

BAB IV

LAPORAN HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

A. Penyajian Data

1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Banjarmasin adalah ibu kota provinsi Kalimantan Selatan, Indonesia. Banjarmasin merupakan kota strategis yang tidak hanya dilalui oleh jalur regional yang menghubungkan berbagai kota dan provinsi, tetapi juga merupakan pusat perekonomian provinsi Kalimantan Selatan. Seiring dengan perkembangan kota yang pesat, terjadi peningkatan berbagai jenis kegiatan masyarakat yang semakin beragam. Kota Banjarmasin juga memiliki tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi dan semakin meningkat setiap tahunnya (Aditya Pratama dkk., 2024, hlm. 2).

Kota Banjarmasin terletak di dekat muara Sungai Barito dan dilintasi Sungai Martapura. Kemiringan tanah berkisar antara 0,13%, dengan komposisi geologi, terutama di bagian bawah, didominasi oleh lempung dengan endapan berpasir halus dan endapan aluvial berwarna abu-abu kehitaman dan lempung lunak.

Luas wilayah Kota Banjarmasin adalah 98,46 km² atau 0,26 persen dari luas wilayah Provinsi Kalimantan Selatan dan terdiri dari 5 kecamatan dan 52 kelurahan. Kecamatan Banjarmasin Selatan merupakan kecamatan terluas dengan luas wilayah 38,90 persen (38,30 km). Kota Banjarmasin dikenal dengan sebutan kota seribu sungai karena banyaknya sungai yang

mengalir di kota ini. Sungai terpanjang yang melintasi kota ini adalah Sungai Martapura dengan panjang 25.066 meter.

Tabel 4.1

Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk

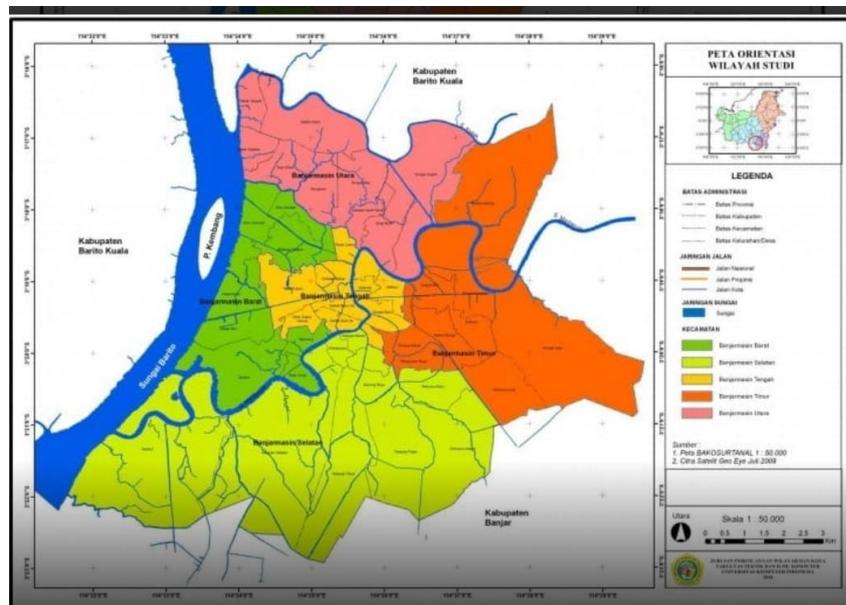
| Kepadatan | Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk | | |
|----------------------------|--|--------|--------|
| | 2020 | 2021 | 2022 |
| Jumlah Penduduk | 657663 | 662320 | 667489 |
| Luas Wilayah (Km) | 98.46 | 98.46 | 98.46 |
| Kepadatan (Jiwa/Ha) | 6679 | 6727 | 6779 |

Sumber: (BPS Kota Banjarmasin, t.t.)

2. Geografis

Kota Banjarmasin secara geografis terletak antara 3° 16' 46" dan 3° 22' 54" Lintang Selatan dan 114° 31' 40" sampai 114° 39 Bujur Timur. Kota ini berada pada ketinggian rata-rata 0,16 meter di bawah permukaan laut dengan medan yang relatif datar dan berawa-rawa. Pada saat air laut pasang, hampir seluruh area tergenang air.

Gambar 4.1
Peta Kota Banjarmasin



sumber: *google image*

3. Batas Wilayah

Kota Banjarmasin terletak di sebelah selatan provinsi Kalimantan Selatan dan berbatasan dengan wilayah-wilayah berikut:

- a) Di sebelah utara dengan Kabupaten Barito Kuala
- b) Di sebelah timur dengan Kabupaten Banjar
- c) Di sebelah barat dengan Kabupaten Barito Kuala
- d) Di sebelah selatan dengan Kabupaten Banjar

4. Pemerintahan

Berdasarkan Peraturan Daerah No. 2/2001 Kota Banjarmasin tentang Penataan Daerah Kota Banjarmasin, Kota Banjarmasin terdiri dari lima kecamatan, yaitu Banjarmasin Selatan, Banjarmasin Timur, Banjarmasin Barat, Banjarmasin Tengah dan Banjarmasin Utara. Pada tahun 2021, terdapat

52 kelurahan di Kota Banjarmasin, yang terbagi menjadi 116 Rukun Warga dan 1.569 Rukun Tetangga (*Kota Banjarmasin Dalam Angka 2022.pdf*, t.t.),

B. Angkutan Umum (Taksi Kuning)

Angkutan umum (taksi kuning) merupakan moda transportasi umum yang populer di kota Banjarmasin pada tahun 1990-an. Angkutan umum (taksi kuning) beroperasi dengan beberapa rute dan jalur di di kota Banjarmasin. Rute-rute ini meliputi beberapa wilayah utama seperti pasar kota, pasar dan beberapa daerah pinggiran. Jalur-jalur yang dilalui oleh angkutan umum (taksi kuning) ini biasanya melintasi jalan-jalan utama dan sempit di kota. Angkutan umum (taksi kuning) berkapasitas 6-8 orang dan dilengkapi dengan tempat duduk yang relatif nyaman.

Tabel 4.2

Banyaknya Angkutan dan Jarak Trayek Angkutan dalam Kota

| Kode Trayek | Trayek/Rute | Warna | Jumlah Kendaraan | Jarak PP (km) |
|--------------------|---------------------------------|--------------|-------------------------|----------------------|
| A.01 | Terminal Antasari-kuin | Kuning polos | 20 | 17,3 |
| A.02 | Terminal Antasari-Basirih Kubah | Kuning polos | 20 | 20,3 |
| A.03 | Terminal Antasari-Belitung | Kuning polos | 40 | 12,3 |
| A.05 | Terminal Antasari-Sungai | Kuning | 20 | 11,3 |

| Kode Trayek | Trayek/Rute | Warna | Jumlah Kendaraan | Jarak PP (km) |
|--------------------|---|-----------------|-------------------------|----------------------|
| | Jingah | polos | | |
| A.06 | Terminal Antasari-Suaka Insan | Kuning polos | 20 | 12,5 |
| A.08 | Terminal Antasari- Terminal KM 6 | Kuning polos | 40 | 11,6 |
| A.9 | Terminal P3 Antasari- Sungai Lutut | Kuning polos | 20 | 10,2 |
| A.11 | Terminal P3 Antasari- Trisakti | Kuning polos | 40 | 11,9 |
| A.12 | Terminal P3 Antasari- Pasar Terapung | Kuning polos | 20 | 16,2 |
| A.13 | Terminal P3 Antasari- Kelayan B | Kuning polos | 20 | 6,2 |
| A.14 | Terminal P3 Antasari-RK Iilir | Kuning polos | 20 | 7,98 |
| A.15 | Terminal P3 Antasari- Banjar Raya | Kuning polos | 20 | 12,4 |
| A.16 | Terminal P3 Antasari- Teluk Tiram | Kuning polos | 20 | 9,85 |
| A.17 | Terminal P3 Antasari- Pemurus Baru | Kuning polos | 20 | 9,4 |

| Kode Trayek | Trayek/Rute | Warna | Jumlah Kendaraan | Jarak PP (km) |
|--------------------|--|--------------|-------------------------|----------------------|
| A.18 | Terminal P3 Antasari-Beruntung Jaya | Kuning polos | 20 | 12,88 |
| A.19 | Terminal Bantu Malabar-Perumnas Kayuntangi | Kuning polos | 20 | 11,2 |
| A.23 | Terminal KM 6-Terminal Bantu Malabar | Kuning polos | 20 | 14,1 |
| A.24 | Terminal KM 6-Pasar Lama Via Jl. Kuripan | Kuning polos | 20 | 12 |
| A.25 | Terminal KM 6-Pasar Lama Via Jl. P. Samudera | Kuning polos | 20 | 14,3 |
| A.28 | P3 Antasari-Alalak Via H. Hasan Baseri | Kuning polos | 20 | 12,4 |
| A.29 | P3 Antasari-Komplek UKA Via Trisakti | Kuning polos | 20 | 13 |
| A.30 | Terminal KM 6-Terminal Handil Bakti | Kuning polos | 20 | 26,6 |
| A.31 | Terminal KM 6-Bundaran Air Mancur | Kuning polos | 40 | 13,2 |
| A.36 | Terminal Bnatu Malabar-Alalak | Kuning polos | 20 | 12,75 |
| A.39 | Terminal P3 Antasari- | Kuning | 40 | 16,9 |

| Kode Trayek | Trayek/Rute | Warna | Jumlah Kendaraan | Jarak PP (km) |
|--------------------|--|-----------------|-------------------------|----------------------|
| | Terminal Handil Bakti | polos | | |
| B.01 | Terminal P3 Antasari- Terminal Handil Bakti | Kuning Putih | 20 | 16,9 |
| B.02 | Terminal P3 Antasari- Perumnas Kayutangi | Kuning Putih | 20 | 15,4 |
| B.04 | Terminal P3 Antasari-KM 6 Via Gatot Subroto | Kuning Putih | 40 | 17 |
| B.10 | Terminal P Antasari-Gang 20 Komp. Purna Sakti | Kuning Putih | 20 | 10,8 |
| B.11 | Terminal Bantu Malabar- Trisakti | Kuning Putih | 20 | 15,7 |
| B.12 | Terminal P3 Antasari- Alalak Utara Via Jl. Hasan Basri | Kuning Putih | 20 | 21 |
| B.13 | Terminal P3 Antasari- Komp. UKA Via Trisakti | Kuning Putih | 20 | 12 |
| B.15 | Terminal KM 6-Terminal Hnadil Bakti | Kuning Putih | 20 | 13,6 |

Sumber: *BPS Kota Banjarmasin*

Berdasarkan data BPS Kota Banjarmasin per 31 oktober 2019 diatas, dapat dilihat bahwa unit angkutan umum (taksi kuning) hampir berjumlah 800 unit.

Namun, menurut keterangan sopir angkutan umum (taksi kuning) jumlahnya sekarang hanya dikisaran 100 unit saja, hal ini disebabkan sepi penumpang sehingga tidak memadai untuk tetap dijalankan. Tidak hanya itu, selain berkurangnya jumlah unit angkutan umum (taksi kuning) yang beroperasi, angkutan umum (taksi kuning) juga tidak memiliki izin trayek, KIR dan pajak kendaraan mati. Hal ini karena saat ingin menghidupi izin angkutan mereka dianggap usang dan tak layak pakai lagi, sehingga sopir angkutan umum (taksi kuning) menerima pengantaran kemanapun penumpangnya tanpa trayek.

C. Penyajian Data

Data yang disajikan dalam penelitian ini merupakan hasil wawancara dan observasi langsung yang dilakukan oleh peneliti. Penelitian ini diawali dengan peninjauan lokasi, setelah itu ditentukan lokasi penelitian dan individu yang akan dijadikan narasumber dalam penelitian ini. Selain itu, peneliti melakukan pendekatan terlebih dahulu kepada orang yang telah ditentukan sebagai informan sebelum melakukan wawancara.

Informan dalam penelitian ini adalah sopir angkutan umum (taksi kuning) yang mangkal di pasar Sudimampir dan terminal Sentra Antasari. Terdapat tujuh sopir angkutan umum (taksi kuning) yang telah diwawancarai dalam penelitian ini, yaitu lima sopir angkutan umum (taksi kuning) yang mangkal di terminal Sentra Antasari dan dua orang sopir angkutan umum (taksi kuning) yang mangkal di pasar Sudimampir.

Tabel 4.3

Profil Informan

| Nama | Jenis Kelamin | Usia | Tempat Mangkal |
|----------------|----------------------|-------------|--------------------------|
| Mansur | Laki-laki | 70 | Pasar Sudimampir |
| Santoso | Laki-laki | 58 | Pasar Sudimampir |
| Hardan | Laki-laki | 60-an | Terminal Sentra Antasari |
| Arsad | Laki-laki | 50-an | Terminal Sentra Antasari |
| Arifin | Laki-laki | 50-an | Terminal Sentra Antasari |
| Abdul Ghani | Laki-laki | 55 | Terminal Sentra Antasari |
| Muhammad Ghani | Laki-laki | 56 | Terminal Sentra Antasari |

Sumber: data pribadi

Informan Pertama

Bapak Mansur, berusia 70 tahun dan sudah menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) selama 30 tahun. Bapak Mansur memilih menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) karena tidak memiliki keterampilan lain selain menyetir dan di zaman itu menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) merupakan pekerjaan yang menjanjikan. Dimana sebelum adanya transportasi online dan bus kota seperti sekarang, bukan sopir angkutan umum (taksi kuning) yang mencari penumpang tapi penumpang yang mencari angkutan umum (taksi kuning). Penurunan pendapatan dimulai sejak memasuki tahun 2000-an. Dan semakin menurun saat masuknya transportasi online dan semakin turun lagi sejak adanya bus dalam kota yang digratiskan sampai sekarang. Menurut Bapak Mansur keadaan angkot sekarang sudah hampir tenggelam di masyarakat. Pendapatan sebelum adanya moda transportasi baru cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan ada sisa

untuk disimpan (Rp.100.000-Rp.300.000). Sedangkan pendapatan sekarang untuk memenuhi kebutuhan sehari-haripun hampir tidak cukup, terkadang hanya cukup untuk makan sendiri (Rp.50.000-Rp.150.000). Bapak Mansur masih bertahan menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) sampai sekarang karena terkadang siswa-siswa yang ada kegiatan di luar sekolah melakukan penyewaan untuk pergi dan pulang. Bapak Mansur tidak ada keinginan untuk berganti profesi dikarenakan kurangnya keterampilan dan faktor usia yang sudah tidak memadai. Menurut bapak Mansur tidak ada cara mempertahankan penumpang, yang biasa dilakukan hanya menawarkan kepada orang-orang yang menurutnya ada kemungkinan naik angkot.

Informan Kedua

Bapak Santoso, berusia 58 tahun. Bapak Santoso sudah menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) sejak tahun 1975 di pulau Jawa dan sudah 36 tahun menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) di Banjarmasin, yang dimulai sejak tahun 1988. Bapak Santoso memilih menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) karena memiliki keterampilan menyetir. Menurut bapak Santoso sejak adanya moda transportasi baru terjadi penurunan pada angkutan umum (taksi kuning) sekitar 20%. Pendapatan sebelum adanya moda transportasi baru kisaran RP.100.000-Rp150.000 sedangkan setelah adanya moda transportasi baru sekitar Rp.40.000-Rp.100.000 yang belum termasuk potongan biaya bensin. Dalam sehari bensin yang diperlukan sekitar 4 sampai 10 liter perhari. Pendapatan sekarang hanya bertahan pada adanya sewa yang dilakukan oleh siswa sekolah dan ibu-ibu pengajian. Tidak ada strategi khusus yang dilakukan oleh bapak Santoso karena sampai sekarang masih bertahan menjadi sopir angkutan kota

hanya karena tidak ada pekerjaan lain dan ini satu-satunya sumber pendapatan keluarga sehingga tetap dijalankan walaupun pendapatannya tidak menentu.

Informan Ketiga

Bapak Hadran, umur 60-an tahun dan sudah menjadi sopir angkot sekitar 10 tahun. Menurut bapak Hadran seharusnya bus dalam kota belum waktunya dioperasikan di kota Banjarmasin karena menutup pendapatan sopir angkot yang sudah mengalami penurunan sebelumnya. Pendapatan setelah adanya moda transportasi baru tidak menentu jumlahnya bahkan tidak ada. Sedangkan pendapatan sebelum adanya moda transportasi baru sekitar Rp.100.000 ke atas, cukup untuk bagi hasil dengan pemilik angkot yang dijalankan. Bapak Hadran kadang menawarkan jasa ke calon penumpang dengan tujuan kemana saja selama masih di dalam kota dengan negosiasi pembayaran, terkadang berkeliling di dalam kota untuk mencari penumpang.

Informan Keempat

Bapak Arsad, berusia 50-an tahun. Menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) sebelum tahun 2000-an. Memilih menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) karena tidak ada usaha lain. Akibat adanya moda transportasi lain, penumpang angkutan umum (taksi kuning) semakin sepi. Menurut bapak Arsad, kadang modal Rp.100.000 untuk bensin tidak tergantikan saking minimnya pendapatan. Pendapatan sebelum adanya moda transportasi baru ini pendapatan bersih bisa sampai Rp.100.000-an lebih. Tidak ada strategi khusus dilakukan, biasanya bapak Arsad hanya menunggu penumpang dengan mangkal di terminal Sentra Antasari, menurut bapak Arsad berkeliling pun terkadang tidak menghasilkan apapun hanya akan membuat rugi karena bensin habis tanpa

mendapat penumpang. Bapak Arsad bertahan karena berharap pada sewa yang dilakukan oleh ibu-ibu pengajian setiap minggunya.

Informan Kelima

Bapak Arifin, berusia 50-an tahun. Menjadi sopir angkot sejak tahun 1990-an. Menurut penuturan bapak arifin alasannya tidak jauh berbeda dengan bapak Arsad, beliau memilih menjadi sopir angkutan kota (taksi kuning) karena tidak memiliki keahlian lain. Bapak Arifin menyetujui tentang pernyataan bapak Arsad tentang sepiunya penumpang setelah adanya moda transportasi baru di kota Banjarmasin yang berpengaruh pada pendapatan mereka. Dimana sehari pendapatan sehari tidak menentu, kisaran Rp.30.000-Rp.100.000. Berbeda dengan pendapatan sebelum adanya moda transportasi baru, biasanya dalam sehari pendapatan bersih Rp.100.000 ke atas. Sama halnya dengan bapak Arsad, bapak Arifin hanya menunggu penumpang dengan mangkal di terminal. Alasan beliau bertahan karena tidak memiliki keahlian lain dan umur yang sudah tidak memadai untuk mencari pekerjaan lain.

Informan Keenam

Bapak Abdul Ghani, umur 55 tahun. Bapak Abdulk Ghani sudah menjadi sopir angkot sejak tahun 1978. Menurut bapak Abdul Ghani kemuculan taksi online sudah membuat pendapatan berkurang, apalagi ditambah bus kota semakin berkurang. Menurut Bapak Abdul Ghani bus kota bukannya mengurangi macet malah menambah macet. Pendapatan dalam sehari-hari sekarang tidak menentu terkadang bukannya untung malah rugi untuk membeli bensin. Biasanya selain mangkal bapak Abdul Ghani juga berkeliling mencari penumpang. Walaupun menurut bapak Abdul Ghani sebenarnya tidak ada cara untuk mendapat

penumpang, namun tetap dijalani karena hanya itu sumber pendapatannya dan tidak ada keterampilan lain untuk berpindah profesi.

Informan Ketujuh

Bapak Muhammad Ghani, usia 56 tahun. Bapak Muhammad Ghani sudah menjadi sopir angkot sejak tahun 1978. Bapak Muhammad Ghani memilih menjadi sopir angkutan umum (taksi kuning) karena dulu lumayan menjanjikan. Menurut bapak Muhammad Ghani seharusnya jika pemerintah memang ingin mengadakan bus dalam kota, seharusnya taksi online tidak diizinkan beroperasi di Banjarmasin terlebih dahulu karena akan mematikan keberadaan mereka. Pendapatan sehari-hari setelah adanya moda transportasi baru sangat tidak menentu bahkan terkadang tidak dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari. Walaupun terkadang berkeliling mencari penumpang menurut bapak Muhammad Ghani tidak ada cara bertahan lagi. Satu-satunya alasan masih bertahan menjadi sopir angkutan umum karena tidak ada pekerjaan dan keterampilan lain.

D. Hasil Penelitian

1. Bagaimana strategi bertahan sopir angkutan umum (taksi kuning) ditengah maraknya moda transportasi baru

Dalam penelitian yang telah dilakukan peneliti dari hasil wawancara dengan sopir angkutan umum (taksi kuning) bahwa tidak ada cara khusus dalam mempertahankan profesi mereka. Profesi ini tetap mereka geluti walaupun pendapatannya terkadang tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari karena merupakan satu-satunya sumber penghasilan. Selain itu,

sopir angkutan umum (taksi kuning) tidak memiliki keterampilan lain dan usia yang tidak lagi muda membuat mereka kesulitan mencari pekerjaan lain.

Akan tetapi beberapa sopir angkutan umum (taksi kuning) tetap menawarkan jasanya kepada pelanggan yang kira-kira membutuhkan dan berkekeling kota mencari tempat-tempat yang memungkinkan untuk mendapat pelanggan. Menurut penuturan sopir angkutan umum (taksi kuning) tidak banyak yang bisa mereka lakukan untuk menarik orang-orang agar menggunakan jasa mereka. Menawarkan jasa dan berkeliling kota pun sebenarnya tidak menjamin mereka mendapat penumpang, terkadang bensin habis tanpa mendapat penumpang sama sekali.

Dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti dari hasil observasi, ada beberapa cara sopir angkutan umum (taksi kuning) untuk mendapatkan pelanggan. Pertama terbuka untuk melakukan negosiasi dengan calon penumpang. Sopir angkutan umum (taksi kuning) melakukan terlebih dahulu melakukan pendekatan dengan calon penumpang seperti menanyai tujuan setiap orang yang lewat bahkan terkadang dengan membantu membawakan barang, terkhususnya ibu-ibu yang kewalahan dengan belanjaan yang dibawa. Jika tempat tujuan penumpang bisa mereka jangkau, para sopir akan menawarkan jasa mereka dengan menyebutkan biaya yang perlu dikeluarkan. Jika ada penumpang yang keberatan dengan angka yang disebutkan mereka terbuka untuk melakukan negosiasi dengan calon penumpang.

Kedua, sopir angkutan umum (taksi kuning) tidak hanya mangkal di terminal saja, menunggu penumpang menghampiri mereka tetapi beberapa

sopir angkutan umum (taksi kuning) juga mangkal di tepi jalan yang tidak jauh dari halte bus atau tempat keramaian. Hal ini lebih gencar dilakukan saat hari jum`at. Para sopir angkutan umum (taksi kuning) memanfaatkan waktu istirahat beroperasi bus kota pada hari itu, dimana biasanya ada penumpang yang tidak tahu jam istirahat beroperasi sehingga menunggu bus di halte. Momen ini dimanfaatkan sopir angkutan umum (taksi kuning) dengan menawarkan jasanya kepada calon penumpang dengan biaya yang perlu dikeluarkan tidak jauh berbeda dengan biaya naik bus. Dan biasanya orang-orang yang lelah menunggu akan lebih memilih menggunakan jasa mereka dengan biaya yang sedikit lebih mahal dibandingkan menunggu bus kota.

Ketiga, sopir angkutan umum (taksi kuning) juga melakukan penawaran dengan tawaran kemana pun tujuan calon penumpangnya akan tetap dilayani selama masih di dalam kota Banjarmasin.

Keempat, memanfaatkan waktu dan menjaga hubungan baik dengan para guru dan ibu-ibu pengajian yang sudah lama menggunakan jasa mereka dengan memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan tetap mereka. Bahkan menurut sopir angkutan umum (taksi kuning), ini merupakan satu-satunya sumber pendapatan mereka yang dapat diharapkan setiap minggunya. Seperti saat disewakan untuk pergi dan pulang, setelah mengantarkan penumpang ke tempat tujuan selama menunggu waktu pulang sopir angkutan umum (taksi kuning) akan beroperasi dengan mencari penumpang lain terlebih dahulu dan kembali saat jam pulang. Atau saat disewakan untuk pergi saja, saat pulang mengantar para penumpang sopir

akan memuat penumpang yang searah dengan dia walaupun itu di luar kota Banjarmasin dengan harga yang lebih murah.

2. Dampak ekonomi yang terjadi pada sopir angkutan umum

Menurut penuturan para sopir angkutan umum (taksi kuning) pendapatan mereka setiap harinya hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari saja, terkadang tidak ada pendapatan sama sekali bahkan mengalami kerugian. Sangat berbeda dengan jumlah pendapatan sebelum adanya moda transportasi baru di kota Banjarmasin. Dimana pendapatan itu tidak hanya digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari saja tapi cukup untuk ditabung, modal, serta biaya perbaikan angkutan.

3. Kondisi pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya moda transportasi baru

Berikut adalah daftar pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah adanya moda transportasi baru berdasarkan hasil wawancara yang peneliti lakukan.

Tabel 4.4

Pendapatan Sopir dalam Sehari

| Nama | Pendapatan Sebelum adanya Moda Transportasi Baru | Pendapatan Sesudah adanya Moda Trasnportasi Baru |
|-------------|---|---|
| Mansur | Rp.100.000-Rp.300.000 | Rp.50.000-Rp.100.000 |
| Santoso | Rp.100.000-Rp.150.000 | Rp.40.000-Rp.100.000 |
| Hardan | Rp.100.000 ke atas | Rp.0-Rp.100.000 |

| Nama | Pendapatan Sebelum adanya Moda Transportasi Baru | Pendapatan Sesudah adanya Moda Transportasi Baru |
|----------------|---|---|
| Arsyad | Rp.100.000 ke atas | Rp.50.000-Rp.100.000 |
| Arifin | Rp.100.000 ke atas | Rp.50.000-Rp.100.000 |
| Abdul Ghani | Rp.100.000 ke atas | Rp.50.000-Rp.100.000 |
| Muhammad Ghani | Rp.100.000 ke atas | Rp.50.000-Rp.100.000 |

Sumber: olah data pribadi

E. Analisis Data

1. Strategi bertahan sopir angkutan umum (taksi kuning) ditengah maraknya moda transportasi baru

Sistem transportasi di Indonesia saat ini berkembang dengan sangat pesat. Kemajuan dalam satu moda transportasi tergantung pada kemajuan dalam moda transportasi lainnya, bahwa ada saling ketergantungan secara umum (Cooley, 1893, hlm. 36). Perkembangan transportasi dipicu oleh besarnya peningkatan populasi manusia di suatu kota. Transportasi merupakan kebutuhan dasar yang menjadi dasar pergerakan berbagai aspek. Saat ini terdapat beberapa perkembangan sarana transportasi, mulai dari sarana transportasi konvensional seperti angkutan kota hingga sarana transportasi online yang dikelola berbasis aplikasi online.

Akan tetapi, sejalan dengan perkembangan moda transportasi dengan berbagai kenyamanan dan kemudahan yang ditawarkan di kota Banjarmasin secara tidak langsung menenggelamkan moda transportasi terdahulu, salah

satunya yaitu angkutan umum (taksi kuning). Perkembangan moda transportasi di kota Banjarmasin menjadi ancaman tersendiri bagi sopir angkutan umum (taksi kuning). Angkutan umum (taksi kuning) mengalami penurunan penumpang semenjak memasuki tahun 2000-an dan semakin sepi semenjak masuknya transportasi online di kota Banjarmasin pada tahun 2018. Penurunan penumpang ini semakin meningkat saat beroperasinya bus di Banjarmasin.

Perencanaan strategi adalah suatu proses sistematis untuk menentukan arah dan tujuan perusahaan, menganalisis lingkungan eksternal dan internal, memilih strategi yang tepat, menetapkan rencana implementasi, mengembangkan sistem pemantauan, dan menilai pencapaian Perusahaan (Kornelius dkk., 2021). Suatu strategi mencerminkan kesadaran perusahaan terhadap apa yang akan dilakukan perusahaan. Strategi mencerminkan bagaimana, kapan, dan di mana perusahaan bersaing, melawan siapa dalam persaingan, dan untuk tujuan apa perusahaan bersaing (Rahmayati, 2021). Seperti makhluk hidup lainnya, manusia memiliki naluri untuk bertahan hidup demi kehidupan yang lebih lama. Hal ini didorong oleh aturan dasar kehidupan, yaitu mencapai kualitas hidup yang lebih baik dalam setiap situasi daripada sebelumnya, dan ini adalah ide dasar di balik strategi bertahan hidup (Damayanti, 2021, hlm. 72).

Dalam penelitian yang telah dilakukan peneliti dari hasil wawancara dengan sopir angkutan umum (taksi kuning) bahwa tidak ada strategi untuk khusus yang mereka terapkan agar tetap bisa bertahan. Profesi ini tetap mereka geluti karena sopir angkutan umum (taksi kuning) tidak memiliki

keterampilan lain dan usia yang tidak lagi muda membuat mereka kesulitan mencari pekerjaan lain.

Strategi dengan pandangan berbasis pasar, menurut Porter (1986) strategi yang diterapkan harus berdasarkan kebutuhan pasar (Holbeche, 2022, hlm. 8). Suharto mendefinisikan strategi bertahan hidup sebagai kemampuan seseorang dalam menerapkan seperangkat metode untuk menghadapi berbagai masalah dalam hidupnya; strategi pemecahan masalah ini pada dasarnya adalah kemampuan untuk mengelola aset yang dimilikinya (Putri, 2019, hlm. 38). Dengan beradaptasi dengan keadaan yang berubah dan tetap terbuka terhadap kemungkinan-kemungkinan baru maka peluang dan ancaman dapat diatasi (MacKay dkk., 2020, hlm. 31).

Dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti dari hasil observasi, ada beberapa cara sopir angkutan umum (taksi kuning) untuk mendapatkan pelanggan. Pertama terbuka untuk melakukan negosiasi dengan calon penumpang. Kemampuan melobi dan negosiasi pribadi sangat penting bagi sebuah perusahaan (pelaku usaha) agar perusahaan dan pelanggannya dapat saling menguntungkan (Hamzah dkk., 2020, hlm. 56).

Negosiasi merupakan bagian dari perilaku ekonomi karena merupakan salah satu cara untuk membuka jalan pemasukan agar mencapai hasil yang diinginkan (Mubarok & Khairiah, 2023, hlm. 57). Dengan terbuka melakukan negosiasi dengan calon penumpang, sopir angkutan umum (taksi kuning) secara tidak langsung telah membuka peluang yang lebih besar untuk

mendapatkan penumpang, yang dapat dilihat dari interkasi yang terjadi dengan calon penumpang yang merespon penawaran yang dilakukan.

Kedua, sopir angkutan umum (taksi kuning) tidak hanya mangkal di terminal saja, menunggu penumpang menghampiri mereka tetapi beberapa sopir angkutan umum (taksi kuning) juga mangkal di tepi jalan yang strategis seperti tidak jauh dari halte bus atau tempat keramaian.

Ketiga, sopir angkutan umum (taksi kuning) juga melakukan penawaran dengan tawaran kemana pun tujuan calon penumpangnya akan tetap dilayani selama masih di dalam kota Banjarmasin.

Dari upaya atau cara yang dilakukan sopir angkutan umum (taksi kuning) untuk mendapatkan pelanggan diatas, dapat disimpulkan bahwa mereka menerapkan strategi aktif dalam menghadapi keberadaan moda transportasi baru. Strategi aktif, yaitu strategi yang mengoptimalkan semua pilihan yang dimiliki keluarga. Selain menerapkan strategi aktif, sopir angkutan umum (taksi kuning) juga menerapkan strategi jaringan, yang terdiri dari menjalin kontak dengan orang lain. Hal ini dapat dilihat dari cara mereka memanfaatkan waktu dan menjaga hubungan baik dengan para guru dan ibu-ibu pengajian yang sudah lama menggunakan jasa mereka.

Hadits-hadits Nabi juga menunjukkan pentingnya memanfaatkan waktu dengan sebaik-baiknya. Sebagai contoh, Nabi memperingatkan perlunya mempersiapkan waktu senggang, waktu muda, waktu kaya, waktu sehat dan pada akhirnya waktu selama hidup seseorang agar tidak menyesal ketika seseorang sibuk, tua, miskin, sakit dan bahkan setelah kematian. Kita

dapat menyimpulkan bahwa waktu adalah modal yang paling unik yang tidak dapat digantikan dan tidak dapat disimpan tanpa digunakan, dan tidak mungkin untuk mendapatkan waktu yang Anda butuhkan meskipun harus mengeluarkan biaya. Manajemen waktu berarti mengatur diri sendiri dan merupakan salah satu tanda keunggulan dan kesuksesan (H. J. Ritonga, 2020). Dengan memanfaatkan waktu luang saat menunggu penumpang sopir angkutan umum (taksi kuning) tidak hanya mendapat pendapatan dari hasil sewa tapi juga mendapat pendapatan tambahan di luar itu.

Mempertahankan pelanggan lebih sulit dari pada saat mendapatkan pelanggan. Pelanggan yang setia akan menghasilkan sejumlah keuntungan yang besar. Relationship marketing adalah cara efektif untuk meningkatkan kesetiaan consumer dengan cara menjaga hubungan baik dengan para konsumen (Sri Handayami & Syarifudin, 2022, hlm. 303). Dengan menjaga hubungan baik dengan para guru dan ibu-ibu pengajian para sopir angkutan umum (taksi kuning) mendapatkan penumpang tetap ditengah penurunan pendapatan mereka akibat dari berkurangnya orang-orang yang menggunakan jasa mereka.

2. Dampak ekonomi yang terjadi pada sopir angkutan umum

Dampak ekonomi adalah efek atau akibat dari suatu peristiwa, situasi atau kebijakan yang mengarah pada perubahan positif dan negatif dalam perekonomian (Wati dkk., 2020, hlm. 6). Menurunnya jumlah penumpang angkutan umum (taksi kuning), yang merupakan salah satu dampak dari perkembangan moda transportasi mengakibatkan berkurangnya pendapatan

sopir angkutan umum (taksi kuning). Keadaan ini bersifat negatif bagi para sopir angkutan umum (taksi kuning), dilihat dari pendapatan mereka setiap harinya sekarang menurun setelah kehadiran moda transportasi baru di Banjarmasin. Setiap harinya pendapatan mereka hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan hari itu saja.

3. Kondisi pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya moda transportasi baru

Pendapatan (*revenue*) adalah pendapatan yang dihasilkan selama periode waktu tertentu. Pendapatan adalah semua yang diterima dari penjualan barang dan jasa yang dihasilkan dalam unit bisnis. Definisi pendapatan (*revenue*) berbeda dengan definisi penghasilan (*income*). Pendapatan (*revenue*) adalah penghasilan yang belum dikurangi biaya dan pengeluaran, sedangkan penghasilan (*income*) adalah penghasilan bersih yang dikurangi biaya dan pengeluaran. Pendapatan seseorang dapat dikaitkan dengan jenis pekerjaan yang digeluti, misalnya pengusaha, buruh, pegawai, pengrajin dan lain-lain (Ramadhan dkk., 2023, hlm. 1).

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan dapat disimpulkan bahwa pendapatan sopir angkutan umum (taksi kuning) mengalami penurunan yang sangat drastis jika dibandingkan dengan pendapatan sebelum dikembangkannya moda transportasi.