

Pembatasan Terhadap Transportasi Online Yang Dilakukan Oleh Sopir Angkot Di Terminal Pakusari

Febriyan Dwi Rachman

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik / Progam Studi Sosiologi, Universitas Jember

Email: Febriyanrachman3@gmail.com

Intan Syah Fitri

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik / Progam Studi Sosiologi, Universitas Jember

Email: Intnfr@gmail.com

Vindy Febita Mamangkey

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik / Progam Studi Sosiologi, Universitas Jember

Email: Vindymmgkey@gmail.com

Korespondensi penulis: febriyandwirachman3@gmail.com

***Abstract.** Angkot is one of the conventional forms of transportation that is often used by the public for mobility because the prices are affordable with a variety of routes and a lot of cargo. We can find Angkots easily in various city centers with units that are often many so they can be easily found. But at present, conventional transportation and online transportation, giving rise to many policies and also considerations from various parties involed in contributing betwen online and conventional parties. In all aspects, online transportation is far superios in all aspect, online transportation is far superior in all respects and in line with the deveplopment of the current era of globalization. So that the party that suffetrs the most is conventional transportation because with the times that continue to roll, angkot drivers need to survive and find solutions by taking rationalist actions to maintain the existence of angkot. Actions ned to be taken not only by the angkot driver as a party involed in this dynamic, but the intervention of the local goverment and also the trasportation agency is very important for the contribution of the angkot to balnce the social system in society. So that rationalist actions and also the role of local goverment are very important in supporting conventional transportations operations.*

Keywords: Terminals, Actions, Restrictions, Transportation, Angkot

Abstrak. Angkot menjadi salah satu transportasi konvensional yang seringkali digunakan oleh masyarakat dalam melakukan mobilitas karena harga yang terjangkau dengan rute yang beragam dan muatan yang banyak. Angkot dapat kita temui dengan mudah di berbagai pusat kota dengan unit yang seringkali banyak sehingga dapat dengan mudah ditemukan. Namun saat ini, transportasi konvensional diterjang oleh berbagai faktor eksternal sehingga menurunkan tingkah eksistensi operasional angkot saat ini sehingga hal itu menimbulkan banyak masalah dan juga dinamika antara transportasi konvensional dan juga transportasi *online*, sehingga menimbulkan banyak kebijakan dan juga pertimbangan dari berbagai pihak yang terlibat dalam kontribusi antara pihak *online* dan juga konvensional. Dalam segala aspek antara globalisasi saat

ini. sehingga pihak yang paling dirugikan adalah transportasi konvensional karena dengan zaman yang terus bergulir, sopir angkot perlu bertahan dan mencari solusi dengan melakukan tindakan-tindakan yang rasionalis untuk mempertahankan eksistensi angkot. Tindakan-tindakan perlu dilakukan tidak hanya oleh sopir angkot sebagai pihak yang terlibat dalam dinamika ini, namun turun tangan pemerintah daerah dan juga dinas perhubungan sangat penting terhadap kontribusi angkot untuk menyeimbangi sistem sosial dalam masyarakat. sehingga tindakan-tindakan rasionalis dan juga peran pemerintah daerah menjadi sangat penting dalam menopang operasional transportasi konvensional.

Kata kunci: Terminal, Tindakan, Pembatasan, Transportasi, Angkot

LATAR BELAKANG

Di era globalisasi dan era globalisasi semua orang mulai mencari kecepatan dan keefesienan dalam berbagai bidang untuk menunjang macam-macam kegiatan dalam kehidupan sehari-hari. Segala kekhawatiran dan keresahan yang dimiliki oleh masyarakat kemudian dikembangkan menjadi sebuah inovasi-inovasi yang mempermudah kegiatan. Tentunya hal ini ditunjang sebagian besar dengan adanya teknologi yang kian canggih seperti internet dan bahkan penunjang yaitu gadget yang hampir dimiliki oleh sebagai besar masyarakat. Sehingga teknologi menjadi hal yang akrab dan melekat dalam segala kegiatan karena dikenal dengan kecepatan dan kemudahan yang ditawarkan sehingga masyarakat tidak lagi memiliki alasan untuk tidak menggunakan teknologi pada zaman ini. Perkembangan teknologi dari teknologi mekanik / analog menuju teknologi digital sejak sekitar 1980 dan internet sejak awal tahun 1990an telah menciptakan era digital. Sejak dikembangkannya personal komputer dengan teknologi microprocessor telah menciptakan revolusi teknologi yang sangat pesat. Kemudian semakin meluas tidak hanya dalam bentuk personal komputer namun juga ponsel. Teknologi ini, yang kemudian disebut sebagai teknologi informasi dan komunikasi (ICTs/ *information communication technologies*) atau teknologi cyber atau lebih dikenal sebagai teknologi digital atau media digital baru. Teknologi ini telah menyentuh seluruh dimensi keseharian manusia, mempengaruhi interaksi dalam keluarga, hiburan, ragam pekerjaan, pendidikan, ekonomi dan relasi yang dipresentasikan dan dikonsumsi melalui media. (Lupton, 2013).

Era ini juga di tandai oleh tiga aspek penting pembentuk kebudayaan manusia yaitu media sosial (*social media*) sebagai salah satu cara membentuk kesadaran sosial (*social consciousness*); identitas personal secara *online* (*personal identity online*)

menjadi pembentuk kepribadian dan *Data Intensive Science* sebagai metode baru dalam paradigma ilmu pengetahuan. Kenyataan ini di satu sisi memberi peluang bagi umat manusia meski di sisi lain kita tidak bisa menutup mata pada kecenderungan kecenderungan negatif yang menyertainya (Jannah, 2018). Segala kemudahan ditawarkan oleh kecanggihan teknologi mulai dari informasi-informasi yang mudah di akses melalui berbagai aplikasi di media sosial, kemudian aktivitas seperti *game*, belanja *online*, dapat diakses dengan mudah menggunakan kecanggihan teknologi. Kemudian yang terbaru adalah aktivitas mobilitas individu sudah di inovasikan dan dihubungkan dengan teknologi. Kecanggihan dari teknologi memiliki dampak yang sangat besar dan mempermudah kehidupan ehingga masyarakat menjadi sangat efisien soal waktu dan tenaga yang mereka keluarkan ketika melakukan aktivitas. Kecepatan dan kemudahan yang ditawarkan oleh era globalisasi tidak membutuhkan waktu lama bagi masyarakat untuk beradaptasi. Sehingga aktivitas seperti *game*, dan informasi yang diakses di media sosial, sangat diminati dan dikunjungi oleh masyarakat menggunakan *gadget* yang mereka miliki. Aktivitas tersebut tidak terkecuali dengan kemudahan mobilitas berbasis *online* yang ditawarkan kepada masyarakat.

Melihat kemajuan mobilitas hasil dari kecanggihan teknologi dan juga telekomunikasi yang ada di era ini, hal tersebut tidak dapat terlepas dari adanya transportasi konvensional yang bisa digunakan oleh masyarakat sebagai media mobilitas dalam bebeapa tahun yang lalu. Mulai dari jarak terdekat hingga jarak yang jauh melintasi antar kota, provinsi, dan juga pulau. Transportasi konvensional adalah transportasi umum yang biasa digunakan dan telah tersedia di berbagai macam jenis transportasi umum yang biasa digunakan dan telah tersedia di berbagai macam terminal yang sesuai dengan jurusan menuju tempat tujuan. Di Indonesia ada beberapa jenis transportasi konvensional seperti bus, taksi, angkutan umum, bajaj, dan ojek. Sejauh ini transportasi konvensional di Indonesia tidak semuanya baik dan nyaman bagi pengguna jasa transportasi konvensional. Selain itu, angkutan konvensional tidak memiliki keberangkatan yang teratur sehingga penumpang tidak dapat memprediksi jadwal kedatangan transportasi konvensional serta tidak ada kepastian yang didapatkan bagi penumpang secara waktu. Selain itu, transportasi konvensional cenderung kuno dikarenakan kendaraan tersebut digunakan seiring bergulirnya waktu dan secara kelayakan mesin tidak terawat sehingga kendaraan tidak menjamin keselamatan para

penumpang yang menggunakan transportasi tersebut. Namun sebelum inovasi muncul, transportasi konvensional menjadi salah satu media utama sebagai alat mobilitas yang digunakan oleh sebagian besar masyarakat. sehingga hal tersebut menjadi modal sosial bagi kesejahteraan perekonomian para sopir transportasi konvensional.

Di tahun 2015, pencetus inovasi transportasi berbasis *online* diluncurkan oleh perusahaan bernama Gojek, yang menginovasikan sebuah ojek *online* yang difasilitasi dengan kemudahan teknologi dan terhubung kepada *gadget* dengan inter sebagai alat utamanya. Kemudian hal ini diterima dengan masyarakat karena masyarakat yang dari berbagai aplikasi yang sudah berbasis *online*. Hal yang berhubungan dengan teknologi tidak lagi asing bagi sebagian besar masyarakat sehingga masyarakat dengan cepat merubah alat mobilitas yang mereka gunakan dengan mobilita berbasis *online*. Tidak hanya kecepatan dan kemudahan yang masyarakat dapatkan dengan adanya transportasi *online*, namun berbagai macam fasilitas yang nyaman didapatkan konsumen pengguna ojek *online* seperti transparansi harga yang cenderung lebih murah karena menggunakan tolak ukur jarak per km, kemudian data *driver* yang terverifikasi ke aplikasi sehingga keamanan para konsumen terjamin dan terlindungi. Kemudian inovasi tersebut memicu perusahaan lain untuk melakukan inovasi yang sama untuk meakukan hal yang sama seperti yang dicetus oleh perusahaan Gojek. Inovasi kian berkembang yang sebatas awalnya hanya ojek *online* dengan alat motor, kemudian bertambah fitur terbaru dengan unit mobil, sehingga inovasi ini membangun kenyamanan yang jauh diluar ekspektasi sebelumnya. Gojek meluncurkan “Gocar” dengan unit untuk mencangkup lebih banyak penumpang dalam satu kendaraan mengantarkan ke tempat tujuan dengan sangat efisien dan memberi kesan eksklusif terhadap konsumen Gocar *online*.

Masyarakat mengubah pola transportasi yang sebelumnya konvensional menjadi *online* berdampak terhadap eksistensi transportasi konvensional. Tidak hanya bagi ojek pangkalan, namun hal ini dirasakan juga oleh angkutan umum lokal yang beroperasi di berbagai tempat seperti contohnya terminal, maupun stasiun atau tempat-tempat yang dikhususkan untuk mengambil dan menurunkan penumpang. Secara unit transportasi konvensional memiliki keterbatasan tersebut membuat ketimpangan dan terjadi konflik yang mengarah terhadap kesenjangan antara transportasi *online* memiliki berbagai keuntungan dan nyaman sedangkan transportasi konvensional secara zaman sudah sangat tertinggal dan bagi masyarakat yang bermobilitas tidak punya alasan untuk tetap

bertahan dengan ojek pangkalan, ataupun angkutan umum lokal yang tidak memiliki kepastian secara waktu dan kenyamanan yang memadai.

Bagi sebagian besar masyarakat, inovasi yang dibuat sangat menguntungkan dan memudahkan dalam menunjang aktivitas dalam berbagai bidang karena kecanggihan dari era globalisasi. Namun sebagian masyarakat ada yang sangat merasa dirugikan dengan hadirnya transportasi *online*. Transportasi konvensional menjadi salah satu penentang dan sebagai salah satu kompetitor yang merasakan ketimpangan mengenai fenomena ini. Berkurangnya konsumen transportasi konvensional sehingga menyebabkan kekhawatiran akan mata pencarian mereka yang akan berdampak terhadap kesejahteraan ekonomi para sopir transportasi konvensional seperti ojek pangkalan maupun ojek pangkalan.

Terjadi kesenjangan mengenai transportasi konvensional dan transportasi *online* biasanya terjadi ditempat-tempat seperti stasiun, terminal, dan bandara. Diantara beberapa tempat tersebut, terminal menjadi salah satu yang paling menentang penggunaan transportasi *online* dikarenakan terminal kian dilupakan oleh sebagian masyarakat karena kemudahan yang ditawarkan oleh transportasi *online*. Terminal Pakusari menjadi salah satu terminal yang menjemput dan menurunkan penumpang antar kota dengan menggunakan bus. Lalu di terminal tersebut terdapat angkot-angkot yang tersedia yang akan mengantarkan menuju sekitar kota Jember dengan beberapa rute yang ada. Di terminal ini, para sopir angkot menolak keberadaan transportasi *online* khususnya unit mobil dikarenakan hal itu mendisfungsikan operasional angkot sehingga para sopir angkot membuat tindakan rasional dengan melakukan pembatasan terhadap Gocar yang beroperasi di daerah tersebut. Bentuk perlawanan secara frontal adalah satu-satunya tindakan rasional yang dapat dilakukan untuk mempertahankan keselarasan dan kesejahteraan dalam mata pencarian sopir transportasi konvensional di tengah maraknya transportasi online yang memudahkan penumpang. Ditambah sepinya angkot konvensional dikarenakan dampak pandemi yang melanda ditahun 2020 hingga akhir 2022. Covid-19 selain dapat membatasi ruang gerak masyarakat, dapat juga memengaruhi kondisi ekonomi sehingga berdampak dalam kemampuan masyarakat untuk mendapatkan pangan (Hidayat, 2020). Hal ini memberikan dampak yang signifikan dan menambah fakta penurunan operasional angkot di Terminal Pakusari.

Upaya yang tidak dapat dilakukan untuk mengikuti perkembangan suatu teknologi adalah para sopir tidak memiliki unit mobil untuk mendaftarkan diri menjadi bagian dari anggota transportasi *online*, karena mobil menjadi unit penting yang dibutuhkan untuk mendaftarkan kepada perusahaan tersebut. Selain itu, tidak ada kontribusi langsung dari pemerintah mengenai akomodasi angkot yang diperlukan dengan memberikan subsidi ataupun biaya penunjang lain untuk meningkatkan stabilitas angkot di wilayah Jember, tidak seperti di beberapa kota besar yang sudah memperbaiki kestabilan angkot sehingga terhubung dengan dinas sosial atau pemerintahan. Sopir angkot yang berada di Jember mempertahankan operasional hanya bersama dengan sopir-sopir lainnya. Hal ini dilakukan mereka untuk tetap menggunakan jasa transportasi angkutan lokal yang berada di Terminal Pakusari Jember. Hal tersebut memberikan sebuah pengamatan baru terhadap peneliti bagaimana para sopir mempertahankan eksistensi angkutan umum lokal yang mereka miliki dan bagaimana kehidupan perekonomian sebagai salah satu masyarakat yang telah termarginalisasi akibat dari dampak canggihnya teknologi.

KAJIAN TEORITIS

Penelitian ini menggunakan landasan teori sebagai kajian terhadap fenomena Tindakan Pembatasan Terhadap Transportasi *Online* yang Dilakukan Oleh Sopir Angkutan Umum lokal Di Terminal Pakusari, Kota Jember.

Tindakan Sosial Menurut Talcott Parsons

Talcott Parsons menjelaskan mengenai suatu tindakan tidak terjadi tanpa alasan, namun terdapat berbagai tujuan yang menyebabkan seorang individu melakukan sebuah tindakan. Selain itu, tindakan terjadi karena suatu kondisi yang mengharuskan terjadinya aksi tersebut. Secara normatif tindakan diatur berkenaan dengan penentuan alat dan tujuan. Artinya, sebuah tindakan dipandang sebagai sebuah sosial yang paling mendasar, karena terdapat unsur berupa alat, tujuan situasi dan norma.

Unsur unsur yang merupakan karakteristik suatu tindakan yaitu:

(1) It implies an agent, an "actor." (2) For purposes of definition the act must have an "end," a future state of affairs toward which the process of action is oriented. (3) It must be initiated in a "situation" of which the trends of development differ in one or more important respects from the state of affairs to

which the action is oriented, the end. This situation is in turn analyzable into two elements: those over which the actor has no control, that is which he cannot alter, or prevent from being altered, in conformity with his end, and those over which he has such control. The former may be termed the "conditions" of action, the latter the "Means." Finally (4) there is inherent in the conception of this unit, in its analytical uses, a certain mode of relationship between these elements. That is, in the choice of alternative means to the end, in so far as the situation allows alternatives, there is a "normative orientation" of action. (Parsons, 1949:44)

Latent Pattern Maintenance

Pada tindakan sosial seorang aktor memiliki peran penting dalam melakukan sebuah aksi. Karena aktor bukan “organisme” melainkan “ego” atau “diri”. Aktor memiliki pertimbangan dan terdapat pengaruh pada faktor eksternal, contohnya adalah faktor lingkungan. Diantara sarana tersebut, seorang individu dapat memilih untuk melakukan sebuah tindakan karena adanya kekuatan dan pikiran yang terdapat dalam seorang individu. Aktor adalah unit nyata yang mampu mengendalikan sebuah aksi dan tindakan. Seorang aktor sangat-sangat kompleks dan dapat dianalisis dengan pengetahuan empiris.

"That is, it deals with phenomena, with things and events as they appear from the point of view of the actor whose action is being analyzed and considered. Of course the phenomena of the "external world" play a major part in the influencing of action." (Parsons, 1949:46)

"The unit of reference which we are considering as the actor is not this organism but an "ego" or "self." The principal importance of this consideration is that the body of the actor forms, for him, just as much part of the situation of action as does the "external environment." Among the conditions to which his action is subject are those relating to his own body, while among the most important of the means at his disposal are the "powers" of his own body and, of course, his "mind." (Parsons, 1949:47)

Karakteristik tindakan yang dikemukakan Talcott Parsons adalah tindakan yang dilakukan oleh seorang individu yang memiliki tujuan, memiliki nilai, dan sebuah aksi yang dilakukan dalam mencapai sesuatu. Namun seringkali, seorang individu

berhadapan dengan kondisi situasional yang membatasi dirinya dalam mencapai tujuan ataupun seorang aktor berada dibawah kendala dari nilai-nilai dan juga norma ataupun ide-ide lainnya yang menjadi faktor kendala dalam proses mencapai tujuan.

Goal attainment

“important implication is that an act is always a process in time. The time category is basic to the scheme. The concept end always implies a future reference, to a state which is either not yet in existence, and which would not come into existence if something were not done about it by the actor or, if already existent, would not remain unchanged.^ This process, seen primarily in terms of its relation to ends, is variously called "attainment," "realization," and "achievement.”” (Parsons, 1949:45)

Dalam kutipan langsung pada buku Talcott Parsons, buku tersebut menjelaskan mengenai proses waktu, dimana tindakan sosial yang diproses tidak akan hilang begitu saja, melainkan akan menjadi sebuah proses merealisasikan yang akan menghasilkan sebuah pencapaian. Talcott Parsons menjelaskan mengenai tindakan sosial diarahkan memiliki tujuan dan juga nilai. Nilai tersebut dapat diartikan sebagai nilai-nilai luhur atau adat dan istiadat yang diterapkan. Adapun nilai-nilai yang memiliki orientasi yang berbeda-beda sesuai dengan keadaan aktor yang melakukan tindakan sosial tersebut. Namun di masyarakat, sebuah nilai ataupun tujuan yang ingin dicapai oleh tindakan sosial yang dilakukan oleh agen akan berjalan sesuai dengan kehendak. Talcott Parsons menjelaskan bahwa keinginan dan tujuan tersebut tidak murni berasal dari dalam diri sendiri.

Adaptation

“But in this particular case, unlike that of the physical sciences, the phenomena being studied have a scientifically relevant subjective aspect. That is, while the social scientist is not concerned with studying the content of his own mind, he is very much concerned with that of the minds of the persons whose action he studies. This necessitates the distinction of the objective and subjective points of

view. The distinction and the relation of the two to each other are of great importance. By "objective" in this context will always be meant "from the point of view of the scientific observer of action" and by "subjective," "from the point of view of the actor."" (Parsons, 1949:46)

Namun terdapat faktor yang mempengaruhi nilai-nilai tersebut dalam dunia luar (faktor eksternal). Faktor tersebut mempengaruhi sebagian besar sebuah tindakan yang dilakukan oleh seorang aktor untuk mencapai suatu nilai dan tujuan. Faktor eksternal berpengaruh besar untuk mempengaruhi seorang individu karena doktrin eksternal dapat membantu seorang individu melakukan sebuah tindakan.

Integration

"It may be employed on two different levels, which may be denoted as the "concrete" and the "analytical." On the concrete level by a unit act is meant a concrete, actual act and by its "elements" are meant the concrete entities that make it up. Thus by the concrete end is meant the total anticipated future state of affairs, so far as it is relevant to the action frame of reference." (Parsons, 1949:48)

Dalam implikasi situasi konkret yang dilakukan pada tindakan sosial yaitu adanya tindakan yang dilakukan untuk mengantisipasi sesuatu di masa depan. Hal ini dilakukan oleh seorang aktor untuk mempertahankan kondisi yang terjadi pada masa depan. Seorang Aktor yang menyiapkan tindakan-tindakan tersebut secara visioner untuk mempersiapkan tujuan di masa depan tersebut. keadaan masa depan yang diantisipasi dan apa yang dapat telah diprediksi akan terjadi dari situasi awal tanpa campur tangan aktor. Sejalan dengan itu, dalam arti analitis, sarana tidak akan mengacu pada hal-hal konkret yang "digunakan" dalam tindakan, tetapi hanya untuk elemen dan aspek sejauh mereka mampu, dikendalikan oleh aktor dalam mengejar tujuannya.

2.2 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dimulai dengan adanya fenomena pembatasan yang dilakukan oleh sopir angkutan umum lokal terhadap operasional transportasi *online* di Terminal Pakusari, Jember. Hal ini diberlakukan sebagai aksi penolakan secara frontal dikarenakan para sopir merasa adanya kekhawatiran terhadap mata pencarian yang

termarginalisasi karena canggihnya teknologi sehingga makin tergesernya operasional angkutan umum lokal yang akhirnya menyebabkan aksi penolakan tersebut.

Dalam teori tindakan sosial yang dikemukakan oleh Talcott Parsons yaitu tindakan sosial yang ditujukan untuk sebuah tujuan. Aksi penolakan ini dilakukan untuk tujuan menjaga operasional angkutan umum kota di terminal Pakusari. Hal ini adalah satu-satunya tindakan yang bersifat rasional untuk mempertahankan mata pencarian sopir angkot di Terminal Pakusari. Tujuan yang dilakukan ini bersifat nyata, yaitu semata-mata untuk mempertahankan nilai ekonomi. Karena secara persaingan, terjadi kesenjangan yang signifikan dalam persaingan antar transportasi konvensional dan transportasi *online*. Sehingga sopir angkot tersebut melakukan tindakan konkret, untuk mewaspadaai punahnya mata pencarian mereka. Sehingga tindakan yang memiliki orientasi nilai ekonomi tersebut perlu dilakukan.

Berangkat dari teori Talcott Parson mengenai tindakan yang merujuk pada situasi konkret, peneliti akan mengurai permasalahan dan mengetahui lebih dalam variabel-variabel lain yang dirasakan oleh para sopir angkot mengenai tindakan yang dilakukan terhadap transportasi *online*. Peneliti akan menjabarkan bagaimana tindakan tersebut mempengaruhi operasional angkutan umum lokal yang mereka gunakan untuk menarik penumpang setelah adanya pembatasan terhadap transportasi *online*. Kemudian solusi-solusi yang dipertahankan oleh sopir angkutan umum kota di Terminal Pakusari sehingga masih tetap bertahan meskipun termarginalisasi keberadaannya.

METODE PENELITIAN

Analisa penelitian yang digunakan peneliti ini, peneliti menggunakan pendekatan fenomenologi. Pendekatan fenomenologi ini dipilih oleh peneliti karena sesuai dengan objek penelitian dan rumusan masalah serta observasi yang nantinya akan dilakukan peneliti saat turun ke lapangan. Bahwa adanya keresahan yang di rasakan oleh sopir angkot terhadap era globalisasi, terutama dengan adanya keresahan yang dirasakan oleh sopir angkot terhadap era globalisasi, terutama dengan adanya kendaraan *online* yang meraup lebih banyak konsumen baru di era digitalisasi saat ini. Peneliti melakukan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa luas fenomena yang terjadi di Terminal Pakusari sesuai dengan variabel yang ditentukan. Hal ini juga mengungkap mengenai tindakan-tindakan yang dilakukan para sopir angkutan umum lokal dikarenakan sopir transportasi *online* unit mobil yang beroperasi di daerah kota

Jember untuk mempertahankan operasional angkot dan tentunya kehidupan di Terminal Pakusari. Adapun yang ingin diketahui oleh peneliti mengenai pembatasan terhadap sopir transportasi *online* unit mobil juga untuk mengetahui bagaimana kesejahteraan para sopir angkutan umum lokal setelah maraknya transportasi *online*, dan bagaimana keadaan lingkungan seperti Pedagang Kaki Lima, dan juga para masyarakat yang hidup disekitar terminal Pakusari.

fenomenologi ini diberlakukan karena subjek bersifat individu dan tidak terpaku terhadap komunitas yang berada di Terminal Pakusari. Kemudian penelitian ini lebih memfokuskan terhadap lingkungan dari subjek penelitian. Masalah-masalah dan kekhawatiran yang dirasakan oleh sopir perlu di kupas lebih dalam mengenai variabel-variabel yang nantinya akan menjadi sebuah laporan dan peneliti diharapkan dapat merasakan dan terjun langsung untuk mengetahui dan merasakan bagaimana keadaan untuk mendapatkan yang sebanyak-banyaknya karena andil langsung di lapangan untuk mendapatkan jawaban dari rumusan masalah peneliti. Peneliti diharapkan dapat ikut observasi seperti berada dilapangan dalam kurun waktu yang tidak dapat turun langsung dalam operasional angkutan umum kota sehingga peneliti mengetahui pendapatan dan tipe-tipe dan karakteristik penumpang yang masih menggunakan angkutan umum konvensional. Hal ini diterapkan agar penelitian fenomenologi dapat sempurna dan data yang dihasilkan pun akan mendalam dan mencakup seluruh rumusan masalah yang sudah ditentukan peneliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Melihat bagaimana keadaan terminal Pakusari saat ini, dengan suasana yang sepi, terasa asing, dan jauh dari keramaian, itu bukanlah sesuatu yang terjadi secara cuma-cuma. Berbagai faktor dan juga ancaman dari eksternal tentu sudah dihadapi oleh Pakusari melalui berbagai macam solusi.

Pakusari saat ini diancam oleh era globalisasi yang kian marak di masyarakat dan tidak dapat terbendung ataupun ditahan kemajuannya. Pakusari dan sopir-sopir angkot pun tidak memiliki cukup sumber daya untuk terus mengikuti bagaimana teknologi dan informasi menyebar begitu cepat menggantikan transportasi konvensional menjadi transportasi *online* yang sebelumnya hanya ada di kota-kota besar, namun kian lama mulai menyebar luas keseluruh penjuru kota, penjuru pulau, sehingga penyebaran yang cukup luas itu mengancam seluruh mobilitas transportasi konvensional di berbagai

tempat. *Survive* adalah hal yang paling sulit dilakukan mengingat bagaimana profesi “sopir” dijadikan mata pencarian utama oleh banyak individu. Melihat volume penumpang yang turun secara drastis, dan menjatuhkan perekonomian sopir-sopir angkot, ditambah sopir angkot tersebut perlu menghidupi keluarganya dengan pekerjaan sopir yang dilakukan sehari-harinya itu. Namun dengan mobilitas yang kian berubah menjadi digital, volume penumpang yang semakin berkurang, dan juga pendapatan ekonomi yang menyusut, sopir angkot terus melakukan adaptasi, penyesuaian, dan juga bertahan dengan segala macam tindakan yang tetap pada jalur normatif.

Sehingga para sopir angkot perlu menyiapkan siasat-siasat ataupun strategi yang perlu dilakukan untuk tetap mempertahankan dan menjaga kestabilan ekonomi keluarga sopir angkot. Ditengah sepihnya volume penumpang saat ini, tetapi kendaraan angkot masih tetap dibutuhkan untuk kegiatan-kegiatan organisasi, kelompok, untuk mobilitas kegiatan. Hal itu yang masih dipertahankan oleh sopir angkot, karena pendapatan dari menyewa angkot untuk mobilitas kegiatan suatu kelompok ataupun organisasi dalam sehari sudah lebih baik dibandingkan sopir angkot keliling-keliling mencari penumpang dengan hasil pendapatan yang belum pasti dan itu sudah termasuk dengan biaya makan, BBM, dan kebutuhan-kebutuhan lainnya. Sehingga angkot di Pakusari masih digunakan untuk kegiatan tersebut karena sewanya yang terjangkau dan muatan dalam satu angkot mencakup lebih banyak dibandingkan mobil pribadi.

Pemeliharaan sistem dan juga motivasi yang dilakukan oleh sopir angkot tidak semata-mata sendiri, dengan paguyuban yang mereka miliki, mereka akan bekerjasama antar anggota kelompok untuk mencapai kepentingan bersama. Dengan kegiatan sewa angkot yang dilakukan oleh kelompok-kelompok membantu sopir angkot untuk *survive* bersaing dengan transportasi *online* yang notaben sewanya murah, bahkan dapat dibawah rata-rata. Sehingga para petugas yang menaungi acapkali akan mengabarkan mereka apabila adanya sewa-sewa yang dibutuhkan, dan petugas juga tidak segan untuk menawarkan kepada banyak pihak untuk menggunakan sewa angkutan konvensional, khususnya di Terminal Pakusari.

Pada teori tindakan sosial setiap individu dipengaruhi oleh berbagai faktor berupa internal dan juga faktor eksternal untuk mencapai segala tujuan yang akan diraih oleh para aktor yang terlibat dalam sistem sosial. Namun segala faktor tersebut akan berpengaruh dalam pengambilan keputusan untuk mencapai tujuan sehingga situasi dan

kondisi sangat dipertimbangkan oleh aktor ketika melakukan sebuah tindakan. Tindakan yang perlu dilakukan dalam sistem sosial perlu bersifat normatif agar membentuk fungsionalisme struktural yang sempurna.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil observasi di lapangan mengenai pembatasan *online* yang dilakukan oleh sopir angkot di Terminal Pakusari bahwa peneliti dapat menemukan keresahan-keresahan para sopir angkot karena faktor pandemi menerjang di tahun 2020 hingga 2022, dan volume penumpangnya yang kian menurun karena masyarakat cenderung memiliki kendaraan pribadi sehingga penurunan intensitas terhadap pemakaian mobilitas transportasi konvensional. Faktor terbesar yang menjadi problematik terminal Pakusari adalah kemajuan teknologi yang mempermudah mobilitas dengan munculnya transportasi *online* yang sangat mudah diakses dan menjamin dalam segi pelayanan, kenyamanan, dan juga keamanan sehingga itu menjadi pengaruh terbesar turunnya intensitas penumpang angkutan konvensional sehingga mengancam operasional angkot-angkot di Terminal Pakusari.

Untuk mempertahankan operasional Terminal Pakusari dari ancaman faktor-faktor eksternal, yang terlihat kekuatan dalam segi persaingan yaitu dengan transportasi *online*, sehingga sopir angkot di Terminal Pakusari. Kebijakan ini penegasan pembatasan terhadap transportasi *online* di Terminal Pakusari. Kebijakan ini dianggap konkret, dan disetujui pihak pemerintah daerah, dan juga dinas perhubungan di terminal Pakusari. Tindakan-tindakan tersebut melahirkan banyak keputusan dan juga dinamika kehidupan sosial dan ekonomi di terminal Pakusari. Meskipun pembatasan tersebut dianggap terlalu memaksakan, namun dengan keterbatasan sumber daya yang dimiliki oleh para sopir angkot di terminal Pakusari, hal tersebut menjadi satu-satunya solusi untuk mempertahankan operasional angkutan konvensional di Terminal Pakusari.

DAFTAR PUSTAKA

- Cresswell, J. W. (2013). *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Darmawati. (2018). Gender dan ekonomi (Analisa Terhadap Mitra Go-Jek Perempuan di Indonesia Tahun 2018). *Jurnal Al-Wardah*, 1-20.
- Istianto, B., & Mualamin, T. (2017). Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 2.
- Jannah, R. (2018). MENCIPTAKAN KEWARGANEGARAAN EKOLOGIS DI ERA DIGITAL MELALUI KAMPOENG RECYCLE JEMBER. *Journal of Urban Sociology*, 2.
- Kasali, R. (2017). *Disruption*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Lupton, D. (2013). *Introducing Digital Sociology*. Sydney: University of Sydney.
- Parsons, T. (1949). *The Structure Of Social Action* . Harvard University: Mc. Graw Hill Book Company.
- Piliang, Y. A. (2012). Masyarakat Informasi dan Digital: Teknologi Informasi dan Perubahan Sosial. *Jurnal Sositoteknologi*, 143-156.
- Pramudita, M., Anggraini , D., Hidayat, N., Yuniardiningsih, E., Apriliyanti, M., Wangi, P., et al. (2020). Lumbung Pangan Sebagai Upaya Ketangguhan Pangan Masa Pandemi Covid-19 Desa Kabuaran Bondowoso. *Multidisciplinary Journal*, 1.
- Raho, B. (2021). *Teori Sosiologi Modern*. Yogyakarta: Moya Zam Zam.
- Ritzer, G. (2012). *Teori Sosiologi dari teori Sosiologi Klasik sampai Perkembangan Terakhir Post Modern*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Soerjono, S. (2009). *Sosiologi Suatu Pengantar* . Jakarta: Rajawali Pers.