

**STRATEGI BERTAHAN HIDUP SOPIR ANGKUTAN UMUM
(DAIHATSU) DI TENGAH KERAGAMAN MODA ANGKUTAN
PERKOTAAN DI TERMINAL PENGGARON**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan

Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata S.1

Jurusan Sosiologi



Disusun Oleh:

SA`IDATUN NAFAIAH

NIM. 2006026112

PROGRAM STUDI SOSIOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG

2024

NOTA PEMBIMBING

NOTA PEMBIMBING

Hal : Persetujuan Naskah Proposal Skripsi

Kepada:

Yth. Dekan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

UIN Walisongo Semarang

Di Semarang

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Setelah membaca, mengadakan koreksi dan perbaikan sebagaimana mestinya, maka kami menyatakan bahwa proposal skripsi saudara/i:

Nama : Sa'idatun Nafiah

NIM : 2006026112

Jurusan : Sosiologi

Judul Skripsi : Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Umum (*Daihatsu*) Di Tengah Keragaman Moda Angkutan Perkotaan di Terminal Penggaron

Dengan ini telah saya setuju dan mohon agar segera diujikan pada seminar proposal. Demikian atas perhatiannya, diucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 14 Juni 2024

Pembimbing



Dr. Hj. Misbah Zulfah Elizabeth, M. Hum.

NIP. 196201071999032001

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

STRATEGI BERTAHAN HIDUP SOPIR ANGKUTAN UMUM (DAIHATSU)
DITENGAH KERAGAMAN MODA ANGKUTAN PERKOTAAN DI TERMINAL
PENGGARON

Disusun oleh:

Sa'idatun Nafiah

2006026112

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi ini pada tanggal 24 Juni 2024 dan dinyatakan lulus.

Susunan Dewan Penguji



Prof. Dr. Hc. Afifah Zalfa Elizabeth, M.Hum
NIP: 196201071999032001

Sekretaris Sidang

Dr. Moh. Khasan, M.Ag
NIP: 197412122003121004

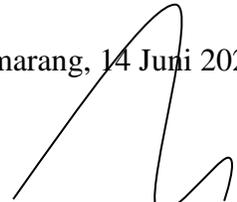
Penguji Utama

Kaisar Atmaja, M.A
NIP: 198207132023211011

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Umum (Daihatsu) Di Tengah Keragaman Moda Transportasi Perkotaan di Terminal Penggaron” demikian sepenuhnya merupakan hasil karya saya sendiri. Tidak ada tindakan plagiasi didalamnya dari kutipan orang lain yang tidak sesuai. Oleh karena itu, hasil data dan sumber yang saya gunakan hasil dari informasi yang telah terbit dan publikasi dijelaskan ada di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, 14 Juni 2024



Sa'idatun Nafiah

NIM. 2006026112

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puji bagi Allah SWT atas rahmat dan hidayat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Umum (Daihatsu) Di Tengah Keragaman Moda Angkutan Perkotaan di Terminal Penggaron” ini tepat dengan waktunya. Skripsi ini ditulis untuk memenuhi syarat mencapai gelar Sarjana pada Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosiologi dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.

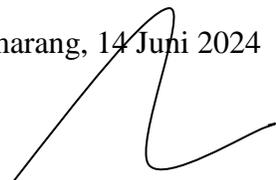
Dalam menyelesaikan studi dan penulisan skripsi ini, penulis memperoleh banyak pengajaran, pengetahuan, bimbingan dan arahan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dengan ketulusan hati yang besar kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Nizar, M.Ag selaku Rektor UIN Walisongo Semarang.
2. Bapak Prof. Dr. Imam Yahya, M.Ag selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosiologi dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang.
3. Ibu Dr. Hj. Misbah Zulfa Elizabeth, M. Hum., selaku pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu ditengah kesibukan beliau, memberi saran, meluangkan pikiran dan memberi arahan peneliti selama proses penulisan skripsi ini.
4. Ibu Naili Ni`matul Illiyun, M.A selaku Ketua Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosiologi dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang yang telah mendampingi peneliti selama proses menempuh pendidikan di UIN Walisongo Semarang.
5. Ibu Siti Azizah, M.Si selaku Wali Dosen peneliti yang telah membimbing dan mendampingi serta memberikan sebuah arahan terhadap peneliti selama proses menempuh pendidikan di UIN Walisongo Semarang.
6. Seluruh Dosen dan Staff Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang yang telah mendidik dan membantu peneliti selama proses menempuh pendidikan di UIN Walisongo Semarang.
7. Bapak Pur, Bapak Dodok, Bapak Slamet, Bapak War dan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron serta pengurus Terminal Penggaron yang telah bersedia menjadi informan dan membantu peneliti dalam mengumpulkan sumber data penulisan skripsi ini.

8. Kedua orang tua peneliti, Bapak Muhamad Saidun dan Ibu Asroah yang selalu memberi doa dan dukungan serta perjuangan mereka berdua selama ini. Terimakasih atas segala kasih sayang yang telah diberikan dalam membesarkan dan membimbing peneliti hingga meraih mimpi. Semoga Allah SWT mengganti perjuangan yang telah dilakukan oleh kedua orang tua peneliti.
9. Sahabat panneliti, Nadhifa Rahmatunnisa, Vivia Qurrotu Aini, Woro Hayyu Kusumaningrum, Fitria Yanari Nur Choirunnisa, Nur Milati, Eka Aprilliani, dan Yusria Ikhsanika Jannah yang telah menemani dan menjadi wadah untuk melepas keresahan penulis selama proses penelitian dalam skripsi ini.
10. Teman spesial peneliti yang telah mendampingi dan berkontribusi dalam proses penulisan skripsi ini.
11. Seluruh teman-teman Sosiologi C angkatan 2020 yang telah menjadi bagian dari perjalanan dalam menempuh pendidikan bersama dengan peneliti.
12. Kucing peliharaan bernama Gembul dan Kurcil yang telah menghibur selama proses penulisan skripsi ini.
13. Seluruh pihak yang bersangkutan secara langsung maupun tidak langsung yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini. Peneliti ucapkan terima kasih.

Demikian ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya dari ketulusan hati kepada seluruh pihak yang telah membantu peneliti untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini. Semoga segala kebaikan yang telah diberikan kepada peneliti menjadi sebuah keberkahan oleh Allah SWT. Selain itu, peneliti menyadari bahwa penlisan dan penelitian ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh sebab itu, peneliti mohon kritik dan saran dari pembaca untuk perbaikan skripsi ini.

Semarang, 14 Juni 2024



Sa'idatun Nafiah

2006026112

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk orang tercinta yaitu:

Kedua orang tua saya Bapak Muhamad Saidun dan Ibu Asroah yang telah mendidik dan membimbing saya dengan penuh kesabaran dan kasih sayang yang begitu besar selama ini. Semoga Allah SWT memberikan kesehatan, keberkahan dan panjang umur sehingga dapat menemani saya sampai nanti.

Serta Almamater Progam Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang.

MOTTO

“Hidup Dalam Ketenangan Dan Terbebas Dari Emosi Negatif Dengan Menerapkan STAR
(Stop-Think-Asses-Respond)”

-Henry Manampiring-

ABSTRAK

Strategi bertahan hidup merupakan rangkaian tindakan yang dilakukan oleh kelompok atau individu terhadap suatu kondisi yang tidak memungkinkan agar tetap mendapatkan kesejahteraan dalam kehidupan. Menurut James C. Scott, strategi bertahan hidup dibagi menjadi tiga yaitu strategi pasif atau menarik sabuk dengan kencang, strategi aktif atau pola nafkah ganda dan memanfaatkan jaringan sosial. Dalam hal ini, terkait fenomena yang terjadi pada sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengalami peristiwa yang membuat para sopir kuwalahan dimulai dari adanya Covid-19, modernisasi transportasi perkotaan dan munculnya transportasi online. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan bagaimana cara sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron melakukan penerapan strategi pertahanan dalam kehidupan mereka masing-masing di tengah kergaman moda transportasi perkotaan di Terminal Penggaron.

Metode yang digunakan dalam penelitian yang ini yaitu menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Peneliti melakukan wawancara secara semi terstruktur dengan sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dan pengurus dari Terminal Penggaron. Selain itu, teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini melalui reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi yang terjadi pada sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dimulai dari munculnya pandemi Covid-19 yang membuat minat penumpang menurun karena waspada akan tertular wabah Covid-19, memiliki keterikatan pasca Covid-19 terjadi modernisasi terhadap transportasi perkotaan dan munculnya transportasi online menjadikan sebuah persaingan terhadap sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Upaya yang dilakukan oleh sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terhadap kondisi yang tidak stabil seperti menghemat, menerapkan pola nafkah ganda terhadap beberapa anggota keluarga dan memanfaatkan jaringan sosial di lingkup sekitar. Adapun dampak dari upaya yang mereka atau sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron lakukan seperti dalam konteks ekonomi dan dalam konteks sosial.

Kata Kunci: Strategi Bertahan Hidup, Sopir Angkot, Transportasi Perkotaan, Transportasi Online, Bus Rapid Transit

ABSTRACT

Survival strategies are a series of actions taken by groups or individuals against an impossible condition in order to continue to get prosperity in life. According to James C. Scott, survival strategies are divided into three, namely passive strategies or pulling the belt tight, active strategies or dual income patterns and utilizing social networks. In this case, related to the phenomenon that occurred to public transport drivers (Daihatsu) at Penggaron Terminal experienced events that overwhelmed the drivers starting from the existence of Covid-19, the modernization of urban transportation and the emergence of online transportation. Therefore, this study aims to describe how public transport drivers (Daihatsu) at Penggaron Terminal apply defense strategies in their respective lives amid the diversity of urban transportation modes at Penggaron Terminal.

The method used in this research is to use a qualitative method with a descriptive approach. The data sources used in this research are primary data and secondary data. Data collection techniques used in this study were observation, interview and documentation. Researchers conducted semi-structured interviews with public transportation drivers (Daihatsu) at Penggaron Terminal and administrators from Penggaron Terminal. In addition, the data analysis technique used in this research is through data reduction, data presentation and conclusion drawing.

The results of this study indicate that the conditions that occur to public transport drivers (Daihatsu) at Penggaron Terminal start from the emergence of the Covid-19 pandemic which makes passenger interest decline because they are wary of contracting the Covid-19 outbreak, having post-Covid-19 attachments, modernization of urban transportation and the emergence of online transportation make a competition for public transport drivers (Caihatsu) at Penggaron Terminal. Efforts made by public transportation drivers (Daihatsu) at Penggaron Terminal against unstable conditions such as saving, applying dual income patterns to several family members and utilizing social networks in the surrounding area. The impact of their efforts or public transportation drivers (Daihatsu) at Penggaron Terminal is in the economic context and in the social context.

Keywords: Survival Strategy, Angkot Driver, Urban Transportation, Online Transportation, Bus Rapid Transit

DAFTAR ISI

NOTA PEMBIMBING	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
PERSEMBAHAN	vi
MOTTO	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
1. Manfaat Teoritis.....	6
2. Manfaat Praktis	6
E. Tinjauan Pustaka.....	6
1. Strategi Bertahan Hidup.....	6
2. Angkutan Umum.....	7
3. Moda Angkutan	8
F. Kerangka Teori	9
1. Penjelasan Konsep	9
a. Strategi Bertahan Hidup.....	9
b. Angkutan Umum.....	10

c. Moda Angkutan	11
2. Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott	12
a. Konsep Strategi Bertahan Hidup James C. Scott.....	12
b. Asumsi Dasar Strategi Bertahan Hidup James C. Scott	14
G. Metode Penelitian	14
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian	15
2. Sumber dan Jenis Data.....	15
a. Data Primer	16
b. Data Sekunder	16
3. Teknik Pengumpulan Data.....	16
a. Observasi.....	16
b. Wawancara.....	17
c. Dokumentasi	17
4. Teknik Analisis Data.....	17
a. Reduksi Data	18
b. Penyajian Data	18
c. Penarikan Kesimpulan	18
H. Sistematika Penulisan	19
BAB II STRATEGI BERTAHAN HIDUP, ANGKUTAN UMUM, MODA TRANSPORTASI, KONSEP STRATEGI BERTAHAN HIDUP DALAM ISLAM DAN TEORI STRATEGI BERTAHAN HIDUP JAMES C. SCOTT	21
A. Konsep Strategi Bertahan Hidup, Angkutan Umum dan Moda Transportasi	21
1. Strategi Bertahan Hidup.....	21
2. Angkutan Umum.....	22
3. Moda Transportasi	23
4. Konsep Strategi Bertahan Hidup Dalam Islam.....	25
B. Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott	28
1. Konsep Strategi Bertahan Hidup James C. Scott.....	28

2. Asumsi Dasar Strategi Bertahan Hidup James C. Scott	30
a. Mengikat Sabuk Dengan Kencang.....	31
b. Strategi Aktif.....	31
c. Jaringan Sosial	31
BAB III ANGKUTAN UMUM (DAIHATSU) DI TERMINAL PENGGARON.....	33
A. Gambaran Umum Kota Semarang	33
1. Sejarah Kota Semarang.....	33
2. Kondisi Geografis	34
3. Kondisi Topografis	35
4. Kondisi Demografis	36
a. Jumlah Penduduk.....	36
b. Agama	37
c. Pendidikan.....	38
d. Pekerjaan	39
B. Gambaran Umum Terminal Penggaron	42
1. Sejarah Terminal Penggaron.....	42
2. Profil Informan Sopir Angkutan Umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron	46
BAB IV PERMASALAHAN YANG DIHADAPI OLEH SOPIR ANGKUTAN UMUM (DAIHATSU) DI TERMINAL PENGGARON DAN UPAYA PENANGANAN PERMASALAHN YANG DIHADAPI	48
A. Permasalahan Yang Dihadapi	48
1. Menurunnya Minat Penumpang.....	48
2. Modernisasi Transportasi Perkotaan.....	54
3. Adanya Moda Transportasi Online.....	61
B. Cara Mengatasi Permasalahan Yang Dihadapi.....	65
1. Menghemat Pengeluaran Ekonomi.....	65
2. Pola Nafkah Ganda Terhadap Anggota Keluarga.....	68
3. Memanfaatkan Jaringan Sosial	72

BAB V DAMPAK DARI UPAYA YANG DILAKUKAN TERHADAP SOPIR ANGKUTAN UMUM (DAIHATSU) DI TERMINAL PENGGARON	79
A. Dampak Ekonomi	79
1. Kesejahteraan Hidup Secara Finansial.....	79
2. Perekonomian Terbantu	84
B. Dampak Sosial	89
1. Mempererat Hubungan Antar Sosial	89
2. Memelihara Kebudayaan	93
BAB VI PENUTUPAN	98
A. Kesimpulan	98
B. Saran	100
DAFTAR PUSTAKA.....	101
LAMPIRAN.....	106
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	109

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Penduduk Kota Semarang 2020-2022	35
Tabel 1.2 Jumlah Pemeluk Agama di Kota Semarang 2020-2022	36
Tabel 1.3 Jumlah Data Pendidikan di Kota Semarang	37
Tabel 1.4 Jumlah Data Pekerjaan dan Tenaga Kerja di Kota Semarang.....	38
Tabel 1.5 Jumlah Penduduk Bekerja Menurut Lapangan Kerja di Kota Semarang	39
Tabel 1.6 Jumlah Angkatan Kerja Menurut Jenis Kelamin	40
Tabel 1.7 Data Informan Sopir Angkutan Umum (<i>Daihatsu</i>) di Terminal Penggaron.....	45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Umum Kota Semarang	33
Gambar 1.2 Terminal Penggaron Kawasan Luar	43
Gambar 1.3 Terminal Penggaron Kawasan Dalam	43
Gambar 1.4 Layout Terminal Penggaron	44
Gambar 1.5 Angkot Daihatsu di Terminal Penggaron	46
Gambar 1.6 Wawancara Sopir Angkutan Umum Daihatsu di Terminal Penggaron.....	79
Gambar 1.7 Wawancara Sopir Angkutan Umum Daihatsu di Terminal Penggaron.....	98

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Strategi bertahan hidup memiliki makna suatu aktivitas untuk menimbang situasi serta kondisi fisik dalam menghadapi ketakutan atau kepanikan terhadap suatu kegagalan di kehidupan dengan bertindak sesuai keterampilan yang dimiliki. Strategi bertahan hidup merupakan tema yang dikemukakan oleh James yaitu bertahan hidup kaum petani yang memiliki norma terhadap kondisi minimum, norma tersebut dianggap sebagai norma subsistensi berarti segala perbuatan yang mendasari kaum petani dalam hubungan antar masyarakat di lingkungannya (Anugrahini, 2023). Terkait dengan pertahanan petani dalam konteks berbagai hambatan yang dialami, perubahan iklim hingga kondisi yang dialami oleh patra petani menyebabkan produktivitas komoditas pertanian akan sangat menurun (Devi Anah Iskandar, 2023). Keberadaan moda transportasi *online* merupakan kondisi yang menantang bagi angkutan umum di perkotaan yang masih menggunakan prinsip-prinsip *non-online* (Taufiqurahman, 2022). Analogi antara petani dan sopir angkot itu terletak pada bagaimana kesulitan yang dihadapi untuk menangani kondisi yang berubah. Dengan demikian strategi bertahan hidup merupakan suatu pemahaman tentang kondisi yang dihadapi dan juga merupakan pemahaman apa yang harus dilakukan dalam menghadapinya.

Fenomena sosial strategi bertahan hidup sering terjadi terhadap kaum petani dalam keberlangsungan hidup yang dialami. Strategi bertahan hidup merupakan suatu hal cara menghadapi guncangan ekonomi dalam kehidupan sehari-hari di sebuah keluarga (Gianawati, 2013). Kaum petani merupakan golongan kecil yang tidak memungkinkan untuk melakukan pekerjaan sampingan. Akan tetapi kaum petani melakukan pekerjaan sampingan sebagai pembantu dalam pemasukan ekonomi ketika sedang mengalami kegagalan terhadap hasil panen mereka, guna untuk bertahan hidup. Terkait petani dalam konteks bertahan hidup terhadap hambatan yang dialami, berbagai hambatan juga dialami oleh salah satu sopir angkutan umum (Daihatsu) yang berada di Terminal Peggaron.

Seperti halnya fenomena yang sedang terjadi terhadap sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron di tengah keragaman moda angkutan perkotaan.

Fenomena sosial tentang strategi bertahan hidup seorang petani telah banyak dikaji dalam ranah akademik oleh peneliti ataupun para ahli. Salah satu dari penelitian yang telah dikaji sebelumnya yaitu Bengkel (2022) mengkaji tentang strategi yang diterapkan pengemudi ojek *online* pada masa pandemi untuk bertahan hidup di Kota Medan. Dalam penelitiannya menunjukkan bahwa strategi dalam bertahan hidup para pengemudi ojek *online* tidak hanya mengandalkan pekerjaan tetapnya itu, beberapa dari pengemudi tersebut memilih untuk memiliki dua pekerjaan sekaligus sebagai penghasilan tambahan. Strategi yang digunakan berupa strategi aktif dan strategi pasif, dimana strategi aktif tidak hanya mengandalkan penghasilan dari kerja kerasnya menjadi pengemudi ojek *online*, tetapi menjalankan pekerjaan sampingan juga. Sementara strategi pasif ini salah satu cara yang sedikit ampuh diterapkan dengan mengurangi pengeluaran tiap harinya dan memilih untuk lebih banyak menggunakan bahan alami sebagai gantinya (Bengkel, 2022).

Fenomena sosial yang terjadi di Terminal Penggaron ini merupakan salah satu fenomena yang menarik. Pasalnya, ada perbedaan dengan penelitian yang telah dikaji sebelumnya yang dimana para pengemudi ojek *online* melakukan cara untuk bertahan hidup dimasa pandemi. Dalam penelitian yang akan dikaji, pasca pandemi sopir angkutan umum (Daihatsu) yang berada di Terminal Penggaron tetap menjalankan pekerjaan mereka bagaimanapun hambatannya. Masa pandemi merupakan perubahan kondisi pada setiap aktivitas yang awalnya sangat produktif menjadi minimalisir. Ketika masa pandemi Covid-19 membuat sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengalami penurunan dalam pendapatan penghasilan dan hanya pekerjaan tersebut yang merupakan penghasilan utama mereka sejak lama. Namun pasca pandemi Covid-19 justru yang menjadikan tantangan terhadap para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron melakukan strategi dalam kehidupan mereka sehari-harinya.

Terminal Penggaron terletak di Semarang bagian timur perbatasan antara Kota Semarang dengan Kabupaten Demak. Menurut data wawancara yang dilakukan oleh Pak Pur sebagai salah satu sopir angkutan umum (Daihatsu) jurusan Penggaron - Kr. Ayu,

adanya Terminal Penggaron karena pembagian wilayah. Awalnya wilayah terminal masuk ke wilayah Pedurungan sehingga adanya pembagian wilayah kemudian terbentuk Terminal Penggaron. Selain itu, Terminal Penggaron sudah lama menjadi tempat pangkalan para pengemudi tukang ojek konvensional hingga tempat transitnya orang-orang yang ingin pulang kampung menggunakan bus. Memiliki wilayah yang cukup luas, setiap angkutan umum memiliki tempat transitnya masing-masing. Hingga kini, wilayah transit tersebut dibagi lagi dengan transit bus TransSemarang atau biasa dikenal sebagai BRT Kota Semarang.

Angkutan umum (Daihatsu) sering disebut angkot *orange* oleh warga setempat, selain itu angkutan umum (Daihatsu) memiliki kemiripan dengan *pete-pete*. Angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mempunyai dua warna yang berbeda yaitu *orange* dan kuning, hal tersebut membedakan setiap arah tujuan bagi penumpang. Menurut data wawancara yang dilakukan dengan Pak Pur sebagai sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengalami perubahan bentuk terhadap alat transportasi tersebut dari tahun ke tahun. Angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada mulanya memiliki bentuk *espass* atau bisa disebut minibus kemudian mengalami perubahan menjadi sekarang ini yaitu Daihatsu. Alat transportasi tersebut berubah-ubah seiring berjalannya waktu untuk mencapai kenyamanan dari penumpang. Terkait kepemilikan dari angkutan umum (Daihatsu) tersebut tidak sepenuhnya milik pribadi tetapi ada yang menyewa atau ikut dengan orang lain. Selain itu, jam keberangkatan angkutan umum (Daihatsu) sudah tidak seperti sebelum adanya pandemi Covid-19 yang beroperasi hingga larut malam, melainkan jam pemberangkatan angkutan umum (Daihatsu) dimulai dari pukul 09.00 WIB secara bergilir.

Pandemi Covid-19 melanda negara Indonesia kurang lebih selama dua tahun lamanya, dengan sengaja produktifitas yang sebelumnya lancar dan meningkat menjadi sangat menurun untukantisipasi penularan wabah. Adanya pandemi Covid-19 membuat teknologi berkembang semakin pesat, para ilmuwan teknologi memanfaatkan kondisi masa pandemi Covid-19 menjadikan wadah bisnis seperti terciptanya *online shop* mencakup shopee, tokopedia, bukalapak dengan merancang gadget untuk dapat digunakan lebih bermanfaat tanpa harus keluar dari rumah. Tidak hanya itu, ojek *online*

mulai bermunculan seperti adanya *GoCar*, *Gojek*, *Maxime* dan lain sebagainya. Selain itu, alat transportasi perkotaan mulai berkembang dan memiliki akses keamanan terhadap penumpang dengan memberikan fasilitas dengan menjaga jarak sejauh satu meter demi keselamatan penumpang dan peraturan *social distancing*. Terkait alat transportasi yang masih menggunakan prinsip *non-online* seperti angkot *daihatsu* dan minibus lainnya tetap melakukan pekerjaan mereka karena pekerjaan tersebut adalah pekerjaan satu-satunya yang dimiliki. Hal ini yang menjadikan tantangan para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron untuk bertahan hidup di tengah keragaman moda angkutan perkotaan.

Setiap pekerjaan yang dilakukan tetap mengalami hambatan dalam bentuk apapun dengan adanya perubahan iklim dan kondisi tertentu. Wabah Covid-19 merupakan salah satu hambatan yang dialami oleh setiap pekerja yang ada dunia, karena tingkat produktivitas mereka menjadi menurun pesat hanya untuk menaati protokol kesehatan yang telah dilampirkan oleh pemerintah. Menurut data wawancara yang dilakukan oleh Pak Dodok sebagai sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, menjadi sopir angkutan umum *online* seperti gojek seharusnya menjadi salah satu solusi untuk bertahan keberlangsungan kehidupan mereka. Akan tetapi, menjadi sopir angkutan umum berbasis *online* membuat para sopir angkutan umum (Daihatsu) memiliki rasa ketakutan untuk menjalankannya karena ketakutan akan pengendara roda dua maupun roda empat lainnya. Selain itu, BRT menjadi hambatan yang paling berpengaruh terhadap sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron hingga saat ini. Pasalnya, BRT Kota Semarang semakin berkembang dengan memunculkan feeder yang dapat mencakup seluruh jalur yang berada di sudut Kota Semarang. Oleh karena itu, dari munculnya Covid-19 memiliki keterikatan terhadap tantangan terhadap para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron hingga pasca pandemi Covid-19.

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan oleh sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, fenomena yang sedang terjadi memiliki faktor begitu jelas yaitu berawal dari adanya pandemi Covid-19 yang mengharuskan produktivitas yang menjadikan minat penumpang menurun, kemudian memunculkan teknologi baru dari gadget terhadap transportasi *online* dan terjadi modernisasi terhadap angkutan

perkotaan yaitu BRT Kota Semarang yang membuat para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengalami hambatan dalam pekerjaannya. Pada saat itu, persaingan antar sopir angkutan umum (Daihatsu) di tengah keragaman moda angkutan umum perkotaan menjadi fenomena di Terminal Penggaron. Sehingga dampak yang dialami setiap sopir angkutan umum (Daihatsu) tidak begitu mudah untuk dilalui. Pemaparan fenomena yang telah dijelaskan di atas melatarbelakangi dan mendorong peneliti untuk mengadopsi dengan penelitian yang berjudul tentang “Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Umum (Daihatsu) Di Tengah Keragaman Moda Angkutan Perkotaan di Terminal Penggaron”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka peneliti akan mengkaji permasalahan yang terkait dalam penelitian dalam rumusan sebagai berikut:

1. Apa saja permasalahan yang dialami oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron?
2. Bagaimana cara mengatasi permasalahan yang dialami oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron?
3. Bagaimana dampak dari upaya yang dilalui terhadap pendapatan sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah diputuskan di atas, maka adapun tujuan yang dimiliki oleh peneliti dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui permasalahan yang dialami oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron.
2. Untuk mengetahui cara mengatasi permasalahan yang dialami oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron.

3. Untuk mengetahui dampak dari upaya yang dilalui terhadap pendapatan sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sebagai sumber data maupun informasi dan referensi maupun pengetahuan bagi peneliti lainnya yang ingin menarik judul terkait dengan strategi bertahan hidup yang diterapkan oleh sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dalam menghadapi keragaman moda angkutan perkotaan.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan agar dapat bermanfaat bagi peneliti lain ataupun lembaga manapun untuk dijadikan sebuah literasi yang berguna, terutama bagi mahasiswa agar dapat menerapkan konsep yang diperoleh selama masa studinya.

E. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka dapat dilakukan dengan menganalisis kajian dari penelitian terdahulu yang bersangkutan dengan penelitian yang diangkat. Dalam hal ini, peneliti akan membaginya dalam tiga pembahasan yaitu Strategi Bertahan Hidup, Sopir Angkutan Umum, Moda Angkutan.

1. Strategi Bertahan Hidup

Kajian tentang strategi bertahan hidup telah sering ditelaah oleh para ahli maupun peneliti sebelumnya. Di antaranya yaitu Muhammad Natsir Kholis (2022), Rahman (2023), Azwar Kadir (2023), Sarmita (2022), Susilawati (2022). Muhammad Natsir Kholis (2022) mengkaji tentang bagaimana cara para nelayan pasca Covid-19 dapat bertahan hidup dalam kasus jaring insang. Didalamnya menunjukkan bahwa terdapat 4 strategi yang digunakan seperti strategi SO (*strength opportunities*), adapun strategi ST (*strength-threat*), strategi WO (*weaknesses-opportunities*), dan strategi WT (*weaknesses-threat*). Akan tetapi, strategi yang digunakan adalah startegi *strength-*

threat dengan cara memaksimalkan kreatifitas yang dimiliki oleh kelompok nelayan untuk menghadapi dinamika kondisi. Sedangkan Rahman (2023) mengkaji tentang mengetahui strategi yang dimiliki oleh kurir di Samarinda untuk bertahan hidup mereka saat Covid-19. Didalamnya menjelaskan 3 strategi yang digunakan seperti mengurangi kebutuhan yang tidak terlalu dibutuhkan, bekerja sampingan dan menjalin antar jaringan sosial sesama antar manusia.

Azwar Kadir (2023) mengkaji tentang memahami strategi yang diterapkan oleh pemulung di Kota Makassar yang tinggal di penampungan sampah untuk bertahan hidup. Didalamnya menunjukkan kaum pemulung menerapkan strategi seperti jaringan sosial dan *reciprocal* untuk bertahan hidup. Sementara itu, Sarmita (2022) mengkaji tentang penerapan strategi oleh masyarakat Kuta Selatan di Bali ketika masa pandemi untuk bertahan hidup. Didalamnya menunjukkan masyarakat Bali menerapkan 3 strategi berdasarkan status masyarakatnya di masa pandemi Covid-19 yakni strategi aktif, pasif dan jaringan. Sedangkan Susilawati (2022) mengkaji tentang strategi yang dipakai oleh keluarga buruh tani sawit PHK untuk bertahan hidup dimasa pandemi. Keluarga tersebut menerapkan 6 strategi seperti mencoba beberapa pekerjaan hingga melakukan peminjaman uang kepada kerabatnya.

Berdasarkan hasil yang telah dianalisis oleh peneliti terhadap kelima tinjauan pustaka di atas menunjukkan bahwa adanya perbedaan dengan yang ingin diteliti, yakni peneliti akan melakukan riset tentang strategi bertahan hidup sopir angkutan umum (Daihatsu) terhadap keragaman jenis angkutan lain di perkotaan.

2. Angkutan Umum

Peneliti sebelumnya juga banyak yang pernah mengkaji mengenai angkutan umum. Di antaranya yaitu, Lake (2023), Nurhidayat (2023), Hotriani Malau (2023), Khaerul Umam (2023), dan Pipit Rusmadani (2022). Lake (2023) mengkaji tentang peningkatan pada pendapatan terhadap usaha jasa angkutan umum di Kraton. Dalam kajiannya menunjukkan terdapat 3 strategi seperti strategi ST (*strength-threat*), strategi WT (*weaknesses-threat*), dan strategi WO (*weaknesses-opportunities*) untuk meningkatkan pendapatan. Sedangkan Nurhidayat (2023) mengkaji tentang kinerja

angkutan umum yang berada di Kota Palu. Didalamnya menunjukkan kinerja faktor muatan sebagai petunjuk mengetahui jumlah armadanya cukup atau kurang dan angkutan umum di Kota Palu tidak memenuhi standar.

Hotriani Malau (2023) mengkaji tentang perbandingan dalam memilih jenis angkutan umum dengan kendaraan pribadi di Kota Sibolga. Didalamnya menunjukkan faktor ketertarikan terhadap angkutan umum daripada kendaraan pribadi karena tarifnya yang lebih murah, waktu tempuh gesit. Sementara itu, Khaerul Umam (2023) mengkaji tentang gabungan antara angkutan umum sejenis bus dengan mikrolet di Kota Makassar. Didalamnya menunjukkan faktor yang memenuhi kepuasan penumpang juga tak jauh dari kenyamanan, aksesibilitas, ketepatan waktu dan lain sebagainya. Sedangkan Pipit Rusmadani (2022) mengkaji tentang pemilihan jenis angkutan umum beserta potensi di masa normal pertama kalinya paska covid-19. Kajian ini menunjukkan faktor yang menjadikan pemilihan meliputi karakteristik sosial ekonomi dan cara *social distancing*.

Berdasarkan hasil yang telah di analisis oleh peneliti di atas terhadap kajian pustaka dari kelima penelitian sebelumnya terdapat perbedaan yang jelas yaitu peneliti akan mengkaji tentang angkutan umum berjenis pete-pete atau Daihatsu yang bersaing terhadap keragaman angkutan perkotaan.

3. Moda Angkutan

Banyak yang sudah meneliti tentang moda angkutan oleh para peneliti sebelumnya. Di antaranya yaitu Tapa (2023), Ismail, Purnawan (2023), Bakri (2023), Alfath Musthofawi (2023), dan Aldo Ipantri (2023). Tapa (2023) mengkaji tentang penggunaan moda angkutan yang dilakukan antar provinsi yaitu Denpasar hingga ke Surabaya dalam peningkatan pelayanannya. Didalamnya menunjukkan tiga hal yang harus diperhatikan yaitu dengan memperhatikan harga, waktu tempuh dan keperluan oleh penumpang. Sedangkan Ismail, Purnawan (2023) mengkaji tentang faktor yang memengaruhi dalam pemilihan moda angkutan di Bandara Internasional Minangkabau. Didalamnya menunjukkan dalam pemilihan angkutan umum di

Bandara Internasional Minangkabau tidak jauh dari sisi waktu tempuhnya, kenyamanan hingga pendapatan.

Muhammad Bakri (2023) mengkaji tentang pemilihan terhadap moda angkutan kapal kayu dengan kapal fery di rute Kota Tarakan. Didalamnya menunjukkan faktor pemilihan melalui segi kenyamanannya, pelayanannya hingga waktu tempuh. Sementara itu, Alfath Musthofawi (2023) mengkaji tentang karakteristik terhadap pengguna moda angkutan di jalur blok M hingga bundaran HI di Jakarta. Didalamnya menunjukkan karakteristik meliputi gender, usia, jenis pekerjaan, tingkat pendapatannya hingga jarak tempuh. Kajian milik Aldo Ipantri (2023) mengkaji tentang model pemilihan jenis angkutan umum seperti trayek dan bus di Palangka Raya. Didalamnya menunjukkan faktor yang memengaruhi menjadi pemilihan utama bagi pengguna seperti usia pelaku pejalan kaki, keamanan angkutan umum hingga kenyamanannya.

Dari hasil yang telah di telaah di atas oleh peneliti, kelima penelitian yang sudah dilakukan oleh peneliti sebelumnya terlihat adanya perbedaan yang signifikan terhadap penelitian yang akan dikaji yaitu moda angkutan di perkotaan atau moda angkutan yang sering dijumpai di jalan.

F. Kerangka Teori

1. Penjelasan Konsep

a. Strategi Bertahan Hidup

Secara terminologis strategi bertahan hidup dapat diartikan sebagai sebuah taktik atau trik untuk mengatasi persoalan yang ada. Di dalam buku milik Setia, Snel dan Staring menjelaskan bahwa strategi bertahan hidup adalah sebuah rangkaian dari individu yang telah dipilih untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dalam keluarganya yang bertujuan agar dapat bertahan hidup (Setia, 2005). Secara umum, strategi bertahan hidup memiliki makna suatu tindakan yang dilakukan oleh beberapa keluarga dalam ekonominya dengan memiliki motivasi untuk cara

mereka memuaskan kehidupannya sehari-hari, dengan syarat tidak mengeluarkan banyak pengeluaran dalam keluarganya atau minimum (N. Susilawati, 2003).

Menurut White dalam buku “Sosiologi Pedesaan” milik Nora Susilawati strategi bertahan hidup berarti seseorang atau sebuah keluarga untuk melengkapi kebutuhan ekonominya yang terbilang minimum, terpaksa harus melakukan pekerjaan bersama-sama entah itu seorang ibu hingga anak-anaknya demi mencukupi kebutuhan mereka sehari-hari (N. Susilawati, 2003). Adapun menurut Redclift didalam buku “Sosiologi Pedesaan” milik Nora Susilawati strategi bertahan hidup yaitu sekumpulan orang yang termaginalkan atau sekumpulan orang yang memiliki profesi rendah seperti buruh tani hingga pengusaha kecil, kebanyakan keluarganya menerapkan strategi untuk bertahan hidup dengan menghemat pengeluaran (N. Susilawati, 2003).

Sementara itu, Edi mengungkapkan strategi bertahan hidup yakni kesanggupan seseorang dalam mengatasi segala permasalahan yang dijumpai dalam kehidupannya dengan menerapkan beberapa cara. Dalam hal ini, ada tiga cara yang dapat dilakukan ketika menghadapi tekanan dalam ekonomi meliputi strategi aktif, pasif hingga jaringan (Suharto, 2009). Berdasarkan penjelasan diatas, dapat kita pahami bahwa strategi bertahan hidup merupakan sebuah cara atau tindakan para kelompok kecil yang dimana mereka menerapkan beberapa cara seperti mengurangi pengeluaran perekonomian dari biasanya, melakukan pekerjaan tambahan atau strategi nafkah ganda yang dilakukan oleh seluruh anggota keluarga dan menciptakan jaringan sosial atau kerja sama antar kelompok lain demi mencukupi kebutuhannya. Strategi ini sering ditemui oleh beberapa orang yang bekerja sebagai buruh tani, sopir angkot, nelayan dan semacamnya.

b. Angkutan Umum

Transportasi umum atau biasa dikenal sebagai angkutan umum dapat kita jumpai dimanapun kita akan bepergian. Angkutan umum memiliki arti yaitu alat yang berfungsi memindahkan barang atau manusia ke tempat lain (Warpani, 1990). Transportasi atau angkutan merupakan suatu alat yang begitu penting dan

kursial bagi kemudahan roda perekonomian masyarakat yang kedua (Mudjanarko, 2020). Pengangkutan juga sama dengan halnya angkutan umum, pengangkutan yaitu aktivitas yang dilakukan oleh manusia dimana sebuah barang atau produk akan dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat media. Media yang digunakan memiliki beragam jenisnya, media yang akan digunakan sesuai dengan kebutuhan (Subarto, 2015).

Angkutan umum atau transportasi merupakan fasilitas atau sarana yang cukup penting dalam melancarkan lingkaran kebutuhan ekonomi, memperkuat kesatuan dan persatuan hingga berpengaruh terhadap seluruh aspek kehidupan dalam bangsa negara yang berdasarkan dari segala faktor (Winandi, 2017). Angkutan umum adalah kegiatan secara publik yang disepakati oleh pengemudi dengan penumpang untuk melakukan kegiatan perpindahan tempat terhadap suatu barang maupun manusia ke tempat lain berdasarkan ikatan yang telah dibuat dalam suatu tatanan yang baik dan alami (Hadihardaja, 1997). Berdasarkan penjelasan diatas, angkutan umum sangat mudah dipahami yaitu suatu tindakan perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan pelayanan yang aman dan nyaman. Angkutan umum ini dapat dijumpai di suatu tempat seperti terminal, bandara, stasiun hingga pelabuhan.

c. Moda Angkutan

Moda angkutan ataupun moda transportasi merupakan sebuah julukan atau pengelompokan yang mengutarakan terhadap jenis-jenis alat transportasi yang dipakai sebagai jasa perpinahan barang ataupun manusia untuk berpindah tempat. Moda angkutan dapat diartikan sebagai alat untuk melakukan pengangkutan, moda angkutan ini digunakan oleh semua orang untuk mengangkut muatan seperti barang dan manusia dalam trsansportasi (Adisasmita, 2011).

Berdasarkan penjelasan diatas, moda angkutan atau sering disebut sebagai moda transportasi memiliki makna yaitu jenis dari angkutan atau alat transportasi yang sering digunakan dalam kehidupan sehari-hari untuk mengangkut barang dan orang dari satu tempat ke tempat tujuan berdasarkan waktu yang telah

ditentukan. Moda angkutan ini memiliki karakteristik yang terjamin sehingga dapat dijadikan kebutuhan kedua bagi kehidupan masyarakat.

2. Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

a. Konsep Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

Menurut James C. Scott, strategi bertahan hidup merupakan upaya yang diterapkan oleh para petani untuk bertahan hidup dengan segala cara seperti mengurangi pengeluaran ekonomi keluarga atau makan sehari sekali. Bertahan hidup berasal dari istilah bahasa Inggris yakni *survival*, yang memiliki makna menyelamatkan diri. Di dalam buku James C. Scott menjelaskan bahwa bagian Asia Tenggara pada masa dulu banyak mengalami kegagalan terhadap hasil panen mereka. Saat itu, para petani harus bertahan hidup untuk kelangsungan kehidupan keluarganya, jadi dari tahun ke tahun para petani menjalani ekonominya dengan kondisi yang minim. Secara garis besar, teori strategi bertahan hidup ini memiliki arti bahwa cara para petani agar tetap bertahan hidup dalam kondisi kekurangan atau minimum. James menerangkan di dalam bukunya tentang para petani untuk dapat memahami kondisi yang selalu berubah terutama di bidang politik ekonomi yang berpengaruh terhadap kelangsungan hidup keluarga mereka (Scott, 1981).

Di dalam buku "*Moral Ekonomi Petani*" James C. Scott terdapat prinsip yang dikemukakan oleh Roumasset yakni *safety first* atau "dahulukan selamat". Prinsip ini akan dilakukan oleh beberapa petani dengan cara meminimalisasi suatu peristiwa yang akan terjadi dari pemilihan cara bercocok tanam dan pemilihan bibit, mereka tidak akan memilih untuk memaksimalkan penghasilan yang diperolehnya. Dalam hal ini, agar para petani dapat bertahan hidup biasanya mereka selalu memenuhi ekonomi yang dimilikinya atau sesuai dengan besar hingga kecilnya ekonomis pada keluarga tersebut. Ketika mereka mengalami peristiwa hidup dekat dari batas subsistensi diakibatkan dari kegagalan yang dialami, maka mereka akan melakukan hal yang dianggapnya aman terdahulu daripada mendapat keuntungan dalam jangka panjang. Menurut Greetz di dalam buku "*Moral Ekonomi Petani*" James C. Scott para petani seperti ini sering

mengalami yang namanya “involusi pertanian” yaitu peristiwa yang membuat mereka tidak dapat maju secara mendasar dan pola pertanian mereka mengalami kemacetan. Entah dari akibat adanya marginal atau semacamnya, hal ini dapat menghambat ekonomis terhadap para petani tersebut (Scott, 1981).

Oleh karena itu, James C. Scott menjelaskan bahwa para petani akan mengambil tindakan secara paksa melakukan kegiatan pekerjaan lain sehingga kebutuhan subsistensi mereka tercukupi. Perilaku yang menjadi ciri khas para petani ini merupakan tindakan agar mereka dapat bertahan hidup. Dengan menjamin kebutuhan subsistensi ketika panen yang diperoleh mereka gagal, mereka akan menjual tanah atau hewan penarik bajak yang dimiliki. Karena mereka tidak akan hidup untuk sehari saja, mereka akan memikirkan hari esok. Apabila mengalami peristiwa yang cukup darurat, mereka akan menjual tanah dengan harga sangat murah hingga anggota keluarga melakukan nafkah ganda demi kebutuhan ekonomi. Hal ini merupakan prinsip “*safety first*” yang terdapat dalam buku “Moral Ekonomi Petani” milik James C. Scott (Scott, 1981).

Selain itu, suatu asumsi dari prinsip “*safety first*”, yang digunakan oleh para petani merupakan sebuah pekerjaan cenderung minimalis dan dapat sedikit membantu kebutuhan subsistensi para petani. Hingga mereka akan melakukan penghematan dalam pengeluaran ekonomi dari sebelumnya. Para petani mungkin akan menjadikan umbi-umbian hingga jawawut sebagai makanan pokok mereka sementara itu sambil melakukan pekerjaan ganda. Saat ini negara juga sudah berkembang lebih pesat, begitu banyak jaringan sosial diluar hingga adanya unit sosial dalam negara. Melalui program yang disediakan oleh negara, para petani dapat menerima bantuan seperti perluasan dari lapangan kerja diluar dan bantuan lainnya untuk kesejahteraan hidup mereka. Akan tetapi, para petani tidak akan tahu jika bantuan itu sampai pada mereka atau tidak. Oleh karena itu, para petani percaya akan adanya hubungan timbal balik antar petani di desanya. Dengan antar sanak-saudara mereka tidak segan untuk meminta bantuan dan menciptakan jaringan sosial sendiri walaupun sama-sama sedang dalam kondisi krisis. Para

petani sering mengandalkan sanak-saudara dalam desanya untuk mendapatkan perlakuan timbal balik ketika sedang kesusahan (Scott, 1981).

b. Asumsi Dasar Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

James C. Scott menjelaskan strategi bertahan hidup dimulai dari ciri khas moral ekonomi yang dimiliki para petani berdasarkan nilai subsistensinya yang dimana mereka mengalami kejadian kerugian atau kegagalan atas hasil panennya kemudian mengancam kehidupan keluarganya, mereka akan mempertaruhkan harta benda yang mereka miliki. Selain itu, moral ekonomi yang menjadi ciri khas para petani juga berdasarkan atas nilai resiprositas atau dalam kata lain mereka menerapkan hubungan antar sesama masyarakat di lingkungan mereka kemudian akan mendapatkan perilaku timbal balik (Scott, 1981).

Di dalam buku James C. Scott, ia menjelaskan beberapa strategi terhadap para petani untuk bertahan hidup yang telah dipaparkan, yaitu pertama mengikat sabuk dengan kencang merupakan strategi yang diterapkan oleh para petani ini yaitu dengan cara mengurangi pengeluaran ekonomi keluarga yang berbeda dari sebelumnya, contohnya ketika mereka mengalami suatu kegagalan dalam hasil panen maka mereka akan mengonsumsi makanan seperti umbi-umbian dan jawawut. Kedua strategi aktif merupakan strategi yang diterapkan bagi para petani ketika mereka mengalami kegagalan dalam panennya juga, selain mereka mengurangi pengeluaran dalam ekonomi yang berbeda dari sebelumnya, mereka juga akan melakukan nafkah ganda. Ketiga jaringan sosial merupakan salah satu strategi ini merupakan strategi dimana para petani menjalin hubungan atau relasi dalam lingkungan masyarakat mereka berada, strategi ini bersifat formal maupun informal (Scott, 1981).

G. Metode Penelitian

Pada bagian metode penelitian ini peneliti memiliki kegiatan yang bertahap untuk mendapatkan sumber data yang jelas. Dengan demikian, peneliti sudah menguraikan metode penelitian sebagai bentuk penelitian yang sudah dilakukan yakni:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Adapun jenis penelitian adalah penelitian lapangan. Penelitian kualitatif menurut Creswel menjelaskan bahwa kegiatan ini melalui proses bertahap seperti mengajukan beberapa pertanyaan beserta prosedur-prosedur yang diperlukan, kemudian pengumpulan data secara spesifik dari partisipan dan menganalisis data tersebut dimulai dari tema-tema lalu ditafsirkan. Strategi yang dapat dilakukan ketika penelitian dengan metode ini melalui etnografinya, *grounded theory* atau suatu teori tentang suatu fenomena, studi kasus dan naratif (Khoiron, 2019). Jadi, penelitian kualitatif dapat dikatakan selalu memfokuskan penelitian terhadap fenomena yang terjadi dengan melibatkan manusia dan bukan hanya rekayasa (Sarosa, 2021).

Sementara itu, Nasir berpendapat pendekatan deskriptif merupakan suatu penelitian yang menggambarkan tentang fenomena secara nyata dan realistis pada saat ini, karena penelitian ini guna membuat sebuah deskripsi melalui gambaran secara sistematis, kemudian kejadian yang akurat yang akan diselidiki (Rukajat, 2018). Berdasarkan permasalahan yang sudah dikaji yakni tentang bagaimana strategi bertahan hidup para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dalam menghadapi keragaman moda angkutan perkotaan. Dengan menggunakan pendekatan deskriptif ini, peneliti sudah mengetahui apa saja strategi yang digunakan para sopir untuk terus bertahan hidup dan tantangan apa saja yang dihadapi sehingga mengetahui bagaimana dampaknya yang akan dihadapi.

2. Sumber dan Jenis Data

Sumber data merupakan asal data itu sendiri diperoleh, dapat berupa benda atau orang di tempat penelitian, menemukan sebuah informasi dari orang sekitar yang berkaitan dengan kajian yang akan diangkat (Sari, 2023). Jenis sumber data yang digunakan peneliti didalam penelitian ini meliputi:

a) Data Primer

Data primer adalah sebuah data yang diperoleh dari informan maupun hasil dari kuesioner atau wawancara dan observasi yang dilakukan secara langsung. Data yang diperoleh yaitu hasil wawancara dan observasi di Terminal Penggaron oleh para sopir angkutan umum (Daihastu).

b) Data Sekunder

Data sekunder merupakan data tambahan yang dilakukan peneliti melalui dokumen, artikel atau jurnal terdahulu sehingga foto dari tempat lokasi penelitian. Data ini dapat menjadi data pendukung atau tambahan terhadap masalah yang akan dikaji (Wibowo, 2021).

3. Teknik Pengumpulan Data

Langkah selanjutnya, jika berdasarkan sumber data yang ada dapat dilakukan pengumpulan data lebih jelas guna menjawab masalah yang terkait dalam penilitain. Dalam hal ini, LeComte menjelaskan bahwa pengumpulan data yang dilakukan dapat dibedakan menjadi dua yakni bersifat interaktif dan noninteraktif. Interaktif meliputi wawancara mendalam dan dilakukannya observasi. Sedangkan noninteraktif meliputi analisis dokumen serta kuesioner terbuka yang akan dilakukan oleh peneliti (Hum, 2014). Dalam penelitian yang sudah dilakukan ini, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data meliputi:

a) Observasi

Observasi merupakan teknik dari pengumpulan data yang berarti langsung dari lapangan dan tidak akan diperoleh di belakang layar, peneliti memiliki dua opsi yaitu ikut berpartisipasi dan tidak ikut partisipasi. Pada kajian ini, peneliti memilih tidak ikut dalam partisipasi. Observasi yang sudah dilakukan adalah hanya fokus terhadap fenomena yang berada di wilayah setempat, para sopir angkutan umum (Daihatsu) hingga lingkungan sekitarnya di Terminal Penggaron.

b) Wawancara

Wawancara merupakan suatu proses yang dilakukan melalui bertanya langsung kepada informan dimana fenomena yang sudah dikaji, wawancara ini suatu tindakan yang memperoleh informasi yang tidak kita temui ketika melakukan observasi sebelumnya (Semiawan, 2010). Dalam penelitian yang dilakukan ini, peneliti sudah menggunakan sebuah wawancara bersifat semi terstruktur dikarenakan peneliti sudah memiliki gambaran terhadap fenomena yang dikaji. Wawancara semi terstruktur adalah kegiatan wawancara yang bisa dimulai dari isu penelitian. Setiap data yang didapat dari narasumber tidaklah urut dan sesuai dengan kuesioner yang ada, karena wawancara ini terus mengalir apa adanya (Sahir, 2021). Dalam proses wawancara ini, peneliti memilih menggunakan wawancara semi terstruktur terhadap informan guna mengetahui lebih dalam tentang fenomena yang sedang terjadi. Peneliti akan menggunakan informan dari sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron.

c) Dokumentasi

Guba dan Lincoln menjelaskan bahwasannya dalam penelitian kualitatif ini sangat penting jika mencari bahan dengan berbentuk tertulis maupun gambar sebagai pendukung bukti dari penelitian yang dikaji. Sedangkan Yin menerangkan jika beberapa dokumen yang dapat kita peroleh akan memberikan kesan secara spesifik dalam kajian yang diangkat, sehingga dapat membantu validasi sumber-sumber lainnya (Hum, 2014). Dalam penelitian ini, peneliti sudah mengambil beberapa dokumentasi berupa gambar guna memperkuat bukti dari kajian yang sudah diangkat.

4. Teknik Analisis Data

Analisis data memiliki arti suatu proses dalam membentuk data dengan teratur dan urut dari data-data yang didapatkan sebelumnya seperti observasi, wawancara hingga dokumentasi menggunakan cara mengelompokkan ke dalam beberapa kategori sampai menyusun dalam sebuah pola, kemudian dilakukan secara selektif yaitu bagian mana yang harus dipelajari dan dijabarkan sehingga dapat disimpulkan

dan mudah dipahami oleh siapapun dan diri sendiri. Analisis data dalam penelitian kualitatif ini bersifat induktif yang dimana tahap-tahap analisisnya berdasarkan data yang sudah diperoleh kemudian berkembang ke dalam teori. Menurut Miles dan Huberman, analisis data memiliki model yaitu secara interaktif atau melakukan riset terus-menerus hingga selesai dan tuntas. Aktivitas tersebut meliputi:

a) Reduksi Data

Miles dan Huberman mengungkapkan reduksi data adalah sebuah pemilihan data yang dilakukan setelah melakukan riset secara terus-menerus. Ketika melakukan penelitian secara interaktif, maka data yang diperoleh akan semakin banyak dan rumit. Untuk itu, perlu dilakukan analisis data seperti reduksi data agar dapat memilih, membuang, merangkum dan memfokuskan pada data-data yang penting dan mudah dipahami. Dalam penelitian ini, proses reduksi data sudah dilakukan oleh peneliti sampai hasil laporan akhir selesai.

b) Penyajian Data

Miles dan Huberman menjelaskan penyajian data adalah sebuah proses menyusun data yang sudah dipilah agar mudah dipahami oleh peneliti dan siapapun yang membacanya. Penyajian data ini dapat dilakukan berupa teks naratif, grafik hingga jejaring atau chart. Dalam penelitian ini, terkait proses penyajian data tentang bagaimana strategi para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron untuk bertahan hidup dalam menghadapi keragaman moda angkutan di perkotaan hingga dampak yang dialami oleh para sopir sudah dilakukan dalam bentuk teks atau kalimat.

c) Penarikan Kesimpulan

Miles dan Huberman juga menjelaskan penarikan kesimpulan ini adalah suatu konfirmasi terhadap data-data yang sudah dipilah kemudian disusun secara sistematis. Dalam penelitian ini, penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dari peneliti. Kesimpulan yang sudah dijabarkan oleh peneliti meliputi data yang diperoleh terkait strategi yang digunakan oleh para sopir angkutan umum

(Daihatsu) di Terminal Penggaron dalam menghadapi keragaman moda angkutan di perkotaan untuk bertahan hidup dengan jelas (Abdussamad, 2021).

H. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan didalam skripsi ini memuat sebuah tujuan dalam memberikan kemudahan untuk dapat memahami dan mengetahui skripsi ini dengan gambaran secara menyeluruh. Maka dari itu, skripsi ini dibagi dalam enam bab yakni:

BAB I PENDAHULUAN

Bab satu ini berisikan tentang pendahuluan yang mencakup seperti latar belakang, lalu rumusan dari masalah yang diangkat, tujuan dari penelitian, tinjauan pustaka yang dilakukan dari penelitian sebelumnya, metode penelitian, kerangka teori dan sistematika dari penulisan skripsi.

BAB II STRATEGI BERTAHAN HIDUP, ANGKUTAN UMUM, MODA TRANSPORTASI, KONSEP STRATEGI BERTAHAN HIDUP DALAM ISLAM DAN TEORI STRATEGI BERTAHAN HIDUP JAMES C. SCOTT

Bab ini berisi tentang penjelasan konsep dari strategi bertahan hidup, angkutan umum, moda angkutan, konsep strategi bertahan hidup dalam islam hingga teori strategi bertahan hidup dari James C. Scott.

BAB III ANGKUTAN UMUM (*DAIHATSU*) DI TERMINAL PENGGARON

Bab ini berisi tentang penjelasan secara umum dari objek penelitian yang diangkat mulai dari gambaran umum lokasi Terminal Penggaron hingga gambaran umum tentang angkutan umum (*Daihatsu*) di Terminal Penggaron.

BAB IV PERMASALAHAN YANG DIALAMI OLEH PARA SOPIR ANGKUTAN UMUM (*DAIHATSU*) DI TERMINAL PENGGARON

Bab ini berisi tentang permasalahan yang sering dihadapi oleh sopir angkutan umum (*Daihatsu*) di Terminal Penggaron dari tahun ke tahun.

BAB V DAMPAK DARI UPAYA YANG DILALUI TERHADAP PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN UMUM (*DAIHATSU*) DI TERMINAL PENGGARON

Bab ini berisi tentang dampak dari upaya yang dilalui terhadap pendapat sopir angkutan umum (*Daihatsu*) yang berada di Terminal Penggaron dalam menghadapi adanya keragaman moda angkutan perkotaan.

BAB VI PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti. Kesimpulan ini diangkat dari gambaran dan deskripsi yang diperoleh oleh peneliti dari hasil penelitiannya. Serta saran yang dibuat untuk memberi sebuah pandangan terhadap pembaca dan masukan untuk peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

Halaman ini berisi tentang sumber-sumber yang telah dikutip dalam laporan penelitian.

LAMPIRAN

Halaman ini berisi data-data dokumen pendukung penelitian yang telah dikaji.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Halaman ini berisi data diri peneliti.

BAB II
STRATEGI BERTAHAN HIDUP, ANGKUTAN UMUM, MODA TRANSPORTASI,
KONSEP STRATEGI BERTAHAN HIDUP DALAM ISLAM DAN TEORI STRATEGI
BERTAHAN HIDUP JAMES C. SCOTT

A. Konsep Strategi Bertahan Hidup, Angkutan Umum dan Moda Transportasi

1. Strategi Bertahan Hidup

Secara terminologis strategi bertahan hidup memiliki arti yaitu suatu tindakan atau cara untuk mengatasi permasalahan yang sedang dialami. Di dalam perjalanan kehidupan manusia yang berdekatan bersama alam yang secara timbal balik, manusia akan terus beradaptasi dalam kehidupannya untuk bertahan hidup dan menjalankan keberlangsungan hidupnya (Subair, 2018). Snel dan Staring mengidentifikasi tentang strategi bertahan hidup adalah sebuah deretan dari seseorang untuk memenuhi kebutuhan ekonomi di dalam keluarganya yang memiliki tujuan untuk bertahan hidup. Melalui strategi yang dilakukan, seseorang dapat memenuhi kebutuhan hidupnya dalam sehari-hari dengan cara menghemat pengeluaran hingga memanfaatkan sumber-sumber yang ada disekitar sebagai penambah penghasilan (Setia, 2005).

Secara umum, strategi bertahan hidup mengartikan bahwa suatu tindakan yang akan dilakukan oleh keluarga terhadap ekonominya yang mempunyai sebuah motivasi untuk mereka memuaskan kehidupannya sehari-hari, disertai syarat tidak mengeluarkan banyak pengeluaran dalam keluarganya atau minimum. Menurut White dalam buku "*Sosiologi Pedesaan*" milik Nora Susilawati strategi bertahan hidup berarti seseorang atau sebuah keluarga untuk melengkapi kebutuhan ekonominya yang terbilang minimum, terpaksa harus melakukan pekerjaan bersama-sama entah itu seorang ibu hingga anak-anaknya demi mencukupi kebutuhan mereka sehari-hari. Untuk membantu mencari nafkah, mereka perlu terjun dalam bekerja sebagai pedagang ataupun buruh (N. Susilawati, 2003).

Adapun menurut Redclift didalam buku "*Sosiologi Pedesaan*" milik Nora Susilawati strategi bertahan hidup yaitu sekumpulan orang yang kondisi mereka

termaginalkan atau sekumpulan orang yang memiliki profesi rendah seperti buruh tani hingga pengusaha kecil, rata-rata keluarga mereka menerapkan strategi untuk bertahan hidup dengan menghemat pengeluaran (N. Susilawati, 2003). Sementara itu, Edi mengungkapkan strategi bertahan hidup yakni kesanggupan seseorang dalam mengatasi segala permasalahan yang dijumpai dalam kehidupannya dengan menerapkan beberapa cara. Dalam hal ini, ada tiga cara yang dapat dilakukan ketika menghadapi tekanan dalam ekonomi meliputi strategi aktif, pasif hingga jaringan (Suharto, 2009).

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat kita pahami bahwa strategi bertahan hidup merupakan sebuah cara atau tindakan para kelompok kecil yang dimana mereka menerapkan beberapa cara seperti mengurangi pengeluaran perekonomian dari biasanya, melakukan pekerjaan tambahan atau strategi nafkah ganda yang dilakukan oleh seluruh anggota keluarga dan menciptakan jaringan sosial atau kerja sama antar kelompok lain demi mencukupi kebutuhannya. Strategi ini sering ditemui oleh beberapa orang yang bekerja sebagai buruh tani, sopir angkot, nelayan dan sebagainya.

2. Angkutan Umum

Transportasi umum atau biasa dikenal sebagai angkutan umum dapat kita jumpai dimanapun kita akan bepergian. Angkutan umum memiliki arti yaitu alat yang berfungsi memindahkan barang atau manusia ke tempat lain. Tujuannya untuk memudahkan orang untuk pergi ke tempat tujuan. Selain itu, angkutan umum merupakan pengangkutan yang dilakukan oleh dua belah pihak menggunakan sistem pembayaran atau ongkos. Angkutan umum memiliki beberapa jenisnya seperti angkutan darat, angkutan air dan angkutan udara. Angkutan darat meliputi bus, kereta hingga mobil. Sedangkan angkutan air tak lain lagi yaitu kapal dan angkutan udara meliputi pesawat. Dengan adanya angkutan umum ini merupakan suatu upaya pelayanan dari pemerintah untuk masyarakat (Warpani, 1990).

Pengangkutan juga sama dengan halnya angkutan umum, pengangkutan yaitu aktivitas yang dilakukan oleh manusia dimana sebuah barang atau produk akan

dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat media. Media yang digunakan memiliki beragam jenisnya, media yang akan digunakan sesuai dengan kebutuhan (Subarto, 2015). Jasa pengangkutan memiliki peran kedua dalam kehidupan masyarakat, jasa ini sudah termasuk sebuah kebutuhan bagi masyarakat ketika mereka ingin mengembangkan berbagai aktivitas pada kawasan luar seperti kawasan industry, perdagangan, pariwisata, bangunan hingga transmigrasi. Alat transportasi atau angkutan ini mewujudkan kegunaan dalam tempat dan waktu karenanya barang produksi yang dibawanya tiba dengan aman dan terjamin (Adisasmita, 2011).

Transportasi atau angkutan merupakan suatu alat yang begitu penting dan krusial bagi kemudahan roda perekonomian masyarakat yang kedua. Adapun proses pengangkutan lebih jelasnya lagi yaitu kegiatan berpindah dari sebuah tempat lalu berakhir ke tempat tujuan. Dikarenakan pengangkutan merupakan kegiatan memindahkan barang atau manusia, maka dari itu kegiatan ini akan menghasilkan sebuah jasa bagi angkutan sebagai produksi yang merupakan pelayanan dari prosesnya pengangkutan barang atau manusia tadi. Selain itu, angkutan ini memiliki peran sebagai tunjangan, gerakan hingga dorongan bagi tumbuhnya suatu daerah yang memiliki keterampilan tetapi belum berkembang (Mudjanarko, 2020).

Berdasarkan penjelasan diatas, angkutan umum sangat mudah dipahami yaitu suatu tindakan perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan pelayanan yang aman dan nyaman. Tak hanya itu, angkutan umum ini akan mendapatkan bayaran karena termasuk sebagai kegiatan transaksi antar dua belah pihak yang telah sepakat. Angkutan umum ini dapat dijumpai di suatu tempat seperti terminal, bandara, stasiun hingga pelabuhan.

3. Moda Transportasi

Moda angkutan dapat diartikan sebagai alat untuk melakukan pengangkutan, moda angkutan ini digunakan oleh semua orang untuk mengangkut muatan seperti barang dan manusia dalam transportasi. Sarana ini dapat mempermudah orang-orang sekitar untuk beraktivitas kemanapun mereka berada dan terus berkembang dengan

jalannya waktu. Moda angkutan memiliki karakteristik seperti pelayanan, jenis, ukuran, muatan barang, kecepatan hingga perkembangan dari segi teknologinya. Beberapa keberagaman moda angkutan yang sering digunakan dibedakan berdasarkan kebutuhan masing-masing masyarakat, moda angkutan ini akan mempertimbangkan infrastruktur jalan hingga jarak tempuh yang diperlukan oleh masyarakat (Adisasmita, 2011).

Selain itu, untuk moda angkutan juga perlu dilakukan pemilihan sebagai bahan pertimbangan dalam pelayanan yang akan digunakan lebih dari satu jenis. Negara Indonesia yang memiliki kepadatan penduduk dalam menggunakan alat transportasi sangat memerlukan moda angkutan apapun. Maka dari itu terjadi campuran beberapa jenis transportasi agar mencapai tujuan lokasi. Ada dua macam moda angkutan yakni:

- a. Moda angkutan pribadi yaitu sebuah angkutan yang digunakan sebagai kendaraan pribadi seperti mobil milik sendiri, sepeda motor milik sendiri, sepeda milik sendiri. Angkutan pribadi ini memiliki pelayanan pribadi yang digunakan oleh diri sendiri dengan alasan lebih efisien dari angkutan umum.
- b. Moda angkutan umum yaitu jenis dari transportasi umum yang disediakan untuk kebutuhan pergerakan sebuah barang atau manusia untuk kepentingan bersama dalam memenuhi kebutuhan bersama. Moda angkutan umum ini mencantumkan moda angkutan darat, laut maupun udara (Warpani, 1990).

Keragaman moda angkutan umum mulai dari yang mengangkut beberapa muatan menempuh melalui jalan yang sudah disediakan jaringan rutanya seperti moda angkutan darat yaitu mobil, bus, kereta, sepeda motor dan lain sebagainya. Moda angkutan darat ini melintas melalui jalan tol, arteri hingga jalan local (Adisasmita, 2011). Adapun moda transportasi laut ini melalui jaringan pelayaran, jenis angkutan ini tidak beda jauh tuanya dengan sejarah manusia. Maksudnya, moda angkutan laut ini sudah sejak lama muncul seperti kapal untuk mengangkut barang antar negara. Moda angkutan laut ini meliputi kapal penumpang, kapal barang bersifat konvensional maupun non-konvensional, kapal peti kemas dapat bersifat semi atau kontainer penuh, pengangkut kayu hingga kapal tangki yang mengangkut muatan

minyak. Begitu pula dengan moda angkutan udara sama halnya dengan moda angkutan udara (Nasution, 2008).

Moda angkutan juga memiliki karakteristik tiap sarana yang digunakan, mulai dari fasilitas hingga kualitas merupakan bagian yang perlu diperhatikan oleh pengguna sebagai pelayanan dan kenyamanan penumpang. Dengan itu, para penumpang tidak khawatir dengan jasa yang digunakan setiap harinya. Keragaman moda angkutan sudah termasuk kebutuhan ekonomi kedua bagi masyarakat. Oleh karena itu, sebagai kebutuhan keduanya moda angkutan memiliki dasar pemilihannya dimulai dari perjalanannya, masyarakat yang menggunakan akan memperhatikan jarak dan waktu tempuh moda angkutan tersebut. Selain itu, jenis angkutan yang cocok juga berpengaruh, sistem pengangkutan seperti biaya dan kenyamanan hingga efisiensi (Hadihardaja, 1997).

Berdasarkan penjelasan diatas, moda angkutan atau sering disebut sebagai moda transportasi memiliki makna yaitu jenis dari angkutan atau alat transportasi yang sering digunakan dalam kehidupan sehari-hari untuk mengangkut barang dan orang dari satu tempat ke tempat tujuan berdasarkan waktu yang telah ditentukan. Moda angkutan ini memiliki karakteristik yang terjamin sehingga dapat dijadikan kebutuhan kedua bagi kehidupan masyarakat.

4. Konsep Strategi Bertahan Hidup Dalam Islam

Manusia terlahir di dunia dan menjalankan setiap kehidupannya masing-masing. Dalam kehidupan manusia memiliki tujuan dan harus beradaptasi untuk bertahan dalam kehidupannya. Hal ini merupakan sebuah kebutuhan, yakni tujuan dalam hidup manusia memiliki sebuah prioritas dalam beradaptasi yaitu kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan setiap harinya. Setiap manusia juga tak akan pernah lalai terhadap kegiatan utamanya dalam waktu yang terencana maupun urgen. Pada umumnya, manusia memiliki aktivitasnya masing-masing yang berbeda satu sama lain dan aktivitas tersebut memiliki potensi tanggung jawab serta dampaknya tersendiri. Sehingga ketika mengatur aktivitasnya memiliki keutamaan dalam menjalankannya (Sutrisno, 2021).

Salah satu kegiatan yang menyangkut soal kebutuhan pada manusia adalah ekonomi untuk bertahan hidup. Ekonomi merupakan suatu kebutuhan maupun keinginan yang dapat menjadi tiang dalam kehidupan manusia. Kebutuhan memiliki makna sesuatu yang harus didapat dan dimiliki oleh manusia, apabila tidak terpenuhi fisik dan psikis manusia akan terganggu. Sedangkan keinginan memiliki arti sesuatu yang dimiliki manusia, apabila tidak dimiliki hanya psikisnya yang terganggu. Dalam kehidupan manusia juga memerlukan kebahagiaan, hal tersebut akan terjadi jika manusia dapat memenuhi kebutuhan dan keinginannya masing-masing dalam bentuk material maupun spiritual serta dalam jangka waktu yang panjang maupun pendek.

Menurut al-qur`an, manusia adalah ciptaan Allah yang sempurna dan memiliki fitrah serta potensi yang diberikan oleh-Nya. Manusia memiliki sifat yang lemah dan rentan terhadap dosa, selain itu makhluk yang tidak sepenuhnya sempurna. Manusia juga diberi kebebasan dalam bertindak, berpikir dan memilih dalam kehidupan yang telah diberikan, sehingga mereka harus bertanggungjawab atas tindakan dan pilihannya sendiri (Jainuddin, 2023). Sesuai jalan kehidupan yang telah dipilih oleh masing-masing individu, manusia akan diberikan ujian didalamnya dan tidak melaampai batas kesanggupannya seperti ayat dalam alqur`an dibawah ini:

وَالْوَالِدَاتُ يُرْضِعْنَ أَوْلَادَهُنَّ حَوْلَيْنِ كَامِلَيْنِ لِمَنْ أَرَادَ أَنْ يُنَمِّمَ الرِّضَاعَةَ ۚ
وَعَلَى الْمَوْلُودِ لَهُ رِزْقُهُنَّ وَكِسْوَتُهُنَّ بِالْمَعْرُوفِ ۚ لَا تُكَلِّفُ نَفْسٌ إِلَّا وُسْعَهَا ۚ لَا
تُضَارَّ وَالِدَةٌ بَوْلِهَا وَلَا مَوْلُودٌ لَهُ بِوَلَدِهِ ۚ وَعَلَى الْوَارِثِ مِثْلُ ذَلِكَ ۚ فَإِنْ أَرَادَا
فِصَالًا عَنْ تَرَاضٍ مِنْهُمَا وَتَشَاوُرٍ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْهِمَا ۚ وَإِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ تَسْتَرْضِعُوا
أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا آتَيْتُمْ 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.” (QS. [2] Al-Baqarah : 233)

Dapat dijelaskan dari ayat diatas yaitu tentang peran orang tua terhadap anak yang telah dilahirkan dalam dunia. Bermula dari peran seorang ibu yang sangat penting bagi anaknya dari kecil hingga besar. Seorang ibu memiliki peran penting kepada anaknya dari bayi yaitu dimulainya memberi asi, sedangkan peran seorang ayah yaitu memberi nafkah kepada keluarganya dan merupakan sebuah kewajiban bagi setiap orang tua untuk mengasuh anak mereka. Dengan adanya kekompakan dalam mengasuh anak atau menjalankan peran bersama-sama menjadikan sebuah wadah bagi seorang anak untuk pertama kalinya hingga kedepan, dengan memberikan asi dan pembelajaran yang terbaik. Kedua orang tua merupakan panutan terbaik bagi anak masing-masing, sehingga setiap orang tua diharapkan untuk mengasuh anak-anaknya dengan penuh kasih sayang (Yusuf, 2021).

Setiap keluarga memiliki perannya masing-masing. Dibalik menjalankan peran, setiap orang tua memiliki bentuk kasih sayang yang mengalir kepada setiap anak mereka terutama kasih sayang ibu yang tiada hentinya bagi anak mereka. Selain itu, peran ayah juga tidak kalah pentingnya dalam kesejahteraan sebuah keluarga. Mencari nafkah untuk keluarga, ketika istri selesai melahirkan maka seorang suami wajib menjaga kualitas asupan terhadap istri untuk menjaga kualitas asi yang diberikan oleh sang anak (Yusuf, 2021). Menurut tafsir Al-Muniir, seorang ibu mempunyai kewajiban utama terhadap anak untuk memberikan asi dengan rentang waktu sekitar kurang lebih 2 tahun penuh dan seorang ayah sendiri mempunyai kewajiban mencari nafkah untuk sang ibu demi memenuhi kebutuhan dan sang bayi. Sedangkan Ibnu Katsir di dalam tafsirnya menjelaskan bahwa seorang ibu mempunyai beban kewajiban *rada`ah* dan bapak mempunyai kewajiban terhadap sandang hingga pangan keluarga sesuai dengan kemampuan dan kemudahannya yang dimiliki. Hal ini ditunjukkan pada ayat yang berbunyi:

وَعَلَى الْمَوْلُودِ لَهُ رِزْقُهُنَّ وَكِسْوَتُهُنَّ بِالْمَعْرُوفِ ۚ لَا تُكَلِّفُ نَفْسٌ إِلَّا
وُسْعَهَا

Artinya: “Kewajiban ayah menanggung makan dan pakaian mereka dengan cara yang patut”.

Dalam tafsiran As-Sa`di secara mujmal menjelaskan bahwa apabila seorang bayi telah menyusu selama dua tahun lamanya maka masa menyusu telah usai dan seorang ayah tetap memiliki kewajiban untuk menafkahi baik dalam ikatan pernikahan maupun tidak sesuai dengan keadaan ekonomi yang dimiliki oleh seorang ayah. Setiap orang tua wajib merundingkan bersama mengenai penyapihan terhadap anaknya untuk kesejahteraan yang dimiliki oleh anaknya. Penjelasan ayat diatas berhubungan dengan penelitian terhadap sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron yaitu setiap sopir merupakan seorang kepala keluarga yang mempunyai kewajiban untuk menafkahi keluarganya. Oleh karena itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron tetap harus memberi nafkah apapun kondisi perekonomiannya, sesuai dengan ayat diatas bahwa kepala keluarga harus melakukan kewajibannya. Dengan kondisi banyak tantangan yang terjadi, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron tetap bertahan untuk kesejahteraan keluarganya masing-masing.

B. Teori Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

1. Konsep Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

Menurut James C. Scott, strategi bertahan hidup merupakan upaya yang diterapkan oleh para petani untuk bertahan hidup dengan segala cara seperti mengurangi pengeluaran ekonomi keluarga atau makan sehari sekali. Bertahan hidup berasal dari istilah bahasa inggris yakni survival, yang memiliki makna menyelamatkan diri. Di dalam buku James menjelaskan bahwa bagian Asia Tenggara pada masa dulu banyak mengalami kegagalan terhadap hasil panen mereka. Saat itu, para petani harus bertahan hidup untuk kelangsungan kehidupan keluarganya, jadi dari tahun ke tahun para petani menjalani ekonominya dengan kondisi yang minim.

Secara garis besar, teori strategi bertahan hidup ini memiliki arti bahwa cara para petani agar tetap bertahan hidup dalam kondisi kekurangan atau minimum. James menerangkan di dalam bukunya tentang para petani untuk dapat memahami kondisi yang selalu berubah terutama di bidang politik ekonomi yang berpengaruh terhadap kelangsungan hidup keluarga mereka (Scott, 1981).

Di dalam buku “Moral Ekonomi Petani” James C. Scott terdapat prinsip yang dikemukakan oleh Roumasset yakni *safety first* atau “dahulukan selamat”. Prinsip ini akan dilakukan oleh beberapa petani dengan cara meminimalisasi suatu peristiwa yang akan terjadi dari pemilihan cara bercocok tanam dan pemilihan bibit, mereka tidak akan memilih untuk memaksimalkan penghasilan yang diperolehnya. Dalam hal ini, agar para petani dapat bertahan hidup biasanya mereka selalu memenuhi ekonomi yang dimilikinya atau sesuai dengan besar hingga kecilnya ekonomis pada keluarga tersebut. Ketika mereka mengalami peristiwa hidup dekat dari batas subsistensi diakibatkan dari kegagalan yang dialami, maka mereka akan melakukan hal yang dianggapnya aman terdahulu daripada mendapat keuntungan dalam jangka panjang. Menurut Greetz di dalam buku “Moral Ekonomi Petani” James C. Scott para petani seperti ini sering mengalami yang namanya “invulsi pertanian” yaitu peristiwa yang membuat mereka tidak dapat maju secara mendasar dan pola pertanian mereka mengalami kemacetan. Entah dari akibat adanya marginal atau semacamnya, hal ini dapat menghambat ekonomis terhadap para petani tersebut (Scott, 1981).

Oleh karena itu, James C. Scott menjelaskan bahwa para petani akan mengambil tindakan secara paksa melakukan kegiatan pekerjaan lain sehingga kebutuhan subsistensi mereka tercukupi. Perilaku yang menjadi ciri khas para petani ini merupakan tindakan agar mereka dapat bertahan hidup. Dengan menjamin kebutuhan subsistensi ketika panen yang diperoleh mereka gagal, mereka akan menjual tanah atau hewan penarik bajak yang dimiliki. Karena mereka tidak akan hidup untuk sehari saja, mereka akan memikirkan hari esok. Apabila mengalami peristiwa yang cukup darurat, mereka akan menjual tanah dengan harga sangat murah hingga anggota keluarga melakukan nafkah ganda demi kebutuhan ekonomi. Hal ini merupakan

prinsip “*safety first*” yang terdapat dalam buku “Moral Ekonomi Petani” milik James C. Scott (Scott, 1981).

Selain itu, suatu asumsi dari prinsip “*safety first*”, yang digunakan oleh para petani merupakan sebuah pekerjaan cenderung minimalis dan dapat sedikit membantu kebutuhan subsistensi para petani. Hingga mereka akan melakukan penghematan dalam pengeluaran ekonomi dari sebelumnya. Para petani mungkin akan menjadikan umbi-umbian hingga jawawut sebagai makanan pokok mereka sementara itu sambil melakukan pekerjaan ganda. Saat ini negara juga sudah berkembang lebih pesat, begitu banyak jaringan sosial diluar hingga adanya unit sosial dalam negara. Melalui program yang disediakan oleh negara, para petani dapat menerima bantuan seperti perluasan dari lapangan kerja diluar dan bantuan lainnya untuk kesejahteraan hidup mereka. Akan tetapi, para petani tidak akan tahu jika bantuan itu sampai pada mereka atau tidak. Oleh karena itu, para petani percaya akan adanya hubungan timbal balik antar petani di desanya. Dengan antar sanak-saudara mereka tidak segan untuk meminta bantuan dan menciptakan jaringan sosial sendiri walaupun sama-sama sedang dalam kondisi krisis. Para petani sering mengandalkan sanak-saudara dalam desanya untuk mendapatkan perlakuan timbal balik ketika sedang kesusahan (Scott, 1981).

2. Asumsi Dasar Strategi Bertahan Hidup James C. Scott

James C. Scott menjelaskan strategi bertahan hidup dimulai dari ciri khas moral ekonomi yang dimiliki para petani berdasarkan nilai subsistensinya yang dimana mereka mengalami kejadian kerugian atau kegagalan atas hasil panennya kemudian mengancam kehidupan keluarganya, mereka akan mempertaruhkan harta benda yang mereka miliki. Selain itu, moral ekonomi yang menjadi ciri khas para petani juga berdasarkan atas nilai resiprositas atau dalam kata lain mereka menerapkan hubungan antar sesama masyarakat di lingkungan mereka kemudian akan mendapatkan perilaku timbal balik (Scott, 1981).

Di dalam buku James C. Scott, ia menjelaskan beberapa strategi terhadap para petani untuk bertahan hidup yang telah dipaparkan, yaitu:

a. Mengikat sabuk dengan kencang

Strategi yang diterapkan oleh para petani ini yaitu dengan cara mengurangi pengeluaran ekonomi keluarga yang berbeda dari sebelumnya, contohnya ketika mereka mengalami suatu kegagalan dalam hasil panen maka mereka akan mengonsumsi makanan seperti umbi-umbian dan jawawut. Agar dapat bertahan hidup, para petani lebih memilih untuk merendahkan kualitas makanan dalam keluarganya terdahulu. Dengan begitu, mereka tidak akan khawatir akan hari esok makan dengan apa dan juga tidak khawatir akan anak-anak mereka makan dengan apa.

b. Strategi aktif

Strategi satu ini diterapkan bagi para petani ketika mereka mengalami kegagalan dalam panennya juga, selain mereka mengurangi pengeluaran dalam ekonomi yang berbeda dari sebelumnya, mereka juga akan melakukan nafkah ganda. Nafkah ganda disini contohnya bekerja sebagai kuli bangunan atau berdagang asongan demi mencukupi kebutuhan pokok dalam keluarganya. Strategi ini biasanya dilakukan oleh seluruh anggota dalam satu keluarga. Di dalam sebuah keluarga mestinya ada salah satu anggota yang berperan penting dalam bidang perekonomiannya, akan tetapi anggota keluarga yang lain juga dapat membantu dalam perekonomian. Seperti seorang istri hingga anak-anaknya membantu dalam mencari nafkah dengan bekerja sampingan sebagai penunjang perekonomiannya.

c. Jaringan sosial

Salah satu strategi ini merupakan strategi dimana para petani menjalin hubungan atau relasi dalam lingkungan masyarakat mereka berada, strategi ini bersifat formal maupun informal. Para petani didalam lingkungannya akan melakukan hubungan sosial antar sesama kemudian mereka akan menjaga hubungan sosial yang mereka bangun tersebut. Jaringan sosial yang mereka bangun ini berfungsi untuk mempermudah di kemudian hari ketika mereka mendapat satu peristiwa yang tidak diinginkan. Tidak hanya itu, jaringan

sosial ini merupakan suatu bentuk timbal balik yang akan mereka dapatkan juga (Scott, 1981).

BAB III

ANGKUTAN UMUM (*DAIHATSU*) DI TERMINAL PENGGARON

A. Gambaran Umum Kota Semarang

1. Sejarah Kota Semarang

Kota Semarang adalah ibukota dari provinsi Jawa Tengah yang pertumbuhannya telah dimulai pada abad ke-8 yang dikenal dengan nama Pragota. Pada tahun 1405 di Pelabuhan Simongan, armada milik Laksamana Cheng Ho datang dan membuat Kota Semarang menjadi berkembang dengan pesat dan membangun kelenteng yang sering disebut Kelenteng Sam Po Kong (Gedung Batu). Kurang lebih 606 tahun pelabuhan Simongan berubah menjadi dataran yang sekarang ini jaraknya 5 km di bagian selatan dari pelabuhan Tanjung Perak. Kemudian pada tahun 1705, Kota Semarang bagian pesisir menjadi daerah kekuasaan milik kerajaan Mataram Kuno. Dalam daerah tersebut mencakup beberapa pulau kecil yang diakibatkan adanya pengendapan, tetapi daerah tersebut telah menyatu sehingga membentuk dataran dan telah menjadi Kota Semarang. Sedangkan Kota Semarang bagian bawah membentuk pusat fokus dari kegiatan yang dahulunya merupakan sebuah lautan. Kota Semarang memiliki visi yaitu “Terwujudnya Kota Semarang yang Semakin Hebat berlandaskan Pancasila dalam Bingkai NKRI yang Ber-Bhineka Tunggal Ika” dan misi sebagai berikut:

- a. Meningkatkan kualitas dan kapasitas Sumber Daya Manusia yang unggul dan produktif untuk mencapai kesejahteraan dan keadilan sosial.
- b. Meningkatkan potensi ekonomi lokal yang berdaya saing dan stimulasi pembangunan industri, berlandaskan riset dan inovasi berdasarkan prinsip demokrasi ekonomi Pancasila.
- c. Menjamin kemerdekaan masyarakat menjalankan ibadah, pemenuhan hak dasar dan perlindungan kesejahteraan sosial serta hak asasi manusia bagi masyarakat secara berkeadilan.

- d. Mewujudkan infrastruktur berkualitas yang berwawasan lingkungan untuk mendukung kemajuan kota.
- e. Menjalankan reformasi birokrasi pemerintahan secara dinamis dan menyusun produk hukum yang sesuai nilai-nilai Pancasila dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Jasa angkot atau angkutan kota memiliki peran penting dalam mendukung pergerakan kehidupan pada masyarakat. Di Indonesia, transportasi sudah bergerak dalam kota-kota besar seperti Jakarta, Medan, Surabaya hingga Semarang. Pada sekitar tahun 1970-an, Kota Semarang memiliki status mobilitas yang cukup tinggi setiap masyarakat sering melakukan perpindahan tempat hingga membuat moda transportasi sebagai kebutuhan pokok mereka. Selain itu pada tahun 1970-an Kota Semarang mulai mengenal angkutan kota seperti Daihatsu, Suzuki dan Toyota Kijang sebagai moda transportasi yang akan digunakan oleh masyarakat setiap harinya. Transportasi dengan model terbaru dari bemo dapat menampung hingga sepuluh orang banyaknya dalam satu angkot. Rute yang diambil oleh angkot di Kota Semarang dari Pasar Johar ke Jatingaleh, Manyaran, Kaligawe, Sampangan dan Mranggen. Sehingga dalam kurun waktu angkot yang berada di Kota Semarang mengalami perkembangan setiap tahunnya.

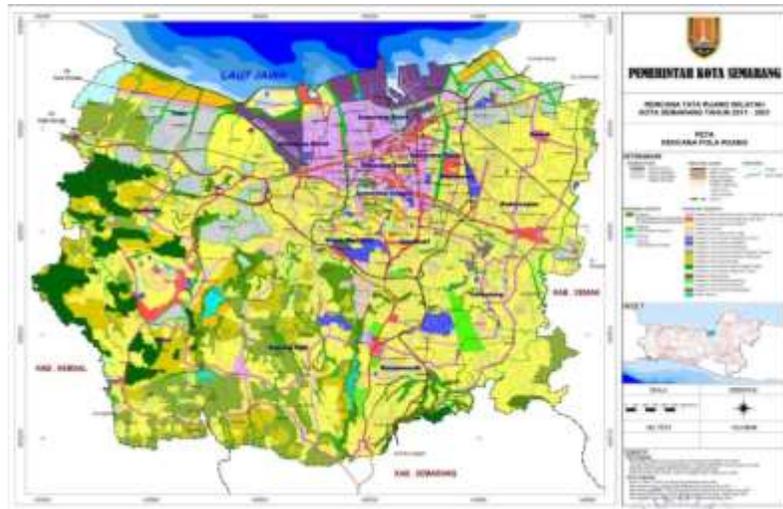
2. Kondisi Geografis

Kota Semarang mempunyai letak geografis cukup baik dan strategis. Kota Semarang merupakan ibukota Provinsi Jawa Tengah yang berada di lintasan Jalur Utara Pulau Jawa yang menghubungkan antara Kota Jakarta dan Surabaya. Secara geografis, Kota Semarang terletak antara $6^{\circ} 50'$ - $7^{\circ} 10'$ Lintang Selatan dan $109^{\circ} 35'$ - $110^{\circ} 50'$ Bujur Timur. Dengan luas $373,78 \text{ KM}^2$, Kota Semarang memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang
- Sebelah Timur : Kabupaten Demak

- Sebelah Barat : Kabupaten Kendal

Gambar 1. Peta Umum Kota Semarang



Sumber: <https://images.app.goo.gl/nRc3RBwhBzHqUDRx9>,

Menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang sesuai kondisi geografis, Indonesia termasuk Kota Semarang memiliki iklim daerah yang tropis dipengaruhi oleh dua musim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang pada tahun 2022 musim penghujan selama bulan Oktober – Juni dan musim kemarau selama bulan Juli – September. Curah hujan tahunan rata-rata sebesar 2.898 mm, dengan suhu udara antara 20⁰ sampai dengan 30⁰ C dan kelembapan udara tahunan rata-rata 98%. Ketinggian letak Kota Semarang mencapai 0,75 meter hingga 359,000 meter yang berada diatas permukaan air laut. Bagian dataran tinggi Kota Semarang mencapai sekitar 90 – 359 meter yang biasa disebut dengan Semarang Atas, sedangkan bagian dataran rendah Kota Semarang mencapai sekitar 0,75 – 0,35 meter yang biasa disebut dengan Semarang Bawah.

3. Kondisi Topografi

Menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang secara kondisi topografi Kota Semarang terdiri dari daerah pantai, perbukitan dan dataran rendah. Daerah yang memiliki pantai adalah kawasan Utara yang berbatasan dengan Laut Jawa dan kemiringannya 0% hingga 2%, sedangkan dataran rendah merupakan kawasan di

bagian Tengah Kota Semarang kemiringannya mencapai 2 – 15%, adapun daerah perbukitan kawasannya berada di bagian Selatan kemiringannya mencapai 15 – 40% dan untuk kawasan yang lain ukuran kemiringannya mencapai lebih dari 40%. Dilihat dari kondisi geografisnya, Kota Semarang memiliki iklim tropis dan memiliki 2 jenis musim yaitu musim kemarau yang terjadi pada bulan Juli hingga September dan musim hujan yang terjadi pada bulan Oktober hingga Juni pada tahun 2022. Curah hujan yang ada di Kota Semarang tertinggi pada tahun 2022 terakhir mencapai 300 mm perbulan. Sedangkan suhu udara mencapai sekitar 20⁰ C hingga 30⁰ C pada tahun 2020 dan kelembapan udara pada bulan Mei hingga November mencapai lebih dari 70% perbulan dan pada bulan Desember hingga April mencapai lebih dari 80% perbulan di tahun 2020.

4. Kondisi Demografis

a. Jumlah Penduduk

Menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang mempunyai sebanyak 16 kecamatan dan sebanyak 17 kelurahan yang tercatat pada tahun 2020. Setiap kecamatan dan kelurahan yang berada di Kota Semarang memiliki luas yang berbeda, Kecamatan Gunungpati merupakan kecamatan terluas dengan ukuran 58-27 Km², sedangkan Kecamatan Semarang Tengah merupakan kecamatan terkecil dengan ukuran 5,17 Km² pada tahun 2022. Menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang pada 3 tahun berturut jumlah penduduk di Kota Semarang mengalami perubahan tiap tahunnya.

Tabel 1. 1 Jumlah Penduduk Kota Semarang 2020-2022

No.	Tahun	Jumlah Penduduk		Jumlah	Pertumbuhan
		Laki-Laki	Perempuan		
1.	2020	818,441	835,083	1.653,524	59%
2.	2021	819,785	836,779	1.656,564	25%
3.	2022	821,305	838,670	1.659,975	21%

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data jumlah penduduk menurut BPS Kota Semarang selama 3 tahun mengalami perubahan pada jumlah pertumbuhan penduduk setiap tahunnya. Pada tahun 2020, persentase pertumbuhan pada Kota Semarang sebesar 59 %. Kemudian pada tahun 2021, persentase terhadap pertumbuhan penduduk Kota Semarang mengalami penurunan cukup banyak yaitu 25%. Lalu pada tahun 2022 jumlah persentase terhadap pertumbuhan pada Kota Semarang sempat mengalami penurunan lagi yaitu sebanyak 21%.

b. Agama

Indonesia merupakan negara yang memiliki banyak keragaman mulai dari suku hingga agama. Sebagai negara yang memiliki banyak keragaman, para leluhur Indonesia berhasil menyatukan seluruh perbedaan yang ada seperti etnis, bahasa, agama dan budaya. Mengenai banyak keragaman dan perbedaan yang ada di Indonesia, perlu adanya moderasi beragama di dalam Indonesia untuk mencapai kedamaian pada bangsa. Moderasi Bergama merupakan sudut pandang terhadap nilai moral orang lain atau cara kita berperilaku adil pada agama lain. Setiap kota di Indonesia memiliki perbedaan dalam agama termasuk Kota Semarang sebagai berikut.

Tabel 1. 2 Jumlah Pemeluk Agama di Kota Semarang 2020-2022

No.	Agama	Jumlah Pemeluk Agama			Jumlah
		2020	2021	2022	
1.	Islam	1.470,442	1.465,838	1.470,224	4.406,504
2.	Katolik	86,166	86,132	83,924	256,222
3.	Protestan	116,515	115,160	10,894	231,675
4.	Budha	10,894	10,933	10,072	31,899
5.	Hindu	1,236	1,222	1,180	3,638
6.	Lainnya	427	418	421	1,266

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data diatas pemeluk agama Kota Semarang mengalami perubahan setiap tahunnya. Menurut BPS Kota Semarang pada tahun 2020 hingga

tahun 2022 pemeluk agama Islam memiliki jumlah angka yang terbesar yaitu 4,4 juta jiwa, pemeluk agama Katolik memiliki jumlah angka terbesar kedua yaitu 2,5 ratus ribu jiwa. Kemudian agama Protestan 2,3 ratus ribu jiwa, Budha 31 ribu jiwa, Hindu 3 ribu jiwa dan yang terakhir seribu jiwa bagi pemeluk agama lainnya yang berada di Kota Semarang.

c. Pendidikan

Pendidikan di Indonesia memiliki jenjang yang mengikuti perkembangan usia yang telah ditentukan oleh dinas pendidikan. Sistem pendidikan yang ada di Indonesia memiliki tingkatan mulai dari pendidikan usia dini (PAUD), setelah itu taman kanak-kanak (TK/RA) selama kurang lebih 2 tahun, kemudian sekolah dasar (SD/MI) selama 6 tahun, lalu sekolah menengah pertama (SMP/MTs) selama 3 tahun, selanjutnya sekolah menengah atas (SMA/SMK/MA) selama 3 tahun, dan terakhir setiap anak akan memilih jenjang kehidupannya sendiri. Namun, di Kota Semarang pendidikan yang disediakan oleh pemerintah memiliki berbagai macam kategori.

Tabel 1.3 Jumlah Data Pendidikan Kota Semarang

Pendidikan	Sekolah		Guru		Murid	
	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta
	2019/2020	2020/2021	2019/2020	2020/2021	2019/2020	2020/2021
RA	506	509	6.972	7.660	138.036	135.970
TK	681	675	2.671	2.617	35.392	32.316
MI	89	90	883	950	16.239	18.510
SD	506	509	6.972	7.660	138.036	135.970
MTs	39	38	640	667	6.751	8.339
SMP	188	192	3.744	4.024	64.201	63.953
MA	29	29	487	510	5.509	6.300
SMA	76	74	1.909	2.104	31.164	30.660
SMK	89	86	2.426	2.554	38.127	37.274

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data diatas jumlah data pendidikan yang berada di Kota Semarang mulai dari wadah pendidikannya, guru dan murid dari tahun 2019-2021 memiliki perbedaan di setiap jenis pendidikan. Menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang tempat sekolah, guru dan murid negeri maupun swasta memiliki perbedaan yang signifikan, tercatat angka yang lebih besar pada pendidikan swasta daripada negeri. Mulai dari pendidikan berbasis agama islam negeri dan swasta RA hingga MA memiliki angka terendah dari pendidikan berbasis umum negeri dan swasta dari tahun 2019-2021.

d. Pekerjaan

Pekerjaan di Indonesia mempunyai berbagai jenis sektor dan industri mulai dari pertanian hingga teknologi. Pertanian adalah sektor utama di Indonesia walaupun jumlah pekerja di sektor ini terus menurun seiring waktu. Industri manufaktur seperti otomotif, elektronik dan garmen di Indonesia berkembang dengan pesat. Selain itu, sektor jasa seperti transportasi, perdagangan dan keuangan semakin berdominan dalam perekonomian. Di Indonesia mempunyai pekerja informal seperti pedagang kaki lima, ART, hingga pengemudi ojek online. Karena itu, digitalisasi teknologi mengubah lanskap pekerjaan di negara ini dengan munculnya platform online yang menawarkan pekerjaan sampingan.

Tabel 1.4 Jumlah Data Pekerjaan dan Tenaga Kerja di Kota Semarang

Status Pekerjaan	Penduduk Bekerja Menurut Status Pekerjaan di Kota Semarang		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
	2023	2023	2023
Berusaha sendiri	104.762	97.235	201.997
Berusaha dibantu buruh tidak tetap/ pekerja keluarga/tidak	21.636	24.535	46.171
Berusaha dibantu buruh tetap/dibayar	20.006	10.987	30.993
Buruh/karyawan/pegawai	306.155	222.700	528.855
Pekerja bebas di pertanian dan non pertanian	26.119	3.180	29.299
Pekerja keluarga/tidak dibayar	11.112	24.931	36.043
Jumlah semua status	489.790	383.568	873.358

Sumber: Badan Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data diatas menunjukkan bahwa jumlah data pekerjaan dan tenaga kerja di Kota Semarang menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang terbagi menjadi enam macam pada tahun 2023. Pertama, pekerjaan yang memiliki usaha sendiri laki-laki dan perempuan memiliki total 201.997 jiwa. Kedua, pekerjaan usaha yang dibantu buruh tidak tetap atau pekerja keluarga memiliki total 46.171 jiwa. Ketiga, pekerjaan usaha dibantu buruh tetap memiliki total 30.993 jiwa. Keempat, pekerjaan buruh atau kryawan maupun pegawai memiliki total 528,855 jiwa. Kelima, pekerja bebas di bidang pertanian maupun non pertanian memiliki total 29.299 jiwa. Keenam, pekerjaan pekerja keluarga memiliki total 36.043 jiwa.

Tabel 1.5 Jumlah Penduduk Bekerja Menurut Lapangan Kerja di Kota Semarang

Lapangan Pekerjaan Sakernas	Penduduk Bekerja Menurut Lapangan Pekerjaan di Kota Semarang	
	2022	2023
Pertanian	14.517	19.558
Manufaktur	281.043	229.286
Jasa-Jasa	698.531	624.514
Jumlah semua sektor	994.091	873.358

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data diatas menurut BPS Kota Semarang jumlah penduduk yang bekerja menurut lapangan pekerjaan di Kota Semarang terbagi menjadi tiga. Pertama, pada bidang pertanian tahun 2022 berjumlah 14.517 jiwa, sedangkan tahun 2023 berjumlah 19.558 jiwa. Kedua, pada bidang manufaktur tahun 2022 berjumlah 281.043 jiwa, sedangkan tahun 2023 berjumlah 229.286 jiwa. Ketiga, pada bidang jasa-jasa tahun 2022 berjumlah 698. 531 jiwa, sedangkan tahun 2023 berjumlah 873. 358 jiwa.

Tabel 1.6 Jumlah Angkatan Kerja Menurut Jenis Kelamin

Jumlah Angkatan Kerja	Jenis Kelamin					
	Laki-Laki			Perempuan		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Bekerja	521.351	557.795	489.790	414.725	436.296	383.568
Pengangguran Terbuka	57.977	61.368	25.306	40.741	20.368	30.350
Total Angkatan Kerja	579.328	619.163	515.096	455.466	456.664	413.918

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data diatas menunjukkan bahwa di Kota Semarang memiliki kategori angkatan kerja bedasarkan jenis kelamin. Menurut Badan Pusat Statistika Kota Semarang data laki-laki dan perempuan yang bekerja pada tahun 2021 berjumlah 963.076 jiwa, tahun 2022 memiliki 994.091 jiwa, dan tahun 2023 memiliki 873.358 jiwa. Sedangkan pengangguran terbuka pada laki-laki dan perempuan tahun 2021 memiliki 98.718 jiwa, tahun 2022 memiliki 81.736 jiwa, dan tahun 2023 memiliki 55.656 jiwa. Sehingga total angkatan kerja pada laki-laki dan perempuan memiliki jumlah 1.034.794 jiwa, tahun 2022 memiliki 1.075.827 jiwa, dan tahun 2023 memiliki 929.014 jiwa.

B. Gambaran Umum Terminal Penggaron

1. Sejarah Terminal Penggaron

Terminal merupakan sebuah tempat atau sarana yang digunakan untuk tempat pemberhentian transportasi darat (Yanti, 2022). Menurut sistem jaringan transportasi, terminal memiliki arti tempat perhubungan dan perlintasan jalur antar transportasi. Ada beberapa pengertian tentang terminal menurut Surat Keputusan Bersama bahwa terminal merupakan wadah yang berperan penting bagi kegiatan produktif kehidupan wilayah perkotaan seperti pengoperasian sistem perizinan pada basrang dan penumpang, prasana bagi masyarakat untuk mengangkut barang dan tempat pertukaran antara jenis transportasi serta suatu sarana jalan raya yang melangsungkan transportasi barang dan penumpang. Dapat disimpulkan bahwa terminal merupakan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah bagi masyarakat sebagai sarana prasana pertukaran antar jenis transportasi dan tempat titik kumpul dari pengangkutan dan penurunan barang maupun penumpang (Alfizieis Burhan Musthofa, 2022).

Terminal sebuah titik kumpul pertukaran antar jenis transportasi dan pusat pengambilan barang. Menteri Perhubungan dalam keputusannya Nomor 31 tahun 1995 tentang Terminal transportasi jalan memiliki dua macam yaitu terminal penumpang adalah fasilitas transportasi jalan sebagai titik pusat menurunkan dan mengambil penumpang, perpindahan antar jenis angkutan umum serta mengatur pemberangkatan dan kehadiran kendaraan umum lainnya. Sedangkan terminal barang

adalah fasilitas transportasi jalan sebagai tempat untuk pembongkaran dan memuat barang-barang dan perpindahan jenis angkutan umum lainnya. Selain pengelompokkan terminal agar dapat membedakan sesuai fasilitasnya, terminal memiliki tipe agar dapat mengakses lokasi terminal tersebut. Tipe terminal antara lain:

- a. Terminal tipe A yaitu terminal yang letaknya di Ibukota Provinsi dan Kabupaten atau Kota dalam jaringan trayek antar seluruh kota, trayek hingga lintas batas negara. Terminal dengan tipe A letaknya dipinggir kota yang berada di tengah-tengah sesuai dengan kondisi geografis dan terletak di jalan arteri dengan kelas jalan III A. Sedangkan jarak yang menghubungkan antara dua terminal penumpang dengan Tipe A di pulau Jawa kurang lebih 20km dan di pulau lainnya 50 km. Luas lahan yang dimiliki oleh terminal dengan tipe A di pulau Jawa minimal 5 ha dan pulau lainnya 3 ha. Jalan keluar masuk ke arah terminal di pulau Jawa minimal 100m sedangkan pulau lainnya hanya 50 m.
- b. Terminal tipe B yaitu terminal yang letaknya berada di Kota maupun Kabupaten, letaknya di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan III B. Memiliki jarak yang menghubungkan antar dua terminal tipe A dan B di pulau Jawa minimal 15 km sedangkan pulau lainnya 30 km. Memiliki luas pada lahan untuk pulau Jawa minimal 3 ha sedangkan pulau lainnya 2 ha. Jalan akses untuk keluar masuk di pulau Jawa minimal 50 m sedangkan pulau lainnya 30 m.
- c. Terminal tipe C yaitu terminal yang letaknya ada di dalam Kabupaten Daerah Tingkat II, terletak di jalan kolektor dan local dengan kelas jalan tertinggi yaitu III A. Lahan yang tersedia sesuai permintaan transportasi. Akses unutup keluar masuk kendaraan sesuai keperluan demi kelancaran di lalu lintas sekitar (Yanti, 2022).

Penggaron adalah sebuah kelurahan yang berada di Kecamatan Pedurungan Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah. Penggaron merupakan bagian Kota Semarang sebelah timur dengan luas wilayahnya \pm 201,05 ha. Di wilayah penggaron mempunyai fasilitas yang di sediakan untuk titik kumpul moda transportasi yaitu

Terminal Penggaron. Terminal penggaron berada di ujung barat Kota Semarang perbatasan antara Kabupaten Demak dengan Kota Semarang tepatnya di Penggaron Kidul. Terminal Penggaron melayani angkot, bus, trayek dan Trans Semarang dari segala penjuru. Terminal Penggaron adalah terminal dengan tipe B yang berada di bagian Kecamatan Pedurungan dengan jurusan angkutan umum ke daerah Mangkang, Wonosobo, Purwodadi, Karang Ayu, Kebumen, Solo, Wonosobo dan arah ke kota hingga kabupaten yang berada di Jawa Tengah (Navis, 2023). Berdasarkan wawancara Bapak Slamet sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, Terminal Penggaron ini dahulunya dikelilingi oleh banyak pepohon hingga warga setempat menyebutnya sebagai “alas-alas”. Seiring waktu banyak pembangunan mengubah lingkungan sekitar sehingga banyak pohon yang ditebang.

Gambar 1. 2 Terminal Penggaron Kawasan Luar



Sumber: Terminal Penggaron Kota Semarang

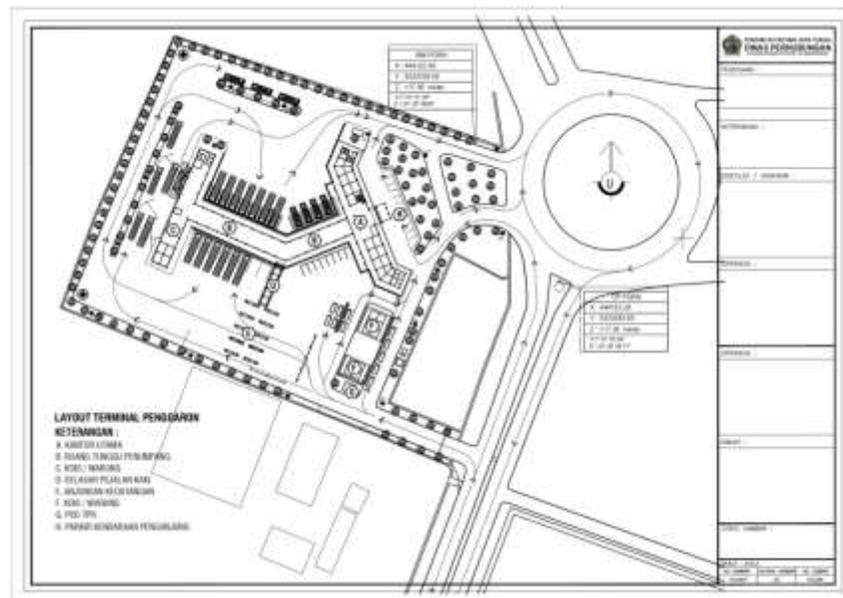
Gambar 1. 3 Terminal Penggaron Kawasan Dalam



Sumber: Terminal Penggaron Kota Semarang

Menurut informasi dari informan Bapak Arif Fathurrohman selaku bagian administrasi Terminal Penggaron, Terminal Penggaron berdiri sejak tahun 1996 di pegang oleh Pemerintah Kota Semarang kemudian tahun 2017 Terminal Penggaron menjadi milik Provinsi Jawa Tengah hingga saat ini. Terminal Penggaron sebelum adanya Bus Trans Kota Semarang ramai pengunjung dan banyak angkutan umum yang berlalu-lalang membawa penumpang. Akan tetapi semakin hari semakin sepi dikarenakan maraknya moda angkutan perkotaan semacam BRT berkembang jenisnya sehingga bus kecil semakin minim penumpang. Untuk letak demografis kurang memadai terhadap terminal karena letaknya yang terlalu menjorok sehingga banyak orang yang tidak tahu dimana letak Terminal Penggaron sebenarnya. Sedangkan kondisi kawasan luar terminal sering terjadi banjir, akan tetapi kawasan dalam terminal jarang terkena banjir karena letak geografis yang berbeda.

Gambar 1. 4 Layout Terminal Penggaron



Sumber: Data Pengelola Terminal Penggaron

Dari gambar diatas menunjukkan sebuah *layout* Terminal Penggaron yang mencakup tempat pemberhentian dan pemberangkatan dari transportasi disertai ruko, bengkel, shelter dan kantor pengelola Terminal Penggaron hingga jalur keluar masuk angkutan umum di Terminal Penggaron. Menurut informasi dari informan Bapak

Ahmad Untung selaku Ketua Pengelola Terminal Penggaron, transportasi yang berada di bawah penanganan Terminal Penggaron adalah Bus Trans Semarang, Bus Usaha Jaya yang melayani arah Semarang-Purwodadi, Bus Trayek dan Angkutan Daihatsu. Menurut data, transportasi yang berada dibawah penanganan Pengelola Terminal Penggaron wajib membayar retribusi sebagai jalur keluar masuknya transportasi untuk keamanan dan sistem pengaturan Terminal Penggaron. Setiap transportasi yang masuk akan dikenai tarif sebesar Rp 20.000 perjenisnya. Untuk penempatan angkutan umum tidak memiliki aturan, ketua pengelola Terminal penggaron memperbolehkan para sopir berada di kawasan luar terminal maupun di dalam terminal.

2. Profil Informan Sopir Angkutan Umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron

Didalam penelitian, informan diperlukan untuk membantu memperoleh data mengenai permasalahan yang akan dikaji. Berikut peneliti mengambil beberapa informan yang dapat memberitahu cukup informasi yang terjadi. Berikut data diri informan:

Tabel 1. 7 Data Informan Sopir Angkutan Umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron

No.	Nama	Usia	Jurusan Angkot	Kepemilikan
1	Bapak Pur	75 th	Penggaron – Kr Ayu	Milik Orang
2	Bapak Dodok	70 th	Penggaron – Kr Ayu	Milik Orang
3	Bapak Slamet	57 th	Penggaron – Johar	Milik Pribadi
4	Bapak Jo	45 th	Penggaron – Kr Ayu	Milik Orang
5	Bapak War	60 th	Penggaron – Johar	Milik Orang

Sumber: Wawancara dengan sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron

Data informan yang dapat kita ketahui, peneliti mengambil sebanyak lima sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron yang sesuai. Jurusan angkot *daihatsu* di Terminal Penggaron dibedakan menjadi dua jenis yaitu Penggaron – Kr Ayu dan Penggaron – Johar. Dapat kita lihat bahwa sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron tidak banyak yang berada di terminal Kota Semarang sebelah

timur dikarenakan sudah sepi sehingga hanya beberapa sopir saja yang bisa bertahan. Menurut informasi dari informan, yang pertama yaitu Bapak Pur berusia 75 tahun kurang lebih sudah 30 tahun lamanya mulai bekerja menjadi sopir angkot dengan jurusan Penggaron – Kr Ayu dan kendaraan milik orang. Kedua yaitu yaitu Bapak Dodok berusia 70 tahun kurang lebih sudah 35 tahun lamanya mulai bekerja menjadi sopir angkot dengan jurusan Penggaron – Kr Ayu dan kendaraan milik orang. Ketiga yaitu Bapak Slamet berusia 57 tahun kurang lebih sudah 20 tahun lamanya mulai bekerja menjadi sopir angkot dengan jurusan Penggaron – Johar dan kendaraan milik pribadi. Keempat yaitu Bapak Jo berusia 45 tahun kurang lebih sudah 10 tahun lamanya mulai bekerja menjadi sopir angkot dengan jurusan Penggaron – Kr Ayu dan kendaraan milik orang. Kelima yaitu Bapak War berusia 60 tahun kurang lebih sudah 24 tahun lamanya mulai bekerja menjadi sopir angkot dengan jurusan Penggaron – Johar dan kendaraan milik orang.

Gambar 1. 5 Angkot Daihatsu di Terminal Penggaron



Sumber: dokumentasi angkot daihatsu di Terminal Penggaron

Diatas merupakan data yang telah peneliti ambil, jurusan angkot *daihatsu* di Terminal Penggaron hanya dibagi menjadi dua yaitu jurusan Penggaron – Kr Ayu dan Penggaron – Johar. Yang membedakan jurusan pada angkot tersebut dapat dilihat dari warna *selendang* angkot. Jika *selendangnya* berwarna coklat menandakan jurusan Penggaron – Johar, sedangkan *selendangnya* berwarna putih menandakan jurusan Penggaron – Kr Ayu.

BAB IV
PERMASALAHAN YANG DIHADAPI OLEH SOPIR ANGKUTAN UMUM
(DAIHATSU) DI TERMINAL PENGGARON DAN UPAYA PENANGANAN
PERMASALAHAN YANG DIHADAPI

A. Permasalahan yang Dihadapi

1. Menurunnya Minat Penumpang

Hal ini disampaikan oleh Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, sebagai berikut:

“...penumpang jadi menurun itu waktu muncul Covid-19 *mbak*, semuanya tidak boleh keluar dan polisi selalu keliling jalan untuk mengecek setiap jalan bahkan jika masih ada yang bekerja di luar rumah diminta pulang segera. Jadi kami bingung *mau* bagaimana nanti mencari uang untuk makan, semuanya tidak boleh keluar dirumah, anak-anak juga diminta belajar dirumah, cucu saya *kan* begitu *mbak*. Semuanya belajar secara daring bahkan setiap orang selalu membawa kendaraan pribadi untuk bepergian jauh”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Berdasarkan kutipan wawancara diatas bersama dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, beliau menyatakan bahwa kondisi krisis yang dialaminya yaitu ketika munculnya wabah Covid-19 yang semakin menyebar ke seluruh penjuru Indonesia hingga menimbulkan lockdown ke seluruh Negara Indonesia. Sementara Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, sebagai berikut menyampaikan:

“...saya pernah *mbak* waktu itu mencoba *narik* penumpang juga *pas* Covid-19 sudah sedikit reda tetapi masih ada polisi yang sering beroperasi di setiap jalan. Padahal saya sudah mengikuti protokol untuk memberikan jarak pada penumpang tetapi masih tidak diperbolehkan untuk bekerja diluar. Kebanyakan para penumpang juga memakai kendaraan pribadi untuk tetap menjaga

keamanan dan kesehatan masing-masing. Memang benar masih belum sepenuhnya hilang virus corona tetapi kami juga harus makan untuk keluarga juga *kan mbak*” .(Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Dari hasil kutipan wawancara yang disampaikan oleh Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron menyatakan bahwa penyebab dari mengurangnya minat penumpang untuk pertama kalinya karena wabah Covid-19, sehingga membuat seluruh masyarakat memilih kendaraan pribadi. Sedangkan yang disampaikan oleh Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, sebagai berikut:

“...penumpang itu sepi waktu ada covid pada tahun 2020 *mbak*. Sebenarnya covid muncul tahun 2019, tapi ketika menyebar di Indonesia tahun 2020 *kan mbak*. Muncul ya dari orang-orang yang pulang dari luar negeri *gitu kan mbak* setahu saya. Terus tidak tahunya mereka membawa virus ke Indonesia satu persatu orang mulai tertular dan terjangkau dari kota ke kota. Karena itu pemerintah melarang seluruh masyarakat untuk keluar rumah dan tidak ada penumpang. *Boro-boro* ada penumpang satu yang *mau mbak*. Keluar rumah saja langsung terkena teguran”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Berdasarkan kutipan wawancara di atas bersama dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, wabah virus Covid-19 merupakan serangan pertama membuat kondisi para sopir angkot menjadi krisis. Kemudian yang disampaikan oleh Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, sebagai berikut:

“...Covid-19 itu *kan* memakan korban banyak ya *mbak*. Sebenarnya kalau sampai di *lockdown* juga harus *lihat-lihat* dulu karena kalau seperti kami *kan* cari uangnya dari pekerjaan *ngangkot* yang aktivitasnya ada di luar setiap jalan begitu. Kalau tidak dari *ngangkot* juga kami dapat

uang darimana susah *mbak*. Pemerintah juga kalau ingin menerapkan menjaga jarak juga kami sediakan, pakai masker juga kami pakai tapi memang tidak diperbolehkan oleh pemerintah kalau kami bekerja”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Dari kutipan wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti bersama dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, beliau merasa terbebani dengan adanya *lockdown* yang disebabkan oleh wabah Covid-19 sehingga membuatnya tidak bisa bekerja seperti biasanya dan membuat minat terhadap penumpang menjadi menurun. Lalu Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, menyampaikan sebagai berikut:

“...tidak hanya kegiatan pekerjaan yang diberhentikan oleh pemerintah juga *ya mbak*, sekolah juga berubah jadi dirumah saja, bahkan karyawan pabrik Bitratex sebelah halte ini juga banyak yang di phk untuk pengurangan karyawan. Ya semua itu dilakukan agar mencegah penyebaran virus Covid-19 *kan mbak*. Virus suka kerumunan jadi gampang kalau menyebar, banyak yang meninggal yang katanya terkena Covid-19. *Mau* bagaimana lagi? Pemerintah melakukan semua ini juga demi masyarakatnya aman, virusnya juga tidak memakan banyak korban lagi. Tapi juga rugi banyak, sudah tidak ada pekerjaan yang bisa dilakukan, tidak ada pemasukan, badan sudah tua begini kalau tidak banyak gerak gampang sakit, harus vaksin juga sampai di tusuk hidungnya”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Dari kutipan wawancara diatas yang dilakukan oleh peneliti bersama dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, beliau merasa semua kegiatan hingga menurunnya minat penumpang semenjak adanya wabah Covid-19 yang telah menyebar keseluruh penjuru tempat sehingga pemerintah membatasi berinteraksi dan melakukan kegiatan seperti biasanya bahkan ada pengurangan pegawai di setiap perusahaan. Hal ini membuat Bapak War menghadapi kondisi krisis secara tiba-tiba.

Dari hasil wawancara yang telah dijelaskan diatas sejalan dengan pemikiran Scott (1981) yang menjelaskan pergolakan subsistensi yang terjadi pada kelompok tani Asia Tenggara dalam bukunya. Pada tahun 2019 silam terjadi karantina pandemi Covid-19 yang menyebabkan perubahan kondisi dalam masyarakat. Menurunnya minat penumpang terhadap angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron merupakan salah satu dimana pergolakan yang terjadi secara tiba-tiba menyerang seluruh dunia dan membuat dampak besar dalam kehidupan sehari-hari. Dalam hal ini setiap kelompok masyarakat merasa terancam dan merespon keadaan dengan ketidakpastian dengan yang sedang terjadi dalam kehidupan mereka. Seluruh kelompok masyarakat cenderung melakukan beberapa cara atau strategi untuk bertahan hidup dalam kondisi pandemi Covid-19.

Dalam konteks menurunnya minat penumpang terhadap angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dalam kondisi pandemi Covid-19, secara faktual virus Covid-19 dapat menular dengan mudah. Virus Covid-19 memiliki efek yang cukup besar dalam tubuh seseorang yang dapat menimbulkan dampak berisiko bahkan meninggal. Pekerjaan yang menggunakan jasa seperti sopir angkot memiliki lingkungan yang rekat dan tidak memiliki jarak satu sama lain bagian kursi penumpang. Selain itu, pemerintah menghimbau seluruh masyarakat untuk mengurangi kegiatan di luar rumah sebagai tindakan pencegahan virus Covid-19. Dalam hal ini, penumpang harus mempertimbangkan kembali antara risiko dan manfaat dari karantina yang diadakan oleh pemerintah agar tidak tertular satu sama lain.

Pandemi Covid-19 menjadikan pandangan masyarakat berbeda terhadap angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terutama tata letak dan keamanan yang dimiliki. Dengan adanya aturan karantina dari pemerintah membuat masyarakat merasa hampa dan frustrasi. Angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron sangat kerap dengan tata letak duduk yang berdekatan satu sama lain. Kurangnya perhatian terhadap langkah-langkah yang efektif dalam menangani kondisi yang tidak stabil dapat menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap angkutan umum seperti angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Dalam hal ini, penumpang

menghindari penggunaan terhadap angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron sebagai bentuk perlawanan mereka terhadap pandemi Covid-19. Pandemi Covid-19 berhasil menyebabkan menurunnya minat penumpang terhadap angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron yang dikarenakan beberapa faktor seperti takut tertular virus Covid-19, hingga pertimbangan antara manfaat dengan risiko.

Maraknya moda transportasi di perkotaan bukanlah satu-satunya penyebab dari menurunnya minat masyarakat terhadap angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. *Corona Virus Disease* muncul pada tahun 2019 biasa disebut COVID-19 dan mulai bermunculan di Wuhan Cina, virus ini menyebar dan berkembang tidak terkontrol ke seluruh dunia. Covid-19 merupakan virus dengan jenis yang sama seperti flu burung, SARS, flu babi dan MERS. Namun yang membedakan virus corona dengan virus-virus lain seperti sangat mudah menular dalam tubuh lain, inkubasi virus tidak jelas dan membuat karantina berskala besar. Selain itu, Covid-19 telah menyebabkan perubahan besar dalam kehidupan setiap individu dalam waktu ke waktu. Perubahan yang dibawa oleh Covid-19 sangat drastis terhadap kehidupan secara individu maupun kelompok. Oleh karena itu, Covid-19 menyebabkan perubahan yang besar dalam dunia dan sangat berpengaruh terhadap kegiatan sehari-hari manusia (Agung, 2020).

Wabah Covid-19 telah ditetapkan sebagai kasus genting dalam kesehatan di dunia. Dampak munculnya Covid-19 memiliki pengaruh besar terhadap kehidupan dalam dunia. Dampak dari munculnya Covid-19 membuat seluruh masyarakat khawatir dan panik, dampak yang nyata seperti kematian, penurunan ekonomi setiap individu dan menyerang psikologis setiap orang. Virus Covid-19 telah menyebabkan seluruh kegiatan sehari-hari manusia menjadi terhambat selama kurang lebih dua tahun lamanya. *World Health Organization* (WHO) membuat cara utama untuk menghimbau setiap masyarakat terhadap Covid-19 kepada seluruh pemerintah. Oleh karena itu, WHO menetapkan cara seperti memperluas layanan kesehatan di setiap penjuru rumah sakit, memperketat sistem perkiraan kasus, menambahkan dan meningkatkan tes kesehatan dalam layanan kesehatan, menentukan tempat sebagai fasilitas yang dapat diubah menjadi titik tempat kesehatan coronavirus,

mengoptimalkan rencana untuk mengisolasi kasus, dan *refocus* aksi pemerintah untuk menghambat virus tersebut (Noviyanti, 2020).

Virus Covid-19 membuat kegiatan manusia menjadi berhenti dan terhambat setiap harinya. Pemerintah Indonesia melihat Covid-19 semakin menyebar dan memakan banyaknya korban, banyak langkah yang telah dilakukan oleh pemerintah untuk menghambat penyebaran virus tersebut. Beberapa langkah yang telah dilakukan oleh pemerintah untuk menghimbau masyarakat agar tetap aman seperti *lockdown*, *social distancing* dan mengikuti protokol kesehatan. Langkah-langkah yang dilakukan oleh pemerintah adalah untuk menghentikan rantai penularan virus Covid-19 seperti *lockdown* masyarakat tidak diperbolehkan untuk berlama-lama berada di luar rumah dan selalu ada di dalam rumah, sedangkan *social distancing* adalah gerakan untuk selalu menjaga jarak minimal 1-2 meter satu sama lain dan mematuhi protokol kesehatan dengan menggunakan masker serta menghindari kontak langsung dengan yang lain. Oleh karena itu, dengan adanya protokol kesehatan yang terus berjalan pemerintah berharap dapat menghentikan penyebaran Covid-19 (Noviyanti, 2020).

Pada tahun 2020, Indonesia mencapai angka 6.760 pasien yang terkena Covid-19. Semakin meningkatnya jumlah angka pada pasien Covid-19 membuat pemerintah Indonesia memperketat aturan dan kebijakan kepada masyarakat. Hal ini dilakukan untuk mengurangi perkembangan dan penyebaran infeksi virus Covid-19 dengan mematuhi aturan yang telah dibuat. Bahkan Kementerian Kesehatan (Kemenkes) RI membatasi seluruh kegiatan terhadap masyarakat. Banyak instansi yang diliburkan dan melakukan kegiatan seperti melakukan kegiatan belajar mengajar dalam jaringan, melakukan pekerjaan dirumah atau bekerja dari rumah, pembatasan kegiatan beribadah hingga moda transportasi, serta pembatasan terhadap kegiatan umum. Bahkan dengan munculnya Covid-19 secara paksa banyak perusahaan yang mengurangi jumlah karyawan sebagai upaya pencegahan penyebaran virus corona (Syahril, 2020).

2. Modernisasi Transportasi Perkotaan

Hal tersebut disampaikan oleh Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, sebagai berikut:

“...gara-gara BRT *mbak* yang *bikin* penumpang kami sepi setelah ada Covid-19. Coba saja tidak ada BRT mungkin masih ada yang mau *ngangkot* seperti biasa. Kalau saya ingin melamar kerja jadi sopir BRT juga usianya tidak mencukupi *mbak*. Jadi ya setiap hari seperti ini sepi, kalau ada penumpang paling juga hanya dapat sampai lima penumpang saja”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Sementara itu Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...dulu kami kalau *narik* penumpang bisa sampai jalur Semarang Timur sampai di daerah Mranggen tapi setelah ada Trans Jateng dan feeder penumpang lebih minat ke Trans daripada kami. Mungkin karena ongkosnya lebih murah BRT jadi lebih memilih BRT. Tapi, kalau kami dibayar seribu juga rugi *mbak*, karena kami yang sewa angkot harus bayar setoran juga. Jadi kalau ingin *narik* penumpang harus menyela waktu pemberangkatan BRT agar mendapat penumpang”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Sedangkan yang disampaikan oleh Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024, sebagai berikut:

“...sekarang bus Trans ada yang baru ukurannya kecil warna merah namanya feeder. Feeder ada itu jalurnya sering kami temui sampai ke daerah yang susah dijangkau oleh bus trans biru yang besar. Feeder juga kalau jalur ke timur sudah sampai ke daerah Gubug *mbak*. Jadi kami kalau ingin *narik* penumpang hanya bisa menyela waktu pemberangkatan bus trans, kalau tidak menyela mau bagaimana lagi? Kami yang tidak dapat penumpang.

Kalau dipikir-pikir lagi pemerintah itu yang rugi karena kami angkot pasti ada surat kir *mbak*". (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Kemudian yang disampaikan oleh Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, sebagai berikut:

"...biasanya itu kami mengandalkan penumpang dari anak-anak sekolah, karyawan pabrik sama pedagang yang di pasar setiap sore hari dan pagi hari. Lumayan ramai kalau untuk para pedagang di pasar karena bus trans juga tidak mungkin harus mengangkut pedagang karena mereka pasti membawa beberapa tas besar untuk tempat dagangannya. Bus trans itu *kan* ber-ac ya *mbak*, kalau missal bau dagangan juga pada mabuk, tapi pedagang juga tidak seberapa. Anak-anak sekolah juga kebanyakan yang naik bus trans. Jadi kami hanya bisa mengandalkan mencuri waktu dari bus trans agar dapat penumpang walaupun tidak banyak" (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Lalu Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

"...sudah sejak kapan di Terminal Penggaron ini sepi? Kurang lebih sejak Covid-19 tapi bukan tepat waktu pemerintah melarang keluar rumah, mungkin tahun 2021-2022. Terminal Penggaron sudah sepi karena banyak bus trans *mbak*. Sekarang coba lihat, angkot bisa dihitung *mbak* kalah dengan bus trans disini apalagi bus trans sudah banyak macamnya. *Mau* kemana saja ada bus trans, ya jelas kami kalah. Sampai ke daerah pelosok pun bus trans sekarang bisa dijangkau, apalagi ongkosnya murah. Kalau kami *buat* ongkos murah ya kami yang rugi *mbak*, karena untuk beli bensin belum lagi untuk setoran. Tapi *mau* kerja apalagi kalau bukan angkot *mbak*? Tidak mungkin juga kita jadi sopir bus trans, terlalu besar resikonya membawa banyak penumpang dari biasanya". (Wawancara dengan Bapak War

selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Kutipan wawancara diatas menunjukkan bahwa permasalahan yang sedang di hadapi oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron selain munculnya wabah penyakit virus Covid-19 adalah modernisasi terhadap moda angkutan perkotaan yaitu Bus Rapid Trans (BRT) di Kota Semarang. BRT Kota Semarang sudah ada sejak sebelum munculnya Covid-19, akan tetapi BRT kembali beroperasi ketika Covid-19 mulai mereda. Selama pandemi Covid-19 kurang lebih dua tahun lebih, disisi lain BRT Kota Semarang menjadi lebih modernisasi dan berkembang. Membawa fasilitas dan kualitas yang lebih mudah dijangkau oleh kondisi yang sedang terjadi selama pandemi Covid-19, selain itu juga BRT Kota Semarang mudah dijangkau oleh masyarakat manapun dari remaja hingga tua. Hal tersebut menjadikan BRT Kota Semarang lebih banyak peminatnya daripada angkot kota yang keamanannya tidak sebagus BRT.

Scott (1981) yang berjudul “Moral Ekonomi Petani: Pergolakan dan Subsistensi di Asia Tenggara” menjelaskan bahwa negara atau suatu otoritas yang mencoba menerapkan suatu perubahan terhadap masyarakat di bawah tanpa mempertimbangkan pandangan setempat, maka akan terjadi sebuah perlawanan dari masyarakat. Hal ini sejajar dengan terjadinya modernisasi terhadap BRT Kota Semarang yang dapat membuat para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron merasa tersaingi. Perubahan yang terjadi terhadap BRT Kota Semarang menimbulkan perlawanan terhadap sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron hingga bus mini. Dalam menghadapi perubahan yang sedang terjadi, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron tidak mendapatkan standardisasi dari pemerintah terhadap angkot yang digunakan dan membuat mereka tetap menggunakan langkah-langkah tradisional, sehingga membuat perlawanan antar transportasi.

Modernisasi yang terjadi terhadap transportasi perkotaan ketika pandemi Covid-19 muncul di Indonesia membuat transportasi perkotaan lebih berkembang khususnya BRT Kota Semarang. Bus Rapid Transit (BRT) merupakan salah satu jenis

transportasi umum yang sering berkeliling di perkotaan. BRT sering menjadi angkutan umum andalan setiap masyarakat hingga saat ini karena fasilitas dan kualitasnya yang berbeda dengan angkot seperti angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Kualitas yang dimiliki oleh BRT jauh lebih beda dari angkutan umum lainnya, seperti keamanan yang dimiliki lebih terjamin pada saat pandemi Covid-19 dengan menjaga jarak, memberikan kapasitas pada penumpang dan aturan protokol yang terjaga. Sedangkan fasilitas yang dimiliki oleh BRT yang tidak dimiliki oleh angkutan umum lainnya seperti kapasitas yang memadai, penempatan pada lansia, penempatan kursi penumpang sesuai jenis kelamin, hingga harga tiket yang sangat terjangkau. Hal ini membuat perlawanan sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terhadap BRT Kota Semarang.

Selain itu, sopir angkutan umum semacam BRT memiliki kendali atas pemerintah. Sebagian besar BRT Kota Semarang merupakan jenis transportasi yang memiliki ukuran besar dari angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Dengan perbedaan ukuran dari jenis alat transportasi membuat para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron ragu dalam mengendalikan bus tersebut untuk mengalihkan profesi terhadap sopir angkutan umum (Daihatsu) semacam BRT. BRT Kota Semarang memiliki batasan usia untuk mengendalikan bus sebesar BRT tersebut. BRT Kota Semarang juga menggunakan rute sama yang kerap dilalui oleh sopir angkutan umum lainnya. Hingga saat ini rute yang dulunya tidak dapat dijangkau oleh BRT, kini menjadi sangat mudah dimasuki oleh BRT. Tak hanya itu, adaptasi yang harus dilakukan oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron tidaklah mudah untuk menghadapi kenyataan. Maka dari itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron hanya mengendalikan pola tradisional untuk kebutuhan mereka tetap tersedia.

Modernisasi tidak akan pernah berhenti setiap perkembangan waktu berjalan. BRT kini mengembangkan jenis transportasi baru bernama feeder yang dapat memasuki wilayah yang susah dijangkau oleh BRT pada umumnya. Feeder memiliki ukuran setara dengan mini bus dan dapat melewati jalur naik turun yang dimiliki Kota Semarang. Dengan hadirnya feeder sejenis *mini bus ini* sopir angkutan umum

(Daihatsu) di Terminal Penggaron merasa resah akan menurunnya pendapatan mereka. Banyak sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron hingga kini menerapkan kebijakan alternatif lokal seperti memperkuat atau mempertahankan jaringan angkutannya masing-masing. Kebijakan tersebut meliputi menawarkan layanan yang bersifat lebih personal hingga menawarkan jalur yang tidak bisa dijangkau oleh BRT dengan harga yang murah, mengandalkan pelanggan setia. Selain itu, sopir angkot di Terminal Penggaron secara paksa mengubah jadwal mereka lebih awal dari biasanya hanya untuk mendapatkan penumpang. Demikian para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mencerminkan beberapa upaya untuk mempertahankan mata pencaharian mereka di tengah perbuahan oleh perkembangan transportasi modern.

Transportasi merupakan komponen penting untuk berkembang dan majunya suatu wilayah karena transportasi mempunyai kedudukan besar sebagai pondasi pembangunan ekonomi serta berkembangnya kehidupan sosial pada masyarakat (Esthi, 2021). Transportasi adalah salah satu dimensi di perkotaan yang berpengaruh langsung pada pergerakan hidup masyarakat. Transportasi memiliki fungsi sebagai moda pemindahan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain atau tujuan. Transportasi kian berkembang bersamaan mengikuti perubahan zaman dari waktu ke waktu. Pada saat zaman dulu transportasi dapat berupa seperti sepeda, sepeda motor, becak, kapal dan lainnya. Dari perkembangan zaman, dapat kita lihat bahwa transportasi mengalami perubahan kian maju dan modern (Kurniawan, 2020).

Semakin berjalannya waktu semakin berubah kondisi setiap negara, begitu juga dengan transportasi. Di Indonesia transportasi termasuk sudah seperti kebutuhan pokok kedua bagi setiap manusia. Transportasi telah mengalami perkembangannya selama berjalannya waktu dan kian modern seperti yang terjadi pada angkutan umum. Angkutan umum adalah salah satu jenis alat transportasi yang memiliki fungsi sebagai jasa angkutan untuk memindahkan barang atau manusia selain dari angkutan milik pribadi. Angkutan umum juga merupakan layanan jenis transportasi bagi publik seperti angkot, bus dan taxi. Angkutan umum adalah jenis angkutan yang alternatif bagi pengguna jalan. Oleh karena itu, semakin berkembangnya alat transportasi di

Indonesia kian maju juga sistem transportasi yang digunakan seperti Bus Rapid Transit (BRT) (Kurniawan, 2020).

Dengan perkembangan pada sistem transportasi di Indonesia, Bus Rapid Transit yang biasa disebut BRT juga semakin berkembang. Bus Rapid Transit merupakan salah satu jenis transportasi yang berada di kota-kota besar. Di Indonesia BRT pertama kalinya muncul di Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2001 yang disebabkan jalur jalan raya sangat macet lalu diikuti oleh kota-kota lainnya di Indonesia seperti Yogyakarta, Semarang dan Palembang. Bahkan di seluruh dunia banyak yang menggunakan jenis transportasi seperti BRT karena membuktikan bahwa alat transportasi tersebut memiliki banyak kelebihan dan keunggulan. Beberapa kelebihan yang dimiliki oleh BRT seperti jarak tempuh yang cepat dan tepat, mudah dijangkau, kenyamanan para penumpang sangat diperhatikan hingga keamanan yang dapat dijamin. Karena itu, BRT dapat dinyatakan sebagai alat transportasi dengan kualitas yang terbaik (Saintika, 2020).

Semakin mudah juga murah, sistem transportasi semakin meningkat dan berkembang seperti alat transportasi BRT yang ada di Kota Semarang. Dinas Perhubungan di Kota Semarang sukses meningkatkan dan mengembangkan Bus Rapid Transit sebagai alat transportasi secara publik dengan kualitas yang nyaman, murah dan cepat. Bus Rapid Transit (BRT) selain memiliki kualitas yang baik, dari segi ekonomi BRT memiliki harga tiket yang sangat terjangkau dan juga selalu mempunyai membuka pada lapangan kerja serta penjagaan yang bagus. Manfaat yang dimiliki oleh BRT seperti sangat mudah dijangkau bagi kaum lansia maupun disabilitas hingga mengurangi polusi udara dan kecelakaan. Selain itu dapat mengurangi kepadatan atau kemacetan yang ada di jalan raya. Namun munculnya Covid-19 yang memiliki dampak sangat besar membuat jumlah penumpang semakin turun, akan tetapi BRT di Kota Semarang kembali beroperasi kembali setelah wabah Covid-19 mulai mereda dan mengembangkan jenisnya (Salsabilla, 2021).

Bus Rapid Transit merupakan salah satu jenis alat transportasi umum di Kota Semarang yang memiliki pelayanan bagus dan baik. Dengan berjalannya waktu memiliki jumlah penumpang yang meningkat sehingga membuat alat transportasi satu

ini berkembang jenisnya. Bus Rapid Trans Kota Semarang dibedakan menjadi dua macam yaitu Trans Semarang dan Trans Jateng. Trans Semarang merupakan transportasi umum yang beroperasi di Kota Semarang dan Kabupaten Semarang, sedangkan Trans Jateng merupakan transportasi umum yang berada di bawah naungan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dan beroperasi mencakup pada wilayah sekitar Jawa Tengah. Tak lama saat munculnya Covid-19 pada tahun 2022 Bus Rapid Transit Kota Semarang meluncurkan moda transportasi baru yaitu feeder. Dapat diketahui bahwa feeder sangat cocok dari letak geografis Kota Semarang (Bariklana, 2022).

Penerapan Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang kurang lebih 12 tahun pastinya tidak selalu berjalan dengan lancar. Selama berdirinya BRT di Kota Semarang sekama berjalannya waktu pasti ada hambatan yang dialaminya. BRT Kota Semarang memiliki perawatan yang kurang diperhatikan mulai dari pengelolaanya hingga shelter tiap jalan. Sementara itu Kota Semarang memerlukan transportasi umum yang nyaman, murah serta aman. Untuk menangani permasalahan yang saat itu sedang terjadi, penanganan yang tepat adalah menciptakan armada baru yaitu feeder. Melihat letak geografis pada Kota Semarang yang memiliki letak berbukit jalur naik dan turun bahkan lebar jalan yang berbeda, feeder sangat cocok menjadi transportasi umum bagi masyarakat yang hendak menggunakan BRT jalur utama. Selain itu, feeder memiliki tujuan yaitu transportasi yang dapat menghubungkan masyarakat pada jalur yang susah dijangkau agar masyarakat dapat merasakan fasilitas transportasi umum yang memadai (Bariklana, 2022).

BRT Kota Semarang hadir dalam tiga macam yaitu Trans Semarang, Trans Jateng dan Feeder. Kebijakan feeder dimulai pada tahun 2022 kurang lebih sudah mulai beroperasi 2 tahun lamanya. Feeder juga memiliki kebijakan dalam peninjauan seperti tariff, rute, biaya operasional terhadap kendaraan hingga shelter milik feeder (Bariklana, 2022).

3. Adanya Moda Transportasi Online

Hal ini dapat disampaikan oleh Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, sebagai berikut:

“...permasalahan yang kami hadapi bermula dari adanya *gadget mbak*. Dari benda elektronik seperti itu *kan* bisa melakukan apapun yang kita inginkan ya *kan mbak*. Semuanya bisa digunakan dengan mudah, *mau* pesan makanan gampang, mau diantar atau *ngangkot* juga bisa langsung dijemput depan rumah. *Gadget* itu *kan* ajaib, bisa menciptakan aplikasi yang sering dipakai oleh setiap orang. *Mbak* lihat juga *kan* setiap di jalan ada semacam angkot seperti *grab*, *maxime* dan *gojek* itu *kan* dari *gadget*. Dan pastinya ada yang lain juga untuk mempermudah setiap orang agar tidak susah-susah keluar rumah mencari makanan sendiri maupun bepergian seperti dulu yang harus naik angkot seperti kami” (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Lalu yang disampaikan oleh Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, sebagai berikut:

“...angkot online yang pertama kali sering muncul *kan* gojek ya *mbak*, terus disusul dengan *grab* dan baru-baru ini ada *maxime*. BRT sudah menguasai ditambah lagi ojek online. Tapi sebenarnya ojek online itu tidak semuanya yang bekerja bisa jujur *mbak*. Kemarin saya melihat ada yang jaketnya hijau tapi helmnya kuning, padahal hal seperti itu juga illegal. Apalagi Gojek dan Grab itu bukan plat kuning, khusus angkot itu harusnya kuning *mbak*”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Sementara itu Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...angkot online seperti gojek, *grab* dan *maxime* itu sebenarnya kurang tepat *mbak*. Karena plat mereka tidak kuning, menyalahi aturan itu sebenarnya, seenaknya

sendiri. Kalau memang mereka angkot seharusnya platnya warna kuning seperti milik kami ini, *toh* plat kuning juga sudah ada sejak lama sebelum adanya Covid-19. Sudah sejak tahun 2000-an pertama itu *mbak*. Lagipula Kota Semarang ini juga belum memadai seperti Kota Jakarta yang penduduknya banyak jadi maklum kalau banyak jenis angkot yang disediakan. Kota Semarang itu tergolong kota kecil jadi pemerintahnya yang aneh”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Sedangkan yang disampaikan oleh Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, sebagai berikut:

“...sekarang banyak angkotan online yang di kota jadi semakin susah untuk kami *narik* penumpang seperti biasanya *mbak*. Sekarang begini, *gadget* itu *kan* akan terus maju, apa saja bisa dilakukan sesuka hati terus juga mudah. Pesan makanan tinggal *pencet*, *mau* kemana tinggal *pencet* lalu dijemput depan rumah. Kalau saya pribadi ikut jadi sopir angkot online takut ada orang asing yang naik motornya *ngawur mbak*. Apalagi platnya tidak kuning jadi saya juga kurang nyaman”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Kemudian Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...angkot online gojek, grab maupun maxime itu sudah banyak yang memakai *mbak*. Apalagi mereka kendaraan bermotor jadi kalau macet gampang *mau nyelip nyempil* jadi cepet dan penumpangnya banyak yang minat juga. Tapi sebenarnya angkot seperti mereka itu kurang meyakinkan karena platnya tidak sesuai aturan. Kami kalau ingin membuat aplikasi seperti gojek, grab dan maxime juga bingung karena sopir seperti kami itu awam dengan *gadget*. Jadi kami hanya bisa rebutan penumpang saja”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa permasalahan yang dihadapi oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron selain pandemi Covid-19 hingga berkembangnya transportasi dalam perkotaan yaitu munculnya moda transportasi online seperti Gocar, Gojek dan Maxim. Semua jenis transportasi online mulai berkembang bersamaan dengan berjalannya BRT di Kota Semarang. Hal ini membuat sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron cukup kewalahan dengan adanya transportasi online yang berlalu-lalang di perkotaan.

Sistem transportasi online dapat kita temui dalam jaringan seperti *gadget*. *Gadget* memiliki fitur yang sempurna sehingga dapat memperoleh aplikasi didalamnya agar bisa digunakan dengan praktis oleh pengguna. Scott (1981) menjelaskan bahwa strategi bertahan hidup dilakukan karena adanya perubahan dan pergolakan dalam kehidupan terhadap masyarakat. Hal ini sejalan dengan adanya transportasi online ketika masa pandemi Covid-19 yang dimana setiap masyarakat tidak diperbolehkan untuk beraktivitas di luar ruangan. Transportasi online mulai bermunculan ketika setelah kembali aktifnya BRT. Transportasi online tersebut meliputi Gojek, Gocar dan Maxim. Transportasi online hadir dengan segala fasilitas dan kualitasnya seperti para sopir akan datang tepat di depan rumah lalu mengantarkan ke tujuan tepat di depan lokasi. Selain itu, transportasi online mudah terjangkau karena hanya dengan menekan tombol di dalam *gadget* maka akan datang tepat waktu.

Transportasi online merupakan jasa angkutan umum yang mudah dan cepat. Selain dapat mengantarkan orang ke tujuan tertentu, mereka juga bisa mengantar barang hingga memesan makanan lewat *gadget*. Dengan begitu mereka menunjukkan suatu resistensi terhadap angkutan umum lainnya. Perbedaan yang sangat signifikan terhadap angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, trayek hingga bus mini dengan transportasi online yaitu aplikasi yang ada di *gadget*. Transportasi online dapat diakses melalui *gadget*, sedangkan angkutan umum lainnya cenderung hanya bisa dijangkau ketika berada di jalan raya. Selain itu, tidak banyak pengemudi angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron yang ingin beralih ke pengemudi transportasi online karena batasan usia dan takut menaiki motor akan rawan kecelakaan dan tidak bisa menjaga keseimbangan. Oleh karena itu, para sopir

angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron bersikeras mempertahankan pekerjaannya dengan berbagai cara seperti menawarkan layanan yang bersifat lebih personal dan sebagainya.

Perkembangan teknologi selalu membawa dampak cukup besar bagi kehidupan manusia, termasuk Indonesia. Hal ini membuat perkembangan teknologi menjadi pusat perhatian seluruh masyarakat Indonesia. Jaringan internet yang kian berkembang dengan maju dan luas hingga dapat mencapai akses yang bagus membuat masyarakat tertarik dalam menggunakannya. Salah satu teknologi yang sangat amat diminati oleh seluruh masyarakat di Indonesia adalah *gadget*. *Gadget* memiliki fitur yang canggih setiap perkembangannya. Hal ini membuat masyarakat menjadi sangat terkesan dan dapat melakukan semua yang diinginkan melalui *gadget* tersebut. Selain itu, saat munculnya Covid-19 fitur di dalam *gadget* semakin meningkat dalam perkembangannya. Setiap pengguna dapat berbelanja dan memesan apapun melalui *gadget* secara online, termasuk memesan transportasi online (Setiawan & Esthi, 2021).

Transportasi berperan penting bagi kehidupan setiap individu. Mengikuti perkembangan zaman, transportasi semakin maju dan berkembang. Sejak dahulu dapat ditemui jasa transportasi seperti becak, sepeda dan lainnya. Dapat kita lihat bahwa transportasi telah berkembang dari masa ke masa. Dengan berkembangnya pada alat transportasi di Indonesia mengakibatkan banyak yang berminat terhadap moda transportasi yang baru termasuk transportasi online. Sistem transportasi online biasa digunakan berbasis online atau dalam jaringan dengan mudah. Dampak dari transportasi online ini cukup membuat para pengguna terkesan. Dengan pembaruan yang menarik, sistem transportasi online ini dapat mengubah tingkah laku para pengguna jalan. Oleh karena itu, dengan diadakannya transportasi online dapat mengakibatkan perubahan terhadap pengguna transportasi umum, pribadi bahkan online sehingga terjadi pergeseran (Kurniawan, 2020).

Sejak tahun 2015 transportasi online di Indonesia sudah mulai berkembang. Macam transportasi online yang berada di Indonesia seperti Grab, Gojek dan Maxim. Sistem transportasi online ini yaitu dengan menggunakan aplikasi yang ada di *gadget*

dalam sekali tekan tombol maka transportasi online akan tiba di depan rumah tanpa harus keluar rumah. Para pengemudi akan diberi penilaian terhadap kinerja mereka oleh para konsumen setelah mendapatkan jasa dari para pengemudi transportasi online (Esthi, 2021).

B. Cara Mengatasi Permasalahan Yang Dihadapi

1. Menghemat Pengeluaran Ekonomi

Hal ini disampaikan oleh salah satu sopir angkot yaitu Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, sebagai berikut:

“...*alhamdulillah* saya juga ada tabungan *mbak*. Jadi kalau ada masalah genting seperti waktu Covid-19 dulu itu bisa dibantu dengan tabungan yang sudah saya kumpulkan bersama istri saya. Jadi orang juga harus pandai mengelola uang *kan mbak*. Untung saja ada uang tabungan, *toh* kita tidak akan tahu nanti mendapat musibah yang seperti apa. Dilain itu juga kami harus menghemat pengeluaran *mbak*. Walaupun ada uang simpanan tapi tidak bisa digunakan seenaknya. Saya sendiri juga tidak tahu kapan Covid-19 hilang *ya nggak?*” (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Sementara itu yang disampaikan oleh Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, sebagai berikut:

“...waktu *lockdown* rasanya *kaget mbak* ada Covid-19, karena pemerintah tidak memperbolehkan masyarakatnya keluar rumah sekalipun itu bekerja. Kami memang punya simpanan uang untuk makan sehari-hari, tapi tidak bertahan selama dua tahun lamanya juga *kan mbak*. Sekarang coba pikir lagi, siapa yang tahu kalau *lockdown* sampai kurang lebih dua tahun setelah itu ada pembatasan karyawan sampai di PHK. Sudah tidak bisa bekerja, tidak ada pemasukan sama sekali, *bikin* saya pusing *mbak*. Kalaupun ada uang simpanan juga tidak bisa digunakan

seperti kami bisanya membeli makan dan kebutuhan *kan*. Kami harus tetap menghemat demi kedepannya”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Kemudian Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...*mau* tidak *mau* harus menabung *mbak* kalau jadi orang. Ada istri yang pandai mengelola keuangan, minimal punya simpanan untuk keadaan darurat, uang kebutuhan sekolah ada sendiri, uang untuk makan ada sendiri, kalau bisa adakan dana darurat. Seperti ketika pandemi Covid-19 kemarin, siapa yang mengira akan terjadi seperti itu? Saya sendiri juga tidak minta. Jadi saya sekeluarga dengan berusaha menghemat pengeluaran terutama terhadap ekonomi agar bisa bertahan kedepannya”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Lalu Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, juga menyampaikan sebagai berikut:

“...dari Covid-19 hingga sekarang saya sekeluarga juga mengandalkan uang simpanan *mbak*. Kalau tidak begitu kami bingung ingin makan apa kalau missal tidak ada pemasukan secara teratur. *Alhamdulillahnya* saya sekeluarga juga menyiapkan uang simpanan untuk keadaan tertentu. Anak saya sudah besar dan sudah menikah semua bahkan saya sudah punya cucu *mbak*, jadi tanggungan saya hanya istri. Kalau kondisinya seperti ini *alhamdulillah* masih bisa berhemat dan tidak *neko-neko* kalau makan. Ya seadanya saja dimakan agar besok harinya bisa makan lagi, tidak kekurangan makanan. Anak kalau sudah besar apalagi sudah punya anak, yang dipikir pasti biaya untuk kehidupan keluarga mereka sendiri. Jadi kalau saya dan istri tidak berhemat ingin makan apa besok?” (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Sedangkan yang disampaikan oleh Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024, sebagai berikut:

“...Covid-19 itu *kan* mengerikan, benar-benar semua berhenti jadi kalau misalkan tidak memiliki stok bahan makanan untuk satu keluarga juga saya bingung, istri bingung. *Alhamdulillahnya mbak* saya masih punya uang simpanan, saya juga punya kendaraan yang sedang disewa oleh orang lain untuk *narik* angkot, *ya* saya tidak mengharapkan ada setoran banyak. Melihat kondisi seperti ini saja saya mengambil alis satu angkot saya untuk bekerja sendiri. Jadi kami hanya menghemat untuk kebutuhan pangan. Saya harus mencukupi kebutuhan pangannya *ya kan*”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Berdasarkan wawancara diatas para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron jelas terlihat bahwa mereka sangat terbantu dengan menghemat pengeluaran dari biasanya menggunakan uang simpanan yang dimiliki oleh setiap para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Kondisi pandemi Covid-19 merenggut kesejahteraan terutama dalam finansial tiap individu terutama individu seperti sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron yang memprioritaskan penghasilan dari jasa angkutannya menjadi penghasilan utama, kemudian dengan adanya modernisasi angkutan perkotaan pasca pandemi Covid-19 memiliki terikatan dan hubungan dengan kejadian sebelumnya karena inti masalah berawal dari munculnya Covid-19 di Indonesia. Oleh karena itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron melakukan cara berhemat agar kesejahteraan tetap berjalan secara finansial.

Scott (1981) menjelaskan bahwa mendahulukan selamat lebih penting untuk langkah pertama bertahan hidup. Salah satu yang dijelaskan James C. Scott adalah dengan mengikat sabuk kencang yang memiliki makna dimana kelompok masyarakat berhemat terhadap pengeluaran mereka setiap harinya agar dapat makan di hari esoknya. Pandemi Covid-19 berlangsung selama kurang lebih dua tahun lamanya, tanpa pemasukan setiap masyarakat tidak akan bisa mencukupi kebutuhannya karena

pembatasan oleh pemerintah agar virus corona tidak menyebar. Hal ini cukup membuat seluruh masyarakat dan para pekerja frustrasi karena untuk makan tidak ada. Oleh karena itu, mengikat sabuk dengan kencang merupakan langkah utama yang dilakukan oleh setiap masyarakat dan sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron (Scott, 1981).

Mengikat sabuk dengan kencang termasuk upaya setiap masyarakat untuk melangsungkan kehidupan mereka. Langkah utama ini sering digunakan hanya untuk bisa mendapatkan makanan di hari berikutnya. Dengan menahan pengeluaran atau mengurangi pengeluaran yang berbeda dari sebelumnya kemudian megutamakan sumber daya yang tersedia agar tercukupi kebutuhan dasar. Sopir angkot di Terminal Penggaron rata-rata melakukan langkah ini dengan mengurangi pengeluaran yang sekiranya tidak terlalu penting untuk didapatkan, menyesuaikan pola konsumsi mereka sesuai yang dibutuhkan. Tak hanya itu, sopir angkot di Terminal Penggaron beriringnya waktu beradaptasi dengan keadaan sekitar. Oleh karena itu, bantuan sosial sangat diandalkan oleh mereka untuk makan setiap harinya walaupun bantal sosial tidak selalu datang. Akan tetapi, mereka dapat menghemat untuk berjaga kedepannya (Scott, 1981).

2. Pola Nafkah Ganda Terhadap Anggota Keluarga

Hal tersebut disampaikan oleh Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, yaitu sebagai berikut:

“...saya ada istri dan anak, istri saya bekerja *serabutan* dan anak sudah bekerja *mbak*. Saya kalau ingin bekerja sampingan selain menjadi sopir angkot juga tidak tahu ingin bekerja apalagi *mbak*, karena usia yang tidak memadai sehingga belum menemukan pekerjaan sampingan lain. Biasanya istri jualan kentang dan umbi-umbian *mbak*. Seperti hari ini saya sudah seminggu tidak dapat penumpang, saya juga harus setor ke bos yang punya angkot. Kalau tidak mencukupi jumlah setoran ya saya harus *nombok*, kalau belum punya uang ya pinjam anak saya untuk menutupi setoran yang kurang. Kalau istri tidak bekerja dan anak belum bekerja lalu dihadapkan

kondisi seperti ini juga bingung *mau* makan apa”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Sedangkan salah satu sopir angkot lainnya yaitu Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...kalau saya ada istri juga ada anak, istri dirumah saja anak sudah kerja. Untuk kondisi saat ini juga susah dapat penumpang *mbak*, sama seperti Pak War kalau untuk setoran kurang saya biasa pinjam ke anak saya untuk menutupi kekurangan setoran. Selain itu kalau kami tidak *menyela* jam BRT, kami tidak akan dapat penumpang selama sehari penuh bahkan kedepannya juga akan sama. Jadi kami sering mengandalkan para pedagang pasar atau buruh pabrik di sekitar sini untuk *narik* penumpang”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Kemudian yang disampaikan oleh Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024, sebagai berikut:

“...dirumah ada anak saya dan istri juga membantu bekerja *serabutan mbak*. Kalau tidak dibantu mencari uang juga saya yang *kuwalahan mbak*. Saya pribadi juga memiliki angkot yang disewa orang lain untuk kerja itupun setorannya *nyicil* karena ya sekarang ini susah dapat penumpang seperti dulu *mbak*. Dibantu istri bekerja *Alhamdulillah* bisa membantu perekonomian dalam rumah tangga”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. 17 Maret 2024).

Sementara yang disampaikan oleh Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, yaitu sebagai berikut:

“...istri saya ikut membantu dengan bekerja *serabutan*. Anak-anak juga sudah memiliki keluarga sendiri, kalau

mereka ada rejeki selalu mengirimkan uang untuk bantuan kami berdua. Saya pribadi juga masih punya ibu yang harus dibantu karena beliau hidup sendirian, kalau bukan karena bekerjasama dengan istri saya juga bingung mengandalkan pendapatan darimana lagi. Kalau saya pribadi ingin melamar pekerjaan lainnya juga sudah tidak bisa karena usia sudah tidak mencukupi untuk syarat pekerjaan”. (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Lalu Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, menyampaikan sebagai berikut:

“...anak-anak saya sudah besar jadi mereka bisa membantu keuangan saya sekeluarga dan mereka juga belum menikah. Istri saya sendiri juga terkadang melakukan pekerjaan lain seperti umumnya yaitu *serabutan*. *Alhamdulillah* dapat terbantu untuk makan setiap harinya karena kalau misalkan mengandalkan pendapatan dari saya pribadi juga masih kurang *mbak*”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Kutipan wawancara di atas menunjukkan bahwa yang dilakukan para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron adalah melakukan nafkah ganda yang dilakukan oleh seluruh anggota keluarga. Beberapa keluarga dari sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron banyak yang menerapkan nafkah ganda sebagai tunjangan bantuan yang dibutuhkan oleh keluarga masing-masing-masing. Nafkah ganda biasa disebut dengan bekerja sampingan yang dilakukan untuk mendapatkan penghasilan tambahan sehingga dapat mencukupi kebutuhan sehari-hari dalam rumah tangga. Scott (1981) menjelaskan strategi yang biasa dilakukan oleh petani selain menghemat pengeluaran, tetapi melakukan strategi aktif yang dimana melakukan pekerjaan sampingan yang dapat dilakukan oleh anggota keluarga lain selain kepala rumah tangga Scott (1981). Dalam kutipan wawancara, sebagian sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron melakukan strategi tersebut. Akan

tetapi yang melakukan pekerjaan tambahan adalah istri mereka, dikarenakan usia yang tidak memadai dalam pekerjaan, istri dan anak-anak mereka tidak bisa tinggal diam.

Pola nafkah ganda merupakan pekerjaan tambahan yang dilakukan oleh satu orang, akan tetapi biasanya anggota keluarga yang lain bisa ambil andil dalam hal ini. Keluarga sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terutama istrinya banyak yang terlibat di dalam pola nafkah ganda apalagi ketika pandemi Covid-19 sudah lebih dari satu tahun. Keluarga yang melakukan akan mendapatkan pendapatan yang tidak banyak akan tetapi sangat membantu untuk pengeluaran sehari-hari. Beberapa pola nafkah ganda yang biasa dilakukan oleh anggota para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron seperti bekerja sebagai serabutan. Serabutan sejenis pekerjaan yang dapat dilakukan. Banyak dari anggota sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron berjualan kecil-kecilan sebagai tambahan pemasukan ekonomi mereka. Selain itu, para sopir yang sepi penumpang tidak dapat mencukupi kebutuhan mereka dengan lancar. Tak banyak penumpang yang berminat, biasanya uang hasil *ngangkot* untuk menutupi setoran atas peminjaman alat transportasi. Oleh karena itu, bantuan anggota keluarga sangat dibutuhkan sebagai tunjangan ekonomi mereka.

Selama pandemi Covid-19 hingga satu tahun lebih, seluruh masyarakat berusaha mencari pendapatan untuk memenuhi kebutuhan mereka masing-masing. Pendapatan yang cukup dapat mengurangi konflik yang dapat terjadi. Dengan mengandalkan upaya demikian dapat meminimalisir risiko finansial seperti menghindari hutang yang berlebihan, dapat menabung untuk keadaan darurat hingga berhemat. Maka dari itu, menerapkan strategi pasif terhadap kelompok masyarakat terutama sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dapat menghadapi tantangan ekonomi krisis. Selain itu, mereka dapat memanfaatkan peluang atau pendapatan tambahan tanpa terlalu bergantung pada orang lain sehingga mereka dapat bertahan dalam situasi yang tidak stabil.

Strategi nafkah adalah satu cara yang dilakukan dalam rumah tangga untuk meningkatkan pendapatan sehari-hari melalui aspek pilihan beberapa sumber yang

ada di sekitar dengan usaha mempertahankan kehidupan seluruh anggota keluarga. Strategi nafkah dapat dilakukan dengan cara menerapkan pola nafkah ganda yaitu bekerja dalam dua bidang. Pola nafkah ganda dapat dilakukan oleh seluruh anggota keluarga untuk membantuk perekonomian dalam keluarga. Pola nafkah ganda disini merupakan strategi untuk memenuhi kebutuhan dalam keluarga dengan melakukan pekerjaan lebih dari satu yaitu pekerjaan sampingan seperti pedagang, tukang bangunan dan lainnya (Fatmi Anggraini, 2020).

Strategi nafkah ganda atau strategi aktif yaitu strategi yang dapat dilakukan dengan cara mengoptimalkan seluruh sumber daya yang ada untuk mencari pekerjaan tambahan atau apapun guna menambah pemasukan dalam keuangan perekonomian (Reffi Anggun Cahyani, 2024). Strategi aktif ini dapat ditemukan oleh masyarakat yang dominan marginal atau kecukupan seperti nelayan, petani hingga sopir. Menurut James C. Scott para petani melakukan pekerjaan tambahan atau sampingan merupakan bentuk perlindungan mereka dalam kondisi krisis yang mereka alami. Mereka melakukan pekerjaan sampingan dengan alasan menambah pendapatan atau mencukupi kebutuhan untuk keberlangsungan kehidupan mereka. Didalam bertahan hidup seorang petani maupun nelayan dan sopir, ketika mereka dihadapkan dengan suatu kondisi maka mereka akan memanfaatkan seluruh potensi yang dimiliki termasuk anggota keluarganya akan ikut serta dalam mencari nafkah. Oleh karena itu, pola nafkah ganda sangat cocok untuk diterapkan terhadap kelompok marginal (Scott, 1981).

3. Memanfaatkan Jaringan Sosial

Lalu Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...ketika pemerintah menetapkan *lockdown* terhadap seluruh masyarakat Indonesia *sampai-sampai* polisi setiap berapa menit selalu patrol, saat itu kalau tidak mengandalkan saudara juga *mau* siapa lagi *mbak*? Anak saya bekerja tapi *lockdown* juga bahkan ada pengurangan karyawan. Untuk setoran kalau saya tidak meminta tambah batas waktu ke pemilik angkot ini juga mau bagaimana lagi *mbak*? Selain itu,

kami juga ikut ke kelurahan mendaftarkan diri untuk ikut bantuan sosial *mbak*. Biasanya bantuan sosial isinya bahan makanan, sampai sekarang saya ikut bantuan sosial. Hanya itu yang kami bisa lakukan sampai sekarang juga seperti itu”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Lalu Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, menyampaikan sebagai berikut:

“...biasanya ada bantuan sosial *mbak*. Karena saya juga ikut mendaftarkan diri. Biasanya bantuan sosial dari pemerintah berupa minyak goreng, telur hingga beras. Kalau sedang tidak punya uang, istri suka meminjam uang ke tetangga. Biasanya kerabat juga berbagi rezeki seperti beras atau paling kalau mereka masak lebih pasti saya juga *dikasih mbak*. Kalau di kampung saya itu kerabat atau saudara dekat dengan rumah, jadi kalau meminta bantuan biasanya sesama kerabat. Atau misalkan kerabat juga dalam kondisi kesusahan, saya sekeluarga sering meminjam ke tetangga yang kehidupannya lebih dari saya. Saya punya anak juga mereka sudah berumah tangga, *mau* bantu sekeluarga juga mereka *kan* punya keluarga sendiri yang harus di biayai kehidupannya”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Lalu Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, menyampaikan sebagai berikut:

“...kalau orang jaman dulu itu urutan rumah gampang di patokin *mbak*. Misal ada satu rumah milik ibu saya nanti rumah anak-anaknya di sampingnya urut atau tidak ya sudah pasti satu gang itu bisa isinya satu keluarga. Jadi kalau kami ada kesulitan gampang untuk minta tolong ke sanak saudara, tapi juga tidak semua anak-anak dari ibu saya tinggal bersebelahan dengan rumah ibu saya sendiri, ada yang ikut dengan istri atau suaminya. Tapi *alhamdulillah* masyarakat yang ada di sekitar rumah saya guyub dan rukun, biasanya istri saya juga meminta tolong ke tetangga dan nanti juga kami saling timbal balik. Misalnya soal makanan kami suka

berbagi. Disisi lain, istri saya juga ikut mendaftarkan diri ke kelurahan yang biasanya ada bantuan sosial dari pemerintah itu *mbak*. Semacam sembako bahan makanan untuk keperluan makan sehari-hari”. (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Lalu Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...saya itu biasanya kalau missal butuh sesuatu tapi belum mampu jadi saya memanfaatkan sanak saudara dan tetangga dirumah. Kalau tidak begitu ingin minta tolong ke siapa lagi *kan mbak?* Seperti waktu Covid-19 juga sempat mengandalkan bantuan antara sanak saudara dan ada juga bantuan sosial yang dari pemerintah itu berisi bahan makanan pokok, sering dikirim bantuan sosil dari pemerintah kalau saat Covid-19 dulu. Lalu kalau saya tidak apa-apa berhutang asalkan anak istri bisa makan daripada tidak ada yang dimakan juga saya sendiri yang tidak tega, kita hidup di dunia juga harus mengerti kalau manusia itu saling membutuhkan”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Lalu Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024, menyampaikan sebagai berikut:

“...*alhamdulillah* ada bantuan sosial yang selalu hadir karena saya sekeluarga mendaftarkan nama untuk dapat bantuan sosial, tapi waktu Covid-19 itu pemerintah tidak terus-terusan setiap hari memberi bantuan sosial ya *mbak*, jadi selama kurang lebih satu tahun kalau tidak ada pemasukan bisa stress *mbak*. Saya bisa memanfaatkan sanak saudara yang masih tinggal di dekat rumah saya dan tetangga yang lainnya. Biasanya kalau tidak hutang uang ya hutang belanjaan bahan makanan untuk makan karena belum ada uangnya juga *kan mbak*. Jadi kalau menurut saya apa yang kita tanam nantinya kita yang panen. Kalau kita saling menguntungkan, mereka juga pasti akan menolong kita”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Kutipan wawancara diatas menunjukkan bahwa para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron untuk bertahan hidup dengan cara menjalin relasi sosial kepada masyarakat sekitar. Selain itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron Dalam kondisi yang tidak stabil seperti demikian, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron sangat mengandalkan adanya bantuan sosial dari pemerintah untuk keberlangsungan kehidupan keluarganya. Sehingga keluarga mereka dapat memenuhi kebutuhannya sehari-hari untuk makan dan cukup sampai akhir bulan. Akan tetapi, bantuan sosial dari pemerintah tidak selalu ada setiap hari maupun minggunya, jadi harus menunggu ketika ada bantuan sosial lagi. Maka dari itu, mereka selalu berhemat setiap harinya hingga Covid-19 selesai.

Para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron menerapkan strategi bertahan hidup dengan memanfaatkan jaringan sosial ini merupakan strategi yang cara melakukannya dengan menjalin hubungan kesaudaraan kepada tetangga di lingkup masyarakat. Strategi membangun jaringan sosial dapat berupa meminjam uang, barter dalam bentuk makanan pokok dan sebagainya. Scott (1981) menjelaskan bahwa jaringan sosial akan dilakukan oleh kaum petani maupun siapapun yang sedang dalam kondisi krisis pada perekonomiannya dengan memanfaatkan saudara dan tetangga. Oleh karena itu, sebagian sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron menerapkan jaringan sosial yang mereka miliki di lingkup sekitar.

Membangun jaringan sosial sangat diperlukan dimanapun tempat dan bagaimanapun lingkungannya. Jaringan sosial yang dilakukan oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron sebagai sumber dorongan atau dukungan bagi tiap individu dan kelompok dalam menghadapi tantangan dalam ekonomi maupun sosial. Beberapa sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron yang sering membangun jaringan sosial antar sesama sopir ataupun pelanggannya sebagai bentuk dukungan dalam bentuk finansial dan sebagainya. Para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron menciptakan solidaritas dalam ranah lingkungan tempat tinggal dan sesama pekerja. Mereka mengandalkan tetangga yang berada di lingkungan tempat tinggal seperti dalam kondisi yang tidak

stabil mereka biasa meminjam uang untuk makan seharusnya dan bertukar sesuatu yang dimiliki agar saling menguntungkan. Dengan membangun jaringan sosial, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dapat meningkatkan cara untuk bertahan hidup.

Bantuan sosial adalah upaya perlindungan sosial dari pemerintah terhadap masyarakat yang tidak mampu. Bantuan sosial memiliki makna pelayanan terhadap publik yang diberikan kepada masyarakat marginal, khususnya masyarakatnya yang menggunakan prinsip solidaritas vertical dan tidak memikirkan partisipasi. Bantuan sosial yang dimaksud merupakan bantuan sosial dalam bentuk nominal. Bantuan sosial juga berarti bahwa suatu bantuan dari pemerintah yang memiliki tujuan pada masyarakat bagian paling bawah, untuk membantu masyarakat yang tidak mempunyai sumber daya, mengurangi individu atau komunitas dari suatu sistem sosial hingga mengurangi disinsentif pada tenaga kerja. Selain itu, bantuan sosial memiliki manfaat seperti jaminan sosial. Oleh karena itu, bantuan sosial terhadap masyarakat yang tidak mampu menjadi suatu kewajiban bagi pemerintah untuk dapat mengayominya (Retnaningsih, 2020).

Bantuan sosial merupakan bantuan yang dapat berupa barang maupun dana guna membantu rumah tangga dalam menangani kemiskinan yang terjadi dan mendapatkan kehidupan yang layak. Bantuan sosial ini merupakan bantuan secara cuma-cuma untuk mengurangi kesulitan pada masyarakat terlebih lagi pada kelompok yang terdampak akibat pandemic Covid-19. Adapula bantuan sosial yang diberikan kepada pekerja informal. Pekerja informal yaitu orang yang bekerja di bidang usaha informal dan rata-rata mereka tidak mempunyai pendidikan dan kemahiran khusus. Usaha informal merupakan salah satu usaha yang biasanya dikelola oleh seseorang dan dihadirkan kepada masyarakat yang tidak membutuhkan pendidikan serta hanya membutuhkan modal yang sedikit. Pekerja informal mencari nafkah menggunakan modal tenaga saja demi mencukupi kebutuhan sehari-hari. Hal tersebut yang menjadikan pekerja informal bertempat pada posisi yang rentan. Akan tetapi, pekerja informal juga termasuk kelompok yang terkena dampak Covid-19 dan berhak mendapatkan bantuan sosial (Retnaningsih, 2020).

Jaringan merupakan satu kumpulan yang terjadi dari suatu hubungan yang berlangsung terhadap komponen dalam satu bagian. Manusia adalah makhluk sosial, maka dari itu manusia harus menjalin hubungan sosial dengan manusia lainnya, berinteraksi adalah kunci untuk menciptakan hubungan sosial tersebut. Dengan demikian, memanfaatkan hubungan sosial dapat mempermudah dalam mencapai tujuan. Jaringan sosial adalah jaringan yang secara khusus membentuk suatu ikatan untuk menghubungkan antar sosial atau manusia satu dengan yang lain. Yang dimaksud menghubungkan antar sosial merupakan wujud dari sebuah hubungan sosial antara pertemanan, kerabat hingga hubungan antar komunitas. Menurut Van Zanden hubungan sosial atau interaksi sosial merupakan sebuah hubungan sosial cukup lama atau sifatnya berkelanjutan yang menciptakan ikatan satu sama lain. Maka dari itu, hubungan sosial sangat penting bagi manusia untuk menjalankan kehidupannya masing-masing (Debora, 2023).

Menciptakan relasi sosial atau jaringan sosial bukan hanya sekedar bersosialisasi. Jaringan sosial memiliki manfaat bagi tiap manusia seperti memperluas wawasan dan menambah wawasan baru terhadap diri sendiri dan orang lain. Namun secara umum, jaringan sosial memiliki tujuan paling utama yaitu mengembangkan jaringan sosial, mempermudah kerja sama, berbagi informasi dan juga dukungan dalam pertumbuhan pribadi. Untuk menciptakan jaringan sosial yang kuat tentunya harus menggunakan sebuah strategi yang benar dan cocok. Strategi yang dapat dilakukan untuk menciptakan jaringan sosial seperti menjaga hubungan antar sosial dengan baik, memanfaatkan media sosial yang ada, menciptakan ikatan yang saling menguntungkan satu sama lain hingga saling mendukung satu sama lain atau saling tolong menolong. Dengan demikian, membangun jaringan sosial dapat dilakukan oleh siapa saja dan kepada siapa saja (Debora, 2023).

Beberapa jenis-jenis hubungan sosial yang membangun jaringan antar sosial dalam setiap masyarakat yaitu seperti jaringan *interest* atau jaringan kepentingan yaitu jaringan yang terwujud atas dasar dari hubungan sosial yang bersifat sementara ataupun berubah sesuai dengan apa yang sedang diinginkan. Jaringan power yaitu jaringan atau sebuah hubungan sosial yang memuat kekuasaan. Susunan dari jaringan

power ini terbentuk antarpelaku yang memiliki keterhubungan secara sengaja atau memiliki perjanjian satu sama lain. Adanya jaringan sosial tersebut ketika suatu pencapaian dari tujuan yang sudah memiliki target membutuhkan aksi yang kolektif dan terbentuk saling berhubungan antar pelaku yang diciptakan secara tahan lama. Jaringan sentiment atau jaringan emosi yaitu jaringan yang terbentuk dari hubungan sosial memuat emosi seperti pertemanan atau kerabat dan percintaan. Struktur sosial yang ada pada jaringan sentiment ini cenderung bersifat permanen (Debora, 2023).

Untuk menelaah dalam jaringan sosial butuh pengertian tentang bagian dari jaringan sosial. Setiap jaringan sosial yang diciptakan oleh manusia pada umumnya terkait terhadap pertukaran sosial. Hal ini karena jaringan sosial adalah sebuah upaya dari kerjasama dalam organisasi, yang artinya kerjasama merupakan sebuah pertukaran sosial yang akan menciptakan ganjaran atau imbalan serta pengorbanan. Memanfaatkan jaringan sosial merupakan sebuah strategi yang dilakukan dengan cara menggunakan jaringan sosial yang ada. Menggunakan jaringan sosial sangat menguntungkan bagi seseorang karena dapat membantu ketika ada masalah yang mendesak sedang terjadi. Dalam hal ini, jaringan sosial dapat dilakukan dengan cara menjalin solidaritas dan membangun relasi sesama masyarakat di lingkungan sekitar (Intan, 2023).

Gambar 1. 6 Wawancara Sopir Angkot Daihatsu Terminal Penggaron



Sumber: Dokumentasi pada tanggal 07 November 2024

BAB V

DAMPAK DARI UPAYA YANG DILAKUKAN TERHADAP KEHIDUPAN SOPIR ANGKUTAN UMUM (DAIHATSU) DI TERMINAL PENGGARON

A. Dampak Ekonomi

1. Kesejahteraan Hidup secara Finansial

Seperti yang dijelaskan oleh Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023 sebagai berikut:

“...penghasilan kami menurun dari biasanya walaupun sudah dibantu istri tetap saja kami harus mencari cara agar bisa makan *mbak*. Sudah menghemat juga kalau penghasilan utama tidak naik, kita harus tetap antisipasi kedepannya. Saya dulu sekitar tahun 1990-an mencapai 80-100 ribuan perhari itu sudah bagus, sekitar 60-70 untuk setor. Karena dulu uang seribu itu sudah terhitung banyak *mbak*, terus dulu juga dari tahun 1990-an sampai 2010-an itu semua orang hanya mengandalkan angkot karena yang memiliki motor tidak banyak. Kalau sekarang sudah beda lagi, dapat 20 ribu sehari itu termasuk keberuntungan. Tapi, saya sekeluarga juga sudah bahkan selalu menerapkan penghematan terhadap pengeluaran perekonomian jadi bisa dibilang secara finansial kami cukup makmur dan sejahtera”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Kemudian Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023 juga menjelaskan:

“...saya dengan Pak Dodok selisih berapa tahun saja itu *mbak*, dulu angkot banyak peminatnya. Sepeda motor dulu mahal itu, jadi semua orang kalau tidak naik sepeda ya angkot ketika pergi bekerja. Saya penghasilan sama sehari bisa sampai 90-an lebih untuk setor dulu bisa sampai 60-an. Tarif harga angkot dari dulu sudah 2000 rupiah. Kalau sekarang sehari susah dapat minimal 20 ribu susah *mbak*. Jadi pendapatan saya juga menurun tidak seperti biasanya,

ini ibu saya sendiri saja sudah tua begini kalau tidak bekerja tidak bisa makan. Kalau ingin mengandalkan saya juga tidak mungkin. Melihat penghasilan saya sekarang memang menurun, akan tetapi karena ada bantuan yang tidak terduga selain itu juga kami selalu menghemat jadi masih tetap bisa dibilang makmur hidupnya *mbak alhamdulillah*". (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Sedangkan Bapak War salah satu sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 memberikan pendapatnya:

"...dilihat dari penghasilan saya *kan* memang menurun tidak seperti sebelum ini, saya bergabung itu sekitar tahun 2000-an *ya mbak*, waktu itu juga masih ramai. Ada waktu itu saya dapat hampir 150-an sehari bisa untuk setor dan isi bensin dulu murah, tidak seperti sekarang. Sekarang satu minggu saja baru dapat 20 ribu *mbak*, terkadang saya bingung kalau ingin setoran bagaimana. Istri saya juga bekerja membantu saya, tapi penghasilan utama *kan* ada di saya. Kami tetap harus menghemat pengeluaran *mbak*, rokok juga saya pakai yang murah-murah, penghasilan walaupun pas-pasan tapi hidup masih sejahtera *alhamdulillah*". (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Adapun dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 juga menjelaskan seperti berikut:

"...kalau saya *kan* sudah bergabung sekitar 2014-an. Memang saat itu sudah ada BRT di Semarang, tetapi BRT tidak seramai sekarang karena mungkin masyarakat tidak banyak yang tahu caranya, halte juga jauh dari tujuan harus ojek lagi agar sampai tujuan yang terdekat. Jadi waktu itu saya masih bisa dapat penghasilan 150-200-an untuk setor dan bensin juga bisa. Sekarang kalau ingin dapat 20 ribu saja harus negosiasi dulu dengan penumpang, harga 20 tapi jarak jauh. Kalau tidak nego, saya juga bingung ingin setor bagaimana. Jadi semakin kesini

pendapatan saya terbilang menurun walaupun sudah ada bantuan *mbak*. Jadi walaupun menurun, kami tetap harus menghemat entah dari penghasilan atau bantuan sosial, jadi kami masih bisa makan dengan cara menghemat *Alhamdulillah* saya sekeluarga masih makmur”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Demikian pula dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024 membrikan pendapatnya:

“...penghasilan memang menurun *mbak* kalau saat ini, dulu tahun 1900-2010 an itu masih banyak yang minat *mbak*. Karena dulu moda transportasi masyarakat hanya ada angkot. Per-angkot 100-200 ribu itu ada, sekarang sudah beda lagi. Saya punya angkot yang disewa dengan orang, saya terserah mereka ingin kapan bayarnya, yang ini saya pegang dan saya keliling sendiri memang susah kalau mendapat penumpang, sudah tidak seperti dulu lagi. Walaupun saya dan teman-teman semua sudah usaha mengambil waktu lebih awal dari jam BRT, itupun harus menggunakan nego baru dapat. Terkadang ada penyewaan beberapa unit angkot untuk jalan-jalan bersama anak paud ke kebun binatang semacamnya. Tawaran seperti itu juga sudah beruntung *mbak*. Pendapatan kalau tidak segera dihemat apa jadinya dengan keluarga saya *mbak*? Keluarga saya sampai saat ini masih makmur juga karena menghemat di finansialnya”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Dari kutipan wawancara diatas menunjukkan bahwa dampak dari upaya yang telah dilakukan oleh sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron salah satunya adalah kesejahteraan hidup yang didapat dari menghemat secara finansial walaupun penghasilan menurunan terhadap pemasukan yang tidak seperti biasanya. Hal ini dinyatakan oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron yang sudah memiliki pengalaman lama di bidang jasa transportasi semacam daihatsu tersebut. Sangat jelas pada tahun 1990-1999 an merupakan tahun masa emasnya angkutan umum Daihatsu karena masyarakat menjadikan angkutan umum sebagai

kebutuhan pokok dalam konteks jasa antar jemput dari lokasi ke tujuan tertentu. Dengan adanya pandemic Covid-19 yang membuat seluruh sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron berhenti keliling bekerja dan munculnya BRT hingga transportasi online menjadikan pemasukan para sopir angkot tidak seperti biasanya. Oleh karena itu, mereka hanya mengandalkan inisiatif terhadap diri sendiri untuk menghemat pengeluaran.

Sejalan dengan Scott (1981) yang menyatakan ketika sumber daya atau pemasukan menurun dan tidak seperti biasanya, individu cenderung akan melakukan langkah-langkah bertahan hidup agar kehidupan keluarga tetap makmur dan sejahtera. Dalam hal ini, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron melakukan salah satu langkah seperti menghemat pengeluaran agar dapat menggunakannya dihari selanjutnya. Tak hanya itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron juga menerapkan cara alternative untuk mendapatkan pendapatan tambahan yang dilakukan oleh anggota keluarganya yang lain. Selain itu, memanfaatkan jaringan sosial juga mereka lakukan untuk bertahan hidup. Namun, pemasukan yang didapatkan oleh masing-masing sopir juga tetap naik turun tidak seperti dahulu.

Strategi bertahan hidup menurut James C. Scott dapat mencakup resistensi terhadap aturan yang dianggap tidak ada keadilan. Para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron memiliki banyak protes terhadap pemerintah karena tidak ada kepedulian terhadap angkot sejenis yang mereka gunakan. Selain itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron juga berusaha untuk tetap mendapatkan pemasukan yang stabil lagi dengan cara menambahkan harga dengan tambahan rute yang tidak biasa seperti biasanya. Dengan demikian, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terus-menerus mencoba beradaptasi dengan keadaan setempat karena mereka bergantung dengan pekerjaan mereka masing-masing.

Pandemi Covid-19 menyita seluruh perhatian masyarakat karena himbauan pemerintah membuat setiap masyarakat tidak bisa melakukan kegiatan apapun termasuk pengusaha seperti sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron.

Penurunan terhadap pendapatan sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada saat Covid-19 menjadi turun drastis dari biasanya ditambah lagi dengan berkembangnya transportasi perkotaan seperti BRT dan munculnya transportasi online di lingkungan sekitar kini menjadi saingan terhadap moda transportasi darat. Para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengandalkan pekerjaannya sebagai penghasilan utama dalam kehidupan mereka. Namun, mereka menganggap bahwa pemasukan di masa pandemi berbeda dengan pendapatan secara umum atau biasanya. Pendapatan setiap sopir berbeda-beda yaitu terdiri uang bensin, uang setoran dan uang untuk sopir sendiri. Oleh karena itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengalami penurunan pendapatan yang tidak seperti biasanya walaupun menerapkan strategi untuk bertahan hidup.

Ekonomi merupakan suatu kebutuhan yang selalu menjadi roda berputar dalam kehidupan manusia. Kebutuhan adalah sesuatu yang diperlukan oleh manusia agar kehidupannya menjadi sejahtera. Kebutuhan memiliki banyak jenis yang berbeda seperti kebutuhan berdasarkan tingkat intensitas ini mencakup kebutuhan primer merupakan suatu kebutuhan yang harus dipenuhi oleh manusia untuk mencapai kelayakan dalam kehidupan seperti makanan, pakaian dan tempat tinggal. Kebutuhan sekunder merupakan kebutuhan yang melengkapi kebutuhan primer manusia seperti perlengkapan diri mulai dari tas, sepatu ataupun perlengkapan untuk bekerja dan beribadah. Kebutuhan tersier merupakan kebutuhan yang mempunyai sifat melimpah dan kebutuhan tersier sangat mendukung dalam status sosial seseorang. Kebutuhan tersier seperti mobil mewah bukan untuk sarana transportasi yang sehari-hari digunakan, perhiasan berlimpah maupun tinggal di apartemen yang megah. Kemudian, adapun kebutuhan berdasarkan subjek yang membutuhkan seperti kebutuhan individu yang dibutuhkan oleh individu seperti seorang guru membutuhkan alat tulis, buku dan alat untuk kegiatan belajar mengajar lainnya, serta petani yang membutuhkan traktor, cangkul dan alat lainnya untuk bertani. Kebutuhan umum yang dibutuhkan oleh masyarakat atau bersama-sama seperti jalan tol atau jalan raya, jembatan, pembangkit listrik dan fasilitas umum yang lain (Ahmad, 2020).

Kebutuhan memiliki banyak jenis dari kebutuhan bersama hingga individu. Selain itu masih ada kebutuhan berdasarkan waktu seperti kebutuhan mendadak yang tidak bisa dikerjakan dengan menundanya seperti ketika ada orang yang sedang sakit harus segera dilarikan ke rumah sakit karena harus mendapatkan penanganan medis. Kebutuhan yang direncanakan untuk masa mendatang yang dikerjakan mengikuti berjalannya waktu ke waktu untuk dapat mencapainya seperti sepasang suami istri sedang menabung untuk membiayai anaknya yang akan lahir, selain itu membiayai pendidikan anaknya yang lain. Tak hanya itu, adapun kebutuhan yang bersifat pemenuhan kebutuhan seperti kebutuhan jasmani manusia seperti membutuhkan medis atau obat-obatan, makanan, minuman hingga berpakaian untuk kelangsungan hidupnya. Kebutuhan rohani manusia seperti berdoa, beribadah, nasihat dan lainnya yang dapat menjadikan kepribadian manusia berkembang serta bertumbuhkembang (Ahmad, 2020).

Setiap manusia selalu membutuhkan ekonomi untuk keberlangsungan kehidupan mereka di dunia agar mencapai kemakmuran. Selain penyebab itu *lockdown* memiliki kekuatan yang cukup besar bagi setiap individu untuk beramai-ramai menyimpan uang mereka agar dapat bertahan hidup selama pandemi terjadi. Cukup banyak masyarakat marginal di Indonesia yang keberatan dalam sistem *lockdown* karena perekonomian mereka anjlok seketika. Akan tetapi pemerintah sudah menyiapkan ketersediaan bantuan sosial untuk masyarakat yang membutuhkan (Ahmad, 2020).

2. Perekonomian Terbantu

Hal ini dapat disampaikan oleh Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 seperti berikut:

“...*alhamdulillah* ada bantuan dari pemerintah dan istri jadi walaupun pendapatan kami sering menurun masih tetap bisa mencukupi kebutuhan sehari-hari terutama untuk makan *mbak*. Enaknya jadi sopir angkot juga bisa menjalin hubungan sosial dengan pedagang disekitar, terkadang sarapan dikasih. Disini banyak pedagang karena dulu disini terminal sangat ramai. Jadi cukup terbantu dengan adanya teman-teman kerja dan bantuan dari istri

dan pemerintah. Kami juga sering mendapatkan bantuan pemerintah sampai sekarang juga *kan* untuk makan stok bahan makanan juga”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Begitu juga dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 memberikan pendapatnya sebagai berikut:

“...waktu Covid-19 itu kondisi yang paling membingungkan bagi saya *mbak*. Karena tidak ada pemasukan sama sekali *kan* saat itu? Tidak boleh keluar bekerja, tabungan ya pasti ada. Tapi *kan* ada anak yang masih sekolah membutuhkan uang. *Alhamdulillahnya* pemerintahan memberikan bantuan sosial waktu itu, jadi kebutuhan ekonomi kami semua merasa terbantu dengan adanya bantuan sosial dan orang-orang disekeliling, *ya* seperti yang Pak War tadi bilang, terkadang kami diberi makan dengan suka hati oleh ibu-ibu warung kecil begini. Intinya saling membantu dapat meringankan beban sementara dan memang sangat berguna untuk saling menjalin hubungan sosial satu sama lain”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Sementara itu, Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023 memberikan pendapatnya juga sebagai berikut:

“...kalau saya pribadi apa saja selalu bersyukur *ya mbak*. Tiba-tiba pemasukan *anjlok* dan membuat saya terkejut harus melakukan apa. Untungnya ada bantuan sosial dari pemerintah ketika pandemic Covid-19 itu *kan*. Penghasilan saya juga tergantung dengan angkot, kalau tidak ada pemasukan untuk memikirkan makan apa besok saja sudah tidak tahu. Tapi saya kalau sarapan juga masih di ibu saya, di warung. Ada istri yang membantu mencari uang tambahan, sampai sekarang juga masih mengikuti bantuan yang diberikan oleh pemerintah. Dengan begitu bisa dibilang kebutuhan saya tercukupi, anak-anak juga

sudah memiliki keluarganya sendiri jadi sedikit ringan”. (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Sedangkan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023 juga memberikan pendapatnya sebagai berikut:

“...namanya juga hidup *mbak*, ada naik ada turun. Tapi memang *Alhamdulillah* pemerintah memberikan bantuan sosial dengan cukup selama covid, dibantu oleh istri juga *kan* untuk mencari uang tambahan. Kenal dekat dengan pedagang yang ada di sini juga bisa dibantu oleh merek. Kalau lapar ya makan, kalau diberi gratis bersyukur. Tidak ada kesulitan kalau memang kita sendiri sudah bersyukur *mbak*. Jadi intinya perekonomian kami, kebutuhan sehari-hari tercukupi. Kalau tidak cukup ya di cukupkan saja, yang penting bisa makan”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Lalu ada juga Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024 memberikan tanggapan sebagai berikut:

“...kalau soal ekonomi dan kebutuhan sehari-hari saya dapat dibilang tercukupi *mbak*. Saya pribadi masih ada tabungan dan ikut bantuan pemerintah yang memberikan sembako. Kalau angkot saya *kan* ada yang nyewa untuk bekerja, biasanya setor sekian ya saya terima apa adanya, dari situ juga terkadang saya gunakan untuk makan dengan keluarga saya. Tetangga juga selalu guyub kalau dirumah, begitupula dengan teman-teman sopir yang ada disini, pedagang disini semuanya selalu rukun dan saling membantu. Menawarkan sarapan atau makan siang, bayarnya bon dulu juga tidak masalah. Jadi selama ini saya anggap kebutuhan saya *Alhamdulillah* tercukupi”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Dari kutipan hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa perekonomian para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terbantu karena seluruh anggota keluarga ikut mencari nafkah dan bantuan sosial dari pemerintah. Dengan adanya bantuan sosial dan pola nafkah ganda yang dilakukan oleh anggota keluarga membuat perekonomian dalam kelompok atau keluarga menjadi lebih terjamin atau terbantu. Sebagian dari sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron menerapkan pola nafkah ganda sebagai tunjangan perekonomian terhadap keluarganya. Penerapan strategi bertahan hidup James C. Scott memberikan pengetahuan terhadap setiap kelompok atau individu untuk mempertahankan kesejahteraan perekonomian mereka. Oleh karenanya, dari berbagai fenomena anggota keluarga sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron sebagian menerapkan pola tersebut untuk kemakmuran kehidupannya secara berkelanjutan.

Strategi bertahan hidup dengan menggunakan kebijakan yang alternatif dengan cara berhemat, menjalankan dua pekerjaan dan membangun relasi antar sosial cukup membantu masalah perekonomian yang sedang terjadi dalam kelompok masyarakat. Sopir angkutan umum (daihatsu) di Terminal Penggaron mengembangkan langkah-langkah alternatif sesuai dengan nilai-nilai ekonomi seperti bekerja serabutan dan sedikit bantuan dari tetangga dari tempat tinggal. Dalam hal perekonomian dapat mencakup sumber pendapatan dan menolong dari kondisi yang cukup krisis. Hal ini dapat menjadikan pengembangan dalam perekonomian dalam menghadapi tantangan yang sedang terjadi. Selain itu, upaya dalam menggunakan sumber daya dan langkah-langkah yang ada dapat meningkatkan kesejahteraan dalam keluarga.

Kondisi sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dipengaruhi oleh beberapa faktor yang terjadi salah satunya karena berkembangnya *gadget*. *Gadget* merupakan sebuah alat elektronik yang memiliki fungsi untuk berkomunikasi jarak jauh dan memiliki fungsi khusus (Dasa, 2021). Sebelum alat elektronik bernama *gadget* berkembang pesat dengan memunculkan seluruh aplikasi-aplikasi, para pengemudi angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron tidak masalah dengan apa yang terjadi. Perkembangan *gadget* sendiri dirancang untuk mempermudah aktivitas para penggunanya dengan semakin baik dalam performa hingga kompleks

sistem di dalam *gadget*. Mempunyai harga yang sesuai dengan kualitas yang dimiliki oleh *gadget* berpengaruh dalam fitur-fitur yang ada di dalamnya. Bahkan para pengguna *gadget* tidak hanya dari kalangan pekerja, namun banyak kalangan remaja yang sudah bisa menguasainya. Oleh karenanya, *gadget* semakin berkembang dari waktu-waktu.

Perkembangan *gadget* menjadikan pusat perhatian seluruh masyarakat. Perkembangan *gadget* bahkan menyita perhatian para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Kejadian tersebut ternyata menghambat pekerjaan para pengemudi angkot di Terminal Penggaron yang disebabkan oleh aplikasi dalam *gadget*. Hal ini membuat para pengemudi angkot khawatir karena terjadinya penurunan angka dalam pemasukan penumpang kesehariannya. Dikarenakan semakin berkembangnya *gadget* membuat semua hal yang dilakukan semakin lebih mudah, sehingga para pengemudi angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron sedikit kuwalahan dalam menghadapinya. Tak hanya berkembangnya *gadget* yang menjadikan hambatan bagi para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, munculnya wabah Covid-19 merupakan hambatan yang cukup membuat terkejut bagi mereka. Covid-19 muncul membawa kabar buruk bagi seluruh negara, memiliki dampak buruk yang besar sehingga pemerintah menurunkan aturan *lockdown* yang dimana seluruh masyarakat tidak boleh keluar rumah terlalu lama dan aturan tersebut berlangsung selama kurang lebih dua tahun lamanya. Hal ini menjadikan suatu hambatan yang cukup besar bagi para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terutama pada pemasukan dalam perekonomian.

Setelah wabah Covid-19 mereda, kini BRT semakin berkembang pesat. Dalam pertengahan *lockdown* BRT sudah mulai aktif kembali. BRT hadir dengan tarif yang sangat terjangkau, sehingga ketika ingin bepergian seluruh masyarakat mengandalkan BRT sebagai alat transportasi serta tidak lupa mematuhi protokol kesehatan. Karena ketika *lockdown*, polisi terus mengintai keadaan dan hanya BRT yang terus beroperasi membuat para sopir angkutan umum tidak dapat bekerja bahkan selain sopir angkutan umum merasakan hal yang sama. Oleh karena itu, BRT hingga perkembangannya saat ini menjadikan hambatan yang sangat berpengaruh bagi para sopir angkutan umum

(Daihatsu) di Terminal Penggaron. Fenomena berkembangnya *gadget*, munculnya wabah Covid-19 hingga berkembangnya BRT menjadikan suatu hambatan bagi para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Hambatan tersebut menyerang dalam perekonomian para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Ekonomi dalam rumah tangga individu merupakan tiang demi berdirinya kesejahteraan didalamnya. Kebutuhan ekonomi terutama kebutuhan primer apabila tidak terpenuhi, maka berdirinya sebuah keluarga akan terasa goyah.

B. Dampak Sosial

1. Mempererat Hubungan antar Sosial

Hal ini dapat disampaikan oleh Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, sebagai berikut:

“...saya sempat menyesal karena tiba-tiba ada pandemi Covid-19 dan pemerintah menghimbau kepada masyarakat untuk tetap berada dirumah. Sebenarnya walaupun harus berusaha mencari bantuan agar kehidupan tetap bisa bertahan dengan meminjam uang atau barter sesama manusia, ada sisi positif yang timbul dari tindakan saya ini. Orang jaman dulu satu kampung isinya saudara atau sepupu kan mbak, jadi saya dengan saudara saya juga sering tolong menolong dengan beberapa usaha yang saya lakukan tadi. Sisi positifnya seperti kita saling mengerti dan hubungan antar kesaudaraan kami semakin tumbuh. Karena makhluk sosial memang harus saling tolong menolong". (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Tak hanya itu, lalu Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 juga menjelaskan:

“...*alhamdulillah* saya termasuk orang yang beruntung mbak. Beruntungnya saya apa saja ada jalannya seperti sekarang ini. Pandemi Covid-19 memang dulu menyerang kurang lebih ada dua tahun, tidak boleh bekerja diluar, tidak boleh beraktivitas diluar, bahkan kalau ingin masuk

rumah harus waspada dan bersih. Semuanya serba kecukupan mbak. Tapi kalau tidak mensyukuri keadaan yang ada, kita tidak akan pernah tahu apa yang akan menimpa kita. Saya itu termasuk orang tua yang terkadang masih suka mengandalkan saudara sepupu dan tetangga saya dirumah loh mbak. Kalau tidak ada mereka, hidup di dunia ingin meminta bantuan siapa lagi? Kita menjalin hubungan sesama manusia, lalu kita juga akan mendapatkan imbalannya. Saya juga sering tukar menukar dalam bentuk makanan ketika sedang kesusahan, mereka juga membalas budi dengan memberikan makanan. Jadi tidak semua kondisi yang kami alami terus-menerus tidak stabil”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Kemudian Bapak Slamet sebagai sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 menjelaskan sebagai berikut:

“...saya sebenarnya cukup terkejut karena pandemi Covid-19 secara tiba-tiba membuat kita semua tidak bisa beraktivitas diluar rumah. Akan tetapi semua yang telah terjadi juga ada sisi positif yang kita terima seperti kita tahu apa saja yang dirasakan dan mengenal keluarga secara dalam lagi. Saya pribadi memang tidak sering meminjam uang sebagai bantuan di hidup keluarga saya untuk bertahan hidup. Tetapi sudah biasa saya lakukan ketika sedang dalam kesusahan harus saling membantu. Dengan adanya tindakan seperti yang kita lakukan ini juga memiliki sisi positifnya mbak. Jadi tidak semua keadaan membuat rugi, alhamdulillahnya saya bisa memiliki banyak waktu dengan keluarga saya daripada waktu dulu sebelum ada Covid-19 di Indonesia”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Selain itu, Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, menjelaskan sebagai berikut:

“...kalau dilihat dari kondisi yang sedang terjadi ini mbak, dari munculnya Covid-19 sampai sekarang BRT muncul

dimana-mana dan semakin banyak jenisnya, sebenarnya bisa dibilang sangat keberatan ya mbak. Tapi dengan semua fenomena yang terjadi pasti selalu ada hikmahnya mbak. Dibandingkan sebelum ada Covid-19 dan BRT yang semakin banyak dan laris, saya kalau muter keliling angkot bisa sampai tengah malam jadi tidak selalu bertemu dengan keluarga. Dari pagi sampai malam selalu ramai, anak-anak yang sekolah pasti juga sudah tidur dengan istri. Tapi dengan adanya Covid-19 kita semua sedikit bisa istirahat dan berbaur dengan saudara dan keluarga. Orang jaman dulu satu kampung isinya saudara sepupu mbak, ada beberapa tetangga yang tidak termasuk saudara. Dengan begitu dimanapun kita berada memang harus menjalin hubungan antar sosial, lucunya kita bisa saling berbagi cerita dengan kondisi seperti ini mbak. Jadi saya sekelurga dan tetangga saya malah semakin erat hubungannya”. (Wawancara dengan Bapak Pur sebagai sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Demikian pula dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023 menjelaskan sebagai berikut:

“...kalau dari fenomena yang pernah saya alami memang kali ini yang benar-benar membuat saya bingung mbak. Karena penghasilan utama juga karena angkot ini kan, tapi sebenarnya ada sisi positif dari kejadian yang akhir-akhir ini terjadi kepada kami. Sama seperti yang Pak Pur bilang, dulu angkot sejenis daihatsu ramai sekali sampai pulang itu hanya untuk tidur saja tidak ada waktu luang bersama keluarga sendiri bahkan ketika hari libur. Karena adanya covid jadi kami bisa sedikit beristirahat dan menjalin hubungan lebih dalam lagi bersama keluarga sendiri. Apalagi usia seperti saya ini juga memang harus banyak istirahat mbak. Selain kita bisa menjalin hubungan lebih dalam lagi dengan keluarga sendiri, sesama sopir juga sudah seperti keluarga mbak, jadi kami sering bercanda tawa ketika sedang menunggu penumpang datang”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Hasil dari wawancara diatas merupakan salah satu dampak yang dirasakan oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. Terlihat jelas bahwa dengan adanya kondisi krisis yang dapat membuat kehidupan mereka tidak stabil, dapat membawa dampak positif bagi masing-masing individu. Para sopir menganggap bahwa fenomena yang terjadi membuat hubungan antar sosial dan hubungan dalam keluarga menjadi lebih erat dan kuat dengan saling mengerti dan komunikasi. Langkah-langkah strategi bertahan hidup menurut Scott (1981) memiliki banyak keuntungan salah satunya yaitu membuat hubungan antar keluarga lebih harmonis karena saling mengerti satu sama lain. Strategi bertahan hidup menjadi sebuah gejala terhadap keseimbangan dalam keluarga. Hal tersebut dapat memberikan nilai-nilai kekeluargaan dan antar sosial. Kondisi krisis membuat setiap orang harus beradaptasi seperti sopir angkot di Terminal Penggaron secara paksa harus beradaptasi dengan keadaan.

Setiap manusia memiliki hubungan dalam jaringan sosial dengan berbagai masyarakat. Di dalam jaringan sosial melibatkan beberapa individu seperti anggota keluarga, kerabat, tetangga, teman sekolah maupun rekan kerja. Hubungan sosial menciptakan rasa saling ketergantungan satu sama lain serta menumbuhkan rasa saling mempengaruhi terhadap satu sama lain dalam jaringan sosial. Hubungan sosial mewajibkan setiap kelompok berinteraksi untuk mencapai tujuan bersama-sama. Oleh karena itu, melalui kegiatan hubungan sosial tersebut, norma masyarakat dan nilai setiap individu terbentuk dalam cara bertindak maupun bertingkah laku (Yasin, 2023).

Keluarga juga merupakan lingkup sosial kecil yang sering ada di sekitar. Jaringan sosial dapat terbentuk melalui hubungan yang diciptakan dengan kerabat, saudara maupun tetangga di lingkungan masyarakat. Manfaat dari menciptakan jaringan antar sosial dalam masyarakat dapat mempererat hubungan persaudaraan (Gunawan, 2023). Keluarga merupakan wadah perserikatan terdiri dari orang-orang yang memiliki hubungan saudara atau memiliki ikatan darah satu sama lain dan memiliki hubungan sosial yang paling dekat. Dengan adanya beberapa orang di dalam sebuah keluarga, maka interaksi kecil tumbuh dalam wadah tersebut sehingga menimbulkan keluarga yang harmonis. Akan tetapi ada kalanya sebuah keluarga mengalami keretakan yang

dikarenakan konflik internal maupun eksternal sehingga tidak ada keharmonisan, kemakmuran, keakraban dan kebahagiaan didalamnya (Hia, 2020).

Secara sosiologis, konflik memiliki makna saling bergumuhnya dua orang ataupun lebih dari dua orang (kelompok) yang mencapai sebuah kemenangan dari antar pihaknya. Hal ini membuat konflik lebih tumbuh dalam sebuah keluarga (Putri, 2022). Konflik dibagi menjadi dua yaitu konflik internal dan konflik eksternal. Konflik internal mempunyai arti suatu masalah atau konflik yang muncul dari dalam sebuah kelompok yang memiliki hubungan dekat atau intim sehingga memunculkan sisi negative didalamnya. Sedangkan konflik eksternal yaitu masalah atau konflik yang terjadi oleh dua kelompok yang berbeda, yang dimana satu kelompok memperkuat masalah yang terjadi dengan memberi sebuah batasan terhadap kelompok lainnya (Wirawan, 2010).

2. Memelihara Kebudayaan

Hal ini dengan jelas disampaikan oleh Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023, sebagai berikut:

“...saya kalau tidak mempertahankan pekerjaan ini ingin kerja apalagi *mbak*? Usia juga sudah tidak bisa kalau melamar pekerjaan lain *ya kan*? Jujur saja saya kalau memegang bus besar seperti BRT juga tidak berani *mbak* walaupun memiliki peluang di umur saya. Selain itu, Grab sepeda motor juga saya khawatir kalau ada kecelakaan. Jadi saya hanya bisa mengandalkan angkot yang mudah dijangkau oleh masyarakat, angkot menjadi hasil utama saya dan keluarga saya. Tidak menjadi masalah kalau saya mempertahankan pekerjaan ini, saya jadi lebih memiliki banyak relasi dengan orang-orang dan penumpang hingga sesama sopir. Selain itu, harga kami sebenarnya tetap sama, semuanya sama *mbak*, kami juga bisa berhenti tepat didepan gang tidak seperti BRT yang memiliki halte jauh dari rumah lalu harus ojek lagi”. (Wawancara dengan Bapak Pur selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Sementara itu, Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 juga menjelaskan:

“...orang dulu ingin cepat kerja *mbak*, kalau ingin sekolah tinggi juga orang tua selalu memikirkan bagaimana biayanya. Jadi saya dulu menjadi sopir angkot karena banyak yang minat dengan angkot seperti daihatsu ini, siapa yang tahu kalau akan ada virus Covid-19 lalu BRT semakin banyak minatnya? Saya bertahan dengan menjadi sopir angkot karena pendidikan orang-orang dulu tidak setinggi seperti *mbaknya* bisa kuliah. Menjadi sopir angkot dan bertahan juga tidak terlalu rugi karena disini saya mendapat relasi dan banyak teman *mbak*. Terkadang kami juga suka bercanda karena terlalu sering mendapat penumpang yang sedikit gara-gara Covid-19 dan BRT. Salah satu hal yang membuat saya tetap bertahan karena keterbatasan usia, pendidikan dan banyak relasi yang menyenangkan. Tidak *cuma* itu saja sebenarnya *mbak*, harga yang kami miliki juga masih sama seperti dulu. Pelayanan kami juga tidak ada bedanya dengan yang sekarang, hanya saja kalau jauh ya saya minta harga lebih”. (Wawancara dengan Bapak War selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Kemudian adapun Bapak Dodok sebagai sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 07 November 2023 menjelaskan sebagai berikut:

“...saya sudah lama menjadi sopir angkot di Terminal Penggaron ini *mbak*. Mungkin *mbaknya* belum lahir, saya sudah bekerja menjadi sopir angkot disini. Dulu orang-orang hanya mengandalkan angkot Daihatsu seperti kami, ingin ke pasar, sekolah, pabrik. Kenalan saya juga banyak dari kalangan penumpang *mbak*. Saya dapat informasi juga dari penumpang-penumpang saya, jadi saya sangat nyaman dengan pekerjaan ini. Saya bertahan juga hanya pekerjaan ini yang menjadi penghasilan utama saya *mbak*. Sedikit keuntungan kalau Covid-19 datang di usia saya yang sudah tua karena anak-anak saya sudah bisa mencari uang sendiri, tanggungan juga ringan. *Itung-itung* dengan adanya angkot daihatsu seperti ini agar orang luar negri

tahu *mbak*, disini banyak *kan* yang dari India sampai Cina pemilik perusahaan”. (Wawancara dengan Bapak Dodok selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 07 November 2023).

Sedangkan salah satu sopir angkot lain yaitu Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 18 Maret 2024 memberikan penjelasan sebagai berikut:

“...saya pendidikan juga tidak terlalu tinggi *mbak*. Seadanya pekerjaan yang kalau saya bisa lakukan akan saya kerjakan untuk penghasilan di keluarga. Umur saya kalau ikut di BRT mungkin bisa, tapi sistem kendaraannya pasti berbeda. Kalau saya dulu ikut sopir bus antar kota mungkin sudah masuk ke sopir BRT *mbak*. Rata-rata yang dijadikan sopir BRT itu kan dari bus besar seperti Bus Usaha Jaya yang biasanya arah Semarang Purwodadi atau Pati *kan mbak*. Saya bertahan juga karena disini mudah dapat teman, saya juga mempunyai keterbatasan keahlian. Tidak mudah membawa bus sebesar BRT *mbak*. Selain itu juga saya sudah sangat nyaman menjadi sopir Daihatsu *mbak*”. (Wawancara dengan Bapak Jo selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 18 Maret 2024).

Lalu ada Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron pada tanggal 17 Maret 2024 juga memberikan pendapatnya:

“...mungkin pendapat saya sama dengan sopir yang lain, saya sudah sangat nyaman dengan menjadi sopir angkot Daihatsu. Saya bahkan membuka penyewaan bagi orang-orang yang ingin bekerja menjadi sopir angkot *mbak*. Sekarang yang masih setor ke saya hanya dua orang, karena dilihat dari kondisi juga tidak memungkinkan untuk sopir angkot menjadikan penghasilan utama mereka *ya kan?* Karena tidak seperti dulu, apapun selalu mengandalkan Daihatsu kalau ingin bepergian. Hari libur juga kami sopir angkot tidak istirahat *mbak*. Enaknya di pekerjaan ini mendapatkan banyak teman dan menurut saya dengan kita semua bertahan bisa jadi membuat

pemerintah melek tentang kami. Kenapa harus memperbanyak BRT daripada memperhatiukan angkot seperti kami? Itu kalau menurut saya”. (Wawancara dengan Bapak Slamet selaku sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron, 17 Maret 2024).

Dari kutipan wawancara diatas dengan jelas bahwa dampak sosial antar sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron juga dapat memperthankan pekerjaannya atau memelihara kebudayaan mereka masing-masing. Dengan banyak faktor yang dapat menjadi alasan mereka bertahan seperti sudah terlalu nyaman dengan pekerjaan masing-masing, keterbatasan usia dan pendidikan. Scott (1981) sejalan dengan langkah yang mereka lakukan dan bertahan untuk tetap menjadi sopir angkutan umum, memiliki relasi dan informasi lebih membuat mereka nyaman dengan menjadi sopir angkot selama bertahun-tahun lamanya. Jalur dan harga yang mereka terapkan masih berlaku sama seperti sebelum adanya Covid-19. Dengan adanya pertahanan bersamaan yang dilakukan oleh setiap sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron menjadikan nilai solidaritas mereka menjadi lebih tinggi.

Hubungan sosial di dalam masyarakat sangatlah penting, maka dari itu setiap individu dan kelompok membutuhkan sebuah interaksi sosial satu sama lain untuk menciptakan hubungan antar sosial. Cara orang berinteraksi maupun berkomunikasi dengan orang lain merupakan hal yang mencerminkan sebuah nilai dari norma dalam hubungan sosial yang mereka ciptakan. Kunci dari hubungan sosial di dalam masyarakat seperti saling ketergantungan satu sama lain, berada dalam jaringan sosial satu sama lain, membentuk norma dan nilai sosial, mendukung satu sama lain sesama manusia, serta membentuk edukasi sosial terhadap satu sama lain. Maka dengan begitu hubungan sosial dalam masyarakat, seseorang dapat membentuk kehidupan sosial dengan memahami cara interaksi dan koneksi antar sosial (Yasin, 2023).

Hubungan sosial menciptakan sebuah dukungan sosial untuk sesama manusia atau masyarakat. Dukungan sosial yang dimaksud seperti dukungan dalam bentuk fisik maupun material. Tak hanya itu, di dalam dukungan sosial membantu setiap manusia dalam mengatasi masalah maupun tantangan dan kesusahan serta terhubung oleh setiap masyarakat. Hal ini membuat setiap diri manusia akan merasa saling bekerja

sama dan saling percaya hingga menjadikan masyarakat yang rukun dan harmonis. Selain itu, hubungan sosial menjadi sebuah pelajaran bagi setiap individu yang dimana dari interaksi dengan orang lain menjadikan individu terikat dalam jaringan sosial (Mahyuddin, 2019).

Gambar 1. 7 Wawancara Sopir Angkot Daihatsu Terminal Penggaron



Sumber: Dokumentasi pada tanggal 17 Maret 2024

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron terkait strategi bertahan hidup yang diterapkan di tengah keragaman moda angkutan perkotaan, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Fenomena yang terjadi terhadap para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron cukup mengguncang perekonomian mereka. Fenomena yang di mana diluar perkiraan membuat kondisi tidak stabil. Perkembangan *gadget* merupakan salah satu hambatan utama yang menyerang kekhawatiran para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron. *Gadget* menjadi alat elektronik yang sering di gunakan oleh kalangan dewasa hingga remaja. Melihat banyak keminatan dalam dunia teknologi, *gadget* bisa dimiliki oleh siapa saja dan fitur di dalamnya semakin berkembang luas hingga detail. Kerisauan yang dialami para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron berlanjut hingga munculnya wabah Covid-19. Covid-19 muncul pada tahun 2019 dan menyebar dari waktu ke waktu sehingga pemerintah menurunkan himbauan terhadap masyarakat untuk tetap dirumah atau *lockdown*. *Lockdown* berjalan selama kurang lebih dua tahun dan pemerintah menghimbau masyarakat untuk tetap mematuhi protokol ketika sedang keluar rumah, untuk tetap menjaga jarak supaya mencegah berkembangnya virus Covid-19. Hal ini membuat *gadget* semakin berkembang serta disisi lain Bus Rapid Transit (BRT) dibawah naungan pemerintah provinsi menjadi lebih berkembang dan kembali beroperasi dengan tarif yang sangat murah. BRT hadir dengan tiga jenisnya yaitu Trans Semarang, Trans Jateng dan Feeder. Selain itu, jalur yang biasanya dilewati oleh angkutan umum biasanya sekarang juga menjadi jalur untuk pemberhentian BRT. Sehingga untuk jalur angkutan umum lainnya terasa di sisihkan oleh transportasi milik pemerintah. Dalam kondisi tersebut, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengalami penurunan terhadap penumpang yang jumlahnya tidak biasa seperti sebelumnya. Dikarenakan tarif BRT lebih murah sehingga sampai

saat ini para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron tetap berusaha untuk melewati jalur seperti biasanya sesuai dengan jurusan masing-masing.

2. Selain itu, para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron memiliki upaya untuk bertahan hidup dalam kondisi yang sedang tidak stabil yaitu dengan berhemat, melakukan nafkah ganda, memanfaatkan jaringan sosial dan memanfaatkan bantuan sosial dari pemerintah. Upaya berhemat atau mengurangi pengeluaran ekonomi keseharian merupakan langkah pertama yang diterapkan oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron beserta keluarga mereka masing-masing. Upaya berhemat ini sangat efektif untuk dilakukan oleh para pengemudi angkutan umum dalam kondisi yang tidak stabil, mereka membuat daftar makana seadanya yang tersedia sehingga untuk makan hari esok masih ada. Tak hanya itu, ketika munculnya wabah Covid-19 pemerintah menghimbau masyarakat untuk tidak keluar rumah sehingga membuat pemasukan seluruh masyarakat menjadi menurun, di lain sisi pemerintah menurunkan bantuan sosial untuk masyarakat. Para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron mengandalkan bantuan sosial yang diturunkan oleh pemerintah untuk kebutuhan sehari-hari mereka yang terus mengalami penurunan. Strategi jaringan sosial merupakan strategi yang dilakukan oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron untuk bertahan hidup. Strategi ini mereka lakukan untuk keberlangsungan hidup dengan cara meminjam uang ataupun meminta sedikit beras untuk makan sehari-hari, karena bantuan sosial pemerintah tidak terus menerus keluar setiap hari maka keluarga para pengemudi angkutan umum tersebut menciptakan untuk saling membantu di lingkungannya. Setelah aturan *lockdown* di cabut oleh pemerintah, para sopir angkutan umum juga masih dalam kondisi tidak stabil karena moda angkutan perkotaan kembali beroperasi dan semakin banyak jenisnya sehingga membuat mereka kuwalahan dan menerapkan nafkah ganda. Nafkah ganda merupakan pola nafkah dengan mencari pekerjaan sampingan untuk mencukupi kebutuhan atau menambah pendapatan dengan mengerahkan anggota keluarga. Sebagian sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron menerapkan pola nafkah ganda untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari mereka, akan tetapi usia pada para sopir angkutan umum (Daihatsu) rata-rata sudah melewati batas persyaratan pekerjaan

sehingga mereka hanya dapat mengandalkan anak dan istrinya. Oleh karena itu, istri mereka yang bekerja serabutan juga dibantu oleh anak-anak mereka untuk menambahi pendapatan perekonomian.

3. Dampak dari upaya yang telah dilalui terhadap pendapatan para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dapat dikatakan tercukupi dengan adanya penghematan dalam pengeluaran yang berbeda dengan sebelumnya, terbantu oleh bantuan sosial yang diselenggarakan oleh pemerintah untuk mencukupi kebutuhan pangan setiap keluarga dan tercukupi karena istri serta anak membantu ikut serta dalam mencari nafkah bersama-sama sehingga kebutuhan mereka terutama pangan tercukupi untuk sehari-hari. Selain itu, dampak dari upaya yang telah dilakukan dapat menumbuhkan hal yang positif seperti memnfaatkan jaringan sosial dapat mempererat tali persaudaraan dan dengan menerapkan pola nafkah ganda dapat menumbuhkan kehidupan keluarga yang harmonis untuk saling mengerti. Oleh karena itu, dampak dari upaya terhadap pendapatan dari yang telah dilakukan oleh para sopir angkutan umum (Daihatsu) di Terminal Penggaron dapat dikatakan tercukupi dengan apa yang ada dan yang bisa dilakukan.

B. Saran

Peneliti memberikan saran berdasarkan kesimpulan yang telah dirumuskan pada penelitian ini yaitu:

1. Peneliti berharap kajian yang diangkat berguna sebagai referensi terhadap penelitian selanjutnya yang akan meneliti terkait strategi bertahan hidup sopir angkutan umum (Daihatsu) ditengah keragaman moda angkutan perkotaan.
2. Peneliti berharap kedepannya kepada pemerintah Kota Semarang untuk menggunakan alat transportasi secara adil dan teratur sehingga para pekerja dapat terkendali dengan baik.
3. Peneliti berharap tidak ada batasan usia dalam mencari pekerjaan sehingga masyarakat yang masih mampu mencari nafkah dapat menghidupi keluarganya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. CV Syakir Media Press.
- Gianawati, N. D. (2013). *Strategi bertahan hidup buruh tani perempuan*. Pandiva Buku.
- Hadihardaja, J. (1997). *Sistem Transportasi*. Penerbit Gunadarma.
- Hum, F. N. dan M. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*. Cakra Books.
- Khoiron, A. K. dan A. M. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif*. Lembaga Pendidikan Sukarno Pressindo (LPSP).
- Mahyuddin. (2019). *Sosiologi Komunikasi: (Dinamika Relasi Sosial di Dalam Era Virtualitas*. Shofia.
- Mudjanarko, A. W. dan S. W. (2020). *Transportasi Publik Dari Sisi Perempuan*. PT Scopindo Media Pustaka.
- Nasution, M. N. (2008). *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia.
- Rukajat, A. (2018). *Pendekatan Penelitian Kualitatif*. CV Budi Utama.
- Sahir, S. H. (2021). *Metodologi Penelitian*. KBM INDONESIA.
- Sari, A. (2023). *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian*. CV Angkasa Pelangi.
- Sarosa, S. (2021). *Analisis Data Kualitatif*. PT Kanisius.
- Scott, J. C. (1981). *Moral Ekonomi Petani Pergolakan dan Subsistensi di Asia Tenggara*. LP3ES.
- Semiawan, C. R. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif Jenis Karakteristik dan Keunggulannya*. PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Setia, R. (2005). *Gali Tutup Lubang Itu Biasa*. Yayasan Akatiga.
- Subair, N. (2018). *Strategi Bertahan Hidup Perempuan Kepala Rumah Tangga Miskin*. Yayasan Inteligencia Indonesia.
- Subarto, B. I. dan A. A. (2015). *Manajemen Angkutan Umum Transportasi Jalan Di Indonesia*. Mitra Wacana Media.
- Suharto, E. (2009). *Membangun Masyarakat Memberdayakan Rakyat Kajian Strategis Pembangunan Kesejahteraan Sosial dan Pekerjaan Sosial*. PT Refika Aditama.
- Susilawati, A. anjeli dan nora. (2022). Strategi bertahan hidup keluarga buruh tani sawit korban phk di era pandemi covid-19. *Jurnal Kajian Sosiologi Dan Pendidikan*, 5 no 3, 461–469.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. ITB.

Winandi, W. (2017). *Manajemen Penyelenggaraan Angkutan Umum Pada Pengemudi Kendaraan Angkutan Umum*. Narotama University Press.

Wirawan. (2010). *Konflik dan Manajemen Konflik; Teori, Aplikasi dan Penelitian*. Salemba Humanika.

Jurnal

Adisasmita, S. A. (2011). Improving the airport operation and environmental quality at small airports in indonesia. *International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology*, 2(2).

Agung, I. M. (2020). Memahami Pandemi Covid-19 dalam Perspektif Psikologi Sosial. *Jurnal Psikobuletin: Buletin Ilmiah Psikologi*, 1 no 2, 68–84.

Ahmad, P. (2020). Polemik Lockdown di Tengah Kegelisahan Kaum Marjinal. *Jurnal ADALAH: Buletin Hukum Dan Keadilan*, 4 no 1, 29–34.

Aldo Ipantri, S. dan R. (2023). Model Pemilihan Moda Angkutan Umum Travel dan Bus Trayek Palangka Raya - Sawit. *Jurnal Teoritis Dan Terapan Bidang Keteknikan*, 7 no 1, 37–42.

Alfath Musthofawi, R. S. dan M. C. A. (2023). Analisis Karakteristik Pengguna Pada Pemilihan Moda Angkutan Umum Jalur Blok M-Bundaran HI. *Jurnal Penelitian Dan Karya Imiah Lembaga Penelitian Universitas Trisakti*, 8 no 1, 73–84.

Alfizieis Burhan Musthofa, S. R. (2022). Identifikasi Green Terminal. *Jurnal Seminar Ilmiah Arsitektur III*, 697–704.

Anugrahini, K. S. P. dan T. (2023). Strategi Bertahan Hidup Petani Pada Sawah Tadah Hujan Pada Musim Kemarau Di Desa Cilebak. *Jurnal Ilmiah Pekerjaan Sosial*, 22(69–83).

Azwar Kadir, M. R. dan R. M. (2023). Strategi bertahan hidup pemulung di tempat penampungan sampah di kecamatan manggala kota Makassar. *Jurnal Ilmu Sosial*, 3 no 3, 366–371.

Bakri, M. D. (2023). Studi Pemilihan Moda Angkutan Barang Kapal Kayu dan Kapal Fery Rute Kota Tarakan-Kabupaten Tana Tidung. *Jurnal Teknik Sipil*, 7 no 1, 25–38.

Bariklana, M. N. (2022). Studi Implementasi Feeder-Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang. *TheJournalish: Social and Government*, 3 no 4, 336–348.

Bengkel, A. A. dan B. (2022). Strategi bertahan hidup pengemudi ojek online selama masa pandemi covid-19 di kota matsum II Medan. *Jurnal Studi Ilmu Sosial Ilmu Politik*, 2 no 1, 13–23.

Dasa, P. M. dan L. (2021). Waspada Dampak Penggunaan Gadget Terhadap Perkembangan Sosial. *Jurnal Cendekiawan Ilmiah PLS*, 6 no 1, 58–66.

Devi Anah Iskandar, R. F. S. dan D. S. (2023). Strategi bertahan hidup petani di daerah rawan

- banjir (studi kasus petani di pesisir danau tempe kabupaten wajo). *Jurnal Sains Dan Teknologi Pertanian*, 3 No 1(47–58).
- Devy Debora, Masduki Asbari, R. A. (2023). From Connections to Opportunities: Pengaruh Personal Networks terhadap Pengembangan Karir. *Jurnal Manajemen Pendidikan*, 1 no 1, 311–316.
- Esthi, I. S. dan R. B. (2021). Kepuasan Kinerja Pengemudi Transportasi Online di Indonesia. *Urnal Ekonomi Manajemen Dan Akutansi*, 23 no 4, 781–790.
- Fatmi Angraini, Muhammad Nurjaihadi, F. (2020). Strategi Nafkah Rumah Tangga dalam Menghadapi Kemiskinan Masyarakat Daerah Pesisir Desa Labuhan Ijuk. *Nusantara Journal of Economics (NJE)*, 2 no 1, 1–6.
- Gunawan, R. S. U. dan. (2023). Jaringan Sosial Petani Dalam Pengelolaan Hasil Panen Kopi. *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial*, 7 no 1, 118–129.
- Hia, M. N. (2020). Pembinaan Hubungan Yang Harmonis Antara Orangtua dan Anak Di Jemaat GKO Rimba Belian. *Jurnal PKM Setiadharna*, 1 no 2, 20–25.
- Hotriani Malau, W. A. dan D. B. (2023). Comparison Of Transportation Mode Selection Of Public Transport Vehicles (Case Study: City Of Sibolga-District of Sibabangun Tapanuli Tengah. *Jurnal Fo Civil Engineering, Building and Transportation*, 8 no 2, 45–50.
- Intan Novia Rosiana, Siti Nurjannah, K. S. (2023). Strategi Bertahan Hidup Masyarakat Nelayan Di Kelurahan Ampenan Selatan Kota Mataram. *Jurnal Pendidikan Sosiologi*, 6 no 2, 1167–1178.
- Ismail, Purnawan, Y. (2023). Variabel yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Angkutan Lanjutan di Bandara Internasional Minangkabau. *Journal of Civil Engineering and Vocational Education*, 10 no 1, 78–88.
- Jainuddin, N. (2023). Hubungan Antara Alam dan Manusia Menurut Pandangan Islam. *Jurnal Ilmu Al Quran Dan Hadis*, 3 no 2, 292–298.
- Khaerul Umam, M. H. dan I. S. (2023). Kajian Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Angkutan Mikrolet Pada Koridor 2 Kota Makassar. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Pendidikan Sejarah*, 8 no 3, 2299–2312.
- Kurniawan, S. dan M. A. (2020). Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 1 no 2, 51–58.
- Lake, Y. (2023). Upaya peningkatan pendapatan usaha jaya angkutan umum (studi kasus pada pengusaha jasa angkutan umum kraton). *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 11 no 1, 23–30.
- Muhammad Natsir Kholis, F. dan L. O. W. (2022). Strategi bertahan hidup nelayan pasca covid-19 kasus nelayan jaring insang kota bengkulu. *Jurnal Iptek Terapan Perikanan Dan Kelautan*, 3 no 1, 1–15.

- Navis, A. A. (2023). Analisis Layanan Fasilitas Terminal Penggaron Semarang Terhadap Kepuasan Pengguna Dengan Metode Importance Performance Analysis (IPA). *Jurnal Teknik Sipil Giratory UPGRIS*, 4 no 2, 1–6.
- Noerkaisar, N. (2021). Efektivitas Penyaluran Bantuan Sosial Pemerintah Untuk Mengatasi Dampak Covid-19 Di Indonesia. *Jurnal Manajemen Perbendaharaan*, 2 no 1, 83–104.
- Noviyanti, R. (2020). Indonesia dalam Menghadapi Pandemi Covid-19. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 20 no 2, 705–709.
- Nurhidayat, M. (2023). Kinerja Angkutan Umum di Kota Palu, jurnal arsitektur kota dan pemukiman. *Jurnal Arsitektur Kota Dan Pemukiman*, 8 no 1, 36–45.
- Pipit Rusmadani, N. F. dan D. R. (2022). Model Pemilihan Moda serta Potensi Penggunaan Angkutan Umum dan Non Motorized pada Masa New Normal Pandemi Covid-19. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24 no 1, 62–75.
- Putri, A. (2022). Manajemen Konflik Dalam Meningkatkan Produktivitas Organisasi Lembaga Pendidikan Islam. *Jurnal Pendidikan Dan Pemikiran Islam*, 6 no 2, 135–147.
- Rahman, A. (2023). Strategi bertahan hidup Pengemudi Kurir di Masa Pandemi Covid-19 (Studi Kasus CV KURIRKU Samarinda). *Jurnal Pembangunan Sosial*, 11 no 1, 590–600.
- Reffi Anggun Cahyani, P. H. (2024). Strategi Bertahan Hidup Petani Penggarap Sawah (Studi Desa Simo, Kecamatan Balerejo, Kabupaten Madiun). *The Sociology Journal PARADIGMA*, 13 no 1, 31–40.
- Retnaningsih, H. (2020). Bantuan Sosial bagi Pekerja di Tengah Pandemi Covid-19: Sebuah Analisis terhadap Kebijakan Sosial Pemerintah. *Jurnal Masalah-Masalah Sosial*, 11 no 2, 215–227.
- Saintika, F. R. dan Y. (2020). Preferensi Pengguna terhadap Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Purwokerto-Purbalingga. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*, 7 no 2, 58–67.
- Salsabilla, A. S. dan W. A. (2021). Analisis Kualitas Pelayanan dan Kepercayaan Konsumen Bus Rapid Transit Semarang di Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Ekuivalensi*, 7 no 2, 251–264.
- Sarmita, M. (2022). Strategi bertahan hidup masyarakat kuta-selatan bali pada masa pandemi covid-19. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial*, 8 no 2, 200–207.
- Susilawati, N. (2003). *Sosiologi Pedesaan, Bahan Ajar*. UNP.
- Sutrisno, S. K. Q. dan. (2021). Manajemen Skala Prioritas Kehidupan Manusia Dalam Perspektif Agama Islam. *Jurnal Bidang Kajian Islam*, 7 no 2, 197–210.
- Syahrial. (2020). Dampak Covid-19 Terhadap Tenaga Kerja Di Indonesia. *Jurnal Ners*, 4 no 2, 21–29.
- Tapa, D. A. T. A. W. dan I. G. F. S. (2023). Model Probabilitas Penggunaan Moda Angkutan Antar Jemput Antar Provinsi Dalam Usaha Peningkatan Pelayanan (Studi Kasus: Rute Denpasar-Surabaya). *Journal of Civil Engineering, Building and Transportation*, 8 no 2,

131–136.

- Taufiqurahman, L. P. D. dan endang. (2022). Dampak keberadaan transportasi online terhadap pendapatan transportasi konvensional. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6 no 1, 3216–3222.
- Wibowo, A. S. (2021). Pengaruh Pengembangan Sumber Daya Manusia Terhadap Kinerja Pegawai Di Lembaga Pemasyarakatan Kelas II A Purwokerto. *Journal of Management Review*, 5 no 3, 655–663.
- Yanti, R. F. (2022). Analisa Pelayanan Terminal Maharaja Mulia Harahap (Terminal Batunadua) Kota Padangsimpuan. *Jurnal Statika*, 5 no 1, 107–113.
- Yasin, A. H. dan M. (2023). Upaya Memperkuat Hubungan Sosial Dalam Kehidupan Bermasyarakat. *Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Sosial*, 1 no 2, 51–62.
- Yusuf, M. S. , H. S. dan M. H. U. (2021). Kewajiban Orang Tua Dalam Pendidikan Anak Ketika Masa Penyusuan Perspektif Al-Qur`an (Studi Tafsir Surat Al-Baqarah Ayat 233). *Jurnal Teknologi Pendidikan*, 10 no 2, 1-61.

LAMPIRAN



Lampiran 1. Wawancara dengan Ketua Pengelola Terminal Penggaron



Lampiran 2. Wawancara dengan Sekretaris Administrasi Pengelola Terminal Penggaron



Lampiran 3. Retribusi Parkir Terminal Penggaron

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Data Pribadi

Nama : Sai` datum Nafiah
Tempat/Tanggal Lahir : Semarang, 15 Juni 2002
Jenis Kelamin : Perempuan
Alamat : Penggaron Kidul, Jl Abu Mi`raj II RT 01 / RW 03
Kecamatan Pedurungan, Kelurahan Penggaron
Kota Semarang, Jawa Tengah
No Whatsapp : 0895359086073
Email : fiajung1502@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan

1. TK Pertiwi 17 : Tahun 2007-2008
2. SD Negeri Pedurungan Lor 01 : Tahun 2009-2014
3. SMP Futuhiyyah : Tahun 2015-2017
4. MA Negeri 01 Kota Semarang : Tahun 2018-2020

C. Pengalaman Organisasi

1. Anggota Keluarga Silat Nasional Indonesia Perisai Diri : Tahun 2015-2016
2. Komunitas Pramuka Alumni SMP Futuhiyyah : Tahun 2016 – Sekarang.

Demikian daftar riwayat hidup ini dibuat dengan benar dan digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 17 Juni 2024



Sa'idatun Nafiah

2006026112