

Kontestasi Antara Angkutan *Pete-Pete* Dengan Angkutan Gojek dan Grab di Kota Makassar

Wahyudin¹, Muhammad Syukur², Supriadi Torro³

¹ Pendidikan Sosiologi, Universitas Negeri Makassar, Indonesia
Email: wahyudiniskandar27@gmail.com

² Pendidikan Sosiologi, Universitas Negeri Makassar, Indonesia
Email: syukurmuhammad10@gmail.com

³ Pendidikan Sosiologi, Universitas Negeri Makassar, Indonesia
Email: supriaditorro@unm.ac.id

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: (i) sistem kerja Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab, (ii) pola kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab, dan (iii) konsekuensi sosial dari kontestasi terhadap kelangsungan operasi Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab. Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Informan ditentukan secara *purposive sampling* dan berjumlah 12 orang, yang terdiri dari Kepala Seksi Transportasi Publik Dinas Perhubungan Kota Makassar, Ketua Organda *Pete-pete*, pengemudi Angkutan *Pete-pete*, dan pengemudi Angkutan Gojek dan Grab. Teknik pengumpulan data yaitu dengan wawancara mendalam. Teknik analisis data melalui berbagai tahapan yaitu reduksi data, penyajian dan penarikan kesimpulan, sedangkan tehnik keabsahan data menggunakan triangulasi sumber. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: (i) Sistem kerja Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab berjalan sesuai dengan aturan-aturan dan sesuai aplikasi, bekerja sesuai dengan jam beroperasi dan jam beroperasi yang fleksibel, serta bekerja tanpa bonus sesuai kinerja dan bekerja dengan bonus karena beragamnya layanan yang ditawarkan dalam aplikasi, (ii) pola kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab membentuk pola saling menghilangkan yaitu pola *Zero sum Game* yang dominan dan pola Koeksistensi, dan (iii) konsekuensi sosial dari kontestasi terhadap kelangsungan operasi Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab adalah dampak sosial yaitu konflik laten dan konflik manifest, dan dampak ekonomi yaitu tumbuhnya ekonomi baru serta menurunnya pendapatan Angkutan *Pete-pete*.

Kata Kunci: Kontestasi, Angkutan *Pete-pete*, Angkutan Gojek/Grab

Abstract. The study aims to discover: (i) the transportation system of *Pete-Pete*, *Gojek*, and *Grab* transportation, (ii) the contestation pattern between *Pete-Pete*, *Gojek*, and *Grab* transportation, and (iii) the social consequences of contestation on the continuity of the transportation operations of *Pete-Pete*, *Gojek*, and *Grab* Transportation. The type of this research is qualitative research with a descriptive approach. The informants were determined by employing purposive sampling and obtained 12 people, consisting of the Head of the Public Transportation Section of the Makassar City Transportation Service, the Head of the *Pete-Pete Organda*, *Pete-Pete* Transportation drivers, *Gojek*, and *Grab* transportation drivers. The data collection technique employed in-depth interviews. The data analysis technique employed various stages, namely data reduction, data presentation, and conclusion drawing, while the data validity technique used source triangulation. The results of the study indicate that: (i) the transportation systems of *Pete-Pete*, *Gojek*, and *Grab* transportation run according to the rules and based on application, work according to operating hours and flexible operating hours, and work without bonuses according to performance, and work with bonuses due to the variety of services

offered in the application, (ii) the pattern of contestation between *Pete-pete*, *Gojek*, and *Grab* Transportation formed a mutually exclusive pattern, namely the dominant Zero-sum Game pattern and the coexistence pattern, and (iii) the social consequence of contestation on the continuity of transportation operations of *Pete-Pete*, *Gojek*, and *Grab* transportation is the social impact, namely latent conflict and manifest conflict, whereas the economic impact is the growth of a new economy and the decline of *Pete-Pete* transportation income.

Keywords: Contest, Pete-Pete Transportation, Gojek/Grab Transportation



Ini adalah artikel dengan akses terbuka dibawah licensi CC BY-NC-4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan penunjang aktivitas sosial sebagai alternatif dalam melakukan berbagai macam kegiatan. Angkutan Kota memberi solusi alternatif transportasi ditengah padatnya kendaraan karena dapat memuat cukup banyak penumpang dan menekan jumlah pemakaian kendaraan pribadi. Selain itu Angkutan Kota dapat membuat interaksi dan komunikasi antara penumpang terbangun. Azis dan Asrul (2014:2) mengatakan bahwa, sistem transportasi dibangun dengan maksud dan harapan menunjang terciptanya Angkutan penumpang serta barang sehingga tercapai secara total dalam ruang serta waktu yang ditentukan dengan pertimbangan aspek kenyamanan, keamanan, kelancaran, serta menghemat waktu dan biaya.

Aktivitas sosial akan semakin mudah dan kompleks serta melahirkan suatu perilaku-perilaku baru atau kebiasaan baru dalam suatu proses sosial. Transportasi *Online* ini sangat mempengaruhi Angkutan umum Kota di Makassar, mereka tidak hanya menawarkan transportasinya saja tetapi menawarkan jasa-jasa pengantaran barang, makanan, minuman, dan lain-lain. Munculnya Angkutan *Online* bisa jadi berakibat merugikan sopir Angkutan Konvensional serta melanggar ketentuan hukum, sehingga banyak sopir Angkutan Konvensional menggelar aksi demonstrasi terkait kebijakan Angkutan *Online*. Kontestasi yang berujung pada konflik seringkali terjadi karena adanya komunikasi yang buruk, dan adanya tujuan-tujuan tertentu oleh anggota kelompok yang mendorong terjadinya pertentangan.

Alexandri (2019:183) bahwa ada dimensi dan indikator yang harus ditawarkan baik oleh Angkutan *Pete-pete* maupun Angkutan

Online yaitu: 1) dimensi keamanan, indikator keselamatan perjalanan, keamanan dari kriminalitas, 2) dimensi kenyamanan, indikator kenyamanan tempat duduk, kenyamanan dalam ruang kendaraan, 3) dimensi kinerja dan kehandalan, indikator kinerja mesin, waktu tunggu, waktu perjalanan, ketaatan terhadap peraturan, 4) dimensi Kru, indikator kerapuhan penampilan sopir, kesopanan sopir, 5) dimensi kondisi kendaraan dan fasilitasnya, indikator kebersihan, tampilan fasilitas dan peralatan kendaraan.

kontestasi atau persaingan merupakan salah satu bentuk proses sosial yaitu interaksi sosial disosiatif yang merupakan pola relasi sosial secara dinamis terbangun untuk mewujudkan suatu hubungan ataupun kerjasama, dan persaingan, bahkan suatu konflik. Berkembangnya Angkutan *Online* hingga saat ini sangat dipengaruhi oleh kinerjanya, seperti yang dikemukakan oleh Agus (2016:135), dalam batasannya pada Angkutan *Online* bahwa pembagian kerja Angkutan *Online* diantaranya: rekrutmen atau seleksi, Sistem pembayaran (Gaji atau Tarif), target kerja, umpan balik, aturan kerja.

Pola kontestasi sebagai mana telah dijelaskan dalam konsep kontestasi di atas bahwa, secara umum pola yang terbentuk dari konstruksi ilmiah dan sangat kompleks merupakan pola yang terbentuk dalam bidang kontestasi apapun. Ada tiga pola yang nampak dalam sebuah kontestasi yaitu pola *Zero sum Game*, Hibridisasi, dan Koeksistensi. Ketiga pola di atas akan menggambarkan bagaimana pola kontestasi yang terbentuk dari kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan *Online*, apakah keduanya akan masuk dalam kategori pola *Zero sum Game*, pola Hibridisasi, atau pola Koeksistensi. Pola tersebut akan

sangat berpengaruh bagi keberlangsungan operasi kedua moda transportasi.

Teori Genesis Arena Sastra atau teori Arena Produksi Kultural yang dibangun oleh Pierre Boudieu pada prinsipnya merupakan formula lanjutan dari pemikirannya mengenai “praktik” yang dirancang untuk menganalisis dan memahami proses terbangunnya struktur sosial yang berdasarkan unsur-unsur tertentu yang ada dalam ruang sosial (Karnanta, 2013:4). Teori Bourdieu menjelaskan bahwa pergulatan atau persaingan agen merupakan suatu proses sosial yang mana seluruh modal disalurkan dengan cara-cara tertentu demi memenangkan atau meraih sesuatu yang menjadi taruhan dalam ruang arena tersebut.

Konsep kontestasi dan arena mempunyai keterkaitan yang sangat kuat, karena suatu kontestasi terjadi ataupun terbetuk dalam suatu ruang atau arena di mana para actor berada dan kemudian saling berkompetisi untuk memperoleh suatu bentuk pengakuan ataupun posisi tertentu sebagai tujuan yang akan dicapai. Konsep kontestasi dan arena mempunyai keterkaitan yang sangat kuat, karena suatu kontestasi terjadi ataupun terbetuk dalam suatu ruang atau arena di mana para actor berada dan kemudian saling berkompetisi untuk memperoleh suatu bentuk pengakuan ataupun posisi tertentu sebagai tujuan yang akan dicapai.

METODE

Pada penelitian ini digunakan pendekatan kualitatif, karena pendekatan kualitatif memiliki prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek atau obyek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana mestinya. Sasaran dalam penelitian adalah Sopir Angkutan *Pete-pete* beserta Dinas Perhubungan Kota Makassar sebagai pusat data dari Angkutan *Pete-pete* dan Driver Angkutan *Online* yang di antaranya Gojek dan Grab yang diharapkan dapat memberikan informasi untuk data yang dibutuhkan. penentuan informan menggunakan teknik *Purposive Sampling*. Teknik ini dipakai ketika anggota sampel terpilih secara khusus berdasarkan tujuan penelitiannya. Kelebihan penggunaan teknik ini ialah murah, cepat, dan mudah, serta sejalan dan searah dengan tujuan penelitiannya.

Pada penelitian ini, yang menjadi sumber data baik itu data primer ataupun data sekunder. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan 3 prosedur, yakni observasi, wawancara dan dokumentasi. Adapun instrumen penelitian yaitu peneliti itu sendiri yang berperan dalam menentukan keseluruhan skenarionya. Sehingga akan lebih mudah menentukan arah dan tujuan penelitian yang akan dicapai. Untuk keabsahan data, peneliti menggunakan triangulasi sumber, dimana dalam triangulasi sumber dilakukan pengecekan kembali data yang telah diperoleh lewat sebagian sumber di luar dari populasi dan sampel angkutan yang telah ditetapkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sistem Kerja Angkutan *Pete-pete* Dengan Angkutan Gojek dan Grab di Kota Makassar

Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar dengan sasaran pengemudi Angkutan *Pete-pete* dan pengemudi Angkutan *Online* yaitu Gojek dan Grab serta Dinas Perhubungan sebagai penanggungjawab dan pengatur layanan Transportasi Publik di Jalan Mallengkeri Raya, Tamalate, Kec. Makassar. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif yang memberikan gambaran dan informasi mengenai Kontestasi Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab.

1. Sistem kerja Angkutan *Pete-pete*

a) Berdasarkan Aturan

Sistem kerja kedua moda Angkutan Umum ini pada dasarnya sama yaitu menunggu, menjemput, dan mengantar penumpang, hanya saja keduanya dibedakan dengan sistem kerja yang berdasarkan regulasi dan non-regulasi, waktu kerja yang terikat dan waktu kerja yang fleksibel, serta penghasilan yang terikat pada waktu kerja dan penghasilan yang lebih berdasarkan bonus target kerja. Sistem kerja angkutan *Pete-pete* diatur oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar, sedangkan Angkutan *Online* diatur langsung oleh Dinas Provinsi dengan sistem kerja dari aplikasi masing-masing.

Peneliti kemudian melakukan wawancara dengan Ibu R sebagai Kepala Seksi Transportasi Publik di Dinas Perhubungan Kota Makassar, berikut penyampaian beliau: “memang Angkutan *Pete-pete* kami yang tangani, sedangkan untuk Angkutan *Online* itu di provinsi. Dinas Perhubungan khususnya pada

Seksi Transportasi Publik ini menangani untuk perpanjangan izin trayek yang kemudian izin itu dikeluarkan oleh PTSP yang mana kita di sini sebagai tim teknis memeriksa kelengkapan berkas dan dokumen selanjutnya diserahkan kepada PTSP (Pelayanan Terpadu Satu Pintu)". (Wawancara: Senin 26 April 2021)

b) Bekerja Sesuai Waktu Beroperasi

Selain berdasarkan aturan-aturan, waktu beroperasi adalah bagian yang sangat penting dalam suatu sistem kerja Angkutan *Pete-pete*. Hasil yang diperoleh sangat bergantung pada jam kerja yang kita tempuh. Sama halnya dengan Angkutan *Pete-pete*, sistem kerjanya dapat kita lihat melalui pada jam berapa mereka mulai bekerja dan pada jam berapa mereka berhenti untuk beroperasi. Dikemukakan oleh Bapak D N (49 tahun) mengenai jam kerja Angkutan *Pete-pete* bahwa: "kami itu bekerja bawa *Pete-pete* dari pagi sekitaran jam 07.00 WITA lewat karena penumpang sudah mulai keluar rumah jalani aktivitasnya masing-masing. Kalau sudah sore, sudah ada yang pulang di rumahnya sekitaran jam 18.00 lewat karena sudah sepi penumpang yang mau naik *Pete-pete*. kalau kami lambat keluar biasa kurang juga kami dapat pemasukan, jadi kalau kami sehat-sehat harus keluar pagi setiap hari". (Wawancara, senin 19 April 2021)

c) Sistem Bekerja Tanpa Bonus

Penghasilan adalah bagian akhir dari sebuah sistem kerja. Penghasilan Angkutan *Pete-pete* yang diperoleh sesuai dengan jam kerjanya masih harus dihitung dengan biaya-biaya lain seperti bahan bakar dan perawatan-perawatan kendaraan. Dilakukan wawancara dengan Bapak Z A (51 tahun), sebagai Ketua Organda Angkutan *Pete-pete* di Kota Makassar, berikut penyampaian beliau: "Banyak *Pete-pete* yang telah dijual ke daerah-daerah, dalam hal ini sudah tidak beroperasi lagi di Kota Makassar, banyak juga yang telah di besi tuakan karena tidak bisa lagi digunakan jadi lebih baik ditimbang, banyak juga yang tersimpan begitu saja di bengkel karena tidak ada dana untuk memperbaikinya. Memang penghasilan *Pete-pete* sangat mempengaruhi kondisi *Pete-pete* sekarang. (Wawancara: Rabu 28 April 2021).

Secara umum sistem kerja Angkutan *Pete-pete* sangat bergantung pada kondisi pengemudi, akan tetapi tidak lepas dari poin-poin yang telah ditetapkan oleh Undang-undang dan Dinas Perhubungan seperti izin Trayek, memiliki Surat Izin Mengemudi, dan juga harus dalam keadaan sehat jasmani rohani. Sistem

kerja yang baik akan mampu menopang aktivitas agar bisa bertumbuh dan berkembang. Diperlukan perbaikan dan inovasi untuk menciptakan perkembangan sehingga tidak jalan ditempat dan begitu-begitu saja hanya menunggu akhir dari sistem kerja itu.

2. Sistem Kerja Angkutan Gojek dan Grab

Sistem kerja Angkutan *Online* ini tidak beda jauh dengan Angkutan Umum lainnya, yang menjadi pembeda adalah sistem kerja yang diatur tidak dengan regulasi seperti Angkutan *Pete-pete* melainkan diatur melalui aplikasi, jam kerja yang flerksibel, serta penghasilan lebih.

a) Diatur Melalui Aplikasi

Angkutan Gojek dan Grab sebagaimana telah dijelaskan bahwa Angkutan ini merupakan Angkutan umum yang berbasis *Online* dan diatur melalui aplikasi masing-masing seperti pemesanan layanan melalui aplikasi, menjemput penumpang, hingga mengantar penumpang sesuai dengan lokasi yang telah ditampilkan melalui aplikasi.

Peneliti kemudian melakukan wawancara dengan K M (32 tahun), salah seorang pengemudi Gojek yang ternyata seorang Sarjana: "Saya jenuh dengan dunia kerja lain yang harus terikat dengan tempat kerja, di Gojek ini kita bisa dapat lebih penghasilan tergantung bagaimana pengemudi menggunakan waktunya untuk mengejar orderan. Sistem kerja Gojek juga sangat fleksibel, untuk bergabung kita harus menyiapkan beberapa berkas dan persyaratan seperti KTP, SKCK, surat kendaraan, harus memiliki SIM, dan kendaraan juga harus dalam kategori baru yaitu berusia 5 tahun terakhir. Tiap pagi kami keluar kadang jam 07.00 WITA kurang lebih, kadang lebih lambat dari itu dan langsung mengaktifkan aplikasi kami, menunggu orderan, menjemput orderan, dan mengantar orderan sesuai dengan titik tujuan". (Wawancara: Rabu 21 April 2021). Angkutan *Online* menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah dan transparan, layanan yang bermacam-macam, serta keamanan dan kenyamanan yang lebih terjamin pada konsumennya.

b) Waktu Beroperasi yang Fleksibel

Jam kerja yang dimiliki oleh Angkutan Gojek dan Grab cukup berbeda dengan Angkutan *Pete-pete*. pihak penyedia layanan aplikasi tidak menetapkan jam kerja bagi para pengemudi, melainkan para pengemudi bebas bekerja kapan pun mereka mau.

Dikemukakan oleh Bapak A J (42 tahun) bahwa: “saya keluar cari orderan itu tidak menentu, lokasinya pun tidak menentu. Kadang di sekitaran kampus, kadang di sekitaran kantor-kantor, kadang juga di sekitaran tempat perbelanjaan. Pokonya di mana saya lagi duduk-duduk lalu aktifkan aplikasi biasa langsung masuk pesanan lalu langsung jemput. Jadi jam kerja saya tidak menentu dan tempatnya juga tidak tentu. Hanya saja kalau kita mau dapat penghasilan lebih harus rajin-rajin keluar cari orderan”. (Wawancara, 21 April 2021)

Sistem kerja seperti ini merupakan *Flexible Working Time* adalah sistem kerja yang memberi lebih banyak kebebasan kepada karyawan dalam mengatur jam kerja mereka. Biasanya perusahaan yang memiliki sistem kerja fleksibel membebaskan tempat bekerja para karyawan sehingga mereka tidak perlu ke kantor setiap hari.

c) Sistem Bekerja Dengan Bonus

Penghasilan Angkutan Gojek dan Grab juga merupakan hasil akhir dari sistem kerjanya melalui aplikasi. Penghasilan mereka sangat bergantung pada rajin dan malasnya para pengemudi keluar untuk mencari orderan.

Salah satu hambatan Angkutan Gojek dan Grab saat bekerja adalah koneksi jaringan. Koneksi jaringan tidak pernah lepas dari telepon genggam pengemudi karena terdapat aplikasi yang memuat semua kegiatan kerja pengemudi karena para pengguna jasa Angkutan ini memesan melalui aplikasi itu. S (30 tahun) kembali mengatakan bahwa: “kami pengemudi sangat bergantung dengan jaringan, biasa tiba-tiba paket data kami habis, kadang juga jaringan kami tiba-tiba tidak stabil ketika mengantar pesanan. Itu membuat kami lambat mengantar pesanan juga menjemput pesanan. Tidak jarang pesanan itu di cancel oleh orangnya”. (Wawancara: Rabu 21 April 2021)

B. Pola Kontestasi Antara Angkutan *Pete-pete* Dengan Angkutan Gojek Dan Grab di Kota Makassar

Pola kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab menunjukkan bentuk atau model dari persaingan kedua moda angkutan. Pola-pola yang terkonstruksi secara ilmiah yang kemudian bisa berada pada bidang apa saja seperti pada kontestasi kedua angkutan ini. seperti konsep Arena yang dibangun oleh Pierre Bourdieu bagaimana sistem sosial itu bekerja. Peneliti kemudian mengelompokkan arena atau pada

ruang mana kontestasi ini berlangsung sehingga lebih mudah melihat pola-pola kontestasi yang terbentuk. Ruang kontestasi tersebut adalah tarif dan pelayanan, keamanan dan kenyamanan, serta pengemudi dan kondisi kendaraan kedua Angkutan.

a) Ruang Tarif dan Pelayanan

Peneliti kemudian melakukan wawancara dengan Bapak A (62 tahun) salah seorang pengemudi Go-Car berkaitan dengan ruang-ruang kontestasi, berikut penyampaian beliau: “saya kurang lebih sudah 3 tahun bergabung dengan Aplikasi Gojek, tarif yang berlaku terhadap penumpang itu telah ditentukan oleh aplikasi, kadang kalau jaraknya dekat Rp.8.000,- kadang bisa sampai Rp. 70.000,- dari Alauddin atau Pettrani ke Bandara. Pelayanan yang kami berikan itu kadang ada penumpang yang bawa banyak barang saya bantu dan diperbolehkan saja, padahal kita ini kan khusus angkutan penumpang, tapi demi kenyamanan penumpang kadang kita terpaksa membiarkannya dan membantunya”. (Wawancara: Rabu 21 April 2021)

Ruang tarif dan pelayanan merupakan ruang yang cukup diperhatikan dalam kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab karena kebutuhan-kebutuhan sosial yang sudah mulai berbeda-beda dan banyaknya pilihan-pilihan yang harus ditentukan masyarakat. Hadirnya Angkutan *Online* ini akan menekan pandangan konsumen akan tarif serta pelayanan Angkutan *Pete-pete* kurang baik dibandingkan dengan Angkutan Gojek dan Grab sehingga perlahan-lahan akan menekan peroperasian Angkutan *Pete-pete* semakin menurun.

b) Ruang Keamanan dan Kenyamanan

Adanya perbedaan-perbedaan ruang ini sangat mempengaruhi pola kontestasi, peneliti melakukan observasi dan melihat bahwa sasaran Angkutan Gojek dan Grab adalah masyarakat dengan Strata menengah ke atas, sedangkan Angkutan *Pete-pete* masyarakat menengah ke bawah serta tujuan-tujuan yang berbeda pula.

Peneliti selanjutnya melakukan wawancara dengan Bapak A J (42 tahun) salah seorang pengemudi GrabCar berkaitan dengan ruang kontestasi, bahwa: “data-data kami itu sudah terinput di kantor, mulai dari data-data kendaraan hingga data diri kami itu sudah terlihat jelas, karena persyaratan menjadi pengemudi itu seperti KTP, SIM, Surat Kendaraan, bahkan berkas SKCK itu sudah kami lampirkan. Informasi penumpang juga

sangat jelas di aplikasi ketika ada yang memesan, jadi tidak perlu khawatir mengenai kemanan, jika ada kejadian-kejadian yang tidak diinginkan maka akan terbaca dengan jelas dalam aplikasi mulai dari pengemudi, penumpang, hingga rute perjalanan. (Wawancara: Rabu 21 April 2021)

Berbeda dengan penyampaian Bapak I S (50 tahun) bahwa: “Kami itu narik *Pete-pete* hanya sampai sore saja, jarang kami narik sampai malam karena jam-jam segitu sudah sepi penumpang bahkan tidak ada lagi. Kebanyakan orang takut naik *Pete-pete* kalau sudah malam karena mungkin banyak kabar kemarin-kemarin kalau ada penumpang yang dirampok, dan diperkosa. Tapi itu bukan dari kami, ada beberapa teman yang pernah alami *Pete-petenya* dihadang lalu diminta semua barang-barangnya, uangnya, bahkan penumpang pun juga diperas barang berharganya”. (Wawancara: Senin 19 April 2021).

Kontestasi kuasa dan pengetahuan yang dimiliki oleh Aplikasi Gojek dan Grab beserta pengemudinya dapat mempengaruhi pengetahuan Angkutan *Pete-pete* bahkan membuat pengetahuan itu tersisihkan oleh pengetahuan baru yang lebih baik dari Angkutan Gojek dan Grab. Saling menghilangkan atau merugikan salah satu pihak adalah pola kontestasi dengan bentuk saling meniadakan, penghasilan yang diperoleh pengemudi Angkutan *Pete-pete* akan diambil alih seperduanya oleh Angkutan Gojek dan Grab, kenyamanan dan keamanan yang sebelumnya dimiliki oleh Angkutan *Pete-pete* kemudian diambil alih oleh Pengemudi Angkutan Gojek dan Grab dengan hadirnya layanan Gojek dan Grab sebagai inovasi baru dalam layanan transportasi, dan pengetahuan-pengetahuan lokal yang terkonstruksi dari kegiatan sehari-hari yang dimiliki oleh pengemudi Angkutan *Pete-pete* akan tersisihkan oleh pengetahuan modern yang dimiliki oleh Pengemudi Angkutan Gojek dan Grab.

c) Ruang Pengemudi dan Kondisi Kendaraan

Pengetahuan-pengetahuan yang dimiliki oleh kedua pengemudi Angkutan sangat mempengaruhi daya kerjanya seperti dalam sopan santun, kedisiplinan, dan pengetahuan akan kondisi kendaraannya serta perawatan kendaraannya.

Bapak R (46 tahun) mengatakan bahwa: “saya sebelumnya adalah sopir pribadi. Dulu kalau saya bawa mobil pribadi

itu hati-hati sekali, tapi semenjak bawa *Pete-pete* kadang sering buru-buru, bukan apanya karena kejar penumpang itu susah sekali, sudah kurang penumpang. Jadi buru-buru salip sana salip sini supaya cepat, kan bisa lagi cari penumpang, pergi bawa cukup penumpang, pulang juga bawa penumpang, selain itu kita terbayang-bayang setoran”. (Wawancara, 19 April 2021).

“Berbeda dengan pengemudi Gojek dan Grab yang cukup sopan terhadap penumpang dengan selalu mengajak cerita penumpang meskipun kadang penumpangnya tidak mau diajak bicara, selalu memberikan senyuman terhadap penumpang, dan cukup disiplin dalam berkendara. Tapi juga kadang ugal-ugalan saat ada pesanan makanan yang harus secepatnya mengantarkan pesanan itu. Pengemudi Angkutan Gojek dan Grab cukup memperhatikan kondisi kendaraannya seperti kebersihan kendaraannya, apalagi aturan penggunaan kendaraan oleh kedua Angkutan *Online* ini adalah minimal 5 tahun terakhir”. (Observasi Peneliti)

Pola kontestasi pengetahuan yang dimiliki oleh Pengemudi Angkutan *Pete-pete* dengan Pengemudi Angkutan Gojek dan Grab dalam arena kesopanan dan kondisi kendaraan menunjukkan pola kontestasi yang bersifat koeksistensi. Kondisi pengemudi dan kondisi kendaraan yang baik ataupun buruk yang dimiliki oleh Angkutan *Pete-pete* dan Angkutan Gojek dan Grab bersama-sama memberikan jasa pelayanan dan tidak mempengaruhi satu sama lain.

C. Konsekuensi Sosial Dari Kontestasi Tersebut Terhadap Kelangsungan Operasi Angkutan *Pete-pete* Dengan Angkutan Gojek dan Grab Di Kota Makassar

1. Dampak Sosial

a) Konflik Laten

Semenjak munculnya Angkutan *Online* di Kota Makassar menimbulkan banyak pandangan terhadap pengemudi Angkutan non-*Online* salah satunya Angkutan *Pete-pete*. Pengemudi Angkutan *Pete-pete* banyak beranggapan bahwa munculnya jasa Angkutan *Online* ini dapat mengambil alih pekerjaan mereka, seperti penumpang, dan penghasilan mereka sehari-hari.

Dikemukakan oleh Bapak R (46 tahun) Bahwa: “saya pribadi semenjak adanya Angkutan *Online* ini merasa bahwa lahan pekerjaan kami sepertinya mau diambil alih. Sampai saat ini kadang-kadang kalau lagi susah-susah, penghasilan menurun banyak, kurang penumpang, biasanya muncul lagi itu perasaan kalau ini gara-gara semakin banyaknya Angkutan *Online* saingi kita sopir *Pete-pete*”. (Wawancara, 19 April 2021)

Konflik seperti ini merupakan konflik tertutup, suatu keadaan yang didalamnya terdapat banyak persoalan, hingga saat ini banyak di antara sopir Angkutan *Pete-pete* menyembunyikan perasaan-perasaan bahwa mereka dirugikan karena adanya Angkutan *Online* di sisi-sisi mereka mencari penumpang. Konflik seperti ini perlu diangkat agar bisa ditangani. Timbulnya konflik laten ini karena sopir Angkutan *Pete-pete* walaupun melawan bagaimanapun Angkutan *Online* akan tetap berada di sel-sela mereka saat mencari nafkah, jadi mereka lebih memilih untuk diam dan menyimpan perasaan-perasaan itu.

b) **Konflik Manifest**

Konflik ini merupakan hal sebaliknya dari konflik laten, jika konflik laten adalah konflik yang tidak dinampakkan maka konflik manifest ini adalah konflik yang dengan sengaja dinampakkan dan sangat berpengaruh besar bagi masyarakat luas.

Bapak Z A (51 tahun) Ketua Organda *Pete-pete* memperjelas bahwa: “memang semenjak adanya Angkutan *Online* di Kota Makassar membuat Pengemudi Angkutan non-*Online* salah-satunya Angkutan *Pete-pete* merasa bahwa ladang penghasilan mereka di ambil, perasaan seperti ini dapat mengakibatkan adanya konflik atau gesekan antara dua pihak, namun diharapkan gesekan-gesekan ini tidak bersifat laten. Kalau berbicara masalah konflik itu sering terjadi, kami telah melakukan koordinasi perdebatan-perdebatan. (Wawancara, Rabu 28 April 2021). Setelah mencermati hasil wawancara, dapat dilihat bahwa kecenderungan konflik antara Angkutan non-*Online* salah satunya Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan *Online* yaitu Gojek dan Grab karena kurangnya interaksi antara pengemudi non-*Online* dengan Pengemudi *Online*, perasaan-perasaan tertekan oleh pihak-pihak tertentu.

c) **Dampak Ekonomi**

Dampak ekonomi dari kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab menyebabkan timbulnya

ketidakseimbangan penghasilan yang diperoleh oleh Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab, dimana dengan munculnya Angkutan *Online* akan mengakibatkan potensi penghasilan Angkutan *Pete-pete* semakin menurun sedangkan potensi Penghasilan Angkutan *Online* Gojek dan Grab akan meningkat.

(1) **Tercipta Kekuatan Ekonomi Baru**

Hadirnya Angkutan *Online* di Kota Makassar memberikan dampak positif dan negative di sector ekonomi, yaitu terciptanya kekuatan ekonomi baru. Hal ini dapat dilihat dengan besarnya jumlah sumbangan Gojek dan Grab terhadap perekonomian nasional.

(2) **Menurunnya Pendapatan Angkutan *Pete-pete***

Dampak negative dari kontestasi ini terhadap keberlangsungan operasi Angkutan *Pete-pete* adalah berkurangnya atau menurunnya pendapatan yang diperoleh pengemudi Angkutan *Pete-pete* dari hari-hari biasa sebelum adanya Angkutan *Online* serta terjadinya fenomena tersebut dapat mengakibatkan tergesernya status sosial Angkutan *Pete-pete* sebagai alternative angkutan umum masyarakat.

Pembahasan

A. Sistem Kerja Angkutan *Pete-pete* Dengan Angkutan Gojek dan Grab di Kota Makassar

Sistem kerja yang baik akan memberikan hasil yang baik pula dan sistem kerja yang kurang baik akan memberikan hasil yang kurang baik pula. Sistem kerja Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab yang baik dapat dilihat dari bagaimana kinerja manusianya dan kinerja mesinnya saling mendukung. Memang telah jelas bahwa peraturan kerja Angkutan Kota seperti *Pete-pete* telah diatur dalam peraturan Kementerian Perhubungan, akan tetapi kinerja manusia dan mesinnya sangat perlu diperhatikan.

Menurut Nurochim (2020:68) menerangkan bahwa Sosiologi telah mengkaji bagaimana suatu sistem kerja yang baik yaitu: “sosiologi memiliki perhatian mendalam pada organisasi dan tempat kerja sebagai isu utama dalam memahami masyarakat dan kehidupan sosial. Karl Marx, mengungkapkan bahwa cara kerja yang terorganisir merupakan fakta penting dalam kehidupan di semua masyarakat”.

Sistem kerja pada Angkutan *Pete-pete* menunjukkan bahwa mereka belum sepenuhnya

terorganisir serta kinerja manusia dan mesin yang tidak mampu ikut serta dalam pembagian kerja yang semakin meningkat. Berbeda dengan apa yang ditunjukkan oleh Angkutan Gojek dan Grab yang memiliki sistem organisasi yang cukup baik serta mampu ikut serta dalam pembagian kerja yang semakin meningkat.

Amaliah (2018:5) kembali menekankan bahwa: “dalam Sistem Transportasi Nasional diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Akan tetapi dalam undang-undang ini belum mengatur tentang transportasi yang berbasis *Online*. Pihak Angkutan Konvensional meminta pemerintah agar merevisi kembali undang-undang tersebut agar memasukkan regulasi mengenai aplikasi berbasis *Online*”.

Perbedaan sistem kerja Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab juga dikemukakan oleh Pribadiono (2016:134) bahwa: “persyaratan bagi transportasi non-*Online* seperti lembaga Kir, lembaga plat kuning menyediakan pool kendaraan untuk penyelenggara usaha taksi non-*Online* menjadi kendala ketika harus bersaing dengan jasa Angkutan *Online*. Sistem kerja Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab jelas berada pada Ruang sistem kerja yang berbeda, yaitu ruang tradisional dengan ruang maya atau pelaku usaha tradisional dengan pelaku usaha modern.

Sistem kerja yang baik menurut Mindhayani & Purnomo (2012:99) dalam tulisannya yaitu Perbaikan Sistem Kerja Untuk Meningkatkan Produktivitas Karyawan bahwa: “sistem kerja yang baik merupakan salah satu faktor penting dalam kemajuan sebuah perusahaan dan merupakan kunci utama keberhasilan dalam rangka meningkatkan produktivitas, meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, dan efisiensi perusahaan.

B. Pola Kontestasi Antara Angkutan *Pete-pete* Dengan Angkutan Gojek dan Grab di Kota Makassar

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh berkaitan dengan pola-pola kontestasi antara angkutan *Pete-pete* dengan angkutan Gojek dan Grab. Pola-pola yang terkonstruksi secara ilmiah yang kemudian bisa berada pada bidang apa saja seperti pada kontestasi kedua angkutan ini.

1. Kontestasi pada ruang tarif dan pelayanan

Penentuan tarif serta pelayanan suatu jasa angkutan umum seperti Angkutan *Pete-pete* dan Angkutan *Online* yaitu Gojek dan Grab merupakan suatu pembeda dari kedua Angkutan ini. Penentuan tarif serta pelayanan yang dimiliki oleh Angkutan Gojek dan Grab merupakan daya tariknya karena tarif yang diberikan cukup terjangkau dan transparan serta sesuai dengan pelayanan yang diberikan.

Amalia Anwar (2017:224) mengemukakan bahwa: “transportasi *Online* yang dalam hal ini adalah Grab dan Gojek menjadi alternative yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya yang mencakup kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, asuransi, ragam fitur, diskon dan promosi (selanjutnya disebut promo), dan lahan kerja baru/sampingan”. Sesuai dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa banyak pengemudi Angkutan *Pete-pete* yang mengeluh pendapatan mereka menurun semenjak adanya Angkutan Gojek dan Grab. Hasil penelitian terdahulu oleh Dian (2018: 68) berdasarkan hasil wawancaranya juga menunjukkan bahwa banyak pengemudi Angkutan Konvensional yang mengeluh pendapat mereka menurun drastis.

Pola kontestasi *Zero sum Game* yang terbentuk pada ruang tarif dan pelayanan merupakan suatu perhatian utama dalam kontestasi Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab, karena sebelum masyarakat menggunakan dan terlibat dalam penggunaan jasa Angkutan Umum hal utama yang dipertimbangkan adalah biaya dan pelayanannya.

2. Kontestasi pada ruang keamanan dan kenyamanan

Keamanan dan kenyamanan merupakan ruang kedua dalam kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab setelah ruang tarif dan pelayanan. Keamanan dan kenyamanan merupakan syarat yang harus dimiliki oleh setiap jasa Angkutan Umum, karena untuk apa masyarakat menggunakannya kalau itu tidak aman dan nyaman. Pribadiono (2016:137) berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan dalam suatu penyedia Angkutan umum menjelaskan bahwa: “fitur-fitur dalam aplikasi yang tersedia sehingga terciptanya

keamanan dan disiplin driver serta menyediakan asuransi kecelakaan walau dalam nilai terbatas”.

Keamanan dan kenyamanan berkaitan dengan Angkutan *Online* yaitu Gojek dan Grab sebagaimana telah didapatkan pada hasil penelitian bahwa fitur-fitur Angkutan *Online* melalui aplikasi yang dapat diakses melalui handphone sangat jelas menjamin keamanan driver dan penumpang. Kontestasi kuasa dan pengetahuan sangat mempengaruhi kontestasi Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab, seperti halnya kuasa dan pengetahuan atas penggunaan aplikasi serta handphone. Menurut Priyanto (2017:191) Foucault mengatakan bahwa: “kuasa menjalankan perannya melalui serangkaian aturan-aturan dan sistem-sistem tertentu sehingga membentuk rantai kekuasaan.

Pengetahuan modern yang dimiliki oleh pengemudi Gojek dan Grab yang terkonstruksi berdasarkan metode ilmiah yang sangat kompleks dapat membentuk pola Zero Sum Game terhadap pengetahuan local yang dimiliki oleh pengemudi Angkutan *Pete-pete* yang dikonstruksi berbasis pengalaman sehari-hari.

3. Kontestasi pada ruang pengemudi dan kondisi kendaraan

Ruang kontestasi selanjutnya adalah pengemudi, dalam hal ini adalah sopan-santun dan kedisiplinan, serta kondisi kendaraan. Angkutan *Pete-pete* serta Angkutan Gojek dan Grab harus memiliki dimensi ini sebagai suatu citra yang baik.

Asri (2014:66) berkaitan dengan Pengemudi Angkutan *Pete-pete* serta kondisi kendaraan mengemukakan bahwa: “situasi sosial *Pete-pete* tidak bermula pada kenyataan bahwa di atas *Pete-pete* lah hadir orang lain beserta konsekuensinya yakni interaksi sosial, melainkan beberapa saat sebelumnya, ketika calon penumpang melakukan *scanning* dan *screening* visual terhadap penampakan *Pete-pete* lalu memutuskan menaikinya atau tidak. Mobilitas yang dimaksud pada Angkutan *Pete-pete* adalah kondisi kendaraannya. Kondisi Angkutan *Pete-pete* yang minim perawatan serta perbaikan membuat mobilitas Angkutan *Pete-pete* menurun sehingga digeser oleh mobilitas Angkutan *Online* yang semakin menguasai jalan raya kota Makassar.

Pembeda selanjutnya yang membuat Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab cukup berbeda dalam lingkup kontestasi ini adalah pengemudinya, baik itu

dari segi sopan santun, kedisiplinan, serta keramahannya. Dimensi ini bersifat koeksistensi karena bersifat pribadi ataupun perindividu. Penguasaan ruang oleh Angkutan *Pete-pete* tidak setinggi penguasaan ruang oleh Angkutan Gojek dan Grab seperti pada ruang tarif dan pelayanan, ruang keamanan dan kenyamanan, serta ruang pengemudi dan kondisi kendaraannya sehingga terbentuk pola kontestasi yang lebih dominan yaitu *Zero sum Game* serta koeksistensi pada ruang-ruang yang telah ada sebelum kontestasi berlangsung seperti kondisi pengemudi dan kondisi kendaraan.

C. Konsekuensi Sosial Dari Kontestasi Tersebut Terhadap Kelangsungan Operasi Angkutan *Pete-pete* Dengan Angkutan Gojek dan Grab di Kota Makassar

Kontestasi sebagaimana Pierre Bourdieu kemukakan dalam konsep arenanya merupakan perjuangan-perjuangan agen/actor dalam mempertahankan sumber-sumber serta mendapatkan sumber yang lebih banyak dan modal-modal seperti modal ekonomi, modal budaya, modal sosial, dan modal-modal simbolik.

1. Dampak sosial (konflik Laten dan Manifest antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab)

Kemunculan Angkutan Berbasis *Online* di kota Makassar berjalan kurang baik karena adanya pihak-pihak yang merasa dirugikan seperti para pengemudi Angkutan *Pete-pete*. Konflik cukup terlihat pada awal beroperasinya Angkutan *Online* di kota Makassar Karena ditandai dengan aksi-aksi yang bisa merugikan. Kontestasi ini diharapkan mampu membentuk suatu persaingan yang sehat serta menjadi evaluasi untuk meningkatkan kinerja masing-masing sehingga mampu bersaing sebagaimana pada ruang-ruang yang telah dikemukakan pada hasil penelitian.

Dian (2018:62) selanjutnya mempertegas pendapatnya bahwa: “meskipun penelitian ini lebih fokus pada kendaraan jenis bermotor atau ojek, namun dampak keberadaan Angkutan Daring juga dirasakan oleh *Pete-pete* dan taksi konvensional, meskipun mereka telah membayar KIR, izin Train, dan berbagai syarat lainnya yang telah diatur oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, mereka bersatu untuk melakukan demonstrasi agar Angkutan Daring dilarang di Makassar atau

dibuatkan regulasi tertentu berupa perda agar jumlah kendaraan Daring dibatasi jumlahnya, memenuhi standar operasional prosedur, dan memiliki kelayakan untuk beroperasi di jalan raya”.

Hasil penelitian yang diperoleh bahwa pengemudi Angkutan *Pete-pete* selalu berprasangka bahwa lahan penghasilan mereka diambil alih oleh Angkutan *Online* yang apabila dibiarkan akan menjadi permasalahan yang dipendam dan akan menjadi konflik laten. Ketika pihak Angkutan *Pete-pete* dan pihak Angkutan Gojek dan Grab paham akan konsep kontestasi yang dikemukakan oleh Pierre Bourdieu, maka konsekuensi seperti konflik dapat dicegah, tapi karena kurangnya pemahaman pihak tertentu bisa menimbulkan konflik.

2. Dampak ekonomi

a) Terciptanya kekuatan ekonomi baru

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, munculnya Angkutan *Online* yaitu Gojek dan Grab tidak semata-mata membawa dampak negatif. Hasil penelitian menjelaskan bahwa Gojek dan Grab membawa lapangan kerja baru bagi masyarakat serta menyumbang cukup banyak terhadap ekonomi nasional. Dampak yang akan dibawa terhadap keberlangsungan operasi Gojek dan Grab tentu seperti yang dirasakan sekarang ini, walaupun banyak pro dan kontra akan tetapi hingga saat ini Gojek dan Grab telah menjadi kebutuhan masyarakat dalam pelayanan transportasi serta pelayanan-pelayanan kebutuhan lain seperti makanan, minuman, dll. Gojek dan Grab juga telah menjadi mitra pelayanan-pelayanan terpercaya bagi pemerintah, seperti dalam penanggulangan Covid-19.

b) Menurunnya pendapatan Angkutan *Pete-pete*

Sebagaimana dalam hasil penelitian yang diperoleh bahwa pola kontestasi yang nampak dalam persaingan antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab di Kota Makassar adalah pola *Zero sum Game*. Teori Habitus dan teori arena oleh Pierre Bourdieu dalam penelitian ini menjelaskan banyak hal mengenai kontestasi. Munculnya banyak dampak positif maupun negatif seperti dampak sosial dan dampak ekonomi yang terjadi pada Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab. Habitus Angkutan *Pete-pete* dalam arena kontestasi ini merasa bahwa diambil dan digeser oleh Angkutan *Online*

sehingga perasaan-perasaan prasangka akan mudah menyebabkan konflik.

Siregar (2016:82) mengemukakan konsep teori praktik Bourdieu tentang bagaimana Habitus, modal, serta Arena saling berkaitan satu sama lain, yaitu: “komposisi praktik sosial dari Bourdieu dapat dinyatakan dengan persamaan: (Habitus X Modal) + Ranah = Praktik. Rumus generative ini dapat dilihat dari peran aktor/agen dalam struktur dengan relasi antara habitus yang melibatkan modal dan ranah. Habitus merupakan hasil pembelajaran lewat pengasuhan, aktivitas bermain, dan pendidikan”.

SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari penelitian adalah: (1) Sistem kerja Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab berada di ruang yang berbeda yaitu ruang tradisional dan ruang maya. Sistem kerja Angkutan Gojek dan Grab diatur melalui aplikasi, waktu beroperasi yang fleksibel, serta penghasilan dengan bonus tambahan. Sedangkan Angkutan *Pete-pete* sistem kerjanya diatur melalui regulasi, bekerja sesuai waktu beroperasi, serta penghasilan yang terbatas. Dibandingkan dengan Angkutan *Pete-pete* yang sistem kerjanya telah diatur dalam Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan serta diatur melalui Dinas Perhubungan, tidak begitu membawa banyak perkembangan dan kemajuan, dapat dilihat dengan banyaknya kendaraan *Pete-pete* yang tampilan fisik kurang baik, fasilitas, serta banyak bagian kendaraan yang tidak pada standar keamanan; (2) Ruang kontestasi yang ada akan membentuk sebuah pola kontestasi. Ruang kontestasi yang telah dibagi pada hasil penelitian kontestasi antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab yaitu *pertama*, pada ruang tarif dan pelayanan, *kedua*, pada ruang keamanan dan kenyamanan, dan *ketiga*, ruang pengemudi dan kondisi kendaraan. Ruang tarif dan pelayanan serta ruang keamanan dan kenyamanan membentuk sebuah pola *Zero sum Game* yaitu pola yang saling meniadakan dalam kontestasi; (3) Konsekuensi sosial akibat kontestasi terhadap keberlangsungan operasi Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab yaitu dampak sosial (konflik laten dan manifest antara Angkutan *Pete-pete* dengan Angkutan Gojek dan Grab), ketidak senangan, menurunnya penghasilan Angkutan *Pete-pete*,

serta adanya prasangka-prasangka buruk terhadap Angkutan Gojek dan Grab merupakan penyebab masih seringnya terjadi gesekan antara kedua Angkutan ini. munculnya Angkutan Gojek dan Grab yang mengungguli ruang-ruang kontestasi akan mengakibatkan penghasilan Angkutan *Pete-pete* menurun cukup banyak, dan akan mengakibatkan status sosial Angkutan *Pete-pete* sebagai alternative angkutan umum masyarakat tergeser.

Saran dari penelitian adalah: (1) Bagi pengusaha maupun pengemudi Angkutan *Pete-pete* beserta Angkutan Gojek dan Grab. Diharapkan mampu memperhatikan kondisi kendaraannya sehingga keamanan dan kenyamanan di atas kendaraan juga ikut diperhatikan serta memberikan pelayanan yang baik bagi penumpang; (2) Bagi masyarakat agar kira menyesuaikan penggunaan Angkutan *Online* dengan Angkutan *Pete-pete* pada saat bepergian, gunanya untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi serta kendaraan Angkutan *Online* sehingga memperluas kondisi jalan dari kemacetan; (3) Bagi pemerintah agar melakukan penataan terhadap Angkutan *Pete-pete* beserta Angkutan Konvensional lainnya dan juga Angkutan *Online*, dan lebih memperketat payung hukum yang mengatur kedua Angkutan sehingga mampu mengurai gesekan-gesekan yang mungkin bisa terjadi kapan saja.

DAFTAR RUJUKAN

- Agus, Pribadiono. 2016. Transportasi *Online* vs Transportasi Tradisional Non-*Online* Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara *Online*. Fakultas Hukum Universitas Esa Unggul.
- Alexadri, Muhammad Benny & Nurullah Novel. 2019. Pengelolaan Angkutan Kota di Indonesia. *Jurnal Responsive*: Vol. 2, No. 4. 182-189. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Padjadjaran.
- Amalia Anwar, Ahsani. 2017. *Online* vs Konvensional, Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. *Etnosia: Jurnal Etnografi Indonesia* Volume 2 Edisi 2. Universitas Hasanuddin Makassar.
- Amaliah, Fitria. 2018. Kontestasi Taksi Konvensional Vs Taksi *Online* di Kota Makassar. Pendidikan IPS Program Pascasarjana Universitas Negeri Makassar. Makassar.
- Asri, Syamsul. 2014. *Pete-pete* dan Kualitas Ruang Publik Kota Makassar. *Jurnal Politik Profetik*. Vol. 4. No. 2.
- Azis, Rudi dan Asrul. 2014. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Difa Publisher.
- Dian. 2018. Rivalitas Angkutan Konvensional dan Angkutan Daring (Studi Terhadap Respon Pemerintah Mengatur Angkutan Daring di Kota Makassar Tahun 2017). Fakultas Ushuluddin, Filsafat & Politik Universitas Islam Negeri Makassar. Makassar.
- Karnanta, Kukuh Yudha. 2013. Paradigma Teori Produksi Kultural Sastra: Kajian Terhadap Pemikiran Pierre Bourdieu. *Jurnal Poetika*: Vol. 1, No. 1. Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga.
- Mindhayani, Iva & Purnomo, Hari. 2012. Perbaikan Sistem Kerja Untuk Meningkatkan Produktivitas Karyawan. *Jurnal PASTI*. VOL. 10. No. 1.
- Ngaisah Nurochim, S. & Nurochim, N. 2020. Sekolah: Kajian Teoritik Perspektif Sosiologi Organisasi. *Indonesian Journal Of Social Science Eduaction (IJSSE)*. Vol. 2. No.1.
- Priyanto, Joko. 2017. Wacana, Kuasa dan Agama Dalam Kontestasi Pilgub Jakarta Tinjauan Relasi Kuasa dan Pengetahuan Foucolt. *Thaqafiyat*. Vol. 18. No. 2.
- Siregar, Mangihut. 2016. Teori “Gado-gado” Pierre-Felix Bourdieu. *Jurnal Studi Kultural*. Vol. 1. No. 2.