

ANGKUTAN KOTA (ANGKOT) PADA ERA DIGITAL

(Studi Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot Kota Semarang)

SKRIPSI

Program Sarjana (S-1)

Jurusan Sosiologi



Oleh :

ARIF LUQMAN MA'RUF

2006026006

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO

SEMARANG

2024

NOTA PEMBIMBING

NOTA PEMBIMBING

Lamp. :-

Hal : Persetujuan Naskah Skripsi

Kepada.
Yth. Dekan FISIP
UIN Walisongo Semarang
di Tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, mengoreksi, dan memperbaiki sebagaimana mestinya, maka kami menyatakan bahwa proposal skripsi/ skripsi saudara/i:

Nama : Arif Luqman Ma'ruf

NIM : 2006026006

Jurusan : Sosiologi

Judul Skripsi : ANGKUTAN PERKOTAAN (ANGKOT) PADA ERA DIGITAL
(Studi Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot Kota Semarang).

Dengan ini telah saya setuju dan mohon agar segera diujikan. Demikian, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 24 Juni 2024
Pembimbing,



Akhriyadi Sofian, M.A
NIP: 197910222023211004

PENGESAHAN SKRIPSI

PENGESAHAN SKRIPSI

ANGKUTAN KOTA (ANGKOT) PADA ERA DIGITAL (Studi Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot Kota Semarang)

Disusun oleh:

Arif Luqman Ma'ruf

2006026006

Telah dipertahankan di depan dewan penguji skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
UIN Walisongo Semarang pada tanggal 28 Juni 2024 dan dinyatakan **LULUS**

Susunan dewan penguji

Ketua Sidang



Kartika Indah Permata, M.A.
NIP. 197910222023211004

Sekretaris Sidang

Prof. Dr. Hj. Misbah Zulfa Elizabeth, M.Hum.
NIP. 196201071999032001

Penguji Utama

Kartika Indah Permata, M.A.

NIP.199108262020122007

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya sebagai penulis menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar sarjana di suatu perguruan tinggi di lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, 24 Juni 2024

Yang bersangkutan,



Arif Luqman Ma'ruf

NIM. 2006026002

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan segala nikmat dan karunia Nya yang tak terhingga sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul **“ANGKUTAN PERKOTAAN (ANGKOT) PADA ERA DIGITAL (Studi Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot Kota Semarang)”** tanpa suatu halangan apapun. Tak lupa penulis panjatkan shalawat serta salam kepada Nabi Muhammad SAW yang sangat kita nantikan syafa’atnya di hari kiamat nanti. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak mungkin dapat terselesaikan dengan baik tanpa ada bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan yang baik ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang begitu besar kepada:

1. Rektor UIN Walisongo Semarang Prof. Dr. Nizar, M. Ag yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengenyam pendidikan dan menyelesaikan studi Ilmu Politik di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang.
2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang, Bapak Prof. Dr. H. Imam Yahya, M.Ag., penulis ucapkan terima kasih atas segala ilmu yang diberikan dalam bimbingan, arahan, saran, dan motivasi sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan lancar, cepat, dan tepat.
3. Ketua Jurusan Sosiologi FISIP UIN Walisongo Semarang, Ibu Naili Ni'matul Illiyyun, M.A yang telah memberikan dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan penyusunan dan penulisan skripsi ini.
4. Sekretaris Jurusan Sosiologi FISIP UIN Walisongo Semarang, Bapak Endang Supriadi, M.A yang telah memberikan dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan penyusunan dan penulisan skripsi ini.
5. Prof. Dr. Hj. Misbah Zulfa Elizabeth M. Hum. selaku dosen wali yang telah banyak membantu seperti ibu sendiri dan tidak lelah membimbing dan

memberikan arahan serta dukungan selama pembelajaran di UIN Walisongo Semarang.

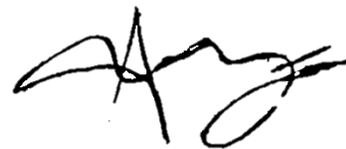
6. Bapak Akhriyadi Sofyan, M. A selaku dosen pembimbing yang telah memberikan masukan dan bimbingan terbaik untuk penyelesaian skripsi ini.
7. Segenap jajaran dosen FISIP UIN Walisongo Semarang yang telah memberikan ilmu serta bimbingan sehingga penulis dapat mengimplementasikan ilmu yang telah diberikan ke dalam penulisan skripsi.
8. Yang terindah sekaligus teristimewa, dua orang yang paling berjasa dalam hidup saya yaitu kedua orang tua saya, Ibu Marsihatin dan Bapak Narkolim. Terima kasih atas kepercayaan yang telah diberikan untuk menempuh pendidikan. Pengorbanan, cinta, do'a, motivasi, semangat, dan nasihat serta kata-kata yang sering dilontarkan "harus menjadi baik dimanapun" dan juga senantiasa mendukung segala keputusan dan pilihan dalam hidup saya. Terima kasih sudah menjadi rumah sebagai tempat untuk pulang dalam segala hal yang terjadi. Semoga Allah SWT selalu menjaga dan mengasihi kalian dalam kebaikan dan kemudahan, aamiin.
9. Kakak saya tercinta, Ramdansyah Nur Kholiq Fawwaz dan Mia Agustia, S. Pet. yang senantiasa menemani dan memberikan dukungan serta mendoakan untuk segera menyelesaikan penulisan skripsi ini. Tetap menjadi Kakak dengan versi terbaik.
10. Keluarga besar saya, kedua nenek dan kakek, mak lek dan pak lek, adik-adik sepupu, serta semua mbah saya yang selalu menyanyangi saya, memberikan dukungan dan do'anya sehingga saya dapat menyelesaikan pendidikan S1 ini.
11. Pemilik Nim 2003016024 yang menjadi tempat nyaman menerima segala hal dan telah banyak membantu dalam fase skripsi, menjadi penyemangat, pendengar cerita, serta peneman keseharian penulis di Semarang agar tidak merasa kesepian.

12. Sahabat sekaligus rumah kedua bagi penulis di Semarang, “Peradaban”, “Ruang Sembuh”, Hanif Dwi Kurniawan, Faisal, Yusuf, M. Khairul Ikhwan, Alifah Sapghira dan Aceng. Telah setia membantu dan menemani saya dalam menjalani hari-hari selama di perantauan serta tidak membuat saya merasa kesepian.
13. Sahabat saya di Bekasi, Aditya Dimas, Gias, dan Aqil yang telah membantu dan menemani penuh dalam menemukan motivasi skripsi.
14. Keluarga besar HMJ SOSIOLOGI 2021 dan HMJ SOSIOLOGI 2022 yang telah menjadi tempat mendapatkan ilmu dan pengalaman baru di luar kelas yang sangat berkesan.
15. Teman-teman mahasiswa FISIP Angkatan 2020 khususnya mahasiswa Kelas Sosiologi A Angkatan 2020 sebagai teman seperjuangan yang selalu menemani dan memberikan dukungan penuh selama kuliah serta penulisan skripsi ini.
16. Instansi Dinas Perhubungan, ORGANDA dan seluruh supir angkot khususnya trayek Johar-Mangkang dan Johar-Perum Klipang yang telah bersedia membantu saya dalam proses penggalian data.

Penulis meminta maaf apabila dalam penulisan skripsi ini masih terdapat kekurangan. Akhir kata penulis ucapkan terima kasih sebanyak-banyaknya atas segala perhatian yang diberikan. Sekian.

Semarang, 27 Juni 2024

Penulis



Arif Luqman Ma'ruf

NIM. 2006026006

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk orang teristimewa
Kedua orang tua saya, Mamak dan Bapak yang senantiasa menyertakan do'a dan
memberikan dukungan penuh di setiap langkah saya. Terima kasih telah
mempercayai dan mengizinkan anak terakhirmu ini dalam segala keputusan untuk
dapat berdiri di atas kaki sendiri.

Terima kasih sudah selalu ikhlas merawat saya sejak kecil, masa remaja, hingga
dewasa. Semoga Mamak dan Bapak selalu dibersamai dengan keberkahan dan
kesehatan selalu. Bertahanlah hingga lebih lama lagi dan terus bimbing anak laki-laki
terakhirmu.

Almamater Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri
Walisongo

MOTTO

“ihdinaa shirotol mustaqiim” (Tunjukilah kami jalan yang lurus)

(Q.S Al-Fatihah : 6)

Hatiku tenang karena mengetahui bahwa apa yang melewatkanmu tidak akan pernah menjadi takdirku, dan apa yang ditakdirkan untukku tidak akan pernah melewatkanmu.

-Umar Bin Khattab-

ABSTRAK

Angkutan perkotaan atau angkot merupakan armada pemindahan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bertenaga mesin yang disediakan oleh pemerintah, swasta, atau pribadi, dan tersedia untuk umum. Dalam era digital angkot seringkali mengalami hambatan-hambatan yang mengganggu sumber pendapatan keluarga. Konsep strategi bertahan hidup hadir atas hambatan yang dialami supir angkot. Strategi bertahan hidup merupakan sebuah langkah alternatif yang dilakukan oleh individu ataupun kelompok demi mempertahankan ekonomi subsistensinya. Adapun rincian permasalahan yang diungkap dalam penelitian ini adalah strategi bertahan hidup supir angkot Kota Semarang dalam era digital yang dilihat dari kacamata Sosiologi dengan teori strategi bertahan hidup James C. Scott.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan. Sumber data dalam penelitian terdapat dua sumber antara lain sumber data primer dan sekunder. Teknik pengambilan data yang digunakan adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dalam prosesnya, peneliti melakukan wawancara mendalam dengan dua jenis supir angkot dengan trayek di Kota Semarang yang berbeda yaitu supir angkot trayek Mangkang-Johar dan Johar-Perum Klipang Tembalang. Peneliti juga melakukan wawancara dengan enam orang supir angkot di Kota Semarang. Adapun data yang telah diperoleh dari penelitian ini dianalisis dengan analisis data induktif melalui tahap reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil dalam penelitian ini menunjukkan adanya dinamika hambatan supir angkot dalam era digital dan strategi bertahan hidup supir angkot dalam era digital khususnya para supir angkot di Kota Semarang. Hambatan-hambatan yang dialami supir angkot Kota Semarang dalam era digital meliputi kondisi armada dan mutu pelayanan yang belum memadai, kondisi kesehatan supir, tingkat pendidikan serta keterampilan teknologi, hadirnya transportasi alternatif, biaya operasional tinggi regulasi ketat dan kurangnya dukungan pemerintah dan kemacetan serta infrastruktur yang kurang baik. Adapun strategi bertahan hidup yang ditempuh supir angkot meliputi 3 strategi yaitu mengikat sabuk lebih kencang dengan cara mengurangi kandungan gizi makanan, menekan biaya rokok, dan pengoptimalan sumber daya yang dimiliki. Alternatif subsistensi atau swadaya yang ditempuh dengan cara melakukan pekerjaan sampingan dan diversifikasi layanan. Strategi jaringan sosial yang digunakan dengan membangun solidaritas antar supir, kerja sama dengan komunitas lokal dan adanya relasi patron klien.

Kata kunci : Angkot, Era Digital, Strategi Bertahan Hidup, Supir Angkot, Kota Semarang

Abstract

Urban transportation or angkot is a fleet of moving people from one place to another using engine-powered vehicles provided by the government, private sector or privately owned, and available to the public. In the digital era, public transportation often experiences obstacles that disrupt family income sources. The concept of survival strategies arises from the obstacles experienced by public transportation drivers. A survival strategy is an alternative step taken by individuals or groups to maintain their subsistence economy. The details of the problems revealed in this research are the survival strategies of Semarang City public transportation drivers in the digital era as seen from the perspective of Sociology using James C. Scott's theory of survival strategies.

This research uses a qualitative method with a descriptive approach. This type of research is field research. There are two sources of data in research, including primary and secondary data sources. The data collection techniques used were observation, interviews and documentation. In the process, researchers conducted in-depth interviews with two types of public transportation drivers with different routes in Semarang City, namely public transportation drivers for the Mangkang-Johar and Johar-Perum Klipang Tembalang routes. Researchers also conducted interviews with six public transportation drivers in Semarang City. The data obtained from this research was analyzed using inductive data analysis through the stages of data reduction, data presentation, and drawing conclusions.

The results of this research show the dynamics of obstacles to public transportation drivers in the digital era and the survival strategies of public transportation drivers in the digital era, especially public transportation drivers in Semarang City. The obstacles experienced by Semarang City public transportation drivers in the digital era include inadequate fleet conditions and service quality, driver health conditions, level of education and technological skills, the presence of alternative transportation, high operational costs, strict regulations and lack of government support and traffic jams and poor infrastructure. not good. The survival strategies adopted by public transportation drivers include 3 strategies, namely tying the belt tighter by reducing the nutritional content of food, reducing cigarette costs, and optimizing existing resources. Alternative subsistence or self-sufficiency is achieved by doing side jobs and diversifying services. The social network strategy used is to build solidarity between drivers, collaboration with local communities and patron-client relationships.

Keywords : Public Transportation, Digital Era, Survival Strategies, Public Transportation Drivers, Semarang City

DAFTAR ISI

COVER.....	i
NOTA PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR	iii
PERSEMBAHAN.....	vi
MOTTO.....	vii
ABSTRAK	viii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I	1
PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Kajian Pustaka.....	7
F. Kerangka Teori.....	12
G. Metode Penelitian.....	21
H. Sistematika Penulisan.....	27
BAB II.....	29
STRATEGI BERTAHAN HIDUP SUPIR ANGKOT PADA ERA DIGITAL DAN TEORI STRATEGI BERTAHAN HIDUP JAMES C. SCOTT.....	29
A. Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot pada Era Digital.....	29
1. Strategi Bertahan Hidup	29
2. Supir Angkutan Kota (Angkot)	36

3. Era Digital	43
B. Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott.....	50
1. Konsep Dahulukan Selamat : Ekonomi Subsistensi James C. Scott	50
2. Asumsi Dasar Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott	51
3. Istilah Kunci Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott	52
BAB III.....	55
GAMBARAN UMUM ANGKOT KOTA SEMARANG	55
A. Kondisi Umum Kota Semarang	55
1. Geografis Kota Semarang.....	55
2. Kondisi Topografi Kota Semarang.....	56
3. Kondisi Demografis Kota Semarang.....	57
4. Profil Kota Semarang	66
B. Profil Angkot Kota Semarang.....	70
1. Sejarah Angkot Kota Semarang	70
2. Jumlah Angkot Kota Semarang.....	72
3. Profil Informan	78
4. Profil Organda Kota Semarang (Organisasi Angkutan Darat).....	81
BAB IV	86
HAMBATAN YANG DIALAMI OLEH SUPIR ANGKOT DALAM ERA DIGITAL	86
A. Hambatan Internal.....	86
1. Kondisi Armada dan Mutu Pelayanan.....	87
2. Kondisi Kesehatan Supir	90
3. Tingkat Pendidikan dan Keterampilan Teknologi.....	92
B. Hambatan Eksternal	96
1. Transportasi Alternatif.....	96
2. Biaya Operasional tinggi	100
3. Regulasi Ketat dan Kurangnya Dukungan	104
4. Infrastruktur yang Kurang Baik dan Kemacetan	108

BAB V.....	112
UPAYA YANG DILAKUKAN SUPIR ANGKOT KOTA SEMARANG DALAM MENGATASI HAMBATAN.....	112
A. Menurunkan Standar Hidup Dibandingkan Sebelumnya.....	113
1. Menambah Jam Operasional	114
2. Mengurangi Kualitas konsumsi Makanan	119
3. Menekan biaya rokok	121
B. Memanfaatkan Sumber Daya yang Dimiliki.....	124
1. Usaha Anggota Keluarga.....	124
2. Pekerjaan Sampingan	127
3. Diversifikasi Layanan Angkutan.....	130
C. Penguatan Jaringan.....	136
1. Membangun Solidaritas.....	136
2. Kerjasama dengan Komunitas Lokal.....	138
3. Menjalin Hubungan Saling Ketergantungan	140
BAB VI	144
PENUTUP.....	144
A. Kesimpulan	144
B. Saran.....	146
DAFTAR PUSTAKA	147
LAMPIRAN	156
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	159

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di kota Semarang Tahun 2021 - 2023	58
Tabel 2. Jumlah Angkatan Kerja dan Bukan Angkatan Kerja di Kota Semarang tahun 2021-2023	60
Tabel 3. Angka Partisipasi Murni (APM) dan Angka Partisipasi Kasar (APK) Menurut Jenjang Pendidikan di Kota Semarang Tahun 2021 – 2023.....	64
Tabel 4. Daftar Jumlah Angkutan Umum Aktif di Kota Semarang Tahun 2020-2023	73
Tabel 5. Biaya Operasional Angkot	102
Tabel 6. Ritme Pergerakan Supir Angkot dan Mobilitas Penumpang	116
Tabel 7. Kebutuhan Makan Supir Angkot	120

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Stiker iklan kampanye partai.....	6
Gambar 2. Peta Wilayah Kota Semarang.....	55
Gambar 3. Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Jenis Permukaan Jalan di Kota Semarang 2023.....	63
Gambar 4. Iklan Stiker di Angkot.....	133

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Strategi bertahan hidup salah satu kajian yang telah mendapatkan cukup banyak perbincangan dan sorotan pada saat ini. Strategi bertahan hidup merupakan kapasitas yang dimiliki setiap orang dalam menerapkan berbagai langkah guna memecahkan beragam masalah hidup yang dialami (Yuliono, 2022). Selain itu, dikemukakan bahwa rumah tangga sosial ekonomi menengah ke bawah secara sadar memilih berbagai tindakan sebagai strategi bertahan hidup. (Indriyani, 2022). Strategi bertahan hidup tersebut dilakukan oleh masyarakat dengan berbagai latar belakang ekonomi, budaya maupun karakteristik. Tantangan yang dihadapi juga bermacam-macam, baik dalam ekonomi pertanian, perdagangan, maupun tantangan dalam bidang kehidupan non-ekonomi (Amelia, 2023). Maka dari itu strategi bertahan merupakan sebuah langkah alternatif yang dilakukan oleh individu ataupun kelompok demi mempertahankan ekonomi subsistensinya.

Strategi bertahan angkutan perkotaan pada era digital juga telah dikaji oleh banyak peneliti. Salah satunya yaitu kajian yang telah dilakukan oleh (Muhammad Ihsan, 2021) mengenai fenomena *disruptive Innovation* : Eksistensi angkutan Kota Pete-pete ditengah gempuran moda transportasi online Kota Makassar pada tahun 2021 yang mendapatkan hasil informasi bahwa eksistensi pete-pete saat ini mengalami penurunan yang signifikan tiap tahunnya. Adapun kajian ini memiliki pembeda dengan kajian yang telah dilakukan sebelumnya yakni dalam kajian ini akan memfokuskan pada penelitian bagaimana strategi bertahan hidup supir angkutan perkotaan (angkot) di Kota Semarang pada era digital saat ini. Selebihnya juga akan mendeskripsikan hambatan yang dialami oleh supir angkot

dalam era digital, penguyapaan atau strategi supir angkot dalam hambatan era digital, dan bagaimana dampak ekonomi pengusaha dan supir angkutan perkotaan. Dengan demikian angkutan perkotaan dapat terus eksis dan bertahan dalam era digitalisasi.

Kota Semarang merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia, memiliki kebutuhan transportasi yang meningkat seiring dengan populasinya yang juga terus bertambah. Meskipun Kota Semarang saat ini telah memiliki tata kelola transportasi yang cukup lengkap, akan tetapi sistem transportasi di Kota Semarang tidak berpaling dari adanya masalah seperti kemacetan, bertambahnya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi dan lainnya (Febriharjati, 2016). Kota Semarang mempunyai keberagaman transportasi untuk menunjang mobilitas masyarakat. Sarana kendaraan yang melayani jasa transportasi melalui jalur darat salah satunya yaitu angkutan kota (angkot), yang memberikan peran penting keberadaannya untuk melayani segala kegiatan atau pergerakan penduduk kota Semarang. Kecamatan Semarang Tengah, Semarang Selatan, Gayamsari, dan Semarang Timur adalah wilayah dengan kepadatan penduduk tertinggi dan merupakan pusat pergerakan angkutan umum terbesar di Kota Semarang. (Kusumastuti, 2006).

Membahas mengenai transportasi yang mempunyai dominasi pengguna terbanyak adalah transportasi darat, salah satunya adalah angkot. Mayoritas penduduk Indonesia terbiasa menyebut Angkutan Kota dengan akronim Angkot/Angkota. Transportasi umum ini beroperasi sesuai dengan trayek ataupun rute yang telah ditentukan. Namun angkot tidak mempunyai tempat pemberhentian khusus, angkot bisa dimana saja berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Jenis kendaraan yang digunakan adalah minibus, idealnya dapat menampung sepuluh orang dan pertama kali digunakan di Jakarta pada akhir tahun 1970-an dengan nama mikrolet untuk menggantikan oplet, alat transportasi umum saat itu. Mikrolet berasal dari akronim kata "Mikro" (dari bahasa Yunani Kuno, Mikros, yang berarti kecil) dan "Oplet". Namun, di daerah lain, orang lebih sering menyebutnya Angkot. Transportasi ini mulai muncul di kota-kota di Indonesia

pada tahun 1970-an, dan mulai beroperasi di Semarang pada tahun yang sama. (Aljusta, 2020).

Era digital melahirkan beberapa penawaran untuk semakin memudahkan kegiatan manusia, salah satunya dalam hal transportasi yang dimana pada era ini memuat segala akses transportasi online serba cepat dan mudah. Lahirnya transportasi online akibat dari adanya digitalisasi merupakan suatu kekhawatiran moda transportasi lainnya yang belum berbasis digital. Seperti halnya transportasi modern seperti Bus Trans Semarang dan angkutan online seperti Grab dan GoJek yang mulai berkembang di Semarang telah menyingkitkan angkutan kota. Kedua moda transportasi umum tersebut tersebar luas dan mudah diakses, dan keduanya memiliki sumber informasi yang jelas. (Prayogo, 2018).

Laman berita (Regional Kompas.com, 2022) menyatakan bahwa jumlah mobil angkot di Kota Semarang, Jawa Tengah, susut di tengah merebaknya transportasi online dan badai pandemi Covid-19. Penjelasan lebih lanjut pada laman tersebut, mengenai jumlah angkot di Kota Semarang tepat pada tahun lalu ditahun 2022 Ketua DPC Organda (Organisasi Angkutan Darat) Kota Semarang, Bambang Pranoto Purnomo, menuturkan bahwa terdapat penurunan jumlah angkutan perkotaan di tahun ini sebanyak 1.110 angkot yang dinyatakan tidak aktif beroperasi di Kota Semarang. Hingga saat ini menurut Bambang terdapat 1.200 angkot saja yang masih tetap eksis beroperasi di Kota Semarang (Regional Kompas.com, 2022). Hal ini juga dipengaruhi dengan keadaan tengah pandemi tahun 2020 dan mulai tersebar luasnya angkutan berbasis digital yang membuat supir dan pemilik angkot merasa kesulitan atau terseok-seok untuk mendapatkan pelanggan. Situs berita (Tribunjateng.com, 2022) pun mengangkat bicara tentang hal ini. Menurut data DPC Organda Kota Semarang menunjukkan adanya penurunan jumlah angkot di Kota Semarang hingga 50%. Data terbaru pada tahun 2023 ini jumlah angkot terus mengalami penurunan hingga mencapai jumlah 454 angkot yang masih terus aktif beroperasi, dengan rincian angkot jenis cabang

berjumlah 383 dan angkot jenis ranting berjumlah 71 angkutan (Dishub Kota Semarang, 2023).

Berdasarkan observasi awal di lapangan, mengenai segala dinamika supir angkot menuturkan keluhannya pada berkurangnya penghasilan dari menarik angkot. Penjelasan Pak Rasmin selaku supir angkot trayek Johar- Genuk menuturkan bahwa memang penghasilan perharinya tidak menentu. Tetapi pada era tahun 90 an, angkot menjadi transportasi umum yang masih ramai peminat pada kondisi siang ataupun malam. Memasuki era tahun 2015 an ke atas dimana sudah banyak moda transportasi lain seperti BRT, taksi, dan termasuk salah satunya transportasi online yang mulai berkembang khususnya di Kota Semarang yang ternyata menghadirkan rintangan dan hambatan baru bagi para supir angkot, seperti juga dalam mengalami kesulitan untuk mendapatkan penumpang.

Menurut Pak Rasmin, hal ini ternyata menurunkan omset pendapatan para supir angkot termasuk dirinya sendiri. Saat ini angkot mempunyai tarif sebesar Rp. 3000 – Rp. 10.000 tergantung pada titik awal penumpang naik dan titik akhir penumpang turun. Mayoritas supir angkot pada saat ini jika hanya mengandalkan penghasilan dari menarik angkot saja meraup penghasilan kotor Rp. 80.000-150.000 perharinya, yang dimana supir angkot juga masih memiliki setoran pada koperasi ataupun pemilik (juragan) sebesar Rp. 40.000 per hari. Terlihat bahwa jika supir angkot hanya mengandalkan penghasilan dari menarik angkot dalam sehari saja, supir angkot meraup penghasilan bersih sebesar Rp. 60.000 – 40.000 saja dalam sehari.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Pak Rasmin dan Pak Purnomo serta Pak Prawoto selaku salah satu supir angkot di Kota Semarang dengan rute atau trayek Pasar Johar – Genuk dan Pasar Johar – Banyumanik menunjukkan bahwa strategi bertahan hidup supir angkot bermacam-macam. Pertama, menekankan pada biaya rokok yang semurah-murahnya dengan cara membuat lintingan rokok secara individu yang dinilai lebih murah dan irit. Kedua, mengambil jam kerja tambahan dengan menyewakan angkotnya untuk acara keluarga (acara resepsi

pernikahan) ataupun kepentingan pariwisata yang sasarannya mayoritas yaitu sekolah dasar ataupun TK ke daerah manapun. Ketiga, anggota keluarga turut dilibatkan dengan membuka warung dirumahnya untuk mengsiasati penghasilan tambahan. Keempat, memanfaatkan jaringan sosial pertemanannya sebagai perantara pertolongan dengan dana peminjaman untuk memenuhi kebutuhan hidup serta mendapatkan penghasilan tambahan dari pemasangan *stiker* partai atau caleg pada saat tahun pemilu digunakan sebagai sarana kampanye.

Berkaca di tahun-tahun politik saat ini, ditemukan keunikan bahwasanya para supir angkot di Kota Semarang mempunyai penghasilan tambahan disela-sela sulitnya mendapatkan penumpang. Hal ini dapat menjadikan salah satu strategi dalam memenuhi ekonomi subsistensinya. Menjelang pemilu saat ini, mobil angkot dapat dijadikan sebagai media kampanye dari masing-masing calon. Pemasangan *stiker* bernuansa partai ataupun calon yang akan diusungkan di mobil individu dan diberikan bayaran untuk masing-masing kelompok supir angkot. Dengan berjumlah 40 orang per kelompok, satu kelompok supir angkot bisa mendapatkan uang sekitar Rp. 3.000.000 dibagikan dengan anggota kelompok lainnya yang berjumlah 40 orang. Jika dirupiahkan satu orang supir angkot mendapatkan Rp. 75.000 per pemasangan *stiker* dengan lama pemasangan iklan tersebut selama 1 bulan.

Mengenai upah iklan kampanye, ternyata tidak semua partai politik yang mengiklankan calon pemimpinnya di angkot membayar upah iklan yang sama. Salah satunya yaitu Pak Prawoto salah satu supir angkot trayek Pasar Johar – Banyumanik yang mendapatkan penghasilan tambahan dari pemasangan *stiker* kampanye di kendaraannya sejumlah Rp. 200.000 per orang dengan durasi iklan selama 2 bulan. Kehadiran momen-momen saat ini tentu saja mendatangkan penghasilan tambahan untuk supir angkot dalam memenuhi kebutuhan pokoknya.

Gambar 1. Stiker iklan kampanye partai



Sumber data : Data lapangan

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk meneliti secara lebih dalam terkait strategi bertahan hidup supir angkot pada era digital. Melalui fokus kajian Sosiologi perkotaan, peneliti akan mengarahkan fokus penelitian pada hambatan yang dialami oleh supir angkot dalam era digital, strategi supir angkot dalam hambatan era digital, dan mengulas alasan supir angkot tetap bertahan di tengah maraknya transportasi berbasis digital dengan merujuk pada pandangan James C. Scott.

B. Rumusan Masalah

Berangkat dari latar belakang tersebut, peneliti ingin meneliti strategi ataupun cara tersendiri supir angkot dalam bersaing menghadapi era digital saat ini demi mempertahankan sumber mata pencahariannya. Maka dari itu peneliti memetakan masalah dalam dua rumusan masalah penelitian yaitu :

1. Apa hambatan yang dialami oleh supir angkot pada era digital ?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan supir angkot Kota Semarang dalam mengatasi hambatan ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui hambatan supir angkot dalam era digital
2. Untuk mengetahui cara supir angkot Kota Semarang dalam mengatasi hambatan

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Praktis

- a. Bagi mahasiswa, peneliti berharap hasil dari penelitian ini dapat membantu memperluas wawasan dan ilmu pengetahuan terkait hambatan-hambatan yang dialami oleh supir angkot dalam era digital dan mengetahui strategi bertahan hidup supir angkot pada era digital di Kota Semarang
- b. Bagi masyarakat, peneliti berharap bahwa penelitian ini mampu memberikan pengetahuan dan pemahaman bahwa supir angkot mengalami hambatan-hambatan pada era digital dan mempunyai strategi bertahan hidup yang bervariasi dalam mempertahankan eksistensinya.

2. Manfaat Teoritis

Peneliti berharap studi ini dapat digunakan sebagai gambaran, referensi, dan rujukan untuk memperkuat teori penelitian sosiologis yang berfokus pada Sosiologi perkotaan, khususnya terkait strategi bertahan hidup supir angkot pada era digital di Kota Semarang.

E. Kajian Pustaka

Peneliti membagi kajian pustaka menjadi tiga tema untuk melihat dan meninjau penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan judul penelitian ini, yaitu mengenai strategi bertahan hidup, angkutan perkotaan, dan era digital.

1. Strategi Bertahan Hidup

Tema kajian yang membahas mengenai strategi bertahan hidup telah banyak ditemui dan dibahas oleh beberapa peneliti, misalnya seperti kajian milik

(Umanailo, 2019), (Kartono dkk, 2019), (Hardilawati, 2020), (Elisabeth dan Saragih, 2020), dan terakhir kajian milik (Damayanti, 2021). Dalam kajian milik (Umanailo, 2019) ditemukan pembahasan mengenai petani padi gogo di Desa Waeperang dan Dusun Miskoko menggunakan strategi jaringan dan nafkah ganda untuk bertahan hidup. Fokus strategi nafkah ganda adalah ketersediaan sumber daya alam sekitar, sedangkan fokus strategi jaringan adalah sistem kekerabatan yang ada di Desa. Selanjutnya kajian milik (Kartono dkk, 2019) ditemukan bahwa strategi bertahan hidup perajin gerabah dibagi menjadi dua tahap: strategi masa lalu dan strategi saat ini. Selain itu, strategi bertahan hidup dibuat dengan mempertimbangkan aspek budaya dan ekologi. Jika tinjauan kondisi ekologi budaya diterapkan pada kehidupan masyarakat yang sudah tertuju pada sektor industri, keberlanjutan budaya pembuatan gerabah di Desa Paseban sangat dipengaruhi oleh konsumen, yang merupakan pemakai produk.

Kemudian kajian milik (Hardilawati, 2020) juga membahas terkait strategi bertahan hidup UMKM di tengah pandemi Covid-19 dengan melakukan strategi perdagangan secara digital ataupun e-commerce dan melakukan pemasaran masif melalui platform digital serta melakukan pembenahan maupun perbaikan kualitas produk. Lalu kajian milik (Elisabeth dan Saragih, 2020) ditemukan pembahasan mengenai strategi kewirausahaan sosial alternatif untuk terus bertahan hidup dalam kondisi pandemi COVID-19 termasuk menerapkan manajemen persediaan, pengaturan jam operasional, dan manajemen aliran uang untuk memastikan bisnis tetap beroperasi. Kajian lainnya yang dilakukan oleh (Damayanti, 2021) menemukan bahwa strategi bertahan hidup para pengemudi ojol dengan mengandalkan layanan pengiriman barang dan makanan serta berupaya menerapkan protokol kesehatan agar pemesan merasa aman. Strategi bertahan tersebut dikategorikan secara strategi aktif, strategi pasif dan strategi jaringan.

2. Angkutan Kota (Angkot)

Tema kajian kedua merupakan kajian yang membahas tentang angkot, seperti kajian yang telah dilakukan terlebih dahulu milik (Madun dkk, 2022), (Fauzi & Mukhsin, 2023), (Sanditya, 2020), (Saputra & Hartono, 2020), dan (Rahayu, 2021). Kajian pertama milik (Madun dkk, 2022) membahas tentang usaha untuk meningkatkan kinerja pelayanan angkot trayek Arjosari-Tidar, pelayanan yang tidak memenuhi standar Dinas Perhubungan Darat diperbaiki dan disesuaikan dengan standar pelayanan, terutama angkutan kota.. Selanjutnya kajian milik (Fauzi & Mukhsin, 2023) menemukan hasil bahwa tingkat kepuasan pengguna angkot rute K-02 di Bekasi adalah 48%, atau kurang dari 100%. Ketidaknyamanan penumpang terkait dengan waktu perjalanan, yang sebenarnya disebabkan oleh waktu "ngetem" angkutan kota, yang membuang waktu perjalanan dan pengguna.

Kemudian kajian milik (Sanditya, 2020) menemukan rancangan perlunya peningkatan layanan transportasi umum Kota Madiun, yaitu dengan membenahi penataan trayek angkutan perkotaan yang ada. Hasilnya setelah dilakukan penataan, didapatkan jaringan trayek angkutan perkotaan Kota Madiun yang semula 4 trayek menjadi 6 trayek. Kajian lainnya milik (Saputra & Hartono, 2020) mendapatkan hasil bahwa sopir angkot di Kota Depok mengalami kelelahan karena bekerja selama berjam-jam melalui rute atau jalur yang sama. Faktor usia juga berkontribusi pada kelelahan tersebut. Kajian terakhir yaitu milik (Rahayu, 2021) menyimpulkan angkot kendaraan roda empat kecil yang telah diubah menjadi kendaraan umum merupakan moda transportasi yang paling umum dan memiliki jangkauan terluas di Kota Bandung. Hanya kira-kira 3,31% pekerja yang berencana untuk mulai menggunakan angkot setelah menjadi lebih nyaman dan lebih mudah digunakan di Kota Bandung. Kemungkinan yang sangat rendah tersebut menunjukkan bahwa angkot harus dimodifikasi dan dilengkapi dengan

pelayanan yang nyaman jika pemerintah pada akhirnya ingin memindahkan para pekerja dari mobil pribadi ke angkot.

3. Era digital

Kajian selanjutnya membahas mengenai era digital yang termasuk pada tema kajian yang sangat luas. Kajian yang membahas era digital seperti kajian milik (Sari, 2020), (Prasetyo dkk, 2023), (Turnip & Siahaan, 2021), dan milik (Anandhita & Dwiardi, 2018) serta kajian milik (Maisarah, 2023). Kajian pertama milik (Sari, 2020) membahas terkait strategi meningkatkan penjualan di era digital yang mendapatkan kesimpulan bahwa konsumen merasakan perbedaan yang luar biasa dengan berbelanja secara langsung. Pembelian online lebih sering menawarkan harga yang lebih murah, dan ini dapat ditemukan oleh banyak penjual. Selain itu, yang menarik dari pembelian online adalah pelayanan yang lebih ramah. Para pembeli menyadari bahwa, ketika mereka membeli barang secara langsung, sangat sulit untuk mendapatkan ucapan "terima kasih", tetapi ketika mereka membeli barang secara online, ucapan "terima kasih dan maaf" telah menjadi bagian dari paket.

Kajian selanjutnya yang juga membahas tema era digital yaitu milik (Prasetyo dkk, 2023). Dalam kajian ini menyoroti sangat penting untuk menggunakan teknologi secara seimbang dengan interaksi sosial yang dipimpin oleh guru. Selain itu, telah terbukti berhasil bahwa pendekatan pendidikan yang melibatkan orang tua dan guru membantu anak-anak menggunakan teknologi secara positif. Hasil ini dapat memiliki konsekuensi nyata: mereka dapat membantu dalam menciptakan program pendidikan yang memenuhi tuntutan zaman dan memastikan bahwa anak-anak tumbuh dengan cara yang seimbang di era teknologi saat ini. Selanjutnya dalam kajian milik (Turnip & Siahaan, 2021) membahas tentang etika dan standar kesopanan santunan sangat penting dalam berkomunikasi, terutama dalam era digital, karena media digital akan terus berkembang.

Kajian lainnya milik (Anandhita & Dwiardi, 2018) Mendapatkan kesimpulan bahwa Proses logistik POS di Batam, Semarang, Jakarta, dan Mataram dibantu oleh teknologi informasi. Selain kurangnya e-leadership dan keterbatasan investasi TI, ada dua hambatan utama yang menghalangi perusahaan pos dan logistik untuk menerapkan TI. Strategi yang disarankan untuk meningkatkan kapasitas TI perusahaan pos dan logistik adalah dengan membangun e-leadership dan menggunakan platform sistem operasi virtual bersama untuk mengatasi kendala investasi teknologi sumber daya TI. Kajian terakhir milik (Maisarah, 2023) memberikan pemahaman mengenai Dengan menggunakan media digital TIK, terutama e-Government, komunikasi pembangunan yang efektif dapat meningkatkan pelayanan publik yang baik, cepat, dan responsif. Pemerintah daerah dapat berinteraksi secara langsung dengan masyarakat, memberikan informasi tentang program pembangunan, dan mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam proses pembangunan.

Dalam kajian ini memiliki pembeda dengan literatur dan kajian yang telah dilakukan sebelumnya yaitu, kajian ini akan memfokuskan pada penelitian bagaimana strategi bertahan hidup supir angkutan perkotaan (angkot) di Kota Semarang pada era digital saat ini dengan memakai pandangan dari James C. Scott. Selebihnya juga akan mendeskripsikan hambatan yang dialami oleh supir angkot dalam era digital, pengupayaan atau strategi supir angkot dalam hambatan era digital, dan mengulas alasan supir angkot tetap bertahan di tengah maraknya transportasi berbasis digital. Adapun salah satu strategi bertahan hidup supir angkot Kota Semarang dengan adanya keadaan menjelang pemilu, para supir angkot mendapatkan penghasilan tambahan dengan cara melakukan kontrak iklan pemasangan stiker partai ataupun caleg yang akan diusungkan pada pemilu nanti. Hal ini mendatangkan udara segar untuk para supir angkot dalam menambah penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

F. Kerangka Teori

1. Definisi Konseptual

a. Strategi Bertahan Hidup

James C. Scott dalam bukunya yang berjudul "*Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*" menjelaskan bahwa strategi bertahan hidup adalah suatu upaya untuk bertahan hidup dalam kondisi minimal dengan mengedepankan prinsip "dahulukan selamat" (Scott, 1985). Sedangkan menurut Suharto menjelaskan bahwa strategi bertahan adalah upaya untuk terus mempertahankan kehidupannya baik dalam hal pribadi maupun keluarga yang dimilikinya, individu atau kelompok memerlukan adanya strategi bertahan hidup guna menyelamatkan keberlangsungan hidup yang sedang dijalani (Suharto, 2009). Pada teori etika subsistensi atau strategi bertahan, mereka lebih mengedepankan "dahulukan selamat" untuk memenuhi kebutuhan dasar hidupnya dalam kondisi yang sulit, dibandingkan menanggung risiko berat (Scott, 1985).

Adapun pola hidup subsistensi adalah keadaan dimana masyarakat memenuhi kebutuhan hidupnya dalam batas seminimal mungkin (Scott, 1985). Artinya mereka lebih mengutamakan apa yang paling dibutuhkannya pada masa yang sulit menyimpannya. Dari beberapa definisi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa strategi bertahan adalah sebuah langkah-langkah alternatif yang dilakukan oleh individu ataupun kelompok demi mempertahankan ekonomi subsistensinya. Yang dimaksud dengan mempertahankan ekonomi subsistensinya yaitu berjuang mempertahankan dan mendahulukan kebutuhan dasar ataupun kebutuhan pokok hidup dalam kondisi yang sangat sulit (Scott, 2019).

b. Angkutan Kota (Angkot)

Angkutan kota adalah pemindahan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bertenaga mesin yang disediakan oleh

pemerintah, swasta, atau pribadi, dan tersedia untuk umum. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum:

- Angkutan adalah transportasi orang dan barang dengan mobil dari satu lokasi ke tempat lain,
- Siapapun dapat naik angkutan umum asalkan mereka mampu membayar biaya sesuai rute yang ditempuh ke tempat yang dituju. Demikian pula dengan angkutan barang, siapapun boleh mengangkut barang dengan kendaraan umum asalkan mereka mampu membayar biaya,
- Pengertian umum disini adalah penumpang atau orang secara umum, tidak membedakan strata sosial, umur, jenis kelamin, dan lain sebagainya.

Tujuan utama angkutan umum adalah untuk menyediakan pelayanan transportasi yang baik dan terjangkau bagi pelanggan. Faktor kenyamanan, keamanan, biaya, dan waktu tempuh dapat digunakan untuk menentukan kualitas dan nilai pelayanan. Selain itu, karena angkutan umum sangat banyak, dapat mengurangi lalu lintas kendaraan pribadi. Angkutan kota termasuk dalam angkutan umum dan merupakan salah satu sarana transportasi darat. Angkutan kota, juga disebut angkot adalah kendaraan untuk pergi dari satu tempat ke tempat lain di daerah kota atau wilayah ibu kota kabupaten dengan menggunakan bus umum atau mobil penumpang umum yang diatur dalam rute. (Yarmen & Yuda, 2013). Banyak orang menggunakan angkot yang membantu mereka bergerak di kota.

Angkutan kota bekerja berdasarkan trayek kota yang ditentukan. Data perjalanan penduduk dan penyebarannya, serta kondisi fisik wilayah yang akan dilayani oleh angkutan kota, memengaruhi trayek pelayanan angkutan kota (Buamona, 2016). Pada umumnya, dalam satu daerah kota atau wilayah ibu kota kabupaten, ada beberapa rute yang harus dilewati oleh angkutan

kota untuk memberikan pelayanan transportasi yang baik dan layak bagi masyarakat. Menurut Vuchic (1981) menyatakan bahwa angkutan kota adalah sarana transportasi penumpang perkotaan yang biasanya dijalankan di jalan raya pada kondisi lalu lintas campuran (mixed traffic) yang disediakan oleh swasta atau operator umum dan berada dalam kelompok dan rute tertentu.

c. Era Digital

Secara umum, era digital didefinisikan sebagai masa di mana segala sesuatunya telah dioptimalkan menggunakan teknologi. Terdapat juga yang mengatakan bahwa era digital datang untuk menggantikan beberapa teknologi masa lalu agar menjadi lebih praktis dan kontemporer. Era komputer dan internet telah membawa banyak perubahan positif yang dapat kita manfaatkan. Di sisi lain, ada efek negatif yang sangat merugikan pengguna. Kemajuan zaman dan kecanggihan teknologi membawa era digital, yang secara bertahap mengubah segala bidang kehidupan. Tatanan kehidupan dan aktivitasnya terintegrasi dengan teknologi internet, mengganti media terdahulu dengan yang lebih mudah digunakan (Khotimah, 2023).

Karena kemudahan ini, orang berbondong-bondong untuk memiliki alat digital yang bisa dijangkau kapan saja dan di manapun. Semakin berinovasi teknologi digital saat ini membuat perubahan besar terhadap dunia, lahirnya berbagai jenis alat digital yang semakin maju dan perkembangannya yang terus meningkat. Berbagai penggunaannya dapat dengan mudah mengakses segala informasi melalui berbagai cara, dan mereka dapat dengan bebas dan terkendali memanfaatkan fasilitas teknologi digital. Di tengah maraknya serba digital seperti saat ini, transportasi umum yang terintegrasi, efisien, dan mudah diakses akan sangat penting di masa depan untuk menjadi pilihan masyarakat sebagai transportasi sehari-hari dan mobilitas. (Khotimah &

Purwanto, 2023). Perkembangan teknologi informasi saat ini di berbagai sektor bisnis, khususnya sektor transportasi, harus beralih ke sistem digital untuk meningkatkan kualitas pelayanannya. Dengan melakukan ini, mereka dapat bertahan di era persaingan global yang sangat ketat, khususnya di sektor transportasi umum.

2. Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

a. Konsep Dahulukan Selamat : Ekonomi Subsistensi James C. Scott

Konsep dahulukan selamat merupakan sebuah gambaran dari para petani tentang gejolak atau dinamika yang dihadapi dalam memenuhi kebutuhan perekonomian keluarga. Menurut James C. Scott (2019) konsep dahulukan selamat adalah pekerjaan rutin subsistensi memberikan hasil yang memuaskan. Pekerjaan rutin bagaimanapun juga berarti tidak maksimal hasilnya dan karena itu juga masuk akal untuk mengambil resiko yang sedemikian adalah demi subsistensinya. Para petani dengan segala cara ataupun rumus-rumus subsistensinya sedang mengalami desintegrasi akibat iklim, kekurangan tanah, atau sewa-sewa yang meningkat. Karena hal ini pun mereka akan berbuat apa saja untuk mempertahankan kehidupan. Salah satu kasus mengambil resiko di bawah ancaman adalah meminjam uang untuk menyewa atau membeli pompa air yang dapat menyelamatkan tanaman (Sansom, 1970).

Dengan menyadari dimensi-dimensi historis dan kebudayaan berdasarkan tingkat subsistensi, kita dapat mengambil sebagai titik-tolak empiris satu tingkat penghasilan, di bawah mana tak ada sisa yang dapat disisihkan atau di bawah mana pengeluaran-pengeluaran seremonial terpaksa dibatasi pada yang paling pokok saja (Scott, 2019). Terlihat bahwa konsep dahulukan selamat adalah prinsip yang dimana seseorang ataupun kelompok membuat strategi-strategi bertahan hidup yang mengutamakan kebutuhan paling pokok secara seadanya. Dengan demikian beberapa

kebutuhan lain pun akan disingkirkan terlebih dahulu, yang terpenting yaitu bagaimana cara melanjutkan hidup agar dapat terus mempertahankan kehidupannya.

Prinsip dahulukan selamat juga diterapkan oleh supir angkot yang bertahan hidup dalam konteks studi ini. Meskipun para supir angkot tidak pada konteks keluarga petani. Hal ini dikarenakan para supir angkot memiliki variasi cara atau strategi untuk bisa bertahan hidup misalnya dengan menarik angkot sebagai mata pencaharian utamanya, bekerja sampingan untuk menambah pendapatan, dan menjalin kontrak iklan apapun dengan bentuk stiker yang dipasang di kendaraannya. Salah satu motif yang mendasari tindakan sosial yang diambil oleh supir angkot adalah prinsip “dahulukan selamat”. Oleh karena itu, para supir angkot bertahan hidup dengan segala keterbatasannya. Supir angkot berusaha sebaik mungkin untuk meningkatkan kualitas hidup. Tidak hanya bergantung pada nasib dan kemampuan mereka yang sudah mengaloi penuaan.

b. Asumsi Dasar Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

Pemikiran strategi bertahan hidup oleh Scott dilatarbelakangi oleh tingkat kritisnya ekonomi rumah tangga para petani di Asia Tenggara. Keluarga petani dengan hasil panen di bawah tingkat minimum tidak secara otomatis mati kelaparan karena mencapai satu tingkat krisis subsistensi (Scott, 2019). Para petani di Asia Tenggara mendapatkan banyak hambatan dalam mencapai hasil panennya. Hal ini sangat mempengaruhi dengan keadaan ekonomi rumah tangga para petani yang secara pendapatan akan mengalami perubahan, tentunya mayoritas dijumpai pada kasus pendapatan petani di Asia Tenggara dalam garis minimum.

Dengan adanya realitas sosial dari tingkat krisis subsistensi bagi mayoritas petani, maka akan sangat masuk akal bila mengikuti prinsip *safety first* alias “dahulukan selamat” dalam hal petani hanya ingin mengurangi

kemungkinan bencana rugi daripada memaksimalkan penghasilan rata-rata mereka. (Scott, 2019). Strategi tersebut mengenyampingkan berbagai pilihan, meskipun strategi ini diharapkan menghasilkan hasil bersih yang lebih besar, selain itu juga beresiko terhadap kerugian yang besar dan dapat membahayakan subsistensi para petani.

Bagaimanapun besarnya ambisi kewiraswastaan petani, pemikiran mereka tidak memperbolehkan tanaman komersil yang akan membahayakan subsistensi mereka (Scott, 2019). Dengan demikian, prinsip dahulukan selamat tidak berarti bahwa petani adalah makhluk kebiasaan yang tidak pernah mengambil risiko. Realitas sosial supir angkot pun tidak terjamin hidupnya pada tingkat ekonomi subsistensinya. Mereka marak mendapatkan dinamika-dinamika dalam mata pencahariannya terlebih dengan majunya zaman yang lebih digital dan modern. Era digital semua dapat terpenuhi dengan cepat, instan, praktis, dan menjamin fasilitas layanan konsumen yang puas. Dalam bidang transportasi, digitalisasi sudah banyak menyentuh ranah transportasi yang bersifat instan, praktis dan juga cepat.

Angkot yang identik dengan transportasi umum semi tradisional ini ternyata mengalami hambatan dengan adanya era digital. Bila para supir angkot belum dapat bersaing dan berinovasi seperti memperbaiki layanan dan fasilitas untuk penumpang, memperbaiki jam keterlambatan karena ngetem (berhenti mencari penumpang) yang memakan waktu lama atau memperbaiki sistem pembayaran yang lebih mudah dengan memanfaatkan uang digital. Hal ini tentunya membuka kemungkinan yang jelas untuk memperoleh keuntungan yang besar untuk para supir angkot bagi keamanan ekonomi rumah tangganya. Maka orang mungkin menyaksikan para supir angkot melangkah maju dengan penuh gairah dan kecukupan.

c. Istilah Kunci Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

Memahami strategi bertahan hidup para petani, Scott memaparkan 3 macam strategi bertahan hidup para petani, antara lain : mengikat sabuk lebih kencang, alternatif subsistensi atau swadaya, dan jaringan sosial.

1. Mengikat Sabuk Lebih Kencang

Mengikat sabuk lebih kencang disini artinya adalah mengurangi pengeluaran untuk kebutuhan makan dengan cara mengkonsumsi makanan hanya satu kali sehari dan beralih opsi pada makanan kurang bermutu ataupun kandungan gizinya lebih rendah. Satu tingkat bencana minimum adalah objektif dalam arti memperlihatkan satu persediaan makanan yang hampir mencapai tingkat minimum fisiologis, sehingga pengurangan lebih lanjut akan menyebabkan malnutrisi dan kematian dini (Scott, 2019). Para petani yang kurang mampu harus menempuh cara mengurangi pengeluaran kebutuhan pangan agar dapat tetap melanjutkan hidupnya.

Selama menunggu waktu panen, cara-cara meminimalisir pengeluaran adalah salah satu bentuk strategi petani yang banyak dilakukan. Makanan yang seharusnya memiliki porsi dan nutrisi yang cukup untuk tubuh, tetapi dengan keadaan terpaksa harus tidak berfokus memperhatikan hal tersebut. Ahli-ahli nutrisi telah seringkali menyarankan menu-menu yang lebih murah lagi dengan nilai gizi yang diperlukan, tetapi dengan mengorbankan rasa, sehingga orang-orang yang sudah sangat nekat saja akan mau memakannya (Wharton, 1958)

Dalam hal ini diidentifikasi bagaimana supir angkot pada era digital di Kota Semarang menempuh cara ataupun strategi bertahan menurut Scott yaitu dengan cara mengikat sabuk lebih kencang dalam kehidupan untuk terus mempertahankan ekonomi rumah tangganya, seperti mengurangi porsi makan ataupun mengurangi kandungan gizi pada makanan. Hal lain yang ditemukan juga bahwa supir angkot

menekan biaya rokok dengan biaya yang semurah-murahnya, dengan cara membuat lintingan rokok secara mandiri yang dinilai jauh lebih murah dan irit dibandingkan membeli satu bungkus rokok atau bahkan menempuh cara membeli rokok dalam bentuk ketengan. Walaupun rasa dan kenikmatan dari segala pengurangan itu kurang nyaman, tetapi dalam hal ini supir angkot terpaksa menempuh jalan ketidaknyamanan demi mengurangi biaya kebutuhan dapur keluarga.

2. Alternatif Subsistensi atau Swadaya

Dinamika para petani dalam menghadapi alam dan merawat mata pencahariannya belum juga mendapatkan suatu harapan yang pasti. Pasalnya alam tidak dapat diprediksi sesuai apa yang diinginkan. Jika waktu panen telah tiba dan mengalami gagal panen, sungguh disitulah terdapat kesedihan atas penantian panjang untuk mendapatkan hasilnya. Setelah menempuh cara dengan mengencangkan ikat pinggang dan meminimalisir pengeluaran uang, hal tersebut belum juga memberi harapan baik agar terus dapat bertahan hidup. Pada tingkat keluarga ada berbagai alternatif subsistensi, yang dapat kita golongkan sebagai “swadaya” (Scott, 2019).

Alternatif subsistensi atau swadaya merupakan suatu strategi yang dapat ditempuh oleh para petani dalam kehidupannya. Contohnya dengan berkegiatan berdagang kecil-kecilan, bekerja sebagai buruh lepas, ataupun mencari sumber pendapatan lainnya. Bagi banyak petani di Asia Tenggara yang hasil panen mereka, setelah sewa dan bunga, disubsidi dibawah subsistensi, "pekerjaan sampingan" telah menjadi bagian yang umum dan integral dari subsistensi. (Scott, 2019)

Swadaya memang merupakan strategi yang paling bisa diandalkan oleh karena tidak tergantung pada bantuan orang lain, tetapi, justru karena itulah, dia hanya mampu menghasilkan sebanyak kemampuan tangannya sendiri (Scott, 2019). Analisis ini dapat mencakup sebuah pengamatan

tentang supir angkutan perkotaan (angkot) di Kota Semarang menempuh strategi alternatif subsistensi atau swadaya ini dalam mempertahankan kondisi perekonomian rumah tangga serta mencukupi kebutuhan pokok dengan cara salah satu anggota keluarga juga turut terlibat dalam pemenuhan kebutuhan pokok seperti berjualan warung kecil-kecilan di rumahnya. Para supir angkot pun juga mengsiyasi tambahan penghasilan dengan menempelkan poster-poster partai dan calon legislatif di angkotnya sebagai media kampanye saat tahun-tahun politik yang dimana dapat menambah penghasilan supir angkot. Disela-sela waktu senggang supir angkot pun mencoba-coba keberuntungan yaitu dengan permainan togel yang berharap dapat memenangkan permainan dan mendapatkan tambahan pendapatan.

3. Jaringan Sosial

Petani identik dengan lingkungan pedesaan yang mempunyai karakteristik masyarakat yang kerekatan emosionalnya sangat baik. Mereka selalu membangun interaksi secara baik untuk terus mengupayakan kerukunan antar sesama. Dengan hal ini relasi jaringan para petani dapat dikatakan luas dan menyebar serta berbasis dengan kekeluargaan. Akhirnya, terdapat banyak sekali jaringan dan lembaga di luar lingkungan keluarga yang dapat, dan memang sering kali, berfungsi sebagai peredam kejutan selama krisis-krisis ekonomi dalam kehidupan petani. Untuk membantu seorang petani mengatasi masa sulit karena jatuh sakit atau masa panen yang gagal, petani mungkin dibantu oleh keluarga, teman, desanya, seorang pelindung, dan bahkan terkadang oleh negara. (Scott, 2019).

Strategi jaringan sosial ini memanfaatkan relasi sebagai salah satu cara bertahan hidup bagi para petani. Para petani mendapatkan bantuan di masa sulitnya berkat adanya relasi yang dibangun secara baik. Contohnya yaitu seorang petani yang kesulitan akan dibantu dengan

diberikan pinjaman uang atau diberikan kebutuhan makanan oleh saudara, teman, kerabat atau bahkan oleh instansi dan lembaga. Sanak saudara biasanya merasa bertanggung jawab untuk membantu seorang kerabat dekat yang mengalami kesulitan, tetapi mereka tidak dapat juga memberikan lebih banyak sumber daya daripada yang mereka miliki sendiri. (Scott, 2019).

Begitu juga dalam konteks supir angkot di Kota Semarang yang pada masa-masa sulitnya harus menempuh strategi jaringan sosial dengan memanfaatkan relasi-relasi pertemanan antar trayek atau daerah sebagai layanan angkot untuk disewakan dalam acara-acara sekolah, acara keluarga dan acara lainnya sebagai tambahan pemasukan pendapatan. Selain itu supir angkot juga memanfaatkan jaringan sosial pertemanannya sebagai perantara pertolongan dengan dana peminjaman untuk kebutuhan hidupnya.

G. Metode Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini yakni berada di Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Lokasi penelitian dipilih berdasarkan pertimbangan berikut:

- A. Kota Semarang merupakan Kota besar dan salah satu ibu Kota Provinsi Jawa Tengah yang mempunyai beragam jenis trayek angkutan perkotaan (angkot)
- B. Kota Semarang berkaitan langsung dengan kesejahteraan supir angkot
- C. Kota Semarang dapat dijadikan objek penelitian untuk melakukan perbandingan dengan Kota-Kota besar lainnya

2. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian lapangan (*Field research*), yakni mempelajari konteks saat ini dan bagaimana orang, kelompok, lembaga, dan masyarakat berinteraksi satu sama lain (Usman dkk, 2006). Metode dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode kualitatif menggunakan peneliti sebagai instrumen utama yang dimana mereka mengumpulkan data secara triangulasi dan menganalisisnya secara induktif; hasilnya lebih menekankan inti pembahasan daripada generalisasi. (Abdussamad, 2021).

Metode penelitian ini dilakukan dengan sangat menyeluruh dan memvisualisasikan data berupa fenomena melalui kata-kata. Dalam penelitian kualitatif, analisis data non-matematis adalah dasar untuk menghasilkan kesimpulan dari data yang digabungkan melalui berbagai metode, seperti observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dengan pendekatan dan jenis penelitian ini, peneliti berupaya secara sistematis menganalisis isu-isu yang berkaitan dengan strategi bertahan hidup supir angkot pada era digital di Kota Semarang.

3. Sumber dan Jenis Data

Sumber data merupakan subjek dari mana data diperoleh (Sugiyono, 2013). Jenis data dalam penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu :

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diambil secara langsung dari objek penelitian. Menurut (Sugiyono, 2012) data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data”. Data primer dalam penelitian ini berasal dari informan yang bersangkutan.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung yang biasanya dari pihak kedua melakukan pengolahan data untuk kebutuhan orang lain dan berfungsi sebagai peleengkap data primer. Menurut

(Sugiyono, 2012) data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data pada pengumpul data. Dalam studi ini menggunakan data sekunder yang berupa artikel jurnal, buku, serta dokumen lain yang berkaitan dengan kajian penelitian ini, yaitu mengenai strategi bertahan, angkot dan era digital, serta teori-teori yang digunakan mengenai penelitian ini.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, untuk mencari data peneliti menggunakan tiga macam teknik pengumpulan data, yaitu :

a. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang tidak terbatas pada orang saja, melainkan objek-objek lainnya seperti fenomena atau gejala yang ingin diteliti (Wekke, 2019). Selain itu, pengamatan secara langsung di lokasi dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan. Mengamati aktivitas yang terkait dengan variabel penelitian adalah cara untuk melakukan pengamatan ini. Hasil pengamatan bisa digunakan sebagai data pendukung untuk menganalisis dan membuat kesimpulan. Peneliti akan melihat bagaimana angkutan perkotaan menjadi sumber penghasilan utama bagi supir angkutan perkotaan. Observasi dilakukan dengan datang ke rumah supir angkot untuk mengamati dan berbincang terkait segala hal yang mendukung terkait topik penelitian ini. Observasi juga dilakukan dengan datang ke kantor DPC Organda Kota Semarang yang dimana tempat ini menjadi berkumpulnya supir angkot untuk bermusyawarah dan sekaligus menjadi koperasi simpan pinjam bagi supir angkot di Kota Semarang.

b. Wawancara

Wawancara adalah sebuah teknik dengan bantuan orang lain bertindak sebagai instrumen dalam mengumpulkan data (Abdussamad,

2021). Secara umum, wawancara dapat dibedakan menjadi dua jenis, yakni wawancara terstruktur dan wawancara tidak terstruktur. Wawancara tidak terstruktur adalah jenis wawancara yang dilakukan dengan pendekatan yang lebih mendalam dan intensif, sedangkan wawancara terstruktur adalah jenis wawancara yang melibatkan pertanyaan-pertanyaan yang sudah diatur sebelumnya beserta pilihan-pilihan jawaban yang telah disiapkan (Herdiansyah, 2010). Wawancara dalam penelitian ini akan dilaksanakan dengan wawancara tidak terstruktur atau dalam bentuk yang lebih mendalam.

Melalui wawancara mendalam ini, peneliti berharap dapat menggali pemahaman yang lebih banyak dalam tentang hal-hal yang belum terungkap melalui tahap observasi. Wawancara akan digunakan sebagai sarana untuk mengumpulkan data dengan mengajukan pertanyaan guna dijawab secara lisan. Proses wawancara ini akan melibatkan interaksi langsung antara peneliti dan informan, yang akan dilakukan dengan mengunjungi Kantor DPC Organda Kota Semarang dan pangkalan supir angkot dan rumah kediaman supir angkot. Dalam penelitian ini, peneliti akan menerapkan teknik *snowball* dalam melakukan pengambilan atau menentukan informan. Teknik *snowball* ini diawali dengan mewawancarai satu atau dua informan, namun jika data yang diperlukan masih belum lengkap, peneliti akan melanjutkan dengan melakukan wawancara dengan informan selanjutnya hingga tidak ada lagi informasi baru yang ditemukan (Sugiyono, 2013).

Informan dalam penelitian ini terdiri dari ketua Organda Kota Semarang, supir angkot, pemilik angkot, Dishub Kota Semarang, serta semua yang terlibat dalam aktivitas angkot. Peneliti menggunakan dua jenis informan, yaitu *key informant* dan informan pendukung. *Key informant* (informan kunci) adalah individu yang dianggap memiliki akses yang cukup untuk membuka pintu menuju objek penelitian

(Sugiyono, 2013). Dalam konteks penelitian ini, ketua DPC Organda Kota Semarang adalah *key informant*. Sementara itu, informan pendukung adalah individu yang diandalkan untuk melengkapi informasi yang diberikan oleh *key informant* (Sugiyono, 2013).

Informan pendukung yang terlibat penelitian ini dipilih berdasarkan kriteria berikut:

- Informan merupakan supir angkot dan pemilik angkot di Kota Semarang yang memiliki 2 rute atau trayek dengan jumlah supir angkot terbanyak menurut Dishub Kota Semarang yaitu, trayek Mangkang- Pasar Johar dan trayek Pasar Johar- Perum Klipang Tembalang. Informan dalam penelitian ini berjumlah 6 orang yang terbagi masing-masing trayek 3 orang supir.
- Informan merupakan pemilik angkot di Kota Semarang
- Informan berperan aktif dan mengetahui dalam mengenai angkot Kota Semarang.

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen, agenda dan sebagainya (Meleong, 2010). Dokumentasi digunakan untuk menggabungkan data tertulis yang mengandung penjelasan dan keterangan secara jelas serta rasionalitas tentang fenomena yang masih aktual sesuai dengan tema kajian penelitian. Dalam penelitian ini, teknik dokumentasi digunakan oleh peneliti untuk menggali data yang relevan pada supir angkot di Kota Semarang.

3. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis data induktif model Miles and Huberman. Analisis data induktif merupakan proses menarik

kesimpulan secara umum berdasarkan informasi khusus dari data yang ada. Aktivitas dalam analisis data, yaitu data reduction, data display dan conclusion drawing/verification (Abdussamad, 2021).

a. Reduksi Data

Mereduksi data berarti mencari tema dan pola, memilih dan memfokuskan pada hal-hal penting (Abdussamad, 2021). Dengan demikian, data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas. Selain itu akan mempermudah peneliti untuk mengumpulkan lebih banyak data dan menemukannya saat diperlukan.

b. Penyajian data (*Data Reduction*)

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart dan sejenisnya. Dengan menampilkan data, akan lebih mudah untuk memahami apa yang terjadi dan merencanakan tindakan selanjutnya berdsrkan hal apa yang telah difahami. Selanjutnya disarankan , dalam melakukan display data, selain dengan teks yang naratif, juga dapat berupa, grafik, matrik, jejaring kerja dan chart (Abdussamad, 2021). Data yang disajikan dalam bentuk narasi berupa strategi bertahan hidup supir angkot pada era digital di Kota Semarang.

c. Penarikan Kesimpulan (*conclusion drawing*)

Penarikan kesimpulan dan verifikasi adalah tahapan ketiga dalam analisis data kualitatif menurut Miles and Huberman. Kesimpulan awal yang dibuat hanyalah sementara dan akan berubah jika tidak diidentifikasi bukti yang kuat guna mendukung tahaap pengumpulan data berikutnya. Namun, jika kesimpulan yang dibuat pada tahap awal didukung oleh bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan untuk mengumpulkan data, maka kesimpulan tersebut dapat dipercaya.

H. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini berguna untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi dan memberikan gambaran yang komprehensif secara keseluruhan. Maka dari itu, skripsi ini terbagi menjadi tujuh bab, antara lain :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini mencakup pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka teori, metode penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II STRATEGI BERTAHAN HIDUP, ANGKOT, ERA DIGITAL DAN TEORI STRATEGI BERTAHAN HIDUP JAMES C. SCOTT

Dalam bab ini mencakup pemaparan tentang pengertian istilah dan teori yang dibagi menjadi 3 bagian yaitu strategi bertahan hidup, angkot, dan era digital serta teori strategi bertahan hidup James C. Scott.

BAB III GAMBARAN KOTA SEMARANG

Bab ini mencakup penjelasan mengenai objek penelitian yakni gambaran umum Kota Semarang yang meliputi demografi, sejarah, visi dan misi, dan peraturan-peraturan daerah.

BAB IV HAMBATAN YANG DIALAMI OLEH SUPIR ANGKOT DALAM ERA DIGITAL

Bab ini berisikan penjelasan mengenai hambatan-hambatan yang dialami supirangkot pada era digital. Selanjutnya membahas juga mengenai strategi bertahan hidup yang dilakukan supir angkot dalam upaya penanganan masalah hambatan.

BAB V UPAYA SUPIR ANGKOT KOTA SEMARANG MENGATASI HAMBATAN

Dalam bab ini berisikan penjelasan mengenai cara-cara ataupun strategi supir angkot dalam mengatasi hambatan-hambatan yang dihadapi demi mempertahankan kehidupannya pada era digital.

BAB VII PENUTUP

Bab ini mencakup kesimpulan hasil penelitian dan saran atau rekomendasi peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

STRATEGI BERTAHAN HIDUP SUPIR ANGKOT PADA ERA DIGITAL DAN TEORI STRATEGI BERTAHAN HIDUP JAMES C. SCOTT

A. Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot pada Era Digital

1. Strategi Bertahan Hidup

a. Konsep Strategi Bertahan Hidup

James C. Scott dalam teori utamanya mengemukakan tentang mekanisme survival atau dikenal dengan strategi bertahan hidup yang diaplikasikan pada objek petani Asia Tenggara. Mekanisme berasal dari bahasa Yunani *Mechos*, yang berarti instrument, perangkat, sarana, atau cara menjalankan sesuatu. Namun, istilah "mekanisme" mengacu pada interaksi antara satu sama lain dalam sistem atau keseluruhan yang secara tanpa disengaja menghasilkan fungsi yang memenuhi tujuan bersama. Survival" berasal dari kata "survive", yang berarti "bertahan hidup" atau "menyelamatkan diri" dalam bahasa Inggris (Prakoso, 2023). Arti lain dari kata "survival" adalah "bertahan hidup", yang berarti "menyesuaikan diri dengan lingkungan sekitar untuk bertahan hidup dalam situasi yang sulit. Untuk bertahan hidup dalam keadaan darurat, seseorang atau kelompok melakukan sesuatu. (Nur Dyah Gianawati, 2013).

Pandangan lain mengenai strategi bertahap hidup dari Mintzberg dalam Dayanti (2022) dapat diartikan sebagai upaya untuk mempertahankan diri dari berbagai bahaya atau ancaman di alam terbuka atau alam bebas dengan menggunakan perlengkapan seadanya dengan tujuan untuk menjaga kelangsungan hidup disebut bertahan hidup. Secara harfiah, bertahan hidup berasal dari bahasa Inggris yaitu *Survive* yang berarti bertahan hidup (Dayanti & Harianto, 2022). Pandangan mengenai

strategi bertahan hidup dari Mintzberg menkonsepkan suatu keadaan individu yang resah dalam ketersesatan di hutan, sehingga individu tersebut harus dapat bertahan hidup dengan bekal ataupun perlengkapan minimum, alat seadanya dan menjaga diri dari ancaman berbahaya untuk terus dapat mempertahankan kehidupannya.

Strategi bertahan hidup selanjutnya dalam versi pemikiran menurut Snel dan Staring menyatakan bahwa, strategi bertahan hidup adalah sebagai rangkaian tindakan yang dipilih secara standar oleh individu dan rumah tangga yang menegah ke bawah secara sosial ekonomi (Irwan, 2015). Dengan melalui strategi yang ditempuh oleh seseorang, maka hal tersebut dapat menambah penghasilan yang berasal dari pemanfaatan sumber-sumber yang lain ataupun membatasi pengeluaran dengan pengurangan kuantitas dan kualitas barang atau jasa. Selain itu, strategi bertahan hidup juga menerapkan pola nafkah ganda yang merupakan bagian dari strategi ekonomi. Susilawati menyatakan bahwa untuk peningkatan taraf hidup, dengan menambahkan jenis pekerjaan dan merubah pola mata pencaharian (Susilawati, 2012).

Untuk memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga, kepala keluarga dan anggota keluarga menggunakan pola nafkah ganda. Dengan cara ini, mereka dapat tinggal bersama dan memenuhi kebutuhan primer dan sekunder mereka. Dalam strategi bertahan hidup, aspek sosial dan kultural juga penting. Selain itu, banyak pendapat para ahli tentang strategi bertahan hidup. Salah satunya, Mosser (1998) membuat "Framework Aset Vulnerability", sebuah kerangka analisis yang mencakup berbagai pengelolaan aset: 1). Aset tenaga kerja; 2). Aset modal manusia; 3). Aset produktif; 4). Aset relasi rumah tangga atau keluarga; 5) Aset modal sosial modal manusia; 6). Aset produktif; 7) Aset relasi rumah tangga atau keluarga (Moser, 1998).

Menurut Suharto dalam Dayanti (2022), ada definisi tambahan yang mengatakan bahwa strategi bertahan hidup dapat didefinisikan sebagai rencana atau kegiatan yang dilakukan agar dapat bertahan hidup dalam kondisi tertentu. Rencana yang diutamakan dalam mencapai tujuan adalah kegiatan yang dilakukan. Oleh karena itu, pemahaman tentang strategi bertahan hidup dapat dikaitkan dengan kemampuan seseorang untuk menggunakan teknik tertentu untuk mengatasi berbagai tantangan yang mereka hadapi. (Dayanti & Harianto, 2022). Dalam konteks ini pemikiran mengenai strategi bertahan hidup menurut Suharto, mempunyai pandangan pada kondisi individu dan kelompok sosial yang juga meranah pada dinamika kehidupan perkotaan. Seseorang mau tidak mau tetap harus bertahan hidup, baik pada konteks mempertahankan eksistensi kelompok ataupun mempertahankan sumber pendapatan individu.

Melakukan pekerjaan bagi manusia berarti berpartisipasi secara aktif dalam proses kultural yang didasarkan pada sistem imbalan dan berhak atas bagian dan hasil dari usaha kolektif. Orang percaya bahwa mereka harus bekerja untuk memperoleh penghasilan sebagai sumber kehidupan, yang telah menghasilkan budaya di mana orang bekerja untuk mendapatkan makan dan terus hidup. Manusia selalu bekerja berdasarkan sistem mata pencarian, seperti buruh, petani, peternak, supir, dan nelayan. Ada yang dilakukan manusia sebagai pekerjaan pokok tetapi ada juga yang melakukannya sebagai pekerjaan sampingan atau sekunder. Demi menambah penghasilan keluarga, melakukan pekerjaan sebagai cerminan realita bahwa kebutuhan manusia semakin hari semakin bertambah dan tidak terbatas. Hal inilah yang mendorong orang untuk terus bekerja dan mencari sumber penghasilan tambahan. Dengan demikian, orang miskin dan tidak mampu secara ekonomi tidak akan pasrah pada nasibnya; mereka akan terus bekerja untuk tetap hidup.

Sudut pandang mengenai strategi bertahan hidup mempunyai beberapa pandangan yang berbeda bukan hanya berasal dari James C. Scott, melainkan ada beberapa konsep strategi bertahan hidup lain, seperti teori strategi bertahan hidup Edi Suharto, yang mengatakan bahwa orang dapat membuat strategi untuk bertahan dari perubahan dan tekanan ekonomi (Chyntia & Fitriani, 2021). Teori ini juga banyak berkaitan dengan teori adaptasi. Teori adaptasi mengacu pada pilihan, cara, atau strategi untuk merespon dan menghadapi masalah dalam situasi internal atau eksternal melalui penggunaan sumber daya secara sadar atau tidak sadar (Mardatillah & Fitriani, 2020).

Menurut Edi Suharto, ada tiga jenis strategi bertahan hidup. Yang pertama adalah strategi aktif, yang melibatkan melakukan aktivitas sendiri, memperpanjang jam kerja, memanfaatkan sumber atau tanaman liar di sekitarnya, dan sebagainya. Yang kedua adalah strategi pasif, yang melibatkan mengurangi pengeluaran keluarga. Misalnya, biaya untuk pakaian, makanan, pendidikan, dan lainnya. Ketiga strategi jaringan adalah menjalin hubungan dengan orang lain. Ini termasuk menjalin hubungan formal dan informal dengan lingkungan sosial dan kelembagaan. Misalnya, meminjam uang ke tetangga, mengutang di toko, menggunakan program kemiskinan, meminjam ke bank, dan sebagainya (Irwan, 2015).

b. Strategi Bertahan Hidup dalam Perspektif Islam

Konsep strategi bertahan hidup juga dapat ditemukan dan ditinjau dari perspektif keislaman, salah satunya mengenai pandangan kewajiban bekerja dan mencari nafkah. Tentu saja, bekerja untuk umat Islam tidak hanya didasarkan pada tujuan duniawi. Apalagi bekerja untuk beribadah. Pekerjaan itu akan membuahkan hasil. Hasil ini memungkinkan kita untuk makan, berpakaian, tinggal di rumah, menafkahi keluarga, dan menjalankan kewajiban agama lainnya dengan baik. Islam memberikan

kebebasan kepada pemeluknya untuk bereksperimen selama tidak menyimpang dari prinsip syariah (Munif, 2020).

Dunia kerja dalam Islam meliputi seluruh pekerjaan konstruksi yang meliputi seluruh industri di bidang pengolahan, perakitan, perdagangan, pertanian, perkebunan, perikanan dan jasa. Segala jenis jasa kemanusiaan, keterampilan, kecerdasan, pemikiran dan sastra termasuk dalam kategori pekerjaan. Bahkan para pengacara menganggap kepemimpinan dalam negara dan pemerintahan (pusat dan daerah) merupakan suatu bentuk pekerjaan atau profesi yang mulia.

وَالْوَالِدَاتُ يُرْضِعْنَ أَوْلَادَهُنَّ حَوْلَيْنَ كَامِلَيْنِ لِمَنْ أَرَادَ أَنْ يُتِمَّ ۖ
الرِّضَاعَةُ وَعَلَى الْمَوْلُودِ لَهُ رِزْقُهُنَّ وَكِسْوَتُهُنَّ بِالْمَعْرُوفِ
لَا تُكَلَّفُ نَفْسٌ إِلَّا وُسْعَهَا لَا تُضَارَّ وَالِدَةٌ بِوَلَدِهَا وَلَا مَوْلُودٌ
لَهُ بِوَالِدَةٍ وَعَلَى الْوَارِثِ مِثْلُ ذَلِكَ فَإِنْ أَرَادَا فِصَالًا عَنْ
تَرَاضٍ مِّنْهُمَا وَتَشَاوُرٍ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْهِمَا وَإِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ
تَسْتَرْضِعُوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا ءَاتَيْتُمْ
بِالْمَعْرُوفِ وَاتَّقُوا اللَّهَ وَاعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ

Artinya : “Ibu-ibu hendaklah menyusui anak-anaknya selama dua tahun penuh, bagi yang ingin menyempurnakan penyusuan. Kewajiban ayah menanggung makan dan pakaian mereka dengan cara yang patut. Seseorang tidak dibebani, kecuali sesuai dengan kemampuannya. Janganlah seorang ibu dibuat menderita karena anaknya dan jangan pula ayahnya dibuat menderita karena anaknya. Ahli waris pun seperti itu pula. Apabila keduanya ingin menyapih (sebelum dua tahun) berdasarkan persetujuan dan musyawarah antara keduanya, tidak ada dosa atas keduanya. Apabila kamu ingin menyusukan anakmu (kepada orang lain),

tidak ada dosa bagimu jika kamu memberikan pembayaran dengan cara yang patut. Bertakwalah kepada Allah dan ketahuilah bahwa sesungguhnya Allah Maha Melihat apa yang kamu kerjakan” (Q.S Al-Baqarah (2): 233).

Ayat di atas menunjukkan bahwa seorang ayah atau suami wajib memberikan nafkah kepada istri dan anaknya, termasuk uang untuk bekal dan pakaian. Tetapi semua itu harus sesuai dengan kemampuan ayah atau suaminya. Istri tidak boleh meminta banyak kepada ayah atau suami mereka karena itu melampaui kemampuan mereka. Suami berperan sebagai pencari nafkah, dan istri berperan sebagai pencari nafkah (Amir Syarifuddin, 2009). Dalam hal ini, istri dapat bekerja untuk membantu keuangan suaminya, tetapi bukan kewajibannya untuk melakukannya. Mereka tidak boleh membandingkan keuangan mereka dengan keuangan suaminya, karena itu akan membuat suami sakit hati. Surganya istri berada pada suaminya, ridhonya Allah kepada istri tergantung pada ridhonya suami, dan murkanya Allah kepada istri tergantung pada murkanya suami.

KH Husein Muhammad berpendapat bahwa kewajiban nafkah bukan hanya menempatkan suami sebagai pihak yang bertanggung jawab atas nafkah keluarga. Sebaliknya, beliau berpendapat bahwa kewajiban nafkah dibebankan kepada siapa yang mampu, dan dia lah yang akan dibebankan kewajiban nafkah. Ketika suami tidak mampu memberikan atau memenuhi kebutuhan finansial mereka secara optimal dalam konteks sosial. Jadi, jika konsep nafkah lama diterapkan, akan ada masalah atau ketimpangan dalam rumah tangga. Akibatnya, banyak kasus di mana istri mengajukan perceraian di Pengadilan Agama, yang kemudian menjadi alasan untuk gugatan nafkah istri atau perceraian karena suaminya tidak memberikan nafkah. Menurut KH Husein Muhammad, istri harus bertanggung jawab atas nafkah.

Adapun dasar pemikiran hukum yang digunakan oleh beliau adalah Surat An-Nisa (4): 34 :

الرِّجَالُ قَوَّامُونَ عَلَى النِّسَاءِ بِمَا فَضَّلَ اللَّهُ بَعْضَهُمْ عَلَى
بَعْضٍ وَبِمَا أَنْفَقُوا مِنْ أَمْوَالِهِمْ ۚ فَالصَّالِحَاتُ قَنِينَاتٌ
حَفِظْنَ لِلْغَيْبِ بِمَا حَفِظَ اللَّهُ ۗ وَالَّتِي تَخَافُونَ نُشُوزَهُنَّ
فَعِظُوهُنَّ وَاهْجُرُوهُنَّ فِي الْمَضَاجِعِ وَاصْرَبُوهُنَّ ۚ فَإِنْ
أَطَعْنَكُمْ فَلَا تَبْغُوا عَلَيْهِنَّ سَبِيلًا ۗ إِنَّ اللَّهَ كَانَ عَلِيمًا كَبِيرًا ﴿٣٤﴾

Artinya: “Kaum laki-laki itu adalah pemimpin bagi kaum wanita, oleh karena Allah telah melebihkan sebahagian mereka (laki-laki) atas sebahagian yang lain (wanita), dan karena mereka (laki-laki) telah menafkahkan sebagian dari harta mereka. sebab itu Maka wanita yang saleh, ialah yang taat kepada Allah lagi memelihara diri ketika suaminya tidak ada, oleh karena Allah telah memelihara (mereka). wanita-wanita yang kamu khawatirkan nusyuznya, Maka nasehatilah mereka dan pisahkanlah mereka di tempat tidur mereka, dan pukullah mereka. kemudian jika mereka mentaatimu, Maka janganlah kamu mencari-cari jalan untuk menyusahkannya. Sesungguhnya Allah Maha Tinggi lagi Maha besar” (Q.S AnNisaa (4): 34), (Departemen Agama RI, 1976).

Dalam realitas sosial ketika ayat tersebut turun. Secara umum, laki-laki adalah pemimpin, mengasuh, melindungi, dan bertanggung jawab terhadap sebagian besar perempuan. Karena Allah SWT telah menganugerahkan keutamaan atas laki-laki pada umumnya atas perempuan pada umumnya.

Menurut KH Husein Muhammad, ayat di atas harus dipahami sebagai teks yang bersifat sosiologis dan kontekstual karena merujuk pada suatu permasalahan tertentu. Menurutnya, kedudukan perempuan berada di sisi laki-laki dan laki-laki sebagai pemimpin dalam rumah tangga, hal ini muncul dalam peradaban patriarki atau peradaban dimana ketergantungan perempuan terhadap laki-laki dalam aspek ekonomi dan keamanan sangat kuat. Menurut dia, penempatan seperti itu mungkin tepat asalkan dalam praktiknya tetap memperhatikan asas manfaat (Nurroniyah, 2019).

2. Supir Angkutan Kota (Angkot)

a. Konsep Supir

Definisi supir menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah orang yang pekerjaannya mengemudikan mobil, truk, atau kendaraan bermotor lainnya (KBBI, 2002). Konsep supir biasanya juga tidak terdengar asing pada hal seorang individu yang mengemudikan kendaraan bermotor, baik untuk tujuan pribadi maupun komersial. Supir mempunyai tanggung jawab untuk mengoperasikan kendaraan dengan aman, mematuhi peraturan lalu lintas, dan memastikan penumpang atau barang yang diangkut tiba di tujuan dengan selamat dan tepat waktu. Berbagai ragam profesi pemaknaan supir yang dijumpai pada kehidupan, yang pasti supir mempunyai peran dan tanggung jawab besar dalam memimpin, mengarahkan dan memandu jalannya kendaraan.

Menurut Merriam-Webster Dictionary yang juga mendefinisikan supir adalah yang mengemudikan, seperti seseorang yang mengendarai kendaraan (Merriam-Webster Dictionary, 1828). Supir harus memiliki keterampilan dan pengetahuan untuk mengemudikan berbagai jenis kendaraan bermotor, seperti mobil, bus, truk, atau kendaraan komersial lainnya. Hal terpenting yaitu keselamatan merupakan prioritas utama. Supir harus memastikan bahwa mereka, penumpang, dan barang yang diangkut selalu dalam kondisi aman.

Ini termasuk memahami dan mematuhi semua peraturan lalu lintas serta menggunakan peralatan keselamatan yang diperlukan.

b. Konsep Angkot

Menurut Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031 disebutkan bahwa pengertian angkutan umum massal adalah angkutan umum yang dapat mengangkut penumpang berkapasitas tinggi yang beroperasi dengan cepat, nyaman, aman, dan cepat. jadwal dan frekuensi tinggi. (Perda Semarang, 2021). Secara umum angkutan kota masuk dalam jenis angkutan umum massal yang definisi fungsionalnya sama-sama transportasi untuk mengangkut penumpang secara massal dengan perbedaan bentuk serta kapasitas pengangkutannya.

Angkutan kota adalah cara untuk pergi dari satu tempat ke tempat lain di kota dengan menggunakan mobil, bus umum, atau kendaraan penumpang umum dengan jadwal tetap (Buamona, 2017). Sebenarnya, angkutan kota didirikan dengan tujuan utama untuk memberikan pelayanan yang baik dan berkualitas kepada masyarakat umum. Untuk menilai kinerja kegiatan dan kualitas pelayanan angkutan kota adalah kinerja kegiatan atau operasional. Angkutan kota adalah cara untuk mengangkut penumpang dengan angkutan umum yang dapat disewa atau dibayar. Biaya transportasi adalah salah satu biaya angkutan bersama, jadi sistem angkutan umum lebih efisien karena tarif lebih murah.

Menurut perspektif lain, angkutan kota adalah jenis angkutan umum yang berfungsi sebagai cara untuk orang berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan juga berfungsi sebagai cara transportasi alternatif di dalam kota, terutama bagi orang-orang yang tidak memiliki kendaraan pribadi (Fadhillah & Somantri, 2016). Di banyak kota, sistem jaringan angkutan kota menggunakan beberapa tipe secara kombinasi yang sesuai dengan karakteristik kota yang

bersangkutan. Ketersediaan jaringan rute pelayanan yang ideal untuk suatu wilayah tertentu memastikan kualitas dan kemandirian pelayanan sistem angkutan kota.

Terdapat beberapa persyaratan untuk angkutan kota, menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang tersedia untuk umum untuk digunakan dengan pembayaran langsung atau tidak langsung. Trayek adalah rute yang digunakan oleh mobil bus untuk mengangkut orang. Ini memiliki asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jadwal tetap atau tidak terjadwal (Kemenhub, 2003). Adanya angkutan massal perkotaan berarti berkurangnya jumlah kendaraan di jalan raya.

Hal ini penting karena berkaitan dengan pengendalian lalu lintas. Untuk angkutan kota massal, penumpangnya harus memiliki kesamaan dalam berbagai hal seperti waktu, asal dan tujuan. Kesamaan ini menimbulkan masalah keseimbangan, ketersediaan dan permintaan. Pelayanan angkutan kota akan berjalan dengan baik jika mampu menciptakan keseimbangan, ketersediaan dan permintaan, suatu tindakan yang seringkali sulit dicapai ketika mengukur permintaan pada waktu sibuk atau puncak (Warpani & Suwardjoko, 2011). Angkutan kota juga dapat berupa angkutan massal atau angkutan massal cepat yang dapat mengangkut banyak penumpang dalam satu perjalanan.

Mobil penumpang umum (MPU) adalah setiap kendaraan umum dengan setidaknya delapan tempat duduk, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Kepmen Perhubungan No. 68 Tahun 1993 menyatakan bahwa mobil bus umum dan mobil penumpang umum memiliki pola pelayanan yang berbeda dan kedua-duanya dapat beroperasi bersama dalam satu kota (Kemenhub, 1993). Selain itu, masing-masing memiliki fitur tertentu. Ini termasuk jumlah penumpang dan barang yang diangkut,

kecepatan, harga, tarif, penggunaan ruang jalan, keselamatan, dan dampak lingkungan.

c. Tujuan dan Peran Angkot

Pelayanan transportasi yang baik (aman, cepat, murah, dan nyaman) dan layak bagi masyarakat adalah tujuan utama keberadaan angkot. Angkutan kota mengurangi lalu lintas kendaraan pribadi dan menjadi lebih murah karena banyak penumpang. Karena sifat massalnya, penumpang harus sama dari mana mereka berasal dan ke mana mereka ingin pergi (Suwardjoko & Warpani, 2002). Angkutan kota, terutama angkutan kota berbasis massal, sangat membantu manajemen lalu lintas dan angkutan jalan di kota-kota. Ini karena mereka sangat efisien dalam menggunakan jalan raya.

Angkot juga berkontribusi pada hampir semua aspek aktivitas masyarakat, termasuk mempercepat proses pembangunan, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dan menciptakan stabilitas nasional. Menurut Paul Addenbrooke dalam Zakky (2005), masyarakat membutuhkan mobilitas dan angkutan kota difungsikan karena dua alasan, yaitu:

1. Memberikan kesempatan individu yang tidak menggunakan kendaraan pribadi untuk kepuasan ekonomi dan keinginan sosial yang tidak terpenuhi dalam melakukan perjalanannya.
2. Memberi kendaraan pribadi alternatif karena penggunaannya tidak terbatas secara fisik, ekonomi, atau sosial. Tingkat kepemilikan kendaraan yang lebih tinggi disebabkan oleh peningkatan kesejahteraan masyarakat dan kemampuan untuk membeli mobil. Namun, pembangunan jaringan jalan membuat penggunaan angkutan umum penumpang semakin meningkat, terutama di kota-kota (Sutan B, 2013).

Selain berfungsi sebagai penunjang, penggerak, dan pendorong, serta sebagai pusat kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya, dan keamanan, transportasi kota juga memainkan peran penting dalam mendukung

pembangunan bangsa. Angkutan kota berfungsi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dengan membantu orang bergerak dari satu tempat ke tempat lain dan mengangkut barang perdagangan dan industri. Angkutan kota adalah alat dan sarana pembangunan ekonomi yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebuah kota. Dengan kata lain, angkutan kota meningkatkan kualitas hidup masyarakat (Salim, A.H, 2008). Selain itu menurut Kamaludin Angkutan kota merupakan bagian penting dari kehidupan dan pertumbuhan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk, yang berkembang seiring dengan perkembangan dalam berbagai bidang dan sektor (Kamaludin, 2003).

Darmaningtyas (2010) juga mengungkapkan bahwa keberadaan angkutan umum massal yang baik merupakan tulang punggung suatu kota. Akibatnya, suatu kota atau wilayah akan dipengaruhi secara langsung oleh kualitas dan kualitas pelayanan angkutan umum, terutama angkutan kota. karena berdampak langsung pada masalah lingkungan dan ekonomi. Pengguna angkutan umum diklasifikasikan berdasarkan tujuan dan tujuan perjalanan mereka di daerah perkotaan. Kategori ini mencakup aktivitas ekonomi, seperti mencari pekerjaan atau mendapatkan barang dan jasa; aktivitas sosial, seperti membangun hubungan pribadi atau bersilaturahmi; rekreasi; dan aktivitas kebudayaan, seperti pergi ke dan dari tempat ibadah (Tamin, 2000).

Melihat pada keberadaan angkot yang mempunyai tujuan solutif bagi kehidupan masyarakat perkotaan, hal ini juga memberikan kemudahan dalam mobilisasi kegiatan industri, pendidikan, sosial budaya serta perekonomian. Sehingga bagi masyarakat perkotaan angkot sendiri telah memberikan kesan penolong jika tidak memiliki kendaraan pribadi. Seperti halnya keberadaan angkot berperan juga sebagai transportasi anak sekolah, para ibu rumah tangga maupun lansia yang ingin berbelanja di pasar, sarana transportasi angkutan pariwisata dan masih banyak peranan angkot dalam

menangani kegiatan mobilisasi masyarakat padat kendaraan khususnya pada lingkup kehidupan perkotaan.

d. Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan Kota

Angkutan umum kota beroperasi sesuai dengan trayek yang sudah ditentukan di seluruh kota. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 68 tahun 1993, seluruh trayek angkutan kota berada dalam wilayah kota. Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), data perjalanan, jumlah penduduk, dan penyebarannya, serta kondisi fisik wilayah yang akan dilayani oleh angkutan kota memengaruhi trayek pelayanan angkutan kota. Normalnya, angkutan kota melewati banyak trayek dalam suatu wilayah kota. Biasanya, sistem jaringan rute kota terbagi menjadi dua kelompok (Setijowarno dan Frazila, 2001), yaitu: Jaringan rute yang terbentuk secara evolusi yang pembentukannya dimulai oleh pihak-pihak pengelola secara sendiri-sendiri. Jaringan rute yang terbentuk secara menyeluruh, yang dilakukan oleh pengelola angkutan massal secara simultan dan bersama-sama.

1. Trayek atau Rute

Suatu rute atau rute angkutan umum biasanya merupakan lintasan tetap dari angkutan umum yang melewati beberapa area, di mana angkutan umum secara rutin melayani penumpang dan di mana penumpang lain menggunakan angkutan umum pada rute tersebut. Rute angkutan umum biasanya ditempatkan di tempat yang diperkirakan akan menerima penumpang. Dalam suatu kota, terutama rute yang melayani lebih dari satu orang, akan ada sistem jaringan rute, yaitu sekumpulan rute yang bekerja sama untuk memenuhi kebutuhan masyarakat secara keseluruhan. Dalam sistem jaringan ini, ada titik-titik di mana dua rute atau lebih bertemu, sehingga dapat terjadi pergantian rute, karena seorang penumpang tidak selamanya dapat menggunakan satu rute (Warpani, 2002).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003, trayek angkutan umum terdiri dari :

a. Trayek Utama

Trayek utama melayani angkutan antar kawasan utama, antar kawasan utama, dan pendukung dengan ciri perjalanan ulang alik yang tetap.

b. Trayek Cabang

Trayek cabang ini beroperasi di kawasan pendukung, antara pemukiman dan kawasan pendukung, dengan sistem pengoperasian yang sama dengan trayek utama.

c. Trayek Ranting

Trayek ranting tidak memiliki jadwal yang tetap. Wilayah pelayanannya pada kawasan pemukiman penduduk. Sedangkan moda yang digunakan berupa mobil penumpang.

d. Trayek Langsung

Sebuah perjalanan langsung memiliki jadwal yang jelas. melakukan transportasi antara kawasan utama dan kawasan pendukung serta kawasan pemukiman, dan berhenti di lokasi yang telah ditetapkan untuk angkutan kota untuk menaik turunkan penumpang.

2. Pelayanan Trayek Angkutan Umum

Dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum, faktor-faktor berikut harus dipertimbangkan, menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002:

- Pola pergerakan penumpang angkutan umum.

Rute angkutan umum yang baik adalah rute yang mengikuti pola pergerakan penumpang sehingga menghasilkan pergerakan yang lebih efisien. Rute angkutan umum harus dirancang sesuai dengan

pola pergerakan penumpang sehingga transfer moda dapat diminimalkan.

- **Kepadatan penduduk**

Tempat dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan potensi permintaan yang tinggi adalah alasan mengapa angkutan umum menjadi prioritas utama. Jalur angkutan umum yang ada dirancang untuk mencapai wilayah tersebut dengan cepat.

- **Daerah pelayanan.** Pelayanan angkutan umum sesuai dengan gagasan pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum, dengan mencakup semua wilayah perkotaan yang ada.

- **Karakteristik jaringan.**

Karakteristik jaringan jalan yang ada sangat memengaruhi operasi angkutan umum. Karakteristik ini termasuk konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalur, dan tipe operasi jalur. Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum.

3. Era Digital

a. Konsep Era Digital

Era digital adalah ketika hampir semua aspek tatanan kehidupan dibantu oleh teknologi digital. Istilah ini juga dapat digunakan untuk menggambarkan munculnya teknologi digital yang menggantikan teknologi yang telah digunakan manusia sebelumnya, seperti mekanik dan elektronik analog. Semua teknologi digunakan dalam era digital. Era digitalisasi adalah periode revolusioner yang ditandai dengan perubahan besar dalam cara kita berinteraksi, bekerja, dan hidup sehari-hari. Di era ini, teknologi digital sangat penting, dengan perangkat elektronik saling terhubung dan kemudahan mengakses internet untuk

mendapatkan informasi. Bisnis, komunikasi, pendidikan, dan masyarakat secara keseluruhan telah dipengaruhi oleh perubahan ini.

Di era 2000, kemajuan teknologi sangat pesat. Teknologi informasi dan telekomunikasi menjadi gaya hidup setiap orang, dan mereka memanfaatkannya setiap saat, setiap saat, setiap detik. Dengan berbagai kemudahan yang ditawarkan, kegiatan menjadi lebih mudah. Ini mencakup komunikasi, informasi, transaksi, pendidikan, dan hiburan, dan bahkan kebutuhan paling pribadi sekalipun dapat terpenuhi dengan teknologi ini. Perkembangan teknologi ini telah memicu munculnya "Industri 4.0" di beberapa negara Eropa. "Industri 4.0" merujuk pada transformasi digital yang menggunakan teknologi digital baru sebagai model aktivitas dan transaksi, yang mengarah pada munculnya industri internet dan teknologi informasi lainnya.

Dalam beberapa negara, transformasi digital menjadi bagian penting dari kebijakan industri. Ini disebabkan oleh gelombang transformasi sistem digital, yang mendorong setiap kegiatan untuk mengutamakan media digital sebagai sarana utama. Untuk mendapatkan pengetahuan baru dan menciptakan nilai-nilai baru dengan membuat hubungan antara "manusia dan mesin" dan antara dunia "nyata dan dunia maya", TIK adalah cara yang efektif dan efisien untuk menyelesaikan masalah masyarakat, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, dan mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang sehat. Mengatasi hambatan ini penting untuk mewujudkan masyarakat semacam itu melalui digitalisasi. Hal ini dapat dicapai dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan di berbagai tingkatan untuk mencapai visi bersama untuk masa depan.

Jepang mengumumkan Society 5.0, yang merujuk pada ide-ide dasar dan tindakan masyarakat 5.0. Salah satu contohnya adalah Transformasi Digital. Ini adalah bagian dari era baru di mana globalisasi

dan kemajuan pesat teknologi digital seperti Internet of Things (IoT), kecerdasan buatan (AI), dan robotika menghasilkan perubahan besar bagi masyarakat, lingkungan, dan nilai-nilai. Dalam hal transformasi teknologi informasi, negara-negara di Asia memiliki perspektif yang berbeda. Indonesia memikirkan Revolusi Industri 4.0, sedangkan sebagian negara memikirkan Smart Cities, di mana setiap wilayah memiliki akses digital untuk aktivitas dan transaksi.

Mengutamakan teknologi informasi, khususnya internet, sebagai dasar semua aktivitas di belahan benua Amerika, khususnya Amerika Utara, membawa konsep industri internet, yang sudah tidak terelakkan lagi dan telah menghasilkan banyak bisnis yang mampu mengubah ekonomi masyarakat. China memulai transformasi teknologi informasi dengan gagasan "Made In China 2025", yang melandasi upaya untuk mengembangkan teknologi hardware dan software yang mampu menguasai pasar global. Semua produk teknologi informasi akan bersaing dengan produk teknologi China yang memiliki keunggulan yang kompetitif di pasar global.

b. Perkembangan Teknologi Digital

Teknologi dalam kehidupan telah berkembang dari masa ke masa, mulai dari pertanian, industri, informasi, dan komunikasi dan informasi. Ini mulai dari hal-hal sederhana dalam kehidupan sehari-hari hingga mencapai tingkat kepuasan individu dan masyarakat. Kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara dipengaruhi oleh perubahan ini, dan semua orang ingin memanfaatkannya.

• Penemuan Komputer

Sejak komputer ditemukan, ia telah membawa perubahan besar dalam cara manusia berpikir. Sejak akhir Perang Dunia II, kemajuan

teknologi komputer generasi pertama terus meningkat. Dengan penggunaan jaringan yang lebih luas yang dikenal sebagai internet hingga akhir tahun 1990an, arah teknologi di seluruh dunia berubah. Computer menjadi dasar semua perkembangan teknologi, sehingga muncullah beberapa perusahaan besar di seluruh dunia yang menjadi pioneer perkembangan teknologi ini, seperti IBM, Microsoft, Intel, Macintos, dan Apple. Pada akhir tahun 2000, muncul generasi komputer keempat dengan alat utama microprocessor, yang memiliki kecepatan proses yang sangat tinggi dan terus meningkat sampai saat ini.

- Penemuan Komunikasi Digital

Dengan kombinasi teknologi komputer dan komunikasi, teknologi informasi memiliki banyak keuntungan, termasuk kemampuan untuk berbagi data dan informasi ke seluruh dunia dengan kecepatan yang sangat cepat dan memungkinkan setiap orang untuk berpartisipasi dalam kegiatan dan aktivitas secara online.

- Perkembangan Smart Aplikasi

Munculnya teknologi perangkat keras komputer dan peralatan software yang memiliki berbagai macam kemampuan untuk membantu pekerjaan setiap orang telah membuat semua pekerjaan manusia semakin mudah, cepat, teliti, dan efisien.

- Perkembangan Smart Phone

Perubahan dalam teknologi telepon disebabkan oleh peningkatan akses jaringan internet. Aplikasi yang mendukung telepon telah membuat perangkat ini semakin cerdas, memungkinkan semua aktivitas yang dilakukan melalui telepon yang cerdas (smart phone), seperti komunikasi digital dengan media sosial, aktivitas pembayaran, dan

- System cerdas (Expert system)

Perangkat cerdas berbasis expert system telah mengubah cara orang berpikir dan melakukan bisnis. Alat—alat sistem cerdas yang membantu pekerjaan menjadi semakin penting bagi bisnis untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi. Auto teller machine adalah salah satu alat cerdas yang digunakan perusahaan ini, yang memungkinkan pelanggan melakukan transaksi perbankan tanpa harus pergi ke bank. Perkembangan berikutnya adalah internet banking, yang memungkinkan pelanggan melakukan transaksi dari rumah, dan kemudian berkembang menjadi sms banking dan aplikasi perbankan melalui fasilitas smart phone. Efektifitas dan produktivitas.

- c. Dampak Era Digital

Dengan kemajuan terus menerus dalam teknologi informasi dan komunikasi, semua aspek kehidupan manusia semakin digitalisasi karena perangkat pintar digital seperti telepon pintar, televisi pintar, kamera pintar, jam tangan pintar, mobil pintar, dan banyak lagi. Bersamaan dengan pesatnya kemajuan hardware, para ahli teknologi informasi terus berupaya membuat aplikasi atau software sekali klik yang memudahkan semua aspek kehidupan modern manusia, seperti komunikasi, pendidikan, kesehatan, hiburan, keuangan, transportasi, dan bahkan keagamaan.

Saat ini, semakin banyak orang menggunakan alat digital layar sentuh, seperti tiket, uang digital, email, koran, buku, dan uang. Digitalisasi dunia secara bertahap namun pasti terjadi; dari dunia nyata menjadi dunia maya digital yang pintar, interaktif, terkoneksi secara global, lebih praktis, lebih cepat, dan lebih murah. Tidak peduli seberapa lama atau cepat, manusia pasti akan menggunakan internet.

Orang mudah terjerumus ke dalam berbagai jebakan teknologi informasi karena keanekaragaman dan ketersediaan informasi di dunia maya digital. Ini adalah beberapa efek digitalisasi informasi.

1. Terjadi revolusi komunikasi dari *face to face* menuju *image to image* atau *text to text*

Aplikasi media sosial telah membuat komunikasi jarak jauh menjadi lebih mudah, murah, dan real time. Orang-orang tidak perlu bertemu di dunia nyata untuk berkomunikasi, bahkan pacaran online atau berkeluarga di media sosial adalah cara lain untuk berkomunikasi di zaman modern yang sangat mobile. Di dunia maya digital, kebutuhan akan komunikasi yang mendesak terus meningkat. Di zaman komunikasi media sosial, semakin sulit bagi manusia untuk menjadi akrab dengan bahasa tubuh lawan bicara dan memahami perasaan lawan bicara saat berbicara dengan teks ke teks atau gambar ke gambar.

2. Sarana beredarnya dan berkembangnya berita hoax serta penyesatan

Individu memiliki kemampuan untuk memproduksi informasi dalam bentuk teks, gambar, atau video untuk berbagai tujuan. Gambar palsu, video palsu, informasi menyesatkan, dan gambar yang diedit membuat sulit bagi pembaca untuk membedakan mana yang benar dan mana yang salah di antara berbagai sumber daya yang tersedia. Di era modern digital, perbedaan antara informasi yang benar dan palsu menjadi samar atau tidak jelas; satu-satunya perbedaan yang ada adalah mana berita yang populer dan tidak populer. Pembaca dapat memilih apakah fakta atau pendapat benar atau salah. Di tengah beragamnya cara informasi tersebar, menjadi sulit bagi manusia untuk memastikan bahwa informasi tersebut benar.

3. Memudahkan pekerjaan dan kegiatan

Pada era teknologi saat ini, orang menggunakan berbagai alat teknologi untuk mempermudah dan membantu kegiatan sehari-hari mereka, seperti: mendapatkan berita dan informasi yang dibutuhkan setiap saat, mendapatkan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhannya, melakukan sosialisasi melalui fasilitas digital, mendapatkan berbagai sumber belajar dan materinya dengan cepat dan murah, bahkan melakukan proses pembelajaran juga, mencari hiburan dan pengalaman dadakan.

4. Kejahatan System Digital

Sangat jelas bahwa perkembangan digital telah mengubah industri konvensional dan meningkatkan kompleksitas sosial. Beberapa dampak negatif masyarakat digital, seperti risiko keamanan dan masalah privasi, sekarang menjadi jelas. Di sisi lain, tren menuju penciptaan nilai baru melalui teknologi digital dan memberikan kontribusi bagi masyarakat masa depan sekarang dapat dilihat di seluruh dunia.

Menurut Danuri bahwa munculnya tren kejahatan digital dengan model baru yang menggunakan serangan database sebagai cara utama untuk mengambil semua akses seseorang. Ketika sistem digital berkembang, kejahatan menjadi lebih kompleks dan beragam. Trend menunjukkan bahwa kemajuan teknologi diiringi dengan munculnya gaya dan varietas baru kejahatan internet. Setiap teknologi memiliki kelemahan yang dapat dimanfaatkan oleh orang jahat untuk merugikan orang lain (Danuri, 2017).

5. Perilaku individu system digital

Orang yang terlalu sibuk dengan perangkat elektronik mereka dan terus terhubung ke dunia maya akan kehilangan "sisi manusianya" ketika mereka kembali ke dunia nyata. Menurut

Santoso (2018), “tidak saja mengubah gaya hidup manusia dari generasi ke generasi, kemajuan teknologi ikut berimbas terhadap cara pandang, cara berpikir, dan akselerasi neuron otak dalam merespon setiap perubahan dan kemajuan teknologi informasi tersebut”. Setiap orang memerlukan teknologi digital, yang berdampak pada perkembangan tubuh manusia, terutama otak dan perilaku (Santoso, 2018). Telah terjadi kasus pengguna yang mulai kecanduan teknologi digital, baik orang tua maupun anak-anak. Ini adalah era transformasi yang sangat cepat di mana individu cenderung menjadikan teknologi sebagai kebutuhan utama mereka untuk memenuhi keinginan mereka.

B. Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

1. Konsep Dahulukan Selamat : Ekonomi Subsistensi James C. Scott

Konsep dahulukan selamat merupakan sebuah gambaran dari para petani tentang gejala atau dinamika yang dihadapi dalam memenuhi kebutuhan perekonomian keluarga. Menurut James C. Scott (2019) konsep dahulukan selamat adalah pekerjaan rutin subsistensi memberikan hasil yang memuaskan. Pekerjaan rutin bagaimanapun juga berarti tidak maksimal hasilnya dan karena itu juga masuk akal untuk mengambil resiko yang sedemikian adalah demi subsistensinya. Para petani dengan segala cara ataupun rumus-rumus subsistensinya sedang mengalami desintegrasi akibat iklim, kekurangan tanah, atau sewa-sewa yang meningkat. Karena hal ini pun mereka akan berbuat apa saja untuk mempertahankan kehidupan. Salah satu kasus mengambil resiko di bawah ancaman adalah meminjam uang untuk menyewa atau membeli pompa air yang dapat menyelamatkan tanaman.

Menyadari dimensi-dimensi historis dan kebudayaan berdasarkan tingkat subsistensi, kita dapat mengambil sebagai titik-tolak empiris satu tingkat

penghasilan, di bawah mana tak ada sisa yang dapat disisihkan atau di bawah mana pengeluaran-pengeluaran seremonial terpaksa dibatasi pada yang paling pokok saja (Scott, 2019). Terlihat bahwa konsep dahulukan selamat adalah prinsip yang dimana seseorang ataupun kelompok membuat strategi-strategi bertahan hidup yang mengutamakan kebutuhan paling pokok secara seadanya.

Dengan demikian beberapa kebutuhan lain pun akan disingkirkan terlebih dahulu, yang terpenting yaitu bagaimana cara melanjutkan hidup agar dapat terus mempertahankan kehidupannya. Salah satu motif yang mendasari tindakan sosial yang diambil oleh petani adalah prinsip “dahulukan selamat”. Oleh karena itu, para petani bertahan hidup dengan segala keterbatasannya. Petani berusaha sebaik mungkin untuk meningkatkan kualitas hidup. Tidak hanya bergantung pada nasib dan kemampuan mereka yang sudah mengaloi penuaan (Fitrianingrum, 2014).

2. Asumsi Dasar Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

Pemikiran strategi bertahan hidup oleh Scott dilatarbelakangi oleh tingkat kritisnya ekonomi rumah tangga para petani di Asia Tenggara. Keluarga petani dengan hasil panen di bawah tingkat minimum tidak secara otomatis mati kelaparan karena mencapai satu tingkat krisis subsistensi (Scott, 2019). Para petani di Asia Tenggara mendapatkan banyak hambatan dalam mencapai hasil panennya. Hal ini sangat mempengaruhi dengan keadaan ekonomi rumah tangga para petani yang secara pendapatan akan mengalami perubahan, tentunya mayoritas dijumpai pada kasus pendapatan petani di Asia Tenggara dalam garis minimum.

Dengan adanya realitas sosial dari tingkat krisis subsistensi bagi mayoritas petani, maka akan sangat masuk akal bila mengikuti prinsip safety first alias “dahulukan selamat” dalam hal petani hanya ingin mengurangi kemungkinan bencana rugi daripada memaksimalkan penghasilan rata-rata mereka. (Scott, 2019). Strategi tersebut mengenyampingkan berbagai pilihan, meskipun

strategi ini diharapkan menghasilkan hasil bersih yang lebih besar, selain itu juga beresiko terhadap kerugian yang besar dan dapat membahayakan subsistensi para petani. Bagaimanapun besarnya ambisi kewiraswastaan petani, pemikiran mereka tidak memperbolehkan tanaman komersil yang akan membahayakan subsistensi mereka (Scott, 2019).

Dengan demikian, prinsip dahulukan selamat tidak berarti bahwa petani adalah makhluk kebiasaan yang tidak pernah mengambil risiko. Realitas social petani pun tidak terjamin hidupnya pada tingkat ekonomi subsistensinya. Mereka marak mendapatkan dinamika-dinamika dalam mata pencahariannya terlebih dengan majunya zaman yang lebih digital dan modern. Era digital semua dapat terpenuhi dengan cepat, instan, praktis, dan menjamin fasilitas layanan konsumen yang puas. Dalam bidang pertanian, digitalisasi sudah banyak menyentuh ranah pertanian yang bersifat instan, praktis dan juga cepat.

3. Istilah Kunci Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

Memahami strategi bertahan hidup para petani, Scott memaparkan 3 macam strategi bertahan hidup para petani, antara lain : mengikat sabuk lebih kencang, alternatif subsistensi atau swadaya, dan jaringan sosial.

a. Mengikat Sabuk Lebih Kencang

Mengikat sabuk lebih kencang disini artinya adalah mengurangi pengeluaran untuk kebutuhan makan dengan cara mengkonsumsi makanan hanya satu kali sehari dan beralih opsi pada makanan kurang bermutu ataupun kandungan gizinya lebih rendah. Satu tingkat bencana minimum adalah objektif dalam arti memperlihatkan satu persediaan makanan yang hampir mencapai tingkat minimum fisiologis, sehingga pengurangan lebih lanjut akan menyebabkan malnutrisi dan kematian dini (Scott, 2019). Para petani yang kurang mampu harus menempuh cara mengurangi pengeluaran kebutuhan pangan agar dapat tetap melanjutkan hidupnya.

Selama menunggu waktu panen, cara-cara meminimalisir pengeluaran adalah salah satu bentuk strategi petani yang banyak dilakukan. Makanan yang seharusnya memiliki porsi dan nutrisi yang cukup untuk tubuh, tetapi dengan keadaan terpaksa harus tidak berfokus memperhatikan hal tersebut. Ahli-ahli nutrisi telah seringkali menyarankan menu-menu yang lebih murah lagi dengan nilai gizi yang diperlukan, tetapi dengan mengorbankan rasa, sehingga orang-orang yang sudah sangat nekat saja akan mau memakannya (Wharton, 1958)

b. Alternatif Subsistensi atau Swadaya

Dinamika para petani dalam menghadapi alam dan merawat mata pencahariannya belum juga mendapatkan suatu harapan yang pasti. Pasalnya alam tidak dapat diprediksi sesuai apa yang diinginkan. Jika waktu panen telah tiba dan mengalami gagal panen, sungguh disitulah terdapat kesedihan atas penantian panjang untuk mendapatkan hasilnya. Setelah menempuh cara dengan mengencangkan ikat pinggang dan meminimalisir pengeluaran uang, hal tersebut belum juga memberi harapan baik agar terus dapat bertahan hidup. Pada tingkat keluarga ada berbagai alternatif subsistensi, yang dapat kita golongkan sebagai “swadaya” (Scott, 2019).

Alternatif subsistensi atau swadaya merupakan suatu strategi yang dapat ditempuh oleh para petani dalam kehidupannya. Contohnya dengan berkegiatan berdagang kecil-kecilan, bekerja sebagai buruh lepas, ataupun mencari sumber pendapatan lainnya. Bagi banyak petani di Asia Tenggara yang hasil panen mereka, setelah sewa dan bunga, disubsidi dibawah subsistensi, "pekerjaan sampingan" telah menjadi bagian yang umum dan integral dari subsistensi. (Scott, 2019). Swadaya memang merupakan strategi yang paling bisa diandalkan oleh karena tidak tergantung pada bantuan orang lain, tetapi, justru karena itulah, dia hanya mampu menghasilkan sebanyak kemampuan tangannya sendiri (Scott, 2019).

c. Jaringan Sosial

Petani identik dengan lingkungan pedesaan yang mempunyai karakteristik masyarakat yang kerekatan emosionalnya sangat baik. Mereka selalu membangun interaksi secara baik untuk terus mengupayakan kerukunan antar sesama. Dengan hal ini relasi jaringan para petani dapat dikatakan luas dan menyebar serta berbasis dengan kekeluargaan. Akhirnya, terdapat banyak sekali jaringan dan lembaga di luar lingkungan keluarga yang dapat, dan memang sering kali, berfungsi sebagai peredam kejutan selama krisis-krisis ekonomi dalam kehidupan petani. Untuk membantu seorang petani mengatasi masa sulit karena jatuh sakit atau masa panen yang gagal, petani mungkin dibantu oleh keluarga, teman, desanya, seorang pelindung, dan bahkan terkadang oleh negara. (Scott, 2019).

Strategi jaringan sosial ini memanfaatkan relasi sebagai salah satu cara bertahan hidup bagi para petani. Para petani mendapatkan bantuan di masa sulitnya berkat adanya relasi yang dibangun secara baik. Contohnya yaitu seorang petani yang kesulitan akan dibantu dengan diberikan pinjaman uang atau diberikan kebutuhan makanan oleh saudara, teman, kerabat atau bahkan oleh instansi dan lembaga. Sanak saudara biasanya merasa bertanggung jawab untuk membantu seorang kerabat dekat yang mengalami kesulitan, tetapi mereka tidak dapat juga memberikan lebih banyak sumber daya daripada yang mereka miliki sendiri. (Scott, 2019).

BAB III

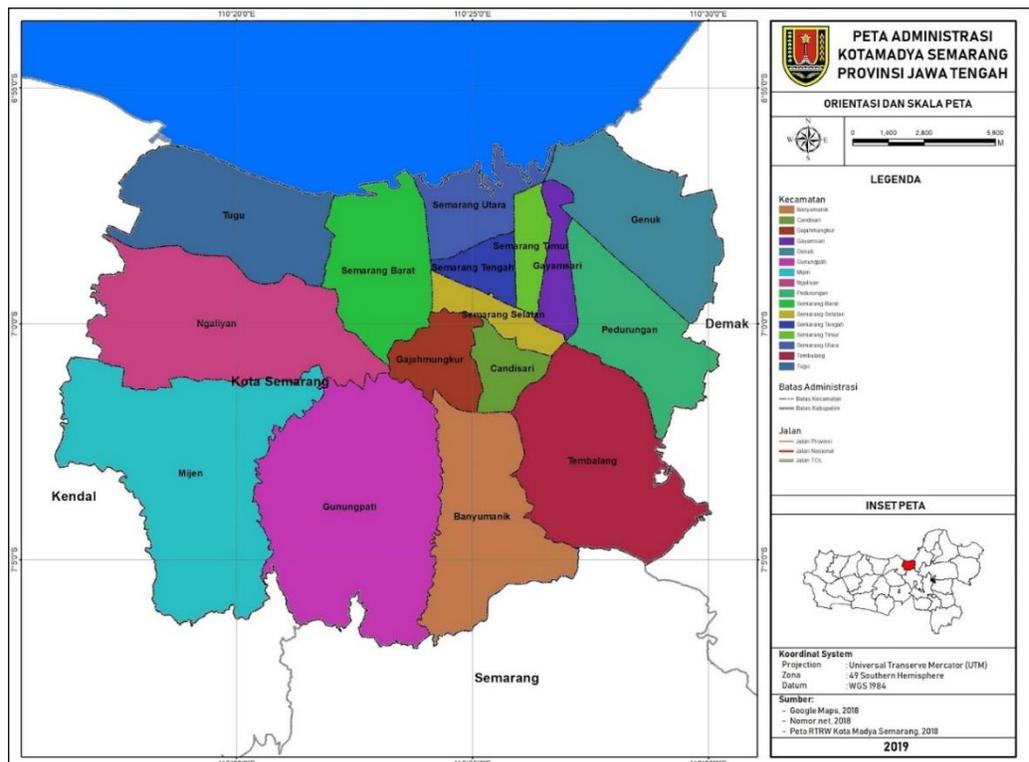
GAMBARAN UMUM ANGKOT KOTA SEMARANG

A. Kondisi Umum Kota Semarang

1. Geografis Kota Semarang

Kota Semarang merupakan Ibukota Provinsi Jawa Tengah, berada pada pelintasan Jalur Jalan Utara Pulau Jawa yang menghubungkan Kota Surabaya dan Jakarta. Secara geografis, terletak diantara 109^o 35' – 110^o 50' Bujur Timur dan 6^o 50' – 7^o 10' Lintang Selatan.

Gambar 2. Peta Wilayah Kota Semarang



Sumber Data : <https://www.tpsearchtool.com/images/gambar-peta-kota-semarang-gambar-peta>

Dengan luas 373,70 Km², Kota Semarang memiliki batas-batas wilayah administrasi sebagai berikut :

- Sebelah utara : Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang
- Sebelah Timur : Kabupaten Demak dan Kabupaten Grobogan
- Sebelah Barat : Kabupaten Kendal.

Kota Semarang memiliki luas 373,70 km², atau 37.366.836 ha, dan terdiri dari 16 kecamatan dan 117 kelurahan. Dari 16 Kecamatan yang ada, dua di antaranya memiliki luas wilayah terbesar, yaitu Kecamatan Mijen, dengan luas 57,55 Km², dan Kecamatan Gunungpati, dengan luas 54,11 Km². Kedua kecamatan tersebut terletak di wilayah perbukitan di bagian selatan, di mana sebagian besar wilayahnya masih dapat digunakan untuk pertanian dan perkebunan. Kecamatan terkecil, Kecamatan Semarang Selatan, memiliki luas wilayah terkecil, yaitu 5,93 Km². Sebagai bagian dari Perda Nomor 5 Tahun 2004 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang Tahun 2000–2010, telah ditetapkan wilayah yang dimaksudkan untuk tujuan budidaya dan lindung. Kawasan lindung terdiri dari kawasan lindung setempat, kawasan lindung rawan bencana, dan kawasan lindung di bawahnya. Kawasan lindung di bawahnya adalah wilayah dengan kemiringan lebih dari 40% dan tersebar di wilayah bagian Selatan. Kawasan lindung setempat adalah kawasan sempadan pantai, sungai, waduk, dan mata air. Kawasan rawan bencana adalah kawasan yang rentan terhadap bencana longsor dan gerakan tanah. Kegiatan budidaya didistribusikan untuk meningkatkan fungsi budidaya.

2. Kondisi Topografi Kota Semarang

Secara topografi, terdiri dari daerah pantai, dataran rendah, dan perbukitan. Daerah pantai di bagian Utara berbatasan langsung dengan Laut

Jawa dengan kemiringan 0% hingga 2%; daerah dataran rendah di bagian Tengah memiliki kemiringan antara 2 hingga 15 persen; dan daerah perbukitan di bagian Selatan memiliki kemiringan antara 15 hingga 40 persen, dengan beberapa area di atas 40 persen. Angin muson memengaruhi iklim wilayah tropis karena lokasinya. Ada dua musim: musim kemarau dari April hingga September dan musim penghujan dari Oktober hingga Maret. Tahunan, curah hujan rata-rata 2.790 mm, suhu udara 230–340 °C, dan kelembaban udara rata-rata 77%. Dalam sistem hidrologi, Kota Semarang dikelilingi oleh beberapa sungai besar, seperti Kali Besole, Kali Beringin, Kali Silandak, Kali Siangker, Kali Kreo, Kali Kripik, Kali Garang, Kali Candi, Kali Bajak, Kali Kedungmundu, dan Kali Penggaron. Sungai-sungai ini mengalir di bawah kaki Gunung Ungaran. Sebagai daerah hilir, debit air dari sungai yang melintasi mengakibatkan banjir pada musim penghujan. Kondisi ini diperparah oleh kontur bukit yang sangat curam, karena curah hujan dari hulu cepat mengalir ke hilir. Secara keseluruhan, pola tata guna lahan mencakup perumahan, tegalan, kebun campuran, sawah, tambak, hutan, perusahaan, jasa, industri, dan penggunaan lainnya. Sebaran perumahan adalah 33,70 persen, tegalan adalah 15,77 persen, kebun campuran adalah 13,47 persen, sawah adalah 12,96 persen, dan penggunaan lainnya adalah jalan, sungai, dan tanah kosong adalah 8,25 persen, tambak adalah 6,96 persen, hutan adalah 3,69 persen, perusahaan adalah 2,42 persen, jasa

3. Kondisi Demografis Kota Semarang

Berdasarkan Proyeksi Penduduk Interim 2020–2023 (Pertengahan/Juni), jumlah penduduk Kota Semarang pada tahun 2021 adalah 1.656.564 orang. Kepadatan penduduk cenderung meningkat seiring dengan pertumbuhan populasi. Sebaliknya, populasi tidak rata di setiap kecamatan. Kecamatan Semarang Timur memiliki kepadatan penduduk tertinggi (12.146 penduduk per km²), sedangkan Kecamatan Tugu memiliki kepadatan

penduduk paling rendah (1.171 penduduk per km²). Berdasarkan Hasil Proyeksi Penduduk Interim 2020–2023 (Pertengahan/Juni), jumlah penduduk Kota Semarang pada tahun 2022 adalah 1.659.975 orang. Ketika jumlah penduduk meningkat, kepadatan penduduk cenderung meningkat. Sebaliknya, populasi tidak secara merata tersebar di setiap kecamatan. Dalam wilayah Kota Semarang, Kecamatan Semarang Timur memiliki populasi tertinggi dengan 12.067 orang per km², sedangkan Kecamatan Tugu memiliki populasi paling rendah dengan 1.176 orang per km².

Berdasarkan proyeksi penduduk 2020–2050 (Pertengahan/Juni), jumlah penduduk Kota Semarang pada tahun 2023 adalah 1.694,74 ribu. Kepadatan penduduk cenderung meningkat seiring dengan pertumbuhan populasi. Kota Semarang terdiri dari 16 kecamatan dan 177 kelurahan dari segi administrasi. Kecamatan Gunungpati dan Semarang Barat memiliki 16 kelurahan paling banyak, sementara Kecamatan Candisari, Gayamsari, dan Tugu memiliki 7 kelurahan paling sedikit. Sebanding dengan tahun sebelumnya, jumlah Rukun Warga (RW) dan Rukun Tetangga (RT) di wilayah ini adalah 1.525. Di sisi lain, penyebaran penduduk di masing-masing kecamatan belum merata. Di wilayah Kota Semarang, tercatat kecamatan Semarang Timur sebagai wilayah terpadat (12.261 penduduk per km²), sedangkan kecamatan Tugu merupakan wilayah yang kepadatannya paling rendah (1.201 penduduk per km²).

Tabel 1. Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di kota Semarang Tahun 2021 - 2023

Kecamatan	Penduduk			Laju Pertumbuhan Per Tahun 2020-2023
	2021	2022	2023	
Mijen	83.321	85.818	89.950	3,93
Gunung Pati	98.343	98.674	100.750	1,00

Banyumanik	141.689	141.319	143.430	0,35
Gajah Mungkut	55.857	55.490	56.350	0,08
Semarang Selatan	61.616	61.212	62.180	0,09
Candisari	74.952	74.461	75.610	0,08
Tembalang	191.560	193.480	198.860	1,73
Pedurungan	193.128	193.125	196.530	0,63
Genuk	125.967	128.696	132.470	2,64
Gayamsari	69.792	69.334	70.410	0,08
Semarang Timur	65.859	65.427	66.480	0,10
Semarang Utara	116.820	116.054	117.890	0,09
Semarang Tengah	54.696	54.338	55.210	0,10
Semarang Barat	147.885	146.915	149.330	0,11
Tugu	32.948	33.079	33.800	1,07
Ngaliyan	142.131	142.553	145.500	0,96
Kota Semarang	1.653.524	1.659.975	1.694.740	0,9

Sumber Data : Buku Kota Semarang Dalam Angka Tahun 2022-2024

Berdasarkan data mengenai jumlah penduduk dan laju pertumbuhan penduduk di Kota Semarang pada tahun 2021, 2022, dan 2023 dapat terlihat bahwa jumlah penduduk Kota Semarang terus mengalami peningkatan atau penambahan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2021, jumlah penduduk di Kota Semarang tercatat berjumlah 1.656.564 jiwa. Lalu pada tahun berikutnya yaitu tahun 2022, Kota Semarang terus mengalami peningkatan penduduk. Tercatat tahun 2022 di Kota Semarang berjumlah 1.659.975 jiwa, yang dimana penduduk Kota Semarang bertambah 3.411 jiwa. Selanjutnya pada tahun 2023, Kota Semarang terus mengalami peningkatan penduduk. Penduduk Kota Semarang pada tahun 2023 yaitu sebesar 1.694.740 jiwa. Penambahan penduduk dari tahun 2022 ke tahun 2023 sebesar 34.765 jiwa. Jadi penambahan penduduk di Kota Semarang dari tahun 2021 hingga tahun 2023 sebesar 38.176 jiwa.

Untuk sektor tenaga kerja ini, perluasan dan pemerataan kesempatan kerja serta perlindungan tenaga kerja sangat penting sejalan dengan laju pertumbuhan dan perkembangan penduduk. BPS mengatakan bahwa penduduk usia kerja adalah mereka yang berumur 15 tahun ke atas dan diklasifikasikan sebagai Angkatan Kerja dan Bukan Angkatan Kerja. Orang-orang yang bekerja dan sedang mencari pekerjaan disebut angkatan kerja. Di tempat yang berbeda dari Angkatan Kerja, misalnya mereka yang tugas utamanya mengurus rumah tangga, sekolah, atau mereka yang tidak mampu melakukan aktivitas karena usia tua atau cacat fisik. Menurut buku statistik Kota Semarang tahun 2022, jumlah penduduk usia kerja tahun 2021 adalah 1.034.794 orang, dengan 455.948 orang yang tidak bekerja. Dari total penduduk angkatan kerja tersebut, 90,46 persen bekerja, dan 43,69% dari pengangguran terbuka adalah orang dengan pendidikan SMA.

Selanjutnya, jumlah penduduk usia kerja di Kota Semarang pada tahun 2022 mencapai 1.075.827 jiwa, dengan 455.948 jiwa yang tidak termasuk dalam angkatan kerja, dan 92,40 persen dari populasi tersebut bekerja, dan sisanya berada dalam pengangguran terbuka. Mayoritas orang yang berada dalam pengangguran terbuka adalah orang dengan pendidikan SMA tertinggi, yaitu 46,79 persen. Dari total penduduk angkatan kerja tersebut, 94,01 persen bekerja, dan 61,22 persen dari pengangguran terbuka adalah orang dengan pendidikan tertinggi SMA.

Tabel 2. Jumlah Angkatan Kerja dan Bukan Angkatan Kerja di Kota Semarang tahun 2021-2023

Tahun	Kegiatan Utama	Jenis Kelamin		
		Laki-Laki	Perempuan	Jumlah Total
2021	I . Angkatan Kerja	579.328	455.466	1.034.794
	1. Bekerja	521.351	414.725	936.076
	2. Pengangguran Terbuka	57.977	40.741	98.718

	II. Bukan Angkatan Kerja	144.914	311.034	455.948
	1. Sekolah	80.323	85.474	165.797
	2. Mengurus Rumah Tangga	24.223	198.056	222.279
	3. Lainnya	40.368	27.504	67.872
	Jumlah	724.242	766.500	1.490.742
2022	I . Angkatan Kerja	619.163	456.664	1.075.827
	1. Bekerja	557.795	436.296	994.091
	2. Pengangguran Terbuka	61.368	20.368	81.736
	II. Bukan Angkatan Kerja	117.643	322.727	440.370
	1. Sekolah	49.015	90.663	139.678
	2. Mengurus Rumah Tangga	38.374	203.071	241.445
	3. Lainnya	30.254	28.993	59.247
	Jumlah	736.806	779.391	1.516.197
	TPT (Tingkat Pengangguran Terbuka)	9,91	4,46	7,60
	TKK (Tingkat Kesempatan Kerja)	90,09	95,54	92,40
	TPAK (Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja)	84,03	58,59	70,96
2023	I . Angkatan Kerja	515.096	413.918	929.014
	1. Bekerja	489.790	383.568	873.358
	2. Pengangguran Terbuka	25.306	30.350	55.656
	II. Bukan Angkatan Kerja	140.582	268.619	409.201
	1. Sekolah	62.178	60.873	123.051
	2. Mengurus Rumah Tangga	32.107	189.086	221.193
	3. Lainnya	46.297	18.660	64.957
	Jumlah	655.678	682.537	1.338.215
	TPT (Tingkat Pengangguran Terbuka)	4,91	7,33	5,99
	TKK (Tingkat Kesempatan Kerja)	95,09	92,67	94,01
	TPAK (Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja)	78,56	60,64	69,42

Sumber Data : Buku Kota Semarang Dalam Angka Tahun 2022-2024

Jumlah penduduk Kota Semarang yang mencapai 1.694,74 ribu jiwa dengan kepadatan penduduk mencapai 4.534 jiwa/Km² dan memiliki relevansi yang signifikan dengan persaingan pekerjaan di Kota Semarang yang dimana hal ini termasuk dalam dinamika perkotaan. Persaingan pekerjaan yang ketat sejalan dengan profesi supir angkot yang dihadapkan banyak rintangan ataupun hambatan dalam mencari sumber pendapatan mata pencahariannya. Dengan adanya persaingan pekerjaan ketat memunculkan naluri strategi bertahan hidup supir angkot di Kota Semarang dalam mempertahankan sumber pendapatannya yang terus bersaing dengan transportasi umum lainnya, terlebih didukungnya kemajuan teknologi yang semakin meluasnya transportasi berbasis digital yang murah, cepat dan mudah.

Jalan dan jembatan sangat penting untuk mendukung transportasi darat. Kondisi jalan sangat mempengaruhi kelancaran jalur darat. Ini sesuai dengan fungsinya. Menurut tingkat kewenangan pemerintah kabupaten/kota, ada 839,90 km jalan di Kota Semarang pada tahun 2023. Menurut jenis permukaan jalan, 61,69% jalan di Kota Semarang berupa aspal, 35,00% beton, 0,44% kerikil, dan 2,87% permukaan tanah. Menurut kondisi jalan, 36,31% berkategori baik, 56,69% berkategori sedang, dan 2,81% berkategori buruk. Dibandingkan tahun sebelumnya, jumlah jalan yang rusak berat di kota Semarang meningkat sebesar 25,76 persen. Ini dapat menyebabkan peningkatan angka kecelakaan dan menghambat mobilitas orang dan barang.

Gambar 3. Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Jenis Permukaan Jalan di Kota Semarang 2023

Kecamatan District	Aspal Paved	Beton Concrete	Kerikil Gravel	Tanah Soil	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Mijen	55,06	18,69	0,53	1,72	76,01
Gunungpati	73,31	9,40	0,53	0,30	83,54
Banyumanik	57,01	9,41	0,35	0,55	67,32
Gajah Mungkur	30,77	0,20	0,00	0,00	30,97
Semarang Selatan	41,11	2,79	0,00	0,00	43,90
Candisari	21,93	0,18	0,00	0,00	22,11
Tembalang	56,04	39,50	1,02	1,71	98,26
Pedurungan	21,57	44,70	0,00	0,00	66,27
Genuk	5,96	47,01	0,35	12,84	66,17
Gayamsari	8,80	16,00	0,18	0,19	25,17
Semarang Timur	13,34	18,72	0,00	0,16	32,22
Semarang Utara	3,37	32,85	0,18	2,83	39,23
Semarang Tengah	41,30	12,14	0,00	0,00	53,43
Semarang Barat	41,87	19,22	0,00	3,77	64,86
Tugu	6,34	11,04	0,61	0,00	17,99
Ngaliyan	40,33	12,13	0,00	0,00	52,46
Kota Semarang	518,11	293,98	3,74	24,07	839,90

Sumber Data : Buku Kota Semarang Dalam Angka Tahun 2024

Data jumlah panjang jalan di masing-masing kecamatan dapat memberikan gambaran tentang seberapa jauh pertimbangan trayek untuk angkutan umum, salah satunya angkot di wilayah tersebut. Hal ini dapat membantu pemilik, supir ataupun masyarakat pengguna transportasi umum dalam memahami ukuran biaya operasional untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain di Kota Semarang. Semakin panjang dan luas ukuran jalan yang ditempuh sesuai trayek, maka semakin besar perkiraan biaya operasional yang dibutuhkan para supir untuk menentukan tarif rute yang ditempuh dengan ideal. Dengan demikian tarif trayek transportasi umum dapat seimbang dengan waktu, biaya operasional dan tenaga pekerja supir yang dikeluarkan.

Pendidikan juga tidak kalah penting dan mempunyai peranan besar dalam membentuk individu yang berkualitas, sehingga diperlukan fasilitas pendidikan yang baik dan representatif untuk mendukung penerapan wajib belajar pendidikan dasar selama 12 tahun. Angka partisipasi murni (APM) menunjukkan partisipasi penduduk usia sekolah pada tingkat pendidikan

tertentu. Pada tahun 2021, APM di Kota Semarang sebesar 99,58 pada jenjang SD/MI, 90,86 pada jenjang SMP/MT, dan 70,23 pada jenjang SMA/SMK/MA. Secara umum, APM selalu lebih rendah dari APK karena APM memperhitungkan jumlah penduduk di luar usia sekolah pada jenjang pendidikan. Program pembangunan pendidikan yang bertujuan untuk meningkatkan kesempatan pendidikan bagi masyarakat diukur dengan angka partisipasi kasar (APK). APK Kota Semarang tahun 2021 adalah 102,66 untuk SD/MI, 95,00 untuk SMP/MT, dan 105,01 untuk SMA/SMK/MA. Pada tahun 2022, APM (Angka Partisipasi Murni) di Kota Semarang mencapai 99,97 pada jenjang SD/MI, 91,26 pada jenjang SMP/MT, dan 70,24 pada jenjang SMA/SMK/MA. Secara umum, APM akan selalu lebih rendah dari APK (Angka Partisipasi Kasar) karena APK memperhitungkan jumlah penduduk di luar usia sekolah pada jenjang pendidikan yang bersangkutan. Contohnya, APK Kota Semarang pada tahun 2022 adalah 103,03 untuk SD/MI, 91,26 untuk SMP/MT, dan 104,23 untuk SMA/SMK/MA.

Pada tahun 2023, APM di jenjang SD/MI di Kota Semarang sebesar 99,75, SMP/MT 80,17, dan SMA/SMK/MA 61,01. APM biasanya lebih rendah dari APK karena APK memperhitungkan jumlah orang di luar usia sekolah pada jenjang pendidikan yang bersangkutan. Program pembangunan pendidikan yang bertujuan untuk meningkatkan kesempatan pendidikan bagi masyarakat diukur dengan angka partisipasi kasar (APK). Pada tahun 2023, APK Kota Semarang sebesar 102,43 untuk SD/MI, 84,92 untuk SMP/MT, dan 102,59 untuk SMA/SMK/MA (Badan Pusat Statistik, 2023).

Tabel 3. Angka Partisipasi Murni (APM) dan Angka Partisipasi Kasar (APK) Menurut Jenjang Pendidikan di Kota Semarang Tahun 2021 – 2023

Jenjang Pendidikan	Angka Partisipasi Murni (APM)			Angka Partisipasi Kasar (APK)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
SD / MI / Sederajat	99,58	99,97	99,75	102,66	103,03	102,43

SMP / MTS / Sederajat	90,86	91,26	80,17	95,00	91,26	84,92
SMA / SMK / MA / Sederajat	70,23	70,24	61,01	105,01	104,23	102,59

Sumber Data : Buku Kota Semarang Dalam Angka Tahun 2022-2024

Di Kota Semarang, tersedia beragam fasilitas pendidikan, mulai dari taman kanak-kanak hingga sekolah menengah atas. Pada tahun 2022 dan 2023, terdapat sebanyak 669 unit taman kanak-kanak dengan jumlah murid mencapai 32.620 anak, sementara Sekolah Dasar (SD) di Kota ini mencapai 507 unit dengan total murid mencapai 128.239 anak. Selanjutnya, terdapat 194 unit Sekolah Menengah Pertama (SMP) dengan jumlah murid sebanyak 63.248 siswa, terdapat 70 unit Sekolah Menengah Atas (SMA) dengan total murid mencapai 30.935 siswa dan terdapat 83 unit Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) dengan total murid sebanyak 36.517 siswa serta pada tahun 2021 tercatat terdapat juga perguruan tinggi di Kota Semarang Sebanyak 51 unit perguruan tinggi (Badan Pusat Statistik, 2023).

Dengan terpenuhinya fasilitas pendidikan yang baik yang dimana dapat meningkatkan tingkat literasi dan pendidikan masyarakat di Kota Semarang. Setiap individu yang memiliki akses pendidikan yang baik cenderung lebih terlibat dalam kegiatan produktif sebagai pekerja yang berpendidikan dan mungkin juga sebagai supir. Pendidikan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Setiap individu yang mendapatkan pendidikan yang baik lebih mampu membuat keputusan yang cerdas terkait kesehariannya bekerja ataupun menciptakan pekerjaan. Pendidikan dapat memberikan peluang bagi masyarakat untuk meningkatkan keterampilan mereka sebagai tambahan penghasilan dan salah satu wujud strategi bertahan hidup bagi masyarakat.

4. Profil Kota Semarang

a. Sejarah Kota Semarang

Berdasarkan situs Pemerintah Kota Semarang asal usul Kota Semarang adalah sejarah yang panjang. Pada awalnya, kerajaan Islam Demak muncul di Jawa Tengah. Hiduplah seorang pangeran yang terkenal, Raden Made Pandan, yang terkenal sebagai ulama dan bangsawan. Banyak orang menghormatinya dan segan terhadapnya. Dia memiliki seorang putra yang disebut Raden Pandanarang. Raden Pandanarang, seperti bapaknya, terkenal sebagai anak yang sopan, ramah, baik hati, dan berbakti kepada orang tuanya. Setelah itu, Raden Made Pandan meminta anak-anaknya dan pengikutnya untuk meninggalkan kesultanan Demak. Mereka bergerak ke arah barat untuk mencari tempat baru untuk tinggal. Akhirnya, setelah berhari-hari dalam perjalanan, Raden Made Pandan meminta berhenti karena dia merasa nyaman di tempat itu. Setelah itu, hutan itu dibuka, di mana pondok pesantren dan lahan pertanian didirikan. Raden Made Pandan mengajarkan Islam kepada pengikutnya di tempat baru. Pondok pesantren di tempat tersebut telah menarik banyak orang untuk belajar agama di sana. Di sinilah Raden Made Pandan menikmati hidup bersama putranya. Beliau berharap sang putra pada akhirnya akan mengambil alih peran guru agama Islam di tempat mereka saat ini.

Sebelum meninggal, Raden Made Pandan meminta putranya, Raden Pandanarang, untuk mempertahankan cita-citanya. Raden Pandanarang diminta untuk mempertahankan wilayahnya. Raden Pandanarang diminta untuk menyebarkan agama Islam di wilayah itu dan mengawasi tanah pertanian yang terletak di sekitar wilayah itu. Raden Pandanarang benar-benar memperhatikan wasiat ayahnya itu. Raden Pandanarang bekerja sebagai guru agama dan mengajar masyarakat sekitar agama Islam. Hasil panen makanan yang melimpah adalah hasil pertanian. Banyak orang tiba-

tiba datang untuk belajar tentang agama Islam. Saat Raden Pandanarang bekerja di lahan pertanian bersama pengikutnya, sesuatu yang aneh terjadi secara tiba-tiba. Beberapa pohon asam tumbuh berdekatan di antara pohon hijau yang subur. Orang-orang yang melihat hal itu juga heran, mengapa pohon asam yang saling berjauhan tumbuh di tanah yang subur itu? Raden Pandanarang mengatakan bahwa daerah itu disebut Semarang setelah melihat kejadian itu. Berasal dari kata "asem", yang berarti "jarang". Ini adalah bagaimana kota Semarang berasal, yang sekarang menjadi kota yang ramai di Jawa Tengah dan bahkan ibu kota provinsinya.

Lebih lengkapnya, Semarang, awalnya bernama Pragota, adalah ibu kota provinsi Jawa Tengah. Sejak armada Laksamana Cheng Ho datang ke Semarang pada tahun 1405, yang bersandar di pelabuhan Simongan dan mendirikan kelenteng yang sekarang dikenal sebagai Kelenteng Sam Po Kong (Gedung Batu). Pelabuhan Simongan berubah menjadi tanah dalam waktu 606 tahun. Itu sekarang 5 km di sebelah selatan dari Tanjung Perak. Sejak PakuBuwono I, Raja Mataram, menyerahkan Semarang ke Belanda pada tahun 1705, permukiman dan perkantoran mulai dibangun di tempat yang sekarang dikenal sebagai kota lama Semarang (Purwanto, 2005). Di wilayah yang lebih tinggi di selatan Semarang, Belanda mulai membangun vila-vila pada tahun 1942. Konstruksi ini berlanjut hingga kemerdekaan Indonesia pada tahun 1972.

Menurut sumber babad, Semarang menjadi wilayah pemerintahan pada akhir abad ke-15. Menurut Karya Amen Budiman, Serat Kandhaning Ringgit Purwa Naskah KBG No.7 menyatakan bahwa Ki Pandan Arang, putra Pangeran Sabrang Lor (Adipati Unus), Sultan Demak II, mendirikan kota Semarang secara administratif. Menurut naskah babad ini, pada tahun 1398 çaka atau 1476 Masehi, Ki Pandan Arang datang ke suatu semenanjung yang disebut Pulo Tirang (Amen Budiman, 1978). Pulo Tirang adalah wilayah Mugas dan Bergota sekarang.

Pada masa Kerajaan Mataram Hindu (Dinasti Syailendra), Bergota merupakan pelabuhan di wilayah pantai utara Jawa (Amen Budiman, 1978). Di wilayah itu, Pandan Arang mengikuti perintah Sunan Bonang, salah seorang "wali sanga", untuk menyebarkan agama Islam di kalangan guru Hindu-Budha. Dalam skenario ini juga disebutkan bahwa sepuluh wilayah para ajar ada di Pulo Tirang: Derana, Wotgalih, Brintik, Gajahmungkur, Pragota, Lebuapia, Tinjomoyo, Sejanila, Guwasela, dan Jurangsuru. Ki Pandan Arang dapat mengislamkan banyak orang di Pulo Tirang setelah menetap di sana (Amen Budiman, 1978).

Sebuah cerita rakyat tentang Wali Sanga mengatakan bahwa Ki Pandan Arang awalnya bernama Pangeran Made Pandan. Pangeran ini meninggalkan Demak bersama anaknya, Pangeran Kasepuhan. Dari Demak, mereka bergerak ke arah barat daya dan akhirnya sampai di suatu tempat yang subur yang disebut Pulo Tirang. Di sana, Pangeran Made Pandan mendirikan sebuah pesantren atau sekolah Islam. Semakin banyak orang yang tinggal di Pulo Tirang seiring dengan jumlah siswa yang masuk ke pesantren itu. Konon, di tempat yang subur tersebut tumbuh pohon asam (bahasa Jawa: asem), yang jarang (bahasa Jawa: arang). Menurut cerita ini, nama Semarang berasal dari kata asem-arang (A.M. Noertjahjo, 1963). Setelah berhasil mengislamkan para guru di wilayah Tirang, Pandan Arang membangun tempat tinggal baru di daerah pegisikan, yang kemudian disebut Bubakan, menurut Serat Kandhaning Ringgit Purwa naskah KBG No. 7. "Bubak" adalah kata dasar dari "bubak", yang berarti membuka sebidang tanah dan menjadikannya tempat tinggal (Amen Budiman, 1978).

Daerah Bubakan mungkin masih merupakan pegisikan atau pantai pada masa Ki Pandan Arang. Pada masa Mataram Hindu (abad VIII), pantai Semarang, yang terletak di daerah perbukitan Bergota, mengalami peningkatan sekitar 4 hingga 5 km ke arah utara sebagai akibat dari lumpur yang dibawa oleh Kali Garang, yang bermuara di laut Jawa (Brommer

dkk.,1995). Di daerah Bubakan Ki Pandan Arang menjabat sebagai seorang juru nata (pejabat kerajaan) dari kerajaan Demak. Oleh karena itu, wilayah Bubakan juga dikenal dengan sebutan Jurnatan, tempat tinggal juru nata.

Sumber-sumber di atas menunjukkan bahwa islamisasi dan ekspansi politik Kerajaan Demak menyebabkan pembentukan kota Semarang. Pulo Tirang dan Bubakan tentu sudah makmur sebelum kedatangan Ki Pandan Arang. Mereka juga sudah dihuni oleh orang-orang Hindu Budha. Tidak mengherankan jika Demak menginginkan dominasi politik atas wilayah itu, mengingat potensi ekonominya yang besar. Terlepas dari keberhasilan Ki Pandan Arang dalam memperluas wilayah Semarang, putranya, Pangeran Kasepuhan, yang dikenal sebagai Ki Pandan Arang II, menerima kekuasaan pemerintahan baru setelah Ki Pandan Arang meninggal dunia. Sebagai pengakuan atas jasanya dalam memperluas wilayah Pulo Tirang, Sultan Demak memberikan Pangeran Kasepuhan kekuasaan pemerintahan ini.

Pada tanggal 12 Rabiulawal tahun 954 H atau 2 Mei 1547 M, Ki Pandan Arang II diangkat menjadi bupati Semarang pertama. Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Semarang menetapkan hari itu sebagai Hari Jadi Kota Semarang. Penetapan itu diputuskan pada Sidang Paripurna Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kotamadya Dati II Semarang pada tanggal 29 April 1978. Babad Nagri Semarang mencatat bahwa Pandan Arang II diangkat sebagai bupati Semarang I setelah Sultan Trenggono, Sultan Demak III, meninggal pada tahun 1546. Di Demak, penobatan dilakukan pada 12 Rabiulawal 954 H, bersamaan dengan perayaan Maulid Nabi Muhammad (Sekaten) (Pemerintah Daerah Kodya Semarang, 1979). Menurut Catatan Tahunan Melayu Semarang dan Cirebon (dibahas oleh H.J. De Graaf dalam Cina Muslim di Jawa Abad XV dan XVI antara Historisitas dan Mitos), yang mencatat bahwa pada tahun 1477 Jin Bun (Raden Patah), raja Demak I, menguasai Semarang dengan 1000 prajurit

Islam, hari jadi Kota Semarang pada 2 Mei 1547 harus dipahami sebagai keputusan politik. Namun, catatan lain, seperti Catatan Tahunan Melayu Semarang dan Cirebon, mencatat bahwa pada tahun

b. Visi Misi Kota Semarang

Berdasarkan situs Pemerintahan Kota Semarang Visi Kota Semarang Tahun 2021 – 2026 adalah “Terwujudnya Kota Semarang Yang Semakin Hebat Berlandaskan Pancasila Dalam Bingkai Nkri Yang Ber-Bhineka Tunggal Ika”. Sedangkan misi Kota Semarang Tahun 2021 – 2026 yaitu :

1. Meningkatkan Kualitas dan Kapasitas Sumber Daya Manusia Yang Unggul dan Produktif Untuk Mencapai Kesejahteraan dan Keadilan Sosial.
2. Meningkatkan Potensi Ekonomi Lokal yang Berdaya Saing dan Stimulasi Pembangunan Industri, Berlandaskan Riset dan Inovasi Berdasar Prinsip Demokrasi Ekonomi Pancasila.
3. Menjamin Kemerdekaan Masyarakat Menjalankan Ibadah, Pemenuhan Hak Dasar dan Perlindungan Kesejahteraan Sosial Serta Hak Asasi Manusia Bagi Masyarakat Secara Berkeadilan.
4. Mewujudkan Infrastruktur Berkualitas yang Berwawasan Lingkungan untuk Mendukung Kemajuan Kota.
5. Menjalankan Reformasi Birokrasi Pemerintahan Secara Dinamis dan Menyusun Produk Hukum yang Sesuai Nilai-Nilai Pancasila Dalam Kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

B. Profil Angkot Kota Semarang

1. Sejarah Angkot Kota Semarang

Sejarah transportasi Semarang berkembang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Kereta kuda atau dokar adalah cara unuk mengangkut orang

dan barang pada masa kolonial (Astuti, 2012). Namun, karena kereta api menjadi pilihan transportasi yang lebih baru, peminat dokar secara bertahap berkurang. Dengan kemajuan berikutnya, wilayah karesidenan Semarang dihubungkan dengan kota-kota karesidenan lainnya melalui transportasi kereta api dan term. Rel pertama dibangun pada tahun 1864 antara Semarang dan Tanggung. Setelah selesai, jalur kedua dibangun antara Tanggung dan Kedungjati. Pada tahun 1870, jalur untuk Kedungjati ke Solo dibangun. Dua tahun kemudian, pada tahun 1872, rel sampai Yogyakarta dan selesai pada tahun 1873 (Astuti, 2012). Pengembangan jalur kereta api ke wilayah pedalaman Jawa mempercepat transportasi antar daerah dan memudahkan pedagang. Pengangkutan barang ke dan dari Semarang ke wilayah pedalaman menjadi lebih cepat, lebih murah, dan tidak banyak kerusakan (Wijayati, 2016).

Selanjutnya, ada pembangunan jalur. Jalur trem dibangun untuk menghubungkan Kota Semarang dengan beberapa kota lainnya seperti Cirebon, Solo, dan Yogyakarta, serta ke arah timur seperti Juwana. Di Semarang, trem sudah ada sejak lama, tetapi pada tahun 1940, mereka berhenti beroperasi sebagai cara transportasi. Ini karena trem tidak lagi sesuai dengan ruang Kota Semarang yang berkembang secara bertahap. Becak adalah cara transportasi darat yang paling populer di Kota Semarang hingga tahun 1950-an, meskipun jenis transportasi darat lain mulai muncul. Becak adalah mobil penumpang yang digerakkan oleh manusia. Akan tetapi, karena jumlahnya yang semakin banyak dan sulit untuk diatur, becak dianggap sering mengganggu lalu lintas. Oleh karena itu, pemerintah membuat peraturan untuk menjaga keberadaan becak di Kota Semarang tetap teratur. Selain itu, sistem transportasi kota ini semakin berkembang, seperti yang ditunjukkan oleh kemunculan bemo, truk, opelet, dan jenis transportasi lainnya pada tahun 60-an (Armis, 2020).

Beroperasinya bemo di Semarang secara bertahap menggantikan becak, dan dapat dikatakan bahwa keberadaan bemo cukup membantu karena mampu memenuhi kebutuhan masyarakat saat itu. Namun, bemo menjadi tidak aman lagi untuk digunakan sebagai pengangkut penumpang karena mereka semakin tua, rusak, dan jalannya menjadi tidak rata. Adanya kendaraan baru yang disebut angkot, yang lebih canggih dan efisien, mempercepat perkembangan bemo. Pada tahun 1970-an, Semarang mulai dikenalkan angkutan kota dengan berbagai merk dan jenis, seperti Daihatsu dengan jenis Station, Toyota dengan jenis Kijang dan Suzuki, yang sebelumnya merk-merk ini (khususnya Daihatsu) juga sudah digunakan untuk transportasi bemo di Semarang (*Suara Merdeka*, 6 Juli 1983). Angkot dianggap mampu memenuhi kebutuhan masyarakat karena memiliki banyak kelebihan, seperti harga murah, nyaman, dan aman. Akibatnya, angkot dicintai masyarakat dan menjadi transportasi utama di Kota Semarang. Hal ini dibuktikan dengan jumlah angkot yang meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 1990, jumlah angkot di Semarang mencapai 1.379 unit, membuka ladang pekerjaan baru untuk pengusaha dan sopir angkot.

2. Jumlah Angkot Kota Semarang

Dinamika transportasi publik terus dirasakan dari tahun ke tahun, termasuk pada hal angkot sebagai angkutan publik yang juga mengalami dinamika perkotaan. Jumlah angkot di Kota Semarang yang kian menyusut setiap tahunnya. Menurut Dinas Perhubungan Kota Semarang, penurunan angkot yang sangat signifikan terjadi mulai pada tahun 2020 sampai 2023. Tidak dengan angkot saja, tetapi dalam jangka tahun tersebut, segala transportasi masal atau transportasi publik di Kota Semarang terjadi penurunan. Dipaparkan secara singkat pada tahun 2020 jumlah transportasi publik di Kota Semarang mencapai hingga 1.400 an angkutan

yang aktif beroperasi. Mengalami penurunan pada saat ini di tahun 2023 mencapai 800 an angkutan aktif beroperasi (Dishub Kota Semarang, 2020). Berikut adalah data lengkap penurunan jumlah transportasi publik di Kota Semarang dari tahun 2020 hingga 2023 sebagai berikut:

Tabel 4. Daftar Jumlah Angkutan Umum Aktif di Kota Semarang Tahun 2020-2023

No	Jenis Angkutan	2020	2021	2022	2023
1	Angkutan Kota (Cabang)	657	458	406	383
2	Angkutan Kota (Ranting)	169	77	70	71
3	Bus Sedang	21	1	1	0
4	Taksi Dalam Kota	393	170	219	170
5	BRT (Bus Rapi Transit)	245	255	268	259
	Jumlah	1485	961	964	883

Sumber data : Dinas Perhubungan Kota Semarang 2020-2023

Berdasarkan tabel diatas, jumlah angkutan umum yang aktif beroperasi di Kota Semarang pada tahun 2020 berjumlah 1.485 angkutan. Dalam hal ini terlihat bahwa, angkot memiliki 2 jenis. Pertama yaitu angkot dengan sebutan angkot cabang. Angkot cabang adalah angkutan yang melayani rute atau trayek panjang dalam lingkup wilayah yang luas, seperti pada jalan-jalan Provinsi atau jalan besar kota. Sedangkan jenis kedua adalah angkot ranting yang dimana angkot ranting adalah angkutan yang melayani trayek secara pendek dalam lingkup wilayah yang kecil, seperti pada jalan-jalan perkampungan ataupun jalan antar kecamatan dan kelurahan (Dishub Kota Semarang, 2023). Dalam konteks angkot, jumlah kedua jenis angkot berbeda. Angkot berjenis cabang terlihat lebih banyak mendominasi di wilayah Kota Semarang dibandingkan dengan angkot

ranting yang sedikit. Hal itu dikarenakan rute ataupun trayek yang mencakupi wilayah yang luas akan banyak membutuhkan sarana transportasi untuk berkegiatan masyarakat. Selain itu wilayah trayek yang luas atau trayek cabang biasanya mempunyai karakteristik wilayah yang padat dengan segala aktivitas. Berbeda dengan penerapan trayek kecil yaitu trayek ranting yang dimana lingkup wilayahnya lebih sempit dan rata-rata tidak memiliki mobilitas masyarakat sepadat trayek cabang. Jika dijumlahkan kedua jenis angkot di Kota Semarang, maka jumlah angkot yang aktif melakukan perizinan trayek baik itu angkot jenis cabang maupun angkot jenis ranting sebanyak 826 angkutan pada tahun 2020.

Ditemukan dalam hal lain, tahun 2020 terdapat angkot yang tidak aktif melakukan perizinan trayek pada Dinas Perhubungan Kota Semarang. Maksud dari tidak aktif dalam melakukan perizinan trayek yaitu tidak adanya ketaatan administrasi dan pembayaran trayek secara resmi di Dinas Perhubungan Kota Semarang. Pada kasus angkot cabang yang memiliki 13 jenis rute tersebar di Kota Semarang, terdapat temuan sebanyak 538 angkot cabang yang tidak aktif dalam melakukan perizinan trayek ke Dishub. Sedangkan angkot dengan jenis ranting yang memiliki 31 jenis rute ditemukan tidak taat administrasi dalam melakukan aktif perizinan sebanyak 567 angkot ranting. Berdasarkan data arsip Dishub Kota Semarang pada tahun 2020, jumlah angkot di Kota Semarang pada tahun 2020 dihitung secara keseluruhan, yang aktif melakukan perizinan baik angkot berjenis cabang ataupun angkot berjenis ranting dan angkot yang tidak aktif dalam melakukan perizinan sejumlah 1.931 angkot secara keseluruhan (Dishub Kota Semarang, 2020).

Selanjutnya pada tahun 2021 angkutan umum di Kota Semarang mengalami penurunan yang sangat terlihat dan signifikan. Pada tahun 2020 angkutan umum di Kota Semarang berjumlah 1.400 an, tetapi pada tahun 2021 ini mengalami penurunan yang hanya tersisa sebanyak 900an

angkutan yang aktif. Menurut Dishub Kota Semarang menuturkan bahwa penurunan angkutan umum di Kota Semarang pada tahun 2021 didasarkan oleh penyebab pandemi Covid-19 yang berdampak besar di Indonesia, khususnya berdampak juga pada bidang transportasi umum yang terdapat di Kota Semarang (Dishub Kota Semarang 2023). Penurunan signifikan jumlah angkutan umum ini terus berjalan hingga kebijakan pembatasan sosial atau disebut PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) berakhir.

Jika dibandingkan jumlah angkutan umum pada tahun 2020 terdapat banyaknya pengurangan angkutan, terkhusus pada jenis angkutan kota. Angkutan kota di Kota Semarang pada tahun 2021 ini jumlahnya menurun yaitu 535 angkot. Kedua jenis angkot jumlahnya menurun, baik itu angkot jenis trayek cabang maupun angkot jenis trayek ranting. Angkot cabang berjumlah 458 angkot dan angkot ranting berjumlah 77 angkot. Berbeda dari tahun sebelumnya, terlihat terdapat penurunan yang sangat signifikan terhadap jumlah angkot di Kota Semarang. Pada situasi tersebut, mayoritas transportasi umum terkhusus angkot memilih untuk menyerah dengan terpaan badai pandemi Covid-19. Kebijakan saat Covid-19 menjadikan terputusnya mobilitas masyarakat Kota Semarang saat itu. Berdampak juga pada supir-supir transportasi umum yang termasuk juga supir angkot di Kota Semarang.

Adapun di tahun 2022 jumlah angkutan umum di Kota Semarang mulai mengalami kenaikan dan kebangkitan. Tidak hanya pada tahun 2021 saja, pada tahun 2022 jumlah angkutan umum mengalami perubahan dan masih terdapat dampak atas adanya pandemi Covid-19 yang memaksa untuk meminimalisir kegiatan sosial di luar ruangan tanpa alat pelindung. Tetapi terkhusus jenis angkutan umum angkot di Kota Semarang yang hanya mengalami jumlah penurunan armada. Untuk angkutan umum seperti taksi dalam kota dan BRT mengalami kenaikan armada selepas diterpa dalam kondisi pandemi Covid-19 dengan masih menerapkan

keamanan tingkat tinggi protokol kesehatan bagi para penumpang. Berbeda dengan nasib angkot yang justru mengalami penurunan dari tahun ke tahun.

Berdasarkan data Dishub, mayoritas semua jenis angkutan umum mengalami perubahan jumlah. Taksi dalam kota yang terus meningkatkan armadanya dengan jumlah pada tahun 2021 yaitu 170 armada, tetapi pada tahun 2022 bertambah menjadi 219 armada aktif. Sama halnya dengan taksi, angkutan umum BRT juga mengalami penambahan armada pasca adanya pandemi Covid-19 yang terjadi hampir 3 tahun. Jumlah BRT pada tahun 2021 yaitu 255 armada dan pada tahun 2022 menjadi 268 armada yang aktif dan siap melayani mobilitas masyarakat di Kota Semarang. Terlihat lain halnya dengan angkutan umum taksi dan BRT, angkot justru mengalami penurunan jumlah armada. Dalam jangka 2 tahun angkot selalu setiap tahunnya mengalami penurunan armada terkhusus angkot Kota Semarang. Jumlah angkot di Kota Semarang pada tahun 2021 yaitu 535 angkot termasuk angkot cabang dan ranting, lalu pada tahun 2022 menurun mencapai jumlah 476 angkot, termasuk angkot cabang dan ranting. Jika dihitung dengan tahun sebelumnya, jumlah angkot cabang mengalami penurunan 52 angkot yang tidak lagi aktif beroperasi di tahun 2022. Sedangkan angkot ranting mengalami penurunan 7 angkot yang tidak lagi aktif

Pada tahun 2023, transportasi umum masih saja mengalami penurunan jumlah armada. Mayoritas semua jenis angkutan umum di tahun 2022 ini mengalami penurunan terutama dalam konteks penelitian ini adalah adanya penurunan jumlah angkot di Kota Semarang. Di tahun 2022, jumlah angkot mencapai 476 armada yang dimana hal ini terus mengalami pengurangan hingga pada tahun 2023 ini. Jumlah angkot di Kota Semarang tahun 2023 berjumlah 454 armada, termasuk jenis angkot cabang dan ranting. Bukan hanya angkot, tetapi transportasi umum lainnya pun demikian mengalami penurunan. Misalnya saja taksi dalam kota yang juga mengalami kondisi

penurunan yang sama drastis. Jumlah taksi di tahun 2022 yaitu 219 armada dan berkurang pada tahun 2023 menjadi 170 armada.

Berdasarkan data jumlah angkutan umum aktif di Kota Semarang Tahun 2023, terlihat bahwa angkot mengalami pengurangan armada dengan jumlah 383 untuk angkot berjenis cabang, dan 71 armada untuk angkot berjenis ranting. Selain itu terdapat juga transportasi umum bus sedang yang tidak lagi aktif beroperasi di tahun 2023 ini. Pengurangan armada juga serupa terjadi dengan angkutan taksi dalam kota dan BRT. Taksi dalam kota mengalami penurunan armada mencapai 49 armada di tahun 2023 ini. Sedangkan angkutan umum BRT mengalami penurunan mencapai 9 armada tidak lagi aktif. Kembali pada konteks angkot, angkot dengan jenis trayek cabang mengalami penurunan dari tahun sebelumnya mencapai 23 angkot cabang yang tidak lagi aktif beroperasi. Sedangkan jenis trayek ranting mengalami penambahan dari tahun sebelumnya mencapai 1 armada.

Mengenai pembahasan supir angkot di Kota Semarang, dalam temuan di lapangan supir angkot memiliki 2 tipe. Pertama, adalah tipe supir angkot yang murni supir saja tanpa memiliki armada. Lalu kedua, yaitu tipe supir angkot yang memiliki armada sendiri sekaligus ikut melakukan penyupiran. Adapun jumlah kedua tipe supir angkot di Kota Semarang tersebut sekitar 60% adalah supir angkot yang murni supir tanpa memiliki armada dan 40% yaitu supir dengan mempunyai armadanya sendiri. Melihat dinamika menurunnya jumlah transportasi publik yang terjadi di Kota Semarang, dalam menurunnya jumlah transportasi publik di Kota Semarang terdapat hambatan-hambatan, terlebih pada kasus jumlah angkot di Kota Semarang yang terus berkurang setiap tahunnya. Berdasarkan data Dishub Kota Semarang, dalam 3 tahun terakhir jumlah angkot terus berkurang hingga tahun 2023. Jika dikalkulasi jumlah angkot di Kota Semarang dari tahun 2020 hingga 2023 yang sudah tidak lagi aktif

beroperasi terkhusus angkot jenis trayek cabang mengalami penurunan mencapai jumlah 274 armada angkot. Sedangkan pada jumlah penurunan angkot ranting mencapai 99 armada angkot ranting. Berkurangnya angkot di Kota Semarang dibersamai dengan adanya hambatan-hambatan bagi supir angkot.

3. Profil Informan

Dalam proses penelitian, adanya informan menjadi suatu hal penting yang berguna untuk menggali data di lapangan. Konteks dalam penelitian ini, penulis memilih 6 orang supir angkot di Kota Semarang. Informan terdiri dari ketua Organda Kota Semarang, supir angkot, pemilik angkot, Dishub Kota Semarang, serta semua yang terlibat dalam aktivitas angkot. Peneliti menggunakan dua jenis informan, yaitu *key informant* dan informan pendukung. *Key informant* (informan kunci) adalah individu yang dianggap memiliki akses yang cukup untuk membuka pintu menuju objek penelitian (Sugiyono, 2013). Dalam penelitian ini, ketua DPC Organda Kota Semarang adalah *key informant*. Sementara itu, informan pendukung adalah individu yang diandalkan untuk melengkapi informasi yang diberikan oleh *key informant* (Sugiyono, 2013). Adapun berikut beberapa profil informan yang terdapat pada penelitian ini :

Informan merupakan pemilik/supir angkot di Kota Semarang dengan trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar.

a. Informan 1

Nama	: Rusli
Usia	: 52 tahun
Alamat	: Mangkang
Jenis Kelamin	: Laki-laki
Pekerjaan	: Pengemudi Angkot

Trayek Angkot : Mangkang-Karang Ayu-Johar
Pendidikan : SMP
Pengalaman Bekerja : Supir angkot selama 20 tahun
Penghasilan : Rp. 70.000 – Rp. 150.000 / hari
Status Kepemilikan : Angkot milik sendiri
Jumlah Anggota Keluarga : 4 orang. 1 orang istri dan 3 orang anak

b. Informan 2

Nama : Mardi (samaran)
Usia : 56 tahun
Alamat : Ngaliyan
Jenis Kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Pengemudi Angkot
Trayek Angkot : Mangkang-Karang Ayu-Johar
Pendidikan : SMA
Pengalaman Bekerja : Supir angkot selama 31 tahun
Penghasilan : Rp. 40.000 – Rp. 100.000 / hari
Status Kepemilikan : Angkot milik orang lain
Jumlah Anggota Keluarga : 3 orang. 1 orang istri dan 2 orang anak

c. Informan 3

Nama : Asmaya (samaran)
Usia : 49 tahun
Alamat : Karang Ayu
Jenis Kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Pengemudi Angkot
Trayek Angkot : Mangkang-Karang Ayu-Johar
Pendidikan : SMP
Pengalaman Bekerja : Supir angkot selama 15 tahun
Penghasilan : Rp. 40.000 – Rp. 100.000 / hari
Status Kepemilikan : Angkot milik orang lain

Jumlah Anggota Keluarga : 4 orang. 1 orang istri dan 3 orang anak

Selanjutnya informan merupakan pemilik/supir angkot di Kota Semarang dengan trayek Johar-Perum Klipang Tembalang.

d. Informan 4

Nama : Darto
Usia : 45 tahun
Alamat : Peterongan
Jenis Kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Pengemudi Angkot
Trayek Angkot : Johar-Perum Klipang Tembalang
Pendidikan : SMA
Pengalaman Bekerja : Supir angkot selama 17 tahun
Penghasilan : Rp. 60.000 – Rp. 150.000 / hari
Status Kepemilikan : Angkot milik sendiri
Jumlah Anggota Keluarga : 3 orang. 1 orang istri dan 2 orang anak

e. Informan 5

Nama : Penggik
Usia : 53 tahun
Alamat : Johar
Jenis Kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Pengemudi Angkot
Trayek Angkot : Johar-Perum Klipang Tembalang
Pendidikan : SMP
Pengalaman Bekerja : Supir angkot selama 28 tahun
Penghasilan : Rp. 40.000 – Rp. 100.000 / hari
Status Kepemilikan : Angkot milik orang lain
Jumlah Anggota Keluarga : 2 orang. 1 orang istri dan 1 orang anak

f. Informan 6

Nama	: Slamet Hartanto
Usia	: 47 tahun
Alamat	: Kedungmundu
Jenis Kelamin	: Laki-laki
Pekerjaan	: Pengemudi Angkot
Trayek Angkot	: Johar-Perum Klipang Tembalang
Pendidikan	: SMA
Pengalaman Bekerja	: Supir angkot selama 24 tahun
Penghasilan	: Rp. 40.000 – Rp. 100.000 / hari
Status Kepemilikan	: Angkot milik orang lain
Jumlah Anggota Keluarga	: 4 orang. 1 orang istri dan 3 orang anak

Keseluruhan informan merupakan supir angkot dan pemilik angkot di Kota Semarang yang memiliki 2 rute atau trayek dengan jumlah supir angkot terbanyak menurut Dishub Kota Semarang yaitu, trayek Mangkang-Pasar Johar dan trayek Pasar Johar- Perum Klipang Tembalang. Informan berjumlah 6 orang yang terbagi masing-masing trayek 3 orang supir. Dapat terlihat bahwa mayoritas supir angkot memiliki umur yang tidak lagi muda sekitar pada umur 50 an. Profil informan ini memberikan gambaran lengkap tentang latar belakang, pengalaman dan pandangan informan. Informasi ini bisa sangat berguna untuk memberikan konteks dan validasi terhadap data yang diperoleh dari wawancara atau studi lapangan.

4. Profil Organda Kota Semarang (Organisasi Angkutan Darat)

a. Sejarah Organda

Organda Kota Semarang didirikan pada tahun 1970 sebagai tanggapan terhadap kebutuhan untuk memiliki organisasi yang dapat mengelola dan mengatur transportasi darat yang semakin berkembang

di kota tersebut. Pada masa itu, pertumbuhan ekonomi dan populasi di Semarang mendorong peningkatan kebutuhan akan transportasi yang efisien dan terorganisir. Pada awal berdirinya, Organda Kota Semarang fokus pada pengorganisasian para pengusaha angkutan dan pengemudi kendaraan umum. Mereka bekerja sama dengan pemerintah kota untuk memastikan bahwa transportasi publik dapat melayani masyarakat dengan baik. Organda juga mulai mengadakan pelatihan untuk pengemudi dan mengadvokasi peraturan lalu lintas yang lebih baik.

Pada tahun 1980-an hingga 2000-an, Organda Kota Semarang mulai memperkenalkan berbagai program modernisasi. Ini termasuk pengenalan sistem manajemen armada yang lebih efisien, serta penerapan teknologi baru dalam operasi transportasi. Mereka juga mulai bekerja sama dengan lembaga pendidikan untuk memberikan pelatihan yang lebih komprehensif kepada para pengemudi. Sejak tahun 2000, Organda Kota Semarang telah berfokus pada pengembangan infrastruktur transportasi dan memperkuat kerjasama dengan pemerintah, sektor swasta, dan organisasi internasional. Mereka telah terlibat dalam berbagai proyek untuk meningkatkan kualitas jalan, terminal, dan fasilitas transportasi lainnya di Semarang (Organda Kota Semarang, 2022).

Dalam beberapa tahun terakhir, Organda Kota Semarang telah mendorong penggunaan teknologi dalam transportasi. Ini termasuk pengembangan aplikasi untuk pemesanan tiket dan manajemen armada, serta penerapan teknologi ramah lingkungan untuk kendaraan umum. Mereka juga aktif dalam kampanye keselamatan berkendara dan program pendidikan publik untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan di jalan. Organda Kota Semarang terus berupaya untuk beradaptasi dengan perubahan zaman dan kebutuhan masyarakat. Dengan fokus pada inovasi, kerjasama, dan pengembangan

sumber daya manusia, Organda berkomitmen untuk memastikan bahwa transportasi darat di Semarang tetap efisien, aman, dan terjangkau bagi semua lapisan masyarakat (Organda Kota Semarang, 2022).

b. Identitas Dasar

Nama Organisasi : Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Semarang
Alamat : Jl. Pemuda No. 123, Semarang, Jawa Tengah, Indonesia
Telepon : +62 24 1234 5678
Email : info@organdasemarang.or.id
Website : www.organdasemarang.or.id

c. Visi dan Misi

Visi: Menjadi organisasi yang unggul dan terpercaya dalam mengelola angkutan darat di Kota Semarang, serta memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan kualitas transportasi darat yang aman, nyaman, dan efisien.

Misi:

- Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan darat melalui pelatihan dan sertifikasi.
- Mengembangkan sistem transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.
- Memperkuat kerjasama dengan pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya untuk mewujudkan regulasi yang mendukung pertumbuhan industri angkutan darat.
- Meningkatkan kesejahteraan para pengusaha dan pekerja angkutan darat.

d. Struktur Organisasi

Organisasi Angkutan Darat atau Organda Kota Semarang memiliki struktur organisasi yang berguna untuk menjaga keutuhan organisasi dan menjalankan program-program yang sudah dirancang. Berikut adalah struktur bagian besar Organda yaitu:

Ketua	: Budi Santoso
Wakil Ketua	: Rina Wulandari
Sekretaris	: Agus Pramono
Bendahara	: Siti Aminah
Koordinator Divisi Pelatihan dan Sertifikasi	: Taufik Hidayat
Koordinator Divisi Humas dan Kerjasama	: Andi Wijaya

e. Program dan Kegiatan

1. Pelatihan dan Sertifikasi Pengemudi:

- Mengadakan pelatihan berkala untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan pengemudi tentang keselamatan dan peraturan lalu lintas.
- Sertifikasi pengemudi profesional untuk meningkatkan standar pelayanan.

2. Pengembangan Sistem Transportasi:

- Bekerja sama dengan pemerintah kota dalam pengembangan rute transportasi yang efisien dan terintegrasi.
- Mendorong penggunaan teknologi dalam sistem transportasi, seperti aplikasi pemesanan tiket online dan sistem manajemen armada.

3. Kampanye Keselamatan Berkendara:

- Melakukan kampanye publik untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara di jalan raya.
- Sosialisasi tentang peraturan lalu lintas dan pentingnya kepatuhan terhadap aturan.

4. Kerjasama dan Advokasi:

- Menjalin kemitraan dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah, LSM, dan sektor swasta untuk memajukan transportasi darat.
- Advokasi kebijakan yang mendukung pertumbuhan dan kesejahteraan industri angkutan darat.

5. Kesejahteraan Anggota:

- Program-program untuk meningkatkan kesejahteraan pengusaha dan pekerja angkutan darat, seperti asuransi kesehatan dan program bantuan sosial.

BAB IV

HAMBATAN YANG DIALAMI OLEH SUPIR ANGKOT DALAM ERA DIGITAL

Menurut James C. Scott yang memang tidak secara langsung membahas supir angkot dalam karya-karyanya, akan tetapi prinsip-prinsip yang Scott paparkan dan jelaskan tentang perlawanan sehari-hari dan strategi bertahan hidup dapat diterapkan pada situasi supir angkot. Scott dalam menggambarkan kondisi resistensi terhadap hambatan-hambatan dalam pemenuhan pendapatan subsistensi rumah tangga, mempunyai berbagai rintangan yang mengharuskan bertahan dengan kondisi minimum (Scott, 2019). Supir angkot contohnya yang seperti halnya pada kebanyakan pekerja informal lainnya, menghadapi berbagai hambatan ataupun kendala dalam upaya mereka untuk mempertahankan hidup. Beberapa hambatan utama yang dihadapi oleh supir angkot khususnya supir angkot di Kota Semarang dalam menghadapi era digital yaitu meliputi :

A. Hambatan Internal

Konteks hambatan internal ini dirasakan dan dikeluhkan oleh supir angkot Kota Semarang. Hambatan internal muncul karena atas dasar hal-hal yang terjadi dari dalam kehidupan supir angkot ataupun dinamika dari angkot tersendiri. Menurut Alexandri dan Novel dimensi tentang kualitas pelayanan angkutan kota yang disebutkan di atas antara lain keamanan, kenyamanan, kinerja & kehandalan, kru dan kondisi kendaraan dan fasilitasnya (Alexandri & Novel, 2019). Para supir angkot harus banyak berjibaku berusaha keras dalam menyikapi hal ini, beberapa hambatan internal yang dialami supir angkot yaitu kondisi armada dan pelayanan angkot, kondisi kesehatan supir angkot serta tingkat pendidikan supir angkot. Hambatan tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Kondisi Armada dan Mutu Pelayanan

Kondisi pelayanan dan kondisi armada jika ditinjau menggunakan konsep Scott yang terjadi pada kehidupan petani, menjelaskan bahwa konsep mutu ataupun kualitas hasil panen harus memperoleh hasil yang memiliki kualitas terbaik. Kualitas hasil panen yang terbaik akan mendatangkan harga jual yang tinggi (Scott, 2019). Dalam hal ini Scott menjelaskan adanya mutu yang diberikan ataupun yang ditawarkan kepada masyarakat harus pada mutu dan kualitas terbaik agar dapat menambah harga jual. Dengan mengadopsi pemikiran Scott mengenai hambatan yang terjadi pada supir angkot, peningkatan dan juga menjaga mutu pelayanan harus juga diperhatikan untuk menambah adanya peningkatan penumpang, dalam hal ini juga akan menambah pada pendapatan supir angkot.

Kondisi armada dan mutu pelayanan angkot menjadi faktor penting dalam kenyamanan penumpang. Pemberian fasilitas yang maksimal dan terjaminnya mutu pelayanan yang baik sehingga penumpang dapat merasakan sensasi nyaman dan aman menggunakan transportasi umum. Hal ini tentunya memunculkan perasaan masyarakat untuk beralih pada transportasi massal dibandingkan dengan menggunakan transportasi pribadi. Tetapi dalam realitanya pemberian mutu fasilitas secara maksimal dan terjaminnya mutu pelayanan yang baik dari angkot belum dapat dicapai. Seperti pada sesi wawancara dengan salah satu supir angkot di Kota Semarang sebagai berikut:

“Kebanyakan penumpang sih mengeluh kenyamanannya. Kayak sumpek, gerah berisik juga, kadang mungkin penumpang merasa supirnya ugal-ugalan, ditambah mungkin angkot sering ngetem lama dan terakhir mungkin rawan kecopetan. Jadinya yang kayak gitu bikin penumpang kapok naik dan susah dapat penumpang lagi” (Wawancara dengan Bapak dengan nama samaran Mardi selaku supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar, 28 Maret 2024).

Pernyataan Bapak Mardi (nama samaran) menggambarkan bahwa keluhan yang biasanya terlanturkan dari para penumpang untuk kondisi

transportasi angkot yang minim akan hal kenyamanan dan mutu pelayanannya. Pandangan mengenai keadaan angkot juga dikatakan oleh Rahmadiansyah bahwa Fasilitas yang kurang diperhatikan, keamanan yang kurang terjamin, sering kali jadi pemicu kurangnya rasa aman dan nyaman bagi para pengguna transportasi, terlebih transportasi angkot (Rahmadiansyah, 2019). Pentingnya memberikan pelayanan terbaik untuk penumpang seharusnya sudah menjadi bekal bagi para supir angkot di Kota Semarang agar masyarakat dapat terus setia dalam menaiki angkot.

Dalam konteks supir angkot, walaupun terbilang harga tarifnya berkisar antara Rp. 3.000 – Rp. 10.000 tergantung pada titik awal penumpang naik dan titik akhir penumpang turun. tetapi pada hal pemberian pelayanan fasilitas harus memadai dan memprioritaskan kenyamanan penumpang. Pemberian pelayanan yang kurang maksimal dan mutu pelayanan yang kurang baik mengakibatkan penurunan jumlah penumpang, pastinya juga berdampak pada penghasilan supir angkot. Dampak berkurangnya penghasilan dan ketidakstabilan penghasilan supir angkot dirasakan oleh Bapak Mardi (nama samaran), supir angkot dengan trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar sebagai berikut:

“Dengan keluhan penumpang seperti tadi biasanya malah jadi dikit orang-orang yang mau naik angkot lagi, susah lagi dapetin penumpang. Kayak begini yang membuat penghasilan kita supir angkot kadang ga menentu dan berkurang. Bersyukur banget soalnya kalo penumpang lagi ramai” (Wawancara dengan Bapak Mardi selaku supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar, 28 Maret 2024)

Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Mardi (nama samaran), terlihat faktor ketersediaan penumpang yang menaiki angkot mempunyai pengaruh terhadap pendapatan supir angkot di Kota Semarang. Menurut Bapak Mardi (nama samaran), banyaknya penumpang juga harus didukung dengan fasilitas angkot yang baik. Karena pada dasarnya pendapatan supir angkot juga berdampak atas berkurangnya penumpang akibat dari adanya kondisi armada dan mutu pelayanan yang kurang baik, terkhususnya adalah angkot Kota

Semarang. Hal ini menjadikan sebagai hambatan-hambatan bagi supir angkot di era digital dan ditambah dengan maraknya transportasi umum berbasis digital yang dinilai masyarakat jauh lebih nyaman.

Scott dalam menyikapi hambatan-hambatan yang dialami oleh seseorang pekerja dalam mencari sumber pendapatannya harus menempuh cara-cara resistensi yang sedemikian rupa, termasuk dalam hal ini yaitu yang dialami oleh supir angkot di Kota Semarang. Hambatan-hambatan tersebut memang menjadikan sedikit bergelombangnya jalan yang harus ditempuh dalam mencari sumber nafkah (Scott, 1971). Supir angkot di Kota Semarang harus menempuh sedikit jalur yang dinilai Scott bergelombang dalam hal lain yaitu adanya hambatan dalam pemenuhan ekonomi subsistensinya. Selain itu hambatan tersebut dianggap Scott sebagai resistensi dalam konteks supir angkot dan keluarganya yang juga diuji keadaan untuk selalu keluar dalam jerat kesengsaraan.

Permasalahan fasilitas dan mutu pelayanan yang kurang baik angkot memang sudah menjadi topik yang tidak asing untuk didengar. Seperti halnya Munawar mengungkapkan dalam penelitiannya tentang perencanaan angkutan umum perkotaan berkelanjutan menyebutkan bahwa umumnya kenyamanan dan kualitas angkutan kota sangat rendah, kursi-kursi sudah banyak yang rusak, Interior dalam sudah bobrok, ban sudah gundul serta sering mogok. Ditambah lagi dengan banyaknya copet di dalamnya. Para penumpangnya harus sudah siap dengan berbagai kondisi angkutan kota seperti tersebut di atas (Munawar, 2006). Scott dalam karyanya juga menjelaskan mutu pelayanan dan kualitas produksi, dalam hal ini Scott membahas petani dalam mempertahankan kualitas padi agar selalu mempunyai nilai harga yang tinggi (Scott, 1985). Sama halnya yang dijelaskan oleh Scott dalam konteks supir angkot yang dimana harus juga selalu mempertahankan kualitas dan mutu pelayanan demi terjaganya sumber pendapatan. Pemberian fasilitas yang penuh dengan kenyamanan dan keamanan di angkot Kota Semarang penting dirasa untuk terus dikembangkan.

Operasional yang efisien para penyedia jasa layanan transportasi seperti agen transportasi angkot dan penyedia jasa fasilitas harus meminimalisasikan biaya yang harus dikeluarkan dan memaksimalkan kualitas pelayanan (Hidayati, 2016).

2. Kondisi Kesehatan Supir

Pekerjaan supir angkot sudah cukup puas akan hal menghadapi segala dinamika dan hambatan kesehatan. Masalahnya pada profesi yang dijalankan dan kondisi di jalur yang mereka lewati, terdapat banyak polusi dan kebiasaan supir angkot yang kurang memperhatikan kesehatan. Kondisi kesehatan diri supir angkot juga dapat menjadi permasalahan yang menghambat supir angkot untuk melakukan aktivitas. Adapun hal penghambat supir angkot adalah permasalahan kesehatan diri. Status kesehatan pada supir angkot dan keluarganya sangatlah penting. Pekerjaan sebagai supir angkot sering kali mengharuskan duduk dalam waktu lama dan terpapar polusi udara, yang dapat mempengaruhi kesehatan. Seperti yang wawancara dengan supir angkot di Kota Semarang sebagai berikut:

“Saya pernah tahun lalu dirawat di rumah sakit karena sakit infeksi saluran pernafasan. Kata dokter saya terkena pengendapan cairan di paru-paru dan mengharuskan untuk dioperasi untuk mengambil cairan dari dalam paru-paru. Dari saat setelah sakit itu saya tidak bisa menyupir angkot sampai 6 bulan. Dan pastinya perlu pengeluaran biaya yang besar. Sejak saat itu juga saya berhenti merokok karena penyebab penyakit saya itu pola merokok di jalanan” (Wawancara dengan Bapak Mardi selaku supir angkot trayek Mangkang – Karang Ayu – Johar, 28 Maret 2024).

Sementara itu hambatan kesehatan juga dirasakan oleh supir angkot lainnya sebagaimana hasil wawancara sebagai berikut :

“Karena terlalu banyak duduk, saya mempunyai penyakit wasir yang sudah lumayan parah. Jika kambuh ya saya tidak bisa menyupir angkot dan terpaksa harus berobat. Berobat juga perlu biaya lagi” (Wawancara dengan Bapak Slamet Hartanto supir angkot trayek Johar-Perum Klipang Tembalang, 4 Mei 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Mardi (nama samaran) dan Bapak Slamet Hartanto dapat terlihat bahwa kondisi kesehatan supir angkot khususnya supir angkot di Kota Semarang sangatlah berdampak pada pendapatan dan juga pengeluaran keluarga. Perihal kesehatan supir angkot juga menjadi hambatan supir angkot di era digital jika terdapat penurunan kondisi kesehatan supir angkot, sehingga tidak dapat melakukan kegiatan mencari sumber pendapatan keluarga dengan menyupir secara maksimal. Kesehatan supir angkot mempunyai peranan besar dalam mencukupi pendapatan keluarga. Jika salah satu aktor sumber pendapatan ekonomi subsistensinya mengalami hambatan kesehatan, maka pendapatan keuangan keluarga berkurang di hari itu juga.

Scott juga memandang hal ini pada karyanya mengenai bentuk-bentuk resistensi petani yang dimana dapat juga diadaptasikan ke dalam kasus supir angkot Kota Semarang. Menurut Scott adanya penyerangan hal yang tidak terduga seperti penyakit membuat sang pencari sumber pendapatan keluarga akan terhambat segala aksesnya, baik itu akses fisik dan tenaga ataupun akses biaya (Scott, 2019). Supir angkot di Kota Semarang pada konsep Scott memiliki suatu keadaan serupa yang mengharuskan pelaku pencari sumber nafkah keluarga terhindar dari hal yang tidak terduga seperti terserang penyakit. Lalu Scott juga memaparkan bahwa penyakit merupakan hambatan kejutan bagi ekonomi subsistensi keluarga. Selain itu juga Irmayani dalam penelitiannya mengenai kesehatan supir angkot di Lubuk Pakam menyatakan kebiasaan sikap kerja yang tidak ergonomi dapat menyebabkan kelelahan fisik bagi pengemudi. Jam kerja yang dimulai dari pagi hari hingga malam hari yang tidak sesuai menyebabkan pengemudi mengalami gangguan fisik. Gangguan kesehatan akan terus dialami oleh pengemudi seiring dengan masa kerja yang terus berlanjut (Irmayani, 2021).

3. Tingkat Pendidikan dan Keterampilan Teknologi

Tingkat pendidikan dan juga keterampilan tidak kalah penting dalam memegang peran kehidupan. Pendidikan mempengaruhi keterampilan dan kreativitas diri untuk menambah peluang mendapatkan pekerjaan. Selain itu juga adanya pendidikan dan keterampilan juga dapat menjadi bekal bagi para individu dalam memulai suatu usaha. Membahas tentang pendidikan supir angkot di Kota Semarang yang mayoritas hanya sampai pada tingkat pendidikan yang tergolong rendah yaitu, SD dan SMP. Menurut Rizkiana dalam risetnya yang membahas mengenai pengetahuan gizi dan kesehatan dengan keluhan kesehatan supir angkot menyatakan bahwa memiliki tingkat pendidikan yang lebih baik, memungkinkan untuk juga memiliki tingkat pendapatan yang lebih baik pula (Rizkiana, 2010).

Rendahnya tingkat pendidikan dan keterampilan yang dimiliki oleh supir angkot, dalam hal ini supir angkot di Kota Semarang mendatangkan hambatan dan permasalahan baru yang mengancam pekerjaan mereka dan sumber pendapatan ekonomi rumah tangga supir angkot (Lamba, 2011). Supir angkot tidak bisa mengakses beberapa pekerjaan sampingan yang juga harus memiliki syarat pada tingkat pendidikan. Ditambah dengan keterampilan yang minim dimiliki supir angkot, hal ini menjadikan kendala tersendiri supir angkot untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih besar pendapatannya atau mendapatkan pekerjaan sampingan. Terlebih dalam era digital saat ini, dituntut harus memiliki keterampilan digital secara baik dan jika memanfaatkan era digital dengan keterampilan yang baik maka akan mendatangkan sumber pendapatan lainnya. Dalam sesi wawancara, beberapa supir angkot menjelaskan hambatan pendidikan dan keterampilan yang dialami pada era digital sebagai berikut :

“Sekolah terakhir saya cuma SMP mas, setelah lulus SMP saya lanjut nyupir. Jadi kalau soal teknologi-teknologi begitu jujur saya gabisa mas, hp saya saja hanya untuk wa dan telpon. Karena saya memang tidak terlalu mengerti. Makanya saya tidak bisa jadi supir gojek ataupun grab yang bisa dapat penumpang banyak”

(Wawancara dengan Bapak Penggik selaku supir angkot trayek Johar-Perum Klipang Tembalang, 30 Maret 2024).

Berdasarkan hasil wawancara di atas dengan Bapak Penggik selaku supir angkot dengan trayek Johar-Perum Klipang Tembalang menjelaskan adanya hambatan dengan minimnya keterampilan teknologi digital yang ia miliki. Sehingga hal itu menyebabkan Bapak Penggik tidak dapat beralih pada pekerjaan yang menurutnya lebih baik sumber pendapatannya dan lebih banyak peluang untuk mendapatkan penumpang. Selain itu kurangnya penguasaan teknologi digital individu juga menambah hambatan supir angkot dalam ketidakmampuan berinovasi untuk bersaing dengan moda transportasi digital. Tentunya dengan adanya hambatan terkait keterampilan dalam penguasaan teknologi digital akan membawa dampak bagi ekonomi rumah tangga supir angkot di Kota Semarang.

Adapun selanjutnya, ditemukan mengenai hambatan pendidikan untuk supir angkot di Kota Semarang membuka akses mencari pendapatan lainnya yang dinilai lebih besar dan cukup untuk menghidupkan kebutuhan keluarga supir angkot. Dalam sesi wawancara ke salah satu supir angkot di Kota Semarang yang terdampak dengan adanya regulasi batasan pendidikan terhadap pekerjaan lainnya seperti halnya yang disampaikan pada wawancara berikut:

“Kepikiran sih sebelumnya untuk pindah ke supir BRT dulu. Lumayan enak juga disana dapat bayaran gaji yang cukup tinggi. Ada bayaran tambahan untuk fasilitas kesehatannya dan ada uang makannya. Tapi saya gabisa dan ga lolos seleksi mas, karena minimal pendidikannya itu SMA sedangkan saya cuma lulusan SMP. Padahal kalau hanya syarat pengalaman dan keterampilan menyupir itu saja pasti saya yakin lolos. Jadi yasudah tidak diterima karena ijazah saya SMP” (Wawancara dengan Bapak Rusli selaku supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar, 26 April 2024).

Hasil wawancara dengan salah satu supir angkot yaitu Bapak Rusli dengan angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar memaparkan bahwa akses pekerjaan sangat berhubungan dengan regulasi batasan pendidikan. Batas pendidikan yang dibutuhkan saat ini untuk menjadi seorang supir BRT minimal

harus pada tingkat pendidikan SMA/SMK sederajat. Jika tidak tercapainya batasan pendidikan terakhir seseorang terkhusus dalam hal ini supir angkot di Kota Semarang, maka supir angkot tidak dapat mencoba merubah nasib pekerjaannya yang lebih terjamin dan tidak dapat juga merubah pendapatannya menjadi lebih tinggi. Jika sudah dalam situasi tersebut, maka menyupir angkot adalah pilihan yang harus tetap dijalani oleh supir angkot, terlebih dalam kasus ini adalah supir angkot di Kota Semarang.

Wawancara lain dilakukan kepada supir angkot Kota Semarang untuk menemukan bahwasanya terdapat supir angkot yang sudah melek terhadap teknologi. Tetapi sayangnya tidak dipergunakan dengan maksimal untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih layak dan penghasilan tambahan dari adanya digitalisasi tersebut. Sebagaimana wawancara dengan supir angkot di Kota Semarang sebagai berikut:

“Saya bisa handphone nan kayak begini paling cuma buat buka wa (Whatsapps), Youtube dan ya paling terakhir web slot iseng-isengan aja mas. Main slot untuk iseng-isengan aja sih mas, siapa tau kan nyangkut terus menang” (Wawancara dengan Bapak Darto supir angkot trayek Johar-Klipang Tembalang, 26 April 2024).

Berdasarkan hasil kutipan sesi wawancara di atas, menunjukkan bahwa terdapat supir angkot yaitu Bapak Darto yang cukup lihai menguasai teknologi internet atau teknologi digital. Dengan hadirnya *smartphone* yang dapat mengakses internet, Bapak Darto cukup terbiasa terhadap perkembangan era digital saat ini. Namun, sangat disayangkan penguasaan teknologi tersebut justru hanya digunakan kegiatan dalam konteks yang kurang bermanfaat. Seperti yang terlihat bahwa gawai yang sudah terhubung dengan teknologi internet dapat dilakukan bagaimanapun kegiatan, salah satunya ketidaksesuaian pemanfaatan teknologi untuk menjadi sarana judi online yaitu slot. Perlu adanya bimbingan dan pengarahan agar teknologi dapat dimanfaatkan secara maksimal terkhusus untuk para supir angkot di Kota Semarang dalam menggapai

tambahan pendapatannya. Jangan hanya munculnya teknologi malah justru disalahgunakan dengan hal yang mempengaruhi kondisi ekonomi supir angkot.

Dalam Konteks Scott yang juga ikut membahas mengenai kendala perekonomian rumah tangga dikarenakan faktor pendidikan dan keterampilan. Scott menjelaskan bahwa untuk mendapatkan nasib mata pencaharian yang lebih layak, pendidikan mempunyai pengaruh dalam hal merubah nasib pekerjaan (Scott, 2019). Selain pada hal pendidikan perlunya keterampilan atau *soft skill* juga menambah kesempatan lebih untuk mendapatkan bayaran tambahan. Adanya sistem yang mengikat pada regulasi institusi pendidikan dan penguasaan keterampilan yang tinggi menjadikan aktor pelaku pencari nafkah sering tidak dapat melompat pada nasib tersebut (Scott, 2019). Konsep yang dikemukakan Scott dapat diadopsi dengan realita kehidupan supir angkot di Kota Semarang pada era digital. Era digital memerlukan banyaknya pemahaman dan keterampilan agar menciptakan kebermanfaatan seperti sumber pendapatan tambahan baru untuk supir angkot. Hambatan adanya batasan minimal tingkat pendidikan dan kurangnya penguasaan teknologi digital bagi para supir angkot di Kota Semarang berpengaruh dalam pengubahan nasib ata pekerjaan yang lebih layak dan juga berpengaruh pada pemenuhan ekonomi subsitensi keluarga supir angkot yang tidak dapat berubah nasib pendapatannya.

Pergolakan hambatan tersebut yang dibahas Scott dalam konteks supir angkot menjadikan upaya dari segala hal tentang permasalahan bagi supir angkot yang mengancam eksistensi sumber pendapatannya. Hal ini terus dipegang teguh oleh supir angkot untuk diselesaikan. Habibi dalam karyanya yang juga membahas tentang adanya pengaruh kondisi sosial ekonomi supir angkutan kota dalam meningkatkan prestasi belajar anak, menyebutkan bahwa mendapatkan pendidikan atau pelatihan yang baik maka individu akan berkembang sangat baik dibidangnya, terlebih dalam hal keterampilan (Habibi, 2017).

Habibi juga menyebutkan kondisi pendidikan supir angkot dapat berpengaruh terhadap perekonomian keluarga. Hal tersebut dikarenakan pendidikan supir angkot tidak memenuhi kriteria syarat pekerjaan yang akan membuat supir angkot tidak dapat merubah pendapatannya. Karena sekarang banyak sekali orang yang menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan jasa angkutan umum oleh karena itu istri dari supir angkot berinisiatif untuk bekerja, karena dengan bekerja mereka dapat membantu menambah penghasilan untuk mencukupi kebutuhan rumah maupun kebutuhan pendidikan anak-anaknya tetapi terhambat dengan batas pendidikan (Habibi, 2017).

B. Hambatan Eksternal

Selain supir angkot menempuh hambatan internal terkait berbagai macam masalah dengan internal armada angkot sendiri. Konteks hambatan eksternal ini juga dirasakan dan dikeluhkan oleh supir angkot Kota Semarang. Hambatan eksternal yang muncul karena atas dasar hal-hal yang terjadi dari luar kendali kehidupan supir angkot ataupun menyangkut dengan kondisi armadanya.

1. Transportasi Alternatif

Menurut Sugianto dalam kajiannya mengenai tingkat ketertarikan masyarakat terhadap transportasi online menjelaskan bahwa transportasi online menjadi moda transportasi alternatif kedua setelah kendaraan pribadi dibandingkan angkutan umum (sugianto, 2020). Transportasi alternatif menjadikan bentuk jawaban dari adanya dinamika-dinamika dan permasalahan transportasi, terlebih pada transportasi atau angkutan umum. Munculnya transportasi alternatif seperti transportasi umum yang sudah menjelma kedalam bentuk yang berbasis digital (Gojek dan Grab) menawarkan pada hal kemudahan, efisien dan kenyamanan. Orang-orang saat ini mulai terbiasa menggunakan layanan transportasi online karena

kemudahan dan kegunaannya untuk rutinitas sehari-hari. Saat ini masyarakat banyak menggunakan layanan transportasi online Gojek Maxim dan Grab untuk bermobilitas kemanapun (Nugraha & Gustian, 2023).

Dalam pandangan Scott menyikapi adanya kemajuan teknologi yang terjadi pada lingkup penelitian petani Asia Tenggara mengalami hal serupa. Masuknya alat-alat non tradisional (modern) akan membuat kondisi gagap yang mempengaruhi pekerjaan bidang pertanian (Scott, 2019). Datangnya kemajuan teknologi yang non tradisional dalam lingkup penelitian Scott membuat keseharian petani dalam melakukan pekerjaannya menjadi merasa terbantu, tetapi harus pada menjalani terapi gagap dalam hal ini mempelajari alat modern non tradisional untuk dapat menjalankan alat tersebut sesuai pada pekerjaannya. Konsep memaknai kedatangan teknologi yang dijelaskan Scott sebelumnya, juga masuk pada ranah supir angkot yang mana malah menjadi hambatan tersendiri. Terlebih munculnya alat modern dalam konteks ini adalah transportasi umum berbasis digital yang malah menjadi hambatan baru pada mata pencaharian supir angkot di Kota Semarang.

Melihat transportasi umum berbasis digital sudah banyak tersebar luas, terutama layanan Gojek dan Grab yang terus tersebar membantu mobilitas masyarakat di Kota Semarang. Terdapat data survei pengguna ojek online di Indonesia tahun 2022 yang berasal dari Polling Institute yang menunjukkan bahwa sekitar 28.4% para komuter sangat mengandalkan ojek online dalam aktivitas rutin sehari-hari. Ditambah kelompok yang menggunakan moda transportasi kombinasi (19.2%), di mana dalam semua kombinasinya menggunakan transportasi online. Artinya, hampir separuh dari total komuter yang kecenderungannya memiliki mobilitas sangat tinggi (lebih dari 40% hampir setiap hari berkomuting, atau mayoritas setidaknya tiga hari seminggu, 57.6%), sangat mengandalkan ojek online (*Institute Polling, 2022*).

Hadirnya transportasi umum berbasis digital membawa goncangan baru dan mengusik sumber mata pencaharian supir angkot, salah satunya yaitu

supir angkot Kota Semarang. Dampak yang dihadirkan cukup besar yang mempengaruhi jumlah penumpang dan penghasilan harian supir angkot. Memang bagi para penumpang ataupun pengguna sarana angkutan umum yang berbasis digital dinilai jauh lebih nyaman dan cepat. Pada sesi wawancara supir angkot trayek Pasar Johar (Sub Terminal Rojomulyo) – Perum Klipang Tembalang menuturkan hambatan atas meluasnya angkutan umum digital sebagai berikut:

“Jauh lebih susah menarik penumpang kalo ada saingan baru, ya seperti adanya Gojek, Grab dan lain-lainya. Jelas kalo misalnya penumpang banyak yang memilih ke Gojek Car atau yang lainnya, karena mungkin lebih cepat dan nyaman kali ya” (wawancara Bapak Penggik selaku supir angkot trayek Pasar Johar – Perum Klipang Tembalang, 30 Maret 2024).

Terlihat dari hasil wawancara tersebut. Seiring berkembangnya zaman, semua transportasi juga bertransformasi berbasis digital termasuk juga meranah pada angkutan umum, memperkuat adanya rasa persaingan yang ketat dirasakan oleh Bapak Penggik karena bukan hanya bersaing pada angkutan umum non digital tetapi hadir angkutan umum digital menjadikan pesaing baru bagi para sopir angkot di Kota Semarang. Angkutan umum digital yang termasuk transportasi alternatif berdampak pada kesulitan atas mendapatkan penumpang bagi Bapak Penggik selaku supir angkot di Kota Semarang. Dengan menurunnya jumlah penumpang, maka pendapatan supir angkot pun akan ikut terdampak mengancam resistensi ekonomi rumah tangganya.

Selain itu juga terdapat wawancara lain dari supir angkot dengan trayek yang sama yaitu trayek Pasar Johar (Sub Terminal Rojomulyo) – Perum Klipang Tembalang yang juga mengalami kesulitan yang sama atas adanya persaingan pada transportasi era digital sebagai berikut :

“Sejak tahun 2015 an ada Gojek masuk Semarang sampai sekarang penumpang tuh sepi. Gak kaya dulu di tahun 90 an sampai 2010 an penumpang angkot ramai

dan banyak yang milih naik angkot karena lebih murah. Dahulu setoran harian pun aman karena angkot selalu penuh penumpang.” (wawancara Bapak Darto selaku supir angkot trayek Pasar Johar – Perum Klipang Tembalang, 26 April 2024).

Turut ikut merasakan persaingan ketat dengan adanya transportasi umum berbasis digital bersama supir-supir angkot Kota Semarang lainnya, telah dijelaskan Bapak Darto bahwa lahirnya transportasi umum berjenis baru yaitu membawa konsep digital menyumbang hambatan bagi supir angkot. Kegelisahan atas sulitnya mendapatkan penumpang yang berdampak pada penurunan pendapatan penghasilan harian supir angkot. Dengan demikian menjadikan hal ini makin sulit mempertahankan sumber mata pencahariannya seiring tidak adanya diskusi lebih lanjut dari pemerintah atas permasalahan ini.

Sementara itu Bapak Rusli sebagai supir angkot pada trayek Mangkang – Karang ayu – Pasar Johar (Sub Terminal Rojomulyo) menyatakan sebagai berikut :

“Penumpang kalo hanya hari biasa-biasa saja tetep akan dikit bayaran perhari karena jujur mas angkot di trayek kita saja sama-sama bersaing, di tambah dengan rute ini adalah rute ramai jalan besar utama, belum lagi persaingan-persaingan gojek, bis kecil, taksi dan BRT lainnya yang memang benar mempunyai pengaruh terhadap kecilnya mendapatkan penumpang dan penghasilan sehari-hari” (wawancara Bapak Rusli supir angkot trayek Mangkang-Karang ayu- Pasar Johar, 1 Mei 2024).”

Dampak dan dinamika hambatannya bagi Bapak Rusli yang dirasakan hampir sama kasusnya kepada supir angkot di trayek lainnya seperti trayek Pasar Johar- Perum Klipang Tembalang yang mengalami persaingan ketat terhadap transportasi umum yang sudah membawa konsep berbasis digital. Hadirnya transportasi berbasis online yang membuat adanya pengaruh pada pendapatan sehari-hari mereka yang berkurang. Hal ini memungkinkan supir angkot di Kota Semarang terjebak dalam ketidakpastian pendapatan. Dengan bervariasinya transportasi umum

menjadikan dasar keputusan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum yang relevan seperti apa.

Bermacam jenis dan variasi dari angkutan umum terutama pada angkutan umum yang berbasis digital, menjadikan para supir angkot Kota Semarang merasakan dampak yang hampir seluruhnya mengeluhkan adanya penurunan pendapatan maupun ketidakpastian pendapatan karena penumpang yang berkurang. Para Supir angkot sama halnya dengan dinamika yang terjadi akibat persaingan oleh para petani yang dibahas oleh James C. Scott. Scott memaparkan gambaran perlawanan sekuat tenaga dan berjuang secara keras atas serangan-serangan terhadap keamanan subsistensinya (Scott, 2019). Hal ini sejalan dengan dinamika yang terjadi pada kehidupan supir angkot dalam menangani permasalahan persaingan dengan moda transportasi lain khususnya pada moda transportasi umum berbasis digital dalam mempertahankan eksistensi pendapatan keluarganya.

2. Biaya Operasional tinggi

Berjibaku dengan jalur dan aspal dengan jangka waktu setiap hari membutuhkan kondisi fisik supir dan kondisi fisik angkutan yang harus selalu dalam kondisi baik. Untuk memenuhi keinginan penumpang terhadap fasilitas angkutan umum yang nyaman maka, harus memiliki pemasukan yang lebih, agar bisa meningkatkan pelayanannya. Maka yang menjadi faktor penting itu dimana pendapatan angkutan kota tersebut sesuai dengan biaya yang dikeluarkan selama beroperasi (Arsyad, 2020).

Konteks supir angkot Kota Semarang yang berjuang bersamaan dengan biaya operasional yang tinggi menjadikan supir angkot mendapatkan keuntungan yang sangat tipis. Jika ditinjau, sama halnya pada kasus petani yang memiliki cakupan biaya operasional yang tinggi. Scott dalam bukunya "*Weapon of the Week*" mengungkap bahwa biaya yang

harus ditanggung petani salah satunya melingkupi biaya operasional yang tinggi membuat petani dalam resiko yang tinggi (Scott, 1985). Supir angkot serupa halnya dengan para petani yang dimaksudkan dalam penelitiannya Scott. Mempunyai resiko tinggi serta keuntungan sedikit. Terdapat beberapa hal yang harus dipertaruhkan guna menekan biaya operasional yang tinggi.

Pada sesi wawancara ini, Bapak Rusli sebagai supir angkot trayek Mangkang – Karang Ayu- Johar memaparkan biaya operasional yang cukup tinggi dari hampir rata-rata mayoritas pengeluaran angkot di Kota Semarang sebagai berikut :

“Penghasilan saya sehari tidak menentu, terkadang bisa sampai 120 ribu hingga 150 ribu dan dipotong dengan setoran perharinya 40 ribu. Tergantung juga banyaknya penumpang. Biaya yang dikeluarkan cukup banyak, ada biaya bensin setiap harinya sampai 40-50 ribu tergantung lama perjalanan macet apa tidak. Ada juga biaya perawatan angkutan pertahun bisa sampai Rp. 1.000.000- Rp. 2.000.000 itu juga tergantung kerusakannya, jika masih layak bahkan baru perawatan angkutan lagi tahun berikutnya. Belum biaya pajak pertahun kena pajak kendaraan bermotor ditambah pajak izin trayek dan pajak retribusi parkir. Kalau saya harus membayar pajaknya sekitar Rp. 3.700.000 an per tahun untuk biaya pajak” (wawancara Bapak Rusli supir angkot trayek Mangkang – Johar, 1 Mei 2024).

Jadi terlihat bahwa biaya operasional angkot Bapak Rusli dalam setahun dapat mencapai Rp. 37.550.000 yang ternilai tinggi. Dengan penghasilan rata-rata perhari mencapai Rp. 150.000, jika ditotalkan dalam setahun dapat mencapai Rp. 54.750.000 yang dimana dipotong biaya operasional senilai Rp. 37.550.000, maka Bapak Rusli hanya mengantongi pendapatan dalam setahun senilai Rp. 17.200.000. Lantas jika di kalkulasikan dalam sebulan, supir angkot menghasilkan pendapatan senilai Rp. 1.800.000. Selanjutnya pada wawancara dengan Bapak Darto yang dimana juga mengalami dan mengeluhkan tentang biaya operasional yang

cukup tinggi. Bapak Darto selaku supir angkot trayek Johar-Perum Klipang Tembalang, menggambarkan biaya operasionalnya sebagai berikut :

“Untuk biaya operasional cukup terasa mahal jika dihitung seluruhnya. Perawatan mobil biasanya per 8 bulan atau maksimal per 2 tahun menghabiskan biaya sekitar Rp. 1.500.000 untuk memperbaiki tempat duduk penumpang dan perawatan mesin. Ada biaya pajak juga mas pertahun. Pajak kendaraan, pajak izin trayek dan pajak retribusi parkir sebesar Rp. 3.550.000 an lah mas sekitar segitu. Untuk biaya sehari-hari biasanya bensin itu Rp. 60.000 buat sehari. Lalu ada setoran ke juragan angkot nya kesepakatan bersama yang udah dirapatkan di Organda Kota Semarang itu Rp. 40.000 per hari. Kalau untuk pendapatan saya sehari narik angkot biasanya Rp. 120.000 atau bisa sampai Rp. 140.000 jika keadaan penumpang ramai” (Wawancara Bapak Darto supir angkot trayek Johar- Perum Klipang Tembalang, 26 April 2024).

Terlihat bahwa biaya operasional angkot Bapak Darto dalam setahun dapat mencapai Rp. 41.550.000 yang ternilai tinggi. Dengan penghasilan rata-rata perhari mencapai Rp. 120.000, jika ditotalkan dalam setahun dapat mencapai Rp. 43.800.000 yang dimana dikurangi biaya operasional senilai Rp. 41.550.000, maka Bapak Darto hanya mengantongi pendapatan bersih dalam setahun senilai Rp. 2.250.000. Lantas jika di kalkulasikan dalam sebulan, Bapak Darto selaku supir angkot menghasilkan pendapatan senilai Rp. 600.000.

Berdasarkan wawancara Bapak Rusli dan Bapak Darto selaku supir angkot, biaya yang harus dikeluarkan untuk operasionalnya cukup tinggi. Jika dihitung dan ditotalkan pengeluaran Bapak Rusli dalam setahun termasuk pada biaya perawatan dan pajak dijabarkan yaitu :

Tabel 5. Biaya Operasional Angkot

Nama	Keterangan Pengeluaran	Biaya Pengeluaran
Bapak Rusli Trayek Mangkang – Johar	Setoran perhari angkot x (365 hari)	Rp. 40.000 x 365 = Rp. 14.600.000
	Bensin atau BBM x (365 hari)	Rp. 50.000 x 365 = Rp. 18.250.000
	Pajak Kendaraan dan Pajak izin	Rp. 3.700.000

	trayek serta pajak retribusi parkir	
	Biaya Perawatan angkutan	Rp. 1.000.000
	Total	Rp. 37.550.000
Bapak Darto Trayek Johar-Perum Klipang	Setoran perhari angkot x (365 hari)	Rp. 40.000 x 365 = Rp. 14.600.000
	Bensin atau BBM x (365 hari)	Rp. 60.000 x 365 = Rp. 21.900.000
	Pajak Kendaraan dan Pajak izin	Rp. 3.550.000
	trayek serta pajak retribusi parkir	
	Biaya Perawatan angkutan	Rp. 1.500.000
	Total	Rp. 41.550.000

Sumber : Data Primer

Scott dalam menggambarkan nasib supir angkot pada akhirnya juga selalu mempunyai bayang-bayang biaya operasional yang besar terkait bahan bakar, perawatan kendaraan, dan biaya lainnya sering kali dinilai tinggi yang dimana menjadi salah satu hambatan supir angkot untuk mencari nafkah. Scott juga menambahkan bahwa biaya operasional berdampak besar terhadap pendapatan keluarga. Seperti halnya Scott menjelaskan kondisi keluarga petani yang terjebak pada biaya operasional yang tinggi sehingga berpengaruh pada kehidupan keluarganya. Menjalankan pekerjaan dengan resiko besar (hambatan yang tidak dapat diprediksi) dengan berdampingan pada biaya pengeluaran yang besar akan menimbulkan suatu ketidakpastian keuntungan yang didapat (Scott, 1985).

Dalam konteks ini pemikiran Scott mengenai kehidupan petani yang juga menempuh pada biaya operasional yang besar terjadi dan berjalan serupa pada kasus kehidupan keluarga supir angkot. Semua biaya tersebut

yang ternilai cukup tinggi akan mempengaruhi pendapatan supir angkot dan pastinya mengurangi margin keuntungan supir angkot. Berdampaklah kondisi ekonomi subsistensi keluarga supir angkot. Keadaan seperti ini lah yang semakin mengarah pada konsep Scott tentang kecilnya margin keuntungan sehingga supir angkot tidak lagi memiliki biaya lain untuk keperluan simpanan ataupun tabungan pada kondisi darurat yang terjadi kedepannya.

3. Regulasi Ketat dan Kurangnya Dukungan

Supir angkot Kota Semarang bergantung pada harapan regulasi dan keberpihakan pemerintah dalam mengupayakan bertahannya angkutan umum tradisional ini. Linimasa yang terlihat bahwa angkutan umum yang cukup didambakan sejak zaman dahulu adalah angkot. Transportasi angkot ini mulai muncul di kota-kota besar di Indonesia pada tahun 1970-an, dan termasuk mulai beroperasi di Kota Semarang pada tahun yang sama (Aljusta, 2020). Membahas mengenai regulasi ketat dan tidak adanya dukungan dari pihak penguasa, Scott menggambarkan hal tersebut sebagai bagian hambatan dalam mengelola dan mendapatkan tambahan pendapatan keluarga. Dengan tidak adanya dukungan dari penguasa yang memihak pada masyarakat rentan seperti masyarakat dengan kondisi ekonomi rendah, ekonomi susbsitensi keluarga tidaklah lagi dalam keadaan tenang (Scott,2019).

Scott membawa konsep yang terjadi pada masyarakat petani mengenai hal-hal yang tidaklah mendukung keadaan sumber mata pencaharian, maka akan terasa sulit menggapai keamanan subsistensi ekonomi di keluarga. Dalam hal ini konsep Scott relevan untuk dipinjam pada kondisi yang serupa yaitu kondisi keluarga supir angkot, terkhusus supir angkot Kota Semarang. Segala dinamika berkaitan dengan ketatnya regulasi dan ditambah dengan kurangnya dukungan untuk memihak masyarakat rentan,

mengancam perekonomian supir angkot dan juga keluarganya. Walaupun tidak memiliki dukungan dan keterpihakan penguasa supir angkot harus tetap pada melakukan resistensi demi keamanan ekonomi rumah tangganya.

Dalam wawancara topik ini, regulasi yang ketat dan kurangnya dukungan dirasakan oleh salah satu supir angkot Di Kota Semarang. Hal tersebut dinyatakan dalam wawancara sebagai berikut :

“Angkot makin kesini makin tidak adanya dukungan yang memihak ke kita ya mas, kayak pemerintah ataupun masyarakat. Pemerintah juga belum mengusahakan lagi terkait subsidi BBM bagi angkutan-angkutan umum, seperti angkot ini. Sekarang mah BBM harganya mahal, tidak ada subsidi. Yaudah malahan masyarakat banyak yang sudah menyebrang untuk menggunakan Gojek atau Maxim. Pemerintah pun sama, malah sekarang mengabaikan angkot dan lebih memprioritaskan BRT untuk digunakan oleh masyarakat” (wawancara Bapak Asmaya (nama samaran) supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu- Johar, 2 Mei 2024).

Wawancara dengan Bapak Asmaya (nama samaran) membicarakan terkait angkot yang tidak lagi menjadi populer di masa-masa saat ini. Kurangnya dukungan dari beberapa pihak pun turut menjadikan keluhan supir angkot terlebih di Kota Semarang. Pemerintah masih mempertahankan eksistensi angkot tetapi tidak berjalan dengan dukungan penuh untuk angkot. Belum adanya lagi kebijakan dari pemangku kekuasaan untuk menurunkan harga BBM bagi transportasi umum, karena subsidi BBM dari Pemerintah sangatlah berpengaruh bagi pendapatan supir angkot. Sebaliknya, pemerintah Kota Semarang memprioritaskan adanya BRT dengan segala kelengkapan fasilitasnya demi memecah kepadatan arus lalu lintas Kota Semarang. Adanya BRT (Bus Rapid Transit) sebagai angkutan umum massal diharapkan dapat mengurangi kemacetan yang timbul akibat perkembangan kota itu sendiri (Riyanto, 2012).

Hal serupa juga dirasakan oleh supir angkot lainnya. Kurangnya dukungan dan adanya regulasi yang ketat dari pemerintah menjadikan

sulitnya para supir angkot untuk mencari sumber pendapatannya. Dalam wawancara ini memaparkan adanya aturan ketat yang dirasakan oleh supir angkot Kota Semarang, sebagai berikut:

“Halte BRT itu sebenarnya ada aturannya sendiri mas. Dalam jangka 1 kilometer itu seharusnya boleh ada halte BRT lagi. Tapi kenyataannya di Kota Semarang ini banyak halte-halte BRT itu kurang dari 1 kilometer per halte selanjutnya, biasanya malah tidak ada jarak 100 atau 200 meter terus adalagi, ada yang lebih dekat kebanyakan. Ada aturan seperti ini yang dirasakan supir-supir angkot susah mencari penumpang”. (wawancara Bapak Slamet Hartanto selaku supir angkot trayek Johar – Perum Klipang Tembalang, 4 Mei 2024).

Dalam wawancara tersebut terlihat bahwa supir angkot Kota Semarang salah satunya adalah Bapak Slamet Hartanto menceritakan aturan-aturan Pemerintah yang tidak sepenuhnya memihak pada keberadaan angkot saat ini. Hal tersebut menjadikan kendala di lapangan untuk supir angkot mendapatkan penumpang. Berdasarkan standar pelayanan angkutan umum menurut parameter dari Survey Research Institute (SRI), SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 berisikan bahwa kualitas pelayanan diukur dengan standar pelayanan angkutan salah satunya adalah jarak pencapaian halte ke halte di pusat kota antara 300-500 meter (SK Dirjen Perhubungan Darat, 2002). Namun yang terjadi di lapangan, jarak halte ke halte BRT sangat dekat dan kurang sesuai pada dasar aturan yang dikemukakan dalam SK Dirjen Perhubungan Darat. Dengan ketidaksesuaian pada penerapan aturan, hal tersebut membawa hambatan baru bagi supir angkot di Kota Semarang untuk mendapatkan penghasilannya.

Selanjutnya aturan yang ketat juga ikut mempengaruhi penghasilan supir angkot Kota Semarang, seperti halnya yang dikatakan oleh salah satu supir angkot Kota Semarang sebagai berikut:

“Hambatan lainnya mungkin kalo ada razia-razia polisi mas, terkadang surat-surat sudah lengkap atau sudah menuruti peraturan lalu lintas, tetap saja diberhentikan dan ditilang. Ya gitu kalo membayar nyogok polisi duit saya berkurang lagi aja jadinya, kita ga salah malah ditilang. Ada juga dari Dishub

yang tiba-tiba meminta pungutan (pungli), memang murah sih sekitar 4 ribuan saja, tapi tetap saja menagganggu (wawancara Bapak Mardi selaku supir angkot trayek Mangkang – Karang Ayu – Johar, 28 Maret 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Mardi (nama samaran), terlihat bahwa adanya oknum-oknum yang ikut membebani dan mengganggu supir angkot dalam kegiatannya mencari nafkah di jalur. Bentuk pungutan liar dari para oknum pejabat tersebut dirasa mengganggu dan merugikan supir angkot. Ketidakjelasan adanya pungutan liar yang dilakukan oleh oknum pejabat yaitu meminta uang yang tidak sesuai aturan dan tidak adanya arahan bahwa uang pungutan tersebut dialirkan untuk keperluan apa. Terdapat juga narasi uang tersebut dipergunakan sebagai tebusan atas denda pelanggaran, walaupun pengguna jalan raya tidak mengerti melakukan pelanggaran seperti apa.

Konteks supir angkot yang juga terjatuh dalam tali regulasi yang semu dan terjebak dalam pajak, Scott juga mengkaji adanya pungutan liar yang dilakukan oleh pemerintahan. Mekanisme kerja pungutan liarnya sama, dengan bentuk pajak yang di luar daripada aturan saat itu, para oknum pejabat sewena-wena meminta setoran pajak tersebut, bahkan dalam jumlah yang terbilang tinggi (Scott, 2019). Dengan begitu pun yang di kontekskan oleh Scott bahwa adanya regulasi yang ketat dan juga kurangnya dukungan dari pemerintah membuat adanya hambatan dalam mencari nafkah, baik dalam konteks profesi supir angkot terlebih pada supir angkot di Kota Semarang.

Scott menjelaskan bahwa aktor pencari nafkah keluarga juga pernah dalam kondisi merasa pemerintah tidak berpihak (Scott, 2019). Dinamika yang sama juga turut mengiringi langkah sulitnya mendapatkan penghasilan para supir angkot, terlebih pada kasus angkot di Kota Semarang. Supir angkot di Kota Semarang juga merasakan bahwa pemerintah tidak selalu berpihak pada mereka. Dengan diantaranya yaitu

regulasi yang ketat dan kurangnya dukungan, infrastruktur yang minim dan permasalahan kemacetan. Hal-hal tersebut menjadikan suatu hambatan yang cukup berpengaruh pada kehidupan supir angkot, khususnya mengenai perolehan keuntungan supir angkot di Kota Semarang.

4. Infrastruktur yang Kurang Baik dan Kemacetan

Bagian dari tingginya kebutuhan manusia yang membutuhkan ruang tinggal dan tempat untuk melaksanakan aktivitas maka dibutuhkan infrastruktur untuk mendukung kegiatan perekonomian, sosial dan budaya (Lovina, 2023). Untuk menjawab kebutuhan masyarakat perkotaan maka peningkatan pelayanan harus terus bertransformasi sesuai dengan peningkatan kebutuhan untuk meningkatkan persaingan global agar perkotaan dapat melayani kebutuhan populasinya maka infrastruktur dan jaringan utilitas kota harus dirancang secara inklusif sehingga memberikan ruang gerak dalam mempercepat pertumbuhan kota dan ramah terhadap lingkungan.

Infrastruktur jalan dan kepadatan kendaraan atau kemacetan menjadi sebuah hambatan juga bagi para supir angkot. Sama halnya pada kasus supir angkot Kota Semarang, terealisasinya infrastruktur khususnya jalan raya membawa pengaruh bagi supir angkot dalam proses pencarian sumber pendapatan. Ditambah pada lingkup kota yang padat dan banyaknya transportasi pribadi yang digunakan, sehingga menjadikan padatnya pengguna jalan raya. Lebih lanjut, wawancara supir angkot di Kota Semarang dapat menjadi gambaran bahwa infrastruktur dan kemacetan dapat berdampak pada sumber pendapatan supir angkot, seperti wawancara sebagai berikut :

“Sepanjang jalan Pantura Mangkang sampai Karang Ayu saja sih sebenarnya yang sering ketemu lubang besar-besar dan dalam. Jalanan yang seperti itu kan harus ngurangin kecepatan kendaraan dan pasti imbasnya ke waktu sih mas jadi lebih lama, kalau tetap di gas kecepatan kencang juga kasian penumpang

dan mobil cepat rusak ditambah juga keadaan jalan sepanjang Mangkang sampai Johar kan padat, apalagi jam-jam berangkat kerja dan pulang kerja sore” (wawancara Bapak Asmaya, supir angkot trayek Mangkang – Karang Ayu – Johar, 2 Mei 2024).

Berdasarkan wawancara tersebut, Bapak Asmaya (nama samaran) mengakui bahwa akses infrastruktur jalan yang kurang baik dan kemacetan masih terjadi di Kota Semarang. Untuk keadaan infrastruktur jalan, ditemukan sepanjang jalan pantura Mangkang-Karang Ayu atau disebut sebagai ruas jalan Walisongo yang terkadang mempunyai kondisi jalan yang bergelombang dan berlubang. Lalu ditambah dengan volume kendaraan di ruas jalan tersebut padat. Kepadatan lalu lintas di ruas jalan Walisongo yang semakin meningkat, ditambah semakin padatnya lalu lintas kendaraan yang keluar masuk terminal A Mangkang memicu meningkatnya tundaan lalu-lintas (Nurrianto, 2013).

Selain itu supir angkot lain pun menjelaskan terkait kondisi infrastruktur jalan di Kota Semarang. Seperti yang disampaikan oleh salah satu supir angkot di Kota Semarang sebagai berikut :

“Kalau di trayek saya ini Mangkang-Johar kondisi jalan yang infrastrukturnya kurang baik yaitu di jalanan pantura Mangkang. Banyak lubangnya dan tidak rata, kalau sudah masuk kota Semarangnya sudah lebih baik jalannya. Ya mungkin cuma macet dan padat kendaraan saja. Sebenarnya ya jadi hambatan juga mas. Macet otomatis waktunya lebih lama dan bensinnya jadi boros. Beda kalau kondisi jalannya halus dan lancar, mobil jadi lebih tidak banyak perawatan saja sih” (Wawancara Bapak Rusli selaku supir angkot trayek Mangkang- Karang Ayu- Johar, 1 Mei 2024).

Dari hasil percakapan diatas, Bapak Rusli mengeluhkan tentang kondisi jalan yang kurang nyaman dan kurang rata serta jalanan yang padat sehingga mengakibatkan kemacetan. Berdasarkan data Dishub Kota Semarang tahun 2023 menyatakan bahwa untuk trayek angkot Mangkang – Karang Ayu – Johar memang terkenal dengan jalur yang ramai (Dishub, 2023). Sehingga kepadatan lalu lintas memang tidak dapat dihindari,

terlebih pada jam-jam sibuk di waktu berangkat kerja dan pulang kerja. Kondisi kemacetan dan jalanan yang kurang baik ternyata menimbulkan hambatan bagi para supir angkot di Kota Semarang pada trayek Mangkang – Karang Ayu - Johar dalam kegiatan mencari sumber penghasilannya sebagai supir angkot.

Sementara itu supir angkot di Kota Semarang pada trayek lain juga memberikan penjelasan terkait kondisi jalanan Kota Semarang. Mulai pada terdapatnya lubang dan kemacetan yang dirasakan oleh supir angkot sebagai berikut :

“Jarang menemukan jalan berlubang sepanjang jalur saya menarik angkot, ya paling nemuin hanya beberapa seperti di jalan Tentara Pelajar Kedungmundu ada sedikit lubang. Tapi kalau untuk kepadatannya sudah biasa macet waktu saat menyupir angkot. Biasanya yang padat itu di Jalan Peterongan atau di jalan DR. Cipto, Kebon Agung pasti selalu padat kalau pas jam kerja”. (wawancara Bapak Slamet Hartanto selaku supir angkot di Kota Semarang trayek Johar- Perum Klipang Tembalang, 4 Mei 2024).

Hasil dari wawancara bersama Bapak Slamet Hartanto menggambarkan adanya kepadatan kendaraan yang mengakibatkan kemacetan. Dalam kondisi waktu saat menjelang berangkat kerja dan pulang kerja biasanya terjadi hambatan lalu lintas di jalur yang ditempuh Bapak Slamet Hartanto selaku supir angkot di Kota Semarang trayek Johar- Perum Klipang Tembalang. Untuk kondisi infrastruktur jalan dirasa sudah baik tetapi tetap perlu adanya pemantauan dan perawatan jalan dari beberapa tempat yang mempunyai kondisi jalan berlubang. Kedua faktor tersebut mempunyai dampak yang dirasakan bagi supir angkot di Kota Semarang.

Terlihat bahwa faktor kondisi infrastruktur jalanan yang kurang baik dan adanya permasalahan kemacetan menjadi hambatan tersendiri dalam pengupayaan pendapatan supir angkot di Kota Semarang. Kondisi jalanan yang kurang baik dan berlubang menjadikan adanya biaya tambahan untuk perawatan mobil angkot. Terjadinya kemacetan juga menambah hambatan

tersendiri bagi supir angkot, karena jika kondisi jalan yang macet maka konsumsi biaya bensin mobil angkot pun akan bertambah dan juga dengan kondisi macet para supir angkot merasa rugi waktu untuk dapat menaikan penumpang yang ramai secara waktu serta tempat yang tepat.

Konteks supir angkot dalam bentuk-bentuk resistensi terhadap sumber pendapatan ataupun ekonomi subsistensi keluarga yang digagas oleh Scott, memberikan gambaran konsep permasalahan hambatan merupakan bagian dari daya kejut tanpa kendali (Scott, 2019). Segala hambatan-hambatan dalam pemenuhan subsistensi ekonomi keluarga terjadi tanpa adanya kendali dari seorang pelaku ataupun aktor penggerak pencari sumber pendapatan. Konsep Scott dalam kasus berbagai hambatan supir angkot di era digital ini, bagian dari daya kejut untuk supir angkot mempersiapkan resiko terbesar lainnya yang mengancam pendapatan rumah tangganya. Keadaan bagaimanapun supir angkot harus bersiap menempuh resiko-resiko terhadap ekonomi subsistensi keluarga yang kedepannya dapat terjadi kapan saja.

BAB V

UPAYA YANG DILAKUKAN SUPIR ANGKOT KOTA SEMARANG DALAM MENGATASI HAMBATAN

Mengenal konsep strategi bertahan hidup, berarti berkesinambungan juga dengan konsep dahulukan selamat. Dahulukan selamat merupakan sebuah gambaran dari para petani tentang gejolak atau dinamika yang dihadapi dalam memenuhi kebutuhan perekonomian keluarga. Menurut James C. Scott (2019) konsep dahulukan selamat adalah pekerjaan rutin subsistensi memberikan hasil yang memuaskan. Pekerjaan rutin bagaimanapun juga berarti tidak maksimal hasilnya dan karena itu juga masuk akal untuk mengambil resiko yang sedemikian adalah demi subsistensinya (Scott, 2019). Para petani dengan segala cara ataupun rumus-rumus subsistensinya sedang mengalami desintegrasi akibat iklim, kekurangan tanah, atau sewa-sewa yang meningkat. Karena hal ini pun mereka akan berbuat apa saja untuk mempertahankan kehidupan. Salah satu kasus mengambil resiko di bawah ancaman adalah meminjam uang untuk menyewa atau membeli pompa air yang dapat menyelamatkan tanaman (Sansom, 1970).

Prinsip dahulukan selamat dalam hal ini, juga diterapkan oleh supir angkot yang menjalani proses bertahan hidup dengan keluarganya. Meskipun para supir angkot tidak pada konteks keluarga petani. Hal ini dikarenakan para supir angkot memiliki variasi cara atau strategi untuk bisa bertahan hidup misalnya dengan menarik angkot sebagai mata pencaharian utamanya, menambah jam operasionalnya, mengurangi porsi dan kandungan gizi makanan, menekan biaya rokok, mengoptimalkan sumber daya yang ada, bekerja sampingan untuk menambah pendapatan, dan menjalin kontrak iklan apapun dengan bentuk stiker yang dipasang di kendaraannya, dan membangun solidaritas serta kerja sama dengan komunitas lokal. Salah satu motif yang mendasari tindakan sosial yang diambil oleh supir angkot adalah prinsip “dahulukan selamat”. Oleh karena itu, para supir angkot bertahan hidup dengan segala keterbatasannya. Supir

angkot berusaha sebaik mungkin untuk meningkatkan kualitas hidup. Tidak hanya bergantung pada nasib dan kemampuan mereka yang sudah mengaloi penuaan (Fitrianiingrum, 2014).

Strategi Bertahan Hidup James C. Scott memaparkan 3 variasi upaya petani dalam mempertahankan eksistensi dan sumber pendapatannya. Selain petani, supir angkot pun mempunyai konsep yang serupa dengan petani. Mengenai hambatan-hambatannya ataupun strategi-strategi bertahan hdiupnya. Meminjam sekaligus mengadopsi konsep pemikiran dari hasil karya Scott yaitu, bukunya yang berjudul *“Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance”* pada tahun 1981. Strategi bertahan hidup supir angkot di Kota Semarang pada era digital juga akan menjelaskan 3 istilah kunci dasar dalam konsep strategi bertahan hidup. Pertama mengikat sabuk lebih kencang, kedua alternatif subsitensi dan ketiga adalah strategi jaringan sosial. Dalam Konteks supir angkot di Kota Semarang, para supir angkot menempuh upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan permasalahan yang ada. Adapun bentuk upaya supir angkot yaitu menurunkan standar hidup dibandingkan sebelumnya, memanfaatkan sumber daya yang ada, dan dengan upaya penguatan jejaring.

A. Menurunkan Standar Hidup Dibandingkan Sebelumnya

Menurunkan standar hidup juga dapat dikatakan sebagai upaya untuk menghadapi situasi perekonomian rumah tangga yang sedang tidak stabil. Mayoritas hal ini ditemukan pada lapisan masyarakat yang mempunyai kategori ekonomi rentan. Dalam kajian Scott membahas tentang moral ekonomi petani, yang dimana petani juga termasuk pada masyarakat pada kalangan yang rentan. Menurut Scott, petani mudah goyah dan rentan terhadap permasalahan perekonomian keluarga terlebih dalam situasi bencana alam yang mengakibatkan gagal panen (Scott, 2019). Dalam hal ini terjadi pada konteks supir angkot yang dapat dikatakan juga sebagai profesi dengan kerentanan pendapatan yang layak. Supir angkot juga mengalami

pasang surutnya pendapatan yang berdampak pada perekonomian rumah tangganya. Adapun dengan adanya segala hambatan yang dialami supir angkot, maka supir angkot memilih jalan dengan berupaya menurunkan standar hidup dibandingkan pada kehidupan pada sebelumnya. Supir angkot menurunkan standar hidupnya yaitu dengan cara menambah jam operasional kerja, mengurangi kualitas konsumsi makanan, dan menekan biaya rokok.

1. Menambah Jam Operasional

Menambah jam operasional merupakan bentuk dari upaya supir angkot dalam mengatasi adanya hambatan. Jika dikontekskan pada pemikiran Scott, hal ini dapat menjadi istilah yaitu mengikat sabuk lebih kencang. Mengorbankan beberapa unsur merupakan cara biasa yang ditempuh petani. Petani lebih suka meminimalisir kemungkinan terjadinya satu bencana daripada memaksimalkan penghasilan rata-rata yang diperolehnya (Scott, 2019). Konsep yang ditempuh pada keluarga petani juga dialami oleh supir angkot di Kota Semarang pada era digital, yang dimana sangat sulitnya mencari penumpang. Para supir angkot harus berusaha keras untuk mendapatkan penumpang bahkan hingga mengorbankan waktu istirahatnya dan menambah jam operasionalnya. Seperti yang dirasakan oleh supir angkot sebagai berikut :

“Tergantung ramainya penumpang mas, kalau ramai saya hanya narik angkot sampai jam 9, Tapi jika sepi penumpang biasanya saya tunggu sampai pasar sayur malam Karang Ayu buka, ya sekitar jam 3 an. Untungnya di Semarang itu ndak ada peraturan jam angkot, jadi saya jika kuat bisa saja menyupir angkot 24 jam karena tidak ada batas jam operasionalnya” (Wawancara dengan Bapak Asmaya (nama samaran) supir angkot di Kota Semarang trayek Mangkang- Karang Ayu- Johar, 2 Mei 2024).

Dalam kutipan wawancara diatas, Bapak Asmaya (nama samaran) memberikan penjelasan bahwa pendapatannya dalam sehari-hari tidaklah dapat diperkirakan. Dengan mengorbankan waktu istirahatnya dan tenaga penuh semangat, Bapak Asmaya (nama samaran) selaku supir angkot terpaksa menempuh jalan tersebut atas dasar perlindungan dari ketangguhan ekonomi

rumah tangganya. Dengan rata-rata waktu kerja selama 17 jam, hal ini memberikan suatu tenaga yang besar untuk terus bekerja menarik angkot. Jika dilihat lebih jauh, mengorbankan waktu istirahat supir angkot dan memperpanjang waktu operasional mempengaruhi serta beresiko tinggi terhadap keselamatan supir angkot pada hari selanjutnya dalam mengendarai mobil angkot miliknya.

Selanjutnya menambah jam operasional bukan hanya dirasakan oleh Bapak Asmaya (nama samara) saja, melainkan terdapat juga seorang supir angkot yang ikut menempuh jalur yang serupa. Dengan keadaan trayek yang berbeda pengelolaan terkait jam operasional angkot pun menjadi penting untuk dibahas. Supir angkot harus mengorbankan kenikmatannya dan bertaung di jalur dengan sekuat tenaga, tentunya dalam rangka mencari pendapatan untuk perekonomian keluarga. Seperti dalam sesi wawancara dengan salah satu supir angkot yang juga menempuh penambahan jam operasional yang panjang dan melelahkan. Percakapannya sebagai berikut:

“Biasanya kalau keluar dari rumah mulai dari jam 3 atau bahkan setengah 4 pagi. Itu langsung ke arah pasar untuk mengangkut masyarakat yang berdagang, kalau di rute ini ada pasar Peterongan. Sehabis itu lanjut kalau sudah jam 5 atau jam 6 an mengarah ke sekolah dan perkantoran untuk mengangkut masyarakat yang ingin bekerja dan anak-anak sekolah. Yasudah sehabis itu jalan seperti biasa lagi mas. Ramai lagi nanti jam pulang kerja sekitar sore jam 4 an. Kalau sudah malam paling saya pulang sekitar jam 10an” (Wawancara dengan Bapak Slamet Hartanto selaku supir angkot trayek Johar-Perum Klipang Tembalang, 4 Mei 2024).

Dalam hasil wawancara di atas terlihat bahwa salah satu supir angkot memberikan penjelasan terkait jam operasionalnya. Jika dicermati, supir angkot rata-rata menghabiskan waktu bekerjanya di jalur selama lebih dari 15 jam. Seperti yang telah disampaikan oleh Bapak Slamet Hartanto yang mulai keluar rumah untuk mencari penumpang yaitu dini hari jam 3 pagi dan kembali ke rumah pada pukul 9 malam atau bahkan sampai jam 10 malam. Memakan waktu dan tenaga yang besar untuk membayangkan bekerja sebagai

supir angkot yang tidak selalu nikmat atas profesinya. Supir angkot tidak memikirkan waktu istirahatnya untuk dipergunakan sebaik mungkin, namun mempunyai pendapatan besar dan mencapai target, itu sudah cukup bagi supir angkot.

Selain itu terdapat juga tentang gambaran ritme pergerakan supir angkot dan mobilitas penumpang sebagai gambaran bahwa profesi supir angkot harus menempuh waktu kerja yang panjang dan juga memakan banyak tenaga. Ritme pergerakan supir angkot dan juga mobilitas penumpang disajikan dalam bentuk tabel yang berguna melihat jam-jam ramai penumpang yang biasanya terjadi pada sekitar jam sibuk, seperti jam 7 pagi dan jam 4 sore hingga menjelang waktu magrib. Ritme pergerakan supir angkot dan mobilitas penumpang disajikan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 6. Ritme Pergerakan Supir Angkot dan Mobilitas Penumpang

Trayek	Jam Operasional	Keterangan
Mangkang-Karang Ayu-Johar	03.30 WIB	Supir angkot berangkat
	03.30 WIB - 09.00 WIB (Jam Ramai)	Mengarah ke Pasar ataupun Sekolah
	09.00 WIB - 11.30 WIB	Berjalan secara normal
	11.30 WIB - 12.30 WIB	Istirahat dan waktu makan
	12.30 WIB - 14.00 WIB	Berjalan secara normal
	14.00 WIB - 15.30 WIB	Mengarah ke Sekolah
	15.30 WIB - 18.00 WIB (Jam Ramai)	Mengarah ke Sekolah dan perkantoran ataupun kawasan industri
	18.00 WIB - 19.00 WIB	Istirahat dan waktu makan
	19.00 WIB - 21.00 WIB	Berjalan secara normal
	21.00 WIB	Kembali ke rumah
Johar-Perum Klipang Tembalang	03.30 WIB	Supir angkot berangkat
	03.30 WIB - 09.00 WIB (Jam Ramai)	Mengarah ke Pasar ataupun Sekolah
	09.00 WIB - 11.30 WIB	Berjalan secara normal
	11.30 WIB - 12.30 WIB	Istirahat dan waktu makan
	12.30 WIB - 14.00 WIB	Berjalan secara normal

	14.00 WIB - 15.30 WIB	Mengarah ke Sekolah
	15.30 WIB - 18.00 WIB (Jam Ramai)	Mengarah ke Sekolah dan perkantoran
	18.00 WIB - 19.00 WIB	Istirahat dan waktu makan
	19.00 WIB - 21.00 WIB	Berjalan secara normal
	21.00 WIB	Kembali ke rumah
	Catatan :	
	01.00 WIB - 02.30 WIB	Menjadi buruh panggul pasar (Dominan pada trayek Mangkang-Karang Ayu- Johar)
	(opsional pekerjaan tambahan)	
	Jika kondisi angkot disewakan, maka	
	jam operasionalnya pun berbeda	

Sumber: Data Primer

Terlihat dari tabel di atas bahwa rata-rata supir angkot mempunyai jam kerja yang terbilang lama dan melelahkan. Bekerja dengan tempo waktu yang panjang yaitu sekitar 17 jam per hari sangat lah memakai banyak tenaga yang harus dikeluarkan. Dalam tabel tersebut juga memperlihatkan adanya pola aktivitas penumpang ataupun masyarakat yang menggunakan moda transportasi angkot. Pada jam 03.30 WIB sampai jam 08.00 WIB biasanya terdapat mayoritas penumpang yang melakukan aktivitasnya pergi ke pasar dan sekolah. Lalu pada jam 15.30 WIB sampai pada jam 18.00 WIB terdapat juga pergerakan penumpang yang mengakhiri kegiatannya dan beranjak kembali ke rumah. Tipe penumpang pada jam seperti ini adalah anak-anak sekolah, orang kantoran, dan pekerja industri. Dalam jam-jam sibuk seperti ini lah yang harus dimanfaatkan oleh para supir angkot untuk mengangkut penumpang sebanyak-

banyaknya. Terlepas dalam jam-jam ramai, maka supir angkot hanya mendapatkan penumpang yang jumlahnya sedikit.

Menambah jam operasional yang panjang untuk ditempuh supir angkot dalam sehari, memakan juga tenaga yang digunakan supir angkot. Waktu kerja yang panjang tentunya akan menimbulkan berbagai resiko di jalur terlebih harus mengorbankan waktu istirahat. Dengan kondisi ketidaknikmatan tersebut supir angkot terpaksa menempuh jalan untuk memberikan kestabilan perekonomian rumah tangga. Menurut Scott dalam karyanya yang membahas tentang pola perekonomian dan kehidupan petani tradisional tidak sepenuhnya memiliki jalan yang mulus. Suatu kelompok ataupun masyarakat yang mengalami kerentanan terhadap perekonomian rumah tangga mengharuskan membanting setir pada ketidaknikmatan kehidupan yang mereka tempuh (Scott, 2019).

Ketidaknikmatan nasib yang dialami oleh kelompok rentan menurut Scott menjalani kehidupan dengan rasa kurang dapat menikmati hal-hal yang nikmat. Entah pada mengorbankan waktu istirahat, mengabaikan kesehatan ataupun mengorbankan kenikmatan konsumsi makanan. Seperti pada kasus petani yang diungkap Scott, Mayoritas petani juga menempuh pada pengorbanan diri terhadap waktu kerjanya. Petani bekerja dengan sangat keras dan menghabiskan tenaga yang besar. Kehidupan yang serba kekurangan harus mengabaikan kenikmatan-kenikmatan untuk menekan biaya yang dikeluarkan (Scott, 2019). Dalam kasus supir angkot, pandangan Scott mengenai adanya tambahan jam kerja yang juga tentunya dialami petani sering terlihat pada pola bekerja masyarakat-masyarakat dengan kondisi perekonomian yang rentan. Hal tersebut sebagai bentuk upaya-upaya yang dilakukan untuk membuat keadaan baik-baik saja terlebih pada kondisi dan pendapatan supir angkot.

2. Mengurangi Kualitas konsumsi Makanan

Berbicara perihal porsi atau kualitas gizi makanan yang terjadi pada masyarakat dengan perekonomian rentan, pada topik ini memiliki pandangan dari salah satu guru besar Antropologi yang membahas mengenai kondisi masyarakat kelas bawah dalam memperjuangkan kehidupannya yaitu pemikiran James C. Scott. Scott dalam karyanya membahas bagaimana kualitas makanan yang dikonsumsi oleh petani Asia Tenggara. Dengan kondisi perekonomian rumah tangga yang tidak stabil, memungkinkan bahwa menempuh jalur mengurangi porsi makanan dan tidak memperdulikan kualitas gizi pada makanan membuat menurut mereka cukup akan hal tersebut.

Serupa pada hal yang terjadi di kehidupan supir angkot. Petani dan supir angkot mengalami kondisi ketidakstabilan ekonomi rumah tangga. Hal ini menyebabkan adanya kebutuhan-kebutuhan yang tidak tercukupi atau bahkan kebutuhan pokok pun tidak sanggup tercukupi juga. Menurut Scott dalam karyanya yang membahas mengenai moral ekonomi petani menyebutkan bahwa dalam kondisi yang serba kekurangan, kelompok ataupun masyarakat akan membuat suatu strategi dan upaya untuk menempuh jalan kehidupannya, meskipun pada hal-hal yang beresiko (Scott, 2019). Kondisi supir angkot yang tidak adanya kejelasan pendapatan membuat supir angkot harus berjuang demi menghidupkan keluarganya. Supir angkot di Kota Semarang dalam era digital saat ini memberikan keluhan sulitnya menarik penumpang. Pola yang ditempuhnya pun sedikit berbeda dalam mengakali minimalisir pengeluaran rumah tangga. Seperti yang dijelaskan supir angkot dalam sesi wawancara sebagai berikut :

“Untuk mengakali pendapatan dari hasil nyupir angkot jika hari ini tidak sesuai target pendapatan dan memang kondisi penumpang yang sepi. Terpaksa mas biasanya hari berikutnya keluarga hanya makan mie instan atau bahkan masak apa adanya seperti masak sayur sawi, kangkung atau sayur-sayuran yang murah dan kadang hanya dadar telur, tapi dengan waktu makan hanya satu kali untuk saya dan istri saya, kalau anak saya usahakan makan 2 kali sehari walaupun seadanya. Saya juga biasanya agar lebih irit membawa bekal air putih botol 1,5 liter untuk menarik angkot” (Wawancara

dengan Bapak Penggik supir angkot di Kota Semarang trayek Johar – Perum Klipang Tembalang, 30 Maret 2024).

Kutipan wawancara di atas menunjukkan bahwa supir angkot dan keluarganya terpaksa harus memilih dan menempuh kondisi seminimal mungkin, demi mengakali sedikitnya pengeluaran rumah tangga. Dengan menjatah porsi makan 2 kali dalam kondisi tertentu 1 kali untuk supir dan istri supir angkot, serta anaknya memiliki porsi makan 2 kali. Menu makannya tidaklah pada bahan-bahan yang memiliki nilai harga yang tinggi, tetapi memilih memasak apa adanya seperti sayur kangkung, sayur sawi dan sayur jamur serta terkadang juga memasak telur. Supir angkot juga mengiasiasi pengeluaran biaya air minum dengan membawa bekal botol 1,5 Liter dalam menjalani kegiatan menyupir angkot. Segala hal tersebut atas dasar mengurangi pengeluaran kebutuhan rumah tangga. Untuk gambaran secara menyeluruh mengenai kebutuhan makan dapur keluarga supir angkot sebagai berikut :

Tabel 7. Kebutuhan Makan Supir Angkot

Keterangan Pengeluaran	Biaya Pengeluaran
Kebutuhan makan keluarga :	
1. Beras 10 kg (1 Bulan)	Rp. 85.000 (Beras Bulog)
2. Belanja lauk (Mie dan Telur) dan Sayur	Rp. 25.000 (Rp. 25.000 x 30 hari) = Rp. 750.000
3. Air Galon isi ulang (3 kali dalam satu bulan)	Rp. 6.000 (Rp. 6.000 x 3 kali) = Rp. 18.000
Keterangan : Porsi makan dalam sehari 2 kali	
Total	Rp. 853.000

Sumber : Data Primer

Satu tingkat bencana minimum adalah objektif dalam arti mencerminkan satu persediaan pangan yang cukup dekat kepada tingkat minimum fisiologis,

sehingga pengurangan lebih lanjut akan menyebabkan malnutrisi dan kematian dini (Scott, 2019). Para supir angkot harus memilih pilhan yang tidak terlalu nyaman untuk mereka tempuh. Pastinya hal-hal tersebut dilakukan demi bertarung kerasnya dengan pengeluaran rumah tangga sekecil-kecilnya. Permasalahan mengurangi jatah makan maupun mengurangi kandungan nutrisi yang dimakan dilakukan secara terus menerus oleh supir angkot dan keluarganya di Kota Semarang karena sulitnya mengendalikan kondisi pendapatannya per hari. Scott pun melihat fenomena tersebut dengan penelitiannya pada kehidupan keluarga petani di Asia Tenggara.

Menjelaskan adanya kondisi mengurangi porsi makan dan memberikan makanan dengan asupan nutrisi yang minim untuk keluarganya demi mempertahankan hidupnya. Bila krisis menimpa satu daerah yang luas, atau apabila satu keluarga maka persoalannya dapat benar-benar menjadi persoalan hidup atau mati (Scott, 2019). Kondisi ini sangatlah terlihat memprihatinkan dan sedih untuk dirasakan. Namun kondisi tidak mendukung dan terpaksa harus berdamai dengan keadaan tersebut. Dalam istilah yang Scott hadirkan pada kondisi dimana tidak lagi memikirkan kenikmatan atas apa yang dilakukan demi mengurangi biaya pengeluaran rumah tangga yaitu istilah “mengikat sabuk lebih kencang”. Artinya kondisi dimana suatu kelompok bawah tidak lagi memikirkan kenikmatan atau bahkan sampai menempuh pada penekanan biaya kebutuhan pokok seperti makanan sehari-hari.

3. Menekan biaya rokok

Terlihat bahwa mayoritas supir angkot adalah seorang perokok berat yang membiasakan diri untuk merokok dalam jumlah porsi banyak. Hasil penelitian dari Sidabalok tahun 2023 terkait pemenuhan hak konsumen pengguna jasa angkutan kota menunjukkan bahwa terdapat sekitar 52% supir yang tidak merokok selama perjalanan, tetapi tetap merokok namun dalam kondisi tidak perjalanan (Sidabalok, 2023). Menjadi hal wajar jika melihat

supir melakukan aktivitas merokok dalam perjalanan ataupun selesai perjalanan. Karena kondisi di perjalanan tidak dapat dikendalikan sesuai diri sendiri, terkadang menemukan kemacetan atau antrian panjang yang menimbulkan *stress*. Merokok digunakan sebagai cara untuk mengurangi tingkatan *stress* (Bawuna, 2017).

Tetapi dalam konteks pengeluaran pendapatan supir angkot sehari-hari, merokok dengan jumlah yang banyak dapat menghasilkan juga pengeluaran pendapatan yang besar. Mayoritas supir angkot menggunakan sedikit strategi untuk menekan pada biaya rokok. Seperti halnya wawancara pada supir angkot di Kota Semarang sebagai berikut:

“Sekarang sudah jarang membeli rokok bungkus, harga rokok sekarang tinggi jadi lebih memilih membuat lintingan rokok sendiri atau sampai tidak merokok. Perbedaan harganya pun lebih murah dibanding beli bungkus. Rokok bungkus biasanya kayak gudang garam filter itu 25 ribuan isi 12 batang, tetapi kalau tingwe 25 ribuan sudah dapat rokok lebih dari 12 batang dan terkadang awet seminggu. Tapi mungkin pengaruh rasanya saja sih lebih beda” (Wawancara Bapak Penggik supir angkot dengan trayek Johar-Perum Klipang Tembalang, 30 Maret 2024).

Pernyataan Bapak Penggik diatas bahwa supir angkot mempunyai strategi dan cara tersendiri untuk mengakali biaya rokok yang semakin tinggi. Mereka mengsiasati dengan membuat rokok secara mandiri. Mayoritas masyarakat menyebutnya dengan budaya “tingwe” atau kepanjangannya adalah “linting dewe” yang artinya linting sendiri. Terlihat adanya perbedaan yang signifikan antara rokok bungkus dengan rokok buatan mandiri. Perbedaan harga pun lebih murah dibandingka membeli rokok bungkus. Rokok bungkus biasanya seperti produk gudang garam filter memliki harga sekitar 25 ribuan isi 12 batang, tetapi jika dilakukan membuat rokok secara mandiri, harga rokok tingwe buatan Bapak Penggik berkisar harga 20 ribuan sudah dapat rokok lebih dari 12 batang dan terkadang awet hingga 3 minggu. Bagi para supir angkot khususnya di Kota Semarang mengsiasati biaya rokok yang mahal dengan membuat tingwe akan lebih berpengaruh terhadap pengeluaran

pendapatan yang lebih kecil. Walaupun harus mengorbankan terhadap cita rasa kenikmatan rokok buatan pabrik yang jauh lebih tinggi harganya.

Sedangkan hal lain ditemukan bahwa supir angkot di Kota Semarang mengambil resiko dengan mempertaruhkan rasa kenikmatan merokok yang juga dapat mengurangi tingkat *stress* di jalan. Dalam sesi wawancara, supir angkot ini mengambil keputusan untuk berhenti merokok sebagai berikut :

“Dahulu memang saya perokok aktif, apalagi lihat kondisi jalanan Semarang yang padatnya tidak karuan itu bikin lelah pikiran, yaitu bikin stress juga. Sejak diterpa oleh adanya penyakit cairan di paru-paru, saya memutuskan untuk tidak lagi merokok. Terus juga kalo diliat sekarang harga rokok bungkusannya itu mahal sekali. Daripada membeli rokok senilai 30 ribuan baiknya dibuat kebutuhan keluarga dalam sehari” (Wawancara dengan Bapak Mardi supir angkot trayek Mangkang - Karang Ayu – Johar, 28 Maret 2024).

Percakapan dalam wawancara di atas, Bapak Mardi (nama samaran) selaku supir angkot di Kota Semarang membuat keputusan dengan mengambil resiko mengurangi kenikmatannya dalam proses mencari nafkah di jalur. Dengan tidak mempermasalahkan kenikmatan dan mengurangi rasa kenikmatan pada makanan, dipilih atas dasar cara meminimalkan pengeluaran rumah tangga petani (Scott, 2019). Biaya rokok bungkusannya yang tinggi produksi perusahaan rokok dinilai dapat mengganti biaya kebutuhan keluarga dalam sehari. Atas dasar hal memiliki penyakit dan lebih memprioritaskan pengeluaran biaya untuk keluarga maka Bapak Mardi (nama samaran) lebih memilih berhenti merokok untuk mengakhiri penderitaan pengeluaran biaya rokok yang melangit.

Segala cara ataupun upaya demi menekan biaya pengeluaran rumah tangga termasuk biaya pengeluaran pribadi yaitu pada rokok. Semakin hari biaya rokok yang di produksi oleh perusahaan rokok semakin bertambah tinggi. Supir angkot di Kota Semarang mengambil resiko mengurangi biaya rokok dengan cara membuat lintingan secara mandiri dan memutuskan tidak merokok. Mengakhiri penderitaan atas pengeluaran biaya rokok yang tinggi

dapat dialihfungsikan biaya rokok tersebut pada biaya kebutuhan rumah tangga sehari-hari yang dinilai lebih memiliki urgensi yang tinggi dibandingkan dengan urgensi merokok. Dengan begitu konsep dari mengikat sabuk lebih kencang juga terasa pada perjuangan supir Angkot Kota Semarang di era digital saat ini yang banyak mengorbankan kenikmatan-kenikmatan sementara demi menjaga keamanan ekonomi subsistensi dari supir angkot.

B. Memanfaatkan Sumber Daya yang Dimiliki

Tujuan yang sama dengan konsep meminimalkan biaya-biaya sekunder atau bahkan bersifat tersier. Supir angkot menggunakan strategi ini dalam hal yaitu memanfaatkan sumber daya yang dimiliki. Pemakaian sumber daya yang tersedia akan juga berdampak pada besar kecilnya pendapatan tambahan yang dirasakan supir angkot. Melakukan pengoptimalan sumber daya yang tersedia, supir angkot di Kota Semarang pun ikut menempuh jalur tersebut. Upaya ini sejatinya memang untuk menambah pada hal pendapatan supir angkot dan keluarganya untuk bertahan hidup. Konsep memanfaatkan sumber daya yang dimiliki yang di tempuh oleh supir angkot yaitu usaha anggota keluarga, pekerjaan sampingan, dan diversifikasi layanan angkutan.

1. Usaha Anggota Keluarga

Usaha anggota keluarga merupakan suatu upaya yang ditempuh untuk menambah adanya penghasilan tambahan terkhususnya dalam konteks perekonomian keluarga yang memiliki kondisi ekonomi yang belum dikatakan layak. Anggota keluarga juga ikut berperan aktif membantu perekonomian untuk tercapainya pada kestabilan ekonomi. Scott menyebut pada kondisi ini yaitu dengan sebutan “alternatif subsistensi” (Scott,2019). Alternatif subsistensi yaitu dimana seseorang atau kelompok pelaku perekonomian dalam hal ini

adalah konteks ekonomi keluarga mendapatkan penghasilan tambahan dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki.

Dalam lingkup supir angkot, ditemukan terdapat supir angkot yang melakukan jalur menambah pendapatan ekonominya dengan mengikutsertakan anggota keluarga dalam kegiatan pencarian uang. Jelas dimana ketidakstabilan pendapatan supir angkot membuah rapuhnya kondisi ekonomi subsistensi keluarga supir angkot. Anggota keluarga yang ikut terjun dalam pemenuhan biaya pendapatan dalam konteks keluarga supir angkot ini yaitu melakukan pekerjaan sampingan dengan berjualan membuka warung di sekitar angkot berkumpul atau titik kumpul angkot untuk beristirahat. Pemaparan tentang keikutsertaan anggota keluarga dalam membantu menopang biaya rumah tangga supir angkot disampaikan sebagai berikut :

“Nah mas liat sendiri kan, saya memang berniat membuka warung di samping Organda untuk istri saya. Toh itung-itung juga hasilnya lumayan untuk tambahan uang. Hasil warung juga lumayan untuk tambahan uang makan sehari-hari. Saya jualnya seperti sembako, gas, air galon, bumbu dapur dan ya paling sama jajanan-jajanan. Lumayan membantu banget soalnya warung tuh untuk tambahan uang kalau angkot lagi sepi penumpang” (Wawancara dengan Bapak Penggik supir angkot Kota Semarang dengan trayek Johar-Perum Klipang Tembalang).

Berdasarkan hasil kutipan wawancara dengan Bapak Penggik di atas, menjelaskan bahwa ketidakpastian pendapatan dari menjalankan pekerjaan menjadi supir angkot menguatkan rasa untuk mencari alternatif lain dalam menambah sumber pendapatan. Terlebih dengan banyaknya biaya kebutuhan keluarga, penambahan biaya pun sangat diperlukan. Hal ini memungkinkan untuk salah satu anggota keluarga yang ikut juga berperan dalam mencari uang tambahan. Dari wawancara bersama supir angkot Bapak Penggik, ditemukan juga bahwa keterlibatan tersebut atas dasar membantu tambahan pendapatan keluarga. Penghasilan yang di dapatkan dari membuka warung pun terasa dapat mengatasi permasalahan biaya makan sehari-hari di keluarga.

Bertepatan pada pemilu, salah satu supir angkot juga menjalankan strategi alternatif subsistensinya dengan melakukan pekerjaan sampingan seperti yang juga dikemukakan oleh supir angkot yang memanfaatkan situasi besar negara, yaitu memanfaatkan momen pemilu sebagai berikut :

“Nah karena kemarin pemilihan presiden to mas, saya dan anak saya yang sudah lulus SMA juga ikut mendaftarkan sebagai panitia Pemilu. Saya menjadi anggota KPPS dan anak saya sebagai saksi partai. Bayarannya juga besar mas alhamdulillah” (Wawancara dengan Bapak Slamet Hartanto supir angkot trayek Johar-Perum Klipang, 4 Mei 2024).

Pernyataan Bapak Slamet Hartanto dalam wawancara di atas terlihat bahwa dengan memanfaatkan situasi besar yang menguntungkan sebagai tambahan biaya penghasilan untuk keluarga. Supir angkot Bapak Slamet Hartanto melakukan pekerjaan sampingan dengan mendaftarkan diri dan ikut seleksi menjadi keanggotaan KPPS. Bayaran yang didapatkan sangat membantu Bapak Slamet Hartanto selaku supir angkot dalam membantu penambahan uang keluarga. Selain itu anaknya pun juga ikut dilibatkan dalam mencari sumber tambahan penghasilan. Dengan menjadi saksi partai dalam momen pesta demokrasi besar di Indonesia, menjadikan kesempatan untuk mendapatkan uang tambahan keluarga supir angkot.

Scott menggambarkan pada situasi dimana anggota keluarga juga ikut berpartisipasi dalam pemenuhan sumber pendapatan ekonomi terkhususnya yaitu perekonomian keluarga. Biasanya kondisi keluarga yang ikut juga berperan mencari sumber pendapatan ekonomi lain, dialami oleh masyarakat yang rentan terhadap upah pekerjaan yang belum layak (Scott, 2019). Dalam karyanya, Scott juga membahas mengenai kondisi keluarga petani yang begitu terpuruk, salah satu anggota keluarga ikut juga membantu menopang pekerjaan demi mendapatkan biaya tambahan untuk kebutuhan keluarga. Sudah menjadi pemandangan yang lumrah bagi seseorang ataupun kelompok yang mengikutsertakan anggota keluarganya mencari sumber pendapatan ekonomi lain.

Kajian Scott mengenai petani, yang juga menempuh jalur mengikutsertakan anggota keluarga sebagai jalan keluar atas pemenuhan kebutuhan rumah tangga yang belum tercukupi. Dalam konteks supir angkot, pemikiran Scott dapat juga ditemui pada hal serupa juga dengan petani yaitu supir angkot harus menempuh jalan dengan mengikutsertakan keluarga sebagai bentuk upaya membuat ketenangan kondisi perekonomian keluarga dan memenuhi biaya kebutuhan supir angkot itu sendiri. Kecilnya margin keuntungan yang didapatkan supir angkot menjadikan adanya ketidakstabilan perekonomian keluarga, dengan salah satu upaya memanfaatkan sumber daya yang tersedia, para supir angkot berharap akan adanya tambahan margin keuntungan yang besar untuk perekonomian keluarganya.

2. Pekerjaan Sampingan

Konsep pekerjaan sampingan tentu saja dengan tujuan adanya tambahan pendapatan bagi perekonomian rumah tangga. Merujuk dengan karya Scott yang juga membahas mengenai pekerjaan sampingan seseorang untuk menghadapi dan mengsiasati lonjakan biaya kehidupan rumah tangga. Adanya pekerjaan sampingan memberi pengaruh terhadap kondisi sumber pendapatan keluarga. Pada konteks ini yaitu konteks keluarga supir angkot yang melakukan berbagai macam bentuk pekerjaan sampingan. Seperti halnya yang ditemukan dalam wawancara bersama supir angkot di Kota Semarang yang melakukan pekerjaan sampingan sebagai berikut :

“Kalau sudah narik angkot seharian, biasanya saya tidak langsung pulang, Mampir pasar Karang Ayu dulu untuk menawarkan jasa angkat-angkat (Kuli Pasar) dan sekaligus pengantaran dagangan dengan angkot. Lumayan biayanya untuk tambah-tambah penghasilan” (Wawancara dengan Bapak Asmaya supir angkot trayek Johar-Karang Ayu-Johar, 2 Mei 2024).

Terlihat berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Asmaya (nama samaran) selaku supir angkot di Kota Semarang, menjelaskan bahwa dirinya melakukan strategi pekerjaan sampingan seperti memanfaatkan pasar untuk mencari

pekerjaan sampingan dengan menjadi kuli panggul pasar dan sekaligus menawarkan pengantaran dagangan dengan angkot. Hal ini dinilai Bapak Asmaya (nama samaran) dapat menambah pemasukan pendapatan keluarga. Pendapatan dari menyupir angkot dalam sehari tidak dapat diperkirakan. Terkadang ada situasi dimana penumpang sepi dan minim untuk menggunakan angkot, tetapi terdapat juga kondisi dimana penumpang penuh ramai untuk menggunakan angkot. Dengan ketidakpastian pendapatan tersebut, supir angkot harus siap dengan keadaan jika diterpa dalam resiko-resiko berkurangnya pendapatan tersebut. Maka menempuh strategi bekerja sampingan diharapkan dapat menyelamatkan kondisi keuangan dan pendapatan supir angkot, terkhusus pada supir angkot Kota Semarang.

Selanjutnya salah satu supir angkot pun di Kota Semarang juga melakukan pekerjaan sampingan. Kondisi perekonomian yang serupa membuat para supir angkot harus dapat bertahan bersama keluarganya walaupun kondisi penumpang yang belum tentu ramai. Terdapat salah satu cerita supir angkot yang tidak memiliki armada pribadi, jika dalam satu hal terdapat armada angkot digunakan oleh pemiliknya, supir angkot pun pastinya sulit mendapatkan sumber mata pencaharian pendapatannya seperti yang disampaikan oleh salah satu supir angkot sebagai berikut:

“Pernah pada saat itu angkotnya dipakai juragan, terus saya kan juga bingung bagaimana cara saya mendapatkan uang. Untung saja saya punya kenalan teman saya yang supir truk barang. Biasanya saya omong-omongan sih ke dia agar saya aja yang kerja gantiin dia 1 kali pulang pergi biar dapat pengganti pemasukan keluarga. Itu juga saya sering komunikasi ke dia kalau angkot saya dipakai juragan” (wawancara dengan Bapak Mardi selaku supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar, 28 Maret 2024).

Berdasarkan wawancara di atas, terlihat bahwa Bapak Mardi selaku supir angkot dengan trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar mengganti pekerjaan baru jika disuatu kondisi armada angkotnya digunakan oleh juragan atau pemilik

angkot. Pastinya dengan tidak memiliki armada, Bapak Mardi tidak mempunyai kuasa atas armada angkot yang terbiasa ia gunakan. Bapak Mardi menempuh mencari pekerjaan pengganti dengan menyupir truk barang secara illegal (supir gelap) untuk menutup serta mengganti pemasukan pendapatan keluarga. Mempunyai keahlian menyupir mobil dan truk membuat Bapak Mardi mampu mendapatkan pendapatan dari pekerjaan lainnya.

Dengan melihat berbagai macam pekerjaan sampingan yang ditempuh oleh para supir angkot, Scott memandang dalam karyanya sebagai resistensi ekonomi subsistensi perlawanan terhadap perekonomian rumah tangga (Scott, 2019). Kasus ini menjadikan supir angkot pada perjuangan menghadapi kekusutan situasi ekonomi kecil. Konsep yang dibawa oleh Scott mengenai strategi bertahan hidup yang salah satu variasi cara untuk mengtuntaskan permasalahan pendapatan yang tidak stabil yaitu dengan mengambil strategi alternatif subsistensi (Scott, 1985). Supir angkot di Kota Semarang juga mengikut sertakan keanggotaan keluarga sebagai jalan keluar pertahanan pangan. Keikutsertaan tersebut dilandasi dengan kesadaran dan rasa cinta mempertahankan hidup bersama keluarga. Walaupun harus ditempuh dengan cara yang keras dan penuh rintangan.

Menurut Riski dalam kajiannya yang membahas mengenai kehidupan sosial ekonomi keluarga tukang becak motor sama halnya yang ditempuh pada kondisi supir angkot di Kota Semarang pada era digital. Strategi bertahan hidup biasanya didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk mengatasi berbagai masalah dalam kehidupannya dengan berbagai cara. Pada dasarnya, strategi penanganan masalah ini mencakup kemampuan setiap anggota keluarga untuk mengelola semua aset mereka (Riski, 2014). Mempertahankan kesejahteraan ekonomi menuntut masyarakat untuk melakukan berbagai upaya dalam mengubah pola-pola yang biasanya mereka kerjakan, menjadi pola-pola yang baru. Alternatif subsistensi dan adaptasi ekonomi telah menjadi satu strategi bertahan

hidup (survival mechanis) serta menjadi solusi dalam mengatasi kerumitan ekonomi keluarga, dalam hal ini yaitu kerumitan ekonomi keluarga supir angkot.

3. Diversifikasi Layanan Angkutan

Menurut Usman dalam kajiannya yang membahas juga mengenai mitra sanding pelayanan publik bidang transportasi online menyebutkan bahwa diversifikasi layanan adalah memanfaatkan pertumbuhan ekonomi digital dan permintaan layanan yang mudah untuk dilakukan sehingga menghasilkan nilai ekonomi yang lebih besar (Usman, 2023). Jika jalur strategi bertahan hidup ini ditempuh oleh para supir angkot, maka dapat terjaganya kondisi ekonomi keluarga supir angkot. Karena dengan hal ini, supir angkot akan mendapatkan biaya tambahan dan tidak berharap dengan ketidakpastian hasil pendapatan menarik angkot sehari-hari. Diversifikasi terhadap layanan angkot merupakan bagian dari strategi alternatif subsistensi supir angkot dalam menopang biaya perekonomian keluarga. Dengan hal ini mungkin dapat mengurangi beban tanggungan ekonomi supir angkot.

Sedikit mengubah konsep layanan dengan cara diversifikasi layanan angkot, juga ditempuh oleh para supir angkot di Kota Semarang. Seperti halnya pada wawancara dengan supir angkot Kota Semarang yang juga ikut menerapkan strategi ini, Penjelasan supir angkot sebagai berikut :

“Armada angkot saya juga biasa dijadikan sebagai armada panggilan, seperti carter ke wisata-wisata. Biasanya yang sewa angkot begitu buat anak-anak TK dan SD, kadang juga banyak sih yang untuk acara keluarga juga. Untuk biayanya dalam sehari plus saya sebagai supir berkisar 550 ribu misal itu kaya kemarin ke Bandungan Gedong Songo dan untuk juragan angkotnya cuma minta untuk uang setoran hari itu saja sebesar 40 ribu. Kadang dari kitanya yang tidak enak terus dilebihin ngasihnya jadi 50 ribu. Untuk biayanya juga biayanya sih tergantung jauh atau tidaknya sih ya. Tapi rata-rata jika masih di wilayah Semarang sekitar 300 ribu – 500 ribuan” (wawancara dengan Bapak Asmaya (nama samaran) selaku supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar, 2 Mei 2024).

Berdasarkan hasil wawancara di atas, terlihat bahwa Bapak Asmaya (nama samaran) mengambil pada strategi diversifikasi layanan angkot. Dengan menyewakan angkotnya, supir angkot akan merasa terbantu dan mendapatkan tambahan penghasilan dari penyewaan tersebut. Pendapatan jika angkot di sewakan sangat-sangat mempengaruhi pada penghasilan supir angkot. Hal ini juga pastinya berdampak ke perekonomian keluarga supir angkot karena adanya biaya tambahan yang menjadi penyelamat atas biaya dapur rumah tangga. Dengan harga penyewaan sekitar 300 ribu – 500 ribu tergantung jarak yang ditempuh maka hal ini cukup membantu mendongkrak pendapatan supir angkot. Menurut Bapak Asmaya (nama samaran) juga menuturkan bahwa layanan penyewaan seperti ini mengandalkan adanya akses digital. Layanan diversifikasi ini diakses dengan menghubungi media sosial *Whatsapp* supir angkot untuk menanyakan segala info tentang penyewaan, termasuk adanya keputusan harga yang akan disepakati.

Selanjutnya yang mengenai dengan bertepatan acara pesta demokrasi besar di Indonesai, supir angkot juga melakukan inisiasi lainnya seperti halnya dengan menempuh mengiklankan dan menjadikan armada angkot sebagai media kampanye bagi calon presiden, calon legislatif dan iklan partai politik. Hal ini juga mendatangkan angin segar pada supir angkot, karena dengan adanya pemilu menjadikan angkot sebagai sarana kampanye pemasangan iklan politik juga mendapatkan sumber uang tambahan. Sebagaimana hal ini diungkapkan oleh salah satu supir angkot di Kota Semarang:

“Benar dengan adanya tahun pemilu saat ini, kita sebagai supir angkot ditawarkan untuk menempelkan calon legislatif ataupun partai. Untuk bayarannya itu disepakati dan rapat terlebih dulu di Organda. Bayarannya pun berbeda-beda. Sesuai partai mana yang memberikan, jika partai besar ya maka bayarannya lumayan besar. Biasanya kalau angkot punya sendiri itu dikelompokan dahulu untuk dipasangkan stiker berapa banyak armada. Lalu uangnya dibagi biasanya 10 orang. Kebetulan angkot saya mendapatkan bayaran Rp. 4.500.000 dibagi per kelompok menjadi 10 orang. Jadi yang saya terima uangnya sebesar Rp. 450.000 sekali penempelan stiker dengan rentang waktu 1-2 Bulan” (wawancara dengan Bapak Darto selaku supir angkot dengan trayek Johar-Perum Klipang Tembalang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Darto menjelaskan bahwa pemasangan stiker calon presiden dan calon legislatif ataupun partai di waktu-waktu tahun politik menambah penghasilan tersendiri bagi para supir angkot. Bayaran biaya yang didapatkan supir angkot dari pemasangan stiker partai politik biasanya beragam dan tidak sama. Terkait biaya tersebut dan pembagian jatah pemasangan stiker partai politik tersebut akan selalu di rapatkan dengan pemilik angkot dan supir angko di Organda Kota Semarang. Untuk selanjutnya dapat diambil keputusan biaya yang akan didapatkan supir angkot dan pemilik angkot. Pada kasus yang terjadi Bapak Darto, uang yang diterima dari pemasangan stiker calon legislatif yang akan maju dalam kontestasi politik tahun ini sebesar Rp. 4.500.000 yang dibagi dengan 1 kelompok berisikan 10 orang supir angkot. Jadi yang uang yang diterima oleh Bapak Darto sebesar Rp. 450.000.

Adapun bukan hanya pemasangan iklan dari partai politik ataupun bentuk kampanye, tetapi supir angkot di Kota Semarang juga mendapatkan tawaran iklan untuk menempelkan *stiker* dari lembaga pemerintahan dan juga perusahaan-perusahaan yang mempunyai produk. Stiker iklan yang ditawarkan lembaga pemerintahan berisikan seperti bentuk informasi. Sedangkan jika iklan poduk dari perusahaan tentunya berisikan mengenai produk yang diiklankan. Seperti pada sesi wawancara sebagai beriku :

“Stiker iklan yang terbaru itu dari pemerintah mas, iklan prakerja yang warna biru. Itu harganya seperti biasa mas dirapatkan dulu oleh para pemilik angkot dan juga supir di organda. Keputusannya dapat harga 2 juta per 3 bulan yang dibagi per kelompok dengan anggotanya 20 orang. Jadi masing-masing supir dikasih 100 ribu, tapi juga juragannya minta bagian setengah-setengah sih mas jadi 50 ribu dapatnya. Nah kalau iklan produk-produk perusahaan itu sudah dulu sih mas. Sebelum covid pernah ada iklan kondom (alat kontrasepsi) yang dibayar 2 kelompok supir angkot. Jadi 40 orang supir angkot dibayar 5 juta pemasangan stiker selama 2 bulan. Kalau dibagi satu orangnya dapat 125 ribu. Sama kayak tadi, biasanya juragan minta bagian kalo supir angkot yang tidak punya angkot. Ya paling 60% untuk juragan, dan 40% untuk supir.” (wawancara dengan Bapak Slamet Hartanto supir angkot trayek Johar-Perum Klipang, 4 Mei 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Slamet Hartanto, para supir angkot di Kota Semarang juga mendapatkan penghasilan tambahan dari mengiklankan

produk pemerintah dan juga perusahaan swasta. Terlihat bahwa *stiker* iklan yang dipasangkan dari instansi pemerintahan hanya dibandrol dengan harga Rp. 2.000.000 per 3 bulan pemasangan. Harga tersebut disepakati bersama Organda untuk menentukan dan membagi kelompok trayek angkot mana yang dipasangkan stiker. Jika dijumlahkan satu orang supir angkot mendapatkan Rp.100.000 jika memiliki angkot secara mandiri. Lain halnya jika supir yang menyupiri angkot juragannya, harga Rp.100.000 tersebut dibagi dua senilai Rp. 50.000 untuk supir angkot dan Rp. 50.000 untuk pemilik angkot tersebut.

Jika Stiker iklan produk yang berasal dari perusahaan swasta, maka berdasarkan hasil percakapan wawancara dengan Bapak Slamet adalah iklan produk diberikan kesepakatan harga Rp. 5.000.000 per 2 bulan pemasangan. Harga tersebut dibagi pada 2 kelompok angkot yang masing-masing beranggota 40 orang. Jika dibagikan pada satu supir, Rp. 125.000 per orang lah yang didapatkan supir angkot. Pada kasus pemilik sekaligus supir angkot, hal ini tidak menjadi masalah dengan pembagian uang. Tetapi pada kasus supir yang tidak memiliki angkot atau angkot juragan, maka pembagian uang tersebut dibagi menjadi 60% untuk juragan angkot dan 40% untuk supir angkot.

Gambar 4. Iklan Stiker di Angkot



Sumber : Data Primer

Pemasangan stiker politik dan stiker produk-produk dari perusahaan swasta ataupun pemerintah tersebut biasanya memerlukan beberapa angkot dan dipasang sesuai kesepakatan, baik estimasi lamanya pemasangan stiker dan kesepakatan harga. Dengan adanya momen ini, pastinya mendatangkan sumber pendapatan baru bagi supir angkot. Supir angkot merasa adanya uang tambahan yang dinilai tidak dengan jumlah besar, tetapi terbantu sehingga berdampak terhadap keuangan keluarga supir angkot. Dalam hal lain, pemasangan iklan di armada angkot bukan hanya dilakukan oleh pejabat ataupun partai politik. Menurut Bapak Darto, pemasangan stiker juga pernah dilakukan oleh supir angkot yaitu dalam meniklankan suatu produk. Contohnya produk iklan layanan pemerintah yang juga mendapatkan bayaran dari adanya iklan tersebut.

Diversifikasi layanan pada supir angkot dapat ditempuh dengan cara mengadopsi layanan baru yang sesuai dengan kebutuhan penumpang, seperti menyediakan layanan antar-jemput khusus atau menjalankan angkot pada jam-jam tertentu yang lebih menguntungkan. Adanya inovasi yang melibatkan digitalisasi dapat menambah keuntungan bagi supir angkot. Adanya kesempatan seperti ini dapat ditempuh sebagai bagian dari strategi swadaya para supir angkot, terkhusus pada supir angkot di Kota Semarang. Peningkatan promosi, diversifikasi layanan, dan perbaikan fasilitas dapat meningkatkan daya tarik pelanggan (Harlindong, 2024). Peranan teknologi digital juga sangat berpengaruh dalam pemasangan iklan tersebut. Biasanya pihak yang akan mengiklankan produk akan mengirimkan sebuah postingan di media sosial dan membuka kesempatan untuk para supir angkot menjadi mitra dalam mengiklankan suatu produk.

Scott dalam bukunya yang membahas mengenai moral ekonomi petani menjelaskan bahwa konsep alternatif subsistensi adalah suatu cara lain atau jalan lain untuk mengsiyasi tambahan sumber penghasilan ekonomi rumah tangga (Scott, 2019). Alternatif subsistensi juga dikenal dengan sebutan swadaya. Karya Scott ini berangkat dari kehidupan petani Asia Tenggara yang terus mengalami penurunan penghasilan. Sehingga hal tersebut sangat mengancam keadaan

ekonomi subsistensi keluarganya untuk bertahan hidup. Dalam konteks penelitian supir angkot, sama halnya dengan konsep pemikiran Scott mengenai strategi bertahan hidup supir angkot yang terus dilakukan untuk mempertahankan eksistensi sumber penghasilan dari banyaknya dinamika kota dan persaingan dengan transportasi umum lainnya, terlebih persaingan dengan moda transportasi umum yang sudah berbasis digital.

Supir angkot dalam menjalankan aktivitasnya dihadapkan dengan ketidakpastian lingkungan yang mengitarinya. Lingkungan di sini meliputi lingkungan fisik maupun lingkungan sosial yang salah satunya adalah ketidakpastian jumlah penumpang dalam sehari-hari. Karakteristik yang lainnya bahwa dalam menjalankan aktivitasnya supir angkot membutuhkan modal usaha yang tidak sedikit dan harus selalu tersedia disaat supir angkot hendak menyupir. Uang juga dibutuhkan sewaktu-waktu untuk mengganti atau memperbaiki sarana transportasi. Sementara modal uang tersebut tidak dimilikinya, mereka juga tidak memiliki akses kepada lembaga-lembaga keuangan formal.

Dalam konteks Scott pada karyanya *Survival Mechanism* memaparkan bahwa adanya strategi alternatif subsistensi atau swadaya yang ditempuh oleh aktor ekonomi subsistensi keluarga dapat meringankan beban perekonomian, dengan menempuh alternatif lain maka akan menyeimbangkan pendapatan (Scott, 1985). Supir angkot di Kota Semarang menerapkan konteks pekerjaan lain dan jalur alternatif lain dalam hal mencukupi biaya kebutuhan rumah tangga. Salah satu bentuk dari adanya alternatif yang dimaksud oleh Scott pada konteks supir angkot adalah melakukan pekerjaan sampingan, termasuk juga memanfaatkan situasi untuk memperoleh keuntungan lain. Lalu selain itu supir angkot juga menempuh strategi diversifikasi layanan dengan memanfaatkan teknologi digital sebagai ruang negosiasi dan servis informasi angkot. Hal lain juga dilakukan supir angkot dengan adanya pemasangan stiker-stiker untuk mengiklankan suatu produk, baik produk swasta ataupun pemerintah. Scott dalam memandang hal tersebut, selalu pada konsep strategi petani dalam mencari sumber pendapatan lain untuk bertahan

hidup (Scott, 1985). Scott jika diterapkannya konsep strategi alternatif subsistensi pada supir angkot, maka akan dapat menjaga keamanan ekonomi subsistensi keluarga supir angkot.

C. Penguatan Jaringan

Profesi supir angkot tentu saja tidak terlepas dari adanya kelompok-kelompok ataupun pertemanan yang menjadikan wadah penguat. Dengan sering bertemunya supir angkot di jalan menjadikan hubungan antar para supir saling mengenal dan dekat. Terdapat keuntungan jika memiliki teman ataupun seseorang yang mempunyai hubungan dekat jika berprofesi di jalan. Menurut Scott, salah satu proses penguatan jaringan terbangun atas dasar pekerjaan yang sejenis (Scott, 2019). Konteks supir angkot pun menempuh cara atau upaya agar segala hambatan yang dialami dapat terbantu dengan adanya penguatan jaringan. Adapun bentuk penguatan jaringan disini yaitu membangun solidaritas, kerja sama dengan komunitas local, dan menjalin hubungan ketergantungan.

1. Membangun Solidaritas

Seperti halnya pada masyarakat pedesaan, masyarakat perkotaan yaitu supir angkot yang mengelompok di beberapa daerah, masing-masing membentuk kelompok komunitas angkot yang ditandai oleh, ikatan profesi yang sama, hubungan diantara warga bersifat personal dan intim, adanya ikatan rasa solidaritas sosial yang tinggi, sehingga melahirkan sentimen antar warga. Komunitas masyarakat pada kasus supir angkot ini dikenal di Kota Semarang yaitu dengan Organda (Organisasi Angkatan Darat) Semarang. Organda menaungi kekerabatan supir angkot satu Kota Semarang dan termasuk pada pengurusan administrasi berkenaan dengan angkot. Organda juga mempunyai peran dalam hal simpan pinjam uang dalam hal membantu biaya darurat supir-supir angkot. Bentuk simpan pinjam tersebut dibentuklah badan Koperasi Organda yang menaungi perurusan pinjaman keuangan.

Dalam konteks supir angkot dalam membangun relasi jaringan sosial digunakan sebagai strategi bertahan hidup pada era digitalisasi saat ini. Segala dinamika perkotaan termasuk persaingan ketat membawa supir angkot dalam kondisi ekonomi yang memiliki kekurangan pendapatan. Sebagaimana yang ditemukan dalam sesi wawancara dengan supir angkot di Kota Semarang sebagai berikut :

”Jika kepepet dan darurat perlu uang, biasanya meminjam pada teman-teman dekat se profesi supir. Tapi teman yang juga punya ikatan dekat. Saya ada teman dekat sekaligus salah satu pemilik angkot yang saya supirin baik juga dan bisa pengertian soal kondisi uang. Karena meminjam di Organda terkadang sudah dipakai duluan dengan supir yang lain. Lingkup Organda kan satu Kota Semarang mas. Jika misal kredit ke Bank juga pastinya ditolak dan gabisa” (Wawancara dengan Bapak Rusli selaku supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar, 1 Mei 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Rusli, memaparkan bahwa relasi sosial yang dibangun oleh Bapak Rusli dapat membantu keringanan dari daruratnya kondisi ekonomi keluarga. Kondisi keuangan supir angkot yang tidak stabil, menyebabkan badan pengelola keuangan komunitas mereka pun cukup keteteran. Terlalu banyak supir yang meminjam uang di Koperasi Organda menyebabkan akses mendapatkan uang pinjaman habis terlebih dahulu. Hal seperti itulah yang menyebabkan supir angkot salah satunya bapak Rusli lebih memilih pinjaman uang kepada teman dekat sekaligus pemilik armada angkot. Karena untuk mengakses pinjaman uang di lembaga keuangan atau Bank resmi memerlukan beberapa berkas yang tidak dapat diakses oleh supir angkot.

Selain itu supir angkot lain dalam memanfaatkan jalur relasi pertemanannya digunakan sebagai adanya regulasi pungutan liar dari para pejabat yang merugikan supir angkot. Seperi yang diungkapkan oleh salah satu supir angkot sebagai berikut:

“Teman juga bisa bermanfaat banget untuk menghindar dari tilangan polisi atau pungutan liar oknum pejabat. Apalagi soal pemalakan preman juga bisa tanya ke teman daerah yang rawan-rawan seperti itu” (Wawancara dengan bapak Mardi selaku supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu-Johar, 28 Maret 20224).

Hasil wawancara dengan Bapak Mardi (nama samaran) menuturkan bahwa adanya relasi teman pada profesi yang sama, akan melahirkan rasa saling bantu yang kuat. Dalam hal ini dapat bertukar informasi mengenai adanya pengeluaran biaya yang diluar kendali supir angkot. Seperti adanya operasi penilangan oleh instansi polisi ataupun adanya pungutan liar dari oknum pejabat yang menyalahgunakan kekuasaan. Selain itu, relasi teman juga membantu supir angkot dalam menghindari adanya jalur yang rawan pada tindak kejahatan. Walaupun mempunyai dampak yang tidak besar, tetapi peran teman seperjuangan dapat memberikan informasi jalur supir angkot serta dapat meminimalisir adanya pengeluaran biaya yang dilakukan oleh segala oknum demi mendapatkan keuntungan dan pendapatan lebih mereka.

Adapun dalam konteks supir angkot yang juga membangun relasi atas patron-patronya sebagai pegangan dalam kondisi darurat, terlebih mengenai kondisi ekonomi yang darurat. Menurut Sudiyono dalam risetnya mengenai strategi bertahan hidup nelayan menjelaskan bahwa dalam menjalin relasi sosial, hal ini dapat bersifat horizontal dan vertikal. Bersifat horizontal dilakukan dengan mempererat hubungan kekerabatan, kekeluargaan, ketetanggaan, dan pertemanan. Yang bersifat vertikal menjalin hubungan sosial dengan kelompok masyarakat yang memiliki status sosial ekonomi yang lebih tinggi (Sudiyono, 2015). Membangun jaringan solidaritas dengan sesama supir angkot untuk berbagi informasi (Informasi tilangan dan pungli), saling membantu dalam situasi darurat, dan memperkuat posisi tawar kolektif.

2. Kerjasama dengan Komunitas Lokal

Membangun kerja sama dengan komunitas lokal merupakan bagian dari strategi bertahan hidup supir angkot. Ditengah maraknya pengeluaran atas

kebutuhan supir angkot dan ditambah dengan kebutuhan rumah tangga supir angkot, membangun kerja sama tentu saja mendatangkan keuntungan. Tidak lupa untuk menjaga stabilitas penumpang, maka supir angkot di Kota Semarang juga membangun hubungan yang baik pada penumpang tetap. Selain itu juga untuk mengantisipasi pengeluaran biaya perawatan yang tinggi, supir angkot juga tentunya mempunyai kenalan pertemanan yang memiliki hubungan dekat pada lingkup bengkel ataupun toko. Seperti jaringan dukungan yang bisa membantu dalam masa-masa sulit dalam hal mencari suku cadang dan keperluan perawatan angkot yang lebih murah.

Wawancara yang dilakukan dengan supir angkot juga menempuh jalur strategi kerjasama dengan komunitas lokal dalam menangani situasi-situasi sulit supir angkot seperti pada sesi wawancara sebagai berikut :

“Kalau ada kerusakan armada atau perawatan angkot, saya lebih memilih ke teman saya sih. Kebetulan dia punya toko suku cadang sekaligus bengkel mobil, ya walaupun tidak besar tapi cukup membantu kalau ada kerusakan atau menggantikan komponen-komponen angkot yang lebih terjangkau harganya. Dan pastinya bisa ngutang dulu ke dia” (Wawancara dengan Bapak Slamet Hartanto selaku supir angkot trayek Johar-Perum Klipang Temabalong, 4 Mei 2024).

Terlihat pada hasil wawancara dengan Bapak Slamet Hartanto yang juga menuturkan bahwa salah satu supir angkot di Kota Semarang memiliki ikatan dekat dengan temannya. Memanfaatkan *networking* dari pertemanannya, supir angkot dapat meminimalisir biaya pengeluaran yang tinggi akibat perawatan armada angkot. Mempunyai pengaruh yang kecil tetapi juga dirasakan oleh supir angkot. Biaya perawatan yang lebih terjangkau memiliki sisa uang yang dapat digunakan dalam keperluan lain seperti keperluan rumah tangga dan kebutuhan anak. Selain itu juga, keuntungan lainnya atas menjalani strategi kerja sama dengan komunitas lokal adalah dengan adanya keringanan biaya dengan metode hutang kepada supir angkot. Hutang tersebut dapat dibayarkan

oleh supir angkot jika kondisi pendapatannya sudah membaik dan mencapai target.

Strategi jaringan sosial menurut James C. Scott menyatakan bahwa dengan memanfaatkan relasi sebagai salah satu cara bertahan hidup bagi para petani. Konteks petani tersebut dapat diadopsikan pada supir angkot. Para supir angkot terkhususnya di Kota Semarang mendapatkan bantuan di masa sulitnya berkat adanya relasi yang dibangun secara baik. Contohnya yaitu seorang supir angkot yang kesulitan akan dibantu dengan diberikan pinjaman uang atau diberikan kebutuhan makanan oleh saudara, teman, atau kerabat. Sanak saudara biasanya merasa bertanggung jawab untuk membantu seorang kerabat dekat yang mengalami kesulitan, tetapi mereka tidak dapat juga memberikan lebih banyak sumber daya daripada yang mereka miliki sendiri. (Scott, 2019). Begitu juga dalam konteks supir angkot di Kota Semarang yang pada masa-masa sulitnya harus menempuh strategi jaringan sosial dengan memanfaatkan relasi-relasi pertemanan antar trayek atau daerah sebagai informasi layanan angkot untuk disewakan dalam acara-acara sekolah, acara keluarga dan acara lainnya sebagai tambahan pemasukan pendapatan. Selain itu supir angkot juga memanfaatkan jaringan sosial pertemanannya sebagai perantara pertolongan dengan dana peminjaman untuk kebutuhan hidupnya.

3. Menjalin Hubungan Saling Ketergantungan

Supir angkot dalam melakukan aktivitasnya, dia menghadapi ketidakpastian lingkungannya. Ketidakpastian penumpang adalah salah satu dari lingkungan fisik dan sosial di tempat ini. Salah satu fitur supir angkot adalah bahwa mereka membutuhkan dana bisnis yang besar yang harus selalu tersedia saat mereka berangkat. Selalu ada kebutuhan uang untuk mengganti atau memperbaiki fasilitas armada. Sementara mereka tidak memiliki modal, mereka juga tidak dapat mengakses lembaga keuangan resmi. Karena itu, membangun hubungan sosial dengan orang-orang dalam pekerjaan dan para

pemilik modal, terutama para pemilik angkot, membantu mereka berbagi resiko dalam menghadapi ketidakpastian usaha dan memastikan kebutuhan subsisten mereka.

Hubungan yang harmonis tersebut selalu dijaga melalui berbagai aktivitas tolong menolong, seperti gotong royong dalam memperbaiki armada, meminjamkan uang saat kondisi darurat, dan dalam berbagai keperluan lainnya. Hal ini tampak yang dikemukakan Scott dalam konteks pemikiran tentang relasi sosial petani. Relasi baik yang tercipta antar seseorang terkhusus pada pekerjaan yang serupa adalah hal yang mayoritas banyak dijumpai. Menurut Scott, memiliki hubungan erat saling membantu dalam hal memenuhi kebutuhan sayur mayur untuk kebutuhan sehari-hari dan memungkinkan petani yang tanaman sayurnya belum siap dipetik untuk dipetik atau mungkin tidak bisa ke kebun pada hari itu karena alasan apa pun (Scott, 2019). Hal serupa yang sejalan dengan konsep Scott yaitu seorang supir angkot yang dikontekskan mendapatkan beberapa pertolongan oleh pemilik angkot ataupun juragan angkot, baik itu pertolongan dengan pinjaman biaya, ataupun pertolongan dengan diberikan makanan atau salah satu item kebutuhan pokok.

Wawancara yang dilakukan dengan supir angkot juga menempuh jalur strategi kerjasama dengan pemilik angkot dalam menangani situasi-situasi sulit supir angkot seperti pada sesi wawancara sebagai berikut :

“Kalau sangat darurat dan kepepet permasalahan uang, misal ada keluarga sakit atau kebutuhan yang mendesak. Pinjam ke juragan sih, biasanya juga bisa saja dalam jumlah banyak dan langsung diberikan kalau darurat keadaannya. Proses mengembalikannya ke juragan juga ringan, bisa dicicil, ataupun dibayar nanti kalau sudah ada uang lebih. Tapi biasanya seperti itu kan tidak enak mas. Biasanya bawain makanan untuk juragan atau kasih lebih dari duit yang kita pinjam. Di kehidupan sehari-hari saya alhamdulillah dapat juragan yang baik kaya saudara sendiri. Bagi-bagi masakan juga kadang juragan atau kasih beras ke saya”. (wawancara dengan bapak Mardi supir angkot trayek Mangkang-Karang Ayu- Johar, 28 Maret 2024).

Terlihat dari hasil wawancara di atas bahwa supir angkot yaitu Bapak Mardi (nama samaran) memiliki relasi dan hubungan antara pemilik angkot (juragan) dan supir angkot terjalin baik. Supir angkot mengandalkan pemiliknya sebagai cadangan pertolongan dalam kondisi darurat. Seperti halnya kondisi dimana terdapat keluarga supir angkot yang sakit, atau terdapat kendala dalam pemenuhan kebutuhan pokok di keluarga. Pembayaran atas peminjaman uang pemilik angkot yang dilakukan oleh bapak Mardi (nama samaran) selaku supir angkot dapat mengalami keringanan beban pembayaran. Dengan mencicil sebagai penawaran alternatif mudah bagi supir angkot yang ditawarkan oleh pemilik angkot. Memiliki hubungan yang baik dengan pemilik angkot mendatangkan hal aman tersendiri bagi supir angkot.

Kondisi berdasarkan wawancara di atas bersama bapak Mardi (nama samaran) selaku supir angkot di Kota Semarang juga tergambarkan dalam konteks pemikiran Scott mengenai resiko-resiko yang dihadapi kaum tani sebagai kaum yang rentang dalam perekonomian. Scot menjelaskan bahwa datangnya kebaikan dari pemilik lahan ataupun penguasa, ini menguntungkan bagi para masyarakat dengan pekerjaan bertaruh nasib penghasilan pada penguasa (Scott, 2019). Kebaikan yang hadir dari pemilik kekuasaan berdampak baik dan menguntungkan untuk sebagian para pekerja yang bekerja bersama pemiliknya. Pemilik ataupun penguasa (Patron) akan senantiasa membantu pekerjanya (Klien) jika memiliki hubungan yang baik. Mayoritas membantu dalam konteks permasalahan kondisi darurat yang mengenai perekonomian. Termasuk dalam halnya konteks supir angkot yang bekerja sebagai supir dari pemilik angkot juga sangat terbantu dengan adanya pinjaman uang secara cepat dan mudah demi kepentingan keluarga yang sangat membutuhkan.

Hubungan emosional antara patron dan klien membedakannya dari hubungan lain yang bersifat kontraktual. Selama patron mampu dan bersedia memenuhi kebutuhan subsistensi keluarga supir angkot, hubungan mereka dengan klien akan terus berlanjut. Hubungan antara patron dan pelanggan pada komunitas supir

angkot akan tetap ada dan bertahan selama tidak adanya pekerjaan alternatif yang lebih menjanjikan selain intervensi ekonomi dari pihak luar. Supir angkot juga menjalin hubungan baik secara vertikal dengan orang-orang yang menguasai sumber daya ekonomi, seperti orang-orang yang percaya bahwa supir angkot akan mengandalkan kemakmurannya dan pemilik angkot yang disebut sebagai "Juragan". Selain itu, Sudiyono menyatakan bahwa corak patron-client diciptakan oleh hubungan sosial vertikal di antara sebagian besar masyarakat yang tidak memiliki akses ke sumber daya ekonomi di satu pihak dan sekelompok kecil individu yang memiliki kontrol atas sumber daya ekonomi tersebut. Orang luar (etika) percaya bahwa hubungan ini sangat terkait dengan eksploitasi pihak yang kuat terhadap pihak yang lemah (Sudiyono, 2015).

James C. Scott mayoritas karyanya adalah tentang kondisi perekonomian para petani. Tetapi pemikiran Scott juga dapat diadopsi pada ranah supir angkot. Supir angkot identik dengan lingkungan perkotaan yang mempunyai karakteristik masyarakat yang maju dan memiliki persaingan ketat. Supir angkot membangun interaksi secara baik untuk terus mengupayakan kerukunan antar sesama. Dengan hal ini relasi jaringan para supir angkot dapat dikatakan luas dan menyebar serta berbasis dengan kekeluargaan. Akhirnya, terdapat banyak sekali jaringan dan lembaga di luar lingkungan keluarga yang dapat, dan memang sering kali, berfungsi sebagai peredam kejutan selama krisis-krisis ekonomi dalam kehidupan. Untuk membantu seorang aktor nafkah keluarga mengatasi masa sulit karena jatuh sakit atau masa panen yang gagal, aktor mungkin dibantu oleh keluarga, teman, desanya, seorang pelindung, dan bahkan terkadang oleh negara. (Scott, 2019). Bentuk-bentuk strategi bertahan hidup supir angkot di Kota Semarang pada era digital yang menempuh pada jalur strategi jaringan sosial antara lain yaitu : mengupayakan dan membangun solidaritas dengan sesama supir serta pastinya melakukan kerja sama dengan komunitas lokal.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis penelitian mengenai Angkutan Perkotaan (Angkot) Pada Era Digital (Studi Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot Kota Semarang) dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hambatan yang dialami supir angkot di era digital terbagi menjadi 2 yaitu, hambatan internal dan hambatan eksternal. Hambatan internal yang dialami supir angkot pada era digital khususnya di Kota Semarang pertama, adanya kondisi armada dan pelayanan angkot yang ditemukan belum cukup layak untuk bersaing dengan transportasi umum yang berbasis digital. Mulai dari segi waktu, pelayanan, hingga fasilitas yang juga harus terdapat pembenahan. Kedua, kondisi kesehatan supir angkot yang juga mempengaruhi supir angkot dalam mencari nafkah dan sumber pendapatannya untuk keluarga. Ketiga yaitu tingkat pendidikan dan keterampilan supir angkot yang kurang mendukung untuk mengakses pekerjaan yang lebih layak dan dapat memperbaiki penghasilan rumah tangga. Analisis teori James C. Scott menunjukkan bahwa segala hambatan yang dialami oleh seorang pencari nafkah dalam konteks ini yaitu supir angkot serupa halnya dengan nasib petani. Mereka harus menghadapi permasalahan teknologi dalam kondisi yang tradisional, persaingan transportasi lainnya khususnya pada transportasi umum berbasis digital yang berdampak pada penurunan penumpang supir angkot dan terakhir yaitu dengan bertarungnya supir angkot pada kesehatan diri sendiri yang juga dapat menjadi hambatan dalam pemenuhan pendapatan ekonomi subsistensi keluarga. Selanjutnya yaitu pada hambatan eksternal supir

angkot yang juga mempengaruhi pendapatannya. Adapun hambatan eksternalnya yaitu pertama, transportasi alternatif menambahkan beban persaingan yang ketat pada penumpang angkot. Kedua, adanya biaya operasional yang tinggi mempengaruhi pendapatan dan margin keuntungan supir angkot. Ketiga yaitu regulasi ketat dan kurangnya dukungan dari pemerintah juga berperan untuk kehidupan kesejahteraan supir angkot. Keempat yaitu kondisi infrastruktur yang kurang baik dan kemacetan juga akan berdampak pada penggunaan biaya BBM dan perawatan armada angkot. Segala hal mengenai hambatan tersebut yang dikemukakan oleh Scott pada konteks petani, juga serupa untuk dianalisis oleh kondisi supir angkot. Supir angkot juga mengalami hal yang berkaitan dengan persaingan ketat dan berdampak pada perekonomian keluarga. Membahas juga mengenai biaya operasional yang tinggi menjadikan juga supir angkot harus bertaruh pada sumber pendapatan keluarganya yang tidak banyak. Serta yang terakhir kurangnya dukungan pemerintah yang tidak mengarah pada kebaikan terhadap supir angkot dan pendapatan supir angkot.

2. Strategi bertahan hidup supir angkot Kota Semarang di era digital yaitu menempuh pada konteks Scott. Pertama yaitu mengikat sabuk lebih kencang yang berisikan strategi menambah jam operasional dan mengurangi porsi serta kandungan gizi makanan supir angkot. Kedua, menekan biaya rokok yang terbiasa dikonsumsi oleh supir angkot dan ketiga yaitu mengoptimalkan sumber daya yang dimiliki untuk kebutuhan dalam mengurangi beban biaya perawatan armada. Dengan cara ini juga keterampilan dan pengalaman perlu digunakan untuk bekal dalam strategi pengoptimalan sumber daya yang ada. Selanjutnya strategi subsistensi alternatif yang berisikan pekerjaan sampingan untuk menambah dan mengganti pekerjaan jika tidak menarik angkot demi menambah penghasilan. Kedua yaitu, diservikasi layanan dengan bentuk memberikan

layanan lain pada angkot. Seperti halnya menyewakan angkot yang digunakan pada acara-acara tertentu dan menempelkan stiker iklan untuk dibayar pada supir-supir angkot. Selanjutnya yaitu strategi jaringan dengan bentuk membangun solidaritas, kerja sama pada komunitas lokal, relasi patron klien.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas mengenai angkot Kota Semarang dalam era digital peneliti ingin memberikan beberapa saran yang dapat disampaikan dengan harapan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak terkait antara lain sebagai berikut:

1. Bagi para supir angkot Kota Semarang yang tentunya banyak mengalami hambatan di era digital saat ini yaitu dengan membangun keterampilan untuk dapat menguasai dan bersaing pada zaman digitalisasi, perawatan serat mutu pelayanan angkot harus segera di evaluasi demi terjaganya jumlah penumpang dan kenyamanan penumpang.
2. Bagi Pemerintah yang menaungi pada kebijakan terkhususnya dalam konteks kebijakan mengenai angkot di Kota Semarang harus memperhatikan nasib dari transportasi tradisional yaitu angkot. Kebijakan yang mendukung serta adanya bantuan bagi para supir angkot dapat membantu keringanan beban supir angkot.
3. Bagi peneliti selanjutnya yang akan mengkaji tema serupa dengan penelitian ini, diharapkan dapat mengkaji lebih lanjut secara rinci mengenai hal-hal yang belum disampaikan pada penelitian ini. Peneliti berharap, penelitian ini dapat bermanfaat sebagai rujukan bagi penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Zuchri. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. Syakir Media Press.
- Abdulrahman, N. A., Meinaferti, D., Wicaksono, Y. W. Y., & Riyanto, B. (2017). Analisa Dampak Pembangunan Semarang Outer Ring Road (SORR) Terhadap Jaringan Jalan Kota Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 6(4), 151-160.
- Aljusta, B. W. D. (2020). Era Kejayaan Angkutan Umum Di Kota Semarang Tahun 1990-1999. *Journal of Indonesian History*, 9(2), 134-141.
- Alexandri, M. B., & Novel, N. (2019). Pengelolaan Angkutan Kota Di Indonesia. *Responsive: Jurnal Pemikiran Dan Penelitian Administrasi, Sosial, Humaniora Dan Kebijakan Publik*, 2(4), 182-189.
- Amelia, L. N., & Prasetyo, K. B. (2023). Etika Subsistensi sebagai Strategi Survival Pembatik Rumahan di Desa Trusmi Kulon Kabupaten Cirebon pada Masa Pandemi COVID-19. *Solidarity: Journal of Education, Society and Culture*, 12(1), 98-109.
- Anandhita, V. H., & Dwiardi, A. R. (2018). Peran Teknologi Informasi dalam Menunjang Proses Logistik bagi Penyelenggara Pos di Era Digital (Kasus di Batam, Semarang, Jakarta, dan Mataram). *Jurnal Penelitian Pos dan Informatika*, 8(1), 77-94.
- Alam, F. S. (2016). Pengguna Jasa Angkutan Umum Jenis Angkot Di Jakarta Dalam Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen. *SALAM: Jurnal Sosial Dan Budaya Syar-I*, 3(2), 197-216.
- Arsyad, N., & Sufina, M. (2020). Evaluasi tarif Angkutan Umum (ANGKOT) Kota Pariaman Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan. *Rang Teknik Journal*, 3(1), 83-88.
- Bawuna, N. H., Rottie, J., & Onibala, F. (2017). Hubungan antara tingkat stres dengan perilaku merokok pada mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Sam Ratulangi. *Jurnal Keperawatan*, 5(2).

- Buamona, M. S., Timboeleng, J., & Karongkong, H. H. (2017). Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Ternate. *Spasial*, 4(3), 82-95.
- Budiman, A., Bethary, R. T., & Siswanto, D. (2012). Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota di Kota Cilegon (Trayek: Merak: Cilegon). *Fondasi: Jurnal Teknik Sipil*, 1(1).
- Chyntia, F dan Fitriani, E. 2021. “Strategi Bertahan Hidup Pedagang di Kawasan Wisata Pacu Jalur Era Pandemi COVID-19”, *Culture and Society: Journal of Anthropological Research*, Juni, 2(4): 142-150.
- Damayanti, N. (2021). Strategi Bertahan Pengemudi Ojol di Masa Pandemi Covid-19 di Kota Makassar. *Emik*, 4(1), 70-83.
- Damayanti, A. (2023). *Analisis Faktor yang Berhubungan dengan Derajat Dry Eye Syndrome pada Pengemudi Ojek Online di Sekitar Kampus Undip Tembalang, Kota Semarang* (Doctoral dissertation, Universitas Diponegoro).
- Dayanti, F., & Harianto, S. (2022). Strategi Bertahan Hidup Pedagang Kaki Lima Rantau Pada Masa Pandemi Covid-19:(Studi Kasus Pedagang Kaki Lima Etnis Madura di Kota Surabaya). In *Prosiding Seminar Nasional Ilmu Ilmu Sosial (SNIIS)* (Vol. 1, pp. 164-173).
- Departemen Perhubungan. 2009. Mewujudkan Keselamatan Jalan Butuh Sinergitas dan Proses Berkesinambungan. www.dephub.go.id. Diakses tanggal 5 Juni 2024, pukul 20.13 WIB.
- Emzir, M., & Pd, M. (2012). Metodologi penelitian kualitatif analisis data. *Jakarta: Raja Grafindo*.
- Fauzi, F. A., & Mukhsin, D. (2023, August). Evaluasi Kinerja Angkutan Perkotaan K-02 Kota Bekasi. In *Bandung Conference Series: Urban & Regional Planning* (Vol. 3, No. 2).
- Fitrianingrum, E. (2014). Strategi bertahan hidup janda lansia. *Paradigma*, 2(3), 212-221.
- Gianawati, N. D. (2013). Strategi Bertahan Hidup Buruh Tani Perempuan. Pandiva Buku.

- Habibi, M. W., Hendrawijaya, A. T., & Indrianti, D. T. (2017). Pengaruh kondisi sosial ekonomi supir angkutan kota dalam meningkatkan prestasi belajar anak di Terminal Arjasa Kecamatan Arjasa Kabupaten Jember tahun 2016. *Learning Community: Jurnal Pendidikan Luar Sekolah*, 1(1), 10-13.
- Haniifaa, H., Rahman, A., & Nurhadi, N. (2022). Strategi Bertahan Reseller Beteng Trade Center Surakarta di Masa Pandemi COVID-19. *ijd-demos*, 4(4).
- Harlindong, D., Sutrisno, A., & Monintja, N. C. (2024). Analisis swot dalam pengembangan bisnis jasa bengkel motor. *Jurnal Tekno Mesin*, 10(1), 96-104.
- Hidayati, I. Y., & Febriharjati, S. (2016). Pengembangan Transportasi Berkelanjutan di Kota Semarang. *Tugas Akhir Fakultas Teknik Universitas Diponegoro*.
- Irmayani, I., Parinduri, A. I., Bangun, S. M., & Lismawati, L. (2021). Faktor–Faktor Yang Berhubungan Dengan Keluhan Carpal Tunnel Syndrome (Cts) Pada Supir Angkot Di Lubuk Pakam. *Jurnal Keperawatan Dan Fisioterapi (JKF)*, 4(1), 95-99.
- Irwan, I. (2015). Strategi bertahan hidup perempuan penjual buah-buahan (Studi Perempuan di Pasar Raya Padang Kecamatan Padang Barat Kota Padang Propinsi Sumatera Barat). *Humanus*, 14 (2), 183–195.
- Kalsum, U., & Jinca, M. Y. (2017). Strategi pengembangan transportasi massal di wilayah suburban Makassar. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 15(1), 33-38.
- Khotimah, K., & Purwanto, E. (2023). Digitalisasi Sistem Informasi Pelayanan Angkutan Perkotaan Transpatriot di Kota Bekasi. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 3(4), 3066-3080.
- Laura Hardilawati, W. (2020). Strategi bertahan UMKM di tengah pandemi Covid-19. *jurnal akuntansi dan ekonomika*, 10(1), 89-98.
- Maskur, M., & Rizki, M. (2023). Efektivitas Retribusi Terminal Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Tolitoli. *Paraduta: Jurnal Ekonomi dan Ilmu-Ilmu Sosial*, 1(3), 116-124.

- Mudzakkir, M. A. (2017). Resistensi Sopir Angkot Terhadap Pengoprasian Bus Trans Sidoarjo Study Pada Sopir Mikrolet Lyn/Joyoboyo-Sidoarjo-Porong (Jsp). *Paradigma*, 5(1).
- Moser, C. O. N. (1998). The Asset Vulnerability Framework: Reassessing Urban Poverty Reduction Strategies. *World Development*, 26 (1), 1-19.
- MULIA, S. R. U. (2014). Kehidupan Sosial Ekonomi Tukang Becak Motordi Pangkalan Kerinci Kabupaten Pelalawan. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 1(1).
- Munawar, A. (2006). Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan Berkelanjutan. *Unisia*, (59), 53-59.
- Munif, A. (2020). Pentingnya Seorang Laki-laki dalam Mencari Nafkah untuk Ekonomi Keluarga Menurut Islam. *AL-SYIRKAH*, 1(1), 59-66.
- Nasir, A. (2013). *Pemetaan Jalur Angkutan Kota Semarang Menggunakan KML* (Doctoral dissertation, Program Studi Teknik Informatika FTI-UKSW).
- Nugraha, H. S. (2015). Strategi Bertahan Hidup Petani di Kelurahan Made Surabaya. *Komunitas*, 4(3), 1-10.
- Nugraha, D., & Gustian, D. (2023). Analisis Sentimen Penggunaan Aplikasi Transportasi Online pada Ulasan Google Play Store Menggunakan Algoritma Svm (Support Vector Machine). In *Prosiding Seminar Nasional Sistem Informasi dan Manajemen Informatika Universitas Nusa Putra* (Vol. 3, pp. 99-106).
- Nuha, A. N., Astuti, R. S., & Kristanto, Y. (2021). Public Value Pengguna Moda Transportasi Bus Rapid Transit (Brt) Kota Semarang. *Journal of Public Policy and Management Review*, 10(3), 208-223.
- Nurfitriani, N., Rahman, B., & Febriani, L. (2021). Mekanisme Survival Buruh Tani Lanjut Usia (Lansia) Desa Mancung Bangka Barat. *Jurnal sosial dan sains*, 1(2), 75-81.

- Nurrianto, F., Iswanto, K. A., Yulipriyono, E. E., & Adi, R. Y. (2013). Perancangan Jalan Layang Akses Terminal a Mangkang Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 2(2), 219-227.
- Nuryati, S., & Yulius, E. (2023). Evaluasi Kelayakan Angkutan Kota (Koasi) Terhadap Biaya Operasional Selama Pandemi Di Kota Bekasi. *Jurnal Rekayasa Infrastruktur Hexagon*, 8(1), 44-52.
- Nuroniyah, W., Bustomi, I., & Nurfadilah, A. (2019). Kewajiban Nafkah Dalam Keluarga Perspektif Husein Muhammad. *Mahkamah: Jurnal Kajian Hukum Islam*, 4(1), 107-120.
- Pakaya, R., Badu, F. D., & Maliki, L. I. (2020). Hubungan aktivitas fisik dan pola konsumsi terhadap insiden obesitas sentral. *Jurnal Olahraga dan Kesehatan Indonesia (JOKI)*, 1(1), 68-74.
- Perda No.8 Tahun 2008, tentang RPJMD Kota Semarang Tahun 2010 – 2015
- Pongtiku, Arry. Dkk. 2016. *Metode Penelitian Kualitatif Saja*. Nulisbuku.com.
- PRAYOGO, D. V. (2018). *Perancangan Media Informasi Visual*
- Prasetyo, R. H., Asbari, M., & Putri, S. A. (2024). Mendidik Generasi Z: Tantangan dan Strategi di Era Digital. *Journal of Information Systems and Management (JISMA)*, 3(1), 10-13.
- Primasworo, R. A., Oktaviastuti, B., & Madun, R. W. (2022). Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang (Trayek Arjosari–Tidar/AT). *Fondasi: Jurnal Teknik Sipil*, 11(1), 98-107.
- Purwasih, J. H. G., Wijaya, M., & Kartono, D. T. (2019). Strategi Bertahan Hidup Perajin Gerabah Tradisional. *Jurnal Antropologi: Isu-Isu Sosial Budaya*, 21(2), 159-167.
- Putra, K. P., Amarini, I., & Kartini, I. A. (2020). Optimalisasi Pengawasan Perizinan dan Perpanjangan Trayek Angkutan Kota (Studi di Kabupaten Banjarnegara). *Kosmik Hukum*, 19(2), 133-140.
- Scott, James C. 2019. *Moral Ekonomi Petani : Pergolakan dan Subsistensi di Asia Tenggara*. Pustaka LP3ES.

- Scott, James C. 1985. *Weapon of the Weak : Everyday Forms of Peasant Resistance* .
Yale: University Press.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharto, Edi. 2009. *Kemiskinan dan Perlindungan Sosial di Indonesia*. Bandung:
Alfabeta.
- Rahmadiansyah, D., & Arief, S. N. (2019). Pengembangan Sistem Angkutan Kota
(Angkot) Pintar (Smart Public Transportation) Dalam Mewujudkan Kota Pintar
(Smart City). *Jurnal SAINTIKOM (Jurnal Sains Manajemen Informatika dan
Komputer)*, 18(2), 192-201.
- Ramadhayanti, A. (2023). Pagaruh Daya Guna Masyarakat dan Ketrampilan Supir
Organda Terhadap Kebijakan Win Win Collaboration Antara Angkutan Umum
Dan Transjakarta Program Ok Otrip. *Kajian*, 24(4), 253-260.
- Rahayu, L. (2021). Mode Shifting Probability of Working People to Angkot: Is there
Any Hope for Angkot to Survive in Bandung City?. *Journal of Regional and
City Planning*, 32(3), 196-215.
- Riawan, W. A. (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada
Sistem Transportasi Perkotaan [The Service Analysis of Medium Capacity Bus
Rapid Transit on the Urban Transportation System]. *Warta Penelitian
Perhubungan*, 30(2), 119-132.
- Rizkiana, A., Madanijah, S., & Effendi, Y. H. (2010). Pengetahuan Gizi dan Kesehatan,
Perilaku Hidup Sehat, serta Karakteristik Lingkungan Fisik Rumah
Hubungannya dengan Keluhan Kesehatan Sopir Angkot. *Jurnal Gizi dan
Pangan*, 5(1), 49-60.
- Sanditya, B. W. (2020). Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Di Kota
Madiun. *Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Di Kota Madiun*.
- Sanjaya, K. H., & Kurnia, M. R. (2007, July). Identifikasi Aspek Ergonomi dalam
Angkutan Umum Dalam Kota (Angkot). In *Seminar Nasional Ergonomi* (Vol.
2007, p. 26).

- Sansom, C. D., Wakefield, J., & Yule, R. (1970). Cervical cytology in the Manchester region: changing patterns of response. *The Medical Officer*, 123(26), 357-359.
- Salsabila, M., & Irham, M. (2022). Analisis Pendapatan Supir Angkutan Umum Sebelum dan Dimasa Pandemi Covid-19 Ditinjau dari Perspektif Ekonomi Islam (Studi Kasus Supir Angkutan Umum Di Kecamatan Panyabungan Kabupaten Mandailing Natal). *EKSYA: Jurnal Ekonomi Syariah*, 3(2), 192-205.
- Saputra, A. E., & Hartono, B. (2021). Hubungan antara Usia, Berat Badan dan Beban Kerja terhadap Kejadian Kelelahan Kerja pada Sopir Angkutan Kota (Angkot) di Kota Depok Tahun 2020. *Jurnal Kesehatan Kartika*, 16(1), 22-27.
- Saragih, R., & Elisabeth, D. M. (2020). Kewirausahaan Sosial Dibalik Pandemi Covid-19: Penelusuran Profil dan Strategi Bertahan. *Jurnal Manajemen*, 1(1), 47-56.
- Sari, S. P. (2020). Strategi meningkatkan penjualan di era digital. *Scientific Journal Of Reflection: Economic, Accounting, Management and Business*, 3(3), 291-300.
- Satria, A. Y., Kismartini, K., & Lituhayu, D. (2015). Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Bus Rapid Transit Trans Semarang Koridor I Jurusan Mangkang-Penggaron. *Journal of Public Policy and Management Review*, 4(4), 160-169.
- Sekarini, R. A. W., Hendryanny, E., Surialaga, S., Guntara, A., & Garna, H. (2019). Pengaruh lama kerja terhadap fungsi paru pada supir angkot jurusan Cimahi di Terminal Leuwi Panjang Bandung. *Jurnal Integrasi Kesehatan & Sains*, 1(1), 21-24.
- Sidabalok, J., & Samosir, K. (2023). Pemenuhan Hak Konsumen Pengguna Jasa Angkutan Kota Atas Kenyamanan, Keamanan dan Keselamatan Pasca Pelonggaran Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (Ppkm) Masa Pandemi Covid-19 Di Kota Medan. *Fiat Iustitia: Jurnal Hukum*, 30-43.
- Sudiyono, S. (2015). Strategi Bertahan Hidup Nelayan P. Rimau Balak di Kabupaten Lampung Selatan. *Jurnal Bina Praja: Journal of Home Affairs Governance*, 7(3), 211-226.

- Sugianto, S., & Kurniawan, M. A. (2020). Tingkat Ketertarikan Masyarakat terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 1(2), 51-58.
- Sukardi, D., Firdaus, S., & Fatmawati, I. S. (2018). Analisis Hukum Islam Terhadap Persaingan Usaha Home Industry Tape Ketan Cibeureum. *Al-Mustashfa: Jurnal Penelitian Hukum Ekonomi Syariah*, 3(2), 187-199
- Susanto, Budi. (2022, Februari 27). *Jumlah Angkot di Kota Semarang Berkurang Lebih dari 1000 Unit, Ini Harapan Organda*. Diakses pada 30 Mei 2023 dari <https://jateng.tribunnews.com/2022/02/27/jumlah-angkot-di-kota-semarang-berkurang-lebih-dari-1000-unit-harapan-organda>
- Susilawati, N. (2012). Sosiologi Pedesaan. Repository.unp.ac.id
- Syahfila, A. (2019). Resistensi Sopir Truk Guna Menghadapi Tekanan Pihak Lain Dalam Pekerjaannya (Studi Kasus Pada Sopir Truk Ekspedisi Di Kabupaten Banyuwangi) (Doctoral dissertation, Universitas Airlangga).
- Syarifuddin, Amir, Pelaksanaan Hukum Kewarisan Islam dalam Lingkungan Adat Minang kabau, Jakarta: Gunung Agung, 1984.
- Turnip, E. Y., & Siahaan, C. (2021). Etika berkomunikasi dalam era media digital. *Jurnal Ekonomi, Sosial & Humaniora*, 3(04), 38-45.
- Umanailo, M. C. B. (2019). Strategi bertahan hidup petani padi gogo di Pulau Buru. *Jurnal Ekonomi Pertanian dan Agribisnis*, 3(1), 50-58.
- Usman, M. Y. (2023). Mitra Sanding Pelayanan Publik Bidang Transportasi Online (Studi Kasus Kebijakan Publik dalam Konteks Transportasi). *SEIKO: Journal of Management & Business*, 6(2).
- Vuhic, R. Vucan, 1981, Urban Public Transportation System and Technology, Prentice Hall, New Jersey. Dalam B. Tania Edna: Rancang Bangun Teknik Sipil, Universitas Janabadra, 2022.
- Wibisono, G. (2019). Strategi Bertahan Pengelola Taman Baca Masyarakat (Tbm) Kolong Dalam Mengembangkan Taman Baca Di Ciputat. *Tangerang Selatan*

[Bachelor's thesis] Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial Politik, UIN Syarif Hidayatuallah.

Wicaksono, Y. I., Riyanto, B., & Kusumastuti, D. R. (2006). Analisis Kemampuan Membayar Tarif Angkutan Kota (Studi Kasus Pengguna Jasa Angkutan Kota pada Empat Kecamatan di Kota Semarang). *Media Komunikasi dan Pengembangan Teknik Sipil*, 15(1).

Yuliono, A., & Nurhidayanti, N. (2022). Strategi Bertahan Hidup Buruh Migran yang Terdampak Kebijakan Lockdown di Kecamatan Teluk Keramat Kabupaten Sambas. *Media Komunikasi Geografi*, 23(2), 236-251.

Yusuf, Muchamad Dafi & Arief, Teuku Muhammad Valdy. (2022, Maret 01). *Pernah Jaya pada Masanya, Kini Angkot Mulai Hilang dari Jalanan Semarang*. Diakses pada 30 Mei 2023 dari <https://regional.kompas.com/read/2022/03/01/063932878/pernah-jaya-pada-masanya-kini-angkot-mulai-hilang-dari-jalanan-semarang?page=all>

LAMPIRAN



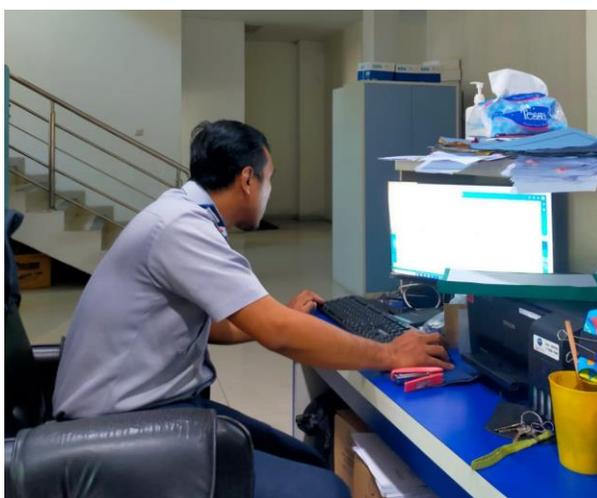
Lampiran 1. Wawancara dengan Bapak Darto



Lampiran 2. Wawancara dengan Bapak Penggik



Lampiran 3. Wawancara dengan Bapak Rusli dan Bapak Slamet Hartanto



Lampiran 4. Observasi data Dengan Bapak Anton Dishub Kota Semarang



Lampiran 5. Iklan lainnya di Angkot



Lampiran 6. Observasi ke Organda

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Data Pribadi

Nama : Arif Luqman Ma'ruf
Tempat/Tanggal Lahir : Bekasi, 22 Januari 2002
Jenis Kelamin : Laki-laki
Alamat : Perum. Regensi 2 Blok CC5
No.18 RT. 002/RW. 018,
Kecamatan Cibitung,
Kabupaten Bekasi, Jawa
Barat



No. Whatsapp : 081381965808

Email : luqman.arif555@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan

1. TK. Al-Hikmah : 2007 – 2008
2. SDN Wanasari 10 : 2008 - 2014
3. SMPN 2 Cibitung : 2014 – 2017
4. SMAN 1 Cibitung : 2017 - 2020

C. Pengalaman Organisasi

1. Anggota Media dan Informasi HMJ Sosiologi 2021
2. Kepala Departemen Jaringan dan Komunikasi HMJ Sosiologi 2022
3. Anggota Kementerian Komunikasi dan Informasi DEMA Fisip 2023