

Analisis Adaptasi Sopir Angkutan Kota Konvensional Di Jakarta Dalam Menghadapi Dampak Kehadiran Mikrotrans Jak Lingko

Wildan Fido Ramadhan

Universitas Negeri Jakarta

Abdul Haris Fatgehipon

Universitas Negeri Jakarta

Nandi Kurniawan

Universitas Negeri Jakarta

Corresponding author : wildanfdramadhan@gmail.com

Abstract. *The presence of changes and improvements in transportation modes seems to bring a bad news for conventional city transportation drivers in Jakarta, because not all of them are able to adapt to these changes. The aim of this research is to determine the factors of conventional city transport drivers who persist with the conventional system and to determine the adaptation strategies carried out to survive after the presence of the Jak Lingko Microtrans. This research uses a descriptive method with a qualitative approach. Data collection techniques were carried out using interviews, Focus Group Discussions, and observations. The subjects in this research were conventional city transport drivers on the T.09 route Kalisari – Pasar Rebo. The research results show that conventional transport drivers still persist with the legal system due to: 1) Age factor, 2) Regulatory barriers, 3) Incentives, 4) Community needs, and 5) Distrust of operators. Then, the strategies used by city transport drivers are 1) active strategy by utilizing their own abilities, 2) passive by minimizing expenses, and 3) Networking by utilizing relationships and relatives. So it can be concluded that conventional transport drivers still persist with the conventional system due to several obstacles ranging from internal and external and in meeting their daily needs, these drivers use adaptation strategies as an alternative step amidst the problems they face.*

Keywords: *City Transport, Mikrotrans, Conventional, Adaptation*

Abstrak. Kehadiran perubahan dan perbaikan moda transportasi nampaknya membawa angin yang kurang segar bagi para sopir angkutan kota konvensional di Jakarta, karena tidak semuanya mampu menyesuaikan diri dengan perubahan tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor sopir angkutan kota konvensional itu tetap bertahan dengan sistem konvensional serta untuk mengetahui strategi adaptasi yang dilakukan untuk bertahan pasca kehadiran Mikrotrans Jak Lingko. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teknik Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, *Focus Group Discussion*, dan observasi. Subjek dalam penelitian ini adalah sopir angkutan kota konvensional trayek T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo. Hasil penelitian menunjukkan bahwa para sopir angkutan konvensional masih bertahan dengan sistem lawas tersebut karena: 1) Faktor usia, 2) Hambatan regulasi, 3) Insentif, 4) Kebutuhan masyarakat, dan 5) Ketidakpercayaan pada operator. Kemudian, strategi yang dilakukan oleh para sopir angkutan kota adalah 1) Strategi aktif dengan memanfaatkan kemampuan diri 2) Pasif dengan meminimalkan pengeluaran, serta 3) Jaringan dengan memanfaatkan relasi dan hubungan kerabat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa sopir angkutan konvensional masih bertahan dengan sistem konvensional tersebut lantaran beberapa hambatan mulai dari internal maupun eksternal serta dalam mencukupi kebutuhan hidupnya para sopir ini menggunakan strategi adaptasi sebagai langkah alternatif di tengah permasalahan yang dihadapi.

Kata kunci: Angkutan Kota, Mikrotrans, Konvensional, Adaptasi

LATAR BELAKANG

Perubahan dan perbaikan fasilitas publik terus digencarkan di kota Jakarta sebagai bentuk revitalisasi pada sektor fundamental di Jakarta. Salah satu fasilitas yang terdampak dari perbaikan dan perubahan itu adalah sektor transportasi umum. Faktor pencetus dari perbaikan pada sektor moda transportasi umum adalah karena menurunnya pengguna transportasi umum di Jakarta yang disebabkan karena kurangnya kenyamanan dan keamanan yang diberikan oleh penyedia layanan angkutan kota kota (Sofa, 2022). Hal mendasar lainnya yang membuat munculnya perbaikan pada sistem transportasi publik ini adalah untuk mendorong upaya mengatasi kemacetan dan polusi udara di Jakarta (Kemenhub, 2022).

Berdasarkan informasi yang ditulis oleh Aziza (2016) bahwa gubernur DKI Jakarta pada 2016 telah mengungkap kondisi armada angkutan kota di Jakarta hampir 70% sudah masuk pada kategori tidak laik beroperasi. Hal demikian menjadi salah satu alasan mengapa warga Jakarta enggan menaiki transportasi publik. Faktor pendukung lainnya yang menyebabkan transportasi umum di Jakarta kurang diminati adalah karena kemampuan finansial warga yang sudah masuk pada kategori berkecukupan sehingga memilih untuk membeli kendaraan pribadi. Kemudian, faktor tarif transportasi umum seperti angkutan kota yang cenderung mahal karena belum terintegrasi dan tidak mendapat subsidi dari pemerintah. Lalu, infrastruktur yang kurang memadai karena tidak semua warga Jakarta dapat mengakses moda layanan seperti Transjakarta, MRT, atau KRL (Prabowo dan Hilda, 2019).

Berkaca pada kondisi demikian, maka Pemprov DKI Jakarta segera melakukan perbaikan pada sistem moda transportasi umum yang dimulai sejak tahun 2018. Salah satu bentuk dari perbaikan tersebut adalah diciptakannya Mikrotrans Jak Lingko yaitu sebuah angkutan kota modern yang berbasis pada sistem integrasi. Mikrotrans Jak Lingko sendiri adalah program yang diprakarsai oleh Pemprov DKI Jakarta yang dikelola oleh PT Transportasi Jakarta (Transjakarta) dan Jak Lingko sebagai wujud program kolaborasi berbagai pihak guna meningkatkan dan memperbaiki layanan pada sektor transportasi umum. Mikrotrans Jak Lingko difungsikan sebagai angkutan pengumpan atau feeder yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya seperti Busway Transjakarta, MRT, LRT, dan KRL serta sebagai sarana mobilitas bagi warga Jakarta yang domisilinya tidak dekat dengan halte Transjakarta atau stasiun MRT, LRT, dan KRL (Dananjaya dan Azwar, 2023).

Kehadiran Mikrotrans Jak Lingko nampaknya kurang membawa angin segar bagi para penyedia layanan angkutan kota konvensional. Salah satu angkutan kota konvensional di DKI Jakarta yang terdampak akibat kehadiran Mikrotrans Jak Lingko adalah trayek T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo. Para sopir trayek tersebut mengatakan bahwa kehadiran Mikrotrans

Jak Lingko membuat pendapatan mereka menurun secara signifikan hingga 60%. Hal ini juga berakibat pada sulitnya sopir angkutan kota konvensional ini dalam memenuhi kebutuhan hidupnya saat ini, ditambah lagi biaya hidup yang terus melambung tinggi.

Penelitian mengenai angkutan kota ini sebelumnya sudah pernah diteliti oleh Fateh Fatmaningsih dan Dani Mohammad Ramadhan tahun 2023 dari Program Studi Antropologi Sosial, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro dengan judul “Strategi Adaptasi Sopir Angkot Purwokerto Dalam Bertahan Hidup di Tengah Kehadiran Trans Banyumas” yang mana dalam penelitian tersebut dijelaskan tentang bagaimana pengaruh kehadiran Trans Banyumas terhadap kehidupan sopir angkutan kota Purwokerto dan bagaimana para sopir ini menerapkan strategi adaptasi guna bertahan hidup di tengah kehadiran Trans Banyumas. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang cukup signifikan terhadap kehidupan sopir angkutan kota konvensional di sana akibat kehadiran Trans Banyumas, pasalnya rute kedua moda transportasi publik tersebut saling bersinggungan dan masyarakat cenderung memilih menggunakan Trans Banyumas karena kenyamanan yang ditawarkan. Strategi yang dilakukan oleh para sopir angkutan kota tersebut berupa strategi aktif, pasif, dan jaringan.

Kebaruan dalam penelitian ini dari penelitian sebelumnya terletak pada lokasi penelitian, metode penelitian, dan subjek penelitian. Kemudian, metode pada penelitian sebelumnya menggunakan kualitatif dengan pendekatan etnografi sedangkan pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui alasan dan faktor apa saja yang membuat para sopir angkutan kota konvensional trayek T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo masih bertahan dengan sistem konvensional tersebut dan mengetahui bagaimana strategi adaptasi yang dilakukan oleh para sopir untuk bertahan hidup dan mempertahankan mata pencahariannya.

KAJIAN TEORITIS

Konsep Strategi Adaptasi

Pandangan yang dikemukakan oleh Bennet (1976), strategi adaptasi dikatakan sebagai suatu serangkaian tindakan responsif yang dilakukan oleh individu maupun kelompok dalam menghadapi perubahan lingkungan di sekitarnya (Ristianti & Martinus, 2021). Sehingga, dapat dipahami bahwa strategi adaptasi merupakan salah satu upaya atau kesiapsiagaan individu dalam menghadapi perubahan di sekitarnya guna mempertahankan diri atas perubahan yang terjadi.

Strategi adaptasi dibagi atas tiga jenis yaitu strategi aktif, pasif, dan jaringan (Suharto, 2009). Ketiga jenis pembagian strategi tersebut dapat dipahami sebagai berikut:

1. Strategi Aktif, yaitu bentuk upaya mempertahankan diri yang dilakukan oleh individu dengan memanfaatkan kemampuan dan potensi dirinya.
2. Strategi Pasif, yaitu upaya mempertahankan diri dengan meminimalkan pengeluaran serta menghemat biaya hidup dengan mengutamakan kebutuhan yang bersifat primer atau prioritas.
3. Strategi Jaringan, yaitu upaya bertahan hidup dengan melibatkan pihak lain atau memanfaatkan relasi seperti hubungan keluarga, kerabat, atau tetangga. Dalam konteks lain, dengan memanfaatkan program bantuan dari pemerintah.

Konsep Sopir Angkutan Kota

Sopir angkutan kota adalah pengemudi kendaraan roda empat berplat kuning yang melakukan pengiriman jasa berupa barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya sesuai dengan trayek yang sudah ditentukan (Muliawan dan Sutrisna, 2016). Sopir angkutan kota diharuskan mampu mengendarai kendaraan roda empat sesuai dengan aturan yang berlaku dan harus dalam kondisi yang mumpuni karena mengemban tanggung jawab sebagai pelayanan jasa di tengah masyarakat.

Konsep Angkutan Kota

Angkutan kota atau angkot merupakan sebuah moda transportasi umum yang banyak dijumpai di berbagai wilayah di Indonesia, khususnya di Ibukota Jakarta. Pada dasarnya, angkutan kota memiliki pola operasional yang sama seperti bus, yaitu mengantarkan penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya. Angkutan kota adalah sebuah moda transportasi yang berbasis pada jenis angkutan umum yang memiliki trayek atau rute yang sudah ditentukan (Syafri, 2018).

Perbedaan mencolok antara angkutan kota konvensional dengan Mikrotrans Jak Lingko adalah pada pola operasional atau sistem yang diberlakukan. Pada angkutan kota konvensional sistem yang dilakukan terbilang lawas seperti pembayaran secara tunai, penaikan/penurunan penumpang disembarang tempat, sopir tidak memiliki regulasi yang jelas, dan tidak ada kepastian insentif serta masih menerapkan sistem setoran. Sedangkan, pada Mikrotrans Jak Lingko sistem yang diberlakukan cenderung terstruktur seperti pembayaran secara non-tunai dengan Kartu Uang Elektronik (KUE), penaikan/penurunan penumpang hanya dilakukan pada titik tertentu, dan sopir memiliki regulasi yang jelas, serta insentif dibayarkan per bulan dengan nominal sebesar UMR DKI Jakarta.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penentuan metode deskriptif dalam penelitian ini yaitu untuk mendeskripsikan dan menggambarkan fakta-fakta populasi secara sistematis dan akurat yang kemudian dilakukan dengan analitik (Nursalam dalam Elvera dan Yesita, 2021). Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah sopir angkutan kota konvensional trayek T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo sebanyak 8 orang sopir dengan berdasarkan pada teknik *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan menggunakan observasi, wawancara, *focus group discussion*, dokumentasi, dan studi kepustakaan. Proses pengumpulan data dilakukan di Kecamatan Pasar Rebo, Kotamadya Jakarta Timur, lebih tepatnya di pangkalan dan tempat *ngetem* angkutan kota konvensional trayek T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo.

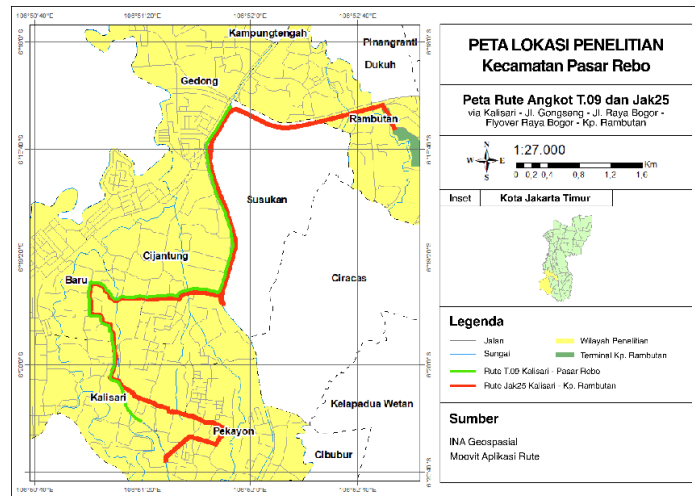
HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian mengenai strategi adaptasi yang dilakukan oleh sopir angkutan kota (angkot) konvensional trayek T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo ini dilakukan sejak bulan Maret hingga April 2024 di Kecamatan Pasar Rebo yang mana ini merupakan wilayah operasional dari angkot trayek T.09 tersebut. Penelitian berlangsung dengan melakukan wawancara kepada sopir-sopir yang dipilih berdasarkan hasil pengambilan sampel dengan metode *purposive sampling*. Wawancara dilakukan di beberapa titik yaitu di pangkalan 09 Kalisari serta di dalam mobil angkot ketika sedang beroperasi karena beberapa sopir harus melanjutkan operasional kerja membawa penumpang.

Dampak Kehadiran Mikrotrans Jak Lingko

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan sopir angkutan kota trayek T.09 dijelaskan bahwa dampak yang dirasakan adalah penurunan pendapatan sebesar 60% hal ini karena penumpang cenderung menggunakan layanan Mikrotrans Jak Lingko daripada angkutan kota konvensional. Kemudian, rute yang diberlakukan juga bersinggungan, sehingga persaingan dirasa semakin berat. Dalam hal ini, rute angkutan kota trayek T.09 rute Kalisari – Pasar Rebo bersinggungan dengan Mikrotrans Jak Lingko koridor Jak25 rute Kalisari – Terminal Kampung Rambutan, yang mana koridor Jak25 itu sendiri merupakan wujud peremajaan terhadap angkutan kota trayek T.09. Singgungan tersebut dapat dilihat pada peta berikut ini.

Gambar 1.
Lokasi Penelitian



Dengan demikian, dapat dipahami bahwa penurunan pendapatan ini bukan hanya disebabkan karena kehadiran Mikrotrans Jak Lingko akan tetapi juga diperkuat karena rute yang bersinggungan secara langsung. Namun, dapat diketahui juga bahwa kecenderungan penumpang memilih layanan Mikrotrans Jak Lingko daripada angkutan konvensional juga didasari pada keuntungan yang diberikan oleh Mikrotrans Jak Lingko seperti tarif gratis, mobil lebih modern dan nyaman, sistem lebih terstruktur, dan dilengkapi dengan fitur-fitur keamanan serta kenyamanan.

Faktor Sopir Angkutan Kota Konvensional Bertahan

Berdasarkan wawancara peneliti kepada para sopir angkutan kota trayek T.09 didapatkan informasi mengenai alasan mereka bertahan dengan sistem konvensional, yaitu:

1. Faktor Usia

Berdasarkan poster informasi lowongan pekerjaan untuk posisi pramudi/sopir Mikrotrans Jak Lingko yang dirilis oleh salah satu operator Mikrotrans Jak Lingko menunjukkan bahwa batas minimal usia calon pramudi adalah 22 tahun dan batas maksimalnya 57 tahun. Namun, pada poster operator lainnya menunjukkan batas maksimal cenderung lebih muda yaitu 45 tahun.

Tabel 1.
Tabel Usia Sopir Angkot T.09

Rentang Usia	Jumlah Sopir
20 – 30 tahun	1
31 – 40 tahun	1
41 – 50 tahun	2
50 – 60 tahun	2
61 – 70 tahun	1
71 – 80 tahun	1

Berdasarkan data tabel di atas dapat dikatakan bahwa sebanyak 4 orang tidak bisa mendaftar menjadi calon pramudi/sopir Mikrotrans Jak Lingko bila merujuk pada poster kedua dengan syarat batas maksimal 45 tahun karena berada pada usia 50 – 80 tahun. Sehingga dapat diketahui, faktor usia merupakan salah satu kendala yang dihadapi oleh para sopir angkutan kota T.09 bila ingin bergabung menjadi sopir atau pramudi Mikrotrans Jak Lingko.

2. Hambatan Regulasi

Berdasarkan regulasi operasional Mikrotrans Jak Lingko yang termaktub di dalam SPM (Standar Pelayanan Minimal) yang terlampir pada Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 13 tahun 2019 menyatakan bahwa selama operasional para sopir Mikrotrans dilarang merokok, memakai seragam dan identitas lengkap, memiliki surat izin mengemudi yang sesuai dan bersertifikat, tepat waktu, dan mematuhi aturan yang berlaku seperti sistem pembayaran non-tunai dan penaikan/penurunan penumpang harus terstruktur.

Meninjau regulasi tersebut, para sopir enggan bergabung dengan Mikrotrans Jak Lingko karena adanya keinginan bekerja secara bebas tanpa terkekang oleh aturan-aturan baku seperti demikian. Salah satunya adalah kebebasan dalam waktu operasional, bebas dalam berpakaian, dan bebas dalam merokok ketika sedang beroperasi. Hal ini Senada dengan hasil wawancara berikut yang dituturkan oleh salah satu sopir angkot T.09:

“...kalo kita kerjanya di Jak Lingko kan banyak aturan lah, ga boleh ngerokok, ga bebas kemana-mana ya kan, kalo ini kan kita bebas kemana-kemana. Mungkin pendapatan gedean reguler”.

3. Insentif

Berdasarkan pada hasil penelitian dan wawancara dengan para sopir angkutan kota konvensional tersebut menunjukkan bahwa mereka tidak ingin digaji dengan sistem frekuensi pembayaran per bulan. Pasalnya dalam aturan Mikrotrans Jak Lingko para sopir akan mendapatkan gaji setara UMR DKI Jakarta dengan sistem pembayaran insentif berupa gaji perbulan (Wijayanti, 2022).

Para sopir angkutan konvensional trayek T.09 tidak begitu mempermasalahkan perihal jumlah insentif melainkan mereka tidak terbiasa dengan sistem gaji per bulan tersebut. Mereka khawatir bila mendapatkan sistem insentif gaji per bulan tidak dapat mengelolanya dengan baik, apalagi kebutuhan untuk makanan dan jajan anak harus diberikan setiap hari. Mereka belum siap untuk menerima insentif dengan sistem per

bulan. Sehingga, hal tersebut menjadi salah satu alasan mengapa belum bersedia untuk bergabung dengan Mikrotrans Jak Lingko.

3. Kebutuhan masyarakat

Para sopir angkutan kota konvensional ini cenderung masih bertahan karena melihat dinamika yang terjadi di masyarakat. Mereka menilai, Mikrotrans Jak Lingko masih dalam tahap pengembangan sehingga banyak masyarakat yang belum mengerti tentang pola penggunaan Mikrotrans Jak Lingko, seperti ibu-ibu atau anak sekolah yang belum memiliki Kartu Uang Elektronik atau titik pemberhentian Mikrotrans Jak Lingko dirasa cukup jauh oleh sebagian masyarakat. sehingga hal demikian membuat sopir angkutan kota konvensional merasa masih diperlukan sebagai moda transportasi alternatif bagi yang belum memahami pola penggunaan Mikrotrans Jak Lingko.

4. Ketidakpercayaan pada operator Mikrotrans Jak Lingko

Sistem operasional Mikrotrans Jak Lingko sendiri berada di bawah naungan PT Transjakarta. Namun, dalam proses pelaksanaannya, Mikrotrans Jak Lingko baru dapat beroperasi bila operator yang mengadakan layanan telah menjalin kontrak dengan PT Transjakarta (Bangun & Suwandi, 2024). Sehingga para sopir yang ingin menjadi pramudi Mikrotrans Jak Lingko harus mendaftarkan diri kepada operator yang telah menjalin kontrak tersebut.

Berdasarkan hasil *Focus Group Discussion* dengan 4 orang sopir, menunjukkan bahwa para sopir enggan bergabung dengan Mikrotrans Jak Lingko karena mereka tidak percaya dengan operator Mikrotrans Jak Lingko. Hal ini diungkapkan para sopir angkot konvensional tersebut karena maraknya kasus yang mereka ketahui terkait pembayaran insentif yang terkadang macet atau tertunda. Sehingga mereka merasa khawatir bila bergabung harus melewati operator ini. Para sopir angkutan kota konvensional ini mengatakan bersedia bergabung dengan Mikrotrans Jak Lingko dengan catatan proses seleksi dilakukan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta selaku pemrakarsa Mikrotrans Jak Lingko secara langsung bukan melalui operator.

Strategi Adaptasi Sopir Angkutan Kota Konvensional

Berdasarkan teori adaptasi menurut Suharto (2009) dalam Juliya (2016) mengatakan bahwa terdapat tiga bentuk adaptasi yang dapat dilakukan individu untuk mempertahankan kehidupannya yaitu aktif, pasif, dan jaringan. Adaptasi yang dilakukan oleh para sopir angkutan kota dalam memenuhi kebutuhan hidupnya antara lain:

1. Strategi Adaptasi Aktif

Suharto (2009) menjelaskan bahwa bentuk strategi aktif adalah upaya yang dilakukan oleh individu sebagai upaya bertahan hidup dengan menggunakan semua potensi yang dimiliki oleh dirinya. Berdasarkan hasil wawancara menunjukkan bahwa para sopir angkutan kota konvensional trayek T.09 memanfaatkan kemampuan dirinya untuk menambah penghasilan seperti membuat pekerjaan sampingan seperti menyewakan jasa angkutan ini kepada masyarakat yang ingin pergi secara rombongan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan teknik *focus group discussion*, sebagian sopir memilih menjalani sampingan sebagai pengendaraan ojek daring di sela-sela waktu kosong atau se usai bekerja jasa angkutan kota ini. Bagi sopir angkutan yang memiliki kemampuan lebih membuka jasa bengkel mobil sebagai mata pencaharian sampingan yang tujuan juga untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Pola kerja dan operasional juga diterapkan oleh para sopir angkutan kota konvensional ini sebagai langkah strategi aktif dengan menerapkan sistem *ngetem*. Sistem tersebut digunakan untuk menunggu penumpang di wilayah yang potensial untuk ramai penumpang seperti di pangkalan kolong flyover Raya Bogor. Pasalnya, wilayah tersebut merupakan titik mobilitas masyarakat yang cukup tinggi karena terdapat halte Transjakarta, terminal bayangan Pasar Rebo, dan dekat dengan Terminal Kampung Rambutan. Berdasarkan hasil wawancara, para sopir ini juga terkadang dibutuhkan ketika Mikrotrans Jak Lingko sudah tidak cukup dalam menampung penumpang karena kapasitas mobil yang terbatas.

2. Strategi Adaptasi Pasif

Strategi Adaptasi Pasif menurut Suharto (2009) adalah sebuah strategi yang dilakukan oleh individu untuk meminimalisir pengeluaran pendapatan untuk kebutuhan hidup. Para sopir angkutan kota konvensional ini mengeluhkan biaya hidup yang semakin tinggi dan sulit untuk dipenuhi. Beban dalam pengeluaran terbesar yang mereka hadapi adalah untuk membayar kontrakan dan sekolah anak.

Oleh karena itu, pengeluaran biasanya mereka gunakan untuk kebutuhan hidup yang sifatnya prioritas yaitu untuk membayar kontrakan dan uang sekolah anak. Perihal kebutuhan makan menurut mereka juga termasuk yang berat, namun hal demikian terkadang masih bisa dipenuhi. Sedangkan biaya sewa kontrakan dan sekolah anak menjadi prioritas utama mereka karena ini berkaitan dengan tempat tinggal dan nasib hidup kedepannya.

3. Strategi Adaptasi Jaringan

Suharto (2009) menjabarkan bahwa strategi adaptasi jaringan merupakan salah satu strategi yang digunakan individu dengan memanfaatkan pihak eksternal atau relasi hubungan sosial sebagai langkah alternatif dalam beradaptasi dengan perubahan di sekitar. Pemanfaatan relasi ini kerap digunakan oleh para sopir angkutan kota konvensional apabila pemenuhan kebutuhan hidup benar-benar sulit dipenuhi. Hasil wawancara sebagian besar menunjukkan relasi yang dimaksud oleh para sopir ini adalah hubungan kerabat dan kekeluargaan.

Karena kebutuhan hidup yang sulit dipenuhi seperti untuk membayar sewa kontrakan biasanya mereka meminjam kepada saudara atau tetangga. Menurut, salah seorang sopir angkot ini biasanya pembayaran kontrakan dibantu oleh keponakan karena timbul perasaan iba kepada dirinya. Sopir lainnya mengatakan kerap meminjam uang kepada saudara atau tetangga apabila benar-benar sudah tidak memiliki uang sedikitpun. Namun, hasil wawancara menyatakan bahwa para sopir ini sejatinya enggan meminjam atau meminta uang kepada anaknya karena tidak ingin merepotkan atau menyulitkan kehidupan sang anak serta beberapa di antaranya masih menyandang status sebagai seorang pelajar.

Pemanfaatan relasi ini bukan hanya sebatas pada pola meminjam uang saja melainkan juga melibatkan keluarga untuk juga mencari penghasilan guna memenuhi kebutuhan hidup. Beberapa sopir mengatakan bahwa istri mereka turut membantu menambah penghasilan seperti membuka usaha dagangan dan jasa. Sejatinya, para sopir enggan meminta bantuan kepada anaknya, namun inisiatif anak dari salah sopir yang sudah masuk fase beranjak dewasa mulai ikut menambah penghasilan seperti menjadi ojek daring atau menjadi karyawan di toko.

Bantuan dari pemerintah juga turut menjadi salah bentuk strategi jaringan yang diterapkan oleh para sopir ini. Pada kenyataannya, sebagai besar sopir tidak pernah mendapat bantuan dari pemerintah, namun salah seorang sopir mengaku kerap mendapatkan bantuan dari pemerintah beberapa tahun yang lalu. Bantuan tersebut berupa bansos atau BLT. Namun, dewasa ini bantuan tersebut sudah tidak didapatkannya lagi dan belum diketahui sebabnya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Sopir angkutan kota konvensional cenderung masih bertahan dengan sistem operasional yang sudah lawas tersebut dan enggan bergabung ke dalam Mikrotrans Jak

Lingko karena faktor internal seperti ketidaksiapan dengan regulasi, ketidaksesuaian persyaratan, dan ketidakpercayaan pada operator penyelenggara. Kemudian, faktor eksternal dari masyarakat yang juga masih membutuhkan jasa angkutan kota konvensional dan sistem insentif membuat para sopir ini bertahan dengan sistem konvensional. Strategi yang dilakukan oleh para sopir ini terdapat tiga bentuk yaitu aktif dengan memanfaatkan kemampuan diri sendiri seperti bekerja sampingan, proses konflik, dan memaksimalkan pola kerja. Kemudian, strategi pasif dengan mengutamakan pengeluaran yang sifatnya urgen seperti pembayaran kontrakan dan uang sekolah anak. Lalu, strategi jaringan dengan memanfaatkan relasi dan melibatkan keluarga dalam menambah penghasilan serta memanfaatkan bantuan pemerintah.

Berdasarkan analisis permasalahan di atas, saran yang dapat diajukan adalah agar para sopir angkutan kota ini tetap menerapkan strategi alternatif agar kebutuhan hidup dapat dipenuhi seperti mencari penghasilan tambahan dan memanfaatkan relasi dengan baik. Diharapkan pemerintah serta pengelola terkait seperti Transjakarta, Dinas Perhubungan, dan Jak Lingko dapat berkolaborasi untuk menciptakan lapangan pekerjaan baru yang lebih fleksibel. Jika program Mikrotrans Jak Lingko berkembang dengan baik maka harus menggencarkan sosialisasi kepada masyarakat dan sopir angkot konvensional tentang keuntungan program Mikrotrans Jak Lingko.

UCAPAN TERIMA KASIH

Tentunya dalam penyusunan penelitian ini terdapat dukungan dan kerja sama dari berbagai pihak hingga dapat diselesaikan dengan tepat waktu. Oleh karena itu pada kesempatan ini peneliti menyampaikan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada orang tua yang telah memberi dukungan dan semangat, dosen pembimbing yang telah memberikan arahan dan masukan, serta para narasumber/informan yang bersedia meluangkan waktu dan memberikan informasi yang dibutuhkan oleh peneliti. Penelitian ini juga merupakan bagian dari skripsi yang dibuat oleh peneliti sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana.

DAFTAR REFERENSI

- Al Kisah, Juliya. (2016). Strategi Bertahan Hidup Pemulung (Studi di Kelurahan Duri Barat Kecamatan Mandau Kabupaten Bengkalis). *JOM FISIP*, 3(2), 1-15.
- Bangun, Gary Ekatama, & I Made Suwandi. (2024). Evaluasi Kebijakan Integrasi Angkutan Pengumpan ke Dalam Sistem Bus Rapid Transit: Studi pada Mikrotrans Jak Lingko. *Sosiohumaniora: Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial dan Humaniora*, 10(1), 154-171.
- Dananjaya, Dio., & Azwar Ferdian. (2023). Ini Bedanya Angkot Mikrotrans dan Jaklingko. Kompas. <https://otomotif.kompas.com/read/2023/07/27/134100215/ini-bedanya-angkot-mikrotrans-dan-jaklingko> diakses pada 6 Februari 2024.
- Elvera., & Yesita Astarina. (2021). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Fatmaningsih, Fateh., & Dani Mohammad Ramadhan. (2023). Strategi Adaptasi Sopir Angkot Purwokerto Dalam Bertahan Hidup di Tengah Kehadiran Trans Banyumas. *Endogami: Jurnal Ilmiah Kajian Antropologi*. 7(1), 183-197.
- Indrayaningtias, Ristanti., & Martinus Legowo. (2021). Strategi Adaptasi Masyarakat Pasca Pembangunan Ekowisata di Desa Sendi, Kabupaten Mojokerto. *Paradigma*, 10(1), 1-23.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Gerakan Nasional Kembali ke Angkutan Umum. <https://dephub.go.id/post/read/gerakan-nasional-kembali-ke-angkutan-umum> diakses pada 5 Februari 2024.
- Muliawan, Hendra., & I Ketut Sutrisna. (2016). Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 5(12), 1567-1585.
- Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 13 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 33 Tahun 2017 Tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/103480/pegub-prov-dki-jakarta-no-13-tahun-2019> diakses pada 8 Mei 2024.
- Prabowo, Dani., & Hilda B Alexander. (2019). Enam Penyebab Orang Malas Naik Angkutan Umum. Kompas. <https://properti.kompas.com/read/2019/01/11/144457321/enam-penyebab-orang-malas-naik-angkutan-umum>, diakses pada 5 Februari 2024.
- Putri, Fadilla Amalia. (2019). Strategi Bertahan Pedagang Pasca Bencana Kebakaran di Pasar Atas Kota Bukittinggi. *JSA: Jurnal Sosiologi Andalas*, 5(1), 35-48.
- Sapta, Bayu. (2017). Mengapa Angkutan Umum Konvensional Mulai Ditinggalkan Konsumen. Kumparan. <https://kumparan.com/bayu-sapta-hari/mengapa-angkutan-umum-konvensional-mulai-ditinggalkan-konsumen/2> diakses pada 14 Desember 2023.
- Sofa, Amira. (2023). Transportasi Jakarta dari Masa ke Masa. Jakarta Smart City. <https://smartcity.jakarta.go.id/id/blog/transportasi-jakarta-dari-masa-ke-masa/> diakses pada 6 Februari 2024.

- Suharto, Edi. (2009). *Kemiskinan dan Perlindungan Sosial di Indonesia*. Bandung: Alfabeta.
- Syafri. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan di Kota Padang. Universitas Andalas.
- Wijayanti, Ratih Ika. (2022). Gaji Sopir Jak Lingko, Dibayar Pemerintah Tanpa Pusing Mikir Setoran. IDX Channel. <https://www.idxchannel.com/economics/gaji-sopir-jak-lingko-dibayar-pemerintah-tanpa-pusing-mikir-setoran#:~:text=Ia%20pun%20menambahkan%20bahwa%20sebagai,Rp3%2C9%20juta%20per%20bulan> diakses pada 8 Mei 2024.