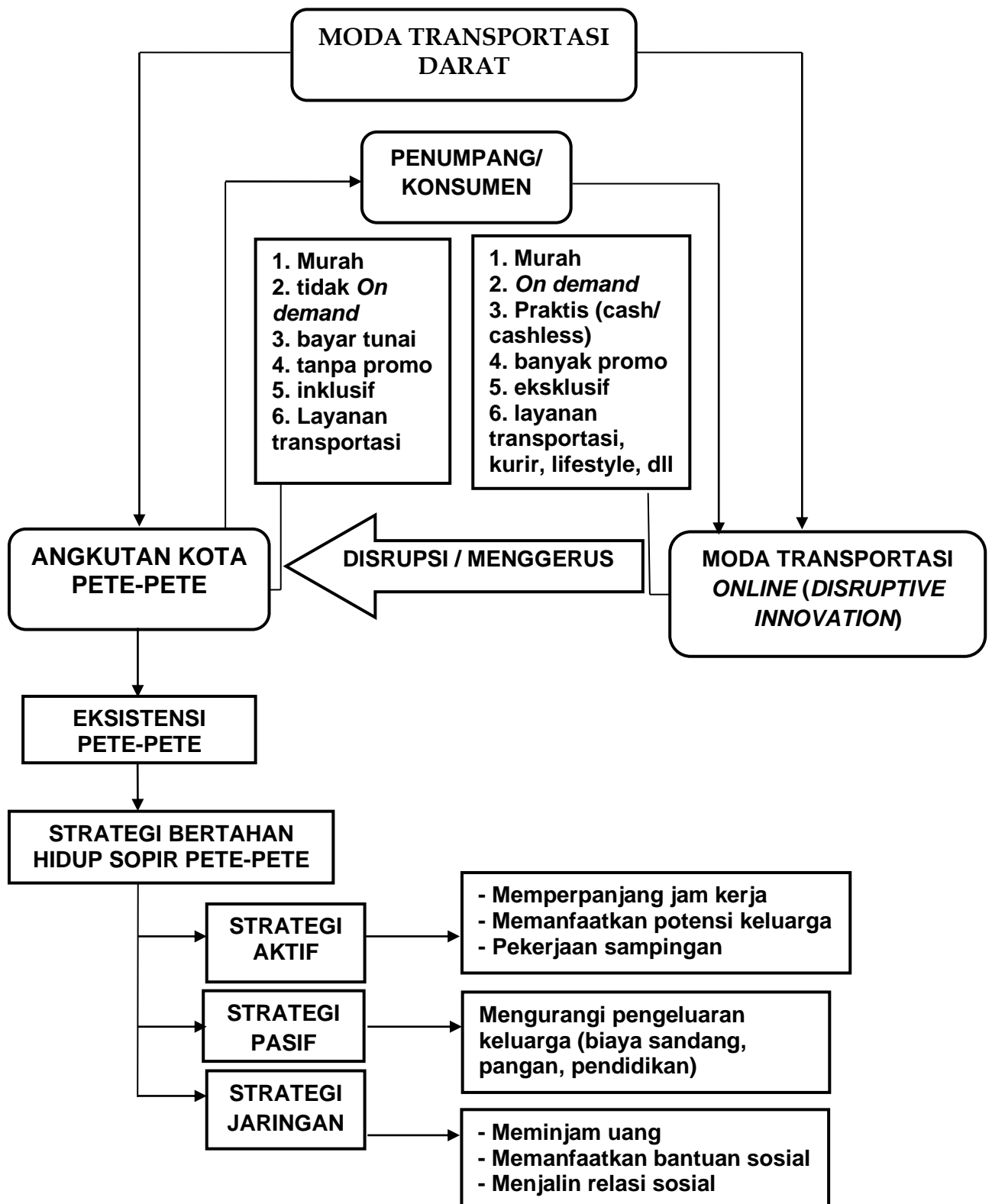
Berbeda dengan dulu, penumpang tidak lagi harus berdiri di halte untuk menunggu angkot atau bus bila ingin pergi ke suatu tempat. Sesuai dengan namanya layanan transportasi *on demand*, cukup melakukan

orderan lewat aplikasi di smartphone, jenis kendaraan yang dipesan akan tiba ditempat sesuai permintaan. Model dan jenis kendaraannya pun variatif, ini disebabkan kendaraan yang tersedia dimiliki oleh perorangan yang bergabung sebagai mitra pengemudi. Sehingga salah satu keunggulan lain yang dirasakan penumpang adalah mereka serasa berkendara di kendaraan pribadi.

Beralihnya penumpang ke moda transportasi online ini tentu sangat mempengaruhi eksistensi Pete-pete di kota Makassar. Permintaan akan transportasi angkutan kota ini menunjukkan angka penurunan yang sangat drastis beberapa tahun terakhir. Banyak Sopir yang telah gantung setir dan beralih ke pekerjaan lain karena penghasilan dari narik pete-pete sudah tidak bisa mencukupi kebutuhan keluarganya. Banyak juga Sopir pete-pete yang telah beralih dan ikut bergabung ke moda transportasi *on demand* ini.

Beberapa Sopir pete-pete yang masih bertahan ini tentu berjuang keras menghadapi tantangan hadirnya sebuah inovasi di bidang transportasi yang menggerus keberadaan mereka. Eksistensi Sopir pete-pete akan sangat bergantung terhadap jumlah pendapatan yang mereka dapatkan saat ini. Berkurangnya penumpang ditambah *race* atau trip yang ditempuh akibat kemacetan tentu membuat penghasilan mereka juga menurun. Di tengah kondisi yang semakin terpuruk, tentu para Sopir Pete-pete akan melakukan strategi untuk tetap bertahan hidup.

Umumnya bila rumah tangga seseorang mengalami kesulitan secara sosial ekonomi, mereka akan melakukan strategi bertahan hidup entah dengan berusaha menambah penghasilan lewat pemanfaatan sumber-sumber lain atau bekerja lebih aktif dari biasanya. Ada yang mengurangi pengeluaran lewat kuantitas dan kualitas barang dan jasa yang di konsumsinya, dan adapula menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya. Berdasarkan uraian di atas, adapun kerangka pikir penulis sebagai berikut:



Skema Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Sebagaimana yang dijelaskan oleh Denzin dan Lincoln dalam Agus Salim (2006), dimana penelitian kualitatif berupaya memahami dan memberi tafsiran pada fenomena yang dilihat dari makna yang diberikan orang-orang kepada fenomena tersebut. Maleong sendiri mendefinisikannya sebagai penelitian yang berusaha memahami sebuah fenomena tentang sesuatu yang dialami oleh subjek penelitian secara holistik, dengan mendeskripsikannya dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan memanfaatkan berbagai metode yang alamiah (Maleong, 2016).

Jenis pendekatan yang digunakan adalah fenomenologi yang dimana penelitian ini dilakukan dalam situasi yang alami sehingga tidak ada batasan dalam memaknai atau memahami fenomena yang dikaji. Maleong (2016: 14-17) menyatakan bahwa fenomenologi merupakan pandangan berpikir yang menekankan focus kepada pengalaman-pengalaman subjektif manusia dan interpretasi-interpretasi dunia. Peneliti dalam pandangan fenomenologis berusaha memahami arti peristiwa dan kaitan-kaitannya terhadap orang-orang yang berada dalam situasi-situasi tertentu.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar. lokasi penelitian dipilih secara sengaja (*purposive*) dengan beberapa pertimbangan. *Pertama*, nama atau sebutan *Pete-pete* lahir di Kota Makassar. *Kedua*, jumlah unit *Pete-pete* untuk ditingkat Provinsi Sul-Sel terbanyak di Kota Makassar. *Ketiga*, banyaknya jumlah *Pete-pete* di Kota Makassar diharapkan bisa menambah varietas informasi yang didapatkan.

Sementara untuk rute trayek yang dipilih, peneliti memilih melalui pengamatan berdasarkan segmen penumpang di rute tersebut. Seperti rute trayek Terminal Malengkeri - Cendrawasih – Kampus Unhas (kode B1) yang umumnya mahasiswa atau pelajar, trayek Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B) umumnya karyawan dan orang-orang yang ingin berbelanja, trayek Daya – Maros – Pangkep umumnya penumpang yang penjual di pasar atau orang berbelanja serta karyawan yang tinggal di luar kota Makassar, dan *Pete-pete Pasikola* yang segmennya mengantar dan menjemput khusus anak sekolah.

Awalnya penelitian di rencanakan pada bulan Februari 2019 sesuai dengan izin penelitian yang diberikan. Namun karena adanya kendala pekerjaan di luar kota yang juga sifatnya urgen menyebabkan Peneliti harus mengambil cuti akademik pada saat itu. Sehingga penelitian ini baru bisa berjalan di bulan September 2019 hingga Desember 2019.

C. Unit Analisis

Teknik sampling dalam penelitian ini menggunakan *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2015: 144). Informan dalam penelitian ini dipilih dengan pertimbangan tertentu bahwa sampel data yang diambil merujuk pada orang-orang atau informan yang dianggap dapat memberi informasi yang diharapkan. Seperti Pegawai instansi di lingkungan Dinas Perhubungan Setempat, anggota Organda (Organisasi Angkutan Darat), atau perangkat daerah terkait lainnya.

Untuk pemilihan informan kunci (*key informant*), yakni dipilih dari beberapa Sopir Pete-pete yang merasakan betul dampak dari kehadiran moda transportasi *online* dengan kriteria sebagai berikut:

1. Berprofesi sebagai Sopir Pete-pete minimal 5 tahun.
2. Sopir pete'-pete yang telah berumah tangga.
3. Sopir pete-pete yang trayek operasionalnya berada di Kota Makassar atau melintas di Kota Makassar (AKDP).

D. Teknik Pengumpulan Data

Ada beberapa teknik/metode pengumpulan data pada penelitian kualitatif seperti metode angket, wawancara, observasi, dan dokumentasi. Namun, hanya beberapa teknik yang akan digunakan dalam proses pengumpulan data penelitian ini, yakni sebagai berikut:

1. Wawancara Mendalam

Mulyana & Dedi Junaedi (2008; 180) mengatakan:

bahwa wawancara mendalam merupakan:

“Wawancara tidak terstruktur, wawancara kualitatif, wawancara intensif, dan wawancara terbuka (*opened interview*). Wawancara tidak terstruktur ini bersifat luwes, susunan-susunan pertanyaan dapat diubah pada saat wawancara, disesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan dan kondisi saat wawancara, termasuk karakteristik sosial budaya (agama, suku, gender, usia, tingkat pendidikan, pekerjaan, dan sebagainya)”

Berdasarkan sasaran penjawabnya, jenis wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini adalah wawancara perorangan. Wawancara perorangan menurut Narbuko dan Abu Ahmadi (2007) adalah proses Tanya-jawab secara langsung (tatap muka) antara orang yang melakukan wawancara dengan orang yang diwawancarai. Wawancara perseorangan ini dilakukan guna mendapatkan data yang lebih intensif.

Adapun indikator yang menjadi *point of view* dalam penelitian ini antara lain:

1. Fokus bagaimana eksistensi Pete-pete saat ini ditengah menjamurnya moda transportasi online saat ini dengan membandingkan kondisi sebelum munculnya moda transportasi *online*. Pertanyaannya dapat meliputi:

- Bagaimana jumlah Pete-pete yang beroperasi saat ini dibandingkan dulu, apakah menurun drastis ?
- Berapa pendapatan harian saat ini?
- Rata-rata jam operasional saat ini dan berapa race atau trip yang ditempuh?
- Perubahan-perubahan apa saja yang dirasakan setelah munculnya moda transportasi *online*?
- Sejauh mana upaya pemerintah setempat mengakomodasi kepentingan para Sopir pete-pete?

2. Fokus bagaimana strategi bertahan hidup yang ditempuh Sopir pete-pete saat ini. Pertanyaannya dapat meliputi:

- Apakah informan memperpanjang jam kerja atau memiliki pekerjaan sampingan untuk menambah penghasilan?
- Apakah informan dan keluarga mengurangi biaya pengeluaran seperti sandang, pangan, pendidikan, dan lainnya?
- Apakah informan biasa meminjam uang untuk keperluan rumah tangga?

2. Observasi

Observasi atau pengalaman dilakukan terhadap objek atau subjek penelitian, tidak hanya pada awal penelitian namun juga selama penelitian berlangsung. Menurut Poerwandari (1998)

“Observasi adalah tindakan yang dilakukan mengarah pada pengamatan secara akurat guna menemukan dan mencatat fenomena-fenomena yang dianggap penting, dan mempertimbangkan keterkaitan antar aspek dalam fenomena tersebut”.

Observasi dalam penelitian kualitatif menurut Poerwandari merupakan sebuah kontak yang alamiah (Gunawan, 2014). Sedangkan menurut (Agustang, 2011) melihat observasi sebagai:

“Metode ilmiah bisa diartikan sebagai pengalaman dan pencatatan sistematis dari fenomena-fenomena yang diselidiki. Terdapat tekanan yang lebih kuat pada pengamatan gejala-gejala atau fenomena, jadi observasi tak hanya sekedar mencari data dan informasi. Metode ini tak hanya dilakukan untuk memenuhi rasa ingin tahu semata, melainkan dikembangkan secara sistematis dengan proposisi-proposisi yang lebih umum”

Dalam penelitian ini, Peneliti menyusun pedoman dasar terkait apa saja yang menjadi objek observasi dalam pengumpulan data-data penelitian. Aspek yang di observasi dalam penelitian ini meliputi beberapa hal yaitu *Pertama*, objek tempat (place). Objek tempat yang dimaksud seperti rute dimana Pete-pete beroperasi, tempat *ngetem* atau

tampas, tempat pembayaran retribusi, tempat beristirahat. *Kedua*, objek pelaku (*actor*). Objek ini mencakup Sopir Pete-pete yang beroperasi di Kota Makassar, Pegawai atau *Stekholder* Dishub Provinsi dan kota Makassar, Anggota Organda, serta perangkat daerah terkait lainnya. *Ketiga*, objek aktivitas (*activity*). Aktivitas yang diobservasi dalam penelitian ini mencakup bagaimana kegiatan operasional yang dilakukan para Sopir pete-pete saat ini dan kondisi yang mereka rasakan sebelum dan setelah munculnya moda Transpotasi Online, bagaimana relasi antar sesama sopir, serta strategi bertahan hidup yang mereka tempuh untuk menjaga eksistensi mereka.

3. Dokumentasi

Menurut Noor (2011), fakta dan data yang dibutuhkan dalam penelitian sebagian besar tersimpan dalam bentuk dokumentasi. Sifat utama dari data dokumentasi tidak terbatas karena itu peneliti memiliki peluang untuk menemukan hal-hal yang pernah terjadi di waktu silam yang mungkin saja dibutuhkan dalam penelitian.

Secara detail, bahan dokumenter terbagi beberapa macam, yaitu autobiografi, surat pribadi, buku atau catatan harian, memorial, klipping, dokumen pemerintah atau swasta, data di server dan flashdisk, dan data yang

tersimpan di website (Noor, 2011: 141). Adapun yang menjadi data-data dokumentasi dalam penelitian ini berupa:

1. Peralatan lapangan dan catatan selama melakukan wawancara dan observasi

- Peneliti menyiapkan *voice recorder* smartphone yang digunakan untuk merekam isi pembicaraan antara peneliti dengan informan.
- Peneliti menyiapkan buku agenda/catatan kecil yang berisi daftar pertanyaan wawancara. Buku ini sekaligus sebagai medium untuk memindahkan isi rekaman *voice recorder* ke dalam tulisan.
- Peneliti menyiapkan *flashdisk* untuk mengambil data dari Dinas Perhubungan setempat dan dinas terkait lainnya.
- Peneliti menyortir atau memilah data-data hasil wawancara yang berkaitan maupun tidak dengan tujuan penelitian.
- Catatan dari hari wawancara nantinya akan digunakan peneliti dalam menyusun berbagai hasil penelitian dan akan dikembangkan dengan deskripsi penelitian.

2. Foto-foto tentang keberadaan Pete-pete di jalan operasionalnya dan tempat Peneliti bertemu dengan beberapa Informan
3. Berkas-berkas atau arsip/data dari pemerintah terkait (Dinas Perhubungan Dan Organda) seperti jumlah pete- pete yang tercatat aktif beroperasi tiap tahunnya, alamat rute yang dilalui pete-pete, kuota pete-pete maupun moda online yang disetujui pemerintah, Organda yang menaungi pete-pete, dsb..

E. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif dimulai dengan menyiapkan dan mengorganisasikan data seperti adat teks (transkrip) atau data gambar (foto). Untuk keperluan analisis, selanjutnya mereduksi data tersebut menjadi tema melalui proses pengodean dan peringkasan kode, dan terakhir menyajikan data dalam bentuk bagan, tabel, atau pembahasan (Bungin, 2015).

Analisis data kualitatif menurut Bogdan & Biklen merupakan:

“Upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milah menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain” (Maleong, 2016: 248).

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskripsi naratif yang dicetuskan oleh Miles dan Huberman

(Satori & Aan Khomariah, 2012). Analisis data ini terbagi kedalam tiga tahap, yaitu:

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses yang dilakukan meliputi pencatatan data dalam bentuk yang rinci untuk mendapatkan hal-hal pokok dan memfokuskan pada fenomena berhubungan dengan konsep, tema, dan kategori tertentu yang memberikan deskripsi yang jelas tentang hasil pengamatan. Hal ini untuk mempermudah peneliti untuk mencari data sebagai tambahan untuk melengkapi data-data yang sudah ada.

2. Penyajian Data

Penyajian data dalam hal ini adalah penulisan dalam bentuk teks naratif. Tujuan dari penyajian data jenis ini bukan hanya untuk memahami fenomena yang terjadi tetapi juga merencanakan kerja yang harus dilakukan selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami mengenai fenomena tersebut.

Data penelitian yang disajikan meliputi keberadaan pete-pete saat ini setelah menjamurnya moda Transportasi Online dengan perbandingan kondisi sebelumnya. Kemudian bagaimana strategi bertahan hidup yang

ditempuh para informan Sopir Pete-pete detengah kondisi yang dialami saat ini.

3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah hasil temuan yang belum pernah ada. Temuan ini bisa berupa deskripsi atau gambaran mengenai fenomena yang diteliti, temuan ini diharapkan dapat menjawab hal-hal yang sebelumnya belum jelas sehingga menjadi jelas, dapat berupa hubungan yang bersifat kausalitas atau interaktif, hipotesis atau teori.

F. Pengujian Keabsahan Data

Gibbs, Miller dan Creswell menjelaskan bahwa validasi kualitatif merupakan upaya pemeriksaan terhadap akurasi hasil penelitian dengan penelitian menerapkan prosedur-prosedur tertentu. Validasi merupakan salah satu kekuatan penelitian kualitatif dan didasarkan pada penentuan apakah temuan yang didapat akurat dari sudut pandang peneliti, partisipan, atau pembaca (Cresswell, 2016).

Untuk melakukan uji keabsahan data terhadap penelitian ini, maka peneliti menggunakan Uji Kredibilitas atau Validitas Interval yang meliputi (Sugiyono), 2015) beberapa langkah diantaranya:

1. Triangulasi

Triangulasi adalah teknik pemeriksaan atau pengecekan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a) Triangulasi sumber, digunakan peneliti untuk menguji kredibilitas data dengan cara mengecek data yang telah

diperoleh melalui beberapa sumber. Teknik ini cukup penting terutama bila menemukan data lapangan yang kurang sinkron atau keabsahannya diragukan, peneliti dapat memverifikasinya lewat informan lain.

- b) Triangulasi teknik, digunakan peneliti untuk menguji kredibilitas data dengan cara mengecek data kepada informan yang sama dengan teknik yang berbeda.
 - c) Triangulasi waktu, digunakan peneliti untuk menguji kredibilitas data dengan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi, atau teknik lain dalam waktu, hari, dan situasi kondisi yang berbeda-beda. Maka pengecekan bisa dilakukan secara berulang-ulang sampai ditemukan kepastian datanya.
2. Menggunakan Bahan Referensi

Bahan referensi yang dimaksud yakni dengan membandingkan data yang ditemukan dengan cara pembuktian melalui peninjauan kembali hasil wawancara dengan instrumen pendukung seperti data-data dari instansi terkait. Cara kerja ini membantu peneliti untuk meninjau kembali apakah data yang telah didapatkan memiliki kesesuaian dengan teknik pengumpulan data yang telah dilakukan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Pete-Pete Kota Makassar

1. Jalur Rute Trayek Pete-pete

Sesuai Permenhub Nomor PM 15 tahun 2019, Pete-pete tergolong penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Dengan kata lain, Pete-pete beroperasi sesuai dengan rute yang telah ditentukan sesuai izin trayeknya. Jalur trayek Pete-pete dapat diketahui melalui warna atau kode berupa huruf atau angka yang berada di badannya. Terdapat data 17 rute trayek utama pete-pete yang didapatkan peneliti dari Dinas Perhubungan Kota Makassar. Setiap rute trayek diberikan kode huruf atau angka tertentu.

Tabel 4.1 Jalan yang dilalui rute Trayek Pete-pete

Kode Trayek	Jalan yang dilalui
A	Rute Berangkat : BTN Minasa Upa – Syech Yusuf – Sultan Alauddin – Andi Tonro – Kumala – Ratulangi – Jendral Sudirman (Karebosi Timur) – HOS Cokroaminoto (Sentral) – KH. Wahid Hasyim – Wahidin Sudirohusodo – Pasar Butung Rute Kembali : Pasar Butung – Sulawesi – Riburane Achmad Yani (Balaikota) – Jendral Sudirman – Ratulangi (MaRI) – Landak – Veteran – Sultan Alauddin – Syech Yusuf – BTN Minasa Upa
B	Rute Berangkat : Terminal Tamalate – Malengkeri – Daeng Tata – Abdul Kadir – Dangko – Cendrawasih – Arief Rate – Sultan Hasanuddin – Patimura – Ujungpandang – Riburane – Jendral Achmad Yani (Balaikota) – Pasar Butung Rute Kembali : Pasar Butung – Sulawesi – Achmad Yani – Kajaolalido (Karebosi Timur) – Botolempangan – Arief Rate – Cendrawasih – Dangko – Abdul Kadir – Daeng Tata – Malengkeri – Terminal Tamalate

C	<p>Rute Berangkat : KH.Wahid.Hasyim – DR Wahidin Sudirohusodo- Buru – Bandang – Masjid Raya – Cumi-cumi – Pongtiku – Ujungpandang Baru – Gatot Subroto – Juanda – Regge – Rappokalling</p> <p>Rute Kembali : Rappokalling – Korban 40 ribu – Juanda – Gatot Subroto – Ujungpandang Baru – Pongtiku – Datok Ditiro – Sunu – Masjid Raya – Bawakaraeng – Jenderal Sudirman – HOS Cokroaminoto – KH.Wahid Hasyim – Makassar Mall</p>
D	<p>Rute Berangkat : Terminal Daya – Perintis Kemerdekaan – Urip Sumoharjo – AP. Pettarani – Bawakaraeng – Latimojong – Andalas – Laiya – Selatan Makassar Mall</p> <p>Rute Kembali : Selatan Makassar Mall – HOS Cokroaminoto – Bulusaraung – Masjid Raya – Urip Sumoharjo – Perintis Kemerdekaan – Terminal Daya</p>
E	<p>Rute Berangkat : Terminal Panakkukang – Toddoppuli – Tamalate – Emmy Saelan – Mapala – AP. Pettarani – Maccini Raya – Urip Sumoharjo – Bawakaraeng – Latimojong – Andalas – Laiya – KH.Agus Salim – Timur Makassar Mall</p> <p>Rute Kembali : KH. Agus Salim – Pangeran Diponegoro – Bandang – Masjid Raya – Urip Sumoharjo -AP. Pettarani – Mapala – Emmy Saelan – Tamalate – Todoppuli – Terminal Panakkukang</p>
F	<p>Rute Berangkat : Terminal Tamalate – Mallengkeri – Daeng Tata – Daeng Ngeppe – Kumala – Veteran – Bandang – Buru – Andalas – Satangnga – KH. Agus Salim – Timur Makassar Mall</p> <p>Rute Kembali : KH Agus Salim – Pangeran Diponegoro – Andalas – Buru – Bandung – Veteran – Sultan Alauddin – Andi Tonro – Kumala – Daeng Ngeppe – Daeng Tata -Mallengkeri – Terminal Tamalate</p>
G	<p>Rute Berangkat : Terminal Daya – Kima – TOL (Ir. Sutami) – Tinumbu – Cakalang – Yos Sudarso – Tentara Pelajar – Kalimantan – Pasar Butung</p> <p>Rute Kembali : Pasar Butung – Kalimantan – Cakalang – Tinumbu – TOL (Ir. Sutami) – Kima – Terminal Daya</p>
H	<p>Rute Berangkat : Perumnas Antang – Antang Raya – Urip Sumiharjo – Bawakaraeng – Jenderal Sudirman – DR. Wahidin Sudirohusodo – Satando – Kalimantan – Pasar Butung</p> <p>Rute Kembali : Pasar Butung – Kalimantan – Satando – DR. Wahidin Sudirohusodo – Tentara Pelajar – Ujung – Bandang – Masjid Raya – Perumnas Antang</p>
I	<p>Rute Berangkat : Terminal Panakkukang – Toddopuli Raya – Borong – Batua Raya – Abdullah Daeng Sirua – AP. Pettarani – Pelita Raya – Sungai Sadang Baru -Sungai Saddang – Karungrung – Arif Rate – Sultan Hasanuddin – Pattimura – Pasar Baru</p> <p>Rute Kembali : Pasar Baru – Pattimura – Ujungpandang –</p>

	Riburane – Ahmad Yani (Balaikota) – Kajaolalido – Botolempangan – Karungrung – Sungai Saddang – Sungai Saddang Baru – Pelita Raya – AP. Pettarani – Abdullah Daeng Sirua – Batua Raya – Borong – Toddopuli Raya -Terminal Panakkukang
J	Rute Berangkat : Terminal Panakkukang – Toddopuli Raya – Tamalate – Emmy Saelan – Sultan Alauddin – Andi Tonro – Kumala – Ratulangi – Jenderal Sudirman – HOS Cokroaminoto – Nusakambangan Rute Kembali : Nusakambangan – Ahmad Yani – Jenderal Sudirman – DR. Sam Ratulangi – Landak – Veteran – Sultan Alaudin – Emmy Saelan – Tamalate – Toddopuli Raya – Terminal Panakkukang
R	Rute Berangkat : Pasar Baru – Ujungpandang – Nusantara – Pasar Butung – Tentara Pelajar – Kalimantan – Satando -Yos. Sudarso – Ujung – Bandang – Masjid Raya – Urip Sumoharjo – Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas Rute Kembali : Kampus Unhas – Perintis Kemerdekaan – Urip SUMoharjo – Bawakaraeng – Kartini – Botolempangan – Usman Jafar – Sultan Hasanuddin – Pattimura – Pasar Baru
B1	Rute Berangkat : Teminal Tamalate – Mallengkeri – Daeng Tata – Abd. Kadir – Dangko – Cendrawasih – Arif Rate – Sultan Hasanudin – Sawerigading – Botolempangan – Karunrung – Sungai Saddang – Latimojong – Masjid Raya – Urip Sumoharjo – Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas Rute Kembali : Kampus Unhas – Perintis Kemerdekaan – Urip SUMoharjo – Bawakaraeng – Kartini – Botolempangan – Arif Rate – Cendrawasih – Dangko – Abd. Kadir – Daeng Tata – Mallengkeri – Tamalate
C1	Rute Berangkat : Korban 40 ribu – Ujungpandang Baru – Pongtiku – Cumi-cumi – Laccukang – Sunu – Masjid Raya – Urip Sumoharjo – Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas Rute Kembali : Kampus Unhas – Perintis Kemerdekaan – Urip Sumoharjo – Bawakaraeng – Jenderal Sudirman – HOS Cokroaminoto – DR. Wahidin Sudirohusodo – Tentara Pelajar – Ujung – Bandang – Masjid Raya – Sunu – Teuku Umar – Gatot Subroto – Korban 40 ribu
E1	Rute Berangkat : Terminal Panakkukang – Toddopuli Raya – Perumnas – Hertasning – AP. Pettarani – Kampus IKIP – Gunung Sari – AP. Pettarani – Pelita Raya – AP. Pettarani – Abdullah Daeng Sirua – PLTU – Urip Sumoharjo – Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas Rute Kembali : Kampus Unhas – Perintis Kemerdekaan – Urip SUMoharjo – PLTU – Abdullah Daeng Sirua – AP. Pettarani – Kampus IKIP – Gunung Sari – AP. Pettarani – Hertasning – Perumnas – Toddopuli Raya – Panakkukang

F1	Rute Berangkat : Terminal Tamalate – Mallengkeri – Daeng Tata – M. Tahir – Kumala – Veteran – Masjid Raya – Urip Sumoharjo – Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas Rute Kembali : Kampus Unhas – Perintis Kemerdekaan – Urip Sumoharjo – AP. Pettarani – Abubakar Lambogo – Veteran – Sultan Alauddin – Andi Tonro – Kumala – M.Tahir – Daeng Tata – Mallengkeri – Terminal Tamalate
R1	Rute Berangkat : Pasar Baru – Ujungpandang – Nusantara – Pasar Butung – Tentara Pelajar – Kalimantan – Satando -Yos. Sudarso – Ujung – Bandang – Masjid Raya – Urip Sumoharjo – Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas Rute Kembali : Kampus Unhas – Perintis Kemerdekaan – Urip Sumoharjo – Bawakaraeng – Kartini – Botolempangang – Usman Jafar – Sultan Hasanuddin – Pattimura – Pasar Baru
W	Rute Berangkat : Terminal Daya – KIMA – Kapasa – SMA 6 – Ir. Sutami – Salodong – Desa Nelayan Rute Kembali : Desa Nelayan – Salodong – Ir. Sutami – SMA 6 – Kapasa – KIMA – Terminal Daya

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Makassar Tahun 2019

Pada bahan rapat Dinas Perhubungan Kota Makassar tahun 2014, ada perencanaan terkait penambahan 4 rute trayek daerah pinggiran kota Makassar yakni terminal Maelngkeri – Barombong (V), Terminal Regional Daya – BTN Mangga Tiga (L), Terminal Regional Daya – Perumnas Sudiang (M), dan Terminal Regional Daya – Perumahan Villa Mutiara (N).

2. Faktor Muatan (*Load Factor*) Pete-pete Kota Makassar

Faktor Muatan atau (*load factor*) merupakan pembagian antara permintaan (*demand*) yang ada dengan pemasukan (*supply*) yang tersedia. Faktor muatan dapat menjadi petunjuk untuk mengetahui jumlah armada yang ada masih kurang, mencukupi, atau melebihi kebutuhan suatu lintasan angkutan umum serta dapat dijadikan indikator dalam mewakili efisiensi suatu rute. *Load*

factor angkutan umum disetiap rutenya berkisar mulai 30% sampai 100% (Putra, 2017).

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Makassar, di tahun 2007 keluar Surat Keputusan (SK) Walikota untuk menutup peremajaan. Asumsinya tahun 2007 tidak ada lagi kendaraan baru, tidak ada lagi penambahan pete-pete. kuota atau *load factor* untuk pete-pete yang bisa melayani kota Makassar sebesar 4113 unit hingga kira-kira tahun 2014. Selanjutnya diadakan kembali *load factor* di tahun 2017 dengan bekerjasama dengan jasa konsultasi, hasil data permintaan di lapangan atau potensi yang ada melalui pemantauan *ngetem* pete-pete, hasil data *real* kebutuhan pada tahun 2017 didapatkan sebesar 2923 unit.

Tabel 4.2 Jumlah Load Factor Angkutan Kota Di Wilayah Kota Makassar Sesuai Trayek Tahun 2017

Kode Trayek	Jalan yang dilalui	Jumlah
A	Mks. Mall - BTN Minasa upa	131
B	Psr. Butung - Cendrawasi - Trm . Malengkeri	362
C	Mks. Mall - tallo	106
D	Mks.Mall-Trm.Ragional Daya - Prmns Sudiang	694
E	Mks. Mall - UNM - Perumnas Panakukang	231
F	Mks. Mall - Veteran - Trm Malengkeri	154
G	Mks.Mall - Ir. Sutami/Toll-Trm. Ragional Daya	201
H	Mks. Mall - Perumnas Antang	247
I	Mks. Mall - STIKI – Borong	139
J	Mks.Mall - Pa'baeng 2 - Perumnas Panakukang	188
S	Mks. Mall – BTP	110
B1	Trm.Malengkeri-Cenderawasih-Kampus Unhas	146
C1	Tallo - kampus.Unhas	22
E1	Perumnas Panakukang - UNM-Kampus.Unhas	127
F1	Trm.Malengkeri – Veteran - Kampus Unhas	63

R1	Psr. Baru-Ujung Tanah - Kampus Unhas	2
W	BTP-Trm.Daya - SMA NEGERI 6	
Jumlah		2923

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Makassar 2019

3. Organda Pete-pete Kota Makassar

Organda (Organisasi Angkutan Darat) merupakan organisasi yang dinaungi oleh pengusaha angkutan darat di jalan raya yang ditemui di Dishub Kota Makassar, Ketua Organda Kota Makassar Zainal Abidin menjelaskan terkait Organisasi yang diketuainya.

“Organda hadir sebagai mitra Dishub, semua rute angkutan pete- pete ada rutenya. Organda itu adalah organisasi yang dinaungi oleh beberapa pengusaha angkutan darat terdiri dari PT, Koperasi, maupun CV yang berbadan hukum. Contoh saja dulu di kota Makassar ada 13 perusahaan yang memiliki anggota Sopir lebih dari 4000 orang. Fungsi Organda untuk mengawasi rute, dulu karena banyak angkutan lain masuk mengganggu jalur angkutan lain, dan saat itu polisi dan dishub tidak mampu menghalau, maka kami sebagai Organda yang melakukan pengawasan tiap harinya. beberapa jalur rawan yang dimasuki oleh angkutan liar seperti batas kota gowa yang dialami oleh Sopir pete-pete merah. Penumpang mereka kadang diambil oleh Sopir daerah dari takalar, jeneponto, malino. Organda bila menemukan angkutan yang tidak terdaftar maka akan ditahan” (Wawancara dengan Informan Zainal 8 November 2019)

Informan Hendro selaku Staf Bagian Transportasi Publik Dishub kota Makassar menuturkan bahwa Organda itu independen dan resmi diakui oleh Negara. Fungsinya mengatur, membina, dan membawahi semua badan hukum yang bergerak pada bidang itu. Meski menurutnya, saat ini aturan Permenhub No. 15 tahun 2019 mengatur angkutan dalam trayek bisa diterbitkan dan dikeluarkan

izinnya apabila berupa BUMN, BUMD, Perusahaan terbatas, dan Koperasi. Sedangkan bila masih berupa CV tidak diterima lagi.

Tabel 4.3 Daftar Organda Kota Makassar tahun 2007-2014

Kode	Perusahaan	Alamat	Pimpinan Perusahaan	Jumlah
A	Koharja	Jl. Sungai Limboto I No.41 Mks	A. Moein M G	165
B	I. I. Putera	Jl. Baji Sunggu No.7 Mks	M. Idrus Kr. Kitta	421
C	CV. Johar Sejahtera	Jl. Korban 40.000 Jiwa No.135 Mks	H. Aris Muhammadiyah	220
D	CV. Multi Guna Jasa	Jl. Urip Sumoharjo No. 51 Mks	Abd. Rahim Bustam	809
E	CV. Joint Rojali	Jl. Pelita Raya IV No.5.B Mks	H. Musakkar	379
F	UD. Virgo	BTN Mangga Tiga Blk.A.3/24 Mks	Sainuddin	286
G	CV. Nurking	Jl. Ujung Pandang Baru Lr. 32/18 Mks	H. Nurking	348
H	CV. Ardy Sejahtera	Jl. Pattunuang I/32 Perumnas Antang Mks	Azwin Wiraguna Firman	329
I	CV. Harum	Jl. Taman Makam Pahlawan No.2.B Mks	H. Najamuddin	299
J	Koharja	Jl. Sungai Limboto I No.41 Mks	A. Moein M G	200

S	CV. Horis Taufid	BTP Kerukunan Raya Blk.I/117 Mks	Horis Taufid	221
B1	KAKMU	Terminal Angkutan Kampus Tamalanrea Mks	Arifuddin P	146
C1	KAKMU	Terminal Angkutan Kampus Tamalanrea Mks	Arifuddin P	36
E1	KAKMU	Terminal Angkutan Kampus Tamalanrea Mks	Arifuddin P	149
F1	KAKMU	Terminal Angkutan Kampus Tamalanrea Mks	Arifuddin P	53
R1	KAKMU	Terminal Angkutan Kampus Tamalanrea Mks	Arifuddin P	2
W	KOPSAM	Jl. Lagaligo No.5 Mks	Basdir	50
Jumlah				4113

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Makassar Tahun 2019

B. Profil Informan

Informan adalah salah satu objek paling penting dalam sebuah penelitian. Informan dalam penelitian ini terdiri dari 18 informan kunci yakni Sopir Pete-pete yang dipilih berdasarkan kriteria yang telah ditentukan. Pemilihan Informan didasarkan

beberapa kriteria seperti yang telah disebutkan pada bagian metode penelitian.

Profil Informan

1. Informan DJ

DJ merupakan informan yang trayek operasionalnya jurusan Terminal Malengkeri - Cendrawasih – Kampus Unhas (kode B1). Informan yang telah menjalani profesinya sebagai sopir pete-pete selama 19 tahun merupakan sopir yang masih menyewa pete-pete harian, dalam arti informan harus menyetor sewa mobil ke pemiliknya setiap harinya sekitar Rp50.000. Biasanya informan beroperasi mulai jam 06.30 pagi sampai jam 05.30 sore. Saat ini Informan beroperasi 4-5 *race* saja dalam sehari, berbeda dengan dulu hingga 7 *race*. Informan mengaku memiliki 2 orang istri, namun belum dikarunia anak.

2. Informan DY

DY adalah informan di trayek Terminal Malengkeri – Cendrawasih – Kampus Unhas (kode B1). Informan DY adalah Sopir yang memiliki mobil sendiri. DY telah menjalani profesinya selama 22 tahun. Biasanya informan beroperasi dari jam 06.30 pagi sampai jam 06.00 sore. Saat ini Informan beroperasi 4-5 *race* dalam sehari, berbeda dengan dulu hingga 7 *race* . Informan memiliki tanggungan 1 orang istri dan 3 orang anak yang semuanya masih sekolah.

3. Informan R

R adalah informan yang juga beroperasi di Trayek Terminal Malengkeri – Cendrawasih – Kampus Unhas (kode B1). Informan mengaku telah menjalani profesinya kurang lebih 30 tahun, begitu banyak pengalaman yang telah dilaluinya selama menjadi sopir. Meskipun dulu sempat menyewa mobil untuk beroperasi, sekarang informan telah memiliki mobil sendiri. Biasanya informan beroperasi mulai jam 06.30 pagi sampai jam 05.30 sore. Saat ini Informan beroperasi 4-5 *race* saja dalam sehari, berbeda dengan dulu hingga 7 *race* . Informan memiliki 1 orang istri dan 2 orang anak, meskipun kata informan salah satu anaknya sudah mandiri dan tidak dibiayai lagi.

4. Informan SDN

SDN adalah informan yang beroperasi di trayek Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B). Informan telah menjalani profesinya selama 20 tahun dan termasuk sopir yang memiliki mobil sendiri. Informan biasanya beroperasi mulai dari jam 06.30 pagi sampai jam 05.30 sore. Saat ini Informan beroperasi 4-5 *race* dalam sehari, berbeda dengan dulu hingga 7 *race*. Informan memiliki 1 orang istri dan 3 orang anak (2 diantaranya sudah hidup mandiri masing-masing).

5. Informan RDN

RDN adalah informan yang beroperasi di trayek Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B) yang

merupakan rekan dari informan SDN. Informan menuturkan telah menggeluti profesinya selama kurang lebih 20 tahun, meski statusnya masih menyewa mobil. Biasanya informan beroperasi mulai dari jam 06.30 pagi sampai jam 05.30 sore. Saat ini Informan beroperasi 5 *race* dalam sehari, berbeda dengan dulu hingga 7 *race*. Informan memiliki 1 orang istri dan 4 orang anak (2 diantaranya telah bekerja untuk membantu keuangan keluarga).

6. Informan DN

DN adalah informan yang juga beroperasi di trayek Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B). Informan telah menjalani diri sebagai sopir selama 25 tahun dan memiliki mobil sendiri. Biasanya informan beroperasi mulai dari jam 06.30 pagi sampai jam 06.00 sore. Saat ini Informan beroperasi 5-6 *race* saja dalam sehari. Informan memiliki tanggungan 2 orang istri dan 1 orang anak (dari istri ke 2).

7. Informan AK

AK adalah informan yang beroperasi di trayek Daya – Maros – Pangkep. Informan mengaku telah menjalani profesi sebagai sopir kurang lebih 7 tahun, tetapi statusnya masih sewa mobil. Informan menuturkan profesinya sebelum jadi sopir yakni tukang becak. Biasanya informan beroperasi mulai dari jam 07.00 pagi sampai jam 09.00 malam. Saat ini Informan beroperasi 3 *race* ke maros, 3 *race* pangkep *race* dalam sehari, berbeda dengan dulu

hingga 5 *race* Informan memiliki tanggungan 1 orang istri dan 1 orang anak.

8. Informan MS

MS adalah informan yang beroperasi di trayek Daya – Maros – Pangkep. Informan telah menggeluti profesinya sekitar 10 tahunan, status kendaraan pun sudah milik sendiri. Informan biasanya beroperasi dari jam 07.00 pagi sampai jam 05.30 sore. Saat ini Informan beroperasi 3 *race* dalam sehari, berbeda dengan dulu hingga 5 *race*. Informan memiliki tanggungan 1 orang istri dan 2 orang anak.

9. Informan MD

MD adalah informan yang juga beroperasi di trayek Daya – Maros – Pangkep. Informan telah menjalani profesi menjadi sopir kurang lebih 20 tahun. MD juga bekerja sebagai sopir jemputan karyawan sebuah perusahaan di KIMA yang bergerak dibidang pengolahan udang. Informan menuturkan telah bekerja di perusahaan tersebut selama 3 tahun yang awalnya jumlah unit pete-pete yang dipakai perusahaan ada 20 unit, namun dipangkas dan sekarang tersisa 14 unit. Informan yang bertempat tinggal di maros biasanya berangkat dari jam 07.00 pagi lalu menjemput karyawan yang berdomisili di maros dan diantar ke perusahaan di Kawasan Industri Makassar (KIMA). Rentang jam 02.00 siang – 04.00 sore biasanya karyawan sudah dijemput pulang kembali ke maros. Jadi untuk operasional untuk penumpang umum

biasanya dari jam 08.30 pagi hingga jam 01.30 siang. Informan juga memiliki pekerjaan sampingan sebagai pekerja tanaman dan taman kantor, instansi, maupun perusahaan. Saat ini Informan beroperasi 2-3 *race* saja dalam sehari, berbeda dengan dulu kadang hingga 5 *race*. Informan memiliki tanggungan 1 orang istri dan 4 orang anak.

10. Informan UD

UD adalah informan yang beroperasi di trayek Makassar Mall – Veteran – Sungguminasa. Informan telah menjadi sopir pete-pete sekitar 20 tahun, meski status kendaraannya masih sewa. Terkadang informan bergantian (*shift*) dengan pemilik mobil. Bila pemilik jalan di pagi hari, maka informan akan lanjut saat siang hari. Biasanya mobil yang dibawanya beroperasi keluar dari jam 06.30 pagi sampai jam 06.00 sore. Informan beroperasi 4-5 *race* saja dalam sehari, berbeda dengan dulu kadang hingga 7 *race*. Informan memiliki tanggungan 1 orang istri dan 3 orang anak.

11. Informan DD

DD adalah informan yang beroperasi di trayek Term.C Bungaya (Gowa) – Jalan Gunung Bulusaraung - PP. Informan telah menjalani profesi sopir kurang lebih 7 tahun dan berstatus kepemilikan mobil sendiri. Biasanya informan beroperasi mulai jam 06.30 pagi *start* dari desa Barembeng (Gowa) yang merupakan domisili informan, sampai jam 06.00 sore. Saat itu peneliti bertemu

dengan informan di tamplasan pete-pete merah di pertigaan jalan Gunung Burusalarung dengan jalan Gunung Merapi bersama sopir pete-pete merah lainnya. Informan beroperasi 2-3 *race* saja dalam sehari, berbeda dengan dulu kadang hingga 4 *race*. Informan mengaku memiliki tanggungan seorang istri dan 1 orang anak.

12. Informan DT

DT adalah informan yang beroperasi di trayek Term.C Bungaya (Gowa) –Jalan Gunung Bulusaraung – PP yang juga merupakan rekan dari informan DD. Informan telah menjalankan profesi sopir kurang lebih 20 tahun dan berstatus kepemilikan mobil sendiri. Sama halnya informan DD, informan DT beroperasi mulai jam 06.30 pagi *start* dari desa Barembeng (Gowa) yang merupakan domisili informan, sampai sekitaran jam 06.00 sore. Saat ini Informan beroperasi 2-3 *race* saja dalam sehari, berbeda dengan dulu hingga 4-5 *race*. Informan mengaku hanya memiliki tanggungan seorang istri sedangkan anak belum ada

13. Informan DA

DA adalah informan yang trayek operasionalnya Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (kode E1). Informan mengaku telah menggeluti profesi sebagai sopir pete-pete sudah terbilang sangat lama yakni kurang lebih 40 tahun dan berstatus mobil sendiri. Biasanya informan beroperasi mulai dari jam 06.30 pagi sampai jam 07.00 malam. Saat ini Informan beroperasi 5-6

race dalam sehari, berbeda dengan dulu kadang hingga 8 *race*. Informan memiliki 1 orang istri dan 3 orang anak yang dimana ketiga anaknya sudah hidup berkeluarga dan mandiri masing-masing.

14. Informan PS

PS adalah informan yang trayek operasionalnya Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (kode E1). Informan mengaku telah menggeluti profesi sebagai sopir pete-pete sudah terbilang sangat lama yakni kurang lebih 40 tahun dan berstatus mobil sendiri. Informan beroperasi mulai dari jam 07.00 pagi sampai jam 06.00 sore. Saat ini Informan beroperasi 5-6 *race* dalam sehari, berbeda dengan dulu kadang hingga 8 *race*. Informan memiliki 1 orang istri dan 4 orang anak yang dimana ketiga diantaranya sudah hidup berkeluarga dan mandiri masing-masing.

15. Informan SF

SF adalah informan yang juga trayek operasionalnya Perumnas Panakkukang –UNM – Kampus Unhas (kode E1). Informan mengaku telah menggeluti profesinya sebagai sopir pete-pete sudah lama yakni kurang lebih 20 tahun dan telah berstatus mobil sendiri. Informan beroperasi mulai dari jam 07.00 pagi sampai jam 07.00 malam. Informan mengaku kadang mengambil pekerjaan sampingan menjadi kuli bangunan. Saat ini Informan beroperasi 5-6

race dalam sehari, berbeda dengan dulu kadang hingga 7 *race*. Informan memiliki tanggungan 1 orang istri dan 2 orang anak.

16. Informan MR

MR adalah informan yang trayek operasionalnya Makassar Mall – Veteran – Term. Malengkeri (kode F). Informan telah berprofesi sebagai sopir selama 18 tahun dan berstatus mobil milik sendiri. Informan merupakan 1 dari 10 sopir *pete-pete* yang tergabung dalam program *pete-pete* “*Pasikola*”. Biasanya Informan akan mulai menjemput anak sekolah *Pasikola* mulai pukul 06.30 pagi di rumahnya masing-masing sekitar Jalan Daeng Tata dan Jalan Malengkeri, setelah itu anak tersebut diantar ke sekolahnya di SD IKIP Jalan AP. Pettarani. Biasanya setelah mengantar anak sekolah, Informan kembali beroperasi biasa di trayeknya sekitar 1-2 *race*. Hingga sekitar jam 12, informan akan kembali ke sekolah untuk menjemput anak-anak sekolahnya untuk diantar ke rumah masing-masing. Setelah mengantar, informan akan kembali beroperasi lagi di trayeknya hingga sekitar jam 05.30 sore. Selain itu, informan memiliki pekerjaan sampingan sebagai montir. Biasa mobil yang dikerja adalah mobil *pete-pete*, berlokasi di dalam terminal Malengkeri. Pekerjaan sampingannya tersebut dilakukan sehabis *narik* *pete-pete*. Informan memiliki tanggungan seorang istri dan 2 orang anak.

17. Informan DR

DR adalah informan yang trayek operasionalnya Makassar Mall – Veteran – Terminal Malengkeri (kode F). Informan telah menjalani profesinya sebagai sopir sudah terbilang lama yakni sekitar 30 tahunan dan berstatus kepemilikan mobil sendiri. Informan DR juga merupakan salah satu dari 10 sopir pete-pete yang tergabung dalam program pete-pete “*Pasikola*”. Informan menuturkan bahwa dirinya merupakan sopir pertama yang direkrut sebagai anggota pete-pete *Pasikola*. Biasanya Informan akan mulai menjemput anak sekolah *Pasikola* mulai pukul 06.30 pagi di rumahnya masing-masing sekitar Jalan Hertasning, setelah itu anak tersebut diantar ke sekolahnya di SD IKIP Jalan AP. Pettarani. Seperti Informan MS yang biasanya setelah mengantar anak sekolah, Informan DR kembali beroperasi biasa di trayeknya sekitar 1-2 *race*. Hingga sekitar jam 12, informan akan kembali ke sekolah untuk menjemput anak-anak sekolahnya untuk diantar ke rumah masing-masing. Setelah mengantar, informan akan kembali beroperasi lagi di trayeknya hingga jam 06.00 sore. Informan memiliki tanggungan seorang istri dan 3 orang anak.

18. Informan S

S adalah informan yang trayek operasionalnya Makassar Mall – Pabaengbaeng – Perumnas Panakkukang (kode J). Informan telah menjadi sopir pete-pete selama 23 tahun (sejak tahun 1996) dan juga berstatus pemilik mobil sendiri. Informan S

juga merupakan salah satu dari 10 sopir pete-pete yang tergabung dalam program pete-pete "*Pasikola*". Yang membedakan dari 2 informan sopir *Pasikola* sebelumnya yakni Informan S sebagian anak sekolah yang masuk siang. Jadi setiap harinya Informan keluar sekitar jam 08.00 pagi untuk beroperasi di rute trayeknya 1-2 race, setelah itu jam 11.30 siang. Informan akan mulai menjemput anak sekolah *Pasikola* satu persatu mulai di Jalan Sultan Alaudin, Emmy Saelan, Minasaupa, Cokkonuri, dan Jipang., Setelah itu anak tersebut diantar ke sekolahnya di SD IKIP Jalan AP. Pettarani dan dijemput kembali pada jam 05.00 sore. Biasanya Informan menyempatkan 1 *race* lagi sebelum menjemput anak-anak pulang sekolah. Informan memiliki tanggungan seorang istri dan 3 orang anak

19. Informan Edisa Ade

Edisa Ade adalah informan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang merupakan Kepala Seksi Angkutan Tidak Dalam Trayek. Peneliti banyak mendapat informasi dari informan terkait dinamika moda transportasi *online* beberapa tahun terakhir khususnya di kota Makassar serta regulasi yang mengatur moda angkutan tersebut.

20. Informan Hendro

Hendro adalah informan dari Dinas Perhubungan Kota Makassar. Terkait data yang berhubungan transportasi darat di

kota Makassar informan yang menangani. Peneliti banyak mendapat informasi dari informan terkait data dan kondisi angkutan pete-pete saat ini.

21. Informan Zainal Abidin

Zainal Abidin adalah ketua Organisasi Angkutan Darat (organda) kota Makassar. Organda merupakan organisasi independen yang menaungi pete-pete di kota Makassar. Informan beberapa kali muncul di portal berita *online* Makassar saat memberikan keterangan dan penjelasan tentang polemik yang dhadapi sopir pete-pete saat ini.

Tabel 4.4 Profil Informan Sopir Pete-Pete

No	Inisial Informan	Umur	Lama Jadi Sopir / Status Kendaraan	Rute yang dilalui/trayek
1	DJ	42 Tahun	19 tahun / sewa mobil	Terminal Malengkeri - Cendrawasih - Kampus Unhas (kode B1)
2	DY	40 Tahun	22 tahun / mobil sendiri	Terminal Malengkeri - Cendrawasih - Kampus Unhas (kode B1)
3	R	53 Tahun	± 30 tahun / mobil sendiri	Terminal Malengkeri - Cendrawasih - Kampus Unhas (kode B1)
4	SDN	52 Tahun	20 tahun / mobil sendiri	Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B)
5	RDN	44 Tahun	± 20 tahun / sewa mobil	Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B)
6	DN	48	25 tahun /	Pasar butung -

		Tahun	mobil sendiri	Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B)
7	AK	35 Tahun	5 tahun / sewa mobil	Daya – Maros – Pangkep
8	MS	40 Tahun	± 10 tahun / mobil sendiri	Daya – Maros – Pangkep
9	MD	38 Tahun	± 20 tahun / mobil sendiri	Daya – Maros – Pangkep
10	UD	52 Tahun	± 20 tahun / sewa mobil	Makassar Mall – Veteran – Sungguminasa
11	DD	36 Tahun	7 tahun / mobil sendiri	Term.C Bungaya (Gowa) – Jalan Gunung Bulusaraung – PP
12	DT	41 Tahun	± 20 tahun / mobil sendiri	Term.C Bungaya (Gowa) – Jalan Gunung Bulusaraung – PP
13	DA	59 Tahun	± 40 tahun / mobil sendiri	Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (kode E1)
14	PS	4 Tahun	25 tahun / mobil sendiri	Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (kode E1)
15	SF	49 Tahun	± 20 tahun / mobil sendiri	Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (kode E1)
16	MR	48 Tahun	18 tahun / mobil sendiri	Makassar Mall – Veteran – Term. Malengkeri (kode F)
17	DR	55 Tahun	± 30 tahun / mobil sendiri	Makassar Mall – Veteran – Term. Malengkeri (kode F)
18	S	53 Tahun	23 tahun / mobil sendiri	Makassar Mall – Pabaengbaeng – Perumnas Panakkukang (kode J)

Sumber : Diolah dari data Primer Tahun 2019

C. Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete Kota Makassar di Tengah Gempuran Moda Transportasi Online

1. Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete dari Data Pemerintah Terkait dan Organisasi Angkutan Darat

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Makassar, jumlah kuotasi atau *load factor* Pete-pete yang disetujui sesuai SK Walikota di tahun 2007 hingga tahun 2014 sebesar 4113 unit. Kemudian di tahun 2017, diadakan kembali *load factor* menurun menjadi 2923 unit. Namun dari *load factor* 2923 unit yang disetujui, diperkirakan hanya sekitar 2500-an unit pete-pete yang beroperasi hingga tahun 2019. Dikonfirmasi oleh Ketua Organda Zainal Abidin, ia menyebutkan bahwa jumlah pete-pete saat ini berkurang drastis dari data yang awalnya 4113 unit, kini diperkirakan hanya berkisar 2500an. Organda mengaku kondisi pete-pete saat ini memprihatinkan. Menurutnya pete-pete tidak bisa bersaing dengan fasilitas yang diberikan oleh angkutan online kepada penumpang. Termasuk kata beliau pete-pete harus segera melakukan inovasi dan memperbaiki layannya.

“Kami di Organda Kota Makassar akan tetap memperjuangkan nasib pete-pete agar bisa terus beroperasi, karena inilah moda transportasi utama di Kota Makassar. Angkutan online juga tidak bisa lagi disalahkan dengan kondisi tersebut, karena telah menciptakan tenaga kerja baru dari berbagai kalangan dan usia. Tetapi kami selalu mendorong agar pete-pete dapat berinovasi agar penumpang bisa tertarik kembali, salah satunya program pemerintah yang dulu pete-pete smart, sebenarnya bisa memberdayakan kembali para sopir dengan pelayanan yang

tidak kalah dengan pelayanan angkutan online, kami berharap program itu bisa kembali berjalan” (Wawancara dengan informan Zainal Abidin tanggal 8 September 2019)

**Tabel 4.5 Jumlah Pete-Pete yang Terhitung Aktif
Dari Tahun 2017 – 2019**

No	Trayek	2017	2018	2019
		Jumlah	Jumlah	Jumlah
1	A	95	68	48
2	B	213	178	132
3	C	96	67	75
4	D	390	221	259
5	E	109	54	30
6	F	103	83	62
7	G	92	107	107
8	H	114	148	149
9	I	119	91	72
10	J	94	46	31
11	S	98	46	61
12	W	20	7	-
13	B1	88	48	28
14	C1	4	-	
15	E1	104	41	17
16	F1	45	22	7
Jumlah		1784	1227	1078

Sumber :Dinas Perhubungan Kota Makassar 2019

Bila melihat data diatas, dari perkiraan jumlah pete-pete yang beredar dijalan sebanyak kurang lebih 2500 unit. jumlah Pete-pete yang aktif registrasi tiap tahunnya seperti izin trayek, KIR, dan lain-lain hanya sebesar 1784 unit ditahun 2017, kemudian menurun lagi

menjadi 1227 unit ditahun 2018, dan data terakhir yang didapatkan per oktober 2019 sebesar 1078 unit. Banyaknya pete-pete yang tidak melakukan registrasi diakui oleh Hendro yang merupakan staf bagian Transportasi Publik Dinas Perhubungan Kota Makassar

“Ada yang narik pete-pete sudah tidak tercatat didata dishub tapi masih jalan karena kondisi penghasilannya. Dishub memiliki kewenangan untuk menindak atau menarik izin trayek pete-pete yang berkeliaran tapi ilegal, namun Dishub mengutamakan himbauan-himbauan untuk memperpanjang kembali, surat-surat mereka dengan tindakan persuasif. Karena kalau di kerasi pasti akan ada perlawanan. (Wawancara dengan informan Hendro tanggal 8 November 2019)

Hendro juga menjelaskan tentang jalur perijinan angkutan pete-pete dan dinamika yang terjadi 5 tahun terakhir yang terjadi terkait angkutan pete-pete. Ia mengungkapkan bahwa Izin trayek Pete-pete sama halnya STNK, ada yang berlaku 5 tahun sekali, ada juga kartu pengawasannya yang diregistrasi tiap tahun. Bila selama 5 tahun ada Pete-pete yang tidak melakukan registrasi, maka izinnya dianggap mati, tidak ada dengan sendirinya dan masuk daftar hitam.

“Dari tahun 2014 hingga 2016, masih Dishub yang menangani dan mengeluarkan izin trayek. Namun, 2017 hingga 2019 Pak Presiden Jokowi maunya perizinan pelayanan terpadu 1 pintu, pokoknya segala jenis izin dibawah oleh OPD (Organisasi Perangkat Daerah) teknis tapi 1 OPD yang menangani. Contohnya kalau ke balaikota ada Dinas Penanaman Modal dan Pelayan Terpadu 1 Pintu, jadi semua pete-pete ini bermohon perizinan segala macam di PTSP sana, nanti PTSP melempar ke OPD masing-masing apakah layak diperpanjang atau diterbitkan, tidak ada yang palsu. RPJMB tahun 2014-2019 yang Walikota Pak Dhani Pomanto punya 1 periode 5 tahun. Karena perizinan tidak lagi dipegang Dishub, meski kita punya kewenangan betul ini layak izin trayeknya. Dishub sekarang tugasnya pengawasan yang utama, izin dan hasil pendapatan realisasi sudah tidak di Dishub sejak 2017-2019. Tapi Dishub

selalu selalu mengadakan pendataan tiap tahunnya untuk mengetahui jumlah real kendaraan yang beroperasi di Kota Makassar. ” (Wawancara dengan informan Hendro tanggal 8 November 2019)

Ditanyakan terkait fenomena berkurangnya pete-pete saat ini, Hendro menuturkan bahwa ada beberapa hal yang menjadi penyebabnya diantara *Pertama*, penutupan peremajaan pete-pete. selain karena umur ekonomis kendaraan itu juga semakin berkurang entah karena rusak atau lainnya. *Kedua*, Peningkatan jumlah kendaraan pribadi. *Ketiga*, data terakhir dari Samsat kota Makassar jumlah kendaraan yang tercatat sebanyak 1,6 juta unit, dimana kurang lebih 1,4 juta diantaranya adalah kendaraan bermotor roda dua. Itulah kenapa banyak roda dua banyak bergabung jadi ojek online. *Keempat*, permintaan akan pete-pete menurun seiring kehadiran moda online.

Terakhir Hendro menyebutkan bahwa kondisi yang tengah dihadapi oleh para Sopir pete-pete tidak sepenuhnya salah pemerintah, namun vendor dari perusahaan moda Transportasi Online. Karena telah ada kuota telah ditentukan buat taksi, pete-pete, BRT, dan moda online.

“Grab sama Gojek itu susah mau kasih data karena pasti melebihi mi data kuotasinya. Makanya jumlah Gojek dan Grab yang disetujui di kota Makassar itu Cuma 1000-an unit lebih. Tiap tahun diminta datanya, mereka tidak pernah kasih Pernah dulu diadakan penggratisan biaya pengurusan persuratan surat pendukung kendaraan seperti KIR segala macam oleh balaikota, dishub provinsi, balai transportasi pengelolaan angkutan darat lakukan kegiatan. Tapi sekitar 10an saja mobil yang datang. Kita curiga memang data angkutan online ini mau dirahasiakan. (Wawancara dengan informan Hendro tanggal 8 November 2019)

Lebih lanjut Hendro menyebutkan barulah di tahun 2019, orang-orang kesulitan mendaftar akun baru sebagai driver online, disebabkan permintaan dan penawaran yang membuat mereka terbatas, sesama driver sendiri yang bersaing sehingga mereka membatasi pendaftaran, bukan karena aturan pemerintah. Harusnya ada retribusi dari moda online dan juga harus memiliki izin trayek. Menurutnya masalah ini sebenarnya harus dibenahi di level nasional, contoh dulu Bapak Menteri Perhubungan dulu yang sempat menutup moda transportasi online karena kondisi memanas dengan transportasi konvensional dilapangan. Namun, baru paginya ditutup, siangnya dibuka lagi. Karena saat ditutup Bapak Presiden Jokowi konferensi Pers di Istana Negara mengatakan "*jangalah ditutup*".

Sementara ditempat berbeda, Kepala Seksi Angkutan Tidak Dalam Trayek (Taksi bandara, Taksi konvensional, Taksi travel, Taksi *online*) informan Edisa Ade dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menjelaskan perihal dinamika moda online yang mempengaruhi keberadaan angkutan darat konvensional. Informan Edisa Ade menjelaskan baik dari segi permintaan maupun dilahit secara regulasi.

"Terkait moda *online* dilihat secara permintaan, memang ini kebutuhan masyarakat. Jadi kenapa ada ada taksi konvensional ke taksi *on demand* karena moda *online* ini menawarkan sesuatu yang pasti jadi ada kepastian. Maksudnya saat menunggu pete-pete kita tidak tahu jam berapa dia datang, atau misalnya taksi kita tidak tau dia sudah jalan apa tidak. Dijemputkah atau tidak (belum lagi kalau macet berapa

argonya). Kenapa online lebih unggul karena ada kepastian (tarif, waktu, kedatangan) sehingga masyarakat beralih. Taksi dulu sifatnya alternatif karena hanya dipakai beberapa orang khusus dan kalangan tertentu. Tapi semenjak ada moda *online* dia mengambil semua kalangan. Dulu sudah ada pasarnya.. ada yang suka naik pete-pete, ojek, bis dan taksi. Sekarang sudah beralih ke moda online ini. secara tidak langsung, online hadir karena memenuhi permintaan masyarakat. Secara regulasi, menurut saya memang ini sesuatu yang dibuat-buat dalam arti kan di undang-undang 22 itu angkutan umum ada aturan seperti yang umum platnya kuning, wajib di uji berkala, dan persyaratan lainnya. Banyak sesuatu yang tidak sesuai dengan undang-undang dan kelihatannya permenhub yang dikeluarkan tidak ada ada acuan pastinya di undang-undang. Semuanya bertentangan dengan induknya (UUD). Namun karena ini atas permintaan masyarakat, yah pemerintah juga harus menyesuaikan kondisi. Sampai saat ini saja sudah 4 kali pergantian regulasi permenhub yang mengatur ini moda *online* saking ribetnya pengurusannya (Wawancara dengan informan Edisa Ade 5 Desember 2019)

Lebih lanjut Informan Edisa menuturkan kuota moda transportasi *online* (taksi *online*) untuk kawasan Mamminasata (Makassar, Maros, Sungguminasa, dan Takalar) sebanyak 5.048 unit yang disetujui sedangkan untuk sulsel keseluruhan hampir 7.000 unit. Sedangkan untuk ojek online sebenarnya diperuntukkan untuk angkutan barang, bukan angkutan orang sesuai aturan yang telah ada. Kemenhub melihat meski ada permintaan di masyarakat, namun tetap harus diatur seperti dari segi tarif. Informan pun menegaskan bahwa Dinas perhubungan punya kewenangan hanya sampai di perusahaan angkutan dan kendaraannya sementara terkait aplikasi itu kewenangan Kominfo Pusat.

“Ini kan sudah 4 kali pergantian regulasi. Pertama PM 32 tahun 2016, kedua PM 117 tahun 2017, ketiga 108 2018 setara dalam angkutan dalam trayek (angkutan sewa khusus). Setelah

beberapa waktu dijalankan dulu ada skitar 450 unit stiker kartu pengawaasan, seiring perjalannya dicabut lagi jadi PM 118 tahun 2018. Tapi bukan berarti tidak ada upaya serius dari Dishub, namun sifatnya lebih ke preventif seperti sosialisasi, bayangkan tahun ini saja sampe 9 kali sosialisasi. Bimbingan teknis seperti pengemudinya kami undang. Materi selalu ada aturannya online. yang hasilnya walau berjalan lambat tapi kami telah berhasil menerbitkan izin untuk 11 perusahaan taksi online. knedaraan yang diterbitkan izin sudah 980 unit. Jadi kalau dibilang tidak ada izinnya tidak juga, meski belum maksimal” (Wawancara dengan informan Edisa Ade 5 Desember 2019)

Saat disinggung tentang sejauh mana upaya Dishub Provinsi dalam menangani moda transportasi *online* yang jumlahnya ditaksir telah melebihi kuota yang disetujui serta kontribusinya ke pemerintah, Informan Edisa menuturkan mulai januari 2020 sudah mulai lakukan penertiban. Menurutnya terhitung juni - agustus telah ada rapat bersama Dirjen Perhubungan di jakarta dan kepala dinas seluruh Indonesia dengan kesepakatan untuk memberikann waktu kepada angkutan sewa khusus (moda online) untuk mengurus perizinan sampai 30 desember 2019.

“Penindakannya misalnya bila tidak sesuai SPM (standar pelayan minimal) seperti kaca riben tidak boleh lebih 40%, pengemudinya mesti wangi, mesti ada tempat sampah, tidak boleh merokok, layanan aduan, sabu pengamanan. Kalau untuk kontribusi, perusahaan moda online ini membayar izin penyelenggaraan untuk satu perusahaan berlaku 5 tahun Rp1 juta per perusahaan. Terus setiap mobil kita kenakan kartu pengawsaannya tiap tahun Rp225 ribu/mobil ke PAD (pendapatan asli daerah)” (Wawancara dengan informan Edisa Ade 5 Desember 2019)

Sementara perihal pete-pete saati ini, informan Edisa menuturkan bila mereka berbadan hukum. Dishub Provinsi bisa

berlakukan standar pelayanan minimal misalnya memperpanjang kartu pengawasannya apakah sesuai SPM atau tidak. Menurutnya bila sesuai SPM akan bermanfaat bagi para penumpang maupun sopir seperti speakernya yang tidak terlalu berisik, muatan melebihi kapasitas serta filter kedua yang tidak sesuai SPM bisa dikenakan sanksi administrasi ke perusahaannya.

“Yang ditangani Dishub Provinsi adalah Pete-pete AKDP (antar kota dalam provinsi) Makassar dan pangkep. Jadi begini, sejak terbitnya PP 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan disini diwajibkan bahwa untuk angkutan umum itu wajib berbadan hukum apalagi plat kuning karena plat kuning sekarang ketat sekali aturannya soalnya dia mendapat diskon 70%. Pete-pete mungkin sekitan 700 ribu. Dishub sangat selektif memberlakukan plat kuning. Banyak mau mengurus tapi kita tidak bisa perpanjang kalau tidak berbadan hukum. Makanya disana perannya organda, agar koperasi organda bisa uruskan” (Wawancara dengan informan Edisa Ade 5 Desember 2019)

Ditemui ditempat berbeda, Ketua Organda Kota Makassar Zainal Abidin yang saat itu berada di Samsat Kota Makassar membenarkan terkait polemik yang tengah dihadapi oleh Sopir pete-pete saat ini. Dirinya mengaku bahwa pemerintah harus tegas memberlakukan aturan Permenhub tentang angkutan tidak dalam trayek bagi pelaku moda transportasi online. Namun di sisi lain ia juga menghimbau agar Pete-pete saat ini harus berinovasi menghadapi tantangan kedepan agar tidak tertinggal, dan tidak ditinggalkan penumpang. Mereka harus melakukan perubahan mengikuti zaman.

“Terkait dengan angkutan online yang sangat mempengaruhi keberadaan angkutan konvensional dalam hal ini angkutan pete-pete. karena ini sebuah inovasi, tidak boleh kita melarang begitu saja. makanya pete-pete memohon kepada pemerintah

agar angkutan online juga diberi regulasi sesuai aturan yang berlaku. Dimana aturan pemerintah sudah jelas Permenhub 113 tentang angkutan umum dalam trayek, angkutan tidak dalam trayek (Wawancara dengan informan Zainal Abidin tanggal 8 November 2019”

Zainal Abidin juga mengaku saat ini Organda aktif melakukan sosialisasi terkait strategi agar pete-pete dapat kembali dilirik oleh penumpang diantaranya *Pertama*, Pete-pete saat ini agar mampu melakukan perubahan di kendaraannya terutama fisik agar penumpang bisa tertarik menaikinya. *Kedua*, kami mengarahkan agar melakukan inovasi dalam ruang pete-pete, seperti pemasangan AC (air cooler) atau minimal kipas angin, lalu colokan listrik buat charge hp, air minum galon, perpustakaan mini, dan televisise (beberapa Sopir telah melakukannya).

Saat peneliti menyinggung terkait upaya apa saja yang telah dilakukan pemerintah dan organda dalam memberdayakan pete-pete saat ini, salah satunya yang pernah digalakkan Pemkot Makassar yakni Pete-pete Smart yang tapi ditolak oleh banyak Sopir Pete-pete termasuk Organda juga. Zainal abidin mengaku bahwa dulu hanya terjadi kesalahpahaman, kurangnya sosialisasi menyebabkan banyak Sopir pete-pete melakukan demo. Menurutnya Smart pete-pete sebenarnya salah satu bentuk sebuah inovasi yang tidak dipenuhi beberapa angkutan kota Makassar termasuk moda transportasi online.

“Kelebihannya ACnya stabil, ada colokan, dan digunakan oleh sopir pemilik angkutan kota yang diberikan pelatihan untuk menjalankan pete-pete smart. Tarifnya sangat bagus, pete-pete smart tinggal jalan saja dan singgah di halte yang ditentukan.

Kalau ada penumpang diluar halte tidak usah berhenti, itu sebuah pelanggaran. Pemerintah telah mengatur gaji buat sopirnya, jadi meski hanya dapat sedikit penumpang, tetap ada kompensasi dari pemerintah. Sistem pembayaran penumpang melalui karcis *one day one pick one rute* artinya cukup membeli 1 kali tiket sehari seharga Rp10 ribu, bisa dipakai seharian yang penting sesuai rute yang ditentukan. Kecuali bila dia pindah jalur, maka dia harus mencari pete-pete rute baru yang sesuai tujuannya dengan membayar karcis baru. Keuntungannya sangat banyak bagi dari sopir maupun penumpang, selain itu dapat mengurai kemacetan karena biasanya penyebab kemacetan adalah sopir yang ngetem sembarang tempat” (Wawancara dengan informan Zainal Abidin 8 November 2019)

Lebih lanjut beliau menambahkan telah ada inovasi saat ini berjalan 10 unit saat ini yakni Pete-pete Pasikola, antusias orang tua murid dan siswa sangat kagum kehadirannya. Pasikola adalah sebuah inovasi, FGD tentang prototype yang mana angkutan yang akan digunakan untuk anak sekolah antara BRT (Bus Rapid Trans), Pete-pete atau kendaraan pribadi plat hitam. Kemudian terpilihah pete-pete untuk dilakukan inovasi dan pemberdayaan yang diprakarsai oleh Yayasan bakti melalui UNDP PBB. Kedepannya akan ditambah lagi sesuai rencana pemerintah, saat ini tinggal menunggu realisasi.

Terkait dengan penolakan terhadap moda transportasi online yang beberapa tahun sempat terjadi, Zainal Abidin mengaku telah melakukan perdamaian pada tanggal 5 november 2017 dimana hadir dari Organda, pihak Taksi, pelaku moda online, sopir Pete-pete, sopir Bentor di Ditlantas Kota makassar. Semua berkomitmen untuk sama-sama menjaga stabilitasi kota Makassar, mengawal semua kebijakan dan aturan pemerintah sehingga bisa berlaku dengan baik.

Dari pernyataan Hendro selaku staf Dishub kota Makassar diatas, peneliti melihat bahwa pemerintah kebingungan mengambil sikap dalam menangani polemik antara pete-pete sebagai angkutan konvensional dengan moda transportasi online. Pemerintah tidak bisa tegas dalam menegakkan aturan Permenhub yang dibuat untuk moda transportasi online karena adanya tarik ulur kebijakan *stakeholder* di dalam pemerintahan sendiri, di sisi lain pemerintah jadi kompromis terhadap para sopir pete-pete yang tidak melakukan registrasi pajak kendaraan sehingga banyak sopir yang beroperasi tapi secara aturan ilegal karena pajak kendaraannya telah mati.

Dari pernyataan informan Edisa Ade selaku Kasi Dishub Provinsi Sul-Sel diatas, peneliti melihat banyaknya moda transportasi online beroperasi saat ini yang begitu mempengaruhi keberadaan moda konvensional bukan karena Pemerintah atau Dishub yang lalai dan tidak tegas dalam mengambil kebijakan, namun karena permintaan di masyarakat yang saat ini lebih memilih untuk menggunakan moda *online* tersebut karena lebih unggul dari segi tarif dan pelayanan. Regulasi yang dibuat untuk moda *online* meski dianggap tidak sesuai dengan UUD, tapi di sisi lain pemerintah melihat kebijakan yang diambil harus menyesuaikan kebutuhan masyarakat saat ini. Pemerintah maupun Dishub juga mengakui telah melakukan berbagai upaya untuk realisasi aturan Permenhub meskidiakuinya belum maksimal hingga saat ini.

Sementara dari penuturan Ketua Organda di atas, peneliti menilai Organda saat ini lebih kompromis dan bisa dibilang telah berdamai dengan keadaan pete-pete saat ini. Hal ini dapat dilihat dari beberapa aksi penolakan terhadap moda online yang juga dimotori oleh Organda beberapa tahun terakhir, namun akhirnya mereka menyepakati untuk berdamai dengan pelaku moda transportasi online dan juga mendukung program pete-pete smart yang digalakkan pemerintah. Organda menyadari bahwa hadirnya moda transportasi online sebuah keniscayaan akan sebuah inovasi dan pembaharuan yang diinginkan oleh masyarakat.

2. Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete Di Tengah Gempuran Moda Transportasi *Online*

Bila mengacu data yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar, Pete-pete saat ini berada bisa dibilang di batas ambang kritis. Bagaimana tidak bila melihat rasio jumlah pete-pete yang tercatat aktif melakukan pengurusan surat perizinan dalam kurun 2 tahun saja dari 2017 yang berjumlah 1784 unit hingga per oktober 2019 hanya berjumlah 1078, terjadi penurunan signifikan sebanyak 700 unit lebih yang tidak melakukan registrasi.

Penurunan jumlah pete-pete ini bila ditelusuri bukan tanpa sebab, bisa dibilang sejak awal kehadiran moda transportasi *online* di tahun 2015 lalu, satu demi satu penumpang pete-pete mulai mencoba moda online. Banyaknya pelayanan yang membuat penumpang jadi

nyaman sehingga banyak penumpang pete-pete mulai beralih. Akibatnya, 3 tahun belakangan ini moda online makin menjamur di kota Makassar.

Peneliti mencoba mengonfirmasi data penurunan jumlah pete-pete yang beroperasi yang dikeluarkan dishub dengan menemui beberapa sopir pete-pete yang masih beroperasi hingga saat ini. Hasilnya memang tak beda jauh menurut mereka, jumlah pete-pete berkurang drastis hingga 50 % empat tahun terakhir ini. Banyak juga pengusaha pete-pete yang sudah bangkrut akibat tidak bisa bersaing dengan moda transportasi online. Bahkan di rute tertentu diprediksi sisa 30 % pete-pete yang masih aktif.

Informan SDN salah satu informan yang telah menjadi sopir pete-pete selama 20 tahun mengaku untuk trayek operasionalnya sendiri jumlah pete-petanya sangat berkurang, mungkin sisa 30% dari jumlah sebelum munculnya moda transportasi online.

“Kalau diliat-liat sisa bagi tiganya mami mobil yang jalan di rute malengkeri - pasar butung. Semenjak itu ada online, penumpang ta disisir yang pinggir jalan. Dulu disini ada yang namanya pete-pete 88, kontraktor punya tinggal di jalan Daeng Tata 3. Unitnya hampir 100, tapi sekarang tinggal 2 unit, tidak bisa mi bersaing dengan online. belum lagi itu pete-pete mungkin kredit, jadi apami mau napake bayar di bank sementara pemasukan loyo” (Wawancara dengan informan SDN 20 September 2019)

Informan RDN yang juga rekan dari SDN menambahkan dampak dari berkurangnya jumlah pete-pete membuat harga jual pete-pete juga jatuh dipasaran. Menurutnya banyak sopir yang menjual

pete-petanya beserta izin trayeknya dengan harga sangat murah. Informan menuturkan beberapa sopir menjual pete-petanya justru beralih ke moda transportasi online.

“Sekarang harga pete-pete jatuh sekali, dulu harga mobil main Rp 40 juta, diluar izin trayeknya. Sekarang kalau ada uang ta Rp 13 juta, bisa mi dapat.. termasuk mi izin trayeknya juga. Teman-teman kebanyakan jual murah mobilnya karena tidak bisami na rasa menghidupi itu pete-pete. Makanya banyak yang jual terus pake buat DP mobil atau beli motor terus daftar grab” (Wawancara dengan informan RDN 20 September 2019)

Senada dengan Informan RDN, salah satu informan di rute trayek unhas berinsial S mengakui jatuhnya harga pete-pete saat ini. Beliau sangat menyayangkan kondisi tersebut, padahal diakuinya trayek operasionalnya salah satu rute yang banyak diperebutkan sopir lainnya.

“Sekarang turun sekali harganya mobil pak. Dulu untuk daerah Unhas saja harga izin trayeknya kurang lebih Rp 50 juta, tapi sekarang bermodal Rp 25 juta sudah bisa mi dapat mobil sekaligus izin trayeknya juga” (Wawancara 26 September 2019)

Dari pernyataan ketiga informan diatas, bisa dilihat bahwa salah satu implikasi dari berkurangnya jumlah pete-pete adalah jatuhnya harga pete-pete dipasaran. Angkutan satu ini yang dulu harganya izin trayeknya saja bisa senilai dengan harga kendaraanya kini anjlok, bahkan bisa dibilang harga satu unit pete-pete dan trayeknya saat ini setara dengan harga kendaraan bermotor roda dua.

Sebelum hadirnya moda transportasi online, jam operasional pete-pete bahkan bisa dibilang sampai 24 jam. Pagi, siang, malam, hingga dini hari ada saja pete-pete yang lalu lalang. Dari penuturan

beberapa sopir, pete-pete dulu tidak mengenal waktu, soalnya banyak penumpang seperti karyawan kios atau tempat hiburan malam yang baru pulang kerja. Banyak juga menjelang subuh para penjual yang mau ke pasar untuk berjualan.

Informan SDN yang mengaku sempat memiliki 4 unit pete-pete mengungkapkan tentang kondisi penumpang sebelum munculnya moda transportasi online. Menurutnya penumpang dulu sangat menjanjikan, disetiap ruas jalan selalu ada penumpang yang didapatnya.

“Dulu mobil full-full penumpangnya, dalam mobil orang berdesak-desakan apalagi kalau anak sekolah. Setiap kita singgah pasti ada penumpang naik.. lewati satu race juga cepat ji, nda kayak sekarang sepi penumpang terus tambah macet karena banyak sekali taksi online” (Wawancara dengan informan SDN 20 September 2019)

Sama halnya yang diungkapkan oleh informan PS, salah satu informan rute unhas bercerita tentang bagaimana dulu mendapatkan penghasilan Rp 300 ribu sehari tidaklah sulit. Beliau mengkalkulasikan jumlah penumpang yang bisa diperolehnya dalam satu *race* (putaran) dengan total *race* yang dijalani setiap harinya. Terlebih keuntungan jalur yang dimilikinya berada di kawasan kampus dan rumah sakit.

“Cobami dihitung.. setiap jalan hitunglah sekitar 8 penumpang berangkat, 8 penumpang pulang, tarif Rp 5 ribu. Jadi 16 orang kalau diuangkan Rp 80 ribu. Dikali 5 race jadi Rp 400 ribu. Bensin paling Rp 75 ribu sampai Rp 100 ribu. Itupun kadang kita bisa ambil sampai 7 race” (Wawancara dengan informan PS 23 September 2019)

Serupa juga yang dilontarkan oleh DJ. Informan yang trayek operasionalnya kode B1 menuturkan tentang kondisi penumpang dulu relatif stabil. Informan mengaku bahwa para sopir cukup selektif dalam memilih penumpang, sambil bercanda ia mengaku bahwa postur tubuh penumpang juga menentukan.

“Kadang kalau kita jalan terus mobil sudah terisi setengah, kita liat penumpang yang besar badannya kita lewati, kita cari yang badannya kecil-kecil. Atau yang barang bawaanya sedikit.. supaya banyak na’ muat mobil, lumayan sekali jalan bisa angkut sampai 10 orang” (Wawancara dengan informan DJ 20 September 2019)

Dari pernyataan beberapa Informan diatas, terkait penghasilan yang bisa didapat seharusnya dan kondisi penumpang saat dulu menyiratkan bahwa pete-pete memang sempat berada di masa jaya-jayanya sebagai angkutan umum. Meskipun sudah banyak orang yang memiliki kendaraan pribadi, tetapi tidak sedikit juga orang yang belum memiliki kendaraan pribadi sehingga pete-pete saat itu menjadi angkutan yang terbilang murah dan bisa ditemui hampir disetiap ruas jalan.

Hal lain yang dikeluhkan oleh para sopir pete-pete adalah jalan saat ini makin macet sehingga *race* yang bisa mereka jalani juga berkurang, banyaknya taksi *online* yang aktif beroperasi membuat jalan raya semakin padat. Berkurangnya *race* dijalani informan sebelumnya dijelaskan di bagian profil informan.

Berkurangnya penumpang pete-pete saat ini jelas berimbas langsung ke pendapatan para informan. Dalam sehari, beberapa

informan mereka hanya mampu mendapatkan penghasilan bersih sekitar Rp 50 ribu setelah dipotong beli bahan bakar minyak (BBM) dan biaya lain lain. Mereka mengatakan jika pendapatannya saat ini jauh dari lima tahun lalu. Membawa uang pulang Rp 50 ribu sampai Rp 70 ribu sekarang ini dianggapnya sudah bagus. Belum lagi jika sopirnya bukan pemilik mobil sendiri. Seperti yang dirasakan oleh Informan UD. Informan menuturkan jika dulu setorannya bisa sampai Rp 150 ribu, sekarang paling hanya Rp 70 ribu/hari.

“Saya kalau setor Rp 70 ribu, beli bensin Rp 100 ribu. Sehari narik angkot dapat Rp 250 ribu itu sudah bagus, kebanyakan malah kurang di angka itu. Sisa dari setoran dan bensin itu yang dibawa pulang kerumah. Paling uang yang dibawa pulang Rp 50 ribu sampai Rp 70 ribuan. Belum lagi saya juga pulang ke rumah naik pete-pete soalnya tidak ada kendaraan, jadi kita kasian sekali kodong pak kondisi ta sekarang” (Wawancara dengan informan UD 25 September 2019)

Kondisi tersebut membuat sopir pete-pete menjerit. Jangankan memikirkan yang memikirkan uang yang akan dibawa pulang. Uang setoran pun kadang tidak cukup. Contoh saja informan AK yang beroperasi di trayek daya - maros – pangkep, informan yang sempat berprofesi sebagai tukang becak ini hanya bisa mengelus dada dan bersabar menunggu penumpang di seberang Patung Ayam Daya. Informan menuturkan penumpang pete-pete sudah sangat sepi saat ini, ia mengaku telah memarkir kendaraannya hampir 2 jam tetapi belum mendapatkan penumpang sama sekali.

“Sudah 2 jam saya parkir disini pak menunggu penumpang, tapi biar satu belum ada. Padahal dulu kalau sekitar sejam-an kita menunggu, sudah ada sekitar 4 sampai 5 penumpang diatas

mobil. Padahal sudah mau sore ini, apami mau disetor sama yang punya mobil kalau begini” (Wawancara dengan informan AK 23 September 2019)

Serupa juga yang dilontarkan informan DN, pria yang telah berprofesi sebagai sopir pete-pete selama 35 tahun ini mengaku jumlah angkot di jalur Pasar Butung – Cendrawasih – Terminal Malengkeri terus berkurang. Apalagi rute tersebut dengan rute Terminal Malengkeri - Cendrawasih – Kampus Unhas nyaris sama sehingga kerap rebutan penumpang.

“Bisa dicek sekarang ini jumlah pete-pete berkurang. Bukan apa-apa, para pemilik pete-pete tak sanggup untuk merawat kendaraan lantaran pendapatnya juga menurun. Karena kondisi penumpang yang terus menurun dan tak menentu, pemilik pete-pete tak mematok angka setoran. Jika dulu setorannya Rp 100 ribu, sekarang Rp 50 ribu - Rp 70 ribu” (Wawancara dengan informan DN 20 September 2019)

Kondisi pete-pete yang telah renta dan tidak ada peremajaan kendaraan juga menjadi salah satu penyebab berkurangnya angkutan tersebut. Tidak seimbangny jumlah penghasilan dengan jumlah pengeluaran seperti dalam hal pengurusan surat kendaraan hingga pembelian onderdil. Sementara pemasukan tidak sesuai dengan biaya yang harus dikeluarkan. Menurut Informan DY, beberapa sopir telah “membesi tuakan” pete-petanya lantaran tidak sanggup lagi mengongkosi bila terjadi kerusakan. Menurutnya untuk sekali masuk bengkel saja kadang harus merogoh dompet hingga Rp 300 ribu, sementara penghasilan harian tidak seberapa.

“Banyakmi teman na kasi tinggal mobilnya depan rumahnya atau pinggir jalan, bukan apa untuk sekali kerja mobil saja main

Rp 300 ribu, masih mending itu kalau rusaknya sekali ji.. Apalagi kalau yang mobil keluaran tahun 90-an sedikit sedikit mogok. Kita juga sekarang banyak yang jalan tapi surat-suratnya sudah mati karena begitumi pak, penghasilan cukupnya buat biaya makan mami sama pengeluaran anak-anak, untung sekarang jarangmi ada penertiban dari dishub, mengertimi mungkin kondisinya sopir kah sekarang” (Wawancara 20 dengan informan DY September 2019)

Dari penuturan beberapa informan diatas terkait penurunan penghasilannya dari *narik* pete-pete, keadaannya memang cukup memprihatinkan. Penghasilan yang menurun hingga lebih dari 50% membuat mereka hanya mampu untuk membiayai kebutuhan rumah tangganya, itupun mungkin masih belum cukup. Terlebih bagi sopir yang masih menyewa mobil, jangankan memikirkan uang yang bisa dibawa pulang, mereka malah masih harus memikirkan berapa yang harus disetor ke pemilik mobil.

Ini mungkin bisa jadi asumsi dasar dari data yang dikeluarkan Dishub tentang penurunan jumlah pete-pete yang melakukan registrasi pajak kendaraan beberapa tahun terakhir ini, penurunan jumlah penghasilan atau pendapatan memreka membuat para sopir kesusahan untuk mengumpulkan uang buat membayar pajak kendaraan mereka, belum lagi bila kendaraan rusak, biayanya kerja atau harga onderdil pun tak main-main.

Sebenarnya berkurangnya jumlah pete-pete di kota Makassar bukan secara tiba-tiba begitu saja. Banyak faktor yang menjadi gelombang sehingga sampai pada titik yang sekarang. Meskipun kehadiran moda transportasi *online* yang menjadi klimaks dari

gelombang yang menggerus keberadaan pete-pete. Informan DA yang telah menjadi sopir pete-pete kurang lebih 40 tahun mengungkapkan beberapa penyebab berkurangnya jumlah pengguna pete-pete hingga hari ini berdasarkan pengalaman yang ia lihat selama bertahun-tahun.

“Kalau dibilang transportasi online yang kasi begini keadaan iyya betul, tapi bukan itu awalnya. Sekarang itu banyakmi orang beli kendaraan pribadi, karena murah. Modal Rp 500 ribu sudah bisa mi DP motor. Anggapmi itu hilang satu penumpangan ta, kalau na jemput temannya yang tidak punya kendaraan padahal biasanya naik pete-pete ji juga terhitung dua mi berkurang, kali banyak mi yang punya kendaraan berapa memangmi. Puncaknya inimi yg online, modal 15 ribu bisami naik delapan orang dari Kampus Unhas ke daerah perintis kemerdekaan. Biasa lagi saya dengar ada promonya. Jadi mahasiswa jelasmi lebih na pilih pasti yang online” (Wawancara dengan informan DA 23 September 2019)

Senada dengan DA, informan R menuturkan banyaknya kendaraan pribadi terutama motor membuat penumpang lambat laun berkurang. Bahkan satu rumah tangga menurutnya bisa memiliki 3 hingga 4 kendaraan pribadi. Itulah sebabnya banyaknya moda online yang beroperasi di jalan kebanyakan kendaraan bermotor roda dua.

“Kalau dibandingkan dulu sekitar tahun 2000an, motor nda sebanyak sekarang. Masih rameji orang pakai pete-pete. tapi sekarang bukan saja mobil yang bikin macet, tapi motor juga karena saking banyaknya. Tetanggaku saja 3 anaknya, masing-masing dikasikan motor sama orang tuanya ke sekolah. Banyak saya liat juga sekarang masih sekolah tapi grab mi juga, bagus ji juga buat cari uang tapi kita kasian juga penumpang ta berkurang gara-gara mereka. Padahal kita itu mami dari pete-pete dipake hidup” (Wawancara dengan informan R 20 September 2019)

Salah satu informan dari rute Daya – Maros - Pangkep membenarkan tentang penyebab lain berkurangnya penumpang pete-

pete. Informan MS menyebutkan banyaknya kendaraan pribadi saat ini menjadi faktor awal berkurangnya penumpang. Mudahnya membeli kendaraan seperti motor ditambah cicilan motor yang relatif rendah membuat banyak orang lebih memilih kendaraan pribadi. Ditambah lagi yang disesalkan Informan Mansur akibat berkurangnya penumpang, banyak sopir rute kota yang beralih turun ke daerah rute Daya – Maros - Pangkep. Apesnya lagi banyak mobil daerah tujuan pare-pare dan sekitarnya ikut mengambil penumpang pete-pete yang tujuan maros dan pangkep.

“Kalau untuk penumpang, kebanyakan yang tujuan maros dan pangkep ji kita dapat. Karena sepi mi penumpang kota kaya ke daya sama sudiang, belumpi lagi bersaingi sama pete-pete rute Daya – Mall Makassar dapat penumpang. Banyakmi juga sekarang pete-pete kota tutrun ke daerah bawah ambil penumpang, na modif ji mobilnya sedikit, dishub juga jarang ada penertiban. Belum lagi itu mobil daerah yang plat kuning sama hitam, na ambil penumpang ta yang tujuan maros pangkep. Mauki marah, nah penumpang yang mau sendiri, kahj beda Rp 5 ribu ji langsung jalan nda singgah-singgah, biasa lagi pakai AC mobilnya” (Wawancara dengan informan MS 23 September 2019)

Makna yang bisa ditangkap dari penuturan kedua informan diatas ialah semakin lama daya beli masyarakat terhadap kendaraan pribadi semakin meningkat. Motor yang dulu mungkin hanya bisa dimiliki oleh kalangan menengah keatas saat ini dengan sistem cicilan rendah yang ditawarkan oleh perusahaan pembiayaan kendaraan memungkinkan bisa dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Belum lagi yang dialami oleh pete-pete yang beroperasi lintas daerah

penyangga kota Makassar harus merelakan penumpangnya diambil oleh mobil penumpang daerah.

Selanjutnya peneliti kemudian menanyakan ke beberapa informan terkait sejauh mana langkah yang telah ditempuh pemerintah dalam menangani kondisi yang tengah dialami oleh sopir pete-pete saat ini. Mereka mengungkapkan ada beberapa aspirasi dan tuntutan para sopir tersebut diantaranya menuntut diterapkannya Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam peraturan itu diatur uji KIR untuk kendaraan angkutan online dan surat izin mengemudi (SIM) bagi pengemudinya. Pengemudi angkutan online harus mengantongi SIM umum dan kendaraannya harus melalui uji KIR. Selain itu beberapa sopir meminta agar transportasi online ikut membayar pajak retribusi seperti yang dilakukan angkutan umum lainnya, pembatasan jumlah transportasi online, dan pemberlakuan plat kuning (umum).

Informan RDN melihat banyak dari sopir dari moda online tersebut adalah pegawai negeri sipil (PNS) atau orang kantoran yang mencari pendapatan sampingan. Banyak juga pegawai swasta dan BUMN, anggota polisi, TNI, dan institusi pemerintahan lainnya. Informan RDN mengungkapkan kebanyakan dari sopir yang bergabung dengan moda transportasi *online* tersebut sebenarnya gengsi dan enggan untuk diketahui sebagai driver, karena bisa

menurunkan kepercayaan dan menjadi perhatian khusus instansi atau perusahaan tempat mereka bekerja. Karena bisa jadi mereka beroperasi pada saat jam kantor.

“itu yang PNS kah sama pegawai kantoran betul-betul tidak bersyukur, sudah adami gaji bulanannya, lahan ta lagi mau na ambil, biar lagi polisi sama tentara ma grab juga. Tapi coba pemerintah mau tegas kasi plat kuning mobilnya, malu-malu memangmi mau keluar ma grab. Bisa jadi ditegur juga atasannya karena nda focus sama pekerjaanya” (Wawancara dengan informan RDN 20 September 2019)

Informan RDN juga meminta ke peneliti agar menyampaikan ke teman-teman mahasiswa untuk ikut menyuarakan aspirasi para sopir pete-pete ke pemerintah. Menurut dia suara mahasiswa mungkin akan lebih didengarkan dibanding demo yang telah berulang kali dilakukan oleh para sopir pete-pete. Informan SF yang beroperasi di sekitar kampus Unhas mengaku sempat bersitegang dengan pelaku transportasi online, namun belakangan para sopir pun melunak juga karena beberapa pelaku moda transportasi *online* tersebut adalah rekan lama dan juga keluarga sendiri yang mencari nafkah buat keluarga mereka sama halnya sopir pete-pete lainnya.

“Dulu waktu 2017 lagi sering-seringnya demo tolak transportasi online. biasa di sekitar kampus Unhas, kalau ada taksi atau ojek online kita dapat, kita suruh turun penumpangnya. Tapi lama kelamaan makin banyak jumlahnya mereka, terus beberapa drivernya ternyata teman ta ji juga atau keluarga, tetangga dekat rumah. Mau tidak mau mengalah maki juga karena sama-sama jaki orang cari uang buat keluarga” (Wawancara dengan informan SF 23 September 2019)

Saat peneliti menyinggung tentang sejauh mana langkah yang telah ditempuh oleh pemerintah terhadap polemik yang dirasakan oleh

para sopir pete-pete, semua informan yang diwawancarai mengaku pesimis dan pasrah. Menurut mereka pemerintah dianggap lamban dan tidak tegas terhadap tuntutan yang dilayangkan para sopir pete-pete terkait keberadaan moda transportasi online. Pasalnya sejak rentetan demonstrasi yang dilakukan para sopir pete-pete dari tahun 2016 hingga saat ini, belum ada penindakan nyata di lapangan. Contoh penggunaan plat kuning (umum), KIR untuk semua taksi online, dan pembatasan jumlah angkutan online yang beroperasi di jalan.

Informan DR mengaku kecewa terhadap pemerintah. Menurutnya pemerintah tidak serius bertindak dan cenderung abai. Buktinya bagi mereka transportasi online tiap hari makin bertambah dan bebas lalu lalang padahal ada aturan Permenhub yang tidak dipatuhi.

“Sudah banyak kali kita demo menuntut kalau itu *online* disamakan dengan pete-pete, harus ikut aturan.. tapi pemerintah janji janji katanya nanti kita tindak, tapi buktinya tidak ada.. janji tinggal janji. Padahal kita yang tiap hari setor uang TPR itu untuk pemasukan Pemerintah. Giliran kita yang minta bantuan, tidak didengar” (Wawancara dengan informan DR 26 September 2019)

Senada dengan Informan DR, Informan RDN juga meluapkan kekecewaannya terhadap pemerintah. Menurutnya pembayaran TPR tiap harinya yang dibayarkan ke Dishub seolah tidak ada gunanya, aspirasinya mereka tidak didengarkan. Terlebih lagi menurut informan pernah ada program pete-pete Smart katanya terobosan pemerintah

kota Makassar bagian dari program Smart City dianggap bukannya menjadi solusi, malah memperburuk situasi.

“Kecewa kami sama pemerintah, tidak bisa diharap. Kurang apa kita para sopir, tiap hari bayar TPR Rp 3 ribu – Rp 5 ribu. Pemerintah tinggal duduk enak, kita yang carikan uang. Lebih-lebih dulu pernah ada rencana pete-pete smart, bisa-bisa mematikan pete-pete yang lama. Jelasmi kayak mau dihilangkan pete-pete kalau begini caranya, tapi untung nda sampai jalanji. Pernah saya dengar syaratnya kalau mau jadi sopir pete-pete smart harus pakai ijazah, nah kita ini sopir tidak ada sekolah ta semua, bagaimana caranya mau gabung. Kecuali mau na tukar pete-pete ta saja, itu baru namanya membantu” (Wawancara dengan informan RDN 20 September 2019)

Hal yang sama diungkapkan oleh informan UD, menurutnya pemerintah disini yakni Dishub itu abai sebagai penyelenggara transportasi akan tanggung jawabnya. Bila memang pemerintah serius menanganinya, jumlah angkutan online tidak akan sebanyak dan sebebaskan sekarang ini.

“Coba pemerintah itu mau serius nah tidak susah ji, kan sekarang adami aturannya tentang angkutan tidak dalam trayek.. disana ada aturan yang harus dijalankan.. nah kalau mereka nda mau ikut aturan yah ditindak, tapi buktinya sampai hari ini tidak ada perubahan. Padahal kita tiap hari bayar iuran wajib TPR di terminal, nah yang *online* apa na bayar” (Wawancara dengan informan UD 25 September 2019)

Di sisi lain Organda (Organisasi Angkutan Darat) sebagai organisasi yang bekerjasama dengan Dishub Kota Makassar dalam rangka pembinaan dan mengakomodir kepentingan para pelaku dan pengusaha angkutan umum dianggap oleh para informan tidak bisa berbuat banyak. Beberapa aksi demonstrasi penolakan terhadap

keberadaan transportasi online yang dimotori oleh Organda beberapa tahun terakhir pun tidak banyak membuahkan hasil.

Beberapa informan menuturkan untuk setiap rute trayek operasional pete-pete di kota Makassar dulu memiliki masing-masing Organda. Tetapi saat ini, untuk rute trayek di kota Makassar khususnya pete-pete biru tampaknya sudah tidak bekerjasama dengan organda karena mereka mengaku tidak lagi membayar pajak retribusi ke organda, hanya pete-pete merah atau yang beroperasi lintas daerah Makassar – Gowa hingga Jeneponto. Hal ini dibenarkan oleh informan DN, menurutnya saat ini pete-pete dalam kota tidak lagi membayar pajak ke Organda, berbeda dengan dulu mereka diwajibkan membayar iuran tiap harinya.

“Dulu ji kita bayar itu uang retribusi ke organda, tapi sekarang sudah tidak. Tidak adami organda yang kayaknya naungi pete-pete dalam kota. Kan dulu dipegang sama beberapa badan usaha sama pengushan pete-pete, tapi bangkrutmi mungkin atau mungkin putus hubungan sama Dishub” (Wawancara dengan informan DN 20 September 2019)

Menurut beberapa informan, keberadaan organda juga dianggap kurang efektif. Salah satu informan rute Makassar – Gowa - Takalar DT mengaku bingung terkait fungsi Organda sebenarnya. Ia mengaku bahwa pungutan pajak ke sopir pete-pete merah sebesar Rp 2 ribu tiap harinya yang di bayarkan ke organda berguna bila suatu saat merupakan asuransi terhadap kendaraan bila terjadi kecelakaan. Namun, hal itu belum pernah terealisasi sama sekali.

“Kita itu bayar TPR di terminal Rp 3 ribu, ditambah Rp 2 ribu ke organda tiap harinya. Katanya itu pembayaran itu buat bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan, organda akan bantu biyai. Tapi dulu pernah ada teman kecelakaan, rusak mobilnya tapi nda adaji bantuan. Jadi nda adaji gunanya itu bayarki tiap hari, padahal banyaknya itu kalo dihitung hitung pemasukannya. Pete pete merah saja jumlah berapa memang beroperasi” (Wawancara dengan informan DT 27 September 2019)

Informan DT dan rekannya yang lain yang ditemui di Jalan Bulusaraung saat sedang tamplas juga menuturkan bila Organda yang menaungi pete-pete merah sudah tidak berbadan hukum karena telah putus kerjasama dengan salah satu badan usaha yang ditunjuk oleh Dishub dalam penyelenggaraan angkutan kota yakni CV Rahim Abadi. Informan berharap pete-pete merah tidak perlu lagi membayar pajak retribusi ke Organda sama halnya pete-pete biru yang beroperasi di rute kota.

Peneliti kemudian mencoba mengonfirmasi perihal keluhan Sopir pete-pete dengan bertemu bapak Zainal Abidin selaku ketua Organda Kota Makassar. Saat ditemui di Kantor Dishub Kota Makassar dekat terminal Malengkeri, beliau sedang melayani beberapa sopir pete-pete yang sedang berkonsultasi mengenai pajak kendaraannya. Saat ditanyai mengenai asuransi kendaraan ke mobil yang mengalami kecelakaan. Beliau mengaku itu bukan bagian dari pelayanan Organda.

“Kalau ada pete-pete kecelakaan tidak ada asuransi dari organda untuk membiayai, kami tidak pernah menjanjikan hal itu. Bayangkan kalau ada kecelakaan terus Organda yang biyai, makin banyak itu nanti pete-pete mengaku kecelakaan

karena mau di ongkosi mobilnya” (Wawancara dengan informan Zainal Abidin 14 Oktober 2019)

Peneliti melihat pernyataan dari informan sopir pete-pete dengan Organda Kota Makassar terkait asuransi kendaraan kecelakaan lalu lintas ada kontradiksi. Pasalnya dipihak sopir mengaku salah satu manfaat yang diterima dari pembayaran iuran ke organda tiap harinya adalah asuransi kendaraan bila terjadi kecelakaan, sedangkan dari pihak organda mengatakan tidak. Makna apa yang bisa dibaca dari pernyataan diatas adalah kurangnya sinergi antara pete-pete dengan organda, bagi beberapa sopir mungkin pete-pete tidak perlu lagi dinaungi oleh Organda, para informan sopir cukup dinaungi Dishub saja.

Namun disisi lain, dari pernyataan beberapa informan sopir sebelumnya pun mengaku kecewa dengan sikap pemerintah yang gagal menegakkan aturan penyelenggaraan angkutan kepada moda transportasi *online*. Kuotanya yang sudah jauh melebihi target sebenarnya melanggar aturan Permenhub yang dikeluarkan terkait kuota yang disetujui. Namun seperti yang telah diungkapkan oleh Hendro dari Dishub Kota Makassar saat diwawancarai terkait jumlah pete-pete saat ini mengaku bahwa masalah moda transportasi *online* ini levelnya bukan lagi di tingkat daerah, namun di level nasional.

Pemerintah sebagai regulator kelihatannya kebingungan harus mengambil langkah untuk menjaga keberadaan angkutan kota konvensional. Di satu sisi kehadiran moda transportasi online

mengusur keberadaan pelaku moda transportasi konvensional, namun di lain hal moda transportasi online juga menyerap begitu banyak tenaga kerja di lapangan. Masyarakat yang kesulitan mendapatkan kerja di sektor formal, bisa dengan mudah bergabung menjadi mitra kerja dengan syarat yang relatif gampang.

Terkait upaya pemerintah dalam membantu sopir pete-pete sebenarnya ada meskipun skalanya masih sangat kecil. Saat itu peneliti menanyakan tentang apakah ada sopir pete-pete yang khusus menjemput anak sekolah. Ternyata dari beberapa informasi yang dihimpun, peneliti mendapatkan jawaban bahwa ada program yang dijalankan pemerintah yakni Dishub kota Makassar dengan sebuah Yayasan yang bergerak dibidang pendidikan, nama programnya *Pasikola*.

Pasikola sebutan dari Pete-pete Anak Sekolah berawal dari lokakarya *design thinking* bagaimana menciptakan transportasi publik yang dicintai masyarakat. Lokakarya ini diselenggarakan oleh UNDP bekerja sama dengan UN Pulse Lab Jakarta, Bursa Pengetahuan Kawasan TTimur Indonesia (BaKTI, Pemerintah Kota Makassar-Dinas Perhubungan, Organisasi Angkutan Darat (Organda) pada bulan November 2016. Ide dari *Pasikola* ini mengoptimalkan Pete-pete yang sudah ada untuk digunakan sebagai angkutan khusus bagi anak-anak sekolah.

Pete-pete Pasikola terdiri dari pete-pete regular yang telah dimodifikasi dalam dua tahap yaitu perbaikan body dan interior mobil berdasarkan masukan orang tua siswa dan siswa. Pengemudi atau Sopirnya pun dibekali dengan teori dan on the job training yang melibatkan Dishub Kota Makassar, Organda, psikolog anak, dan pengemudi antar jemput Athirah.

Peneliti kemudian mencari tahu tentang keberadaan pete-pete *Pasikola*. Dari beberapa informasi yang didapatkan, peneliti akhirnya bisa bertemu dengan tiga Informan yang merupakan Sopir pete-pete *Pasikola*. Informan pertama yakni MR, saat itu sore hari ditemui di ujung Jalan Veteran Selatan saat informan sedang bersiap pulang ke rumahnya.

Informan yang beroperasi di trayek Makassar Mall-Veteran-Terminal Malengkeri ini mengaku bersyukur bisa bergabung dengan program *Pasikola*. Kurang lebih 3 tahun Informan MS telah bergabung dengan program ini. Layaknya karyawan kantoran, informan mendapat gaji tiap bulannya. Informan menuturkan belajar banyak hal dalam menghadapi anak sekolah yang diantar jemputnya tiap hari.

“Itu anak sekolah harus ki sabar hadapi, lebih-lebih ini masih SD belumpi dewasa pikirannya. Pernah dulu baru mau berangkat, tiba-tiba ada yang berak di mobil.. kelas 2 SD kalau tidak salah, terpaksa saya telfon orang tuanya suruh jemput, karena anak sekolah yang lain tidak ada yang mau naik di mobil” (Wawancara dengan informan MS 25 September 2019)

Sama halnya yang diungkapkan dengan informan *Pasikola* DR, ia mengaku harus selalu tetap waktu memantau murid jemputannya.

Mulai dari jadwal antar hingga jam pulang sekolahnya, meski ada saja kendala yang bisa terjadi diluar dugaan.

“Pagi-pagi itu mulaimi dijemput satu-satu di rumanhya pak, jam pulang juga haruski *stand by* sebelum jam pulang sekolahnya. Kadang lagi kalau ditunggu pas pulang, terus ada satu anak belum muncul.. saya masuk ke sekolahnya cari sampai dapat, karena tanggung jawab ta mi itu. Pernah dulu ditengah perjalanan tiba-tiba mogok itu saya punya mobil, saya telfon cepat sopir *Pasikola* lain yang masuk siang supaya nda terlambat anak-anak” (Wawancara dengan informan DR 26 September 2019)

Namun, ada yang disayangkan oleh ketiga informan terkait penurunan gaji yang didapatkan saat ini. Awal bergabung di tahun 2016, informan MS mengaku mendapatkan gaji lumayan besar. Namun setelah kurang lebih setahun berjalan gajinya turun lebih dari 50%,serta tunjangan BBMnya juga dihilangkan.

“Dulu gaji awal gabung itu tinggi pak, Rp 5 juta lebih, belum lagi ditambah tunjangan bensin Rp700 ribu. tapi sekitar berapa bulan berjalan.. gaji turun jadi Rp 2,4 juta, tunjangan bensin juga dihilangkan” (Wawancara dengan informan MS 26 September 2019)

Pernyataan Informan MS dibenarkan oleh informan DR, saat itu peneliti menemui informan di depan SD IKIP jalan AP pettarani sedang menjemput anak sekolahnya yang akan pulang. Informan menuturkan gajinya turun setelah pelaksana program *Pasikola* telah putus hubungan kerjasama. Pihak yang dimaksud adalah Yayasan Bakti dengan Dishub Kota Makassar.

“Dulu gaji Rp 5,7 juta pak. Dari Dishub Rp 2,4 juta, dari Yayasan Bakti Rp 2,6 juta plus uang BBM Rp 700 ribu. Jadi biar kita tidak jalan seharian, pergi saja jemput anak sekolah, mencukupi mi itu penghasilan pak. Tapi sekarang gaji dari Dishub saja, uang

BBM juga sudah tidak ada” (Wawancara dengan informan DR 26 September 2019)

Senada dengan Informan DR, Informan S yang kebagian jadwal masuk siang anak sekolah menuturkan lesunya penghasilan saat ini. Informan berharap gajinya sebagai sopir Pasikola bisa kembali normal seperti dulu lagi. Karena penumpang pete-pete biasa telah beralih ke moda transportasi online.

“Kami sopir Pasikola berharap mudah-mudahan gaji bisa kembali normal lagi, karena kalau untuk penghasilan jalan biasa untung-untung Rp 50 ribu perhari karena sepi penumpang sekarang pak, sudah pindahmi ke online orang-orang. Dulu waktu masih normal gaji, kita tidak jalan mi cari penumpang lain. Kalau sekarang dari gaji ji diharap, nda cukup buat biaya sekolah anak” (Wawancara dengan informan S 26 September 2019)

Dibalik keluh kesah para informan *Pasikola*, mereka tetap berharap kepada pemerintah bila program ini bisa tetap eksis dan armadanya diperbanyak agar bisa membantu sopir pete-pete lainnya. Menurut mereka umumnya sopir pete-pete itu menggantungkan hidupnya di profesinya tersebut.

Makna yang peneliti tangkap dari penuturan informan *Pasikola* diatas yakni meski para informan sudah medapatkan gaji tetap bulanan oleh pemerintah, akan tetapi menurut mereka bila hanya mengandalkan gajinya itu tidaklah cukup, mereka masih harus mencari penumpang umum/regular agar dapat menutupi kebutuhan rumah tangga, pendidikan anak, dan biaya lainnya. Terlebih lagi bisa diperkirakan betapa sulitnya hidup para sopir yang sama sekali tidak

mendapat penghasilan tetap bulanan dan hanya mengandalkan sebagai sopir pete-pete biasa.

Tabel 4.6 Matriks Eksistensi Angkutan Pete-Pete Sebelum dan Setelah Hadirnya Moda Transportasi *Online* di Kota Makassar

Eksistensi Angkutan Pete-pete	Sebelum Hadirnya Moda Online	Setelah Hadirnya Moda Online (2015-2019)
1. Jumlah Pete-pete	Jumlah kuota pete-pete 4.113 unit (load factor 2007-2014)	<ul style="list-style-type: none"> – Organda sekitar 2.500an – 2.923 unit (<i>load factor</i> 2017) – Data resmi di Dishub Kota Makassar sebanyak 1078 unit peroktober 2019
2. Penghasilan/ Pendapatan	Rata-rata Rp150-200 ribu. Di rute tertentu bisa sampai Rp300 ribu / hari (Bersih diluar biaya BBM dan lain lain).	Rata-rata Rp50-Rp70 ribu. Rp100 ribu sudah terbilang banyak (Bersih diluar biaya BBM dan lain lain).
3. <i>Race</i> (1 kali memutari rute trayek) /trip	<ul style="list-style-type: none"> – Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B) Terminal Malengkeri - Cendrawasih – Kampus Unhas (kode B1) : 7 race – Terminal Daya – Maros – Pangkep. Pete-pete merah : 5 race – Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (kode E1) : 8 race 	<ul style="list-style-type: none"> – Pasar butung - Cendrawasih - Terminal Malengkeri (kode B) Terminal Malengkeri - Cendrawasih – Kampus Unhas (kode B1) : 4-5 race – Terminal Daya – Maros – Pangkep. Pete-pete merah : 3-4 race – Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (kode E1) : 5-6 race
4. Penumpang	<ul style="list-style-type: none"> – Sekali jalan (1/2 race) penumpang bisa penuh/full 8-9 orang – Sopir selektif memilih 	<ul style="list-style-type: none"> – Sekali jalan (1/2 race) penumpang hanya 1-4 orang, 5 sudah banyak – Sopir tidak lagi selektif

	penumpang (postur, barang bawaan)	memilih penumpang
5. Jam Operasional	Rata-rata pagi jam 07.00-malam 08,00 (Kebanyakan jalan sampai malam hari). Pete-pete bisa ditemui selama 24 jam	Rata-rata pagi jam 07.00-06.00 sore (Kebanyakan sudah tidak jalan sampai malam hari).
6. Harga jual Pete-pete dan trayeknya	<ul style="list-style-type: none"> – Kode Trayek E1 : harga trayeknya Rp. 50 juta rupiah (harga mobil sekitar 70 jutaan). – Kode Trayek B : harga mobil Rp 40 juta, diluar izin trayeknya. – Banyak pengusaha pete-pete seperti “Pete-pete 88” (kontraktor tinggal di jalan Daeng Tata 3). Pete-petenya hampir 100 unit 	<ul style="list-style-type: none"> – Modal Rp 25 juta sudah bisa dapat mobil dengan trayeknya – Modal Rp 13 juta sudah bisa dapat mobil dengan trayeknya – Pete-pete 88 tinggal 2 unit

Sumber : Diolah dari Data Hasil Wawancara Tahun 2019

D. Strategi Bertahan Hidup Sopir Pete-Pete di Tengah Gempuran

Moda Transportasi Online

Berkurangnya penumpang pete-pete saat ini tentu membuat penghasilan pete-pete kian lama makin menurun. Hal ini dirasakan betul bukan hanya para sopir, namun keluarganya juga. Dalam menyikapi kondisi yang mereka alami, tentu mereka akan melakukan berbagai upaya strategi bertahan hidup demi menjaga keberlangsungan hidupnya. Dalam menjalankan strategi, sopir

mungkin tidak hanya menjalankan satu strategi saja. setidaknya ada 3 macam jenis strategi yang bisa mereka jalankan untuk menggali segala potensi dirinya dan keluarga untuk memenuhi kebutuhan rumah tangganya.

1. Strategi Aktif

Strategi aktif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara memanfaatkan segala potensi yang dimiliki. Menurut Suharto (2009:31) strategi aktif merupakan strategi yang dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga (misalnya melakukan aktivitasnya sendiri, memperpanjang jam kerja dan melakukan apapun demi menambah penghasilannya).

Informan DY trayek Terminal mallengkeri – Cendrawasih – Kampus Unhas mengaku masih sering memperpanjang jam operasional pete-petenya hingga malam hari, terlebih bila penumpang yang didapatnya sangat sepi.

“Kadang saya jalan sampai malam pak, apalagi kalau sepi sekali penumpang. Karena nda enak juga kalau pulang sedikit sekali ji dibawa.. hitung-hitung buat uang belanjanya anak-anak di sekolah” (Wawancara dengan informan DY 20 September 2019)

Sama halnya informan AK, ia juga mengaku kadang mesti jalan hingga malam hari lantaran mengejar tarif iuran yang mesti disetorkan kepada pemilik mobil yang disewanya.

“Saya sering itu jalan sampe malam pak.. kadang sampai jam 10 atau 11. Maumi diapa kalo uang setoran belum cukup, kita nda enak sama yang punya mobil kalau yang disetor sedikit” (Wawancara dengan informan AK 23 September 2019)

Informan SF yang beroperasi di sekitar kampus Unhas juga menuturkan hal yang sama, ia menuturkan bahwa dirinya dari dulu memang sering jalan hingga malam. Terlebih saat ini penumpang tak sebagus dulu. Untuk memaksimalkan pendapatannya, informan memperpanjang jam operasionalnya

“Saya dari dulu memang sering jalan sampai malam pak. Bagusnya kalau malam nda terlalu macet mi terus kurang miga pete-pete lain jalan. Baru sekarang kita taumi kondisi sepi penumpang jadi haruski jalan lebih lama supaya ada bisa dibawa pulang buat anak istri” (Wawancara dengan informan SF 23 September 2019)

Namun yang menjadi perhatian, kebanyakan informan yang diwawancarai menuturkan untuk memaksimalkan potensi dengan memperpanjang jam kerja saat ini sudah tidak efektif. Mereka mengaku setelah menjamurnya moda *online* saat, penumpang di malam hari sudah sangat sepi. Padahal dulu banyak yang beroperasi di malam hari bahkan hingga larut malam.

Dari 18 Sopir Pete-pete yang menjadi Informan, 10 diantaranya yakni Informan DJ, R, SDN, RDN, DN, UD, MR, DR, S, dan DA mengaku sudah tidak lagi *narik* hingga malam hari. Umumnya mengaku beroperasi dari sekitar jam 07.00 pagi hingga sore atau maghrib pukul 18.00 karena lantaran penumpang sudah sepi dan kebanyakan orang-orang memilih moda transportasi online, belum lagi mereka merasa rugi waktu, tenaga, dan BBM.

Informan UD yang dulunya beroperasi hingga tengah malam, mengaku penumpang di malam hari pun relatif banyak. Informan menuturkan penumpangnya kebanyakan adalah karyawan dari pusat perbelanjaan maupun *café resto* serta tempat hiburan yang berada di kota makassar, tapi bertempat tinggal di area kabupaten Gowa.

“Dulu jam jam 10 malam masih ramai penumpang pak, jam pulang nya mi itu karyawan toserba, mall, *café*, tempat karaoke. Jadi enak semangatki jalan karena mobil full penumpangnya, kebanyakan orang pilih *pete-pete* karena kalau mau naik taksi atau bentor mahal na bayar. Kalau *pete-pete* jauh dekat Rp 5 ribu. tapi sekarang jang maki tanya pak.. kita liat ji itu kalau malam, saking ojol itu depannya itu mall sama restoran tempat makan” (Wawancara dengan informan UD 25 September)

Senada dengan Informan UD, Informan R mengaku dulunya beroperasi hingga larut malam, namun untuk untuk saat ini bukannya untung malah rugi waktu, tenaga, dan BBM. Padahal trayek operasionalnya di daerah Jalan Cendrawasih dan Jalan Dr. Sam Ratulangi yang bisa dibilang salah satu pusat bisnis di kota makassar.

“Di pasar Senggol itu biar tengah malam masih ramai orang pak, biasa jam 11 sampai 12 itu jam pulang nya penjual. Kalau jam 2-an tengah malam banyakmi penjual ke pasar, mau subuh ada juga karyawan kios kebanyakan cewek-cewek baru pulang kerja. Jadi ada terus ji penumpang. Nda kayak sekarang, yang pulang malam lebih banyakmi pake ojek online. Kalau jalanki juga dapatnya 1-2 penumpang malah rugi tenaga sama bensin. Coba maki pak liat sekarang kalau jam pulang karyawan malam, kebanyakan itu pegang hp terus cari ojeknya yang dia pesan” (Wawancara dengan informan R 20 September)

Salah satu Informan yakni DA yang beroperasi di sekitaran kampus Unhas juga menegaskan bahwa untuk beroperasi di malam hari mengaku bukannya untung malah buntung karena rugi BBM juga

tenaga.baginya ketimbang harus *narik* pete-pete hingga malam, dia lebih memilih untuk pulang lebih awal untuk membantu istrinya jualan nasi di rumahnya untuk menambah penghasilan. Pekerjaan sampingan yang dijalankan Informan DA dan istrinya ini telah berjalan sekitar 3 tahun, berawal dari sepinya pendapatan dari pete-pete membuat Informan berinisiatif membuka usaha jualan makanan.

“Pete-pete Unhas yang jalan sampe malam kira-kira sisa 10%, bukan apa kalau kondisi penumpang yang sepi, kadang sejam menunggu nah satu ji penumpang didapat, rugi maki bensin.. rugi juga waktu sama tenaga.. mending pulang rumah istirahat. Kebetulan juga di rumah ada usaha di rumah..istri jualan nasi, lumayan bisa tutupi kekurangan hasil pete-pete. Setidaknya ada bisa ditabung. Biar anak bisa dibilang sudah mandiri masing-masing, tapi namanya orang tua kadang ada kebutuhan mendesak jadi penting itu namanya uang simpanan buat jaga-jaga (Wawancara dengan informan DA 23 September 2019)

Sama halnya dengan yang dilakukan Informan DN dan Informan DR, keduanya menuturkan untuk memaksimalkan penghasilan di rumah tangganya, istrinya ikut mencari nafkah dengan berjualan makanan dan minuman ringan, bedanya bila istri Informan DN berjualan di rumahnya, istri Informan DR berjualan di depan Asrama Brimob Jalan Sultan Alauddin Makassar.

“Disamping saya bawa pete-pete, istri juga jualan minuman depan Asrama Brimob, disana ada kios kecil. Karena gaji juga sebagai pete-pete Pasikola tidak sebanyak dulumi pak, padahal anak sekolah semua nanti bertambah biaya sekolahnya” (Wawancara dengan informan DR 26 September 2019)

Menurut Andrianti (Kusnadi, 200: 192) salah satu strategi yang digunakan oleh rumah tangga untuk mengatasi kesulitan ekonomi adalah dengan mendorong para istri untuk ikut mencari nafkah.bagi

masyarakat tergolong miskin, mencari nafkah bukan hanya menjadi tanggung jawab suami semata tetapi menjadi tanggung jawab semua anggota keluarga sehingga pada keluarga yang tergolong miskin istri juga ikut bekerja demi membantu kebutuhan keluarganya.

Strategi aktif yang biasanya dilakukan petani kecil adalah dengan diversifikasi penghasilan atau mencari penghasilan tambahan dengan cara melakukan pekerjaan sampingan. Menurut Stamboel (2012: 209) diversifikasi yang dilakukan petani miskin merupakan usaha agar petani dapat keluar dari kemiskinan, diversifikasi yang bisa dilakukan antara lain berdagang, usaha bengkel maupun industri rumah tangga lainnya.

Strategi aktif dengan melakukan pekerjaan sampingan dilakukan oleh beberapa informan termasuk salah satunya informan MR. Informan yang memiliki keahlian memperbaiki mobil mengaku bekerja sampingan sebagai montir. Selepas *narik* pete-pete di sore hari biasanya dia ke terminal Malengkeri untuk memperbaiki mobil sopir lainnya yang mengalami kerusakan. Mulai dari rusaknya ringan hingga yang berat informan tangani. Terkadang ia mendapat upah jasa Rp 50 ribu hingga Rp 200 ribu tergantung kondisi kerusakan dan lama pengerjaan.

“Biasa itu kalau sudah sore selesai bawa pete-pete, saya ke terminal pergi kerja mobil sesama teman sopir. Hampir tiap hari ada saya kerja, beda-beda kerusakannya.. tapi kebanyakan itu karena tuami mesinnya mobil tahun 90an. Kalau pendapatn dari kerja mobil lumayanlah kadang dapat Rp 50 ribu, kadang Rp 100 ribu, kadang diatasnya juga kalau lama sampai berhari hari

dikerja. Rata sopir nda bawa ke bengkel-bengkel besar karena mahal biasa ongkos kerjanya, beda kalau sudah baku kenal.. harga teman istilahnya” (Wawancara dengan informan MR 25 September 2019)

Usaha sampingan yang memanfaatkan keahlian juga dilakukan oleh Informan MD. Ia mengaku dalam sebulan mendapat tawaran *Job* mengerjakan tanaman halaman kantor. Kadang dari instansi pemerintahan, sekolah, perusahaan BUMN dan Swasta.

“Kadang sebulan beberapa kali ada panggilan kerja tanaman kantor, beberapa di Maros, ada juga di Makassar seperti di KIMA, kalau kerja begitu lumayan penghasilannya. Sudah puluhan tahun saya kerja tanaman, dulu awalnya ikut-ikut sama teman diajari, tapi karena teman ke Kalimantan kerja. Saya mulai belajar-belajar sendiri akhirnya dikuasaimi. Beberapa kali juga kantor jadi langganan” (Wawancara dengan informan MD 23 September 2019)

Lain hal dengan 2 informan lain yakni informan DD dan DT. Kedua informan mengaku memanfaatkan ladang bersawah miliknya untuk menambah penghasilan. Menurut informan DD, meski sampingannya terbilang musiman, tapi penghasilan dari bersawah lumayan bisa menutupi kebutuhan pokok rumah tangganya seperti tidak perlu membeli beras lagi untuk makan sehari-hari.

“Kalau kerja sampingan itu yaa bersawah, biasa 2-3 kali setahun kalau mendukung musim. Keuntungannya lumayanlah nda banyak tapi natutupi mi kebutuhan beras buat di rumah juga buat orang tua. Biasa juga diuangkan hasil panen kalau ada kebutuhan keluarga yang penting” (Wawancara dengan informan DD 27 September 2019)

Berdasarkan penuturan informan terkait strategi aktif yang dilakukan, dari total 18 informan yang diwawancarai peneliti, sebanyak 10 informan mengaku hanya beroperasi hingga sore hari jam 05.00

dan maghrib 06.30. Mereka merasa upaya memperpanjang jam kerja untuk mendapatkan penghasilan lebih sudah tidak efektif lagi. Hal ini beralasan karena bagi mereka kondisi penumpang saat ini yang menurun drastis dan telah beralih ke moda transportasi online.

Strategi mengoptimalkan segala potensi keluarga dilakukan oleh 3 orang informan atau 20% dari total informan yakni dengan memanfaatkan anggota keluarganya dimana istri disini turut membantu mencari nafkah. Sedangkan 10 dari total 18 Informan yang diwawancarai mengaku tidak memiliki pekerjaan sampingan dan menjadikan profesi sebagai sopir pete-pete sebagai sumber penghasilan satu-satunya.

Dari penuturan informan diatas, ada beberapa strategi aktif yang dilakukan diantaranya memperpanjang jam kerjanya hingga malam hari, ada yang melakukan pekerjaan sampingan seperti (bengkel, kerja tanaman, bersawah), dan ada juga yang memanfaatkan anggota keluarga untuk mencari nafkah seperti berjualan makanan dan minuman.

Di satu sisi yang menjadi *concern* peneliti dari beberapa penuturan beberapa informan diatas adalah strategi aktif yang bisa dibidang strategi paling *progress* dan diharap bisa menambah penghasilan atau pendapatan nyatanya tidak bisa dimaksimalkan oleh kebanyakan sopir pete-pete, lantaran bagi mereka tidak efektif dan berpotensi rugi. Contoh ketika mereka harus memperpanjang jam kerja

hingga malah hari bukannya mendapat untung, malah mereka merasa rugi biaya, tenaga, dan waktu.

Selain itu banyak informan mengaku hanya mengandalkan profesinya sebagai sopir pete-pete, sama sekali tidak memiliki pekerjaan sampingan. Bila mereka sakit atau tidak *narik* berarti tidak ada pemasukan hari itu juga. Itu berarti profesi ini sebenarnya renta bila suatu waktu informan sakit atau mobilnya mengalami kerusakan yang membutuhkan perbaikan dalam waktu yang lama.

Tabel 4.7 Matriks Strategi Aktif Informan Sopir Pete-Pete

No	Informan	Strategi Aktif		
		Meperpanjang Jam Kerja	Memaksimalkan Penghasilan lewat Anggota Keluarga	Pekerjaan Sampingan
1	DJ	Tidak	Tidak Ada	Tidak Ada
2	DY	Kadang	Tidak Ada	Tidak Ada
3	R	Tidak	Tidak Ada	Tidak Ada
4	SDN	Tidak	Tidak Ada	Tidak Ada
5	RDN	Tidak	Tidak Ada	Tidak Ada
6	DN	Tidak	Istri jualan makanan dan minuman ringan di rumah	Tidak Ada
7	AK	Kadang	Tidak Ada	Tidak Ada
8	MS	Kadang	Tidak Ada	Tidak Ada
9	MD	Kadang	Tidak Ada	Kerja Tanaman
10	UD	Tidak	Tidak Ada	Tidak Ada
11	DD	Kadang	Tidak Ada	Bersawah
12	DT	Kadang	Tidak Ada	Bersawah
13	DA	Tidak	Istri jualan Nasi Di rumah	Tidak Ada
14	PS	Kadang	Tidak Ada	Tidak Ada
15	SF	Kadang	Tidak Ada	Tidak Ada
16	MR	Tidak	Tidak Ada	Montir / Bengkel
17	DR	Tidak	Istri Menjual makanan dan	Tidak Ada

			minuman ringan (di luar rumah)	
18	S	Tidak	Tidak Ada	Tidak Ada

Sumber : Diolah dari Data Hasil Wawancara Tahun 2019

2. Strategi Pasif

Strategi pasif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara meminimalisir pengeluaran keluarga sebagaimana pendapat Suharto (2009:31) yang menyatakan strategi pasif adalah strategi bertahan hidup dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga (misalnya untuk biaya sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya). Strategi pasif yang biasanya dilakukan oleh petani kecil adalah dengan membiasakan hidup hemat.

Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud strategi pasif adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara selektif dan tidak boros dalam mengatur pengeluaran keluarga. Diakui oleh para informan akibat dari penghasilan yang saat ini tidak menentu dan sebaik dulu, mereka otomatis menekan atau mengurangi biaya pengeluaran rumah tangganya.

Informan mengaku kini untuk belanja cukup seadanya sesuai dengan uang yang didapatnya dari hasil *narik*. Beberapa langkah yang ditempuh seperti mengganti lauk yang lebih murah, memberikan bekal ke anaknya buat ke sekolah pengganti uang jajan, bahkan ada yang sampai mengurangi intensitas makannya. Seperti yang dituturkan Informan SDN yang mengaku karena penghasilannya yang dibawa pulang selalu kurang, sambil tertawa informan menuturkan biasanya

membeli ikan bandeng buat anak istrinya, sekarang lebih sering membeli ikan teri atau tahu dan tempe.

“Dulu pak, biasa mamanya di rumah saya kasih uang pembeli ikan *bolu* (bandeng), sekarang pace mi.. ikan *lure* (teri) mami cukupna uang. maumi diapa pak, sepi mi penumpang sekarang. Kalau ada dibawa pulang dikasi uang Rp50 ribu istri buat belanja, dia mami atur mau beli bisa dapat apa itu uang” (Wawancara dengan informan SDN 20 September 2019)

Beberapa Informan lain seperti DY, RDN, DN. MD dan DR mengaku memberikan bekal ke anaknya buat ke sekolah untuk menghemat biaya jajan dan transportasi. Seperti yang dikemukakan oleh informan RDN, ia mengaku istrinya rutin memberi bekal ke anaknya buat sekolah, lauknya pun cukup sederhana.

“Sekarang mamanya di rumah kalau anak-anak ke sekolah dia kasi bekal sama anaknya. Biasanya nasi sama gorengkan tempe, nda macam-macam yang penting ada bisa na makan disekolah, karena sekarang anak sekolah kadang pulang jam 3. Berapa memangmi kalau mau beli makanan di sekolahnya belumpi lagi uang transportnya, 2 anak juga masih sekolah semua” (Wawancara dengan informan RDN 20 September 2019)

Senada juga yang diungkapkan oleh informan DR, ia mengaku saat ini lebih hemat dalam mengatur pengeluaran keluarga. Biaya kebutuhan pokok yang naik tapi penghasilan tak sebaik dulu membuatnya lebih cermat dalam mengatur keuangan.

“Sekarang pnita-pintar mami atur keuangan pak. Yah pengeluaran dibatasi, kalo ada mau dibeli tapi nda terlalu penting semisal anak-anak mau beli baju baru, yah ditahan-tahan dulu. Berlebih pi nanti baru diusahakan beli. Biasa dulu rutin anak-anak saya bawa pergi jalan-jalan kalau hari minggu tapi sekarang jarangmi, sekali-kali ji.. anak-anak saya ajari belajar hidup hemat pakai Isitrik air segala macam seadanya saja” (Wawancara dengan informan DR 26 September 2019)

Lain lagi yang dilakukan oleh informan UD, informan merasa pasrah dengan keadaanya saat ini. Anak-anaknya kadang harus ke rumah neneknya untuk makan siang karena penghasilan yang didapatnya kadang pas-pasan, belum lagi pete-pete yang dibawanya bukan miliknya sehingga dia mesti saling atur jadwal narik dengan yang punya mobil.

“Anakku sekarang kadang kalau pulang sekolah, istri biasa nda masak atau kadang keluar rumah kalau ada urusan.. terpaksa anak-anak ke rumahnya neneknya makan, untung neneknya na sayang ji cucunya. Makanya biasa kalau pulang sekolah kusuruh ke neneknya saja bantu-bantu juga, kebetulan neneknya adaji jualan-jualannya, biasa tongmi dikasi uang jajan buat na bawa ke sekolah” (Wawancara dengan informan UD 25 September 2019)

Situasi yang serba pas-pasan dirasakan juga oleh informan AK yang beroperasi trayek Daya – Maros - Pangkep, ia mengaku terkadang makan dalam sehari hanya dua kali, bahkan tidak jarang cuma sekali sehari. Informan mengaku karena kurangnya penghasilan yang didapatnya terlebih pete-pete yang dibawanya juga disewa dari orang lain.

“Kalau pagi kadang beli roti yang seribu satu, air minum kadang saya isi botol di rumah. Siang pi singgah di warung yang langgananya sopir sopir ka yang murah.. malampi itu baru makan di rumah sama istri, tapi kadang kalau tidak dikasi uang belanja istri.. nda ada tong na masak. Kah apa mau na pake beli kalau tidak ada uang. Jadi kalau begitu biasa saya sampe rumah langsung ji tidur” (Wawancara dengan informan AK 23 September 2019)

Pola hidup hemat yang dilakukan para sopir pete-pete ini sebenarnya hampir sama. Umumnya mereka mengurangi pengeluaran

makan seperti jenis lauk yang di beli serta mengurangi pemakaian air dan listrik. Untung-untung bagi mereka bila masih bisa menyisihkan buat biaya sekolah anak dan tabungan. Padahal pola makan sehat dan cukup nutrisi sangat penting bagi keluarga untuk kesehatannya, karena biaya berobat saat ini juga tidak main biayanya.

Strategi pasif yang dilakukan oleh para informan harus dimaklumi karena ini bagian konsekuensi dari penghasilan mereka yang menurun. Makna yang peneliti dapat dari penuturan informan diatas adalah upaya bertahan hidup yang dilakukan saat ini sifatnya hanya sementara. Biaya hidup yang akan naik seiring waktu tapi penghasilan yang stagnan bahkan bisa lebih berkurang membuat peneliti berpikir apakah profesi sopir pete-pete masih bisa bertahan 5 sampai 10 tahun kedepan hanya dengan mengandalkan upaya pasif, sementara kebanyakan informan sopir pete-pete tidak memiliki pekerjaan sampingan. Ini merupakan fase kritis yang berpotensi menuju pada kepunahan.

Tabel 4.8 Matriks Strategi Pasif Informan Sopir Pete-Pete

No	Informan	Strategi Pasif
		Mengurangi pengeluaran keluarga (misalnya untuk biaya sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya)
1	DJ	Buat Makan keluarga biasanya beli lauk murah, jadi tidak perlu memasak lagi di rumah.
2	DY	Dulu kasi uang jajan anak-anak, sekarang sering dibungkuskan bekal ke sekolah untuk makan siang jadi mengirit uang jajan
3	R	Makan seadanya, membeli kebutuhan sehari-hari sesuai dengan penghasilan yang didapat dari hasil <i>narik</i>

4	SDN	Membeli jenis lauk yang lebih murah, biasanya istri beli ikan bandeng , sekarang diganti dengan ikan teri.
5	RDN	Memberi bekal ke anaknya buat sekolah biar lebih irit dengan menu sederhana (tahu tempe)
6	DN	Belanja buat makan dan jajan anak ke sekolah disesuaikan dengan penghasilan yang didapat dari hasil <i>narik</i> .
7	AK	Makan cuma 2 kali sehari, bahkan beberapa kali informan hanya makan berat seakli dalam sehari karena penumpang yang didapat sangat sepi
8	MS	Mengurangi sedikit pengeluaran. Karena kasihan lihat anak dan istri kalau makan pas-pasan tiap hari. Jadi pandai mengatur keuangan seperti menyisihkan uang buat ditabung bila penghasilan lumayan bagus
9	MD	Kedua anaknya di bungkuskan bekal makan biar menghemat uang jajan
10	UD	Anaknya sering disuruh makan di rumah orang tua informan (nenek) karena kadang penghasilan yang didapat kurang
11	DD	Mengurangi pengeluaran seperti rokok. Dulu 2 bungkus sekarang cukup 1 bungkus. kalau ada uang lebih disimpan baik-baik atau ditabung.
12	DT	Kalau kurangi pengeluaran tidak terlalu sering. Makan seperti biasanya. Tapi buat yg disimpan atau ditabung sudah tidak sebanyak dulu.
13	DA	Kalau untuk biaya hidup, sudah tertutupi dari hasil <i>narik</i> pete-pete. Soalnya anak sudah berkeluarga masing-masing. Tapi namanya anak kadang butuh bantuan jadi selalu sedia buat tabungan. Apalagi sekarang sudah tua kadang buat berobat. Jadi hasil dari jualan kita simpan, jarang buat beli barang kalau tidak penting
14	PS	Mengurangi belanja tidak penting, seperti beli baju di waktu tertentu saja. berapa yang didapat dari hasil <i>narik</i> pete-pete itu juga yang dipake belanja buat makan seadanya
15	SF	Biasa saya bawa nasi, lauk, sayur jadi tidak makan di luar. Istri juga pengertian jadi belanja seadanya buat anak yang penting bisa makan dari hasil <i>narik</i>
16	MR	Kurangi pengeluaran tidak seperti dulu. Beli lauk murah, baiasakan bikin bekal anak ke sekolah. Terutama tempat tinggal masih kontrak jadi harus pintar mengatur keuangan
17	DR	Mengurangi pengeluaran sandang seperti pakaian buat anak (mengutamakan kebutuhan pangan

		maupun pendidikan)
18	S	Makan seadanya. Kurangi biaya konsumtif. Pintar-pintar istri simpan uang, terutama anak masih sekolah semua dari SD, SMA, dan ada juga kuliah. Jadi harus ada disishkan buat anak sehari apalagi kalau waktunya pemnayaran sekolah

Sumber : Diolah dari Data Hasil Wawancara Tahun 2019

3. Strategi Jaringan

Strategi jaringan adalah strategi yang dilakukan dengan cara memanfaatkan jaringan sosial. Menurut Suharto (2009:31) strategi jaringan merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan (misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya).

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud strategi jaringan adalah startegi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara meminta bantuan kepada kerabat, tetangga dan relasi lainnya baik secara formal maupun informal ketika dalam kesulitan, seperti meminjam uang ketika memerlukan uang secara mendadak.

Dari penuturan informan, beberapa diantaranya menuturkan terkadang harus meminjam untuk memenuhi kebutuhan rumah tangganya. Seperti yang dilakukan informan SDN, ia mengaku sering meminjam di koperasi pete-pete bila hasil *narik* dan setoran kurang. Kebetulan ia juga menyewakan pete-petanya dengan orang lain

dengan model jalan begantian (*shift*). Saat itu peneliti juga menyaksikan langsung pada saat wawancara dengan informan berlangsung, seorang perempuan mengambil uang tagihan dari informan yang dibayarnya harian.

“Kebetulan ada koperasi pete-pete disini pak, rendahji bunganya. Bayarnya itu tiap hari, jadi kalau ada didapat dari hasil narik, dibayar sedikit-sedikit mami. Soalnya kita taumi penumpang sekarang bagaimana sepinya.. banyak pindah ke *online*. Mobilku juga tidak tiap hari nasewa orang. Jadi kalau kurang didapat terus kebetulan ada mau dibayar, terpaksa minjamki” (Wawancara dengan informan SDN 20 September 2019)

Sama halnya dengan Informan MS, ia juga mengaku sering meminjam untuk memenuhi kebutuhan rumah tangganya. Bedanya MS meminjam kebutuhan pokok di warung kelontong dekat rumahnya. Informan mengaku kadang juga meminjam ke sesama rekannya sopir pete-pete. Selain itu ia juga mengaku memiliki pinjaman uang di Bank untuk memenuhi keperluan keluarganya.

“Biasa itu kalau mau merokok tapi nda adapi uang, kita minjam dulu sama warung dekat rumah. Kadang beras, minyak, sabun segala macam. Besoknya dibayar kalau sudah bawa pete-pete. kadang juga pinjam ke sama sopir pete-pete, atau kasi pinjam uang, tapi yang dipercayaji, istilahnya sudah lama maki baku kenal. Ini juga pete-pete masuk sekolah (Bank) ki BPKBnya, dulu ada keperluan terus butuh dana lumayan banyak.. jadi terpaksa ambil uang di Bank” (Wawancara dengan informan MS 23 September 2019)

Adapula cara lain mendapat pinjaman melalui relasi yang didapat dilapangan. Seperti yang dilakukan oleh Informan SF yang kadang mendapat panggilan kerja bangunan oleh tetangganya,

disanalah kadang dia meminjam uang ke Mandornya atau sesama Tukang (Kuli).

“Biasa itu saya dipanggil kerja bangunan sama tetangga biasa juga teman, kah nataumi kondisi pete-pete sekarang menurun tidak kayak dulu. Disanama kalau ada kebutuhan mau dibeli atau dibayar nah tidak adapi uang, jadi minjamka baru besoknya baru saya bayar, atau gajiku saya minta dipotong saja. tapi paling Rp100 ribu karena kalau banyak takutka apa nanati pake bayarki” (Wawancara dengan informan SF 23 september 2019)

Namun tak semua informan mengambil jalan meminjam untuk memenuhi kebutuhannya. Kebanyakan informan diantaranya informan DJ, DY, RDN, DN, AK, UD, DD, DT, MR, DA, PS memilih untuk tidak meminjam uang ke orang lain. Menurutnya, kondisi penghasilan saat ini tidak memungkinkan untuk meminjam uang untuk menutupi kebutuhan rumah tangga. Contohnya informan DY yang mengaku susah untuk meminjam uang ke tetangga rekan kerja lantaran informan tahu kondisi, maupun di bank atau pembiayaan karena kondisi yang sama-sama sulit di keuangan.

“Sekarang susah mi orang mau minjam pak, nda enakki juga. Karena tetangga juga rata sama-sama susah, teman pete-pete juga nda enak mau pinjam karena ditauji bisa dihitung-hitung berapa nadapat sehari” (Wawancara dengan informan DY 20 September 2019)

Selaras juga yang dituturkan oleh informan MR, ia mengaku enggan untuk meminjam ke tetangga ataupun di bank lantaran takut bila tidak mampu membayarnya nanti.

“Takut saya pak mau minjam sama tetangga apalagi di bank. Jangan sampai nanti tidak mampu ki bayarki, bisa jadi barang ta disita apalagi pete-pete ta, nah itu yang dipake cari uang.. jadi

saya hindari betul yang namanya minjam. Sering juga saya bilang sama istri jangan suka cicil-cicil barang kalau mau beli apa-apa, mending kumpul uang sedikit-sedikit barupi beli” (Wawancara dengan informan MR 26 September 2019)

Strategi jaringan dapat dilakukan dengan menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya. Dimana bahwa modal sosial berfungsi sebagai jaring pengaman sosial. Seperti yang dilakukan Informan R, RDN, DT, dan PS. Misalnya Informan DT mengaku kadang menyewakan atau mencarterkan pete-petanya ke tetangga sekitar lingkungannya, hal ini diakuinya karena modal silaturahmi dan kekeluargaan di lingkungan tempat tinggalnya.

“Sering itu kalau ada tetangga dekat rumah kalau mau keluar daerah, mobilku nasewa, kalau sama Sopir tambah lagi bayarannya, tapi namanya tetangga pasti ada diskonnya. Lumayan kadang bersih Rp150 ribu sampai Rp 200 ribu sehari bersihmi itu” (Wawancara dengan informan DT 27 September 2019)

Penuturan yang sama dari informan R yang mengaku sering memanfaatkan akhir pekan untuk mengantar tetangga sekitar rumahnya bepergian.

“Biasa kalau hari minggu, ada tetangga mau jalan-jalan sekeluarga atau berlibur, saya nasuruh antarki, karena kalau pete-pete murah ji sewanya terus sudah sama Sopir, dibanding kayak Avanza sewanya saja Rp 300 ribu diluar sopir” (Wawancara dengan informan R 20 September 2019)

Sedangkan Informan PS dan RDN mengaku sering mendapat orderan membawa mahasiswa pergi keluar kota untuk kegiatan kampus. Informan RDN misalnya mengaku sering mengantar

mahasiswa ke luar kota terutama di waktu-waktu tertentu seperti awal semester baru.

“Paling sering itu saya antar mahasiswa ke Malino, kadang 5 mobil sekali jalan. Jalanki sabtu siang, pulang besoknya siang juga. Lumayan bersih didapat Rp200 ribu, kalau makan biasa mahasiswa ji yang kasi” (Wawancara dengan informan RDN 20 September 2019)

Berbeda dengan Informan RDN, UD, dan SF. Informan ini mendapatkan manfaat dari program kemiskinan dan bantuan pendidikan anaknya, mereka mengaku bantuan itu didapatkan setiap tiga bulan sekali. Strategi memanfaatkan program kemiskinan juga salah satu indikator strategi jaringan. Seperti yang diungkapkan informan UD yang mengaku cukup terbantu dengan bantuan yang diberikan ke anaknya.

“Ada biasa dikasi anakku itu Rp300 ribu pertiga bulan, lumayanlah buat biaya sekolahnya. Kadang na pake beli seragam atau kebutuhan sekolahnya” (Wawancara dengan informan UD 25 September 2019)

Senada juga yang diungkapkan oleh Informan SF, mengaku anaknya mendapatkan bantuan dari Dinas Sosial.

“Anakku yang SMP kebetulan dapat bantuan ada itu setiap 3 bulan, kurang lebih Rp300 ribu sekali dapat. Nda seberapa ji tapi tetapki bersyukur, bisa natutupi biaya sekolahnya. Kalau nda salah programnya Dinsos” (Wawancara dengan informan SF 23 September 2019)

Hal menarik dilakukan oleh Informan MD, ia mengaku melakukan strategi jaringan dengan menjalin relasi di salah satu perusahaan swasta di Kawasan Industri Makassar (KIMA). Ia bekerja

sebagai sopir antar-jemput karyawan, tetapi ia juga masih aktif juga sebagai sopir Pete-pete.

“Saya ada jemputanku tiap hari pak, pegawai perusahaan di PT wahyu KIMA. Itu ceritanya dulu saya mendaftar buat jadi driver memang, kebetulan ada teman kerja di dalam. Jadi kalau pagi itu sekitar jam 07.30 saya jemput itu karyawan terus bawa ke KIMA. Setelah antar karyawan bar pi saya ambil penumpang biasa sekitar 1-2 race. Terus saya jemput lagi kadang jam 2 atau paling lambat jam 5 pulang ke rumahnya di maros masing-masing” (Wawancara dengan informan MD 23 September 2019)

Bila Informan MD menjalin relasi dengan perusahaan swasta, berbeda dengan 3 informan lain yakni Informan MR, DR dan S yang menjalin relasi dengan Pemerintah dimana disini Dinas Perhubungan dan Yayasan Bakti sebagai penyelenggaranya. Nama programnya Pete-pete “Pasikola”. Para Informan menuturkan program ini dikhususkan buat jemputan anak sekolah, armadanya saat ini masih berjumlah 10 unit. Seperti yang diungkapkan oleh Informan DR yang merupakan rekrutan pertama pete-pete Pasikola sejak tahun 2016.

“Awalnya dulu ada sosialisasi di terminal, katanya ada pete-pete khusus anak sekolah terus digaji sama pemerintah. Banyak Sopir nda percaya, tapi saya coba-coba daftar, seminggu kemudian ada panggilan wawancara sama beberapa tes, Alhamdulillah lulus. Gajinya dulu tinggi, Rp 5 juta lebih plus uang bensin” (Wawancara dengan informan DR 26 September 2019)

Informan MR juga menambahkan terkait yang dirasakan dari program yang dijalaninya ini.

“Saya dulu diajak teman gabung, nda lama kemudian diterima. Mungkin gara-gara saya tau kerja mobil makanya dimasukkan. Dulu gajinya tinggi Rp5 juta lebih, tapi nda tau sekarang sisa Rp2,4 juta mami. Semenjak putus kerjasama antara Dishub

sama itu Yayasan Bakti” (Wawancara dengan informan MR 25 September 2019)

Informan S juga menambahkan meski gaji Pasikola turun drastis, ia mengaku bersyukur masih bisa bergabung dengan program ini. Karena menurut dia banyak juga Sopir lain ingin juga ikut program pemerintah ini tapi terkendala di kuota pengadaanya.

“Ia pak dulu gaji enak, biar nda jalanki ambil penumpang biasa masih menutupi itu gaji. Tapi sekarang turun bagi duanya nah anak sekarng sekolah semua terus beda jenjang, adami juga yang kuliah. Terpaksa juga haruski berusaha cari penumpang. Tapi tetap disyukuri setidaknya ada gaji tiap bulan ditunggu. Karena kalau penumpang umum sekarang ais pacce sekalimi, beda sekali dulu sebelum ada online” (Wawancara dengan informan S 26 September 2019)

Dari penuturan informan terkait strategi jaringan, bisa dilihat ada berbagai macam strategi bertahan yang ditempuh untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Diantaranya beberapa informan mengaku meminjam uang (baik ke tetangga, rekan kerja maupun di bank), memanfaatkan relasi sosial sehingga sering mendapatkan tawaran kerja dari lingkungan sekitar tempatnya mencari nafkah, menjalin relasi kerja dengan perusahaan swasta, ada yang memanfaatkan program bantuan pemerintah, dan ada juga yang ikut program kerja pemerintah.

Namun yang menarik terkait meminjam uang untuk memenuhi kebutuhan hidup, kebanyakan informan mengaku enggan lantaran takut tidak bisa membayarnya. Alasannya seragam karena kondisi pendapatan yang tidak sebegus dulu. Menurut mereka meminjam uang saat ini hanya akan menambah beban dan penderitaan baru.

Peneliti melihat strategi jaringan yang ditempuh para informan ada yang sifatnya sementara, ada juga sifatnya berkepanjangan. Artinya hal-hal yang berkaitan dengan relasi sosial atau kerja, bisa dibidang berkepanjangan, manfaatnya dirasa dalam waktu yang relatif lama. Sedangkan seperti meminjam uang bisa dikata sifatnya hanya sementara karena sifatnya konsumtif tidak produktif terutama bagi mereka yang memiliki penghasilan terbatas.

Tabel 4.9 Matriks Strategi Jaringan Informan Sopir Pete-Pete

No	Informan	Strategi Jaringan	
		Meminjam atau mengutang	Menjalin relasi (lingkungan sekitar, swasta, bantuan sosial, ikut program pemerintah)
1	DJ	Memilih tidak meminjam uang	Kadang jadi Sopir carteran oleh tetangga lingkungan tempatnya tinggal
2	DY	Memilih tidak meminjam uang	Kadang jadi Sopir carteran oleh tetangga lingkungan tempatnya tinggal. Anaknya mendapatkan bantuan program kemiskinan oleh pemerintah
3	R	Memilih tidak meminjam uang	Kadang jadi Sopir carteran oleh tetangga lingkungan tempatnya tinggal
4	SDN	Kadang meminjam uang di koperasi khusus pete-pete yang bunganya terbilang rendah (bayar harian)	Menyewakan mobilnya ke sopir yang tidak memiliki mobil sendiri (<i>pallimbang</i>) untuk narik pete-pete
5	RDN	Memilih tidak meminjam uang	Mendapatkan panggilan jadi sopir carteran oleh mahasiswa bila ada kegiatan kampus di luar daerah. Anaknya

			mendapatkan bantuan program kemiskinan oleh pemerintah
6	DN	Memilih tidak meminjam uang	Kadang jadi sopir carteran ke luar daerah oleh tetangga lingkungan tempat tinggalnya
7	AK	Memilih tidak meminjam uang	Kadang jadi sopir carteran ke luar daerah oleh tetangga lingkungan tempat tinggalnya. Anaknya mendapatkan bantuan program kemiskinan oleh pemerintah
8	MS	Kadang meminjam rokok maupun kebutuhan hidup rumah tangga di warung kelontong dekat rumahnya. Ada juga pinjaman di bank jaminan BPKB mobil pete-pete	Kadang jadi sopir carteran ke luar daerah oleh tetangga lingkungan tempat tinggalnya
9	MD	Kadang meminjam ke teman sopir pete-pete bila ada kebutuhan mendesak	Bekerjasama dengan salah satu perusahaan swasta PT Wahyu di KIMA sebagai sopir antar jemput karyawan.
10	UD	Memilih tidak meminjam uang	Anaknya mendapatkan bantuan program kemiskinan oleh pemerintah
11	DD	Memilih tidak meminjam uang	Mencarterkan mobil ke tetangga atau keluarga. Kadang jadi sopir carteran tetangga dekat rumahnya
12	DT	Memilih tidak meminjam uang	Mencarterkan mobil ke tetangga dekat rumahnya
13	DA	Memilih tidak meminjam uang	Kadang jadi sopir carteran bila ada tetangga sekitar atau keluarganya membutuhkan
14	PS	Memilih tidak meminjam uang	Mendapatkan panggilan jadi sopir carteran oleh mahasiswa bila ada kegiatan kampus di luar daerah

15	SF	Kadang meminjam uang di mandor tempatnya kerja sebagai kuli bangunan	Dapat orderan kerja bangunan dari hubungan baik dengan tetangga sekitar rumahnya. Anaknya mendapatkan bantuan program kemiskinan oleh pemerintah
16	MR	Memilih tidak meminjam uang	Ikut program Pete-pete <i>Pasikola</i>
17	DR	Kadang meminjam uang di koperasi khusus sopir pete-pete	Ikut program Pete-pete <i>Pasikola</i>
18	S	Kadang meminjam uang di koperasi khusus sopir	Ikut program Pete-pete <i>Pasikola</i>

Sumber : Diolah dari Data Hasil Wawancara Tahun 2019

E. Analisis Eksistensi Angkutan Kota Pete-Pete dan Strategi Bertahan Hidup Sopir Pete-Pete di Tengah Gempuran Moda Transportasi Online

Eksistensi pete-pete saat ini bisa dibilang berada di batas ambang kritis. Dari data Dinas Perhubungan dan Organisasi terkait menunjukkan penurunan yang signifikan tiap tahunnya semenjak kehadiran moda transportasi online. Parahnya lagi, data juga menunjukkan lebih dari setengah jumlah pete-pete yang beredar dan beroperasi di jalan hari ini nyatanya tidak dilengkapi dengan perizinan dari Dishub seperti izin trayek, KIR, dan lainnya yang tidak diperbaharui. Pete-pete dimasa jaya-jayanya dikenal sebagai “Raja Jalanan” saat ini malah menjadi “Berandal Jalanan”. Pete-pete yang menolak tunduk terhadap logika pertumbuhan menjadi kompos mekanik yang terus bergerak dan mempertahankan keberadaannya.

Strategi bertahan hidup yang ditempuh oleh para informan sopir pete-pete juga tidak bisa dimaksimalkan karena kondisi tertentu, sebut saja strategi aktif memperpanjang jam kerja hingga malam hari untuk mendapat penghasilan bisa dibilang strategi yang paling progresif nyatanya tidak dilakukan lagi karena pertimbangan hanya bakal merugi dari segi tenaga, waktu, dan biaya akibat penumpang telah banyak beralih opsi ke moda transportasi *online*. Bila mengacu teori tindakan weber, hal yang dilakukan sopir pete-pete ini sangat rasional, penuh pertimbangan dan atas pilihan sadar. Faktanya juga kebanyakan sopir juga hanya mengandalkan penghasilan dari *narik* pete-pete. selain itu berbagai strategi yang dijalani juga sifatnya sementara bisa dibilang hanya memperlambat proses pete-pete menuju kondisi paling kritisnya.

Persaingan antara kedua moda transportasi ini tidak hanya berhadapan-hadapan pada kedua belah pihak. Namun banyak komponen termasuk masyarakat yang menjadi aktor dan konsumen juga bergumul didalamnya. Bukan hanya moda transportasi online yang mempengaruhi ke eksistensian pete-pete namun kita semua berjibaku pada kenyataannya.

Kenyataanya pete-pete sudah tidak bisa lagi diandalkan sebagai moda transportasi publik. Sudah berbagai upaya yang ditempuh seperti pengadaan pete-pete smart hingga program pete-pete *Pasikola* yang dilakukan oleh LSM Bakti bekerjasama dengan

Dishub yang bisa dibilang kebijakan populis nyatanya tidak *sustainable* dan tak mampu menyelamatkan pete-pete dari kondisi keterpurukannya. Inovasi yang dimiliki moda transportasi *online* terlampau jauh kedepan dibanding dengan yang dimiliki pete-pete.

Realitas ini merekam nasib tragis pete-pete dilihat dalam lanskap budaya transportasi urban di kota makassar. Pete-pete menjadi batu loncatan yang diperlukan masyarakat urban untuk melintasi ruang ketika situasi masih serba mahal, namun begitu pencapaian ekonomi menanjak lebih baik, maka metode pelintasan ruang yang digunakan oleh masyarakat perkotaan pun berubah dan dalam perubahan itu pete-pete akhirnya terpinggirkan. Kehidupan modern masyarakat perkotaan yang terbilang eksklusif dan individual juga menjadi salah satu indikator tergusurnya pete-pete sehingga hadir moda transportasi *online* sebagai alternatif yang mengisi kekosongan hasrat akan layanan transportasi publik yang layak. Logika pertumbuhannya jelas pete-pete tidak menawarkan pengalaman perlintasan ruang berupa kenyamanan dan perasaan eksklusif.

Angkutan kota Pete-pete milik bersama, setidaknya dinaiki dan dikendarai lalu digunakan secara bersama-sama oleh sebanyak mungkin orang sebagai pengguna yang membutuhkan. Meski pete-pete murah dari segi tarif, namun moda transportasi online dirancang seolah milik pribadi, Pete-pete seakan memaksakan penumpang menyapa dan menerima wajah orang lain yang beragam. Ada

perbedaan antara dimensi publik dengan dimensi privat. Pete-pete mewakili dimensi publik sedangkan moda transportasi online mewakili dimensi privat.

Menariknya Pete-pete menjadi entitas kritis bagi sistem transportasi urban Kota Makassar, pete-pete seolah mengejek sistem dengan cara terus menerus memapangkan dirinya sebagai jejak sistem yang tidak efektif dan efisien, dengan cara ini pete-pete mengoperasikan sistem sarkas yang ironis bahwa kediriannya adalah bukti kasat mata betapa mekanika dan dinamika transportasi Kota Makassar jauh dari apa yang dihasratkan oleh sistem.

Bila mengacu analogi Giddens melihat modernitas sebagai sebuah lokomotif yang berjalan begitu cepat dan memiliki jalur sendiri yang tidak dapat dihalangi oleh siapapun, siapapun yang menghalanginya akan dilibas. Kita menyaksikan hal demikian terjadi pada pete-pete yang tidak hanya terlibas namun juga tergusur, dan terpinggirkan dari sarana penghidupannya. Namun itulah konsekuensi dari modernitas, segala sesuatunya akan tergantikan dengan sesuatu yang lebih inovatif.

Hadirnya moda transportasi online adalah konsekuensi dari cara berpikir masyarakat modern hari ini khususnya masyarakat urban perkotaan. Dari semua pihak baik regulator, masyarakat, bahkan pelaku moda konvensional pun mengakui bahwa moda transportasi *online* lebih unggul dan diminati dibandingkan dengan moda

transportasi konvensional.. Saat ini masyarakat telah memasuki era revolusi 4.0 dimana segala sesuatunya menjadi “internet of things”. Pete-pete hanya melayani layanan transportasi publik. Sementara moda transportasi online lebih dari layanan transportasi, sintetis antar layanan jasa seperti pemesanan makanan, *payment method*, kurir, hingga pemenuhan *lifestyle* dapat dijangkau secara *real time* semudah menyalakan *smartphone*.

Fenomena moda transportasi online dengan inovasinya yang baru tidak hanya hadir sebatas mengganggu para pelaku moda transportasi konvensional saja, namun menggantikan teknologi lama yang serba fisik dengan teknologi digital yang menghasilkan sesuatu yang benar-benar baru dan lebih efisien, juga lebih bermanfaat. Bagi Weber, Manajemen efisien atau rasional dianggap sebagai ciri utama modernitas. Rasionalitas dilihat sebagai suatu yang tak terelakkan dalam masyarakat modern. Rasionalitas dianggap roh bagi modernitas.

Apa yang dihadirkan oleh moda transportasi online adalah sebuah peradaban baru. Di era *disruption*, teknologi transportasi tidak lagi *on the lane economy* tapi *on demand economy*, tidak lagi *supply-demand* tunggal namun berjejaring. Sederhananya bila dulu untuk mendapatkan metode pelintasan ruang dengan harus menunggu atau antri di halte, pilihannya pun terbatas pada angkot atau bus. Saat ini bisa diakses kapan dan dimanapun dengan berbagai pilihan jenis dan

tipe kendaraan yang diinginkan. Ini menunjukkan *mindset* masyarakat semakin rasional. Bila mengacu pada tindakan rasional Weber, masyarakat hari ini tidak lagi hanya berorientasi pada batas rasional nilai, namun juga tindakan rasional instrumental dimana tindakan-tindakan itu atas pilihan sadar dan pertimbangan tertentu. Penumpang tidak lagi hanya menginginkan moda transportasi yang murah, namun juga mudah, praktis dan bisa jadi eksklusif bagi beberapa kelompok masyarakat tertentu.

Selain itu, hal baru yang dimiliki dari moda transportasi *online* adalah *sharing economy* atau ekonomi berbaginya yang begitu banyak menyerap tenaga kerja baru sebagai mitra *driver*. Sistem ini membuat banyak kendaraan yang menganggur akhirnya menjadi produktif. Tapi tentu saja bukan hal baik begitu saja bila jumlah kendaraan yang beredar dan beroperasi tidak diregulasi dengan baik terutama kondisi perkotaan yang identik dengan budaya macetnya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pete-pete sebagai moda transportasi publik sekaligus entitas lokal kalah dalam hasrat dan logika pertumbuhan. Pete-pete kalah dengan inovasi yang dihadirkan oleh moda transportasi online yang lebih efektif dan efisien. Pete-pete saat ini masih bertahan karena masih dibutuhkan sebagai output sistemik namun dalam saat yang bersamaan keberadaannya disudutkan, diabaikan, dievaluasi secara diskursif dan dibiarkan punah secara perlahan.

Strategi bertahan hidup yang ditempuh oleh para informan sopir pete-pete juga tidak bisa dimaksimalkan karena beberapa kondisi tertentu. Kebanyakan sopir juga hanya mengandalkan penghasilan dari *narik* pete-pete. selain itu berbagai strategi yang dijalani juga sifatnya temporer dan menjadi pengaman sementara dalam memperlambat proses pete-pete menuju kondisi paling kritisnya.

Moda transportasi online sebagai sebuah *disruptive innovation* tidak hanya menggantikan teknologi lama yang serba fisik dengan teknologi digital, namun juga menghasilkan sesuatu yang benar-benar baru dan lebih efisien. Sifatnya tidak hanya destruktif namun juga kreatif. Hadirnya moda transportasi online karena kebutuhan masyarakat urban kota Makassar akan metode pelintasan ruang yang tidak hanya murah, namun mudah dan praktis serta eksklusif

menunjukkan tindakan masyarakat saat ini semakin rasional. Rasionalitas menjadi sesuatu yang tidak terelakkan dalam masyarakat modern. Rasionalitas bisa dibidang sebagai roh modernitas.

B. Saran

1. Instansi Pemerintah Terkait : Pemerintah selaku regulator harus berupaya menyediakan moda transportasi publik yang layak bagi masyarakat terutama untuk mengurai kemacetan yang makin meningkat tiap tahunnya. Pemerintah juga perlu banyak belajar melihat fenomena global terkait inovasi yang berkembang di masyarakat. Beberapa upaya yang dapat ditempuh dalam menyikapi hal tersebut antara lain:
 - a) Melakukan inovasi dan pembaharuan terhadap pete-pete sesuai dengan kebutuhan pasar dan konsumen saat ini. Contoh program Pete-pete Smart yang bisa dianggap membuat penumpang tertarik kembali menaiki pete-pete. Dengan catatan persyaratannya tidak terlalu membebani si sopir dan programnya tidak sarat politik sehingga terhindar dari *conflict of interest*.
 - b) Menambah kuota pete-pete *Pasikola* sehingga lebih banyak sopir terberdayakan. Hal ini sangat mungkin karena segmennya adalah anak sekolah dasar (SD) dan sekolah menengah pertama (SMP) yang secara belum bisa

membawa kendaraan sendiri ke sekolah, terutama bagi murid yang kurang mampu. Sebagai catatan pemerintah juga bila mengambil kebijakan tidak hanya sifatnya populis namun *sustainable*. Contoh dalam kasus *Pasikola* yang gaji sopirnya berkurang setelah putus kontrak dengan LSM pengagasnya.

- c) Menegakkan aturan Permenhub yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan umum tidak dalam trayek ke moda transportasi online secara tegas dan bijak. Sehingga tidak ada kecemburuan sesama pelaku moda transportasi darat. Pemerintah juga harus memperhatikan hak-hak termasuk resiko keselamatan dan upah para *driver* moda *online* maupun pelanggannya sehingga tidak terjadi eksploitasi dari pihak penyedia layanan jasa transportasi online tersebut.
2. Organda : Agar aktif mensosialisasikan kepada sopir pete-pete agar berupaya melakukan pembaharuan atau inovasi agar bisa diminati kembali. Selain itu tanggap mengakomodir aspirasi dan memperjuangkan hak-hak sopir pete-pete agar bisa bersinergi dengan baik ke organda maupun pemerintah.
3. Sopir Pete-pete : Tanggap terhadap perubahan dan *marketplace* hari dengan aktif melakukan inovasi dan perubahan agar tetap bisa menjaga keberlangsungan kedepannya sebagai entitas yang ikonik di Kota Makassar.

4. Penyedia dan Pelaku Moda Transportasi Online : Meski saat ini banyak diminati oleh masyarakat, namun harus tetap tunduk dan patuh terhadap regulasi penyelenggaraan angkutan darat yang telah diatur agar bisa bersinergi dengan baik, baik ke pemerintah maupun ke pengusaha bisnis transportasi lainnya. Sehingga dapat menghindari konflik yang bisa terjadi.
5. Peneliti lainnya : Melakukan penelitian lanjutan yang serupa atau sesuatu yang baru secara komprehensif terkait fenomena “inovasi yang mengganggu” seperti di bidang bisnis, jasa, keuangan, dan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Zainal. 2007. *Analisis Eksistensial: Sebuah Pendekatan Alternatif Untuk Psikologi dan Psikiatri*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Adisasmita, R. 2007. *Pengembangan Kota Optimum, Efisien dan Mandiri*. Makassar: Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin.
- Agus, Salim. 2006. *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Tiarawacana.
- Agustang, Andi. 2011. *Filosofi Research: Dalam Upaya Pengembangan Ilmu*. Makassar: CV Indobis Publisher.
- Alyusi, Shiefti Dyah. 2018. *Media Sosial: Interaksi Identitas dan Modal Sosial*. Jakarta: Prenadamedia Group:
- Asri, Syamsul. 2015. *Pete-pete dan Sejarahnya (Atau Tentang Politik Ingatan Di Kota Makassar*. Makassar: Jurnal Universitas Fajar Makassar: 89
- Bungin, Burhan. 2015. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Depok: Rajagrafindo Pustaka.
- Cervero, Robert. 2000. *Informal Transport in Developing World*. UN Habitat.
- Christensen, Raynor & McDonald. 2015. *What Is Druptive Innovation?*. Journal of Harvard Business Review 93(12). 44-53 P.8
- Craib, Ian. 1992. *Teori-Teori Sosial Modern. Dari Parsons Hingga Habermas*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Creswell, John W. 2010. *RESEARCH DESIGN: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Creswell, John W. 2016. *RESEARCH DESIGN: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran* Edisi: 4. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Dagun, Save M. 1997. *Kamus Besar Ilmu Pengetahuan*. Jakarta: Lembaga Pengkajian Kebudayaan Nusantara.
- Fukuyama, Francis. 2005. *GUNCANGAN BESAR: Kodrat Manusia dan Tata Sosial Baru*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Gunawan, Imam. 2014. *METODE PENELITIAN KUALITATIF: Teori dan Praktik*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Hamid, Edy Suandi. 2017. *Druptive Innovation: Manfaat dan Kekurangan Dalam Konteks Pembangunan Ekonomi*. Jurnal Univesitas Islam Indonesia. Yogyakarta (hal 1-20)

- Haryanto, Sindung. 2012. *Spektrum Teori Sosial*. Jogjakarta: Arruz Media
- Jamaluddin, Adon Nasrullah. 2015. *Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Johnson, Doyle Paul. 1986. *TEORI SOSIOLOGI KLASIK DAN MODERN*. Jakarta: PT Gramedia.
- Kasali, Rhenald. 2017. *DISRUPTION*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Kasali, Rhenald. 2017. *TOMORROW IS TODAY: Series On Disruption*. Jakarta: Mizan Anggota IKAPI.
- Kusnadi. 2008. *Akar Kemiskinan Nelayan*. Yogyakarta. LkiS Yogyakarta
- Maleong, Lexy. J. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif. Edisi: Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Martono, Nanang. 2016. *Sosiologi Perubahan Sosial: Perspektif Klasik, Modern, Posmodern dan Poskolonial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Muhammad, Abdulkadir. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung. PT Citra Aditya Bakti.
- Mulyana & Dedi Junaedi. 2008. *METODOLOGI ILMU KUALITATIF: Paradigma Baru Ilmu Komunikasi dan Ilmu Sosial Lainnya*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Narbuko, Cholid & Abu Ahmadi. 2007. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Narwoko, J. Dwi & Bagong Suyanto. 2013. *Sosiologi: Teks Pengantar dan Terapan*. Jakarta: Kencana
- Noor, Juliansyah. 2011. *Metode Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Kencana.
- Nurudin. 2017. *Perkembangan Teknologi Komunikasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Pandaleke. Alfien. 2015. *Sosiologi Perkotaan*. Bogor: Maxindo Internasional.
- Poerwandari, E.K. 1998. *Pendekatan Kualitatif Dalam Penelitian Psikologi*. Jakarta: Lembaga Pengembangan Sarana Pengukuran dan Pendidikan Psikologi (LPSP3) Fakultas Psikologi Universitas Indonesia

- Putra, Adris Ade. 2017. *Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang*. Kendari. Jurnal Ilmu dan Terapan Bidang Teknik Sipil Universitas Haluleo. P.3.
- Resmi Setia. 2005. *Gali Tutup Lubang itu Biasa : Strategi Buruh Menanggulangi Persoalan Dari Waktu Ke Waktu*. Bandung: Yayasan Akatiga.
- Rifaldi, Kaduci & Sulistyowati. 2016. *Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/i Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta*. Jakarta: Jurnal Administrasi Bisnis Terapan: 122
- Ritzer, George. 2001. *Sosiologi Ilmu Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT Rajawali Pers
- Ritzer, George. 2012. *TEORI SOSIOLOGI: Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern*. Edisi: Kedelapan. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Ritzer, George. 2014. *TEORI SOSIOLOGI MODERN*. Edisi: Ketujuh. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Satori, Djam'an dan Aan Khomariah. 2012. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Setiadi, Elly. M & Usman Kolip. 2011. *Pengantar Sosiologi Pemahaman Fakta dan Gejala Permasalahan Sosial: Teori, Aplikasi, dan Pemecahannya*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Simbolon, Maringan Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soeharto, Edi. 2009. *Membangun Masyarakat Memberdayakan Masyarakat*. Bandung: PT Refika Aditama
- Soekanto, Soerjono. 1993. *Kamus Sosiologi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Stamboel, Kemal. 2012. *Panggilan Keberpihakan, Strategi Mengakhiri Kemiskinan Di Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Sugiyono, 2009. *Metode Penelitian, Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Suyanto, Bagong & Sutinah. 2010. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Kencana.

- Syabri, Pradono & Budhy. 2011. *Embracing Paratransit in Bandung Metropolitan Area, West Java, Indonesia*. UN Habitat.
- Sztompka, Piotr. 2011. *SOSIOLOGI PERUBAHAN SOSIAL*. Jakarta: Prenada.
- Tahir, Thamrin. 2011. *Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Komunitas Sopir Pete-Pete Kota Makassar*. Makassar: Jurnal Pusat Kajian Lembaga Penelitian Universitas Pepabri Makassar. P.630.
- Wijaya, Andika. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.
- William, Christoper. 2016. *Grab Taxi: Navigating New Frontiers*. Journal of Singapore Management University. 3, (2), P.4
- Winarno, Rifki Fandi. 2016. *Strategi Bertahan Hidup Mantan Karyawan PT. Kertas Nusantara Di Desa Planjau Kabupaten Berau*. Jurnal Sosiatri-Sosiologi. 4 (4): 20-23.
- Wirawan. 2009. *Konflik dan Manajemen Konflik: Teori, Aplikasi, dan Penelitian*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Zeitlin, Irving M. 1998. *Memahami Kembali Sosiologi*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Sumber lain:

- Darul Amri Lobubun. (2017, 8 April). Info Bentrok Angkutan Umum vs Taksi Online di depan MP.
<https://www.google.com/amp/makassar.tribunnews.com/amp/2017/04/08/beredar-info-bentrok-angkutan-umum-vs-taksi-online-di-depan-mp-ini-kondisi-di-lokasi>
<https://www.google.com/amp/makassar.tribunnews.com/amp/2017/04/08/beredar-info-bentrok-angkutan-umum-vs-taksi-online-di-depan-mp-ini-kondisi-di-lokasi> (diakses 2 November 2018)
- Laurensia Maggie Picarima. (2018, 29 Juni). Grab dan Bosowa Taksi Jalin Kolaborasi. Diakses 3 november 2018 dari
<https://www.kabarmakassar.com/posts/view/2430/grab-dan-bosowa-taksi-jalin-kolaborasi.html>
<https://www.kabarmakassar.com/posts/view/2430/grab-dan-bosowa-taksi-jalin-kolaborasi.html>
- Lucky R. (2017, 10 Maret). Rentetan Gesekan Sopir Angkutan Konvensional vs Angkutan Online. (diakses 1 November 2018)

<https://m.kumparan.com/@kumparannews/daftar-pertikaian-transportasi-online-vs-transportasi-konvensional> (diakses 1 November 2018)

Mahyudin. (2017, 4 April). Sopir Petepete Cari Taksi Online di Jl. Cendrawasih Makassar, Tidak Ada Polisi, Lalu Lintas Terganggu. <https://www.google.co.id/amp/makassar.tribunnews.com/amp/2017/04/27/sopir-petepete-cari-taksi-online-di-jl-cendrawasih-makassar-tidak-ada-polisi-lalu-lintas-terganggu> (diakses 2 November 2018)

Saldy. (2017, 6 Februari). Anggap petepete Smart Produk Gagal, Organda: SAat Uji Coba Saja Berasap. <http://makassar.tribunnews.com/amp/2017/02/06anggap-petepete-smart-produk-gagal-organda-saat-uji-coba-saja-berasap?page=all> (diakses 3 Desember 2018)

Wahyu Susanto S. (2017, 28 September). Sopir Pete-pete dan Tukang Bentor Razia Ojek Online di Makassar. <https://www.google.com/amp/news.rakyatku.com/amp/67296> (diakses 1 November 2018)

Yani. (2018, 26 oktober). Jumlah Petepete di Makassar Mulai berkurang 50 persen. <https://celebesonline.com/2018/10/26/106414/jumlah-petepete-di-makassar-mulai-berkurang-50-persen/> (Diakses 12 desember 2018)