

Strategi Adaptasi Dalam Menjaga Eksistensi Mikrolet
(Studi Deskriptif Mengenai Strategi Adaptasi Dalam Menghadapi
Persaingan Mikrolet Di Kota Malang)

SKRIPSI



Disusun oleh:

REYNALD WYNALDA PUTRANTO

071311433003

PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
DEPARTEMEN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA
2016/2017

JURNAL SOSIAL DAN ILMU POLITIK

STRATEGI ADAPTASI DALAM MENJAGA EKSISTENSI MIKROLET

Studi Deskriptif Mengenai Strategi Adaptasi Dalam Menghadapi Persaingan Mikrolet Di Kota Malang

Reynald Wynalda Putranto

Program Studi Sosiologi, FISIP, Universitas Airlangga

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh perubahan perilaku masyarakat Kota Malang dalam menggunakan sarana transportasi untuk menunjang mobilitas mereka. Seiring berkembangnya jaman menuju ke arah modern membuat segala aspek kehidupan juga mengalami perubahan salah satunya transportasi. Saat ini jumlah kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor berkembang sangat pesat. Sepeda motor dipilih karena lebih efisien, efektif dan dinamis untuk menunjang mobilitas masyarakat. Hal tersebut akan berdampak langsung kepada eksistensi mikrolet di Kota Malang. Merujuk dari latar belakang tersebut maka focus penelitian ini adalah *Bagaimana strategi adaptasi yang dilakukan oleh para sopir mikrolet agar mampu menjaga eksistensinya dalam menghadapi persaingan mikrolet di Kota Malang.*

Untuk menganalisis fenomena ini peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif dan dibantu dengan menggunakan Teori Pilihan Rasional James S. Coleman. Untuk pengumpulan data menggunakan dilakukan dengan cara observasi, wawancara dan bantuan dari data sekunder yang diperoleh dari internet, buku, dan jurnal-jurnal. Metode pemilihan informan sendiri menggunakan teknik purposive Penentuan informan secara purposive merupakan pengambilan informan secara sengaja namun juga melalui berbagai pertimbangan-perimbangan.

Hasil penelitian ini terlihat bahwa strategi yang dilakukan agar tetap menjaga eksistensi mikrolet di Kota Malang adalah dengan Meningkatkan Etos Kerja, Penambahan Waktu Operasional Kerja, dan Mengutamakan Efisiensi dan Efektifitas Kerja. Dampak yang timbul akibat dari strategi tersebut adalah persaingan dalam mendapatkan penumpang yang semakin ketat.

Kata Kunci: Transportasi, Mikrolet, Strategi Adaptasi

Summary

This research is motivated by a change in people's behavior Malang in using means of transport to support their mobility. As the development towards modern era to make every aspect of life is also changing one transport. Currently, the number of private vehicles such as cars and motorcycles is growing very rapidly. Motorcycles have been selected for a more efficient, effective and dynamic to support the mobility of society. This will impact directly to the existence of the minibus in Malang. Referring to this background, the focus of this research is how the adaptation strategies undertaken by the minibus driver to be able to maintain its presence in the face of competition minibus in Malang.

To analyze this phenomenon researchers used a qualitative research method with descriptive type and assisted by using Rational Choice Theory James S. Coleman. To use the data collection is done by observation, interviews and assistance of secondary data obtained from the Internet, books, and journals. The method of selecting its own informants using purposive Determination of informants purposively an informant making intentional but also through various considerations-balance.

The results of this study shows that the strategy is being done to keep the existence of the minibus in Malang is to Improve Work Ethic, addition of Operational Working Time and Work Stresses Efficiency and Effectiveness. The impact arising from this strategy is the competition for passengers increasingly tight.

Keywords: Transport, microbus, Adaptation Strategies

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu hal yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan umat manusia di dunia. Hampir segala aktivitas manusia tidak dapat dipisahkan dan pasti membutuhkan transportasi, baik dalam penunjang mobilitas sehari-hari, pendistribusian barang dan jasa, maupun sebagai alat pemenuh kebutuhan hidup. Transportasi merupakan komponen yang sangat penting di dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan dan sistem kemasyarakatan.

Angkutan adalah sarana untuk pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Sedangkan untuk Angkutan Umum sendiri adalah sebuah sarana angkutan penumpang yang dilakukan dengan menggunakan sistem sewa atau bayar. Tujuan dari angkutan umum sendiri adalah untuk membantu manusia dalam menjalankan mobilitasnya sehari-hari dalam mengirimkan barang atau mengantarkan barang dari daerah asal menuju daerah tujuannya. Dalam membantu manusia untuk menjalankan aktivitasnya angkutan umum dibagi menjadi 3 bagian, yakni angkutan umum udara, darat dan laut.

Angkutan umum darat meliputi : bus, mikrolet, delman, becak, kereta api dll. Salah satu transportasi darat contohnya adalah mikrolet. Mikrolet adalah salah satu moda transportasi darat yang beroperasi di dalam kota dan di antar kota yang banyak digunakan masyarakat. Di dalam menjalankan mikrolet biasanya terdapat dua orang yang mengoperasikannya yang pertama adalah sopir dan yang kedua adalah kernet. Kernet adalah seseorang yang bertugas untuk membantu sopir dalam mencari penumpang. Selain membantu sopir mencari penumpang tugas kernet selanjutnya yaitu membantu sopir dalam hal perawatan kendaraan seperti :ganti ban mobil, isi bahan bakar, mencuci kendaraan dll).

Fasilitas pendukung pengoperasian mikrolet selain akses jalan yang baik adalah Terminal. Secara umum terminal didefinisikan sebagai tempat berakhirnya dan berawalnya suatu perjalanan dengan menggunakan berbagai jenis moda angkutan seperti bus, truk, pesawat udara, kapal laut, kereta api dan moda angkutan lainnya. Terminal juga sebagai tempat perpindahan orang atau barang

dari moda angkutan satu ke moda angkutan yang lain sehingga terminal juga berfungsi sebagai tempat perpindahan (Morlok, 1991, p. 88). Selanjutnya Morlok (1991, p. 269) juga mendefinisikan terminal sebagai titik/tempat di mana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem-merupakan komponen penting dalam sistem transportasi.

Terminal merupakan salah satu prasarana penunjang jalannya kelancaran transportasi yang ada. Di Kota Malang sendiri memiliki 3 terminal utama yakni Arjosari, Hamid Rusdi dan Landungsari. Sedangkan sub terminal untuk angkutan berjumlah 2 unit yakni Mulyorejo dan Madyopuro. Seiring dengan perkembangan zaman dan perkembangan teknologi yang semakin canggih serta ilmu pengetahuan yang sangat berkembang pesat, terjadi pula perubahan dalam berbagai aspek yang ada didalam masyarakat. Aspek tersebut seperti : aspek ekonomi, sosial, politik dan budaya. Aspek-aspek tersebut mengalami perubahan yang sangat signifikan seiring dengan berkembangnya globalisasi di dunia ini. Tidak hanya aspek tersebut, dunia transportasi yang ada juga mengalami perubahan yang cukup signifikan. Perubahan tersebut menimbulkan pergeseran pola perilaku masyarakat dalam melakukan mobilitas guna memenuhi kebutuhan dan aktifitasnya sehari-hari, yaitu masyarakat lebih menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor.

Realitas transportasi yang ada di Malang kian hari kian rumit. Persoalan kerumitan yang terjadi dipengaruhi oleh berbagai macam faktor yakni bertambahnya jumlah penduduk yang kian meningkat, jumlah kendaraan yang kian hari kian bertambah dan melebihi kapasitas jalan yang tersedia dan minimnya perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya. Pertumbuhan jumlah penduduk yang kian bertambah ditambah dengan tingginya permintaan akan sepeda motor membuat persoalan mengenai keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Banyak kasus-kasus kecelakaan yang terjadi di berbagai daerah di Indonesia. Selain kasus tersebut, tingginya jumlah penduduk dan permintaan sepeda motor yang terus meningkat

maka membuat potensi rawan tindak pidana pencurian semakin bertambah dengan sepeda motor sebagai barang curian.

Berbeda dengan kota-kota besar lain di Indonesia, Mikrolet yang ada di Kota Malang memiliki ciri sendiri yakni berwarna biru. Yang mana warna tersebut tidak hanya pada satu trayek saja, melainkan seluruh trayek yang beroperasi di Kota Malang. Itulah yang membedakan mikrolet di Kota Malang dengan mikrolet lainnya. Tidak semua mikrolet tersebut beroperasi pada jam yang sama dan tempat yang sama. Armada mikrolet akan bertolak sesuai trayek dan titik pemberangkatan (terminal maupun area pemberhentian kendaraan) yang diambil. Pada waktu tertentu adalah jam sibuk bagi para sopir seperti pukul (05.30 - 08.00wib, 11.30-14.00, dan 16.00-19.00wib). Pada jam-jam ini lah persaingan antar sopir mikrolet terjadi karena jumlah atau frekuensi mikrolet pada jam tersebut bertambah membuat keberangkatan mikrolet menjadi sangat ketat. Setiap menit terdapat 1-2 mikrolet yang berangkat dari setiap terminal di Kota Malang.

Pemilik mikrolet yang tidak memberikan fasilitas yang maksimal untuk masyarakat, membuat masyarakat akan berubah pikiran untuk memakai kendaraan pribadinya sebagai alat transportasi sehari-hari. Salah satu pesaing terberat bagi mikrolet ini adalah kendaraan pribadi karena tidak hanya menimbulkan kemacetan di beberapa titik saja, melainkan juga mengurangi tingkat pendapatan bagi pemilik mikrolet ataupun sopir.

Pada saat ini didalam kehidupan masyarakat semua aspek yang ada telah berubah. Di era globalisasi seperti saat ini gaya hidup masyarakat telah berubah yakni lebih mengutamakan efisiensi waktu dan efektifitas kerja. Masyarakat yang lebih mengutamakan hal tersebut adalah masyarakat yang tinggal di perkotaan. Sehingga di dalam mobilitas mereka ditunjang oleh transportasi yang praktis serta ekonomis demi memenuhi kebutuhan hidupnya, seperti sepeda motor. Masyarakat yang tinggal perkotaan juga memiliki sifat gengsi. Dimana jika mereka memiliki barang mewah dapat meningkatkan status sosial mereka di masyarakat.

Rumusan Masalah

Semakin berkurangnya minat masyarakat untuk menggunakan mikrolet membuat pendapatan yang didapat para sopir dan pemilik mikrolet menjadi berkurang. Ini menyebabkan mikrolet menjadi sangat sulit untuk tetap eksis di dalam dunia transportasi di Kota Malang. Tidak diberikannya pelayanan yang maksimal kepada para pengguna mikrolet membuat masyarakat bergantung kepada kendaraan pribadi mereka ketimbang menggunakan angkutan umum. Ditambah dengan seringnya melakukan aksi yang membahayakan dan merugikan masyarakat membuat masyarakat beralih menggunakan kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil) untuk menunjang aktifitasnya sehari-hari. Untuk itu focus penelitian yang diambil adalah *Bagaimana strategi adaptasi yang dilakukan para sopir mikrolet agar mampu menjaga eksistensinya dalam menghadapi persaingan mikrolet di Kota Malang.*

Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan menjelaskan bagaimana usaha-usaha atau strategi yang dilakukan oleh sopir mikrolet agar mampu menjaga eksistensi mikroletnya dalam menghadapi persaingan mikrolet di Kota Malang. Terlebih lagi dalam penelitian ini dapat menggambarkan bagaimana kondisi mikrolet saat ini yang sangat memprihatinkan karena adanya berbagai macam factor seperti meningkatnya jumlah kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil yang kian hari kian bertambah pesat sehingga mengancam eksistensi mikrolet didalam sarana transportasi public di Kota Malang.

Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini memiliki 2 manfaat yakni manfaat praktis dan manfaat umum, diantaranya adalah

1. Manfaat Umum

Diharapkan penelitian ini mampu menambah sumbangan ilmu bagi dunia pendidikan khususnya bagi mata kuliah sosiologi perkotaan dan mengenai masalah sarana transportasi di perkotaan.

2. Manfaat Praktis

Penelitian diharapkan dapat menjadi kritikan dan masukan bagi pengelola sarana transportasi khususnya Dinas Perhubungan dan Lembaga terkait agar bisa merubah tata kelola sarana transportasi menjadi lebih baik dari sebelumnya.

KAJIAN TEORITIK

Dengan realitas yang terjadi tersebut, maka perspektif yang akan digunakan dalam menganalisis dan mengkaji penelitian mengenai eksistensi mikrolet dalam menghadapi persaingan antar sopir mikrolet yakni :

TEORI PILIHAN RASIONAL

Coleman berargumen bahwa sosiologi harus berfokus pada sistem-sistem sosial tetapi fenomena makro demikian harus dijelaskan dengan faktor-faktor yang internal bagi mereka, para individu secara prototipikal. Di antara alasan-alasan lain yang membuat dia lebih menyukai fokus pada level individual ialah inilah tempat dibuatnya “intervensi-intervensi” sehari-hari untuk menciptakan perubahan-perubahan sosial. Seperti yang akan kita lihat, pusat bagi perspektif Coleman ialah ide bahwa teori sosial bukan hanya untuk suatu latihan akademis, tetapi harus mempengaruhi dunia sosial melalui “intervensi-intervensi” demikian.

Orientasi pilihan rasional Coleman jelas di dalam ide dasarnya bahwa “orang-orang bertindak secara sengaja ke arah suatu tujuan, dengan tujuan itu (dan dengan tindakan-tindakan itu) dibentuk oleh nilai-nilai atau pilihan-pilihan” (1990b: 13). Tetapi kemudian Coleman (1990b: 14) melanjutkan berargumen bahwa untuk sebagian besar maksud teoritis, dia akan membutuhkan suatu konseptualisasi yang saksama mengenai aktor rasional yang berasal dari ekonomi, konseptualisasi yang melihat para aktor memilih tindakan-tindakan yang akan

memaksimalkan manfaat, atau pemuasan kebutuhan-kebutuhan dan keinginan-keinginan mereka.

Ada dua unsur utama di dalam teorinya – para aktor dan sumber-sumber daya. Sumber-sumber daya adalah hal-hal yang dikendalikan oleh para aktor dan mereka berkepentingan padanya. Coleman mengakui bahwa di dalam dunia nyata orang tidak selalu berperilaku secara rasional, tetapi dia merasa bahwa hal tersebut tidak begitu berpengaruh di dalam teorinya.” Asumsi Coleman dalam Ritzer ialah bahwa prediksi-prediksi teoritis yang dibuat di sini akan sama secara substantif entah para aktor bertinak secara seksama menurut rasionalitas seperti yang lazim dipahami atau menyimpang dengan cara-cara yang telah diamati” (1990b:506;Inbar,1996).

Teori pilihan rasional sendiri berfokus pada para aktor. Para aktor dipandang sebagai manusia yang memiliki tujuan dan maksud. Artinya, aktor mempunyai tujuan dan tindakannya tertuju pada tujuan yang hendak dicapai tersebut. Aktor pun dipandang memiliki pilihan (nilai, keperluan). Teori pilihan rasional ini tak berkenaan dengan apa yang menjadi pilihan atau apa yang menjadi sumber pilihan aktor tersebut. Yang terpenting adalah bahwa kenyataan tindakan dilakukan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan tingkatan pilihan aktor.

Meskipun teori pilihan rasional ini berawal dari tujuan dan maksud sang aktor, namun teori ini juga memerhatikan sekurang-kurangnya dua pemaksa utama dalam tindakan itu. Pertama adalah keterbatasan sumber daya. Para aktor memiliki sumber daya yang berbeda dan memiliki akses yang berbeda pula dengan sumber daya yang lainnya. Bagi para aktor yang memiliki sumber daya yang besar maka akan semakin mudah untuk pencapaian tujuan. Namun sebaliknya, bagi aktor yang memiliki sumber daya yang minimal, pencapaian tujuan mungkin akan sulit atau bahkan mustahil untuk dicapai.

Terkait dengan keterbatasan sumber daya muncul ide mengenai pemikiran biaya kesempatan (*opportunity cost*) (D. Friedman dan Hechter, 1998: 202). Dalam mengejar tujuan dan maksud tertentu, aktor tentu memperhatikan biaya

tindakan berikutnya yang sangat menarik. Seorang aktor mungkin akan memilih untuk tidak mengejar tujuan yang bernilai tinggi bila sumber dayanya tak memadai, bila peluang untuk mencapai tujuan dan maksud tertentu mengancam peluangnya untuk mencapai tujuan berikutnya yang sangat bernilai. Para aktor dilihat berupaya memaksimalkan keuntungan mereka, dan tujuan mungkin mencakup penilaian gabungan antara peluang untuk mencapai tujuan utama dan apa yang telah dicapai pada peluang yang ada untuk mencapai tujuan kedua yang paling bernilai.

Sumber pemaksa kedua atas tindakan para aktor adalah lembaga sosial. Hambatan dari kelembagaan ini memberikan sanksi positif dan sanksi negative yang dapat membantu mendorong sang aktor dalam melakukan tindakan tertentu dan menghindari tindakan yang lain. Bagi aktor yang mampu menjalankan dan melaksanakan produk atau bagian dari suatu lembaga sosial yang dianut maka dia mampu untuk berjalan normal, sebaliknya jika sang aktor tidak mampu untuk menjalankan dan melaksanakan produk atau bagian dari lembaga sosial maka akan menggunakan cara lain yang beda dengan biasanya atau yang biasa disebut dengan menyimpang.

Karena orientasinya kepada tindakan rasional individu, itu berarti bahwa focus perhatian Coleman pada masalah hubungan mikro-makro atau bagaimana cara gabungan tindakan individual menimbulkan perilaku system sosial. Meskipun ia memberikan prioritas kepada masalah ini, Coleman juga memperhatikan hubungan makro ke mikro atau bagaimana cara system memaksa orientasi aktor. Akhirnya, dia memusatkan perhatian pada aspek hubungan mikro-makro atau dampak tindakan individual terhadap tindakan individu lain. Menurut Coleman, Teori Pilihan Rasional ini merupakan proses pendekatan pertikaian di dalam suatu situasi sosial dan memberikan kemungkinan cara yang diambil individu untuk menjawab pilihan individu melalui proses pengambilan keputusan untuk mencapai tujuan.

PEMBAHASAN

Pemeran aktor di dalam penelitian ini yakni para sopir-sopir mikrolet. Yang mana mereka bertindak secara rasional untuk dapat mencapai tujuan. Tindakan rasional yang dipilih sang aktor (sopir-sopir mikrolet) adalah untuk mencapai tujuannya yakni dapat beradaptasi di dalam sarana transportasi di Kota Malang yang semakin ketat. Adaptasi yang dilakukan semata-mata untuk dapat mengeksistensikan mikrolet mereka seperti dulu kala sehingga ketika mampu beradaptasi dan eksis maka akan berdampak pula ke pendapatan yang mereka terima. Aktor atau para sopir-sopir mikrolet ini memiliki sumber-sumber daya yang berbeda antara satu dengan yang lainnya maka tindakan rasional yang dilakukan pun akan berbeda-beda pula.

Semakin meningkatnya jumlah sepeda motor membuat penumpang mikrolet menjadi sepi. Ini dapat terlihat dari kutipan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti terhadap para informan yang menyebutkan bahwa penurunan jumlah penumpang mikrolet mereka disebabkan oleh meningkatnya jumlah sepeda motor sehingga mikrolet mereka menjadi kalah saing. Semakin menurunnya jumlah penumpang mikrolet saat ini juga disebabkan karena semakin canggihnya elektronik. Seperti yang dikatakan oleh salah satu informan yakni pak Suliadi bahwa saat ini penumpang semakin menurun karena kebanyakan mereka minta antar atau jemput keluarga atau kerabat mereka. Tidak hanya itu saja, menurut beberapa informan yakni Mas Heri, Pak Rosul, Pak Munip dan Pak Saiful semakin berkurangnya minat masyarakat untuk naik mikrolet juga disebabkan karena kebijakan Pemerintah Kota Malang, artinya Pemerintah telah mengeluarkan kebijakan seperti bis sekolah yang mana bis sekolah tersebut memberikan kemudahan bagi masyarakat atau khususnya anak sekolah untuk tidak bayar atau gratis. Penurunan sejumlah penumpang mikrolet juga disebabkan oleh adanya transportasi online yang beredar luas di jalanan. Seperti yang dikatakan oleh informanyakni Pak Rosul dan Pak Munip bahwa penurunan jumlah penumpang juga terjadi karena adanya dipindahnya terminal yang lama ke baru. Perpindahan terminal gadang ke terminal yang baru membuat jalur trayek menjadi

panjang dan itu tidak sesuai dengan keinginan mereka karena akses jalan untuk menuju terminal baru tersebut tidak memadai atau rusak.

Dalam kaitannya dengan penurunan jumlah penumpang mikrolet maka para sopir akan menghalalkan berbagai macam cara agar mendapatkan hasil maksimal. Strategi yang dilakukan para sopir mikrolet tidak jarang mengancam atau membahayakan dirinya sendiri ataupun orang lain (penumpang). Pengambilan keputusan yang dilakukan oleh sopir mikrolet tidak jarang menimbulkan pertikaian antar sopir mikrolet. Menurut Coleman, Teori Pilihan Rasional ini merupakan proses pendekatan pertikaian di dalam suatu situasi sosial dan memberikan kemungkinan cara yang diambil individu untuk menjawab pilihan individu melalui proses pengambilan keputusan untuk mencapai tujuan.

Berdasarkan matriks temuan data dapat diketahui bahwa dahulu dalam mengoperasikan mikrolet sering terjadi perkelahian sampai terjadi adu fisik. Namun pada saat ini dalam pengoperasian mikrolet yang semakin ketat, perkelahian tidak sampai terjadi adu fisik. Dalam pengoperasian mikrolet saat ini untuk mendapatkan penumpang yang semakin ketat persaingan yang terjadi hanya sekedar serobot-serobotan saja. Seperti yang dikatakan oleh para informan (sopir mikrolet) bahwa persaingan di jalan sering terjadi serobotan yakni di tengah jalan langsung di potong dari belakang.

Persaingan di dalam mencari penumpang juga terjadi tidak hanya pada jalur trayek mereka saja. Melainkan juga terjadi pada jalur menuju terminal Arjosari. Persaingan yang terjadi dalam menuju terminal arjosari sering para sopir mikrolet ini melaju kecepatannya dengan sangat tinggi sehingga sering menghiraukan kenyamanan dan keselamatan diri sendiri ataupun orang lain (penumpang). Persaingan menuju terminal arjosari ini dikarenakan karena pada jalur ini semua jalur trayek bertemu sehingga persaingan yang terjadi pun semakin ketat. Seperti diketahui bahwa terminal arjosari merupakan pusat dari berbagai jalur mikrolet di Malang, sehingga pada jalur balik menuju terminal hampir seluruhnya jalur trayek bertemu. Para sopir mikrolet ini pun kebanyakan dari mereka mementingkan diri mereka atau mementingkan emosi untuk mendapatkan setoran dari pada

mementingkan kenyamanan dan keselamatan diri mereka sendiri ataupun penumpang. Tak heran jika keberadaan mikrolet saat ini semakin mengancam eksistensi mikrolet mereka dalam sarana transportasi di Kota Malang.

Strategi atau cara-cara yang dilakukan para aktor (sopir mikrolet) pun berbeda satu dengan yang lainnya. Seperti yang dilakukan oleh informan pertama yang mengatakan bahwa beliau tidak mengutamakan etos kerja. Mas Heri lebih mengutamakan efisiensi waktu dari pada etos kerja. Mas Heri lebih mengutamakan keluarganya sehingga pada hari weekend beliau libur dan berkumpul dengan keluarganya.

Usaha yang dilakukan Mas Heri adalah dengan memaksimalkan efisiensi waktu kerja saja, seperti yang kita lihat pada matriks diatas bahwa ketika penumpang sudah sepi maka beliau akan berbalik arah menuju tujuan awal. Ini dilakukan hanya untuk memaksimalkan keuntungan bahan bakar. Mas Heri pun dalam pengoperasian mikrolet setiap harinya berangkat pukul 8 pagi. Mas Heri yang merupakan sopir mikrolet AL yang beroperasi pada jalur tengah kota tersebut juga ikut merasakan dampak kondisi mikrolet saat ini yang memprihatinkan. Mikrolet dengan jalur ini merupakan mikrolet dengan jalur trayek Arjosari-Landungsari ini termasuk mikrolet yang cukup ramai penumpang karena jalur yang dilewati mikrolet ini merupakan jalur yang sangat strategis. Tempat-tempat strategis yang dilewati oleh jalur mikrolet AL ini adalah Sekolah, Rumah Sakit, Lembaga Pemasyarakatan Kota Malang, Perhotelan, Kawasan Militer, Perkantoran, Mall, Pasar dan Universitas.

Berbeda dengan strategi atau usaha yang dilakukan oleh Mas Heri, Pak Rosul dalam pengoperasian mikroletnya beliau lebih mengutamakan etos kerja dan penambahan waktu kerja. Dengan meningkatkan etos kerja dan penambahan waktu kerja diharapkan tujuan yang diinginkan dapat tercapai yakni mendapatkan penumpang semaksimal mungkin.

Mulai beroperasi pada pagi hari dengan mengambil keuntungan dengan memanfaatkan jadwal anak-anak sekolah dan ibu-ibu yang akan pergi ke pasar merupakan peluang yang sangat berharga bagi Pak Rosul dalam mengoperasikan

mikroletnya sehingga dapat memaksimalkan pendapatan yang didapat pada kondisi mikrolet yang memprihatinkan seperti saat ini. Tidak hanya itu saja, dalam pengoperasian mikrolet pun Pak Rosul juga sering menunggu penumpang di titik-titik keramaian penumpang atau yang biasa disebut dengan ngetem.

Sama halnya dengan Pak Rosul, Pak Munip dalam mengoperasikan mikroletnya beliau lebih mengutamakan etos kerja dan penambahan waktu kerja. Dengan penambahan waktu kerja tersebut diharapkan tujuan yang diinginkan dapat terwujud yakni mendapatkan penumpang semaksimal mungkin. Jumlah penumpang yang didapat setiap harinya juga akan berpengaruh terhadap pendapatan yang diterima para sopir mikrolet setiap harinya. Seperti yang dilakukan oleh Pak Munip, jika di dalam satu hari uang setoran yang didapat belum memenuhi maka usaha yang dilakukan Pak Munip selanjutnya adalah dengan menambah waktu kerja yakni menambah 1 kali masa jalan Pulang Pergi (PP).

Usaha yang dilakukan oleh Pak Suliadi sama halnya dengan Mas Heri, yang mana beliau tidak mementingkan etos kerja karena dalam kesehariannya pendapatan yang beliau terima tidak ada yang dicarikan karena istrinya yang sudah meninggal. Meskipun saat ini Pak Suliadi tinggal bersama anak dan cucunya, beliau tidak mau merepotkan anaknya. Maka dari itu beliau bekerja sebagai sopir. Dalam pengoperasian mikroletnya, jika dalam 1 hari uang setoran yang didapat Pak Suliadi belum memenuhi maka usaha yang dilakukan oleh Pak Suliadi yakni dengan menunggu penumpang di titik-titik keramaian atau ngetem.

Menurut beliau, dahulu jalur yang dilewati mikrolet ini merupakan jalur yang sangat ramai. Sekitar tahun 2000 an jalur ini merupakan jalur yang sangat ramai penumpang sehingga pada tahun tersebut dalam sehari beliau mampu mendapatkan upah sebesar 150-200 ribu rupiah dan pulang beliau pun lebih awal dari sekarang. Berbeda dengan dahulu, sekarang ini menurut Pak Suliadi pencarian penumpang sangatlah sulit ini dikarenakan laju peningkatan jumlah sepeda motor yang semakin pesat. Tak heran jika pendapatan yang ia terima terbilang cukup untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari.

Seperti strategi atau usaha-usaha yang dilakukan oleh para informan sebelumnya, Pak Saiful juga memiliki usaha yang sama seperti yang dilakukan oleh para informan sebelumnya. Strategi yang dilakukan Pak Saiful dalam mengoperasikan mikrolet sehari-hari nya beliau mengutamakan etos kerja dan penambahan waktu kerja. Meskipun jalur trayek beliau tidak ramai, penurunan jumlah penumpang juga ia rasakan. Berbeda dengan dahulu yang penumpang sangat ramai, saat ini penumpang lebih sepi dan jarang untuk naik mikrolet. Selain itu, penambahan jam kerja seperti penambahan jumlah massa jalan pulang pergi (PP) juga dilakukan oleh Pak Saiful untuk mendapatkan tujuan yang diinginkan yakni mendapatkan penumpang semaksimal mungkin.

Berbagai usaha telah dilakukan oleh para sopir mikrolet dalam upaya mendapatkan pendapatan semaksimal mungkin. Strategi yang dilakukan oleh para informan juga semata-mata untuk menjaga eksistensi mikrolet mereka di dalam sarana transportasi Kota Malang yang kian ketat. Penurunan jumlah penumpang dalam menggunakan mikrolet juga menjadi faktor utama dalam eksistensi mikrolet. Hal ini disebabkan oleh berbagai macam faktor. Kemajuan teknologi juga mendukung penurunan jumlah penumpang sehingga berdampak pada penurunan jumlah pendapatan yang diterima oleh para sopir mikrolet setiap harinya. Tidak hanya itu saja penumpukan sejumlah jalur trayek menjadi pemicu persaingan di dalam mencari penumpang. Penumpukan itu membuat persaingan di dalam mendapatkan penumpang semakin ketat. Tak jarang jika mereka para aktor (sopir mikrolet) saling memacu kendaraan dengan kencang sehingga membahayakan dirinya sendiri ataupun orang lain (penumpang).

Teori pilihan rasional sendiri memusatkan perhatian kepada sang aktor. Aktor dipandang sebagai manusia yang memiliki tujuan atau memiliki maksud. Yang mana, Aktor mempunyai tujuan dan tindakannya tersebut tertuju pada upaya untuk mencapai tujuan itu. Aktor pun dipandang memiliki pilihan (nilai dan keperluan). Teori pilihan rasional tak menghiraukan apa yang menjadi maksud pilihan sang aktor atau menjadi sumber pilihan sang aktor. Yang terpenting di

dalam teori ini adalah kenyataan bahwa tindakan yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan tingkatan pilihan sang aktor.

Dari berbagai macam strategi yang telah dilakukan oleh para informan jelas bahwa tindakan-tindakan yang dilakukan aktor (sopir dan pemilik mikrolet) ini semata-mata untuk memenuhi tujuan hidupnya. Berbagai macam usaha atau strategi-strategi adaptasi yang dilakukan oleh para aktor berbeda antara aktor yang satu dengan yang lainnya. Para aktor tersebut berpendapat bahwa pilihan rasional yang mereka pilih diharapkan dapat membantu menambah pendapatan mereka dalam setiap harinya dalam rangka menjaga eksistensi mikrolet. Tindakan rasional yang dipilih aktor tidak melalui hambatan yang sangat mudah, berbagai kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah juga menjadi batu sandungan para aktor untuk tetap bertahan di dalam kondisi mikrolet mereka yang saat memprihatinkan seperti saat ini.

Strategi yang dilakukan oleh para sopir mikrolet ini pun berbeda antar satu dengan yang lainnya. Ini dikarenakan oleh keterbatasan sumber daya yang dimiliki oleh sang aktor (sopir mikrolet). Strategi yang dilakukan setiap mikrolet salah satunya adalah dengan beroperasi setiap minggunya. Namun ada juga informan yang hanya beroperasi pada hari senin sampai jumat saja. Ini dikarenakan waktu sabtu dan minggu beliau habiskan untuk berkumpul dengan keluarga. Perbedaan strategi yang dilakukan oleh para aktor juga akan berdampak kepada pendapatan yang mereka dapatkan setiap harinya. Seorang sopir dengan jalur yang strategis seperti Mas Heri untuk mendapatkan penumpang sangat memperhitungkan efisiensi dan efektif kerja karena jalur trayeknya yang melewati tempat-tempat strategis. Maka dari itu dalam setiap harinya uang setoran yang harus ia setorkan selalu terpenuhi dan pendapatan yang ia dapatkan pun juga cukup lumayan yakni sekitar 100 sampai 120 ribu setiap harinya.

Berbeda dengan Mas Heri, pendapatan para sopir mikrolet yang lainnya cukup rendah yakni sekitaran dibawah angka 100 ribu. Seperti yang dikatakan oleh para informan seperti Pak Rosul yang dalam setiap harinya beliau mampu mendapatkan pendapatan sekitar 50 ribu rupiah. Pak Munip sebagai informan

selanjutnya mengatakan hal yang berbeda yakni untuk dapat menutupi uang setoran terkadang beliau harus tekor. Ini membuktikan bahwa pendapatan yang mereka terima setiap harinya sangatlah minim sehingga membuat terkadang para informan harus tekor untuk menutupi uang setoran. Informan selanjutnya yakni Pak Suliadi mengatakan hal yang sangat memprihatinkan karena dalam setiap harinya pendapatan yang beliau dapatkan hanya berkisar antara 20 sampai 25 ribu setiap harinya. Ini dikarenakan oleh uang setoran yang harus dibayarkan oleh Pak Suliadi cukup besar yakni sekitar 85 ribu rupiah setiap harinya berbeda dengan informan lain yang bekerja sebagai sopir hanya membayarkan uang setoran sekitar 65 sampai 75 ribu setiap harinya. Hal serupa juga dikatakan oleh informan selanjutnya yakni Pak Saiful yang bekerja sebagai sopir mikrolet dengan jalur trayek TSG yakni jalur trayek yang sepi membuat pendapatan yang beliau terima cukup minim yakni sekitar 30 ribu sampai 35 ribu setiap harinya.

Dari paparan para informan diatas mengenai pendapatan yang mereka dapatkan setiap harinya terlihat jelas bahwa sopir mikrolet yang memiliki daya akses yang cukup baik untuk mendapatkan pendapatan yang maksimal yakni Mas Heri. Ini dikarenakan oleh jalur trayek mikroletnya melewati jalur-jalur yang strategis. Maka dari itu uang setoran yang harus dibayarkan setiap harinya mampu terpenuhi berbeda dengan para informan lainnya yang hanya mendapatkan pendapatan dibawah dari pendapatan dari Mas Heri terima. Terkadang juga para informan lainnya selain Mas Heri untuk dapat menutupi uang setoran mereka harus tekor agar mampu menutupi uang setoran.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini jelas bahwa fenomena penurunan jumlah penumpang dalam kaitannya dengan menjaga eksistensi mikrolet didalam sarana transportasi di Kota Malang demi mencukupi kebutuhan, para sopir mikrolet ini melakukan berbagai macam strategi adaptasi. Strategi yang dilakukan oleh para aktor (sopir mikrolet) tersebut adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan etos kerja. Peningkatan etos kerja dirasa sangat penting di dalam operasional mikrolet yang saat ini mengalami penurunan penumpang. Dengan adanya peningkatan etos kerja yang lebih awal diharapkan tujuan yang diinginkan dapat tercapai yakni mendapatkan penumpang semaksimal mungkin. Beberapa sopir mikrolet meningkatkan etos kerja lebih keras lagi supaya mereka mendapatkan keuntungan semaksimal mungkin. Peningkatan etos kerja dapat dilihat dari berangkat lebih awal dan waktu kerja atau setiap minggunya jalan terus tanpa henti.
2. Menambah waktu operasional kerja. Dengan menambah waktu operasional kerja dinilai sangat berarti didalam pencarian penumpang yang saat ini kian sepi. Penambahan waktu tersebut dirasa sangat berarti ketika pendapatan yang didapat dalam sehari belum memenuhi target yang harus dicapai. Tak heran jika banyak sopir mikrolet yang harus rela beroperasi sampai malam hari untuk memenuhi mencukupi pendapatan mereka. Penambahan waktu operasional kerja dapat dilihat dari penambahan jumlah masa jalan atau Pulang-Pergi (PP).
3. Mengutamakan efisiensi dan efektifitas kerja. Melalui strategi tersebut diharapkan para sopir mikrolet ini dapat mendapatkan hasil yang maksimal dengan cara usaha yang dinilai seminimal mungkin. Cara ini dinilai sangat berarti ketika para penumpang mikrolet sepi dan para sopir mikrolet ini pun akan berbalik arah menuju ke titik awal pemberangkatan. Dengan strategi ini para sopir dapat menghemat bahan bakar mereka dalam pengoperasian mikrolet. Efisiensi dan Efektifitas kerja dapat dilihat dari tindakan para informan yakni mengetem dan memutar arah kembali ke titik awal pemberangkatan (terminal).

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai strategi adaptasi dalam menjaga eksistensi mikrolet diharapkan skripsi ini menjadi sebuah wacana tambahan mengenai transportasi umum khususnya mikrolet di Kota

Malang. Peneliti juga mengharapkan pembaca dapat mengetahui permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam pengoperasian mikrolet di Kota Malang yang kondisinya saat ini sangat memprihatinkan. Kondisi mikrolet yang saat ini memprihatinkan dibutuhkan penanganan khusus dari pihak terkait khususnya Pemerintah Kota Malang agar tetap menjaga eksistensi mikrolet supaya tidak punah seperti angkutan-angkutan umum sebelumnya.

Dengan dilakukannya penelitian mengenai strategi adaptasi dalam menjaga eksistensi mikrolet ini diharapkan dapat menjadi kritikan dan masukan bagi lembaga terkait khususnya Dinas Perhubungan Kota Malang agar mampu membenahi persoalan yang semakin hari bertambah parah menjadi lebih baik lagi dari sekarang ini. Tidak hanya dari Dinas Perhubungan saja, Pemerintah Kota Malang juga diharapkan lebih melihat kondisi para sopir mikrolet yang saat ini memprihatinkan untuk mendapatkan penumpang sehingga kebijakan yang dikeluarkan pun juga dapat diterima oleh berbagai lapisan masyarakat. Kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah diharapkan tidak menambah beban para sopir mikrolet yang saat ini sangat sulit untuk mendapatkan penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Coleman, James S. 2008, Dasar-Dasar Teori Sosial, Bandung, Nusa Media

Noor, Juliansyah. 2011, Metodologi Penelitian Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah, Jakarta: Kencana

Ritzer, George. 2012, Teori Sosiologi Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern, Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Ritzer, George. 2014, Teori Sosiologi Modern, Jakarta: Kencana

Jurnal :

Arief Setiyawan (2012) Subsidi Untuk Angkutan Umum Kota Studi Kasus Angkutan Umum Kota Malang, Universitas ITN, Malang.

Web :

Dishub.malangkota.go.id diakses pada tanggal 13 januari 2017 jam 15:10:20

(<http://m.detik.com/oto/read/2014/07/08>) diakses pada tanggal 8 oktober 2016 jam 09:10:60

(<http://surabaya.tribunnews.com/2014/09/01>) diakses pada 5 oktober 2016 jam 15:30:45

(<http://id.m.wikibooks.org/wiki/moda-transportasi/sejarah-transportasi> diakses pada tanggal 21 oktober 2016 jam 09:00:05)

(<http://m.merdeka.com/malang/gaya-hidup/jalur-tram-yang-menghubungkan-wilayah-malang-rama-di-masa-lalu>). Diakses pada tanggal 26 Oktober jam 22:38:25

(<http://m.merdeka.com/malang/gaya-hidup/hilir-mudik-dokar-sebagai-andalan-transportasi-malang-masa-lalu>) diakses pada tanggal 27 Oktober 2016 jam 08:15:30

(<http://www.vamosarema.com/masih-ingat-angkutan-demo-dan-atax>) diakses tanggal 28 Oktober 2016 jam 13:16:23

(http://id.m.wikipedia.org/wiki/angkutan_kota) diakses pada tanggal 29 Oktober 2016 jam 12:11:05

pemkot-malang.go.id diakses pada tanggal 29 Oktober 2016 jam 13:40:15

Skripsi :

M. Ainul Fikri (2011) *Strategi Adaptasi dan Persaingan Mikrolet (Studi Deskriptif Mengenai Strategi Adaptasi dan Persaingan Mikrolet Di Kota Surabaya*. Skripsi, Universitas Airlangga, Surabaya

Krisnawan, Budi Heru (2010) *EVALUASI KINERJA ANGKUTAN UMUM PERDESAAN DI KABUPATEN KUDUS*. S1 thesis, UAJY.