

**STRATEGI BERTAHAN HIDUP SOPIR ANGKUTAN KOTA SELAMA
MASA PANDEMI COVID-19**
(Studi pada Sopir Angkutan Kota Bandar Lampung)

(Skripsi)

Oleh

Erick Dwi Irawan



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

**STRATEGI BERTAHAN HIDUP SOPIR ANGKUTAN KOTA SELAMA
MASA PANDEMI COVID-19**
(Studi pada Sopir Angkutan Kota Bandar Lampung)

Oleh

Erick Dwi Irawan

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA SOSIOLOGI

Pada

Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

SURVIVAL STRATEGY OF CITY TRANSPORT DRIVERS DURING THE COVID-19 PANDEMIC

(Study on Bandar Lampung City Transport Drivers)

By

Erick Dwi Irawan

Abstract

This study aims to describe the strategies adopted by city transportation drivers in meeting the needs of their families during the COVID-19 pandemic. This research was conducted on 40 respondents, who are Transport Drivers in Bandar Lampung City. The data in this study were collected through questionnaires and interviews, then the data were analyzed quantitatively, carried out by cross tabulation to obtain percentages and give interpretations to the processed data. The results of this study indicate that the COVID-19 pandemic has resulted in a reduction in the number of angkot driver passengers which has an effect on decreasing the income of angkot drivers. To deal with this, Angkot drivers have a strategy to maintain the family's economy, namely an active strategy by involving their wives to work and looking for additional work. The second strategy is a passive strategy by reducing family expenses (frugal), changing their diet (types of side dishes), and changing the preferences of the selected health facilities when their family is sick. The third strategy is a network strategy by relying on programs related to COVID-19 assistance or poverty assistance. This assistance will reduce their expenses, so that the money they have is not used much for daily needs so that it makes them feel safe. However, when help does not come or the assistance is not sufficient for their needs, another network strategy they use is debt.

KEYWORDS: *COVID-19, Transport Drivers, Strategy.*

STRATEGI BERTAHAN HIDUP SOPIR ANGKUTAN KOTA SELAMA MASA PANDEMI COVID-19

(Studi pada Sopir Angkutan Kota Bandar Lampung)

Oleh

Erick Dwi Irawan

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan strategi yang dilakukan oleh para sopir angkutan kota dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarganya di saat pandemi COVID-19. Penelitian ini dilakukan pada 40 responden, yang merupakan Sopir Angkutan yang ada di Kota Bandar Lampung. Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui kuesioner dan wawancara yang kemudian data dianalisis secara kuantitatif, dilakukan dengan tabulasi silang untuk memperoleh persentase dan memberi interpretasi pada data yang telah diolah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pandemi COVID-19 mengakibatkan berkurangnya jumlah penumpang Sopir Angkot yang berpengaruh pada menurunnya pendapatan sopir angkot. Untuk menyasati hal tersebut, Sopir Angkot memiliki strategi untuk mempertahankan ekonomi keluarga, yakni dengan strategi aktif dengan melibatkan istri mereka untuk bekerja serta mencari pekerjaan tambahan. Strategi yang kedua adalah strategi pasif dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga (berhemat), mengubah pola makan mereka (jenis lauk-pauk), serta mengubah preferensi sarana kesehatan yang dipilih ketika keluarga mereka sakit. Strategi yang ketiga adalah strategi jaringan dengan cara mengandalkan program yang berkaitan dengan bantuan COVID-19 atau bantuan kemiskinan. Bantuan tersebut akan mengurangi pengeluaran mereka, sehingga uang yang mereka miliki tidak banyak yang terpakai pada kebutuhan sehari-hari sehingga hal tersebut membuat mereka merasa aman. Akan tetapi ketika bantuan tidak datang atau bantuannya tidak mencukupi untuk kebutuhan mereka, strategi jaringan lain yang mereka gunakan adalah dengan cara berhutang.

Kata Kunci: Covid-19, Sopir Angkot, Strategi

Judul Skripsi : **“STRATEGI BERTAHAN HIDUP
SOPIR ANGKUTAN KOTA
SELAMA MASA PANDEMI COVID-
19 (Studi pada Sopir Angkutan Kota
Bandar Lampung)”**

Nama Mahasiswa : **Erick Dwi Irawan**

Nomor Pokok Mahasiswa : **1716011023**

Jurusan : **Sosiologi**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



1. **Komisi Pembimbing**

Prof. Dr. Hartoyo, M.Si
NIP. 19601208 198902 1 001

2. **Ketua Jurusan Sosiologi**

Dr. Bartoven Vivit Nurdin, M.Si
NIP. 19770401 200501 2 003

MENGESAHKAN

1. Tim penguji

Ketua : **Prof. Dr. Hartoyo, M.Si**



Penguji Utama : **Drs. Susetyo, M.Si**



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dra. Ida Nurhaida, M.Si.
NIP. 19610807 198703 2 001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: **15 Agustus 2022**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun Perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari komisi pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandar Lampung, 22 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan



LICK DWIRAWAN

NPM. 1716011023

RIWAYAT DIRI



Erick Dwi Irawan, dilahirkan pada 24 Mei 1999 di Kelurahan Bandar Jaya, Kecamatan Terbanggi Besar, Kabupaten Lampung Tengah. Putra kedua dari Mulyono dan Walinem. Berkebangsaan Indonesia dan beragama Islam.

Pendidikan formal yang telah ditempuh yaitu:

1. TK Taqwa Bandar Jaya Timur, pada tahun 2005-2006
2. SDN 4 Bandar Jaya Timur, pada tahun 2006-2011
3. SMPN 3 Terbanggi Besar, pada tahun 2011-2014
4. SMAN 1 Terbanggi Besar, pada tahun 2014-2017

Pada tahun 2017 diterima sebagai mahasiswa Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, melalui jalur Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN). Pada tahun 2020 melakukan kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) selama 40 hari di Desa Gunung Sugih, Kecamatan Batu Brak, Lampung Barat. Kemudian, di tahun yang sama melakukan Praktek Kerja Lapangan (PKL) di Yayasan Baitul Maal Bank Rakyat Indonesia (YBM BRI). Menyelesaikan skripsi yang berjudul “STRATEGI BERTAHAN HIDUP SOPIR ANGKUTAN KOTA SELAMA MASA PANDEMI COVID-19 (Studi pada Sopir Angkutan Kota Bandar Lampung)”.

MOTTO

“Everything we hear is an opinion, not a fact. Everything we see is a perspective, not the truth.”

(Marcus Aurelius)

"Perjalanan seribu mil dimulai dengan satu langkah."

(Lao Tzu)

“Barang siapa keluar untuk mencari sebuah ilmu, maka ia akan berada di jalan Allah hingga ia kembali.”

(HR Tirmidzi)

“Angin tidak berhembus untuk menggoyangkan pepohonan, melainkan menguji kekuatan akarnya.”

(Ali bin Abi Thalib)

“Rise & Grind”

(Erick Dwi Irawan)

PERSEMBAHAN

Bismillahirrahmanirrahim.

Dengan segala puji syukur ke hadirat Allah Subhanahu wa ta'ala beserta shalawat dan salam yang selalu di sanjungkan kepada Nabi Muhammad Shallallahu alaihi wassallam.

Segala ketulusan hati, kupersembahkan karya sederhana ini

Kepada:

Kedua Orang Tuaku:

Mulyono dan Walinem

Saudara laki-lakiku:

Gunawan Arozak

Orang-orang tersayang:

Elis dan Kedua keponakanku yang menggemaskan dan lucu

Dosen pembimbing dan dosen pembahas:

Prof. Dr. Hartoyo, M.Si. dan Drs. Susetyo, M.Si.

Almamaterku:

Keluarga Besar Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Lampung

Ucapan Terima Kasih

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan Hidayah-Nya serta kepada baginda Nabi Muhammad SAW yang telah menunjukkan jalan kebenaran, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Skripsi yang berjudul “STRATEGI BERTAHAN HIDUP SOPIR ANGKUTAN KOTA SELAMA MASA PANDEMI COVID-19 (Studi pada Sopir Angkutan Kota Bandar Lampung)” sebagai salah satu syarat mencapai gelar sarjana Sosiologi di Universitas Lampung. Dalam penyelesaian skripsi ini, peneliti banyak mendapat bantuan, motivasi, bimbingan, saran, serta kritik dari berbagai pihak dan sebagai rasa syukur penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

1. Bapak Profesor Dr. Hartoyo, M.Si selaku dosen pembimbing skripsi. Terimakasih telah membimbing dan mengarahkan dengan sangat baik terkait skripsi penelitian ini dan juga bisa meluangkan waktu lebih selama proses bimbingan serta memberi pengetahuan yang belum didapatkan peneliti selama ini.
2. Bapak Drs. Susetyo, M.Si selaku dosen pembahas. Terimakasih telah memberikan kritik dan saran selama skripsi ini ditulis hingga akhirnya bisa diselesaikan.
3. Ibu Dr. Bartoven Vivit Nurdin, M.Si. selaku Ketua Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung
4. Seluruh Dosen pengajar di Jurusan Sosiologi yang telah berbagi ilmu dan pengalaman selama proses perkuliahan
5. Kedua orang tuaku yang senantiasa sabar dalam mendidik dan membesarkan aku dengan penuh kasih sayang dan cinta
6. Abangku seorang sosok yang selalu menjadi acuan untuk terus maju. Terimakasih telah menjadi contoh abang yang baik
7. Kedua keponakanku aisyah dan faiz yang lucu penghilang stres saat penyusunan skripsi

8. Staff administrasi Jurusan Sosiologi Mas Rizki serta Staff administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung yang telah membantu melayani segala keperluan administrasi dengan sangat baik
9. Seluruh informan penelitian yang telah berkenan membantu peneliti dalam melakukan penelitian guna menyelesaikan skripsi ini
10. Teman-teman sosiologi angkatan 2017 yang selama ini telah saling membantu, dan menciptakan kenangan suka maupun duka yang bermakna bagi peneliti
11. Elis Febriani Jesica calon teman hidupku yang selalu membantu dan menemaniku. Terimakasih atas kenangan-kenangan kecil penuh makna yang telah diberikan selama penelitian ini dilakukan.
12. Kepada teman-teman Republic of Wadiya, randi, alnas, muhtar, gilang dan kholid. Terimakasih atas waktu dan kenangan yang telah diberikan selama mengenyam bangku perkuliahan.
13. Kepada teman-teman Pancehood, nia, dzaky, butong, arjun, dan sunah. Terimakasih telah mau menjadi teman dari SMA hingga sekarang.
14. Semua orang yang memberi dukungan mulai dari semangat, doa, dan bentuk dukungan yang lainnya. Semoga kawan-kawan sekalian dipermudah dan diberkahi segala urusannya

Penulis hanya bisa berdoa dan berharap agar Allah SWT membalas semua kebaikan, motivasi, dan bantuan yang telah diberikan kepada Penulis. Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, akan tetapi penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Bandar Lampung, 22 Agustus 2022

Erick Dwi Irawan

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Strategi Pemenuhan Kebutuhan Hidup	8
B. Sopir Angkutan Kota	10
C. Pandemi COVID-19	11
III. METODE PENELITIAN	13
A. Metode Penelitian	13
B. Populasi dan Sampel	13
C. Teknik Pengumpulan Data	15
D. Teknik Pengolahan dan Analisis data	16
E. Variabel dan Indikator Penelitian	16
IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	17
A. Kota Bandar Lampung	17
V. HASIL DAN PEMBAHASAN	23
A. Hasil Penelitian	23
1. Karakteristik Sopir Angkot	23
a. Usia dan Pendidikan Terakhir Sopir Angkot	24
b. Usia dan Lama Bekerja	25
c. Suku dan Jumlah Anak	26
d. Pendapatan Sopir Angkot Sebelum dan Saat Pandemi COVID-19	27
e. Pekerjaan Sampingan dan Pendidikan Terakhir	29
f. Pekerjaan Sampingan dan Usia	30
g. Usia Sopir Angkot dan Istri	31
h. Pekerjaan Istri Sopir Angkot	32
i. Pendapatan Saat Pandemi dan Fasilitas Kesehatan	33

j. Sopir Angkot Mengurangi Pengeluaran	34
k. Sumber Pinjaman Sopir Angkot	35
l. Sumber Bantuan Sopir Angkot	36
B. Pembahasan.....	37
1. Keadaan Sopir Angkot Sebelum Masa Pandemi.....	38
2. Keadaan Sopir Angkot di saat Pandemi	39
3. Upaya yang Dilakukan Sopir Angkot Mencukupi Kebutuhan Keluarga ..	40
VI. KESIMPULAN DAN SARAN	46
A. Kesimpulan.....	46
B. Saran.....	47
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	52

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jumlah dan Persentase Penduduk Miskin serta Garis Kemiskinan	2
Tabel 2. Jumlah Angkutan Kota yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung	4
Tabel 3. Jumlah Angkutan Kota yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung	13
Tabel 4. Batas Wilayah Kota Bandar Lampung	18
Tabel 5. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung	18
Tabel 6. Kecamatan di Kota Bandar Lampung	19
Tabel 7. Klasifikasi Pekerjaan Penduduk Bandar Lampung	20
Tabel 8. Klasifikasi Trayek Angkutan Kota di Bandar Lampung	21
Tabel 9. Jumlah Angkutan Kota yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung	22
Tabel 10. Sumber Pinjaman Sopir Angkot	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Kota Bandar Lampung	17
Gambar 2. Jumlah Responden Berdasarkan Usia dan Pendidikan Terakhir	24
Gambar 3. Jumlah Responden Berdasarkan Usia dan Lama Bekerja	25
Gambar 4. Jumlah Responden Berdasarkan Suku dan Jumlah Anak	26
Gambar 5. Pendapatan Sopir Angkot Sebelum Pandemi.....	27
Gambar 6. Pendapatan Sopir Angkot saat Pandemi.....	28
Gambar 7. Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan Sampingan dan pendidikan terakhir	29
Gambar 8. Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan Sampingan dan Usia	30
Gambar 9. Jumlah Responden Berdasarkan Usia Sopir Angkot dan Istri	31
Gambar 10. Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan Istri.....	32
Gambar 11. Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan saat Pandemi dan Fasilitas Kesehatan	33
Gambar 12. Jumlah Responden Berdasarkan Pengeluaran.....	34
Gambar 13. Gambar Sumber Bantuan.....	36

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah bangsa yang besar dengan tekad dan harapan yang besar untuk kemakmuran dan keadilan bagi semua. Tercapainya keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia merupakan salah satu cita-cita yang diutarakan oleh Pendiri bangsa Indonesia sebagaimana tertuang dalam teks pembukaan UUD yang menjamin kehidupan yang layak bagi semua. (Akbar, 2010).

Jika dicermati, kehidupan masyarakat Indonesia saat ini belum sejahtera secara sosial, karena masih banyak terjadi kemiskinan di antara masyarakat yang tinggal baik di perkotaan maupun di pedesaan. Fenomena ketimpangan kesejahteraan disebabkan oleh ketimpangan pembangunan yang cenderung terkonsentrasi di Pulau Jawa, yang membuat konsentrasi migrasi dan kepadatan penduduk di Pulau Jawa. Sehingga mengakibatkan pembangunan di daerah terhambat. Ketimpangan pembangunan telah menjauhkan segala hal yang berkaitan dengan kesejahteraan sosial dari tangan masyarakat Indonesia, baik di kota maupun desa di luar Jawa, sehingga berujung pada kemiskinan, seperti terlihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Jumlah dan Persentase Penduduk Miskin serta Garis Kemiskinan

Bulan dan Tahun	Jumlah Penduduk Miskin (Juta Orang)			Persentase Penduduk Miskin			Garis Kemiskinan (Rp/Kapita/Bulan)	
	Kota	Desa	Jumlah	Kota	Desa	Jumlah	Kota	Desa
Mar 2019	9,99	15,15	25,14	6,69	12,85	19,54	442.062	404.398
Sept 2019	9,86	14,93	24,79	6,56	12,60	19,16	458.380	418.514
Mar 2020	11,16	15,26	26,42	7,38	12,82	20,2	471.882	433.281

(Sumber: Diolah dari Data Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) tahun 2020)

Data pada tabel tersebut menunjukkan bahwa jumlah penduduk miskin di Indonesia adalah sebanyak 25,14 juta jiwa pada bulan Maret tahun 2019 dan kemudian perlahan turun pada September 2019 menjadi 24,79 juta jiwa. Hal tersebut berlaku sebelum Indonesia dilanda pandemi. Kemudian pada semester awal 2020 tepatnya di bulan Maret, survei kembali dilakukan dan hasilnya kemiskinan meningkat tajam di Maret 2020 mencapai 26,42 juta jiwa, dimana 11,16 juta jiwa berasal dari daerah perkotaan yang belum siap menghadapi kondisi pandemi COVID-19 yang dimulai pada Maret 2020.

Pada 11,16 juta jiwa masyarakat miskin di perkotaan tersebut, di antaranya ada sopir angkutan kota yang mengalami kesulitan finansial karena sulit mendapatkan penumpang di saat COVID-19, sedangkan kebutuhan tetap harus dipenuhi, akibatnya banyak sopir angkutan kota yang hanya berpendapatan minim dan terjebak dalam garis kemiskinan. Kemiskinan sendiri adalah konsep yang luas, salah satunya didefinisikan oleh *world bank* dimana kemiskinan adalah diukur dengan menggunakan daya beli yaitu USD 1 atau USD 2 untuk setiap kepala

keluarga per harinya. Di lain sisi, BPS mengukur kemiskinan dengan mengacu pada kebutuhan minimum yang dibutuhkan seseorang mulai dari kecukupan makanan, dan kecukupan kebutuhan non-makanan yang meliputi: papan, sandang, sekolah, transportasi, serta kebutuhan rumah tangga atau kebutuhan individu lain yang sifatnya mendasar. Bappenas (2004) menyatakan bahwa kemiskinan adalah suatu keadaan dimana seseorang atau sekelompok laki-laki dan perempuan tidak dapat menggunakan hak-hak dasarnya untuk memelihara dan mengembangkan kehidupan yang baik. Hak-hak dasar manusia meliputi: pemenuhan kebutuhan akan pangan, sandang, kesehatan, pendidikan, pekerjaan, pembangunan, air bersih, tanah, sumber daya alam dan lingkungan, rasa aman dalam menghadapi perlakuan atau ancaman kekerasan dan hak untuk berpartisipasi dalam kehidupan politik dan sosial (Purwanto, 2007: 300).

Naiknya angka kemiskinan juga disebabkan karena sulitnya beradaptasi dengan keadaan pandemi saat ini. Banyak orang akhirnya kehilangan pekerjaannya, baik di sektor formal maupun informal. Sebelum pandemi, keadaannya juga sudah sulit mendapatkan pekerjaan, ditambah lagi dengan keadaan pandemi yang memperburuk keadaan membuat semakin sulit mendapatkan pekerjaan.

Karena terbatasnya kesempatan kerja, sebagian masyarakat miskin bekerja di sektor informal, salah satunya adalah sopir angkutan kota. Meski pengemudi angkutan kota hampir punah dan mulai ditinggalkan masyarakat, namun keberadaannya telah lama mengiringi kehidupan kota Bandar Lampung sebagai sarana transportasi. Saat berada di jalan umum, para Sopir Angkutan Kota sering mendapat ungkapan kekesalan dari pengemudi lain ketika berada di jalan raya, karena seringkali mereka berhenti untuk mencari keberadaan calon penumpang. Hal tersebut menurut sebagian orang dianggap mengganggu, mengingat ramainya kendaraan yang melintas di Kota Bandar Lampung yang pada akhirnya membuat pengemudi lain kesal karena angkutan kota dinilai tidak mau mengalah untuk berbagi tempat di jalan raya.

Tabel 2. Jumlah Angkutan Kota yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung

Moda Transportasi	Jumlah Unit Beroperasi					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Angkutan Kota (Semua Trayek)	1500	900	300	107	78	67

(Sumber: Olahan Peneliti dari duajurai.co dan lampost.co, 2021)

Berdasarkan data yang dihimpun dari portal berita daring duajurai.co (Sihaloho, 2018) dan lampost.co (Citrawan, 2021), jumlah angkot di Kota Tapis Berseri berjumlah sekitar 1.500 unit pada 2016-2017 yang lalu. Jumlah tersebut berkurang jadi 600 unit pada 2018. Artinya, jumlah angkutan kota di Bandar Lampung menyusut 900 unit dalam satu tahun. Setelah itu, mengalami penyusutan kembali setahun kemudian dengan tersisa 300 unit, dan sekarang di tahun 2022 hanya tersisa 67 unit, karena izin trayek mereka habis. Hal tersebut juga dibuktikan dengan nomor trayek angkutan kota (angkot) tidak teratur dan melompat-lompat.

Oleh karena itu, berkurangnya jumlah angkutan kendaraan tersebut membuat sopir angkutan kota yang tersisa akan senantiasa berpikir, bagaimana mereka mencari pekerjaan sampingan atau pengganti ketika izin trayeknya habis. Belum lagi di saat teknologi informasi saat ini, naiknya harga bahan pokok juga menjadi persoalan tersendiri bagi para sopir angkutan kota. Selain itu keberadaan angkutan kota yang dulu pernah menjadi angkutan umum favorit kini sudah dipandang sebelah mata, tidak lagi seindah dulu. (Elmania, 2019: 4).

Hal tersebut dikarenakan masa pandemi mengharuskan orang tidak membuat kerumunan, dan mobil Angkutan Kota didesain untuk menampung banyak penumpang dengan ruang gerak yang sempit, sehingga kini ditinggalkan. Selain itu, keberadaan mobil angkutan daring yang lebih nyaman digunakan saat pandemi ini juga membuat angkutan kota semakin tergerus oleh perkembangan zaman. (Nurjannah, 2021). Dari tahun ketahun jumlah sopir angkutan kota di Bandar Lampung terus menurun. Hal ini disebabkan semakin susah mereka

mendapatkan penumpang karena adanya persaingan dari moda transportasi lainnya, khususnya angkutan daring, baik ojek maupun mobil. Semenjak munculnya pandemi, tidak sedikit warga yang lebih memilih menggunakan angkutan daring karena dinilai lebih nyaman.

Namun demikian, para sopir angkutan kota melakukan upaya tertentu agar penumpangnya tetap setia menggunakan jasa angkutan perkotaan, misalnya dengan meningkatkan pelayanannya, sehingga tidak hanya mengantar penumpang tetapi juga mengambil barang bawaan dari penumpang karena kondisi yang relatif sepi, atau layanan carter terbuka. Akan tetapi, walaupun sudah dilakukan usaha maksimal, tetap saja hasil yang diperoleh tidak sebaik sebelumnya. Dampak yang paling terasa adalah pendapatan sopir angkutan kota semakin berkurang setiap harinya (Elmania, 2019: 4). Keberadaan angkutan kota di Kota Bandar Lampung mulai berkurang, sebab berkurangnya angkutan kota diakibatkan semakin berkurangnya minat masyarakat menggunakan jasa transportasi massal seperti angkutan kota di saat pandemi COVID-19 saat ini.

Adanya kondisi tersebut, para sopir angkutan kota dituntut memiliki strategi atau upaya-upaya tersendiri untuk dapat tetap mempertahankan kehidupannya. Mereka harus menghadapi persoalan yang dihadapi, terkait dengan pendapatan yang mulai menurun, berbagai risiko yang menjadi ancaman ketika bekerja, naik-turunnya harga komoditas konsumsi, hingga upaya yang dilakukan guna mempertahankan minat penumpang dalam persaingan transportasi. Tak berhenti sampai disitu, hal yang perlu dipikirkan adalah bagaimana upaya untuk memenuhi kebutuhan pendidikan anak, kesehatan serta kebutuhan rohani seperti rekreasi yang menjadi kebutuhan hidup keluarganya. (Rizki, 2019).

Untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sendiri, seorang sopir angkutan kota merasa kesulitan, apalagi ditambah dengan beban banyaknya jumlah anggota keluarga yang harus ditanggung, maka semakin besar pula beban biaya hidup yang harus digelontorkan. Walaupun pendapatan menjadi sopir angkutan kota terbilang minim, di saat pandemi COVID-19 saat ini, bukan berarti mereka hanya menjadi sopir angkutan kota, akan tetapi dimungkinkan memiliki pendapatan selain menjadi sopir angkutan kota yang kondisinya sedang kurang pendapatannya (Rizki, 2019).

Berdasarkan paparan dan melihat fenomena di lapangan, maka sangat menarik sekali apabila dilakukan penelitian secara lebih mendalam mengenai strategi pemenuhan kebutuhan hidup Sopir Angkutan Kota di Kota Bandar Lampung. Berdasarkan observasi pra-riiset dan wawancara singkat terhadap salah satu sopir angkutan kota, maka dirasa sangat tepat untuk melakukan penelitian tentang kehidupan sosial ekonomi keluarga dan strategi pemenuhan kebutuhan hidup yang ditempuh oleh sopir angkutan kota.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang sudah dikemukakan di atas, maka peneliti merumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

Strategi apa saja yang dilakukan oleh para sopir angkutan kota dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarganya pada masa Pandemi COVID-19 saat ini?

C. Tujuan Penelitian

Secara umum, penelitian ini mempunyai tujuan yang diharapkan, yakni bertujuan untuk mendeskripsikan strategi yang dilakukan oleh para sopir angkutan kota dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarganya di saat pandemi COVID-19.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang bisa diperoleh dari dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan kegunaan untuk mengembangkan ilmu Sosial khususnya ilmu sosiologi keluarga yang berkaitan dengan upaya sopir angkutan kota sebagai kepala keluarga mempertahankan hidupnya pada saat pandemi.
- b. Dapat dijadikan sebagai acuan maupun referensi bagi penelitian yang akan datang, khususnya yang berkaitan dengan sosiologi keluarga, karena hal ini merupakan hal yang menarik untuk dibahas.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini nantinya diharapkan dapat digunakan sebagai informasi bagi masyarakat luas dalam hal melihat sopir angkutan kota dan bagaimana kehidupannya di dalam masyarakat.
- b. Dapat digunakan oleh segala pihak yang berkaitan dengan intervensi untuk mempertimbangkan memberikan bantuan kepada pengusaha bidang jasa seperti sopir angkutan kota.
- c. Dapat digunakan sebagai penambah wawasan mahasiswa terkait dengan strategi bertahan hidup sopir angkutan kota di saat pandemi COVID-19

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Strategi Pemenuhan Kebutuhan Hidup

Fadhilah (2018:7) berpendapat bahwa strategi pemenuhan kebutuhan hidup adalah serangkaian tindakan yang dilakukan individu atau kelompok untuk mempertahankan kelangsungan hidup mereka dan keluarga melalui pekerjaan. Manusia, seperti semua makhluk hidup, memiliki naluri untuk mempertahankan diri dan hidup lebih lama. Upaya ini diatur oleh aturan dasar kehidupan, yaitu menjalani kehidupan yang lebih berkualitas dari sebelumnya dalam segala keadaan. Ini adalah ide dasar dari strategi bertahan hidup.

Widiyanto (dalam Fadhilah, 2018: 7) mengemukakan bahwa secara umum strategi bertahan hidup (*survival strategy*) adalah didefinisikan sebagai tindakan ekonomi yang disengaja oleh rumah tangga dengan motivasi yang tinggi untuk memuaskan sebagian besar kebutuhan dasar manusia, paling tidak pada level minimum, sesuai dengan norma sosial dan budaya masyarakat. Strategi pemenuhan kebutuhan untuk bertahan hidup tidak bisa terlepas dengan peran keluarga. Karena sejalan dengan pertumbuhan manusia sebagai makhluk sosial, manusia memiliki kebutuhan yang semakin banyak dan beraneka ragam. Kebutuhan-kebutuhan hidup tersebut dipenuhi dengan baik apabila adanya pendapatan yang mendukung. Namun tidak semua kebutuhan tersebut dapat dipenuhi oleh setiap keluarga, terutama bagi keluarga yang memiliki standar ekonomi lemah. Tidak dapat dipungkiri bahwa manusia dalam hidupnya selalu dihadapkan pada berbagai masalah baik itu masalah sosial maupun masalah ekonomi. Keluarga dengan kemampuan yang terbatas dalam upaya mempertahankan kelangsungan hidupnya mereka menggeluti pekerjaan dengan bekerja di sektor informal salah satunya yang menjadi bahan penelitian ini ialah seseorang yang berprofesi sebagai sopir angkutan kota.

Cara individu merumuskan strategi dipengaruhi oleh posisi individu atau kelompok dalam struktur masyarakat, sistem kepercayaan, dan jaringan sosial yang dipilih, termasuk keterampilan dalam memobilisasi sumber daya yang tersedia, ketersediaan, tingkat kompetensi, kepemilikan properti, jenis pekerjaan, dan motivasi pribadi. Berbagai jenis strategi yang dijelaskan di atas memperjelas bahwa tujuan strategi untuk memenuhi kebutuhan adalah sarana bagi seseorang untuk meningkatkan kondisinya ekonominya. Pernyataan tersebut memperjelas teori yang dikemukakan oleh Clark (dalam Helmawati, 2016: 34), yaitu bahwa teori mekanisme survival diartikan sebagai kemampuan seseorang untuk menerapkan sarana untuk mengatasi berbagai masalah yang melingkupi hidupnya dan Survival juga merupakan upaya untuk meningkatkan kondisinya..

Seperti halnya yang dilakukan oleh sopir angkutan kota, mereka menerapkan berbagai cara untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya dan keluarganya. Hal tersebut didukung oleh pendapat Edi Suharno (dalam Irwan, 2015: 5) yang menyatakan bahwa strategi bertahan hidup (*coping strategies*) dalam mengatasi goncangan dan tekanan ekonomi dapat dilakukan dengan 3 cara. Cara-cara tersebut adalah sebagai berikut:

1. Strategi Aktif

Strategi aktif merupakan strategi bertahan hidup dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga. Menurut Suharno (dalam Irwan, 2015: 5) strategi aktif merupakan strategi yang dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi keluarga. Misalnya, sopir angkutan kota memberdayakan istri dan anaknya untuk membuka usaha sampingan seperti membuka warung di depan rumah mereka (Pangaribuan, 2019).

2. Strategi Pasif

Strategi Pasif merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan cara menekan seminimal mungkin pengeluaran keluarga. Sebagaimana pendapat Suharno (dalam Irwan, 2015: 5) yang mengatakan bahwa strategi pasif adalah strategi bertahan hidup dengan meminimalkan pengeluaran keluarga. Misalnya, Keluarga Sopir Angkot untuk menerapkan budaya hidup hemat mereka menekan biaya pengeluaran keluarga dengan cara makan lauk seadanya (Putri, 2018).

3. Strategi Jaringan

Strategi jaringan menurut Suharno (dalam Irwan, 2015: 5) adalah membangun hubungan dengan orang lain. Misalnya pinjam uang ke tetangga, pinjam ke toko, pakai program kemiskinan, pinjam uang ke bank, dan lainnya. (Tiruma, 2018).

B. Sopir Angkutan Kota

Angkutan kota adalah sarana transportasi yang diberi wewenang oleh pemerintah untuk memperlancar kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat. Menurut Muliawan dkk (2016), angkutan kota (angkot) adalah sarana transportasi dengan rute atau jalur yang telah ditentukan dan dapat berhenti di mana saja tergantung dari rute yang ditempuh. Tidak seperti bus, ada tempat untuk mengambil dan menurunkan penumpang di halte. Awalnya, transportasi di kota ini disebut mikrolet. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Pengemudi kendaraan angkutan kota pada saat bertugas memiliki beberapa persyaratan, yaitu memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) tergantung jenis kendaraan yang dikemudikan, penetapan jam kerja dan istirahat, tata krama dan tata krama dengan penumpang, serta kondisi fisik penumpang. sopir. Menurut Trinh (2013), mengemudi adalah pekerjaan dengan banyak risiko seperti kecelakaan dan kesehatan kerja. Pelayanan yang diberikan akan mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna kendaraan sehingga pengguna merasa aman dan nyaman.

C. Pandemi COVID-19

COVID-19 singkatan dari *Coronavirus disease 2019* adalah penyakit baru yang disebabkan oleh virus yang menyebabkan sindrom pernafasan akut parah *Coronavirus-2* (SAR-Cov-2) sebelumnya dikenal sebagai *Novel Coronavirus* (2019-ncov). Virus ini sangat menular dan menyebar dengan cepat ke seluruh dunia. Infeksi korona ditandai dengan demam dan gejala pernapasan seperti batuk dan sesak napas. Pada kondisi paling parah, dapat menyebabkan *pneumonia*, sindrom pernapasan akut, gagal ginjal, dan bahkan kematian. Penyakit tersebut berawal dari ditemukannya kasus *pneumonia* yang tidak diketahui etiologinya dari Wuhan, Provinsi Hubei, China yang diberitahukan oleh WHO pada 31 Desember 2019 (Susilo, 2020).

Kasus penyakit ini terus bertambah dan diperkirakan berpotensi fatal serta menyebar ke luar China. Kasus penyakit ini terus bertambah dan diperkirakan berpotensi fatal serta menyebar ke luar China. Berdasarkan International Health Regulation I 2005, pada tanggal 30 Januari 2020, WHO menyatakan wabah ini sebagai Public Health Emergency of International Concern (PHEIC) atau yang biasa kita sebut dengan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Dunia atau disingkat KKMMMD karena telah menyebar ke 18 negara dengan 4 negara yang melaporkan transmisi kepada manusia. Perkembangan selanjutnya COVID-19 menyebar ke 114 negara hingga pada tanggal 11 maret 2020 WHO menetapkan sebagai pandemi (*World Health Organization*, 2020).

1. Penularan COVID-19

Penularan dari hewan ke manusia adalah mekanisme utama untuk kasus COVID-19 pertama di Wuhan, karena terkait dengan kontak langsung dengan Pasar Grosir Makanan Laut Huanan. Penularan dari manusia ke manusia berikutnya dan orang dengan gejala mendorong penyebaran COVID-19, penularan dari orang ke orang yang paling umum kemungkinan karena kontak langsung dengan orang yang sakit. (Rahayu, 2020: 9).

2. Pencegahan COVID-19

Langkah-langkah untuk mencegah penyebaran virus termasuk isolasi pasien dan pengendalian infeksi yang hati-hati, termasuk langkah-langkah yang tepat ketika mendiagnosis dan memberikan perawatan klinis untuk pasien yang terinfeksi. Organisasi Kesehatan Internasional (WHO) dan lainnya telah membuat rekomendasi umum, termasuk menghindari kontak dekat dengan orang dengan infeksi saluran pernapasan akut (jauh dari tubuh), sering mencuci tangan, terutama setelah kontak dengan orang yang terinfeksi atau lingkungan mereka, menghindari kontak tanpa pelindung dengan hewan peliharaan, orang dengan gejala infeksi saluran pernapasan akut harus menjaga jarak, menutup mulut saat batuk atau bersin dengan tisu atau kain sekali pakai, mencuci tangan dengan sabun sebelum melakukan aktivitas, mempraktikkan kebersihan yang ketat untuk pencegahan dan pengendalian infeksi terutama di layanan medis darurat, orang dengan gangguan kekebalan harus menghindari pertemuan publik.

III. METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan untuk judul Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Kota selama Masa Pandemi COVID-19 ini adalah metode penelitian survai. Metode penelitian survai digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data informasi tentang populasi yang besar dengan menggunakan sampel yang relatif lebih kecil. Jenis penelitian survai yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah penjajagan atau eksploratif.

B. Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian yang meliputi orang, benda, binatang, gejala, hasil percobaan atau kejadian sebagai sumber data yang memiliki karakteristik di dalam suatu penelitian (Nawawi, 2001:141). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Sopir Angkutan Kota Bandar Lampung. Berikut jumlah angkot yang masih beroperasi di Kota Bandar Lampung:

Tabel 3. Jumlah Angkutan Kota yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung

Moda Transportasi	Jumlah Unit Beroperasi					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Angkutan Kota	1500	900	300	107	78	67

(Sumber: Olahan Peneliti dari duajurai.co dan lampost.co, 2021)

Sampel secara sederhana didefinisikan sebagai bagian dari populasi yang merupakan sumber data sebenarnya dalam sebuah penelitian. Dengan kata lain, sampel adalah bagian dari populasi (Nawawi, 2001).

Pada penelitian ini besarnya sampel yang ditentukan menggunakan rumus Slovin (1960) dengan presisi 90% atau sig 0,1 dan tingkat kesalahan yang dikehendaki adalah 10%, yaitu:

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel

N : Jumlah populasi

d : Nilai Presisi (digunakan 90% = 0,1)

maka, perhitungannya sebagai berikut:

$$n = \frac{67}{67 (0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{67}{0,67 + 1}$$

$$= 40,11 \text{ dibulatkan menjadi } 40$$

Jadi, sampel yang digunakan untuk penelitian ini adalah sebanyak 40 orang.

C. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah teknik atau sarana yang dapat digunakan peneliti untuk mengumpulkan data (Kriyantono, 2010: 95. Data primer dapat diperoleh langsung dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian (Burhan, 2008).

Teknik untuk memperoleh data primer tersebut adalah dengan cara:

1. Kuisisioner

Kuisisioner merupakan daftar pertanyaan tertulis yang sebelumnya telah dibuat dimana Responden dapat menjawab pertanyaan tersebut, biasanya terdapat alternatif yang telah disediakan dan didefinisikan dengan jelas (Sekaran, 2017). Data yang digunakan dalam penelitian ini dikumpulkan dengan menyebarkan kuisisioner kepada responden untuk mengetahui strategi bertahan hidup sopir angkot.

2. Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data melalui tanya jawab yang dilakukan satu arah dan berdasarkan tujuan penelitian (Nugrahani, 2014). Wawancara dalam penelitian ini dilakukan dengan mengajukan sejumlah pertanyaan lanjutan kepada sampel untuk melengkapi data yang diperlukan peneliti untuk melakukan analisis deskriptif.

D. Teknik Pengolahan dan Analisis data

Data yang telah terkumpul akan dianalisis secara kuantitatif. Analisis data secara kuantitatif dilakukan dengan menggunakan tabulasi silang (*crosstab*) untuk mendapatkan persentase kemudian menginterpretasikan data tersebut, sehingga data lebih mudah untuk dibaca dan memiliki makna. Sedangkan data kualitatif dilakukan dengan cara mendeskripsikan dan menginterpretasikan fenomena yang ada di lapangan, data kualitatif yang diperoleh dari hasil wawancara digunakan untuk mendukung data-data pengisian kuesioner yang disajikan, diintegrasikan dengan hasil yang diperoleh dari kuesioner sehingga kesimpulan yang diperoleh lebih kuat.

E. Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah: **strategi pemenuhan kebutuhan hidup Sopir Angkot**. Indikator dari variabel strategi pemenuhan kebutuhan hidup Sopir Angkot di atas adalah sebagai berikut:

- a) Sopir Angkot memiliki pekerjaan sampingan
- b) Sopir Angkot melibatkan istri untuk bekerja
- c) Sopir Angkot melakukan penghematan
- d) Sopir Angkot memanfaatkan jaringan yang dimiliki

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung merupakan salah satu dari 15 kabupaten/kota yang ada di Provinsi Lampung. Kota Bandar Lampung juga merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan budaya di Provinsi Lampung. Kota ini juga merupakan pusat perekonomian Provinsi Lampung. Kota Bandar Lampung terletak di kawasan yang strategis karena merupakan daerah transit kegiatan ekonomi antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, yang bermanfaat bagi tumbuh dan berkembangnya Kota Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan, industri dan pariwisata.

Bandar Lampung merupakan salah satu kota yang ramai dan sibuk di Indonesia. Bandar Lampung merupakan ibukota Provinsi Lampung dan merupakan kota terbesar dan terpadat kedua di Pulau Sumatera setelah Medan, serta termasuk salah satu kota besar di Indonesia dan Kota terpadat di luar pulau Jawa.



Gambar 1. Peta Kota Bandar Lampung

Sumber: Data Sekunder, 2021

Adapun batas wilayah dari Kota Bandar Lampung dengan wilayah lain di Provinsi Lampung adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Batas Wilayah Kota Bandar Lampung

Bagian Kota	Batas Wilayah
Sebelah Utara	Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan
Sebelah Selatan	Teluk Lampung
Sebelah Timur	Tanjung Bintang, Kabupaten Lampung Selatan
Sebelah Barat	Gedong Tataan dan Padang Cermin, Pesawaran

(Sumber: Data Sekunder, 2022)

Selain sebagai kota yang sibuk dan padat, kota Bandar Lampung berperan sangat penting dalam kegiatan transportasi darat dan logistik dari Jawa ke Sumatera dan sebaliknya, dengan Pelabuhan Panjang untuk kegiatan impor dan ekspor, dan pelabuhan Slensem yang didedikasikan untuk distribusi. Kota Bandar Lampung secara langsung berkontribusi dalam mendukung pergerakan ekonomi nasional, karena batubara dipasok dari Sumatera ke Pulau Jawa.

Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah 197,22 km² yang terbagi ke dalam 13 Kecamatan dan 98 Kelurahan dengan populasi penduduk 1.068.982 jiwa, kepadatan penduduk sekitar 8.142 jiwa/km² dan diproyeksikan pertumbuhan penduduknya mencapai 1,8 juta jiwa pada tahun 2030.

Tabel 5. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung

Tahun	Laki-laki	Perempuan	Total
2012	465.673	457.502	923.175
2013	475.039	467.000	942.039
2014	484.215	476.480	960.695
2015	493.411	485.876	979.287
2016	502.418	495.310	997.728
2017	511.371	504.539	1.015.910
2018	520.078	513.725	1.033.803

2019	528.804	522.696	1.051.500
2020	537.396	531.586	1.068.982

(Sumber: BPS Kota Bandar Lampung, 2022)

Secara geografis kota Bandar Lampung berada terletak pada kedudukan $5^{\circ} 20'$ sampai dengan $5^{\circ} 30'$ lintang selatan dan $105^{\circ} 28'$ sampai dengan $105^{\circ} 37'$ bujur timur. Ibukota provinsi Lampung ini berada di Teluk Lampung yang terletak di ujung selatan Pulau Sumatera. Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah 197,22 km², yang terdiri dari 20 kecamatan dan 126 kelurahan, yang tersebar di seluruh wilayah Kota Bandar Lampung, dan terbagi menjadi beberapa luas wilayah yang memiliki variasi, datanya sebagai berikut:

Tabel 6. Kecamatan di Kota Bandar Lampung

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Wilayah (Km²)
Teluk Betung Barat	Bakung	11,02
Teluk Betung Timur	Sukamaju	14,83
Teluk Betung Selatan	Gedong Pakuon	3,79
Bumi Waras	Sukaraja	3,75
Panjang	Karang Maritim	15,75
Tanjung Karang Timur	Kota Baru	2,03
Kedamaian	Kedamaian	8,21
Teluk Betung Utara	Kupang Kota	4,33
Tanjung Karang Pusat	Palapa	4,05
Enggal	Enggal	3,49
Tanjung Karang Barat	Gedong Air	14,99
Kemiling	Beringin Jaya	24,24
Langkapura	Langkapura	6,12
Kedaton	Kedaton	4,79
Rajabasa	Rajabasa Nunyai	13,53
Tanjung Senang	Tanjung Senang	10,63
Labuhan Ratu	Kampung Baru Raya	7,97
Sukarame	Sukarame	14,75

Sukabumi	Sukabumi	23,6
Way Halim	Way Halim Permai	5,35
Total Luas Wilayah		197,22

(Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung, 2020)

Sebagai salah satu kota terbesar di Sumatera, Bandar Lampung memegang peranan penting dalam pembangunan dan kegiatan ekonomi di Pulau Sumatera. Sebagai kota yang berkembang menjadi kota metropolitan, Bandar Lampung merupakan pusat kegiatan ekonomi di wilayah Lampung. Sebagian besar penduduk bekerja di bidang jasa, industri dan perdagangan. Salah satu perusahaan jasa yang bergerak terutama di sektor informal, salah satunya adalah Sopir Angkot, yang mengangkut penumpang dalam jumlah besar dari satu tempat ke tempat lain yang diatur menurut rutennya.

Tabel 7. Klasifikasi Pekerjaan Penduduk Bandar Lampung

Status Pekerjaan Utama	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
Berusaha sendiri	74 721	52 314	127 035
Berusaha dibantu buruh tidak tetap/buruh tak dibayar	14 939	18 210	33 149
Berusaha dibantu buruh tetap/buruh dibayar	10 444	4 606	15 050
Buruh/Karyawan/Pegawai	166 748	99 484	266 232
Pekerja bebas di pertanian			
Pekerja bebas di nonpertanian	12 876	5 231	18 107
Pekerja keluarga/tak dibayar	15 903	30 007	45 910
Jumlah/Total	295 631	209 852	505 483

(Sumber: BPS Kota Bandar Lampung, 2022)

Untuk bepergian, Kota Bandar Lampung mengandalkan jasa transportasi publik, salah satunya dengan disediakannya moda transportasi darat, di antaranya adalah tersedianya angkutan kota atau angkot sebagai salah satu angkutan massal dengan ongkos yang murah. Angkot di Kota Bandar Lampung sama seperti kota lain yakni menggunakan mobil jenis *Carry*.

Penumpang di dalam angkot nantinya akan duduk berhadapan dengan muatan 5-7 orang. Angkot di Kota Bandar Lampung tidak dibedakan dengan nomor-nomor pada badan mobilnya, akan tetapi dibedakan dari warna yang mewarnai mobilnya. Berbeda warna, berbeda pula trayek yang disediakan. Berikut disajikan data pembagian angkutan kota di Bandar Lampung berdasarkan warna dan trayek yang dilewati oleh angkutan kota tersebut:

Tabel 8. Klasifikasi Trayek Angkutan Kota di Bandar Lampung

Warna Angkot	Trayek Angkutan Kota	Jumlah Sopir 2022
Biru Muda	Tanjung karang – Rajabasa	13
Ungu	Tanjung karang – Sukaraja	8
Hijau Tua	Tanjung karang – Garuntang	7
Krem	Tanjung karang – Way Halim	10
Putih-Hijau	Tanjung karang – Sukabumi	4
Merah Tua	Tanjung karang – Kemiling	8
Abu-Abu	Tanjung karang – Sukarame	8
Abu-Biru	Tanjung karang – Permata Biru	4
Merah-Biru	Tanjung karang – Ratulangi	5
TOTAL		67

(Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2022)

Adapun angkot-angkot tersebut beroperasi untuk menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan diatur berdasarkan trayeknya masing-masing. PAD tersebut didapatkan dari uang hasil memungut pajak retribusi dari tiap angkutan kota, Angkutan kota tidak dapat membayar uang retribusi jika sopir tidak mendapat penumpang. Karena sopir bisa membayar uang distribusi jika sopir angkutan kota sudah mendapatkan hasil dari menyetir. Pembayaran uang distribusi dikenakan oleh

dinas perhubungan bermacam-macam mulai dari tarif Rp.1500 sampai Rp.5000 per satu kalinya. Tarif retribusi dikenakan sesuai jenis mobil. Pembayaran retribusi dikenakan satu kali dalam sehari. Sehingga sopir angkutan kota tidak merasa terbebani dengan adanya penarikan uang retribusi.

Setiap mobil angkutan kota memiliki batas trayek normal 1 tahun. Tahun selanjutnya mobil angkutan kota harus memperpanjang trayek angkutan kota. Angkutan kota berbagai trayek akan dikenai biaya retribusi oleh dinas perhubungan. Jika batas masa berlaku trayek habis maka angkutan kota tersebut tidak dapat mencari penumpang dan statusnya akan dibekukan oleh dinas perhubungan kota. Namun pada tahun ini, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung akan menghentikan beberapa Angkutan Kota yang masih tersisa dikarenakan terbatas oleh masa pakai kendaraan yang berdurasi 12 tahun. Kendati demikian, masih dapat ditemui angkot yang beroperasi yakni sebagai berikut:

Tabel 9. Jumlah Angkutan Kota yang Beroperasi di Kota Bandar Lampung

Moda Transportasi	Jumlah Unit Beroperasi					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Angkutan Kota (Semua Trayek)	1500	900	300	107	78	67

(Sumber: diolah dari duajurai.co dan lampost.co, 2022)

Seiring perkembangan teknologi, moda transportasi yang ada di Kota Bandar Lampung juga mengalami perkembangan. Salah satunya adalah dengan munculnya angkutan online. Kemunculan angkutan online ini sangat berpengaruh terhadap pemilihan penggunaan moda transportasi di Kota Bandar Lampung. Sebelum ada angkutan online, Kota Bandar Lampung mengandalkan mobil angkutan kota dengan berbagai trayek sebagai transportasi umum. Dengan kemunculan angkutan online, keberadaan angkutan kota di Kota Bandar Lampung semakin berkurang. Hal ini mungkin disebabkan karena masyarakat Kota Bandar Lampung lebih senang menggunakan angkutan online ini yang terbilang lebih baru.

VI. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Pandemi COVID-19 membuat Sopir Angkot mengalami kesulitan ekonomi. Hal tersebut dikarenakan semakin berkurangnya jumlah penumpang secara drastis yang berdampak pada penurunan pendapatan Sopir Angkot. Penurunan pendapatan mencapai 50% sepanjang pandemi berlangsung. Untuk menyaingi hal tersebut, Sopir Angkot memiliki strategi untuk mempertahankan ekonomi keluarganya di masa pandemi. Beberapa strategi yang dilakukan oleh Sopir Angkot untuk bertahan hidup selama pandemic adalah sebagai berikut:

1. Strategi Aktif

Strategi aktif yang paling banyak dimanfaatkan oleh Sopir Angkot adalah melibatkan istri mereka untuk bekerja. Strategi aktif lain yang dilakukan oleh Sopir Angkot adalah mencari pekerjaan tambahan dengan cara berjualan ikan hias, menjadi buruh panggul, melayani jasa servis elektronik dan menerima jasa sopir abodemen.

2. Strategi Pasif

Bentuk strategi pasif yang dijalankan oleh Sopir Angkot adalah dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga (berhemat). Hal tersebut dilakukan dengan cara mengubah pola makan mereka, lauk-pauk dikurangi atau diubah ke menu yang lebih murah, serta mengubah preferensi sarana kesehatan yang dipilih ketika keluarga mereka sakit atau membutuhkan pengobatan. Mereka lebih banyak memilih membeli obat di apotek dari pada harus berobat ke puskesmas atau rumah sakit. Para Sopir Angkot juga berupaya mengurangi pembelian barang-barang perabotan, bahkan tidak membeli baju baru untuk hari raya.

3. Strategi Jaringan

Strategi jaringan yang dimanfaatkan oleh Sopir Angkot adalah dengan cara mengandalkan program yang berkaitan dengan bantuan COVID-19 atau bantuan kemiskinan. Bantuan tersebut akan mengurangi pengeluaran mereka, sehingga uang yang mereka miliki tidak banyak yang terpakai pada kebutuhan sehari-hari sehingga hal tersebut membuat mereka merasa aman. Akan tetapi ketika bantuan tidak datang atau bantuannya tidak mencukupi untuk kebutuhan mereka, strategi jaringan lain yang mereka gunakan adalah dengan cara berhutang. Adapun yang paling banyak menjadi tempat berhutang para Sopir Angkot yaitu teman dan keluarga yang dinilai menjadi tempat paling aman untuk mereka berhutang dibandingkan bank.

B. Saran

Berdasarkan pemaparan pembahasan, hasil penelitian, dan penarikan kesimpulan yang sudah dilakukan, maka saran yang peneliti berikan yaitu selain memberikan bantuan berupa uang tunai maupun sembako sebaiknya pemerintah atau stakeholder terkait mempertimbangkan untuk memberikan pelatihan keterampilan lain agar para Sopir Angkot mampu meningkatkan kapasitas dirinya agar lebih mudah menghadapi berbagai krisis yang akan terjadi kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, P. (2010). *Arah Pembangunan Nasional Indonesia Berdasarkan UUD Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta: Universitas Muhammadiyah Jakarta.
- Burhan, B. &. (2008). *Analisa Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Citrawan, D. (2021, April 05). *Izin Trayek 11 Angkot Bandar Lampung Habis pada 2021*. Retrieved from lampost.co: <https://m.lampost.co/berita-izin-trayek-11-angkot-bandar-lampung-habis-pada-2021.html>
- Elmania, G. M. (2019). *Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Kota (Angkot)*. Jakarta: Skripsi Universitas Negeri Jakarta.
- Fadhilah, A. (2018). Strategi Bertahan Hidup Keluarga Payabo di Kelurahan Rappokalling Kecamatan Tallo Kota Makassar. *Jurnal UNM*, 1-14.
- Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariete*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Helmawati. (2016). *Strategi Perempuan Buruh Ikan Asin dalam Pemenuhan Kebutuhan Rumah tangga (Studi di Pulau Pasaran, Kelurahan Kota Karang, Kecamatan Teluk Betung Timur, Kota Bandarlampung)*. Bandar Lampung: Skripsi Universitas Lampung.
- Irwan. (2015). Strategi Bertahan Hidup Perempuan Penjual Buah-Buahan (Studi Perempuan di Pasar Raya Padang, Kecamatan Padang Barat, Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat). *Humanus*, 183-195.
- Kriyantono, R. (2010). *Teknik Praktik Riset Komunikasi*. Jakarta: Kencana Penada Media.
- Nawawi, H. (2001). *Metode Penelitian bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

- Nugrahani, F. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif dalam Penelitian Pendidikan Bahasa*. Solo: Cakra Books.
- Nurjannah, S. (2021). *Dinamika Pendapatan Sopir Angkutan Kota saat Covid-19 di Simpang Rimbo Kota Jambi*. Jambi: Skripsi UIN Sultan Thaha Saifuddin.
- Organization, W. H. (2020, Maret 15). Retrieved from Coronavirus disease (COVID-19): <https://www.who.int/emergencies/diseases/>
- Pangaribuan, E. C. (2019). Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkot di Kota Pekanbaru. *Jurnal Online Mahasiswa FISIP Volume 6 No. 1*, 1-13.
- Pangaribuan, E. C. (2019). Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkot di Kota Pekanbaru. *Jurnal Online Mahasiswa Universitas Riau*, 1-13.
- Pujaningsih, N. N., & P, I. D. (2020). PENERAPAN KEBIJAKAN PEMBATAAN KEGIATAN MASYARAKAT (PKM) DALAM PENANGGULANGAN WABAH COVID-19 DI KOTA DENPASAR. *Jurnal MODERAT*, 458-470.
- Purwanto, E. A. (2007). Mengkaji Potensi Usaha Kecil dan Menengah (UKM) untuk Pembuatan Kebijakan Anti Kemiskinan di Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 295-330.
- Putri, M. (2018). Strategi Adaptasi sosial ekonomi rumah tangga sopir Angkot (angkutan kota) Terminal Nangka Simpang Panam Kota Pekanbaru. *Jurnal Online Mahasiswa FISIP Volume 5 No. 1*, 1-16.
- Ritzer, G. (1992). *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda (Ed. Alimandan)*. Jakarta : Rajawali Press.
- Rizki, M. A. (2019). *Strategi Tukang Becak dalam Pemenuhan Kebutuhan Keluarga*. Bandar Lampung: Skripsi Universitas Lampung.
- Sari, A. J. (2018). *Tinjauan Hukum Islam Tentang Sistem Bagi Hasil atas Kerjasama Sopir Utama dengan Sopir Pengganti*. Bandar Lampung: Skripsi UIN Raden Intan Lampung.

- Sekaran, U. R. (2017). *Metode Penelitian Bisnis*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Sihaloho, H. (2018, December 18). *7 Tahun Lagi Tidak ada Angkot Beroperasi di Kota Bandar Lampung*. Retrieved from duajurai.co:
<http://duajurai.co/2018/12/18/7-tahun-lagi-tidak-ada-angkot-beroperasi-di-bandar-lampung/>
- Singarimbun, M. (2008). *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LP3ES.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmawati, A. D. (2013). Deskripsi Tentang Perkembangan Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Ratna Daya, Kecamatan Raman Utara, Kabupaten Lampung Timur. *Jurnal Pendidikan dan Penelitian Sejarah (PESAGI)*, 1-12.
- Surakhmad, W. (1985). *Pengantar Penelitian Ilmiah*. Bandung: Tarsito.
- Suryawati, C. (2005). Memahami Kemiskinan Secara Multidimensional. *Jurnal Manajemen Pelayanan Kesehatan*, 121-129.
- Susilo, A. (2020). Coronavirus Disease 2019: Tinjauan Literatur Terkini. *Jurnal Penyakit Dalam Indonesia*, 45-67.
- Susilowati, S. P. (2006). *Peran Isteri Nelayan Dalam Meningkatkan Kesejahteraan Rumah Tangga Di Desa Kabongan Lor Kecamatan Rembang Kabupaten Rembang*. Semarang: Skripsi Universitas Negeri Semarang.
- Tiurma, M. (2018). Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkot di Kota Tanjung Pinang. *Semantic Scholar*, 1.

Utari, R., & Nazif, M. (2014). Upaya Keluarga Orangtua Tunggal dalam Mempertahankan Ekonomi Keluarga di Kelurahan Kota Lama Kecamatan Kunto Darussalam Kabupaten Rokan Hulu. *Jurnal Universitas Riau*, 1-15.

Weber, M. (1964). *The Theory of Social and Economic Organization*. New York: The Free Press.