

# Jurnal Baca



**Implementasi Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat  
(Studi Kasus Pengembangan Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Bone)**

**Anwar Parawangi**

**Ruang Lingkup Administrasi & Perkembangannya  
Atta Irene Allorante**

**Hubungan Antara Komunikasi Interpersonal Dengan Stres Kerja  
Terhadap Karyawan Pada PT. Semen Tonasa**

**Andi Tajuddin**

**Implementasi Kebijakan Gerakan Pembangunan Masyarakat Sejahtera Dalam  
Penanggulangan Kemiskinan Di Kelurahan Sabilambo Kecamatan Kolaka**

**Abdul Sabaruddin**

**Analisis Kinerja Aparat Badan Pertanahan Dalam Pelayanan  
Penerbitan Sertifikat Di Kabupaten Gowa**

**H. Muh Jufri Aburaera**

**Pengaruh Kualitas Layanan Pada Kantor Sistem Administrasi  
Satu Atap Samsat Kota Makassar**

**Muhammad Isa Ansari K**

**Demokratisasi Politik Dan Reformasi Administrasi Publik**

**Jusuf Buttun**

**Upaya Peningkatan Kompetensi Dan Motivasi Belajar Melalui Teknik  
Presentasi Siswa SD Inpres Tangalla Kecamatan Barombong**

**Kabupaten Gowa**

**H. Hasbi Lambe**

**Pemberdayaan Peran Audit Internal Dalam Mewujudkan Good Governance**

**Olivia Sari Theodore**

**Reformasi Birokrasi Melalui E-Governance**

**Zainuddin Mustapa**

**Analisis Terhadap Substansi Hukum Undang -Undang Merek**

**Merry Kalalo**

**Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Komunitas Supir Pete - Pete Kota Makassar**

**Thamrin Tahir**



**PUSAT KAJIAN LEMBAGA PENELITIAN  
UNIVERSITAS PEPABRI MAKASSAR**

**Alamat : Jln. G. Batu Putih No. 38 Makassar**

# DINAMIKA KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI KOMUNITAS SUPIR PETE-PETE KOTA MAKASSAR

**Thamrin Tahir**  
Dosen Universitas Negeri

## *Abstract*

*This study aims to determine the social life of pete-pete driver communities in the city of Makassar. Data was collected through surveys and interviews of the pete-pete driver as informants drawn purposive sampling, after the data analysis of the obtained results, that the drivers pete-pete kota Makassar doing activities every day from morning till night. They do the interactions between them, even though they are not acquainted with each other, unless there are certain groups that are not formal. Interacting with the owners of cars with some agreement that binds both. They finance the needs of families from the income derived from activities as a daily driver (tenant). This causes them not often perform deviant behavior, especially in getting the passengers, and this is also usually trigger unhealthy competition among them.*

**Keywords:** *socio-economic life.*

## **Latar Belakang**

Manusia sebagai makhluk individu sekaligus makhluk sosial, baik secara langsung maupun tidak langsung sangat bergantung pada alat transportasi yang ada. Mulai dari alat transportasi yang tradisional sampai kepada alat transportasi yang sangat maju. Dengan alat transportasi yang tersedia, maka dengan mudah barang-barang alat pemuas kebutuhan manusia dapat bergeser dari daerah penghasil ke daerah lain yang membutuhkan. Demikian juga dengan alat transportasi yang ada maka manusia dapat berpindah dari tempat yang satu ke tempat yang lain. Secara garis besarnya alat transportasi digolongkan kedalam: alat transportasi darat, laut dan udara. Penggunaan alat transportasi tersebut sangat dipengaruhi oleh daerah geografis.

Namun demikian alat transportasi yang paling banyak digunakan hingga sekarang ini adalah alat transportasi darat, yang lebih sering disebut angkutan darat. Dinas perhubungan membedakan angkutan darat berdasarkan rute yang dilayani, yaitu; angkutan antara propinsi, angkutan antara daerah, angkutan pedesaan, dan angkutan kota. Di Makassar angkutan kota disingkat Angkot, yang lebih dikenal dengan sebutan pete-pete, hingga kini masih sangat dominan sebagai angkutan umum, dan peranannya sangat penting dalam dinamika pergerakan masyarakat kota. Angkutan umum ini dimanfaatkan oleh berbagai lapisan masyarakat, seperti; pelajar, mahasiswa, pegawai, baik pemerintah maupun swasta dan juga masyarakat umum. Di samping peranannya

yang begitu penting, pete-pete juga sering dituding sebagai penyebab terjadinya berbagai masalah di jalan raya, seperti; kemacetan, tidak mengindahkan aturan lalulintas; singgah diperempatan jalan, menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat, tidak memperhatikan pengguna jalan lainnya, dan berbagai macam tudingan negatif yang lainnya. Kehidupan sosial ekonomi komunitas supir pete-pete akan didekati dengan menggunakan teori pertukaran. George Homans, mengajukan tiga konsep berbeda untuk menjelaskan pertukaran sosial, yaitu; aktivitas sebagai perilaku yang digambarkan secara konkrit, interaksi sebagai kegiatan yang mendorong atau didorong oleh kegiatan lain. Charles H. Cooley, kerja sama timbul apabila orang menyadari bahwa mereka mempunyai kepentingan-kepentingan yang sama dan pada saat bersamaan mempunyai cukup pengetahuan dan pengendalian terhadap diri sendiri untuk memenuhi kepentingan-kepentingan tersebut, kesadaran akan adanya kepentingan-kepentingan yang sama dan adanya organisasi merupakan fakta yang penting dalam kerja sama yang berguna, (Soekanto. 2005:75)

**Masalah Penelitian** Berdasar pada dua konsep Homans tentang pertukaran sosial, berikut akan di diskripsikan fenomena Supir Pete-Pete Kota Makassar:

### **Pertukaran Sosial**

Berdasarkan berbagai proposisinya, George Homans mengajukan tiga konsep yang berbeda untuk menjelaskan pertukaran sosial, dua konsep diantaranya dijadikan pedoman dalam analisis ini:

#### **a) Aktivitas, sebagai perilaku yang digambarkan secara konkrit.**

Untuk mengetahui bagaimana aktivitas supir pete-pete di kota Makassar, berikut hasil wawancara terhadap supir pete-pete antara lain: Dg. Sila umur 50 tahun, beristri dua, anak delapan, mengatakan bahwa bekerja sebagai supir pete-pete dimulai sejak 1980, ketika itu bernama Ujung Pandang (sekarang Makassar) keadaannya belum seramai sekarang, pete-pete masih kurang, penumpang banyak, pendapatan agak lumayan, dibanding sekarang. Dg Sila beroperasi di jalur trayek Antang-Sentral. Setiap hari, sekitar jam 6.00 pagi ia mempersiapkan mobilnya, mengontrol air radiator, oli dan memanasi mesinnya selama 10 menit sebelum berangkat. Rutinitas ini dilakukan berdasarkan pengalamannya; menurutnya kalau ia mulai menarik (maksudnya mengemudi) pada jam 6.00 pagi, ia dapat memuat penumpang yang hendak berbelanja sayur-sayuran di pasar Terong, pasar terong dilewati ketika hendak ke Makassar Mall. Perjalanan dari Antang ke Makassar Mall dapat ditempuh kurang lebih

satu jam, hal ini berarti pada jam 7.00 sudah berada di Makassar Mall, selanjutnya berputar arah menuju ke Antang, dan pada jam 7.00 waktu para pelajar berangkat ke sekolah, sehingga ia dapat mengantar pelajar SMA dan SMP yang bersekolah di Antang. Di Antang terdapat sejumlah sekolah (SMA. 10, SMA.12, SMA 13, SMP.20, SMP. 17, SMP, 19) yang siswanya sebahagian bertempat tinggal di pusat kota Makassar, seperti Jl. Urip Sumoharjo, Mesjid Raya Tello. Dan setelah sampai di Antang, selanjutnya berputar arah menuju Makassar Mall, dengan penumpang, para pegawai baik pemerintah, maupun swasta. Setelah berjalan dua sampai tiga res ia istirahat sekitar 30 menit sampai 45 menit. Dan kemudian selanjutnya ia beroperasi sampai jam 13.00 untuk istirahat makan siang hingga jam 15.00, kemudian narik lagi sampai menjelang magrib, demikianlah yang dilakukannya setiap hari, kecuali hari minggu, hari minggu digunakan untuk istirahat dan membenahi kekurangan mobilnya Muh. Safar, 40 tahun, anak 1 orang, juga pada jalur trayek yang sama, ia bekerja sebagai supir pete-pete sejak tahun 1985, berbagai pekerjaan yang dikerjakan sebelumnya, seperti, bekerja sebagai petani sawah di Soppeng, petani cengkeh di Siwa, tukang jemur padi, dan berbagai pekerjaan lainnya. Pada tahun 1980 Muh. Sapar ke

Ujung Pandang mengikuti kakaknya yang sudah lebih dahulu tinggal di Ujung Pandang sebagai supir bus antar daerah (Soppeng-Ujungpandang). Selang beberapa waktu belum juga memperoleh pekerjaan. Maka dengan bantuan temannya Halik, ia dipanggil untuk bersamanya mencari penumpang, Jalurnya daya dan sentral. Dari situlah mulanya ia belajar membawa mobil. Dalam proses itu Safar mulai diberi kepercayaan sebagai supir pembantu oleh Halik. Dalam pada itu ia juga mulai dikenal oleh supir-supir yang lainnya. Dan sering dimintai bantuan oleh supir lain untuk mengoperasikan mobilnya jika mereka berhalangan, sekaligus bertindak sebagai supir cadangan.

Selanjutnya oleh Haji Beddu seorang pemilik pete-pete memberinya kepercayaan sebagai supir utama. Dengan jalur Sentral STIKI. Sebagai supir pete-pete ditekuninya hingga sekarang. Bahkan menurutnya dengan pekerjaannya sebagai supir ia dapat mengenal banyak orang termasuk gadis-gadis. Dan pengakuannya bahwa istrinya adalah salah seorang gadis yang dikenalnya di atas mobilnya. Berbagai aktivitas yang dilakukannya sebagai supir pete-pete terungkap dalam penuturannya sebagai berikut: Muh. Sapar setelah melakukan pemeriksaan terhadap kesiapan kendaraannya baik fisik maupun perlengkapan lainnya, maka ia memulai

kegiatannya pada jam 5.00 dini hari, dengan perhitungan mobil yang beroperasi pada jam itu masih kurang, sehingga dengan demikian mereka dapat memperoleh penumpang yang lumayan, disamping itu ia juga mempunyai supir pembantu (*passere*), dan setelah beroperasi sebanyak dua res, sekitar jam 9'00 mobil bawaannya diserahkan ke supir bantunya (*passere*) hingga jam 15.00 sore, setelah itu ia beroperasi sampai jam 22.00 malam. Antara jam 9'00 hingga jam 15'00 digunakannya untuk beristirahat di rumah, dan kegiatan-kegiatan keluarga lainnya. Basri. Seorang pemuda asal Kabupaten Sinjai berumur 20 tahun, ayah dan ibu masih hidup, anak pertama dari empat barsaudara. Pendidikan terakhir SMK Peternakan, pekerjaannya sebagai supir pete-pete dimulai sejak tahun 2003. Pada tahun 1998 Basri ke Makassar tujuan utamanya adalah melanjutkan pendidikannya. Untuk itu Basri masuk pada SMK Peternakan, sebuah sekolah yang dikelola oleh Yayasan Swasta, berlokasi di Tamanggapa, perbatasan Gowa dan Makassar. Setelah menamatkan pendidikannya pada sekolah tersebut. Basri mencoba untuk mencari pekerjaan sebagai pegawai pemerintahan di Dinas Peternakan, berbagai cara telah dilakukan untuk itu, diantaranya menggunakan pengurus, akan tetapi biaya yang dipatok sebagai uang

pengurusan tidak dapat dipenuhinya. Olehnya itu niatnya untuk menjadi pegawai diurungkan. Sehingga ia memutuskan untuk kembali ke Sinjai. Di Sinjai ia bekerja sebagai petani membantu orang tuanya, namun hal ini tidak berlangsung lama. Ia kembali ke Makassar dan tinggal bersama sepupunya yang bernama M. Yakub, yang berpropesi sebagai supir-pete-pete.

Oleh karena itu, Basri setiap hari bersama dengan Yakub mencari penumpang, dengan demikian Basri termotivasi untuk menjadi supir pete-pete. Untuk itu ia berusaha untuk belajar mengemudikan mobil, dengan memanfaatkan waktu istirahat. Tidak lama berselang, Basri sering diminta untuk mengantikan sepupunya maksudnya Yakub mengemudikan mobil bawaannya ketika ia ada keperluan. Dalam pada itu ia juga sering menjadi supir bantu terhadap beberapa supir yang lain. Dengan demikian semakin banyaklah supir-supir yang dikenalnya. Hingga pada suatu ketika seorang pemilik mobil memberinya kepercayaan untuk menjadikannya supir tetap (bukan lagi supir bantu). Sebagai supir tetap maka ia bertanggungjawab terhadap pemeliharaan mobil. Disamping itu ia juga punya jam kerja yakni jam 7'00 pagi hingga jam 18'00 dengan jumlah sewa (storan) yang telah ditentukan. Menurutnya jumlah storan yang harus diserahkan ke pemilik

modal setiap hari sangat bervariasi, dan hal itu sangat bergantung dari kondisi mobilnya. Untuk mencapai storan yang telah disepakati, maka Basri berusaha menggunakan waktu sebaik mungkin. Menurutnya, sebagai supir pete-pete harus punya strategi untuk merebut penumpang; antara lain, harus memahami jam-jam dimana banyak orang membutuhkan kendaraan umum. Misalnya pada jam pagi, siang dan sore hari. Hal ini harus diperhatikan. Jika tidak maka pemenuhan storan susah dicapai, apa lagi menginginkan ada kelebihan (pendapatan). Di samping itu, ia juga berusaha mencari siswa di beberapa sekolah yang berdekatan untuk menjadi pelanggan tetap. Hal ini sangat membantu dalam memenuhi storan.. Dan hal semacam ini telah dilakukannya selama ia menjadi supir tetap. Dengan penumpang tetap, disamping merasa terbantu untuk memenuhi storan, ia juga merasa ada kesenangan tersendiri untuk melayani anak sekolah. Di pihak anak sekolah juga merasa tidak perlu mencari tumpangan lain, karena ia merasa terjamin dengan kendaraan angkutan yang tetap dan tepat waktu. Namun banyak diantara supir yang tidak mau melakukan hal seperti itu karena menurutnya pembayaran anak sekolah pada umumnya lebih rendah dari pada penumpang umum. Demikian juga tidak semua siswa yang menginginkan kendaraan

umum yang tetap dalam hal ini pete-pete langganan. Hal ini dapat bermakna bahwa setiap individu melakukan apa yang menurutnya memberi keuntungan baginya, menghindari melakukan apa yang menurutnya tidak menguntungkan. Lasabara, 40 tahun, seorang duda, mempunyai anak 2 orang, bertempat tinggal di Pampang bersama dengan orang tuanya, dan adik-adiknya yang belum berkeluarga. Kedua anaknya adalah perempuan, anak pertamanya duduk di kelas 2 SMA, yang kedua duduk di kelas 3 SMP. Pekerjaan sebagai supir pete-pete telah ditekuninya sejak umur 20 tahun. Lasabara setiap harinya mulai beroperasi pada jam 7'00 pagi sampai jam 12'00 kemudian beristirahat, dan melanjutkan kegiatannya pada jam 14,00 siang sampai jam 18'00 sore dan berjanji tidak akan menggunakan supir pembantu. Hal tersebut dijalankannya setiap hari kecuali hari minggu dan tanggal merah. Oleh karenanya sebelum mengikat perjanjian dengan pemilik mobil, syarat itulah yang menjadi tawarannya. Bila pemilik mobil tidak setuju dengan syarat tersebut maka ia mencari pemilik mobil lain. Menurutnya pekerjaan supir pete-pete sangat beresiko, keselamatan penumpang yang ada di mobil merupakan tanggung jawab supir, sehingga supir butuh istirahat yang cukup, demikian juga mobil perlu perawatan yang baik. Menurutnya hampir

semua trayek pete-pete yang ada di Makassar telah dijalaninya, kecuali trayek kampus UNHAS, alasannya, pajaknya (storan) tinggi, berpindah dari trayek satu ke trayek yang lain, selanjutnya dikatakan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara trayek yang satu dengan yang lainnya bila dilihat dari; jumlah pendapatan yang diperolehnya, perilaku penumpang (pengguna jasa pete-pete), demikian juga pemilik pete-pete. Abdul Jalil, berumur 27 tahun, anak ke 3 dari 7 bersaudara, berpendidikan SMP, beristri satu, belum punya anak, bertempat tinggal di Maccini, status rumah yang ditempati rumah sewa. Menurutnya sejak tamat SMP ia ingin melanjutkan pendidikannya ke STM, namun karena faktor biaya sehingga keinginan itu tidak terlaksana. Sejak itu Jalil mulai membantu orang tuanya yang bekerja sebagai kuli bangunan di kota ini, maka jadilah ia sebagai pembantu tukang. Pekerjaan ini ia tekuninya bertahun-tahun, pekerjaan sebagai tukang batu mengalami pasang surut, kita bekerja apabila ada yang panggil, dan sebaliknya bila bangunan sudah selesai kita sering menganggur. Tidak tahan dengan pekerjaan sebagai tukang batu, ia lalu mencoba ikut sebagai buru angkut di Gudang Dolog, Panaikang, karena seringnya bertemu dengan supir pengangkut beras, dan mengenal banyak supir, sehingga pekerjaannya sebagai buru

angkut ditinggalkan dan melamar menjadi pembantu supir (*kernet*), dari sini ia belajar menjadi supir, selanjutnya setelah mahir dan merasa dapat berdiri sendiri, maka selanjutnya ia mencari pemilik mobil angkutan kota (pete-pete). Oleh Dg Baji diberilah kepercayaan kepada Jalil sebagai supir pete-pete. Sekarang Jalil beroperasi di trayek sentral IKIP Perumnas, menurutnya hampir semua jalur pete-pete yang ada di Makassar telah dijalaninya. Jalil menjalankan kegiatannya sebagai supir pete-pete setiap hari dari jam 7.00 pagi hingga jam 18.00. dengan hanya beristirahat pada antara jam 13.00 sampai jam 17.00. Pada saat saya istirahat, mobil bawaan saya berikan kepada supir bantu (*passere*). Ini dilakukannya untuk menjaga kelebihan storan yang diwajibkan pemilik mobil.

Menurutnya pemilik mobil juga mempunyai karakter yang berbeda-beda; sebahagian diantara mereka tidak ingin storannya kurang, namun tidak sedikit punya toleransi dan dapat memakluminya bila storan tidak mencukupi. Mencermati keterangan supir pete-pete tersebut, dapat dilihat terjadinya pertukaran sosial, dimana antara supir pete-pete dan para penumpang saling memberi hadiah dan biaya, dan masing-masing merasa memperoleh sesuatu. Aktivitasnya setiap hari berdasarkan pengalamannya masing-

masing. Pada jam-jam berapa mereka beroperasi dan pada jam berapa ia harus beristirahat. Pemilihan waktu operasi disertai perhitungan, biaya dan hasil yang akan diterimanya, secara ekonomi lebih tegas dikatakan sejumlah uang yang diterima atas pengeluaran sejumlah biaya. Salah satu proposisi Homans menyatakan; Untuk semua tindakan yang dilakukan seseorang, semakin sering tindakan khusus seseorang diberi hadiah, semakin besar kemungkinan orang melakukan tindakan, dan sebaliknya tindakan yang tidak memperoleh hadiah tidak akan diulangnya.

**Interaksi, sebagai kegiatan yang mendorong atau didorong oleh kegiatan lain**

Interaksi sosial terjadi apabila terdapat sekurang-kurangnya terdapat dua hal, yaitu adanya kontak sosial dan ada komunikasi (verbal dan non verbal). Terjadinya kontak sosial tidak hanya tergantung dari tindakan, tetapi juga tergantung kepada adanya tanggapan terhadap tindakan tersebut, jika tidak ada tanggapan maka belum dapat dikatakan terjadi kontak sosial. Sedangkan hal terpenting dari komunikasi adalah bila seseorang memberikan tafsiran pada perlakuan orang lain. Penafsiran ini dapat berbeda antara orang yang satu dengan orang yang lain. Fenomena supir pete-pete adalah salah satu pekerjaan yang melayani jasa angkutan darat. Dari pekerjaan tersebut

para supir pete-pete memperoleh penghasilan dari pihak yang menggunakan jasanya. Didalam sosial ekonomi seseorang, pendapatan atau penghasilan sangat berperan. Dimana pendapatan merupakan suatu aspek ekonomi yang sangat penting, karena tanpa pendapatan seseorang tidak dapat memenuhi kebutuhannya, baik kebutuhan pokok maupun kebutuhan hidup lainnya. Dengan demikian hal ini merupakan motivasi utama bagi seseorang untuk mencari pekerjaan termasuk supir pete-pete. Interaksi supir pete-pete sudah menjadi keharusan bagi mereka untuk dapat menjalankan pekerjaan - pekerjaannya. Dengan harapan-harapan dapat memperoleh sesuatu yang sepantasnya dilakukan dalam hubungan sosial yang sedang berlangsung. Interaksi dengan sesamanya merupakan suatu kebutuhan bagi setiap manusia. Oleh karena itu, dengan pemenuhan kebutuhan tersebut dapat memenuhi kebutuhan lainnya, seperti: untuk dapat di erima pihak lain, untuk menjadi anggota suatu kelompok. diakui dan seterusnya.

Berdasarkan pada pengamatan dan keterangan beberapa supir pete-pete, diperoleh data bahwa, status supir pete-pete di Makassar digolongkan menjadi (1) supir pemilik, yakni supir dengan mobil milik sendiri, (2) Supir penyewa, yakni mereka yang bertanggung jawab terhadap mobil yang dibawanya, termasuk jumlah uang

yang harus diserahkan setiap hari, dan (3) supir bantu, selanjutnya disebut (*passere*), yakni mereka yang tidak mempunyai mobil tetap dan hanya bergantung pada supir penyewa, yang bersangkutan tidak berinteraksi dengan pemilik mobil, bahkan mungkin tidak saling kenal. Di samping itu, pekerja sebagai supir pete-pete berhubungan dengan masyarakat umum selaku pengguna, maka interaksi yang terjadi bukan hanya interaksi sesama supir pete-pete, tetapi juga dengan masyarakat umum.

Berbagai bentuk interaksi yang terjadi baik sesama supir pete-pete maupun terhadap masyarakat umum dapat diuraikan berdasarkan informasi dari beberapa supir pete-pete, dan pengamatan yang dilakukan, sebagai berikut:

#### **Interaksi Antara Sesama Supir Pete-Pete**

a) **Kerja sama** Beberapa sosiolog berpendapat bahwa kerjasama merupakan proses utama dalam sebuah interaksi, yang menggambarkan sebahagian besar bentuk interaksi sosial atas dasar bahwa segala bentuk interaksi dapat dikembalikan kepada kerjasama. Secara umum kerja sama dimaksudkan sebagai suatu usaha bersama-sama antara orang perorangan atau kelompok manusia untuk mencapai suatu atau beberapa tujuan bersama. Charles H. Cooley, kerjasama timbul apabila orang menyadari bahwa mereka mempunyai

kepentingan-kepentingan yang sama dan pada saat bersamaan mempunyai cukup pengetahuan dan pengendalian terhadap diri sendiri untuk memenuhi kepentingan - kepentingan tersebut, kesadaran akan adanya kepentingan- kepentingan yang sama dan adanya organisasi merupakan fakta yang penting dalam kerja sama yang berguna, (Soekanto.2005:75) Berdasarkan informasi yang diperoleh dari beberapa supir, mereka mengatakan bahwa, kerja sama yang terjadi antara sesama supir pete-pete sangat terbatas, kerja sama terjadi hanya pada koleganya saja. Bentuk kerja sama yang sering dilakukan hanya dalam bidang perawatan dan pemilikan mobil (paling tidak informasi tentang cara perbaikan dan perawatan, menurut pengalamannya). Selanjutnya dikatakan, kerja sama yang dilakukannya di dorong oleh rasa ingin membantu, dengan harapan ketika pada suatu saat ketika ia berada pada situasi yang sama ia juga dapat menerima bantuan dari orang lain. Pada umumnya mereka mempunyai solidaritas yang tinggi dikalangan koleganya. Ketika ada diantara mereka mendapat kesulitan maka yang lain turut membantunya, dan ini berlangsung terus-menerus. Kenyataannya tidak sedikit diantara mereka tidak saling kenal - mengenal, apalagi kalau jalur trayeknya berbeda. Jalur trayek pete-pete di Makassar, terdiri dari (1) Cenderawasih-Sentral, (2)

Minasa Upa-Sentral, (3) Perumnas UNM-Sentral, (4) Daya-Sentral, (5) BTP-Sentral, (6) STIKI-Sentral, (8) Antang-Sentral, (9), Tallo-Sentral, dan berbagai trayek yang menuju ke kampus UNHAS.

**b) Persaingan** Persaingan diartikan sebagai suatu proses sosial dimana individu atau kelompok-kelompok manusia yang bersaing, mencari keuntungan melalui bidang-bidang kehidupan yang pada suatu masa tertentu menjadi pusat perhatian (baik perorangan maupun kelompok) dengan jalan menarik perhatian publik atau dengan mempertajam prasangka yang telah ada, tanpa mempergunakan ancaman atau kekerasan. Interaksi dalam bentuk persaingan banyak terjadi pada sesama supir *pete-pete*, seperti persaingan mendapatkan penumpang, berlomba mendapatkan penumpang, saling mendahului, sering tidak memperhatikan pengguna jalan yang lain. Hal ini hampir setiap saat terjadi, apalagi ketika pengguna jasa *pete-pete* kurang (*sepi*). Interaksi dalam bentuk persaingan ini, menurutnya dilakukan, didorong oleh adanya keinginan untuk mendapatkan penumpang yang lebih banyak, untuk mencapai sewa mobil yang harus diserahkan kepada pemilik mobil pada sore hari. Besarnya storan, bervariasi antara Rp 50.000,00 sampai Rp 100.000,00 setiap hari. Besaran storan tergantung dari kondisi mobilnya, bahan bakar ditanggung

supir. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terjadinya persaingan dikalangan supir sebageian besar didorong oleh motif pendapatan. Terlehihlagi bagai mereka yang mempunyai storan tinggi.

## **2). Interaksi Antara Pemilik dan Supir Pete-Pete**

Interaksi antara pemilik dengan supir *pete-pete* pada umumnya dimulai dengan adanya kesepakatan terhadap beberapa hal, seperti; jumlah storan setiap hari, jam kerja (waktu operasi). Menurut pengakuan beberapa supir, kesepakatan yang dibuat merupakan ikatan antara pemilik dan supir. Fakta menunjukkan, bahwa sebahagian diantara pemilik tidak mau bergeser dari kesepakatan yang telah dibuat, misalnya storan harus cukup, dan harus tepat waktu. Bila hal ini dilanggar oleh supir, maka mereka harus menambah storan atau terancam kehilangan pekerjaan. Namun tidak sedikit yang pemilik mobil dapat memahami keadaan seperti ini, sampai batas-batas yang wajar. Ketat tidaknya penggunaan aturan tersebut sangat bergantung pada keadaan mobilnya. Jika keadaan mobilnya masih baru, pemeberlakukan aturan sangat ketat, dan keadaan ini menempatkan pemilik mobil lebih kuat dari pada sopir, akan tetapi jika terjadi keadaan sebaliknya maka aturan tersebut sangat longggar, dan supir berada dalam posisi yang kuat disbanding dengan

pemilik mobil, memungkinkan supir tidak pulang tepat waktu dan mungkin storannya kurang dari yang sepekati. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa interaksi antara supir pete-pete dengan pemilik mobil terjadi secara timbal balik dan saling menguntungkan. Penyimpanan dari aturan yang mereka sepakati dapat dibicarakan bersama untuk mencari jalan yang terbaik sehingga keduanya tidak ada yang dirugikan.

#### **Interaksi Antara Supir dengan Supir Bantu (*passere*)**

Interaksi yang terjadi antara supir dengan *passere*, seperti halnya dengan interaksi antara pemilik dengan supir, hanya saja jumlah uang yang harus diserahkan supir pembantu kepada supir, pada umumnya dihitung berdasarkan berapa kali pulang pergi (*res*) sesuai trayeknya.

#### **Interaksi Antara Supir Pete-Pete dengan Pengguna Jasanya**

Supir pete-pete adalah penjual jasa, sedangkan masyarakat adalah pengguna jasa, dengan demikian interaksi yang terjadi adalah interaksi timbal balik, kedua belah pihak saling membutuhkan, oleh karena itu seyogyanya kedua belah pihak memperoleh kepuasan. Interaksi yang terjadi hanya sebatas, penumpang membayar dan supir menerima sesuai dengan tarif yang ditetapkan pemerintah. Dari dua sub

bahasan tersebut di atas (aktivitas dan interaksi), dapat disimpulkan bahwa, aktivitas dan interaksi yang dilakukan supir pete-pete, sebahagian besar didorong oleh motif ekonomi. Untuk itu mereka mempunyai perhitungan tersendiri dalam memilih aktivitas dan interaksi yang akan dilakukannya, biaya apa yang ia harus keluarkan dan hadiah apa yang akan diterimanya. Dan bila mana ia merasa menguntungkan, maka perbuatan itu akan diluarganya, pada keadaan yang sama,

#### **Perilaku Supir Pete-Pete Kota Makassar**

Perilaku seseorang dapat dilihat dan dipelajari dari aktivitas atau tindakan yang dilakukannya. Manusia sebagai individu dalam bertindak seringkali tidak sesuai dengan norma-norma, aturan, atau kebiasaan yang berlangsung di masyarakat. Oleh karena itu tindakan seperti itu dapat menimbulkan masalah dalam masyarakat. Yang menjadi pertanyaan mengapa mereka melakukan tindakan menyimpang. Narwoko, (2004: 90), teori Anomie berasumsi bahwa penyimpangan adalah akibat dari adanya berbagai ketegangan dalam suatu struktur sosial sehingga ada individu yang mengalami ketekanan dan akhirnya menyimpang. Berdasarkan pengamatan di berbagai tempat yang ada di Makassar, terlihat bahwa, sebahagian diantara mereka tidak mengindahkan aturan lalu lintas; Menaikkan dan menurunkan

penumpang di sembarang tempat, berhenti secara tiba-tiba, mengambil jalur lain, tidak mengindahkan pengguna jalan yang lain. Berdasar dari perilaku menyimpang tersebut, di coba untuk menanyakannya kepada supir pete-pete, informasinya sebagai berikut: Basri mengakui bahwa hal tersebut sering ia lakukan, karena; penumpang ada disitu, penumpang sering meminta berhenti mendadak. Ketika di tanya bagaimana kalau ada petugas, jawabnya biasa pak (maksudnya diatur saja), kalau tidak seperti itu, sulit memenuhi storan (sewa mobil). Lasabara, dikatakan saya senantiasa menghindari hal-hal menyimpang itu. Dan jika ada penumpang yang meminta untuk berhenti pada tempat yang di larang saya menyampaikan bahwa ada larangan, diakui bahwa penumpang yang demikian sering berkata supir penakut. Menurutnya suatu saat saya tidak sengaja melanggar, tiba-tiba datang petugas dan meminta; STNK dan SIM, dan memberi surat tilang dan akan disidang satu minggu kedepan, lebih celaknya lagi, pemilik mobil memecat saya. Dari situlah saya belajar, dan berusaha tidak melakukan lagi karena itu sangat merugikan. Pengakuan ini senada dengan pengakuan Dg Sila, bahwa ia juga berusaha menghindari dari hal-hal yang di luar aturan. Berbagai pengalaman pahit yang telah dilakukannya sebagai supir. Hal tersebut dapat dipercaya, karena

pekerjaannya sebagai supir pete-pete telah dijalankannya selama kurang lebih 20 tahun. Walau ia melihat bahwa yang seharusnya dipersalahkan bukanlah supir pete-pete, akan tetapi petugas, yang mana menurutnya sering berada ditempat itu tetapi tidak mengarahkan penumpang untuk berpindah pada tempat yang tidak ada tanda stopnya.

Berdasarkan penjelasan mereka (supir pete-pete), terlihat terdapat perilaku yang berbeda diantara para supir, akan tetapi, apa yang mereka lakukan sangat bergantung pada pengalamannya, yang menurutnya menguntungkan, sehingga mereka mengulangnya, setiap punya kesempatan seperti itu. Basri misalnya, sering melakukan perilaku menyimpang karena, menurutnya hal itu biasa, dan dengan begitu lebih mudah mendapatkan penumpang. Sedangkan Lasabara, tidak ingin melakukan perilaku menyimpang karena takut ditilang.

**KESIMPULAN** 1) Terdapat dua konsep yang dijadikan pedoman untuk mengungkap perukatan sosial yang terdi pada supir pete-pete di Makassar: a) ktivitas, sebagai perilaku yang digambarkan secara konkrit. Para supir pete-pete di Makassar pada umumnya memulia kegiatannya pada pagi hari sampai sore hari. Dalam sehari mereka menjalangkan rutinistasnya dengan hanya beristirahat pada siang hari

untuk makan siang. B). interaksi, sebagai kegiatan yang mendorong atau di dorong oleh kegiatan lain. 2) interaksi antara sesama. (a) Kerjasama yang terjadi diantara sesama sangat lah terbatas, diantara mereka bahkan tidak saling mengenal antara satu dengan yang lainnya. Mereka hanya menjalin hubungan yang akrab dalam kelompok-kelompok tertentu. Kelompok itu dalam bentuk informal ditempat pangkalan (tempat-tempat) mereka beristirahat. Namun sebagian besar diantaranya tidak mempunyai kelompok semacam itu. (b) Persaingan, Interaksi dalam bentuk persaingan banyak terjadi pada sesama supir pete-pete, seperti persaingan mendapatkan penumpang, berlomba mendapatkan penumpang, saling mendahului, sering tidak memperhatikan pengguna jalan yang lain, mereka melakukannya dengan motif menggrjar storan. 3) interaksi antara pemiki dan supir pete-pete. Terdapat kesepakatan informal antara pemilik mobil dan supir, diantaranya tentang besarnya storan dan waktu pengambilan dan pengembalian mobil dari

dan ke pemiliknya. Dalam posisi ini sopir sebagai penyewa saja. 4). interaksi antara supir dengan supirbantu, kondisi ini mereka juga membuat kesepakatan diantara mereka. Supir bantu ini sifatnya tidak tetap dan dia kanya bertanggungjawab pada supir yang menyerahkan mobil sewaanannya. Mereka tidak dikenal oleh pemilik mobil.

#### Daftar Pustaka

- Abdulsani, 1999, *Sosiologi (Skeptimatika, Teori dan Tarapan)*, Bumi Aksara, Jakarta
- Campbell Tom, 1994, *Tujuh Teori Sosial, Sketsa, Penidari, Perbandingan*, Yogyakarta, Kanisius
- Cuser Lewios, 1966 *The Fungtion of Social conflict*, New York, The Free Press
- Hartono, P.B, 1990. *Sosiologi Sistem*, Kanisius, Yogyakarta
- Ritzer George – Douglas. Goodman, 2005, *Teori Sosiologi Modern*, Pranada Media, Jakarta
- Poloma M. Margaret, 2004, *Sosiologi Kontemporer*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada
- Veeger. K.J, 1986, *Realitas Sosial, refleksi Fulsafat sosial atas hubungan Individu-individu Masyarakat dalam Cakrawala Sejarah Sosiologi*, Jakarta, PT. Gramedia
- Susanto, P.S.S, 1985, *Pengantar Sosiologi dan Perubahan Sosial*, Binacipta Bandung

## PEDOMAN PENULISAN NASKAH

1. *Jurnal Ilmiah BACA* Insya Allah terbit 4 (empat) kali dalam setahun, yaitu: Januari-Maret; April-Juni; Juli-September; Oktober-Desember.
2. Jurnal ini menerima tulisan/ artikel setelah melalui penelaahan (*review*) oleh suatu badan penelaahan (*review*) yang ditetapkan oleh Dewan Redaksi Jurnal Ilmiah BACA.
3. Penentuan kelayakan penerimaan atau penolakan substansi tulisan/artikel, persetujuan, dan tanggal pemuatan tulisan/artikel tersebut ditentukan oleh Dewan Redaksi.
4. Tulisan/artikel akan dimuat setelah diperbaiki baik teknis maupun substansi berdasarkan komentar dan catatan dari badan penelaahan (*reviewer*).
5. Naskah harus merupakan tulisan ilmiah dalam bidang ilmu-ilmu sosial, atau yang berkaitan dengan bidang ilmu-ilmu sosial, yang bersumber pada suatu hasil penelitian mandiri, suatu skripsi, thesis atau disertasi, atau deskripsi dari suatu pemikiran ilmiah atau suatu ulasan analitis atas hasil suatu atau beberapa penelitian yang pernah dilakukan oleh pakar lain.
6. Naskah harus orisinal dan belum pernah diterbitkan dalam publikasi apapun, tulisan/artikel ditulis khusus untuk Jurnal Ilmiah BACA, bukan suatu tulisan yang pernah atau akan diajukan untuk dibicarakan dalam forum lain seperti makalah seminar, temu ilmiah, kuliah, atau artikel yang pernah diajukan untuk jurnal/majalah ilmiah lain. Hak cipta tulisan dengan sendirinya menjadi milik Jurnal.
7. Naskah dapat dituliskan dalam bahasa Indonesia (dengan Abstrak dalam bahasa Inggris) atau keseluruhan bagian artikel ditulis dalam bahasa Inggris dengan tatanan bahasa yang baik.
8. Tulisan dikirimkan dalam bentuk kopilunak (*softcopy*) pada CD dan 1 eksemplar hasil *print out* di atas kertas ukuran A4, dengan disertakan *Curriculum Vitae* (CV) penulis. Tulisan diketik dengan program *Microsoft Word*, jenis huruf *Times New Roman*, ukuran 12pt, diketik dengan jarak spasi 2 (dua), ukuran kertas A4 sebanyak 10-15 halaman (termasuk Daftar Pustaka). Tulisan yang dikirim ke redaksi harus sudah sesuai dengan gaya selingkung atau teknis penulisan dalam jurnal ini, sebagai berikut: