

STRATEGI ADAPTASI SOSIAL EKONOMI RUMAH TANGGA SOPIR ANGKOT (ANGKUTAN KOTA) “TERMINAL NANGKA – SIMPANG PANAM” DI KOTA PEKANBARU

Oleh : Mulyati Putri

Email : Molyanri@gmail.com

Dosen Pembimbing : Drs. Jonyanis, M.Si

**Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau**

**Kampus Bina Widya Jl. H.R. Soebrantas Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru
28293-Telp/Fax. 0761-63277**

ABSTRAK

Penulisan skripsi yang berjudul “Strategi Adaptasi Sosial Ekonomi Rumah Tangga Sopir Angkot (Angkutan Kota) “Terminal Nangka – Simpang Panam” di Kota Pekanbaru. Sopir Angkot sebagai salah satu profesi sektor informal pada bidang jasa transportasi mengalami permasalahan sosial ekonomi, khususnya dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarga. Pendapatan mereka yang kecil dan tidak menentu dalam sehari menyebabkan mereka dapat dikategorikan dalam kategori keluarga prasejahtera. Pendapatan yang kecil membuat sopir angkot tidak bisa memenuhi semua kebutuhan keluarganya, sehingga keluarga sopir angkot harus menerapkan strategi bertahan hidup agar tetap bisa hidup ditengah keterbatasan yang dimiliki. Permasalahan dalam penelitian ini adalah “Bagaimana bentuk adaptasi sosial ekonomi keluarga sopir angkot /Angkutan Kota “Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru “ dan Apa saja bentuk adaptasi Sosial Ekonomi keluarga sopir angkot/Angkutan Kota “Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru “ yang paling dominan. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menjelaskan bagaimana bentuk adaptasi sosial ekonomi keluarga sopir angkot / Angkutan Kota “Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru “ dan untuk mendeskripsi dan menjelaskan bentuk adaptasi Sosial Ekonomi keluarga sopir angkot/Angkutan Kota “Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru “ yang paling dominan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat tiga strategi yang dilakukan sopir angkot untuk tetap bertahan hidup yaitu: strategi aktif, strategi pasif dan strategi jaringan. Strategi aktif yang dilakukan oleh Sopir Angkot, yaitu melakukan pekerjaan sampingan (serabutan), berjualan barang harian di rumah, Anak ikut membantu bekerja, menambah jam kerja sebagai supir, menjadi supir cadangan atau “nyerap”, bekerja sebagai sopir mobil rental, dan bekerja sebagai sopir catering apabila di butuhkan. Strategi pasif adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan menerapkan pola hemat, pendapatan yang kecil menuntun keluarga sopir angkot untuk menerapkan budaya hidup hemat seperti meminimalisir pengeluaran keluarga (hemat) yaitu makan dengan lauk seadanya. Strategi jaringan yang dilakukan sopir angkot dalam menghadapi kesulitan keuangan umumnya meminjam uang kepada saudara, tetangga, dan ada pula yang meminjam uang ke koperasi dan “jula-jula” serta meminta bantuan kepada relasi untuk mencari peluang tambahan pendapatan. Strategi yang dominan dilakukan oleh rumah tangga sopir angkot adalah strategi pasif.

Kata Kunci: Strategi Adaptasi Sosial Ekonomi, Bertahan Hidup, Sopir Angkot

**SOCIAL ECONOMIC ADAPTATION STRATEGIC OF HOUSEHOLD
CITY TRANSPORT DRIVER (ANGKUTAN KOTA) “NANGKA – SIMPANG PANAM
STATION” IN PEKANBARU CITY**

By : Mulyati Putri

Email : Molyanri@gmail.com

Supervisor: Drs. Jonyanis, M.Si

Department of Sociology Faculty of Social and Political Sciences

Riau University

Campus Bina Widya H.R. Soebrantas Street Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru

28293-Phone / Fax. 0761-63277

ABSTRACT

This Research entitled "Social Economic Strategic Adaptation Of Household City Transport Driver (Angkutan Kota) “Nangka – Simpang Panam Station” In Pekanbaru City is due to public transportation driver as one of the profession of informal sector in the field of transportation service experiencing socio-economic problems, especially Fulfill family needs. Their income what is not enough and unpredictable make them as poor household. Their little income make them can't to fulfill their household needs, so they must implement adaptation strategic for survival their household with limited ability. The problems of this research is How model Social economic adaptation of city transport Driver Station Nangka Simpang Panam in Pekanbaru city and how is dominant model by Social economic adaptation of city transport Driver Station Nangka Simpang Panam in Pekanbaru city. The aim of this research is to explain about model Social economic adaptation of city transport Driver Nangka Simpang Panam Station in Pekanbaru city and to description about dominant model. This research conclusion is three strategic who implemented by city transport Driver households to survival their live. That strategic are active strategic, passive strategic and network strategic. Active strategic are find site job, selling a goods, family members are working, increasing work hour, be a rental driver and they rent their car for other people. Passive strategic is survival strategic who they implement like life saving pattern. A little income make them to minimize their households expens. They eat with simple dishes. Network strategic who implement by city transport Drivers to survive their households live are loan a money to family or neighbour, “jula-jula” and use relation for find site job, cooperative etc. Dominan strategic who implement by city transport driver is passive strategic.

Kata Kunci: Social Economic Adaptation Strategic, Survival, City Transport Driver

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada dasarnya manusia menginginkan suatu kehidupan yang baik dengan mampu memenuhi segala kebutuhan jasmani, rohani maupun sosial hidupnya baik moral maupun material. Namun tidak semua kebutuhan tersebut dapat dipenuhi, terutama bagi mereka yang berekonomi lemah. Kebutuhan-kebutuhan hidup tersebut dapat mereka penuhi dengan baik apabila adanya pendapatan yang mendukung.

Kota Pekanbaru merupakan salah satu Kota di Provinsi Riau. Perkembangan kota yang pesat menimbulkan daya tarik bagi kaum pendatang untuk tinggal dan mencari kehidupan yang layak. Salah satu pekerjaan di sektor informal yang banyak ditekuni masyarakat kota Pekanbaru adalah Sopir Angkot / Angkutan Kota. Sopir Angkot merupakan salah satu dari kelompok masyarakat yang hidup dalam belenggu kemiskinan. Sudah menjadi pandangan umum di masyarakat bahwa di kota-kota besar hampir semua Sopir Angkot merupakan kaum menengah ke Bawah. Mereka berharap dengan bekerja sebagai Sopir Angkot kebutuhan keluarga mereka mampu tercukupi.

Angkutan Kota merupakan salah satu alat transportasi darat yang keberadaannya tidak sedikit membantu masyarakat dalam menunjang rutinitas kesehariannya. Meski keberadaan Angkutan Kota dari hari ke hari semakin tergilas dengan perkembangan mode transportasi darat lainnya seperti ojek, Trans Metro Pekanbaru dan taksi yang juga telah meramaikan kota Pekanbaru, namun demikian animo masyarakat untuk tetap menggunakan Angkutan Kota masih tetap tinggi. Ini dikarenakan banyak faktor, mulai dari kenyamanan, resiko akan kecelakaan yang terbilang rendah, termasuk terjangkau tarif Angkutan Kota.

Menurut Data Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Jumlah Sopir Angkot / Angkutan Kota di Kota Pekanbaru sebanyak 543 Orang. Hal ini mengalami penurunan sekitar 60 % dari Tahun 2013 yang berjumlah 912 orang. Dari tahun ke tahun jumlah Sopir Angkot terus menurun. Hal ini disebabkan semakin susah mereka mendapat penumpang karena adanya saingan dari alat transportasi lainnya khususnya Trans Metro Pekanbaru, Taksi dan Sepeda Motor. Menurut Data Badan Pusat Statistik (2015), Jumlah sepeda motor di Pekanbaru sebanyak 9.658 Unit. Keberadaan Alat Transportasi Lain memberikan dampak negative tersendiri bagi Sopir Angkot. Pendapatan mereka menjadi berkurang karena pengguna jasa Angkot (penumpang) mulai beralih ke transportasi lain. Ongkos yang lebih murah serta lebih efisiensi waktu membuat banyak orang-orang yang beralih dari menumpang Angkutan Kota ke Transportasi Lain. Berkurangnya penumpang ini mengakibatkan berkurangnya pendapatan dari Sopir Angkot. Bahkan tidak sedikit Sopir Angkot yang telah berpindah mata pencaharian. Kenaikan harga barang kebutuhan pokok juga semakin mempersulit kehidupan Sopir Angkot yang pendapatan semakin berkurang dari hari kehari.

Berdasarkan Data Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2017, terlihat bahwa Trayek yang banyak dilalui angkutan kota / Angkutan Kota di Kota Pekanbaru adalah Terminal Nangka – Simpang Panam yang melalui rute Jl. Tuanku Tambusai – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Subrantas – Jl. Purwodadi – Kampus AMIK – Jl. Cipta Karya – Unri – Simpang Panam – Kembali ke Rute yang Sama melalui Jl. Manggis – Jl. Belimbing – Jl. Taskurun / Jl. Kuini PP.

Sopir Angkot sebagai salah satu profesi sektor informal pada bidang jasa transportasi mengalami permasalahan sosial ekonomi, khususnya dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarga. Pendapatan mereka yang kecil dan tidak menentu dalam sehari menyebabkan mereka dapat dikategorikan dalam kategori

keluarga prasejahtera. Keluarga pra sejahtera tidak ada suatu kemampuan untuk memenuhi kebutuhan dasar setiap anggotanya. Sehingga dari bentuk keluarga tersebut akan menghasilkan satu fokus untuk memulihkan keadaan perekonomian saja, tanpa mementingkan sosialisasi antar keluarga.

Untuk mengatasi permasalahan ekonomi tersebut terutama masalah ekonomi yang menyangkut pemenuhan kebutuhan hidup, dibutuhkan berbagai cara adaptasi sosial ekonomi untuk bertahan hidup. Berdasarkan penjelasan diatas, peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana cara keluarga Sopir Angkot Terminal Nangka – Simpang Panam yang ada di kota Pekanbaru beradaptasi sosial ekonominya. Penelitian ini akan berusaha mendeskripsikan tentang adaptasi sosial ekonomi tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian sebagaimana yang telah di kemukakan di atas, secara khusus penelitian ini akan membahas Strategi Adaptasi Sosial Ekonomi Rumah Tangga Sopir Angkot (Angkutan Kota) Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru“. Permasalahan yang dapat dirumuskan adalah : Apa saja bentuk Strategi adaptasi sosial ekonomi keluarga sopir angkot / Angkutan Kota “Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru “ ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan berdasarkan perumusan kajian di atas adalah menjelaskan bagaimana bentuk adaptasi sosial ekonomi keluarga sopir angkot / Angkutan Kota “Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru “

1.4 Manfaat Penelitian

1. Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan, dan menambah wawasan bagi penulis maupun bagi pihak-pihak yang menaruh minat terhadap studi Sosiologi terutama kajian tentang adaptasi sosial ekonomi rumah tangga sopir angkot.
2. Sebagai bahan informasi yang diharapkan dapat berguna dalam

memperkaya perbendaharaan bacaan kepustakaan dalam rangka mengembangkan ilmu Sosiologi.

3. Penelitian ini sebagai salah satu syarat bagi penulis untuk menyelesaikan studi di Jurusan Sosiologi.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Adaptasi

Adaptasi (adaptation) adalah sebuah sistem harus menanggulangi situasi eksternal yang gawat. Sistem harus menyesuaikan diri dengan lingkungan dan menyesuaikan lingkungan itu dengan kebutuhannya.

2.2 Landasan Teori Kemiskinan

Supriatna (dalam Kadji, 2014:1) menyatakan bahwa kemiskinan adalah situasi yang serba terbatas yang terjadi bukan atas kehendak orang yang bersangkutan. Suatu penduduk dikatakan miskin bila ditandai oleh rendahnya tingkat pendidikan, produktivitas kerja, pendapatan, kesehatan dan gizi serta kesejahteraan hidupnya, yang menunjukkan lingkaran ketidakberdayaan.

2.4 Strategi Bertahan Hidup

Menurut Snel dan Staring dalam Irwan (2015:1) menyatakan bahwa strategi bertahan hidup adalah sebagai rangkaian tindakan yang dipilih secara standar oleh individu dan rumah tangga yang menengah ke bawah secara sosial ekonomi. Leiten (1989) dalam Akbar (2016:3) , membagi teori bertahan hidup (survival) menjadi dua model :

1. Model Survival (Survival Model).

Scott (1988) dalam Akbar (2016:4), mengemukakan bahwa dalam situasi dan kondisi untuk survival, keluarga pemulung akan menempuh prinsip mendahulukan selamat sebagai upaya mempertahankan kelangsungan hidup, dimana strategi bertahan hidup meliputi :

- a. Meminjam kepada tetangga, keluarga (jaringan sosial).
- b. Berhemat dalam hidup
- c. Mengikuti arisan
- d. Berhutang di warung

2. Model Emansipasi (emancipation model). Model ini memiliki ciri sebagai berikut : a. Adanya kecende-rungan untuk memperbaiki kondisi seseorang ; b. Terdapat pendi-rian bahwa kegiatan yang dilakukan orang lain turut menentukan posisi orang lain secara luas ; c. Adanya keyakinan untuk mengubah aksi-aksi seseorang dengan aksi-aksi orang lain dan ; Mengakui adanya kerjasama dengan yang lain untuk suatu dukungan bersama.

Menurut (Suharto, 2003: 1) dalam Winarno (2016:6) seorang pengamat masalah kemiskinan menyatakan bahwa definisi dari strategi bertahan hidup adalah kemampuan seseorang dalam menerapkan seperangkat cara untuk mengatasi berbagai permasalahan yang melengkapi kehidupannya. Strategi bertahan hidup dalam mengatasi goncangan dan tekanan ekonomi dapat dilakukan dengan berbagai strategi. Strategi bertahan hidup dapat digolongkan menjadi 3 kategori yaitu strategi aktif, strategi pasif dan strategi jaringan. Berikut akan dijelaskan secara lebih rinci strategi-strategi bertahan hidup.

2.5 Strategi Aktif

Strategi aktif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara memanfaatkan segala potensi yang dimiliki. Menurut Suharto (2009:31) dalam Winarno (2016:6) strategi aktif merupakan strategi yang dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga (misalnya melakukan aktivitasnya sendiri, memperpanjang jam kerja dan melakukan apapun demi menambah penghasilannya).

2.6 Strategi Pasif

Strategi pasif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara meminimalisir pengeluaran keluarga sebagaimana pendapat Suharto (2009:31) dalam Winarno (2016:7) yang menyatakan bahwa strategi pasif adalah strategi bertahan hidup dengan cara mengurangi pengeluaran

keluarga (misalnya biaya untuk sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya).

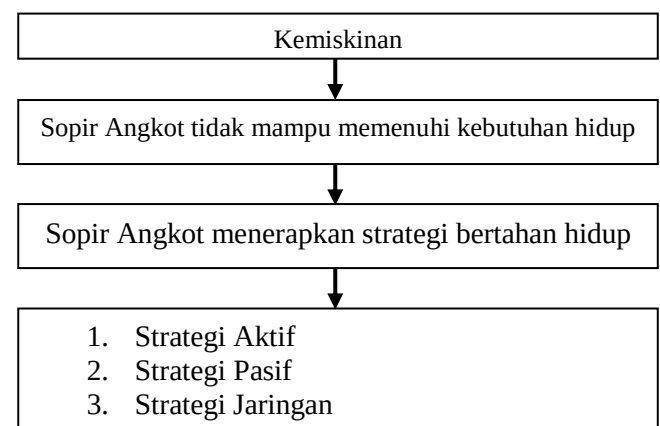
2.7 Strategi jaringan

Strategi jaringan adalah strategi yang dilakukan dengan cara memanfaatkan jaringan sosial. Menurut Suharto (2009:31) dalam Winarno (2016:8) strategi jaringan merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan (misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya).

2.8 Teori Kebutuhan

Abraham Maslow (Robins dan Judge,1990: 223) dalam Nugroho,dkk (2016:5) mengungkapkan teori motivasi yang dikenal dengan hierarki kebutuhan (hierarchy of needs). Dia membuat hipotesis bahwa dalam setiap diri manusia terdapat hierarki dari Lima Kebutuhan. Kebutuhan-kebutuhan tersebut adalah: 1). Fisiologis, 2). Rasa aman, 3). Sosial, 4). Penghargaan dan 5). Aktualisasi diri

2.9 Kerangka Berfikir



Gambar 1. Kerangka Berfikir Penelitian

Berdasarkan kerangka berpikir tersebut, maka peneliti memiliki tujuan untuk mengetahui cara Rumah Tangga Sopir Angkot / Angkutan Kota dalam memenuhi kebutuhan hidup. Rumah Tangga Sopir Angkot /

Angkutan Kota memerlukan suatu strategi adaptasi untuk ketahanan ekonomi seperti strategi aktif, pasif dan jaringan.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi dalam penelitian ini adalah Kota Pekanbaru Provinsi Riau.

3.2. Subjek Penelitian

Penelitian ini menggunakan teknik sampling *Non Probability* dan teknik yang digunakan yaitu *Purposive Sampling*. Subjek penelitian dipilih adalah Rumah Tangga Sopir Angkot yang memiliki trayek Terminal Nangka – Simpang Panam di Kota Pekanbaru yang memiliki pengalaman kerja lebih dari tiga tahun dengan karakteristik sudah menikah dan memiliki anak. Penentuan subjek penelitian dalam penelitian kualitatif dengan pertimbangan subjek akan memberikan data yang diperlukan untuk mengetahui adaptasi sosial ekonomi rumah tangga sopir angkot / Angkutan Kota.

3.3. Teknik Pengumpulan data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Maka teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain yaitu :

1. Wawancara
2. Observasi

3.4. Sumber data

Sumber data terdiri atas :

- a) Data primer
- b) Data sekunder

3.5. Analisis Data

Analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari

berbagai sumber, yaitu wawancara, pengamatan yang tertulis dalam catatan harian di lapangan, hasil observasi dan lain sebagainya untuk meningkatkan pemahaman peneliti tentang kasus yang diteliti dan menyajikannya sebagai temuan bagi orang lain.

BAB IV PROFIL MODA TRANSPORTASI DI KOTA PEKANBARU

4.1 Panjang Jalan

Di Kota pekanbaru pertumbuhan Jalan begitu pesat seiring dengan meningkatnya perekonomian. Menurut data Dinas Pekerjaan Umum Kota Pekanbaru, pada tahun 2015 jumlah panjang jalan di Kota Pekanbaru yaitu 2.829, 45 Km dan mengalami peningkatan sebesar 8,84 % pada tahun 2016 yaitu 3.079, 61 Km. Untuk lebih jelasnya, Panjang Jalan di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel. 1.

Tabel 1. Panjang Jalan Kota Pekanbaru Dirinci Menurut Tingkat Pemerintahan (KM) Tahun 2015 - 2016

No.	Tingkat Pemerintahan	Panjang Jalan (KM)	
		2015	2016
1.	Nasional	79,85	83,45
2.	Provinsi	95,6	123,24
3.	Kota	2.654	2872,92
JUMLAH		2.829,45	3079,61

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum Kota Pekanbaru, 2016

4.2 Jenis-Jenis Kendaraan

Jumlah kendaraan bermotor di Pekanbaru pada 2015 mencapai 1.348.777 unit. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan, dari angka tersebut yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 1.058.132 unit (78,45 persen). Diikuti sedan, jeep dan station wagon dengan jumlah 182.705 unit (13,54 persen), kemudian Truck dan Pick Up 102.650 unit (7,61 persen), serta mobil bis dengan jumlah 3.974 unit (0,29persen) dari total kendaraan. Pada tahun 2016, jumlah total kendaraan di Kota Pekanbaru berjumlah 1.339.991 unit mengalami penurunan sebesar

0,65 persen dari tahun sebelumnya yaitu 1.348.777 unit. Banyaknya kendaraan bermotor di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Banyaknya Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di Rinci menurut Jenis Kendaraan di Kota Pekanbaru Tahun 2015-2016

No.	Jenis Kendaraan	2015	2016
1.	Sedan, Jeep dan Station Wagon	182.705	197.261
2.	Bus, Microbus	3.974	2.606
3.	Truk, Pick up	102.650	103.769
4.	Kendaraan Khusus	10	18
5.	Kendaraan Bermotor Roda 2	1.058.132	1.034.972
6.	Kendaraan bermotor Roda 3	1.066	985
7.	Alat-Alat Berat & Alat-Alat Besar	240	380
	Jumlah	1.348.777	1.339.991

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Kota Pekanbaru

4.3 Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Jumlah kendaraan umum di kota Pekanbaru menurut data BPS pada tahun 2016 yaitu 601 unit yang di dominasi oleh Angkutan Kota sebanyak 543 unit atau sekitar 90,34 persen dari total kendaraan umum bermotor di kota pekanbaru. Jumlah total kendaraan bermotor pada tahun 2016 mengalami penurunan sekitar 54,24 persen. Untuk lebih jelasnya banyaknya kendaraan umum bermotor di kota Pekanbaru tahun 2015-2016 dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Banyaknya Kendaraan Umum Bermotor di Kota Pekanbaru Tahun 2015 - 2016

No.	Jenis Kendaraan Umum	2015	2016
1.	Angkutan Kota	841	543
2.	Bus	11	13
3.	TMP	75	45
	Jumlah / Total	927	601

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2017

BAB V GAMBARAN UMUM SUBJEK PENELITIAN

5.1 Identitas Responden

Subjek dalam penelitian ini sebanyak 10 orang yang merupakan Sopir Angkot (Angkutan Kota) “Terminal Nangka – Simpang Panam” di Kota Pekanbaru.

Berikut merupakan data umum tentang subjek penelitian yang berdasarkan umur, pekerjaan dan kepemilikan Angkutan Kota dari subjek penelitian tersebut:

Tabel 4. Subjek penelitian berdasarkan umur, pekerjaan dan Kepemilikan Angkutan Kota

No	Nama	Usia	Pekerjaan	Kepemilikan Angkot
1	Pak Syamsir	32 Tahun	Sopir Angkot	Tidak Milik Sendiri
2	Pak Mulyadi	45 Tahun	Sopir Angkot	Milik Sendiri
3	Pak Mardona	28 Tahun	Sopir Angkot	Tidak Milik Sendiri
4	Pak Aldo Putra	22 Tahun	Sopir Angkot	Milik Sendiri
5	Pak Fajar	52 Tahun	Sopir Angkot	Tidak Milik Sendiri
6	Pak Ujang	40 Tahun	Sopir Angkot	Tidak Milik Sendiri
7	Pak Riki	28 Tahun	Sopir Angkot	Tidak Milik Sendiri
8.	Pak Iwan	49 Tahun	Sopir Angkot	Milik Sendiri
9	Pak Riadi	55 Tahun	Sopir Angkot	Milik Sendiri
10	Pak M. Yandra	38 Tahun	Sopir Angkot	Milik Sendiri

Sumber: Data Primer (2017)

Berikut merupakan data umum tentang istri dari subjek penelitian dalam penelitian ini :

Tabel 5. Istri dari Subjek Penelitian Berdasarkan Umur dan Pekerjaan

Sumber: Data primer (2017)

Tabel 6. Subjek penelitian berdasarkan Pendidikan dan Jumlah Anggota Keluarga

No	Nama	Pendidikan	Jumlah Anggota Keluarga
1	Pak Syamsir	SD	3 Orang
2	Pak Mulyadi	SD	4 Orang
3	Pak Mardona	SMP	2 Orang
4	Pak Aldo Putra	SMP	-
5	Pak Fajar	STM	7 Orang
6	Pak Ujang	SD	6 Orang
7	Pak Riki	SD	2 Orang
8.	Pak Iwan	SMA	3 Orang
9	Pak Riadi	STM	4 Orang
10	Pak M. Yandra	SMP	3 Orang

Sumber: Data Primer (2017)

5.2. Kehidupan Sosial Ekonomi Subjek Penelitian

5.2.1 Kondisi Pendapatan

Kondisi sosial ekonomi rumah tangga sopir angkot terminal “Nangka-Simpang Panam” tergantung dari kondisi pendapatan keluarga. Jumlah pendapatan dan pengeluaran dari subjek penelitian dapat disimpulkan melalui tabel berikut ini :

Tabel 7. Jumlah Pendapatan dan Pengeluaran Sopir Angkot Per Bulan

No.	Nama Subjek Penelitian	Jumlah Pendapatan (Rp)	Jumlah Pengeluaran (Rp)
1.	Syamsir	2.640.000	1.800.000
2.	Mulyadi	5.100.000	4.500.000
3.	Mardona	2.400.000	2.345.000
4.	Aldo Putra	3.600.000	2.970.000
5.	Fajar	2.400.000	3.200.000
6.	Ujang	3.900.000	2.400.000
7.	Riki	2.400.000	1.900.000
8.	Iwan	3.000.000	2.750.000
9.	Riadi	3.600.000	2.750.000
10.	M Yandra	3.530.000	3.000.000

Sumber : Data Primer (2018)

5.2.2 Data Kesehatan

Kesehatan merupakan kebutuhan dasar manusia. Berikut Data Kesehatan Rumah Tangga Sopir Angkot Terminal Nangka-Simpang Panam.

Data Kesehatan Rumah Tangga Sopir Angkot dapat dilihat pada Tabel 8.

No	Nama	Usia	Pekerjaan
1	Ibu Linda	19 Tahun	Ibu Rumah Tangga
2	Ibu Ida	43 Tahun	Pedagang Harian
3	Ibu Dini	25 Tahun	Ibu Rumah Tangga
4	Ibu Meri	17 Tahun	Ibu Rumah Tangga
5	Ibu Fatmawati	48 Tahun	Ibu Rumah Tangga
6	Ibu Santi	40 Tahun	Ibu Rumah Tangga
7	Ibu Putri	18 Tahun	Ibu Rumah Tangga
8	Ibu Nur	48 Tahun	Ibu Rumah Tangga
9	Ibu Nanik	50 Tahun	Ibu Rumah Tangga
10.	Ibu Ermiza	35 Tahun	Ibu Rumah Tangga

Tabel 8. Data Kesehatan Rumah Tangga Sopir Angkot

No.	Nama Subjek Penelitian	Tempat Berobat	Kartu Jaminan Kesehatan
1.	Syamsir	Puskesmas / Bidan	Tidak Ada
2.	Mulyadi	Klinik Pengobatan	BPJS Mandiri
3.	Mardona	Klinik Pengobatan	BPJS Mandiri
4.	Aldo Putra	Klinik Pengobatan	BPJS Mandiri
5.	Fajar	Puskesmas	KIS
6.	Ujang	Puskesmas	Jamkesda
7.	Riki	Klinik Pengobatan	BPJS Mandiri
8.	Iwan	Klinik Pengobatan	BPJS Mandiri
9.	Riadi	Puskesmas	KIS
10.	M Yandra	Puskesmas	KIS

Sumber : Data Primer (2018)

5.2.3. Data Kondisi Rumah

Data kondisi rumah sopir angkot terminal Nangka – Simpang Panam Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel 9.

Tabel 9. Data Kondisi Rumah Sopir Angkot

No.	Nama Subjek Penelitian	Kepemilikan Rumah	Ketersediaan Air Bersih
1.	Syamsir	Menumpang	Ada
2.	Mulyadi	Sendiri	Ada
3.	Mardona	Sewa	Ada
4.	Aldo Putra	Sewa	Ada
5.	Fajar	Sewa	Ada
6.	Ujang	Sewa	Ada
7.	Riki	Sewa	Ada
8.	Iwan	Sewa	Ada
9.	Riadi	Sewa	Ada
10.	M Yandra	Sewa	Ada

Sumber : Data Primer (2018)

5.2.4 Kondisi Pangan

Pangan merupakan kebutuhan pokok manusia. Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan kondisi Pangan Rumah Tangga Sopir Angkot dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10. Kondisi Pangan Rumah Tangga Sopir Angkot per Bulan

No	Subjek Penelitian	Makanan per Hari	Ikan	Daging	Susu	Telur	Tahu/ Tempe	Sayur-sayuran	Buah-buahan
1.	Syamsir	3x	S	J	J	S	S	S	J
2.	Mulyadi	3x	S	J	J	S	S	S	J
3.	Mardona	3x	S	J	J	S	S	S	J
4.	Aldo Putra	3x	S	J	TA	S	S	TS	TS
5.	Fajar	3x	S	J	J	S	S	S	J
6.	Ujang	3x	S	J	J	S	S	S	J
7.	Riki	3x	S	J	J	S	S	S	J
8.	Iwan	3x	S	J	J	S	S	S	J
9.	Riadi	3x	S	J	J	S	S	S	J
10.	M. Yandra	3x	S	J	J	S	S	S	J

Ket : S=Sering, J= Jarang, TS=Tidak Suka, TA=Tidak Ada
Sumber : Data Primer (2018)

5.3 Kehidupan Rumah Tangga Supir Angkot / Angkutan Kota

Kondisi ekonomi yang sulit menuntut sopir angkot untuk beradaptasi, Bapak Syamsir, Muliadi, Mardona, Aldo Putra, Fajar, Ujang, Riki, Iwan, Riadi dan M. Yandra seragam menjawab pertanyaan tentang alasan bertahan bekerja sebagai sopir angkot karena tidak ada lowongan pekerjaan lagi. Bapak Syamsir, Muliadi, Mardona, Aldo Putra, Riki, dan Iwan tidak mendapat bantuan dari pemerintah sedangkan Bapak Fajar, Ujang, Riadi dan M. Yandra mendapat Bantuan dari Pemerintah seperti KIS (Riadi dan M. Yandr), Jamkesda (Ujang) dan BLT (Fajar). Ketika diwawancara mengenai hambatan sebagai sopir angkot seluruh Subjek Penelitian seragam menjawab bahwa hambatan mereka sebagai sopir angkot yaitu banyak nya saingan yang dihadapi dari pesaing seperti gojek, busway, taxi dan lain-lain.

BAB VI STRATEGI ADAPTASI

Setiap orang selalu dihadapkan pada persoalan tentang bagaimana mereka berusaha

memenuhi kebutuhan pokoknya. Tentunya untuk bisa memenuhi segala kebutuhannya, setiap orang harus bekerja. Hal ini merupakan perspektif awal dari munculnya berbagai strategi adaptasi yang dilakukan para individu. Strategi adaptasi pada hakekatnya merupakan cara-cara bertahan hidup yang dilakukan setiap orang untuk dapat tetap mempertahankan kelangsungan hidupnya.

6.1 Strategi Aktif

Strategi aktif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan sopir angkot untuk menambah pendapatan keluarga mengoptimalkan sumberdaya yang dimiliki. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, ditemukan bahwa sebagian besar Sopir Angkot melakukan pekerjaan sampingan dengan menjadi pekerja serabutan seperti Bapak Syamsir serta menjadi sopir mobil rental ataupun carteran yang dilakukan oleh Bapak Fajar, Ujang, Iwan, dan M. Yandra.

Selain bekerja serabutan dan sopir mobil rental, strategi aktif lain yang dilakukan oleh rumah tangga sopir angkot untuk bertahan hidup yaitu berjualan atau membuka warung harian. Hal tersebut seperti yang dilakukan oleh Bapak Mulyadi. Menambah jam kerja juga merupakan strategi aktif yang dapat dilakukan untuk menambah pendapatan keluarga, seperti yang dilakukan oleh Bapak Mardona dan Riki.

Selain itu, ada juga beberapa sopir angkot yang anaknya bekerja untuk menambah pendapatan keluarga. Hal ini dilakukan oleh Bapak Riyadi dan Iwan yang mana anaknya bekerja untuk menambah penghasilan keluarga.

Walaupun sebagian besar Sopir Angkot melakukan pekerjaan sampingan dan berjualan melakukan pekerjaan sampingan untuk menambah pendapatan keluarga, namun ada juga sopir angkot kecil yang memilih tidak melakukan pekerjaan sampingan dan memilih fokus menjadi sopir angkot, hal ini seperti yang dilakukan oleh Bapak Aldo Putra. Alasan sopir angkot tidak melakukan pekerjaan sampingan karena keterampilan mereka yang terbatas. Selain keterbatasan keterampilan. Usaha menambah pendapatan dengan melakukan pekerjaan sampingan ternyata hanya memberi sedikit tambahan bagi pendapatan sopir angkot, hal ini dikarenakan pekerjaan yang dilakukan

sopir angkot hanya sebagai pekerja kasar ataupun menjadi sopir rental dan carteran sehingga upah yang diterima masih tergolong kecil dan tidak menentu.

Salah satu strategi yang digunakan oleh rumah tangga untuk mengatasi kesulitan ekonomi adalah dengan mendorong para isteri untuk ikut mencari nafkah. Bagi masyarakat yang tergolong miskin mencari nafkah bukan hanya menjadi tanggung jawab suami semata tetapi menjadi tanggung jawab semua anggota keluarga sehingga pada keluarga yang tergolong miskin isteri juga ikut bekerja demi membantu menambah penghasilan dan mencukupi kebutuhan keluarganya. Hal tersebut seperti yang dilakukan oleh Bapak Mulyadi yang istrinya berjualan warung harian di rumah.

Fakta di atas relevan dengan pendapat Suharto (2009:31) yang menyatakan bahwa strategi aktif merupakan strategi yang dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga (misalnya melakukan aktivitasnya sendiri, memperpanjang jam kerja dan melakukan apapun demi menambah penghasilannya).

Strategi aktif merupakan pilihan pertama yang dilakukan oleh sopir angkot untuk tetap bisa bertahan hidup. Mereka akan memaksimalkan semua potensi sumber daya yang mereka miliki untuk menambah penghasilan yang mereka dapat dari usaha sopir angkot, walaupun tambahan pendapatan yang mereka dapat tergolong kecil dan tidak menentu, namun hal tersebut tetap dilakukan agar mereka tetap bisa melangsungkan hidup. Hal ini sesuai dengan pekerjaan tersebut mereka pilih karena keterampilan yang mereka miliki terbatas sehingga mereka hanya bisa menjadi pekerja kasar yang tidak memerlukan banyak keterampilan. Para sopir angkot umumnya melakukan pekerjaan sampingan mereka di sekitar wilayah tempat tinggal mereka, namun ada juga para sopir angkot yang memilih melakukan pekerjaan sampingan di luar daerah seperti Bapak Iwan yang menjadi sopir mobil rental. Bekerja di menjadi sopir rental memberikan penghasilan yang lumayan yaitu sekitar Rp. 150.000 per trip sehingga mampu menambah penghasilan keluarga. Jika bekerja di menjadi buruh kasar atau kerja serabutan penghasilannya hanya 80

ribu rupiah per hari seperti yang dialami Bapak Syamsir dan tidak setiap hari ada pekerjaan namun hal ini dapat juga membantu penghasilan dari sopir oplet yang tidak menentu setiap hari.

Fakta di atas relevan dengan pendapat pendapat Scott (1988) dalam Akbar (2016:4) melalui metode Survivalnya yang menyatakan bahwa strategi survival atau strategi bertahan hidup yang biasanya mengelola sumber daya yang sangat terbatas atau terpaksa menjadi buruh dan sopir carteran dengan imbalan yang lumayan biasanya hanya cukup untuk sekedar menyambung hidup tanpa bisa menabung untuk pengembangan modal. Diversifikasi penghasilan yang dilakukan sopir angkot merupakan usaha agar rumah tangga sopir angkot dapat keluar dari kemiskinan. Diversifikasi yang bisa dilakukan antara lain berdagang warung harian, menambah jam kerja, kerja serabutan, bekerja menjadi sopir carteran dan rental.

Walaupun sebagian besar Sopir Angkot melakukan pekerjaan sampingan untuk menambah pendapatan keluarga, namun ada juga sopir angkot yang memilih tidak melakukan pekerjaan sampingan dan memilih fokus menjadi sopir angkot yaitu Bapak Aldo hal ini terjadi karena dia tidak memiliki kemampuan dan keterampilan lain. Usaha menambah pendapatan dengan melakukan pekerjaan sampingan ternyata hanya memberi sedikit tambahan bagi pendapatan sopir angkot, hal ini dikarenakan pekerjaan yang dilakukan sopir angkot hanya sebagai pekerja kasar sehingga upah yang diterima masih tergolong kecil dan tidak menentu. Pendapatan petani yang masih tergolong kecil membuat anggota keluarga seperti isteri dan anak juga ikut bekerja untuk membantu menambah penghasilan keluarga. Langkah ini yang dilakukan oleh bapak Mulyadi dan Riadi. Salah satu strategi yang digunakan oleh rumah tangga untuk mengatasi kesulitan ekonomi adalah dengan mendorong para isteri untuk ikut mencari nafkah. Bagi masyarakat yang tergolong miskin mencari nafkah bukan hanya menjadi tanggung jawab suami semata tetapi menjadi tanggung jawab semua anggota keluarga sehingga pada keluarga yang tergolong miskin isteri juga ikut bekerja demi membantu menambah penghasilan dan

mencukupi kebutuhan keluarganya. Berdasarkan fakta dilapangan, ditemukan bahwa hanya Bapak Mulyadi yang isterinya bekerja untuk membantu mencukupi kebutuhan keluarga. Pekerjaan isteri Bapak Mulyadi adalah dengan berjualan harian di rumah, penghasilan yang diperoleh yaitu Rp. 1.200.000 per bulan. Selain isteri yang ikut bekerja ada juga anak sopir angkot yang juga ikut bekerja untuk memenuhi kebutuhan keluarganya, hal tersebut seperti yang dilakukan oleh keluarga Bapak Riadi yang anaknya ikut bekerja membantu keluarga. Anak Bapak Riadi membantu membayarkan sewa rumah mereka. Hal ini sangat membantu kehidupan keluarga bapak Riadi. Fakta di atas relevan dengan pendapat Suharto (2009:31) yang menyatakan bahwa strategi aktif merupakan strategi yang dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga (misalnya melakukan aktivitasnya sendiri, memperpanjang jam kerja dan melakukan apapun demi menambah penghasilannya).

Strategi aktif merupakan pilihan pertama yang dilakukan sopir angkot untuk tetap bisa bertahan hidup. Mereka akan memaksimalkan semua potensi sumber daya yang mereka miliki untuk menambah penghasilan yang mereka dapat dari profesi sebagai sopir angkot walaupun tambahan pendapatan yang mereka dapat tergolong kecil dan tidak menentu, namun hal tersebut tetap dilakukan agar mereka tetap bisa melangsungkan hidup.

6.2 Strategi Pasif

Strategi pasif adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan rumah tangga sopir angkot dengan menerapkan hidup hemat. Sikap hemat memang sudah melekat dan menjadi budaya bagi masyarakat miskin. Sikap hemat yang dilakukan Sopir Angkot adalah membiasakan seluruh keluarga untuk makan seadanya karena pendapatan sopir angkot yang tergolong rendah dan tak menentu membuat mereka tidak bisa menyediakan makanan yang beragam sehingga mereka membiasakan diri untuk makan dengan lauk seadanya.

Seluruh rumah tangga sopir angkot memiliki strategi berhemat untuk bertahan hidup. Strategi hemat dapat dilihat dari cara

keluarga meminimalisir pengeluaran untuk kebutuhan keluarga seperti kebutuhan pangan, sandang, papan, kesehatan dan pendidikan. Sikap hemat dalam pemenuhan kebutuhan pangan terlihat dari budaya keluarga yang membiasakan makan dengan lauk seadanya

Membiasakan anggota keluarga untuk makan seadanya, merupakan penerapan strategi pasif yang dilakukan keluarga petani kecil untuk menekan pengeluaran mereka dalam pemenuhan kebutuhan pangan keluarga. Sikap hemat juga diterapkan keluarga sopir angkot dalam memenuhi kebutuhan lain.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud strategi pasif adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara selektif, tidak boros dalam mengatur pengeluaran keluarga. Uraian diatas sangat relevan dengan salah satu pendapat Scott (1988) dalam Akbar (2016:4) melalui metode Survivalnya meliputi : Berhemat dalam hidup yaitu dengan cara menghemat konsumsi sebesar 50%, hal ini disebabkan masyarakat miskin sudah terbiasa makan seadanya maka mereka melakukan berhemat dalam memenuhi konsumsi (sembako) disamping itu mereka juga berhemat dengan cara menabung sebagian kecil dari pendapatan mereka.

Pendapat Scott (1988) tersebut sesuai dengan pendapat Suharto (2009:31) dalam Winarno (2016:7) yang menyatakan bahwa strategi pasif adalah strategi bertahan hidup dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga (misalnya biaya untuk sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya). Strategi pasif yang biasanya dilakukan oleh petani kecil adalah dengan membiasakan hidup hemat. Hemat dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai sikap berhati-hati, cermat, tidak boros dalam membelanjakan uang.

Rumah tangga sopir angkot juga memiliki strategi tersendiri untuk memenuhi kebutuhan kesehatan ketika sedang sakit. Mayoritas sopir angkot berobat di puskesmas dan klinik pengobatan ketika sedang sakit. Hal tersebut Berobat ke puskesmas menjadi pilihan sopir angkot ketika sakit, karena biaya berobat di puskesmas terjangkau bagi mereka serta adanya layanan kesehatan gratis bagi masyarakat miskin juga menjadi faktor

pendorong rumah tangga sopir angkot untuk berobat ke puskesmas.

Berdasarkan fakta di atas dapat disimpulkan bahwa rumah tangga sopir angkot lebih memprioritaskan pengeluarannya untuk kebutuhan pangan dan sebisa mungkin meminimalisir pengeluaran untuk kebutuhan pokok. Hal ini relevan dengan pendapat Suharto (2009:31) yang menyatakan bahwa strategi pasif adalah strategi bertahan hidup dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga (misalnya biaya untuk sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya) dan strategi pasif adalah strategi dimana individu berusaha meminimalisir pengeluaran uang, strategi ini merupakan salah satu cara masyarakat miskin untuk bertahan hidup. Strategi pasif yang dilakukan sopir angkot akan sangat terlihat ketika rumah tangga mengeluarkan pengeluaran yang cukup besar untuk hal yang tak terduga.

6.3 Strategi Jaringan

Menerapkan strategi aktif dan pasif terkadang masih belum cukup untuk memenuhi semua kebutuhan keluarga sopir angkot, terutama jika rumah tangga sopir angkot membutuhkan uang secara mendadak. Pendapatan sopir angkot memang tidak menentu dan tergantung pada situasi.

Pada saat seperti ini sopir angkot menerapkan strategi jaringan. Strategi jaringan adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara meminta bantuan kepada kerabat, tetangga dan relasi lainnya baik secara formal maupun informal ketika dalam kesulitan. Hal ini relevan dengan pendapat Suharto (2009:31) yang mengatakan bahwa strategi jaringan merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan (misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya).

Meminjam uang merupakan langkah petani kecil untuk mendapatkan uang secara cepat. Hal ini relevan dengan pendapat Kusnadi (2000:146) yang menyatakan bahwa strategi jaringan terjadi akibat adanya interaksi sosial yang terjadi dalam masyarakat, jaringan

sosial dapat membantu keluarga miskin ketika membutuhkan uang secara mendesak. Secara umum strategi jaringan sering dilakukan oleh sopir angkot yang tergolong miskin adalah dengan meminta bantuan pada kerabat atau tetangga dengan cara meminjam uang seperti yang dilakukan oleh Bapak M. Yandra dan Riki. Sopir Angkot rata-rata meminjam kepada Koperasi, jula-jula seperti yang dilakukan oleh Bapak Syamsir, Fajar, Mardona, Aldo Putra dan Riadi.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, tidak semua rumah tangga sopir angkot yang mau menerapkan strategi berhutang kepada pihak lain, seperti Bapak Mulyadi yang lebih menerapkan sikap berhemat dari pada berhutang kepada pihak lain. Hal tersebut dilakukan karena mereka takut berhutang dan tidak mampu membayar utang tersebut. Uraian diatas sangat relevan dengan pendapat Scott (1988) dalam Akbar (2016:4) melalui metode survivalnya yaitu Meminjam kepada tetangga, keluarga dan pihak lainnya (jaringan sosial).

Selain itu, sebagian besar sopir angkot juga memanfaatkan relasi dengan teman-temannya seperti yang dilakukan oleh Bapak Ujang dan Iwan. Mereka memanfaatkan relasi untuk mencari peluang tambahan penghasilan. Hal ini relevan dengan pendapat Suharto (2009:31) yang mengatakan bahwa strategi jaringan merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan (misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya). Meminjam uang juga merupakan langkah sopir angkot untuk mendapatkan uang secara cepat, bagi sopir angkot yang memiliki tabungan mereka biasanya akan menggunakan tabungan mereka ketika membutuhkan uang.

Bagi sopir angkot yang tidak memiliki tabungan maka mereka biasanya meminjam kepada saudara atau tetangga terdekat. Pinjaman yang didapat sopir angkot berupa uang pada saudaranya yang keadaan ekonominya di atas ataupun kepada koperasi simpan pinjam. Adanya relasi dengan teman-teman mereka yang lain dapat menjadi pelindung sopir angkot ketika mengalami

kesulitan. Strategi jaringan terjadi akibat adanya interaksi sosial yang terjadi dalam masyarakat, jaringan sosial dapat membantu keluarga miskin ketika membutuhkan uang secara mendesak. Secara umum strategi jaringan sering dilakukan oleh masyarakat yang tergolong miskin adalah dengan meminta bantuan pada kerabat atau tetangga dengan cara meminjam uang. Budaya meminjam atau hutang merupakan hal yang wajar bagi masyarakat miskin karena keterbatasan sumber daya financial mereka. Bantuan yang diterima sopir angkot bisa membantu sopir angkot ketika membutuhkan pinjaman uang secara mendadak namun, bantuan yang diterima dari saudara atau tetangga tidaklah besar sehingga sopir angkot hanya bisa meminjam uang dalam jumlah yang sedikit. Ketika membutuhkan uang dengan jumlah yang cukup besar maka sopir angkot harus meminjam ke koperasi dengan jaminan surat kendaran bermotor. Koperasi yang dipilih biasanya koperasi swasta yang mudah mencairkan pinjaman dan cara pembayarannya lebih mudah yaitu bisa dilunasi setelah 3, 4 atau 6 bulan, tergantung permintaan sehingga mereka bisa membayar setelah mengumpulkan uang.

Gali lubang tutup lubang terpaksa dilakukan sopir angkot karena pendapatan mereka tidak menentu dan sulit untuk bisa menabung dalam jumlah yang besar. Ketika membutuhkan uang secara mendadak mereka terpaksa meminjam uang. Selain memanfaatkan jaringan sosial untuk meminjam uang, sopir angkot juga memanfaatkan jaringan sosial untuk mencari pekerjaan sampingan.

Berdasarkan pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa jaringan sosial memiliki peran penting bagi masyarakat kelas bawah seperti sopir angkot, karena jaringan sosial berfungsi sebagai jaring pengaman yang masih bisa membantu sopir angkot ketika sedang mengalami kesulitan ekonomi. Banyak sopir angkot yang terbantu hidupnya karena bantuan dari jaringan sosial yang mereka miliki baik jaringan sosial yang bersifat informal seperti saudara dan tetangga maupun jaringan sosial yang bersifat formal seperti pegadaian, bank dll.

6.4 Strategi yang Dominan

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan bahwa strategi adaptasi yang paling banyak dilakukan oleh rumah tangga sopir angkot adalah dengan menerapkan strategi pasif. Semua subjek penelitian dalam penelitian ini menerapkan strategi pasif yaitu dengan menghemat pengeluaran. Berbeda dengan strategi aktif ada 1 subjek penelitian yaitu Bapak Aldo Putra yang tidak menggunakannya. Hal senada juga dilakukan oleh rumah tangga sopir angkot dalam menerapkan strategi jaringan. Ada satu orang subjek penelitian yaitu Bapak Mulyadi yang tidak menerapkan strategi ini. Hal ini terjadi karena mereka takut untuk berhutang atau tidak memiliki relasi dengan teman-teman yang lain untuk mencari tambahan penghasilan.

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pengamatan secara langsung terhadap subjek penelitian ditemukan fakta, bahwa sopir angkot terminal Nangka Simpang Panam menerapkan tiga strategi untuk tetap bertahan hidup, dan memenuhi kebutuhan pokok keluarga yaitu: strategi aktif, strategi pasif dan strategi jaringan.

Strategi aktif yang dilakukan oleh Sopir Angkot, yaitu melakukan pekerjaan sampingan (serabutan), berjualan barang harian di rumah, Anak ikut bekerja menambah penghasilan keluarga, menambah jam kerja sebagai supir, menjadi supir cadangan atau “nyerap”, bekerja sebagai sopir mobil rental, dan bekerja sebagai sopir catering apabila di butuhkan.

Strategi pasif adalah strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan menerapkan pola hemat, pendapatan yang kecil menuntut keluarga sopir angkot untuk menerapkan budaya hidup hemat seperti meminimalisir pengeluaran keluarga (hemat) yaitu makan dengan lauk seadanya.

Strategi jaringan yang dilakukan Sopir Angkot umumnya meminjam uang kepada saudara, tetangga, ada pula yang meminjam ke koperasi dan “jula-jula” dan ada juga yang

memanfaatkan relasi untuk mencari peluang pekerjaan tambahan.

Strategi bertahan hidup yang dominan dilakukan oleh sopir angkot terminal nangka-simpang panam di Kota Pekanbaru adalah strategi pasif. Hal tersebut terjadi karena strategi pasif adalah strategi yang tidak memerlukan bantuan orang lain dan tidak memerlukan ijazah untuk menerapkannya. Penerapannya hanya membutuhkan kemampuan manajemen keluarga dalam mengatur pengeluaran rumah tangga.

6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian ini maka peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Sopir Angkot harus bisa memiliki usaha sampingan sendiri, seperti melakukan pekerjaan sampingan (serabutan), berjualan barang harian di rumah, anggota keluarga yang sudah memasuki usia produktif harus mampu bekerja, menambah jam kerja sebagai supir, menjadi supir cadangan atau “nyerap”, bekerja sebagai sopir mobil rental, dan bekerja sebagai sopir catering apabila dibutuhkan. Hal ini mengingat masih banyaknya potensi yang dapat dilakukan oleh sopir angkot untuk menambah pendapatan keluarga mereka yang belum dimanfaatkan secara maksimal.
2. Aparat pemerintah atau yang terkait harus bisa memfasilitasi sopir angkot agar dapat bertahan ditengah persaingan transportasi yang sangat ketat seperti sekarang ini. Hal yang dapat dilakukan pemerintah seperti memberikan pelatihan wirausaha kepada istri sopir angkot untuk dapat menambah penghasilan keluarga dan memberikan pinjaman modal usaha dengan bunga rendah kepada keluarga sopir angkot agar keluarga sopir angkot tidak hanya mengandalkan penghasilan keluarga dari profesi sebagai sopir angkot saja.

DAFTAR PUSTAKA

Amsyari, F. 1981. Prinsip-prinsip masalah pencemaran lingkungan. Jakarta: Ghalia Indonesia

Anonimous. 2016. *Ini Strategi Masyarakat Miskin Hadapi Kesulitan Hidup*. <http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/16/11/24/oh52a7396-ini-strategi-masyarakat-miskin-hadapi-kesulitan-hidup>. diakses tanggal 15 Mei 2017

_____. 2017. *Hubungan Antar Manusia Dalam Kehidupan Sosial Masyarakat Indonesia*. <https://ameliaonline.wordpress.com/> 2014/06/15/hubungan-antar-manusia-dalam-kehidupan-sosial-masyarakat-indonesia/ diakses pada tanggal 10 Oktober 2017 pukul 21.15 WIB

Abidin, Zainal. 2014. *Strategi Bertahan Hidup Petani Kecil Di Desa Sindetlami Kecamatan Besuk Kabupaten Probolinggo*. Jember : Universitas Jember

Akbar, Andy. 2016. *Strategi Bertahan Hidup Pemulung Di Kelurahan Sidomulyo Kecamatan Samarinda Ilir Universitas Mulawarman*. Samarinda : eJournal Pembangunan Sosial, 2016, 4(3): 141 -154ISSN 0000-0000, ejournal.sos.fisip-unmul.org

Ali Khomsan,dkk. 2015.*Indikator Kemiskinan dan Misklasifikasi Orang Miskin*. Jakarta : Yayasan Pustaka Obor Indonesia

Badan Pusat Statistik. 2015. Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Riau, Pekanbaru

_____. 2017. *Pekanbaru dalam Angka 2017*. Pekanbaru : Badan Pusat Statistik.

Breman, Jan. 1985.Sistem Tenaga Kerja Dualistis, sector informal,Suatu Kritik Terhadap Sektor Informal, Jakarta :Gramedia

- BKKBN. 2000. *Pendataan Keluarga Tahun 2000*. <http://www.bkkbn.go.id>. diakses tanggal 15 Mei 2017
- Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. 2017. *Album Bidang Perhubungan Darat*. Pekanbaru. Dishubkominfo Kota Pekanbaru
- _____. 2017. *Jumlah Angkutan Kota / Angkutan Kota Berdasarkan Trayek di Kota Pekanbaru*. Pekanbaru : Dishubkominfo Kota Pekanbaru
- Gilarso. 2002. *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Makro*. Yogyakarta: Kanisius
- Haviland, William A. 1988 *Anthropology 4th edition*. Terjemahan : R.G. Soekadijo. Jakarta: Erlangga
- Irwan. 2015. *Strategi Bertahan Hidup Perempuan Penjual Buah-Buahan 2015 (Studi Perempuan di Pasar Raya Padang Kecamatan Padang Barat Kota Padang Propinsi Sumatera Barat)*. Padang : Jurnal Humanus Vol. XIV No. 2 Th. 2015.
- Ivan A. Hadar. 2004. *Utang, Kemiskinan dan Globalisasi*. Yogyakarta : Iapera Pustaka Utama
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002). *Departemen Pendidikan Nasional Edisi ke-3*. Balai Pustaka, Jakarta. Gramedia
- Kadji, Yulianto. 2014. *Kemiskinan Dan Konsep Teoritisnya*, Gorontalo: Universitas Negeri Gorontalo
- Koentjaraningrat. 1990. *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta : PT Rineka Cipta
- Kusnadi. 2000. *Nelayan Adaptasi dan Jaringan Sosial*. Bandung: Humaniora Utama Press
- Mangkunegara, A. P, 2002. *Perilaku Konsumen*. Bandung: PT Refika Aditama
- Nugroho, dkk. 2016. *Pengaruh Coaching Terhadap Motivasi Kerja dan Kinerja Individual (Studi Kasus pada Karyawan Bagian Support Services Departemen Production Services PT. International Nikel Indonesia, Tbk)*. Makassar : e-Journal UIN Alauddin Makassar , Vol 4, No 1 (2016)
- Santrock, J.W. 2007. *Psikologi Perkembangan*. Edisi 11 Jilid 1. Jakarta: Erlangga. Hlm. 282
- Siagian, Matias. 2012. *Kemiskinan dan Solusi*. Medan: Grasindo Monorotama
- Soeratmo. (1995). *Metodologi penelitian*. Yogyakarta: UUP AMP YKPN
- Scott, J.C. (1981). *Moral Ekonomi Petani Pergolakan dan Subsistensi di Asia Tenggara*. Jakarta: LP3ES.
- Soekanto, Soerjono. 2013. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta. Rajawali Pers
- Stamboel, K. A. 2012. *Panggilan Keberpihakan Strategi Mengakhiri Kemiskinan di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Tasrum, Abdyaskar. 2013. *Strategi Adaptif Tukang Becak Dalam Bertahan Hidup Studi Kasus Pada Komunitas Tukang Becak di Kota Palopo*. Makassar : Universitas Hasanuddin
- Winarnoe, Rifki Fandi. 2016. *Strategi Bertahan Hidup Mantan Karyawan Pt. Kertas Nusantara Di Desa Pилanjau Kabupaten Berau (Studi Tentang Karyawan Yang Di Nonaktifkan di PT. Kertas Nusantara*. Samarinda : eJournal Sosiatri -Sosiologi, 2016, 4 (4): 16-33 ISSN 0000-0000, ejournal.sos.fisip-unmul.ac.id

