



Plagiarism Checker X Originality Report

Similarity Found: 6%

Date: Tuesday, September 11, 2018

Statistics: 294 words Plagiarized / 4670 Total words

Remarks: Low Plagiarism Detected - Your Document needs Optional Improvement.

Edbl : Vol. U]lo. IV Oktobrr - Dceinbcr 20tl IS81{:1979-3073 Jurnal Baca nfbrlU Prrfnl lf*rd
nairrdryrr ilryrrrrf (silcK,[8fqctugnbfi"!,,*c&.tttd rW;i rAyAA K@en btcl Arrunrrnugl nDi r
trilO rtirlrH l' p:rt tmgrrryr Attrlr*AloNIrrf ErDrlrr erfa KomJfrd ltrclclnl It {r. Sar.. lbrir tatrlg
Xrryner Erdl PT. lhn Tout Ard Trlrdldr rltar.C.l l(rt{.fu Gcnfu Fotrr3lmr Mrrpntrf Sddar. lhr
lUgdrfr Xrdbr lll l(rbrbr Srtlubo Xar.lrr l(offr Abddtlrlo'rddr ArB lf.rrr AFIJ Lnr Fatubr lhr
Pclnl hr*rScfr lllOtqUGon ll" Mrl Jrfl Abrr*n Pclrnf Xrrlt lryur Prdr Xrrror g&Gr Adrlrhnl
S.tr Atrp tLrt.t ltun M.lnr Mrlrud ll Ar..rl K DcrolmrtD Po[t& lhr Rcfoned Mdrbtrrd PrHl] Jrlf
Brttrl Upryr Pcrhgtrnr KorD.trd D.r ttotlvd Bchl.r

M&hl TclrIt Prcrcrtrd *rre SD lrprr Tr4dh l(anrtm Brorbo4 Krbprtrc Gorr lLErbllbr
PcrDafiyur Pcnr fudlt htcr I Dlb. Mccrtdh Good Gorcrurcc Olhdr \$rl Tlcodorc Rcfornrd
Hmlnrl Mdrhl E-Gotrnrmr Zrrrddh Mrrtepe ArdHr Tcrfdep Srrbrtrrd Hrhr Ur&q -Urde.t
MGrck M.rry IOfrfD Dindb Xcltdprrr Scbl Elororl Komrltrr Srlr Pctc - FcS l(otr Mrlorlr Tturb
Trlir PUSAT KA.IIAI{ LEMBAGA PENELITIAN I'NTVERSIITAS PEPABRI MAKASSAR Ah.rt : Jh.

G. Belr Prdl No. 3t itrllrrrr I I I DINAMIKA KEHIDUPAN SOSTAL EKONOMI KOMUNITAS
SI,PIR PETE-PETE KOTA MAKASSAR Abstract This study aims to deletmhte tle social life
of pete-pete driver communilies in the city of Makassar- Data was allected through
sumeys and interviews of tlw pte-pete driver as informants dran'n porvosif sompling,
afier the data analysis of the obtained results, thal the drivers pete-Wte laa Makassar
doing activilies every day from morning till nighr.

They do the interaclions between em, even tlbugh tlyy are not acquainred with each
otlrr, unless tsrc sre certain groups that are rct formal. Interacting with the owrrs of
cars with some ageemenr ut binds both They finarce tlc needs offamilies fion the
income derivedfrom activities as a daily drtver (tenant). This causes them wl ofien

perform deviant behavior, especially in getting the passengers, and this is also usually tiger unlaaltTy 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 transformasi 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 Themrin Tehir Dosen Universitas Negeri 631 Thamrin Tahir 'Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Komunitas Supir Pete - Pete Kota Makassar " J t a n a il ri !n g at m yang k gitu 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 tuduhan negatif yang lainnya. Kehidupan sosial ekonomi komunitas supir pete-pete akan didekati dengan menggunakan teori pertukaran.

George Homans, mengajukan tiga konsep berbeda untuk menjelaskan perilaku 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 banyal pendapatan agak lumayard 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 memanas 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 8320 meter. Di Makassar Mall, 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 menarik lagi sampai menjelang magrib, demikianlah yang dilakukannya setiap hari, kecuali hari minggu, hari minggu digunakan untuk istirahat dan membenahi kekurangan mobilnya.

Safar, 40 tahun, anak 1 orang, juga pada jalur trayek yang sama ia bekerja sebagai supir pete-pete sejak tahun 1985, berbagai pekerjaan yang dikerjakannya sebelumnya seperti, bekerja sebagai petani sawah di Soppeng, petani cengkeh di Siwa, tukang jemur padi, dan berbagai pekerjaan lainnya. Pada tahun 1980 Muh. Safar 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 Flalik 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. Sebagai aktivitas yang dilakukannya sebagai supir pete-pete terungkap dalam penuturannya sebagai berikut Muh. Safar setelah melakukan pemeriksaan terhadap kesrapan kendaraannya baik fisik maupun perlengkapan lainnya" maka ia memulai 1633 Thamrin Tahir "Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Komunitas Supir Pete - Pete Kota Makassar * 1 t 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 (Qnssec), dan setelah beroperasi sebanyak dua res, sekitar jam 9'00 mobil bawanya diserahkan ke supir bantunya (Qtassere) 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 bersaudara. Pendidikan terakhir SMK Peternakan, pekerjaannya sebagai supir pete-pete dimulai sejak tahun 2003.

Pada tahun 1998 Basri ke Makassar tujuan utamanya adalah melanjutkan

pendidilannya. Untuk itu Basri masuk pada SMK Petemakan, 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 Petemakan, berbagai cara telah dilalokan untuk itu, diantaranya menggunakan pengurus, akan tetapi biaya yang dipatok sebagai uang pengurusan tidak dapat dipenuhinya. Olehnya itu niatnya untuk menjadi pegawai diunrungkan. 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 berprofesi 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 menggantikan 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 adalah Rp 1.000.000 per hari.

Oktober Desember 2011 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 dipertimbangkan. 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 storaru ia juga merasa ada kesenangan tersendiri untuk melayani anak sekolah. Di pihak anak sekolah juga merasa tidak perlu mencari tumpangan laiq karena ia merasa terjamin dengan kendaraan angkutan yang tetap dan tepat waktu. Narnun banyak diantara supir yang tidak mau melakukan hal scperti itu kalena menurutnya pembayaran anak sekolah pada umurnnya 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 tahunU seorang dudA mempunyai anak 2 orang, hrtempat tinggal di Pampang bersama dengan orang tuany4 dan adik-adiknya yang belum berkeluarga.

Kedua anaknya adalah perempuanaq 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 paCi sampai jam 12'00 kemudian b€ristirahat, dan melanjutkan kegiatannya pada jam 14,00 siang sampai jam 18'00 sore dan berjanji tidak akan menggunakan supir pembantu. Hal tersebut dijalankannya s€tiap hari kecuali hari minggu dan tanggsI merah.

Oleh karerunya sebelum mengikat perjanjian dengan pemilik mobil, syarat itulah yang menjadi tawarannya. Bila pemilik mobil tidak setuju dengan syarat tersebut mska ia mencari pemilik mobil lain. Menurutnya p€kerjaan supir pete-pete sangat bercsiko, keselamatan penumpang yang ada di mobil merupakan tanggung jawab zupir, sehingga supir butuh istirahat yang cukup, demikian juga mobil perlu prawatan yang baik.

Menurutsrya hampir ! 614 635 Thamrin Tahir 'Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Komunitas Supir Pete - Pete Kota Mak semua trayek pete-pete yang ada di Makassar telah dijalaninya" kecuali trayek kampus UNHAS, alasannyq pajaknya (stora) tinggi, berpindah dari trayek satu ke trayek yang lairq selanjutnya dikatakan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara hayek yang satu dengan yang lainnya bila dilihat dari; jumlah pendapatan yang diperolehny4 perilaku penumpang (pengguna jasa pete-pete), demikian juga pemilik pete-pete.

AMul Jalil, berumur 27 tahunq anak ke 3 dari 7 bersaudara, berpendidikan SMP, beristri satu, belum punya anak, bertempat tinggal di Maccini, status rumah yang ditempati rumah sewa. Menurutny 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 hi, maka jadilah ia sebagai pembano tukang.

Pekerjaan ini ia tekuninya bertahun-tahun, pekerjaan s€bagai tukang batu mengalami pasang surut, kita b€kerja apabila ada yang panggil, dan sebaliknya bila bangunan sudah selesai kita sering menganggur. Tidak tahan dengan pekerjaan sebagai nrkang bah1 ia lalu mencoba ikut s€baksi 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 srryir (kenet), dari sini ia belajar menjadi sup'u, selaqiutrya setelah mahir dan merasa dapat berdiri sendiri, maka selanjukrya 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 ters€but, dapat dilihat rcrjadinya pertukaran sosial, dimana antara supir pete-pete dan para penumpang saling memberi hadiah dan biaya, dan masing-masing m€rasa memperoleh sesuatu. Aktivitasnya setiap hari berdasarkan pengalamannya masing- r | 636 Jurnal Baca Vol IV NO. IV Oktober Desember 2011 masing. Pada jam-jam berapa mereka beroperasi dan pada jam berapa ia harus b€istirahat.

Pemilihan waktu operasi disertai perhitungan, biaya dan hasil yang akan diterimanya, se.ara ekonomi lebih tegas dikatakan sejumlah uang yang diteima atas pengeluaran sejumlah biaya. Salah satu proposisi Homans menyatakan; Untuk semua tindakan yang dilakukan s€seorang, semakin sering tindakan khusus seseorang diberi hadiah, semakin besar kemungkinan orang melakukan tindakan, dan sebaliknya tindakan yang tidak memperoleh hadiah tidak akan diulanginya.

Interaksi, sebagai kegietan ystrg mendorong etau didorong oleh kegietan hin Interaksi

berdasarkan informasi dari beberapa supir p{ete-pete, dan pengamatan yang dilakukan, sebagai berikut: Interaksi Antera Sesama Supir Pete.Pete e) Kerje sama Beberapa sosiolog berpendapat bahwa kerjasama merupakan proses utma 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 perorang&n atau kelompok manusia untuk mencapai suatu atau beberapa tujuan bersama. Charles H. Cooley, kerjasama timbul apabila orang menyadari bahwa mercka mempunyai kepentingan-kepentingan yang sama dan pada saat bersamaan mempunyai cukup pengetahuan dan pengendalian teriradap 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 bergun4 (Soekanto.2005:75) Berdasarkan informasi yang diperoleh dari beberapa supir, mereka mengaakan 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 pemilihan mobil (paling tidak informasi tentang cara perbaikan dan perawatan, menurut pengalamannya). Selanjutnya dikatakan, kerja sama yang dilakukarnya 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 keisulitan maka yang lain turut membantunya" dan ini berlansung terus-menerus. KenyatEannya tidak s{edikit diantara mereka tidak saling kenal - mengenal, apalagi kalau jalur trayeknya berbeda. Jalur aayek pete-pete di Makassar, terdiri dari (l) Cenderawasih-Sentral, (2) ! 638 Jumal Baca Vol IV N0.

IV Ohober Desernbcr 2011 Minasa Upa-Sentral, (3) Perumnas UNM- Sentral, (4) Daya-Sentral, (5) BTP-Sentral, (6) STIKI-Sentral, (8) Antang-Sentral, (9), Tallo-Sentral, dan berbagai rayek 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 mer{adi pusat perhatian (baik pororangan maupun kelompok) dengan jalan menarik perhatian publik atau dengan mempertajam prasangka yang telah ad4 tanpa mempergunakan ancaman atau kekerasan.

Interaksi dalam bentuk persaingan banyak terjadi pada sesama supir pete-pete, s{eperti persahgan mendapatkan penumpang berlombah 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 dilahankan, didorong oleh adanya keinginan untuk akan 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 sebagaimana besar didorong oleh motif pendapatan. Terlebih lagi sebagai merk 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 pengguna aturan tersebut sangat bergantung pada keadaan mobilnya. Jika keadaan mobilnya masih baik, pemebelakukan aturan sangat ketat dan keadaan ini menempatkan pemilik mobil lebih kuat dari pada sopir, akan tetapi jika terjadi keadaan sebaliknya maka aturan tersebut sangat longgar, dan supir berada dalam posisi yang kuat dibanding dengan pemilik. 619 Thamrin Tahir "Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Komunitas Supir Pete - Pete Kota Makassar " pemilik mobil, memungkinkan supir tidak pulang tepat waktu dan mungkin storannya kurang dari yang sepatutnya.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa interaksi antara supir pete-pete dengan pemilik mobil terjadi secara timbal balik dan saling menguntungkan. Penyimpangan dari aturan yang mereka sepakati dapat dibicarakan bersama untuk mencari jalan yang terbaik sehingga keduanya tidak ada yang dirugikan. Interaksi Antara Supir dengan Supir (Bertuqtossere) Interaksi yang terjadi antara supir dengan sesama, 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 Jasa 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 -1 | Jurnal Baca Vol IV NO. IV Oktober Desember 2011 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 serhg 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 dilarang 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 celakanya lagi, pemilik mobil memecet 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 dipinalhkan 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 se ring melakukan perilaku menyimpang karena menurutnya hal itu biasa, dan dengan begitu lebih mudah mendapatkan penumpang.

Sedangkan tasabara, tidak ingin melakukan perilaku menyimpang karena takut ditilang.

KESIMPULAN 1) Terdapat dua konsep yang dijadikan pedoman untuk mengungkap perukatan sosial yang terdapat pada supir pete-pete di Makassar: a) aktivitas, sebagai perilaku yang digambarkan secara konkrit. Para supir pete-pete di Makassar pada umumnya memulainya pada pagi hari sampai sore hari.

Dalam sehari mereka menjalankan rutinitasnya dengan hanya beristirahat pada siang hari 640-641 Thamrin Tahir "Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Komunitas Supir Pete - Pete Kota Mak untuk makan siang. B). interaksi, sebagai kegiatan yang mendorong atau didorong oleh kegiatan lain. 2) interaksi antara sesama. (a) Kerjasama yang terjadi diantara sesama sangat 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 lalu mereka melakukannya dengan motif menggrjar storan. 3) interaksi antara pemiki dan supir pet€-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 yallg menyerahkan mobil sew,unnya. Mereka tidak dikenal oleh pemilik mobil.

Daftar Pustrka Abdulsani, 1999, Sosiologi (Skcptimatika, Teori dan Tarapan), Bumi Aksara. Jakarta Campbell Tom, 1994, Tujuh Teori Sosial, Sketsa, Penidqi, Perbandingan, Yogyakarta Kanisius Cuser Irwios; 1966 The Function of Social conlrc1, New York, The Free Press Hartono, P.B, 1990. Sosiologi Sistem, Kanisius, Yogyakarta Ritrer George - Douglas.

Coodman, 2005, Teori Sosiologi Modern, Ptanada Media Jakarta Poloma M. Margarct, 20M, Sosro/ogi Kontemporer, Jakart+ Irt Raja Grafindo Persada Veeger. K.J, 19E6, Realitas Sosial, rellelcsi Fulsafat sosial atas hubungan Individu-individu Masyarakat dalam Calaaav,ala kj arah Sosiologi Jakarta, PT. Gramedia Susanto, P.S.S, 1985, Pengantar Sosiologi dqt Perubahan Sosr'a/, Binacipta Bandung I -I PEDOI, I N PENULISAN NASKAH I.

Jurnal Ilmiah BACA Insya Allah tefuit 4 (empat) kali dalam setahun, yaitu: Januari-Maret; April-Juni; Juli-September; Oktober-Desember. 3. Penentuan kelayakan penerimaan atau penolakan substansi tulisadartikel" 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 penelaal'an (reviewer). 5.

Naskah harus merupakan tulisan ilmiah dalam bidang ilmu-ilmu sosial alau 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 orisinil 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. 2.

Jurnal ini menerima tulisan/ artikel setelah melalui penelaahan (review) oleh suatu badan penelaahan (review) yang ditetapkan oleh Dewan Redaksi Jurnal Ilmiah BACA. 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 Insiprint, 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:

INTERNET SOURCES:

<1% - <https://aswandi45.wordpress.com/>

<1% - <http://cantikaindonesia.blogspot.com/2014/11/unsur-unsur-desa.html>

<1% -

<http://bsbbrawijaya.blogspot.com/2012/04/pergerakan-civil-society-pada-masa-orde.html>

<1% -

<https://www.scribd.com/doc/237287403/Analisis-Nilai-Waktu-Perjalanan-Penumpang-Angkutan-Umum-Di-Kota-Makassar>

<1% - <http://pintar-sosiologi.blogspot.com/2015/06/interaksi-sosial-part-2.html>

1% - <http://khampenkhan.blogspot.com/2013/04/pengertian-proses-sosial.html>

<1% - <https://hedisasrawan.blogspot.com/2012/12/interaksi-sosial-materi-lengkap.html>

<1% - <http://ldmontasir.blogspot.com/2012/06/paradigma-perilaku-sosial.html>

<1% - <https://jurnaljpi.files.wordpress.com/2009/09/vol-4-no-2-heru-sutrisno.pdf>

<1% - <https://jurnal toddoppi.wordpress.com/category/sahewan-panarung/page/4/>

<1% - <https://www.bbc.com/indonesia/vert-cap-40530080>

<1% - <https://issuu.com/sripoku/docs/18102013>

<1% -

<https://news.detik.com/berita/3542725/begini-penampakan-tol-batang-gringsing-h2-idul-fitri>

<1% - <http://pedomanrakyat.blogspot.com/2011/>

<1% - <http://musafir991.blogspot.com/2011/01/kisah-hikmah.html>
<1% - <http://samuraisinting.blogspot.co.id/2014/08/sejarah-oei-tiong-ham.html>
<1% -
<https://kampus100.blogspot.com/2016/06/makalah-komunikasi-antar-budaya.html>
<1% -
<https://www.jawapos.com/radarkediri/read/2018/05/19/74793/anak-bungsu-menangis-tanya-kapan-mama-pulang>
<1% - <https://issuu.com/harianjurnalasia/docs/21october2016>
<1% - <https://www.scribd.com/doc/293260467/Sejarah-Pendidikan-Aceh>
<1% - <http://tbadityasetia.blogspot.com/>
<1% - <http://nyitz82.blogspot.com/2008/11/homans-tentang-pertukaran-sosial.html>
<1% -
<http://www.pengertianku.net/2015/04/pengertian-komunikasi-verbal-dan-non-verbal.html>
<1% - <https://hanifall.blogspot.com/2011/05/bab-i-pendahuluan-latar-belakang.html>
<1% -
<http://download.portalgaruda.org/article.php?article=139243&val=4066&title=PENINGKATAN%20INTERAKSI%20SOSIAL%20DENGAN%20TEMAN%20SEBAYA%20MELALUI%20OPERMAINAN%20SCRABBLE>
<1% -
http://andialdiempe.blogspot.com/2014/01/laporan-praktikum-ekologi-tumbuhan_26.html
<1% - http://www.academia.edu/9699134/interaksi_sosial_dan_kelompok_sosial
<1% -
<http://materipelajaranterbaruips.blogspot.com/2016/02/macam-macam-bentuk-interaksi-sosial.html>
<1% -
<https://shandrakatherine.wordpress.com/2012/09/19/sosiologi-proses-sosial-dan-interaksi-sosial/>
<1% - https://issuu.com/bantenposnews/docs/bantenpos_edisi_jumat_25_april_2014
<1% -
<http://skripsimfamily.blogspot.com/2015/03/skripsi-interaksi-antara-sesama-warga.html>
<1% - <http://kliksma.com/2016/10/4-bentuk-interaksi-sosial.html>
<1% - <http://muhamadqbl.blogspot.com/feeds/posts/default?orderby=updated>
<1% - <http://okywulansari.blogspot.com/2013/03/prinsip-dan-motif-ekonomi.html>
<1% - [https://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah_Indonesia_\(1966-1998\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah_Indonesia_(1966-1998))
<1% - <http://relasigenderdalamagama-agama2015.blogspot.com/>
<1% - <https://www.scribd.com/document/357581730/ILMU-PENGETAHUAN-SOSIAL>
<1% - <http://fikom.weblog.esaunggul.ac.id/page/4/>

<1% -

<https://docplayer.info/73894082-Pedomannya-penulisan-artikel-ilmiah-pada-open-journal-system.html>