

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah.

Pengalaman semasa kecil yang dialami penulis saat menggunakan jasa bemo dalam melakukan *mobilisasi* sehari-hari saat perjalanan di dalam kota, karena sering diajak oleh orang tua untuk berkunjung atau berwisata ke tempat-tempat yang ada di Kota Surabaya. Membuat penulis menjadi lebih *peka* terhadap kondisi bemo yang terjadi saat ini. Dahulu peredaran bemo sangat padat, dibuktikan dengan bemo yang berkeliling berdasarkan trayeknya dapat di temui di setiap sudut di berbagai wilayah di Kota Surabaya. Sehingga dapat mudah untuk menjumpai bemo-bemo tersebut. Sopir bemo saling menyapa satu sama lain, para penumpang saling mengantri untuk bergantian memasuki bemo. Kondisi di dalam bemo juga saling berdesakan antara satu penumpang dengan penumpang yang lain. Bahkan kondisi tersebut juga dimanfaatkan para pelaku kejahatan untuk beraksi melakukan tindak kriminal berupa pencopetan maupun tindakan asusila.

Gambaran bemo tersebut sudah tidak penulis temui dan rasakan lagi saat ini, walaupun penulis sudah tidak menggunakan jasa bemo secara *intens*, tetapi hanya menggunakan bemo saat kondisi-kondisi tertentu saja. Penulis melihat bahwa bemo saat ini sudah berbeda dengan dulu, saat penulis masih *intens* dalam menggunakan jasa bemo tersebut. Keadaan bemo saat ini masih dapat ditemui dimanapun, tetapi rasa atau *sense* terhadap bemo sudah berbeda jauh dengan kondisi dahulu. Rasa atau *sense* yang dialami dan dirasakan oleh penulis, diperoleh penulis dari pengalaman panjang saat TK hingga SMA dalam menggunakan jasa bemo tersebut. Perbedaan yang muncul terkait rasa atau *sense* yang telah terjadi pada bemo tersebut, menjadi dasar dan ide untuk penulis menulisnya menjadi sebuah tulisan berupa skripsi yang dikemas secara ilmiah.

Perbedaan rasa atau *sense* tersebut akibat dari kemunculan transportasi berbasis online, yang menjadi masalah utama dari sopir bemo. Dengan terjadinya perbedaan tersebut, maka penulis menyadari bahwa telah terjadi perubahan dalam moda transportasi di Kota Surabaya. Dalam transportasi bemo terdapat unsur-unsur yang ada di dalamnya, diantaranya bemo, sopir bemo dan pengusaha bemo.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis lebih tertarik untuk membahas sopir bemo. Sopir bemo merupakan unsur yang memiliki kemungkinan paling besar untuk merasakan akibat dari kemunculan transportasi berbasis online tersebut.

Diawali dengan penurunan penumpang yang dirasakan oleh sopir bemo dan mulai menurunnya penghasilan yang sopir bemo dapatkan, di mana hal tersebut berbeda dengan keadaan sebelum transportasi online muncul. Rata-rata penghasilan sopir bemo sebelum muncul transportasi berbasis online, hampir menyentuh angka Rp 200.000,00 per hari, salah satu sopir bemo menyatakan telah terdapat perbedaan pendapatan yang ia dapatkan. Sopir bemo yang lain juga menyatakan hal yang sama, bahwa mereka mengalami penurunan penghasilan dari Rp 70.000,00 – Rp 100.000,00 kini turun menjadi Rp 30.000,00 – Rp 40.000,00 (Yusmana, 2017).

Perkembangan di bidang transportasi pesat terjadi di kota-kota besar. Muncul dan berkembangnya transportasi berbasis online yang mulai menjamur di Indonesia terutama kota-kota besar, mulai memutus dominasi dari transportasi berbasis *offline* atau konvensional dan beralih pada jenis transportasi berbasis *online*. Surabaya sebagai kota terbesar kedua di Indonesia, juga memiliki sejarah tersendiri terkait perkembangan transportasi umumnya, mulai dari becak hingga bemo sebagai alat transportasi umum dan mulai maraknya ojek online di Kota Surabaya. Bemo dijadikan sebagai angkutan umum pada tahun 1960-an. Bemo di datangkan langsung dari Negara Jepang, oleh para pengusaha bemo saat itu (Nur, 2006).

Gojek dan Grab merupakan dua korporasi yang menguasai bidang transportasi online di Kota Surabaya saat ini. Korporasi itu telah mendominasi kegiatan perpindahan manusia yang terjadi. Kemunculan transportasi berbasis online tersebut, tentunya memunculkan dampak pada keberadaan transportasi konvensional terutama bemo. Dahulu bemo mendominasi kegiatan perpindahan yang dilakukan oleh masyarakat Surabaya. Seiring berkembangnya zaman dominasi itu mulai terputus, yang dilandasi oleh berbagai faktor terutama kemunculan transportasi gaya baru tersebut yang ter *back-up* oleh kecanggihan teknologi saat ini. Kondisi tersebut juga di pertegas dengan adanya keluhan-

keluhan para penumpang yang merasa tidak terlayani dengan baik saat menggunakan bemo (Hari, 2017).

Penumpang yang beralih pada moda transportasi gaya baru ini, secara umum memiliki berbagai alasan yang juga dirasakan oleh setiap pengguna jasa tersebut. Masyarakat yang beralih dari bemo ke jasa transportasi online, merasakan keuntungan yang tidak dirasakan saat menggunakan bemo. Keuntungan itulah yang mendasari masyarakat sebagai pengguna memilih beralih dari bemo ke transportasi online. Keuntungan yang di dapat oleh pengguna transportasi online paling utama adalah terkait kemiringan harga (Ahsani, 2017).

Mulai meredupnya eksistensi bemo berimbas pada jumlah pendapatan yang diperoleh para sopir bemo. Jumlah pendapatan sopir bemo mulai turun secara drastis di dibandingkan dengan periode-periode sebelumnya. Penurunan pendapatan antara dulu dan sekarang dirasakan hampir semua bemo yang memiliki trayek di Kota Surabaya. Berdasarkan sumber-sumber berita terkait penghasilan sopir bemo pada tahun 2017-2018, perbedaan penghasilan yang di dapat sopir bemo terjadi secara signifikan di dalamnya. Antara penghasilan sopir bemo dulu, sebelum adanya transportasi online dan sekarang setelah muncul transportasi online cukup signifikan.

Penurunan pendapatan yang dialami oleh sopir bemo akan berdampak pada pemenuhan kebutuhan dasar keluarganya. Sopir bemo harus dapat mencukupi kebutuhan keluarganya sehari-hari, hal ini menjadi permasalahan yang dialami oleh semua sopir bemo, keadaan ekonomi keluarga mereka yang cukup morat-marit karena kondisi yang ada (Firman, 2017). Keadaan itu mengharuskan sopir bemo beradaptasi dengan kondisi yang ada. Adaptasi dalam hal ini terletak pada berbagai alternatif pilihan yang terbentuk dari penyesuaian yang dilakukan sopir bemo dalam mengatasi kendalanya. Kendala itu akan menghambat pemenuhan kebutuhan dasar, sehingga sopir bemo wajib memunculkan cara-cara dalam mengatasinya. Alternatif pilihan tersebut digunakan sopir bemo untuk memperoleh pendapatan tambahan dalam menutupi kekurangan pada pendapatan utama mereka. Penurunan pendapatan yang dialami sopir bemo membuat mereka semakin berhati-hati dalam mengelolah keuangan, demi keberlangsungan pemenuhan kebutuhan dasar mereka.

1.2. Rumusan Masalah.

Dengan latarbelakang masalah yang sudah di paparkan sebelumnya, terutama adanya penurunan pendapatan yang dirasakan oleh sopir bemo setelah kemunculan transportasi berbasis online. Sopir bemo sebelum adanya transportasi online, mereka dapat memenuhi kebutuhannya seperti kebutuhan primer, sekunder atau bahkan tersier. Kondisi saat ini semakin menyulitkan mereka untuk memenuhi kebutuhan primer seperti papan, sandang dan pangan. Pemenuhan kebutuhan primer sudah membuat mereka kesulitan untuk memenuhinya, sehingga untuk kebutuhan sekunder ataupun tersier tidak menjadi perhatian lagi bagi mereka.

Dengan demikian maka rumusan masalah dari permasalahan yang ada dapat di jabarkan sebagai berikut:

Bagaimana Strategi *Survival* Sopir Bemo dalam Memenuhi Kebutuhan Dasar Di Tengah Perubahan Moda Transportasi Publik di Surabaya ?

1.3. Tujuan Penulisan.

Penulisan ini bertujuan guna mendeskripsikan Adaptasi berkaitan dengan permasalahan yang tengah dihadapi sopir bemo dalam pemenuhan kebutuhan dasar, akibat penurunan penghasilan yang di hadapi oleh mereka sebagai akibat munculnya transportasi publik berbasis online di Kota Surabaya. Tujuan penulisan adalah seperti berikut ini:

1. Mendeskripsikan kendala yang dihadapi sopir bemo di Kota Surabaya dalam pemenuhan kebutuhan dasar setelah kemunculan transportasi berbasis online.
2. Mendeskripsikan perbedaan pemenuhan kebutuhan sehari-hari sopir bemo sebelum kemunculan transportasi online.
3. Mendeskripsikan lebih lanjut terkait pemenuhan kebutuhan sopir bemo sesudah kemunculan transportasi online.
4. Mendeskripsikan berbagai macam perilaku, strategi dan proses Adaptasi yang dilakukan oleh sopir bemo sebagai bentuk mengatasi kendala dalam pemenuhan kebutuhan dasar mereka.

1.4. Manfaat Penulisan.

Berdasarkan penulisan dengan judul Strategi *Survival* Sopir Bemo Dalam Memenuhi Kebutuhan Dasar Di Tengah Perubahan Moda Transportasi Publik di Kota Surabaya (Perspektif Adaptasi), maka penulisan ini memiliki manfaat yang diharapkan dapat berguna secara Akademis dan Praktis.

1.4.1. Secara Akademis Penulisan Ini Diharapkan Bermanfaat Untuk :

Memberikan sumbangan ilmiah terkait studi tentang sopir bemo dalam perspektif Antropologi, terutama dalam kasus di bidang mata pencaharian yang berkaitan dengan Antropologi Ekonomi.

1.4.2. Secara Praktis Penulisan Ini Diharapkan Bermanfaat Untuk :

Dapat berguna bagi Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Kota Surabaya dalam membuat regulasi ataupun kebijakan pada transportasi online maupun transportasi konvensional, agar aturan yang di buat lebih adil dan tidak timpang sebelah. Sehingga tidak terjadi kesenjangan baik sosial maupun ekonomi yang mengakibatkan kecemburuan sosial dan ekonomi di kalangan para sopir bemo terhadap *driver* transportasi online.

1.5. Kerangka Teori.

Pembahasan dalam bagian kerangka teori ini memiliki beberapa konsep yang akan di jelaskan terlebih dahulu, sebelum masuk pada bagian penjelasan terkait dengan pemilihan dan penggunaan teori. Teori yang dipakai di penulisan ini yaitu Adaptasi. Adaptasi ini digunakan oleh sopir bemo dalam menghadapi dan mengatasi kendalanya, terutama dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari setelah kemunculan transportasi berbasis online. Lebih jauh terkait dengan pembahasan teori, maka pembahasan terkait konsep-konsep akan dilakukan terlebih dahulu. Konsep-konsep berikut merupakan konsep yang memiliki keterkaitan dengan judul di penulisan ini.

1.5.1. Transportasi.

Menurut (Salim, 2000) dalam (Andriansyah, 2015:1) transportasi adalah proses perpindahan baik barang maupun penumpang yang berasal dari satu tempat ke tempat yang menjadi tujuannya. Terdapat dua unsur penting dalam transportasi

yaitu pemindahan atau pergerakan, di mana hal ini berarti merubah secara fisik berupa tempat tersebut, sebelum dan sesudah dituju. Baik itu barang maupun penumpang.

Menurut (Miro, 2005) dalam (Andriansyah, 2015:1) bahwa transportasi berarti merubah posisi suatu objek dengan berbagai cara baik memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan dari tempat satu ke tempat lain dengan harapan perubahan posisi tersebut memiliki manfaat di tempat yang baru. Menurut (Nasution, 2008) dalam (Andriansyah, 2015:1) transportasi adalah pemindahan sebuah benda mati atau hidup dari tempat awal ke tempat lain yang menjadi tujuan perpindahannya.

Transportasi tidak bersifat statis melainkan terus aktif dalam mengikuti dinamika perkembangan yang terjadi. Transportasi dalam perjalanannya akan mengalami sebuah kemajuan dari waktu ke waktu mengikut perkembangan terutama dalam bidang teknologi dan pengetahuan dari manusia itu sendiri (Andriansyah, 2015:2). Sudah barang tentu transportasi akan menjadi sebuah bagian dari kebudayaan dan peradaban manusia.

1.5.2. Kendaraan Umum atau Transportasi Umum.

Kendaraan umum adalah jenis moda transportasi yang dapat dinikmati oleh banyak orang, dengan berbagai kepentingan dan dengan syarat digunakan secara bersama oleh banyak orang bukan per individu, terikat oleh peraturan trayek, memiliki titik, arah serta tujuan yang sudah terjadwal, dengan ketentuan-ketentuan tersebut pelaku perjalanan wajib mentaatinya (Andriansyah, 2015:8).

Menurut (Warpani, 1990) dalam (Andriansyah, 2015:8), transportasi umum adalah jenis kendaraan penumpang yang pelaksanaannya di lakukan dengan cara menyewa atau membayar. Menurut (Bangun, 1998) dalam (Andriansyah, 2015:8) angkutan umum adalah berbagai model transportasi yang menjadi sebuah kebutuhan manusia untuk memenuhi mobilisasi dari pergerakan baik dilakukan manusia dan barang. Bangun membedakan jenis angkutan berdasarkan fungsi yaitu angkutan umum dan angkutan penumpang, perbedaan tersebut dibedakan berdasar jenis kendaraan dan fasilitas.

Transportasi publik berdasarkan fungsinya dalam (Andriansyah, 2015:8) diantaranya:

1. Mobil penumpang atau bemo yaitu kendaraan bermotor yang dalamnya dilengkapi dengan minimal 8 tempat duduk dan bukan termasuk tempat duduk pengemudi, menggunakan bagasi ataupun tidak.
2. Bus adalah sebuah kendaraan yang di dalamnya terdapat tempat duduk lebih dari 8 dan tidak termasuk tempat duduk pengemudi, selain itu dapat menggunakan bagasi atau tidak.
3. Ojek yaitu kendaraan umum bermotor beroda dua dan hanya dapat dimuat oleh 1 penumpang.
4. Truck adalah kendaraan bermotor memiliki roda 4 atau lebih dengan angkutan bermuatan barang dengan kapasitas lebih dari satu ton.
5. Pickup adalah kendaraan bermotor dengan jumlah empat roda dan mengangkut barang berkapasitas kurang dari satu ton.

1.5.3. Bemo.

Bemo kepanjangan dari becak motor, merupakan kendaraan umum yang telah ada sejak 1962. Operasi pertama dari bemo berada di Jakarta dalam rangka pesta olahraga, kemudian menyebar hingga seluruh kota di Indonesia. Kendaraan ini memiliki fungsi yang berbeda di negara asalnya dan di Indonesia. Jepang merupakan negara asal dari bemo, kendaraan bermerk Daihatsu ini di Jepang digunakan sebagai angkutan barang. Penerapan bemo di Indonesia di alih fungsikan sebagai kendaraan angkutan manusia.

Setelah bemo di alihfungsikan sebagai angkutan manusia, bemo dapat mengangkut tujuh penumpang dengan 2 penumpang di depan yaitu sopir dengan satu penumpang dan penumpang lain di belakang. Posisi duduk penumpang pada bemo saling berhadapan di sisi kiri dan kanan. Kendaraan ini menggunakan satu busi sebagai penghasil api dan menggunakan bahan bakar bensin yang dicampur dengan oli untuk sistem pengoperasiaanya.

Bemo mengalami pelarangan operasionalisasi pada tahun 1972, selama rentang 10 tahun beroperasi di jalanan Indonesia. Bemo dilarang di Kota pertama kali muncul yaitu Jakarta dan di iringi oleh kota-kota lain di Indonesia, termasuk di Kota Surabaya (Dmca.com)

Bemo kemudian digantikan dengan Angkot. Angkot atau angkutan kota merupakan transportasi umum yang cukup banyak ditemui di Kota Surabaya karena tarif yang murah dan dapat menjangkau jalan-jalan kecil yang tidak bisa di

akses oleh bus kota. Rute yang terdapat juga cukup banyak saat itu yaitu mencapai 57 rute (Pemerintah Kota Surabaya, 2015).

Masyarakat Kota Surabaya sudah terbiasa menyebut angkot dengan sebutan Bemo atau Lyn. Sebutan lyn memiliki arti lain untuk penyebutan jalur trayek atau rute yang di lalui oleh bemo.

1.5.4. Sopir Bemo.

Penggunaan istilah sopir pada umumnya merujuk terhadap kendaraan yang di kemudikan dengan kendaraan yang memiliki roda minimal tiga serta alat kemudi menggunakan setir. Antara sopir dan setir memiliki keterkaitan yang tidak bisa di pisahkan, sehingga dari segi bunyi kata “sopir” apabila di pisah menjadi dua kata yaitu sopir dan setir memiliki persamaan bunyi (Natadipura, 2010).

Bemo merupakan kendaraan umum yang ada di setiap kota termasuk di Kota Surabaya, kendaraan yang memberikan jasa angkutan untuk masyarakat di perkotaan yang dapat mengakses rute terkecil dari kota yang tidak bisa diakses oleh bus kota.

Sopir bemo berarti pegemudi mobil berupa bemo sebagai jenis pekerjaan dalam bidang jasa untuk mengangkut manusia (Lektur.id 2020).

1.5.5. Teori Adaptasi.

Penulisan ini memiliki hubungan dengan Antropologi Ekologi, di mana manusia harus dapat bertahan hidup dalam kondisi yang menjepit mereka, namun mereka harus dapat bertahan dalam situasi tersebut. Unsur kebudayaan manusia yang terdiri dari; sistem bahasa, sistem pengetahuan, organisasi sosial, sistem teknologi dan peralatan hidup, sistem ekonomi atau mata pencaharian, kesenian dan religi (Koentjaraningrat, 2009). Maka unsur yang lebih menonjol dalam penulisan ini berkaitan dengan sistem ekonomi atau mata pencaharian. Pemenuhan kebutuhan tentunya berkaitan dengan mata pencaharian yang dilakukan oleh manusia setiap harinya. Berkaitan dengan mata pencaharian, maka berkaitan pula dengan sistem ekonomi. Maka dari itu penulisan ini juga berkaitan pula dengan Antropologi Ekonomi.

Keterkaitan antara sistem ekonomi dan kendala yang dihadapi oleh sopir bemo yaitu terkait pada pemenuhan kebutuhan dasar yang harus terus dipenuhi oleh sopir bemo, hal ini berkaitan dengan mata pencaharian. Sopir bemo harus

dapat beradaptasi guna terus menyesuaikan dengan keadaan yang ada, seperti permasalahan yang mereka hadapi saat ini. Bagi para sopir bemo permasalahan yang dihadapi saat ini yaitu penghasilan mereka semakin menurun akibat kemunculan transportasi online, sehingga terjadi persaingan dalam mendapatkan penumpang. Mendapatkan penumpang merupakan hal yang wajib bagi sopir bemo, dari para penumpang mereka akan memperoleh pendapatan. Pendapatan sopir bemo merupakan pendapatan harian, dari faktor inilah mereka diharuskan terus beroperasi setiap hari demi memenuhi kebutuhan mereka setiap harinya. Keadaan saat ini membuat sopir bemo tentu akan mendapat berbagai macam kendala dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari mereka. Hal ini menuntut sopir bemo untuk dapat beradaptasi dengan keadaan, yang berguna agar mereka mampu untuk menutupi kekurangan dari pendapatan harian mereka.

Penggunaan konsep Adaptasi menjadi konsep atau teori yang cocok untuk mengkaji permasalahan yang di hadapi oleh sopir bemo. Penggunaan teori adaptasi atau konsep ini yang umumnya banyak digunakan dalam kajian Antropologi Ekologi, namun juga dapat digunakan dalam kajian Antropologi Ekonomi. (Bennet, 1969) dalam (Ahimsa, 2003) memiliki kelebihan dalam konseptualisasi terkait kajian adaptasinya, Bennet juga menemukan titik temu antara Antropologi Ekonomi dengan Antropologi Ekologi dimana ia menyatakan:

“cannot rest with a study of, say, the relationship...., but must study how local people react to the informational and finansial....” (1969:12).

Selain argumen diatas konsep adaptasi juga memiliki cakupan yang luas, bahkan seluruh pola perilaku dari manusia dalam kehidupan juga dapat di tinjau dari konsep ini. Permasalahan ekonomi yang dihadapi oleh sopir bemo saat ini berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan dasar, sebagai akibat penurunan pendapatan yang mereka alami, dengan munculnya jenis moda transportasi lama yang menggunakan gaya baru atau sistem online.

Bennet mencetuskan sebuah konsep yang di kenal dengan *adaptive*, konsep tersebut terdiri dari 3 yaitu :

1. *Adaptive Behavior* (perilaku adaptif), sebuah tindakan atau perilaku dari individu atau kelompok dalam memunculkan cara untuk mencapai tujuan dan memecahkan sebuah masalah yang sedang di hadapinya.
2. *Adaptive Strategies* (strategi adaptif), pola-pola yang dibuat oleh individu atau kelompok, dari berbagai penyesuaian yang telah dilakukan guna mendapatkan berbagai sumber daya serta memecahkan permasalahan yang sedang mereka hadapi.
3. *Adaptive Processes* (proses adaptif), sebuah tahap-tahap yang muncul dari penyesuaian yang telah dilakukan oleh individu atau kelompok yang dilakukan secara berulang.

Konsep adaptif tersebut ditentukan berdasar pada berhasil tidaknya tujuan yang telah dicapai dari keinginan individu atau kelompok tersebut. Namun demikian konsep adaptif yang di cetuskan oleh Bennet tersebut tidak bisa dikatakan sempurna.

Terdapat permasalahan konseptual di dalamnya. Masalah tersebut yaitu terletak pada argumennya, bahwa adaptif atau tidaknya perilaku individu maupun kelompok, dilihat dari berhasil atau tidaknya individu atau kelompok tersebut mewujudkan apa yang mereka inginkan, baik harapan maupun tujuan. Bagi Ahimsa hal itu menjadi sebuah permasalahan yang menyulitkan, terutama bagi penulis. Pendapat Bennet tersebut secara tidak langsung telah menjadi ukuran dalam melihat keberhasilan suatu individu atau kelompok dalam adaptif.

Bagi (Ahimsa, 2003) ketika menggunakan ukuran yang seperti itu, mengindikasikan bahwa suatu perilaku dapat dikatakan adaptif, jika kita sudah mengetahui hasilnya. Ia melanjutkan bahwa, faktanya hasil yang diinginkan oleh pelaku tersebut, tidak dapat diketahui secara langsung begitu pelaku yang bersangkutan telah usai dalam bertindak. Masalah tersebut akan memberatkan penulis yang ingin meneliti terkait perilaku individu maupun kelompok dalam suatu masyarakat.

Berkaitan dengan *emic* dan *etic*, di mana konsep ini menjadi kekuatan utama bagi dunia penulisan Antropologi. Emic memiliki posisi penting dalam

penulisan Antropologi, karena deskripsi penulisan dari penulis didasarkan pada deskripsi yang diberikan oleh suatu individu atau kelompok yang menjadi informan. Dapat dikatakan bahwa, semua deskripsi terkait penjelasan yang diberikan oleh informan menjadi sentral dalam penulisan Antropologi. Dengan demikian, ketika konsep adaptif dari Bennet ini digunakan oleh penulis, maka penulis akan mengalami kesulitan. Kesulitan tersebut muncul karena, masyarakat yang akan diteliti tidak mengetahui hasil yang mereka inginkan, baik harapan maupun tujuan tersebut berhasil dicapai atau tidak. Padahal hasil itulah yang ingin diketahui oleh penulis langsung dari masyarakat yang bersangkutan. Sehingga (Ahimsa, 2003) menyatakan bahwa, lebih sulit untuk penulis dalam menentukan suatu masyarakat yang bersangkutan telah adaptif atau tidak atas hasil dari perilaku atau perbuatan mereka tersebut.

Dari konsep yang dicetuskan oleh Bennet tersebut, konsep tersebut dikritik oleh (Ahimsa, 2003) kemudian ia memberikan penyegaran dengan tujuan agar penulis lebih mudah dalam mengimplementasikan konsep tersebut. Konsep dari (Bennet, 1969) tersebut terasa lebih sulit untuk di implementasikan dalam penulisan. Penyegaran konsep yang diberikan oleh (Ahimsa, 2003) yaitu mengganti konsep yang awalnya *adaptif* menjadi *adaptasi*. Tujuan perubahan tersebut bagi (Ahimsa, 2003) yaitu menghindarkan penulis dalam permasalahan sebelumnya. Sebab konsep adaptasi ini tidak menuntut untuk pembuktian terkait perilaku sudah adaptif atau tidak atas hasil dari perilaku atau perbuatan mereka tersebut. Dengan demikian bahwa ukuran yang diberikan oleh Bennet menjadi berubah. Dari yang awalnya adaptif atau tidaknya perilaku, dilihat dari berhasil atau tidaknya masyarakat tersebut mewujudkan apa yang mereka inginkan, baik harapan maupun tujuan. Menjadi setiap perilaku akan dipandang sebagai upaya dalam penyesuaian diri terhadap lingkungan, agar tujuan maupun harapan dapat tercapai atau permasalahan yang sedang dihadapi dapat teratasi. Konsep juga berubah dari yang awalnya *adaptive behavior* (perilaku adaptif), *adaptive strategies* (siasat-siasat adaptif), *adaptive processes* (proses-proses adaptif) menjadi strategi adaptasi atau siasat adaptasi, perilaku adaptasi dan proses adaptasi.

Kritik (Ahimsa, 2003) terkait konsep adaptif yang dicetuskan oleh (Bennet, 1969) selanjutnya turut merubah pengertian dari konsep adaptif tersebut. Dari awalnya konsep adaptif yang memiliki pengertian pada masing-masing konsep diantaranya perilaku adaptif, strategi adaptif dan proses adaptif. Kemudian masing-masing konsep tersebut yang menjadi kritik (Ahimsa, 2003) berubah menjadi konsep adaptasi, dengan konsep di dalamnya yaitu perilaku adaptasi, strategi adaptasi dan proses adaptasi. Membuat masing-masing konsep tersebut memiliki pengertian baru. Pengertian pada masing-masing konsep atas hasil kritik (Ahimsa,2003) dari (Bennet, 1969) tersebut diantaranya:

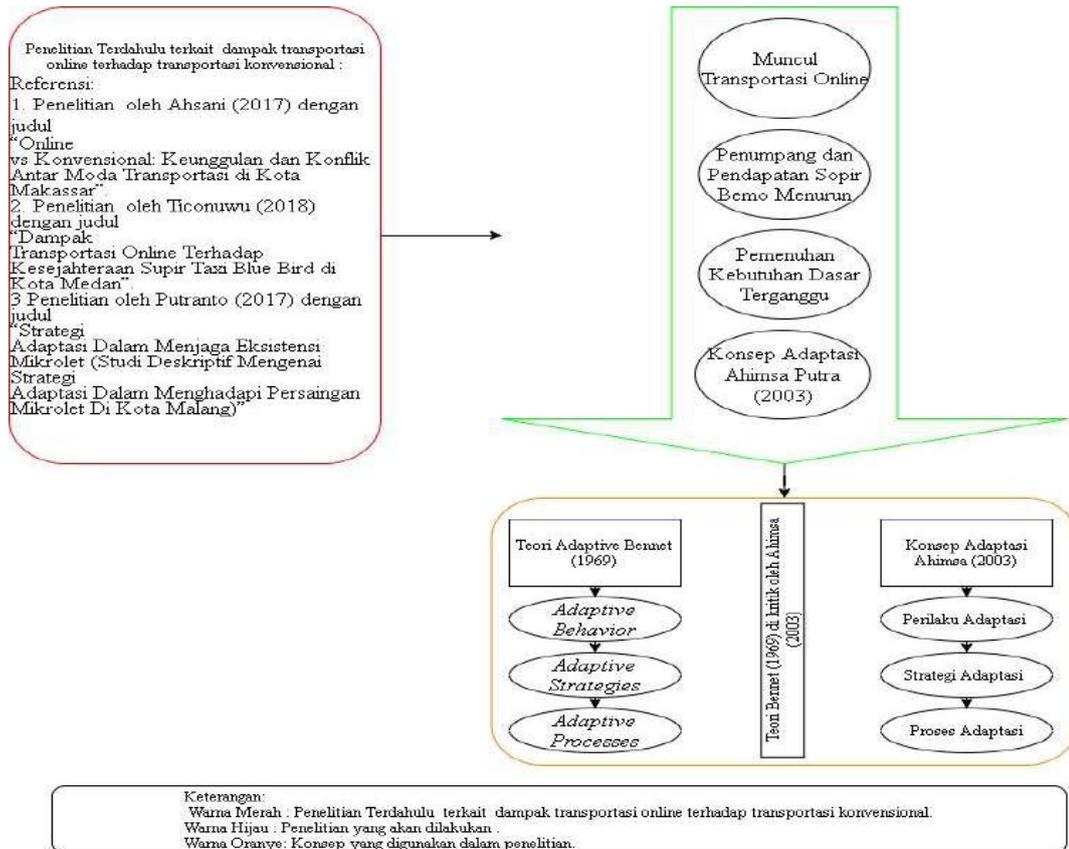
1. Perilaku adaptasi adalah tindakan yang dilakukan oleh informan merujuk pada model-model dalam berbagai cara yang digunakan untuk beradaptasi.
2. Strategi adaptasi adalah siasat yang akan dilakukan oleh informan saat akan melaksanakan berbagai perilaku-perilakunya.
3. Proses adaptasi adalah gambaran terkait masing-masing perilaku dan strategi informan yang dapat terlihat dalam sebuah proses agar kebutuhan yang mereka harapkan dapat terpenuhi dari awal hingga informan dapat mewujudkannya.

Hasil dari strategi adaptasi yang dilakukan oleh sopir bemo akan memberikan gambaran kepada penulis, terkait berhasil dan tidak sopir bemo dalam menjalankan strategi adaptasi dalam mengatasi kendala yang dihadapi. Berhasil dan tidak dari penerapan strategi adaptasi yang dilakukan oleh sopir bemo, menjadi bagian dari proses adaptasi sopir bemo dalam mengatasi kendala. Sopir bemo akan mengalami berbagai perubahan-perubahan sebagai bentuk menyesuaikan diri dengan keadaan yang mereka hadapi. Perubahan yang terjadi memiliki sifat positif dan negatif. Sifat tersebut yang akan menjelaskan bahwa perubahan yang terjadi pada kehidupan sopir bemo setelah kemunculan transportasi berbasis online, mengalami perubahan yang bersifat positif atau negatif. Perubahan yang bersifat positif menggambarkan keberhasilan sopir bemo dalam mengatasi masalah mereka. perubahan yang bersifat negatif menggambarkan kegagalan sopir bemo dalam mengatasi kendala mereka.

Penerapan teori pada penulisan dengan judul Strategi *Survival* Sopir Bemo Dalam Memenuhi Kebutuhan Dasar Ditengah Perubahan Moda Transportasi

Publik di Kota Surabaya (Perspektif Adaptasi), penulis menggunakan konsep dari Ahimsa Putra yaitu terkait Adaptasi. Ketiga konsep adaptasi sebagai hasil kritik (Ahimsa, 2003) terhadap (Bennet,1969) itu akan digunakan dalam penulisan ini. Mengatasi berbagai permasalahan ekonomi tersebut tentunya dibutuhkan pola-pola dari berbagai usaha yang telah direncanakan oleh suatu masyarakat dalam memenuhi syarat minimal yang mereka butuhkan dalam mengatasi permasalahan di kehidupan mereka (Ahimsa, 2003).

Gambar 1. 1 Alur Kerangka Pemikiran Konsep Adaptasi Ahimsa (2003)



Sumber : (Hasil Analisis konsep dari penulis, Juni 2020)

1.5.6. Studi Terdahulu Terkait Permasalahan Sopir Bemo.

Keterkaitan dengan penurunan jumlah penumpang yang di hadapi oleh sopir bemo terutama akibat kemunculan transportasi umum berbasis online, telah muncul berbagai studi terkait penulisan-penulisan sebelumnya yang di lakukan di kota-kota besar di Indonesia. Seperti Skripsi yang ditulis oleh Reynald Wynalda Putranto dengan judul "Strategi Adaptasi Dalam Menjaga Eksistensi Mikrolet (Studi Deskriptif Mengenai Strategi Adaptasi Dalam Menghadapi Persaingan

Mikrolet Di Kota Malang)”. Dengan hasil penulisan yaitu strategi guna menjaga eksistensi mikrolet di Kota Malang dapat dilakukan dengan cara; peningkatan etos kerja, penambahan waktu operasional serta menonjolkan efisiensi dan efektifitas kerja. Efek yang muncul ketika hal tersebut di terapkan yaitu persaingan akan semakin ketat dalam mendapatkan penumpang (Putranto, 2017)

Jurnal dengan judul “Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar”. Ditulis oleh Ahsani Amalia Anwar, yang menghasilkan pembahasan bahwa keberadaan transportasi online sangat banyak membantu masyarakat atau konsumen dari berbagai segi, terutama potongan harga. Namun disatu sisi keberadaan transportasi online membuat keberadaan transportasi konvensional mulai terganggu. Satu sisi transportasi online dianggap memfasilitasi baik penumpang maupun pengemudi, di lain sisi transportasi online mendapat kecaman dari pengemudi transportasi konvensional. Selain itu sumber konflik yang timbul yaitu berkaitan dengan kebijakan yang diterapkan oleh transportasi konvensional tidak banyak diterapkan oleh transportasi umum, mulai dari izin operasi (trayek), warna plat kendaraan umum yang juga akan berpengaruh pada pajak kendaraan. Permasalahan terkait tarif atau biaya yang harus dibayarkan oleh penumpang juga menjadi latarbelakang kemunculan konflik (Ahsani, 2017).

Skripsi yang ditulis oleh Valiant Marsada Ticonuwu, mahasiswa dari Universitas Sumatera Utara dengan judul “Dampak Transportasi Online Terhadap Kesejahteraan Supir Taxi Blue Bird di Kota Medan”. Dalam skripsi ini menghasilkan pembahasan sebagai berikut; bahwa terdapat dampak dari munculnya transportasi online tersebut terhadap kesejahteraan supir taksi Blue Bird, kesejahteraan tersebut dimuat dalam beberapa indikator yaitu pola pikir, sikap dan interaksi sosial yang kesemuanya itu berubah setelah kemunculan transportasi online (Ticonuwu, 2018).

Dari studi-studi yang telah dilakukan di atas, perbedaan yang mencolok antara studi-studi terdahulu tersebut, dengan kajian yang akan di bahas dalam skripsi ini yaitu pada informan yang akan diteliti yaitu skripsi ini memfokuskan pada sopir bemo.

Bemo di Surabaya memiliki banyak trayek dengan berbagai variasi jalur yang dilewatinya, selain itu juga dalam setiap trayek tersebut saat ini juga ada trayek yang masih beroperasi dan ada pula yang sudah tidak beroperasi akibat mulai ditinggalkan oleh penumpangnya. Bemo yang masih beroperasi hingga saat ini juga mengalami penurunan penumpang. Walaupun masih memiliki penumpang tapi jumlahnya sudah banyak berkurang. Keadaan itu membuat pendapatan utama sebagai sopir bemo mengalami penurunan.

Penurunan penghasilan yang dihadapi oleh sopir bemo berimbas pada pemenuhan kebutuhan dasar mereka. Sopir bemo akan melakukan adaptasi dengan keadaan yang ada, hal ini agar mereka dapat menutupi kekurangan penghasilan yang tidak maksimal untuk memenuhi kebutuhan dasar mereka. Adaptasi dapat berupa cara, usaha, tindakan dan perilaku sopir bemo dalam mengatasi masalahnya tersebut. Penyelesaian masalah yang dilakukan oleh sopir bemo tersebut yang menjadi fokus dalam skripsi ini dan yang membedakan dengan studi-studi terdahulu.

1.6. Metode Penulisan.

Penulisan terkait Strategi *Survival* Sopir Bemo Dalam Memenuhi Kebutuhan Dasar Ditengah Perubahan Moda Transportasi Publik di Kota Surabaya (Perspektif Adaptasi). Penulisan ini menggunakan metode kualitatif dengan tipe penulisan deskriptif untuk mendapatkan jawaban atas permasalahan penulisan yang telah dirumuskan sebelumnya. Definisi metode penulisan kualitatif adalah suatu cara dalam penulisan untuk memahami suatu keadaan yang dialami langsung oleh subjek yang di teliti seperti tindakan, persepsi dsb, secara holistik dalam bentuk kata, bahasa atau suatu cara khusus yang alamiah dengan memanfaatkan suatu metode ilmiah.

Pemilihan metode kualitatif dalam penulisan skripsi ini cukup *sinkron* dengan topik yang akan dibahas dengan Judul Sopir Bemo Dalam Memenuhi Kebutuhan Dasar Ditengah Persaingan Transportasi Umum Kota Surabaya, hal ini depertegas dengan beberapa pertimbangan yang semakin memperkuat, bahwa metode kualitatif menjadi cocok dengan penulisan skripsi ini. Pertimbangan itu diantaranya; pertama, penyesuaian metode ini lebih mudah apabila nanti

dihadapkan dengan kenyataan-ganda; kedua, pentingnya metode ini dipilih dalam penulisan skripsi ini yaitu metode ini dapat menyajikan hakikat hubungan antara penulis dan informan dan ketiga, metode yang lebih peka dan lebih fleksibel terhadap pola-pola nilai yang dihadapi (Moleong, 1998). Pemilihan metode kualitatif dalam skripsi ini juga di latarbelakangi oleh karakteristik metode kualitatif itu sendiri di mana desainya yang bersifat sementara. Hal tersebut karena secara berlangsung disesuaikan dengan kenyataan di lapangan. Faktor yang menunjang diantaranya; pertama, kurang sadarnya akan kenyataan ganda di lapangan; kedua tidak dapat diprediksi sebelumnya hal apa yang akan berubah; ketiga, adanya sistem nilai yang kontradiksi.

Deskriptif dalam penulisan ini berguna untuk mengumpulkan data berupa kata-kata, gambar bukan angka. Laporan hasil penulisan nanti akan berisi kutipan-kutipan dari informan maupun berbagai literatur lain untuk penyajian laporan tersebut. Data tersebut dapat berupa naskah wawancara, catatan-lapangan, foto, videotape, dokumen pribadi, catatan atau memo dan dokumen resmi lainnya (Moleong, 1998).

1.6.1. Lokasi Penulisan.

Dalam buku berjudul Metode Penulisan Kualitatif yang ditulis (Moleong, 1998) dijelaskan bahwa terdapat batas-batas yang akan ditentukan oleh fokus. Penulisan kualitatif menghendaki untuk ditetapkan batas dalam sebuah penulisan atas dasar fokus yang akan muncul sebagai masalah dalam penulisan. Hal itu di dasari oleh beberapa hal. Pertama, batas terkait penentuan kenyataan ganda yang berfungsi untuk mempertajam fokus. Kedua, untuk menetapkan fokus dapat dilakukan dengan cara menghubungkan interaksi antara penulis dan fokus. Bagaimanapun pemilihan fokus sebagai masalah penulisan memiliki peranan penting untuk menemukan batas penulisan. Dari penjelasan tersebut berguna pula untuk penulis menemukan lokasi penulisan.

Pemilihan lokasi penulisan dilakukan berdasarkan fokus dari permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini. Skripsi ini mengangkat permasalahan yaitu bagaimana adaptasi sopir bemo dalam memenuhi kebutuhan dasar ditengah perubahan moda transportasi publik di Kota Surabaya (Perspektif Adaptasi). Lokasi penulisan juga berguna untuk penulis menemukan informan

yang dibutuhkan untuk mendapat jawaban atas permasalahan yang diangkat. Penulis memilih terminal sebagai lokasi penulisan, atas dasar beberapa pertimbangan diantaranya; pertama, Fokus yang diangkat penulis adalah sopir bemo. Asumsi dalam hal ini yaitu di mana lagi penulis akan menemukan sopir bemo jika tidak di tempat mereka berkumpul yaitu di terminal-terminal. Kedua, Terminal juga menjadi tempat utama yang di jadikan sopir bemo sebagai tempat kedua setelah rumah mereka. Berdasarkan hasil wawancara penulis, beberapa informan menyatakan bahwa mereka tidak banyak melakukan komunikasi dengan tetangga mereka, karena mereka lebih banyak menghabiskan waktu di terminal dari pada di rumah. Pertimbangan itu yang menjadi faktor utama penulis memutuskan terminal sebagai lokasi penulisan.

Lokasi penulisan dalam skripsi ini yaitu di Kota Surabaya, sehingga terminal-terminal yang dipilih juga berada di Kota Surabaya. Tujuan mendatangi terminal-terminal di Kota Surabaya yaitu tidak hanya mendapat informasi lengkap terkait bemo, namun juga penulis akan mendapat gambaran yang holistik, karena tidak hanya satu terminal tetapi 7 terminal di setiap terminal mewakili beberapa trayek. Trayek bemo juga harus berdasarkan pada rute di dalam Kota Surabaya, apabila rute bemo sampai berada di luar Kota Surabaya, maka tidak termasuk dalam kategori pemilihan lokasi penulisan dan pemilihan informan. Dengan cara seperti itu diharapkan penulis mendapat informasi yang holistik terkait permasalahan sopir bemo. Selain informasi holistik dengan menemui banyak sopir bemo dari berbagai trayek, penulis akan mendapat gambaran terkait adaptasi yang dilakukan oleh sopir bemo.

Kota Surabaya memiliki banyak terminal yang menjadi tempat operasi dari bemo-bemo yang ada. Untuk mendapatkan gambaran yang holistik dari para sopir bemo terkait permasalahan yang diangkat penulis, tidak mungkin penulis mendatangi semua terminal yang ada di Kota Surabaya. Sehingga hal tersebut merupakan kelemahan sekaligus kendala yang di rasakan oleh penulis.

Keputusan yang diambil oleh penulis untuk menentukan terminal mana saja yang akan di jadikan lokasi penulisan, dengan memberikan beberapa pertimbangan. Pertimbangan itu diantaranya; Terminal di Surabaya terdiri dari 3 tipe yaitu tipe A, B dan C. Pertama, terminal tipe C merupakan terminal yang

dikhususkan untuk bemo, sehingga terminal tipe ini merupakan terminal yang cocok untuk dijadikan lokasi penulisan, karena hanya terfokus pada bemo. Kedua, Terminal tipe C di Kota Surabaya tersebar di beberapa titik lokasi, oleh karena itu penulis akan memilih lokasi yang akan mewakili wilayah-wilayah di Kota Surabaya yaitu terminal tipe C di timur, utara, selatan dan barat. Terminal yang di pilih oleh penulis yang di rasa sudah mewakili 4 wilayah tersebut di antaranya; di timur diwakili oleh Terminal Keputih dan Bratang. Utara diwakili oleh Terminal Kenjeran dan Kalimas Barat atau Petekan. Wilayah Selatan diwakili oleh Terminal Joyoboyo. Wilayah Barat diwakili oleh Terminal Manukan dan Dukuh Kupang.

Pertimbangan yang diambil oleh penulis tersebut, juga berkaitan agar informasi dari jawaban yang diberikan oleh informan dari permasalahan yang diangkat oleh penulis lebih holistik. Sehingga tidak terpusat pada satu titik lokasi penulisan. Selain itu agar mendapat jawaban yang variatif dari informan, hal ini karena tidak terpusat di satu wilayah saja. Apabila terpusat pada satu wilayah, di takutkan jika kurang *variatif* terhadap informasi atas jawaban yang diberikan informan.

I.6.2. Teknik Pengumpulan Data.

Penulisan ini dilakukan dengan langsung mendatangi tempat yang menjadi lokasi penulisan dilakukan. Lokasi penulisan itu diantaranya di terminal bemo yang telah dipilih sebelumnya. Terminal bemo yang dipilih oleh penulis yaitu yang memiliki kategori terminal.dengan tipe C. Kota Surabaya memiliki terminal dengan 3 tipe yang ada yaitu tipe A, B dan C. Pemilihan terminal dengan kategori C dengan tujuan agar lebih fokus, karena terminal tipe C merupakan terminal yang dikhususkan untuk bemo.

Pemilihan terminal sebagai lokasi penulisan yang telah di paparkan sebelumnya, tentunya akan mempermudah dalam mengumpulkan berbagai data yang dibutuhkan penulis. Penulis juga akan lebih leluasa mengeksplorasi lokasi penulisan. Seperti mendeskripsikan lokasi penulisan yang akan di jelaskan lebih detail pada Bab II.

Ditengah terjadinya pandemi Covid-19 tentu membuat penulis semakin kesulitan dalam melakukan kegiatan penulisan lapangan. Kesulitan yang dialami

oleh penulis berasal dari ketakutan dari dalam diri penulis Ketakutan yang ada dalam diri penulis yaitu takut jika mengalami penolakan terhadap kegiatan yang akan penulis lakukan. Saat melakukan kegiatan pengumpulan data ketakutan dalam diri penulis dapat dirasakan di saat penulis berkeliling di lokasi terminal. Penulis seolah merasa di awasi oleh orang-orang di sekitar terminal. Cara yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan mempersingkat waktu melakukan pengamatan lokasi di awal, kemudian penulis langsung mengarah pada calon informan yang sudah di target sebelumnya oleh penulis. Cara itu berguna untuk meredam ketakutan penulis yang seolah-olah merasa diawasi oleh lingkungan sekitar dengan rasa curiga terhadap kegiatan yang dilakukan penulis. Setelah melakukan proses wawancara dan penulis meminta izin kepada informan untuk melanjutkan pengamatan, penulis merasa aman dan tenang saat melakukan pengamatan di sesi kedua ini. Penulis merasa aman karena sudah meminta izin kepada informan, sehingga lingkungan di sekitar juga sudah memahami apa yang dilakukan oleh penulis.

Ketakutan selanjutnya yang dialami oleh penulis adalah anggapan penulis bahwa adanya covid-19 ini membuat sopir bemo semakin sulit untuk di ajak berbicara. Pandemi covid-19 membuat semakin sulit kehidupan sopir bemo, sehingga akan berdampak pada emosi sopir bemo yang juga semakin meningkat. Pemikiran penulis terhadap hal itu, membuat penulis takut. Cara yang dilakukan oleh penulis mengatasi masalah itu adalah berusaha memberanikan diri untuk mendekati calon informan. Selama proses pengumpulan data semua informan sangat terbuka dengan keadaan mereka, sehingga membuat penulis merasa aman dalam pengumpulan data. Pada masa pandemi Covid-19 penulis cukup merasa terbantu oleh kegiatan di terminal yang tidak padat, sehingga penerapan protokol kesehatan yang seharusnya ketat, di terminal-terminal bemo tidak cukup ketat dalam penerapannya.

Dalam penulisan ini terdapat 4 macam teknik pengumpulan data yang akan digunakan penulis untuk menjawab Sopir Bemo Dalam Memenuhi Kebutuhan Dasar Ditengah Persaingan Transportasi Umum Kota Surabaya ini yaitu observasi, wawancara mendalam, studi pustaka dan dokumentasi.

1.6.2.1. Observasi.

Observasi atau pengamatan merupakan kegiatan pemusatan fokus perhatian terhadap suatu fenomena dengan menggunakan seluruh kemampuan indera pada manusia (Nazir, 1988). Pengamatan terbagi atas 2 macam; pertama pengamatan terbuka, di mana subjek mengetahui bahwa mereka sedang diamati dan subjek memberikan ketersediaan bagi pengamat untuk mengamati mereka. Kedua pengamatan tertutup, sederhananya pengamatan dilakukan dengan cara subjek tidak mengetahui bahwa mereka sedang diamati oleh pengamat (Moleong, 1998). Selain itu pengamatan juga terbagi atas pengamatan dengan latar alamiah dan latar buatan. Istilah lain dari hal itu juga dikenal dengan pengamatan terstruktur dan tidak terstruktur. Untuk penulisan kualitatif pada umumnya menggunakan pengamatan latar alamiah (Moleong, 1998).

Observasi yang dilakukan oleh penulis saat dilapangan yaitu dengan menggunakan pengamatan terbuka. Pengamatan ini seperti yang sudah di jelaskan sebelumnya, memberikan pemahaman kepada informan bahwa mereka sedang diamati. Sebelum itu pasti penulis sudah meminta izin terlebih dahulu kepada informan. Penulis pertama memberitahukan maksud dan tujuannya untuk apa melakukan kegiatan dan aktivitas tersebut. Setelah mendapat izin penulis kemudian melakukan sesi wawancara dengan informan. Selama melakukan wawancara penulis juga selalu memperhatikan informan terkait ekspresi mereka saat memberikan jawaban-jawaban. Hal itu juga termasuk dalam bagian proses observasi. Setelah melakukan wawancara, kemudian penulis berkeliling di area sekitar terminal untuk melakukan kegiatan pengamatan lokasi penulisan. Pengamatan lokasi penulisan juga dilakukan penulis sebelum melakukan proses wawancara. Pengamatan lokasi penulisan dilakukan penulis untuk melihat beberapa unsur budaya yang ada di lokasi penulisan. Serta keadaan budaya yang memiliki pengaruh dalam aktivitas di terminal. Dengan meminta izin kepada informan, hal ini akan menghindarkan dari sikap kecurigaan informan terhadap penulis.

Penulis melakukan cara-cara tersebut selama proses pengumpulan data di lapangan. Jika tidak melakukan cara tersebut penulis memiliki ketakutan akan

dihadapkan dengan berbagai macam permasalahan saat di lapangan bahkan sesudah di lapangan. Penulis sadar bahwa informan yang penulis butuhkan mengalami berbagai tekanan di kehidupan mereka, terutama pada aspek mata pencaharian mereka. Pemahaman penulis akan hal tersebut membuat penulis lebih berhati-hati saat melakukan aktivitas pengumpulan data.

Buford Junker dalam (Moleong, 1998: 127-128) memberikan sebuah gambaran terkait peranan penulis yang menjadi pengamat, diantaranya: Berperan secara lengkap, pemeranserta sebagai pengamat, pengamat sebagai pemeranserta dan Pengamat Penuh. Namun penulis hanya merasakan 2 gambaran yang di jelaskan oleh Buford Junker yaitu sebagai berikut:

1. Berperan Secara Lengkap.

Dalam kegiatannya dilapangan penulis yang sekaligus menjadi pengamat telah menjadi anggota secara penuh dari subjek yang diamati. Keanggotaan tersebut membuat penulis atau pengamat leluasa untuk mendapatkan informasi yang ingin ia dapatkan termasuk yang menjadi rahasia subjek tersebut.

Gambaran yang diberikan oleh Buford Junker, memang di alami oleh penulis. Penulis memang merasakan berperan secara penuh. Sebagai contoh penulis mendapatkan berbagai data yang penulis butuhkan. Bahkan penulis juga mendapat informasi yang tidak terpikirkan sebelumnya, namun informan memberikan penjelasan yang cukup detail sehingga penulis menyadari akan informasi tersebut yang cukup penting. Informan juga tidak segan-segan memberikan informasi kepada penulis terkait permasalahan yang mereka hadapi terutama dalam mata pencaharian mereka.

2. Pemeranserta Sebagai Pengamat.

Peran pengamat dalam hal ini berbeda dari yang sebelumnya, apabila sebelumnya pengamat telah menjadi anggota secara penuh dengan kelebihan bahwa pengamat akan mudah mendapatkan informasi, sekalipun rahasia. Dalam hal ini subjek memiliki akses untuk membatasi informasi yang akan mereka berikan.

Pada momen tertentu penulis juga dihadapkan dengan gambaran pengamatan dari Buford Junker ini. Pada saat itu penulis ingin mengetahui informasi terkait tanggap informan sebagai sopir bemo dalam melihat rekannya yang beralih menjadi driver ojol. Secara tiba-tiba rekan informan mengarahkan informan untuk tidak memberikan jawaban kepada penulis, namun informan menghiraukan rekannya dan lebih memilih untuk memberikan jawaban kepada penulis. Informan tersebut memberikan jawaban dengan emosi yang ada.

Secara tidak langsung gambaran ini menjelaskan bahwa informan juga melihat segala pertanyaan-pertanyaan yang diajukan oleh penulis dengan cara memilah informasi mana yang akan diberikan atau tidak diberikan.

Penulisan kualitatif tentunya memiliki fokus dalam pelaksanaannya. Fokus ini berguna layaknya sebuah kompas, di mana menjadi petunjuk arah dalam proses penulisan kualitatif. Terutama dalam tahap observasi atau pengamatan. Semua hal yang terjadi di lapangan akan di rekam oleh pengamat baik menggunakan indera alaminya maupun dengan alat bantu lain. Akan tetapi pengamat akan diuji kepekaanya untuk sebatas mengamati peristiwa yang menjadi fokus mereka. Fokus menjadi hal utama agar informasi yang di dapat tidak melebar dan menjadi kabur (Moleong, 1998).

Fokus pengamatan utama penulis saat di lapangan yaitu pada keadaan lokasi dan ekspresi yang di keluarkan oleh sopir bemo. Keadaan lokasi akan memberikan gambaran bagi penulis terkait keadaan sebelum dan sesudah kemunculan transportasi online. Informasi tersebut dapat di gambarkan melalui pengamatan langsung saat itu, terkait keadaan lokasi penulisan dari hasil pengamatan melui indera penglihatan dan pendengaran. Untuk gambaran keadaan sebelumnya dapat diketahui dari hasil wawancara penulis dengan informan. Sedangkan fokus terkait ekspresi informan, hal ini berkaitan dengan teori yang akan penulis gunakan dalam menganalisis data nantinya. Terkait dengan perilaku adaptasi dari informan dalam mengatasi permasalahan, hal itu tentu tidak mungkin untuk ditanyakan pada penulis terkait perilaku mereka. Sehingga untuk mengetahui perilaku informan tersebut dapat diketahui dari informasi yang di berikan informan dan salah satunya tergambar dari ekspresi wajah dan gerak-gerik

yang terlihat dari perilaku informan saat memberikan jawaban-jawaban dari pertanyaan penulis.

Observasi juga memungkinkan penulis atau pengamat memiliki hubungan dengan subjek, hal ini karena antara pengamat dan subjek sudah terbiasa berinteraksi dalam prosesnya. Penulis juga akan memiliki pengalaman yang mendalam dari proses interaksi yang telah dilakukan (Nazir, 1988).

Manfaat teknik observasi berdasarkan dasar-dasar metodologi dalam (Nazir, 1988) diantaranya: pertama, dikategorikan sebagai alat yang murah dan mudah untuk diterapkan, karena hanya menggunakan indera pengelihatan dan pendengaran saja dalam proses pengumpulan data saat berada di lapangan. Kedua, sebagai salah satu alat yang dapat digunakan ketika informan atau responden memiliki kesibukan yang tidak dapat diganggu. Informan atau responden umumnya tidak keberatan jika mereka hanya sebatas diamati. Ketiga, Penulis akan mendapat informasi secara *implisit* seperti halnya kondisi psikis dari informan jika menggunakan observasi langsung. Informasi yang berkaitan dengan keadaan psikis informan umumnya tidak mudah di dapat apabila menggunakan teknik wawancara ataupun kuesioner.

Observasi tidak sepenuhnya memiliki kelebihan dalam proses pelaksanaannya, namun juga memiliki titik kelemahan yang juga cukup merepotkan. Namun tidak menjadi repot apabila penulis mampu memahami kelemahan ini dan menentukan strategi atas kelemahan dari teknik ini saat terjun langsung dilapangan.

Kelemahan dari teknik observasi diantaranya: pertama, terbatasnya peranan dan kedudukan dari pengamat itu sendiri, misalnya jenis kelamin, posisi dalam suatu kelompok bersangkutan, hubungan dengan anggota atau subjek. Kedua, pengamat yang menggunakan peranan berperanserta umumnya tidak mau untuk memisahkan diri dengan dengan subjek walaupun sesaat, pengamat tidak mau membuat catatan lapangan. Hal itu menjadi fatal karena pengamat lupa akan keterbatasan daya pikirnya dalam menyimpan setiap informasi yang didapat. Ketiga, teknik observasi memungkinkan penulis atau pengamat tidak sistematis dalam melakukan pengamatan, alhasil informasi yang di dapat tidak sesuai fokus

dan cenderung kabur. Masalah tersebut akan menyulitkan penulis atau pengamat dalam menganalisisnya (Moleong, 1998).

1.6.2.2. Wawancara Mendalam.

Penulisan ini menggunakan wawancara sebagai salah satu teknik untuk mengumpulkan data di lapangan. Wawancara adalah kegiatan bercakap dengan maksud tertentu dan diiringi alur pembicaraan. Kegiatan wawancara dilakukan oleh 2 pihak, pihak pertama sebagai pewawancara ia akan mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai yang akan memberikan jawaban dari pertanyaan yang telah diajukan (Moleong, 1998). Wawancara mendalam digunakan untuk mendapat data secara menyeluruh baik secara eksplisit ataupun implisit dari setiap informasi yang diberikan oleh informan. Wawancara mendalam akan dilakukan oleh penulis disaat informan dalam keadaan renggang, hal itu juga ditentukan atas situasi dan kondisi saat dilapangan. Penggunaan teknik pengumpulan data dengan wawancara mendalam akan memudahkan penulis dalam memperoleh data yang akurat dan holistik pada suatu penulisan (Nazir,1988).

Selama proses wawancara penulis dengan informan, penulis memahami bahwa informan memiliki kesibukan yang tidak dapat di ganggu. Kesibukan tersebut yaitu saat informan masih melakukan kegiatan operasionalisasi. Penulis kemudian mensiasati dengan datang ke lokasi terminal pada siang hari menjelang sore. Pagi hari menjelang siang para informan mayoritas masih berkeliling mencari penumpang. Siang hari menjelang sore ini para sopir bemo mayoritas sedang *cangkruk* atau sedang memiliki waktu senggang, sehingga mereka memiliki waktu lebih untuk melakukan wawancara secara mendalam dengan penulis. Waktu inilah yang di dimanfaatkan penulis untuk melakukan wawancara mendalam.

(Patton, 1980) dalam (Moleong, 1998: 140-141) memberikan 6 jenis terkait jenis pertanyaan dalam proses wawancara, diantaranya; Pertama, pertanyaan yang berkaitan dengan pengalaman atau perilaku Merupakan jenis pertanyaan untuk mengetahui perbuatan seseorang atau dalam hal ini yaitu informan, berkaitan dengan apa yang akan dilakukan dan telah dilakukan oleh mereka. Pertanyaan itu menyasar informasi yang berkaitan dengan deskripsi

terkait pengalaman, perilaku, tindakan maupun kegiatan yang sekiranya dapat di lihat atau diamati oleh penulis pada saat dilokasi. Pertanyaan terkait pengalaman atau perilaku yang di tanyakan saat proses wawancara oleh penulis dalam hal ini, berkaitan dengan bagaimana keadaan bemo saat ini. pertanyaan tersebut di ajukan oleh penulis untuk mengetahui bagaimana perbuatan, perilaku dan tindakan apa yang akan dilakukan oleh sopir bemo dalam mengatasi permasalahan mereka. permasalahan sopir bemo setelah kemunculan transportasi online berkaitan dengan menurunnya jumlah penumpang.

Kedua, pertanyaan yang berkaitan dengan pendapat atau nilai merupakan jenis pertanyaan yang menysasar pemahaman informan berkaitan dengan proses kongnitif maupun interpretatif. Dari pertanyaan ini diharapkan penulis mendapat deskripsi terkait alam pikiran informan atau berkaitan dengan hal-hal yang dianggapnya khusus atau tertentu. Pertanyaan terkait pendapat atau nilai yang diajukan oleh penulis kepada sopir bemo yaitu apa alasan yang membuat mereka bertahan menjadi sopir bemo. Pertanyaan ini diajukan oleh penulis untuk mengetahui nilai-nilai apa yang dapat terlihat dari mata pencaharian mereka selama menjadi sopir bemo, sampai mereka tetap mempertahankan mata pencaharian ini, walaupun mereka merasa tersaingi dengan kemunculan transportasi online yang terus memperkecil peluang mereka dalam mendapatkan penumpang.

Ketiga, pertanyaan yang berkaitan dengan perasaan merupakan pertanyaan yang diajukan untuk dapat memahami respons emosional informan berkaitan dengan pengalaman dan pemikiran yang telah mereka alami sebelumnya. Dalam hal ini perasaan merupakan respon alamiah atau emosional dari informan yang terbentuk atas lingkungan sekitar. Penulis selama proses wawancara dengan sopir bemo, merasakan berbagai respon emosional dari mereka. penulis merasakan bahwa pertanyaan berkaitan dengan perasaan yang diajukan penulis kepada sopir bemo, hampir semua pertanyaan penulis yang di ajukan kepada sopir bemo, membuat sopir bemo emosional. Respon emosional ini terlihat dari gestur tubuh dan nada bicara informan yang cukup bervariasi. Variasi respon yang muncul mengikuti pertanyaan yang diajukan oleh penulis. Respon marah, jengkel, putus asa terlihat saat penulis mengajukan pertanyaan terkait kemunculan transportasi online.

Respon sedih terlihat saat penulis mengajukan pertanyaan berkaitan dengan cara sopir bemo dalam mencukupi kebutuhan sehari-hari.

Keempat, pertanyaan tentang pengetahuan Merupakan pertanyaan yang ditujukan oleh penulis untuk mendapatkan deskripsi terkait pengetahuan faktual yang dimiliki informan dan pemahaman informan terkait berbagai hal terutama permasalahan yang sedang mereka hadapi. Pertanyaan terkait pengetahuan informan tentang berbagai hal terutama permasalahan yang dihadapi mereka yaitu dapat terlihat saat penulis mengajukan pertanyaan. Pertanyaan tersebut yaitu bagaimana cara mereka dalam mencukupi kebutuhan keluarga mereka disaat pendapatan mereka menurun atau bahkan tidak ada. Pertanyaan lain yaitu bagaimana mereka mengetahui bahwa terdapat pihak transportasi online yang melakukan pelanggaran terkait dengan perjanjian mereka sebelumnya dalam mendapatkan dan mengangkut penumpang.

Kelima, pertanyaan yang berkaitan dengan indera merupakan pertanyaan yang diajukan oleh penulis kepada informan untuk mendapat informasi berkaitan dengan apa yang telah mereka lihat, dengarkan, rasakan, raba ataupun dicium. Artinya melibatkan semua indera informan untuk mendapat deskripsi lengkap atas pertanyaan yang telah diajukan. Pertanyaan terkait indera informan dalam hal ini, untuk mendapat informasi yang informan ketahui dengan indera mereka. penulis dalam mengetahui jawaban atas pertanyaan ini yaitu kurang lebih sama dengan pertanyaan yang diajukan untuk mengetahui pengetahuan informan. Pertanyaan untuk mendapat jawaban ini diajukan penulis dengan pertanyaan terkait bagaimana mereka bisa mengetahui pelanggaran aturan yang sudah sopir bemo sepakati dengan para driver transportasi online.

Keenam, pertanyaan yang berkaitan dengan latar belakang atau demografi merupakan pertanyaan yang diajukan guna mendapat deskripsi lengkap atas keterangan pribadi informan. Selain itu pertanyaan yang diajukan akan memberikan deskripsi atas hubungan informan dengan orang lain. Pertanyaan seperti ini diajukan penulis untuk mendapat jawaban atas data diri informan. Mengetahui data diri informan penting bagi penulis lakukan untuk mendapat informasi terkait latar belakang informan yaitu asal mereka dilahirkan dan tempat mereka sekarang tinggal. Informasi tersebut dapat berguna untuk mengetahui

karakteristik perilaku dan nilai-nilai yang tertanam dalam diri mereka. Nilai itu akan membimbing mereka dalam mengatasi setiap permasalahan yang mereka hadapi.

Pertanyaan dalam proses wawancara memiliki dua sifat yaitu pertanyaan kurang mendalam atau *peripheral* dan pertanyaan mendalam atau *probing*. Sesuai dengan istilahnya pertanyaan mendalam dimaksudkan untuk mendapat informasi lebih mendalam dengan cara menggali lebih dalam lagi terkait fokus yang menjadi persoalan. Fokus yang menjadi topik pembicaraan dengan informan akan digali sedalam mungkin untuk mendapat jawaban yang lebih holistik (Lexy J. Moleong, 1998).

Menurut (Guba dan Lincoln, 1981) dalam (Moleong, 1998: 142-143) kegunaan pendalaman pertanyaan digunakan untuk; Pertama, *klarifikasi* ketika penulis kurang yakin dengan informasi yang telah di paparkan oleh informan, maka penulis mencoba menanyakan lagi pertanyaan yang diajukan sebelumnya. Tujuannya untuk mempertegas informasi yang telah di paparkan informan dan untuk menghilangkan keraguan penulis terkait informasi yang di dapatnya.

Kedua, *kesadaran kritis* apabila informan di berikan pertanyaan terkait keputusan yang akan mereka ambil seperti ketika mereka diajukan pertanyaan terkait tanggapannya akan sesuatu, memberi penilaian, dan disuruh memberikan contoh tentang hal yang bersangkutan. Konteks kalimat tanya dalam hal ini yaitu mengapa dan dalam hal apa.

Ketiga, *penjelasan* jika penulis membutuhkan suatu informasi yang sebelumnya diajukan masih kurang menyeluruh dan berkaitan dengan berbagai hal maupun dimensi atas pertanyaan tersebut.

Keempat, *refokus* saat informan di minta untuk mempertentangkan, mengkomparasi maupun mengaitkan jawaban yang di utarakannya dengan topik-topik ataupun berbagai ide. Dengan kata lain, berkaitan juga dengan hubungan sebab-akibat atas jawaban yang di berikan dengan topik sejenis ataupun berbeda.

Kelima, *informasi* bentuk pertanyaan lebih itens yang berhubungan dengan perasaan informan. Biasanya dalam bentuk pertanyaan pribadi dan pertanyaan seperti alasan mengapa.

1.6.2.3. Studi Pustaka dan Dokumentasi.

Studi pustaka atau studi dokumentasi merupakan pencarian data tertulis yang telah melewati penulisan sebelumnya yang berkaitan dengan masalah yang akan diangkat dalam skripsi ini. Dokumen dalam penulisan ini bermanfaat untuk menguji, tafsir atau untuk meramalkan (Moleong, 1998).

Mencari dan kemudian mempelajarinya terkait data lapangan sebelum-sebelumnya, yang memiliki keterkaitan dengan sopir bemo saat ini setelah munculnya transportasi berbasis online sebagai transportasi jenis baru di Kota Surabaya (Nazir, 1988). Dokumen atau penulisan terdahulu yang digunakan untuk skripsi ini berupa catatan yang terpublikasikan, buku teks, surat kabar, majalah, catatan harian penulis, naskah, artikel, dan sejenisnya (Hasibuan, 2010). Pada skripsi ini studi pustaka digunakan juga untuk memperkuat permasalahan pada bagian latarbelakang masalah, sehingga studi pustaka banyak terdapat pada bab 1 saja.

Dokumentasi berguna untuk *visualisasi* pada pembaca sebagai gambaran terkait kondisi lapangan saat penulis melakukan kegiatan pengumpulan data di lokasi penulisan. Hal ini bertujuan untuk memperjelas deskripsi terkait penjelasan pada bab 2 serta sebagai bukti kehadiran informan di lokasi penulisan.

1.6.3. Teknik Penentuan Informan.

Dalam penulisan ini keberadaan informan merupakan suatu yang memiliki posisi krusial. Informan menjadi kunci penting dalam memberikan informasi yang penulis butuhkan guna menjawab permasalahan yang telah di rumuskan dalam penulisan ini. Terdapat beberapa kriteria dalam penentuan informan menurut (Spradley, 1997) diantaranya; Pertama, *enkulturasi penuh* merupakan proses yang sifatnya alami dari individu dalam pertumbuhan dan perkembangannya di suatu lingkungan terkait pelajaran yang diambilnya dari budaya dilingkungan tersebut. Pemilihan informan yang tepat mempertimbangkan pula tingkat enkulturasi informan tersebut, informan dikatakan baik apabila dia mengetahui budayanya dengan baik. Penulisan ini memiliki fokus yaitu sopir bemo. Bagi penulis sopir bemo telah masuk dalam kriteria enkulturasi penuh. Enkulturasi

penuh dari sopir bemo dapat terlihat dari latar belakang pengaruh budaya mereka, pengaruh tersebut mengakar kuat dalam segala aktivitas sopir bemo walaupun mereka berada diluar tempat tinggal mereka seperti di terminal-terminal. Sopir bemo di daerah Utara misalnya, latarbelakang mereka merupakan budaya Madura. Budaya Madura sangat kental terasa dalam aktivitas masyarakatnya, termasuk dalam aktivitas sopir bemo di terminal-terminal di wilayah Utara Surabaya. Penggunaan Bahasa Madura dalam aktivitas sopir bemo menjadi contoh enkulturasi penuh yang di alami oleh sopir bemo. Nilai-nilai agama yang juga mengakar kuat di kehidupan masyarakat Madura juga terlihat dari pola pikir sopir bemo.

Kedua, *keterlibatan langsung* informan yang baik memiliki keterlibatan dalam suasana budayanya, mereka juga memiliki berbagai akses dan berperan aktif di dalamnya. Mereka akan menggunakan pengetahuan yang didapat dari keterlibatan tersebut dalam menentukan setiap tindakan yang diambil. Dengan demikian, mereka akan dapat memberikan penjelasan terkait pertanyaan pewawancara saat ingin mengetahui latar budaya mereka. Penulis memilih sopir bemo sebagai informan, karena sopir bemo merupakan subjek yang berperan penting dalam memberikan jawaban dan informasi terkait adaptasi. Sopir bemo memiliki keterlibatan langsung, karena mereka yang mengalami masalah yang menjadi permasalahan dalam skripsi ini.

Ketiga, *suasana budaya yang tidak dikenal* dalam hal ini penulis tidak mengetahui suasana budaya dari sopir bemo, terutama latar belakang budaya dari sopir bemo tersebut. Latar budaya tersebut akan membimbing informan dalam memberikan penjelasan terkait keadaan mereka. Pada saat di lapangan tidak hanya penulis yang akan mengumpulkan informasi tetapi informan juga melakukan hal itu, hal ini karena menjadi percuma jika informan menganggap bahwa penulis sudah mengetahui apa yang menjadi permasalahan mereka. Menjadi sia-sia dan informan akan menganggap bahwa mereka hanya di uji oleh penulis, sehingga informasi yang diberikan informan tidak seadanya. Penulis menempatkan posisi dirinya untuk tidak mengetahui segala informasi yang dimiliki sebelumnya, dengan tujuan agar informan dapat memberikan informasi dengan detail. Penulis memposisikan diri seperti itu agar informan tidak merasa diuji karena memang

penulis benar-benar tidak tahu. Cara penulis untuk menghindari agar informan tidak merasa diuji yaitu dengan cara memberi sedikit pertanyaan dan diakhiri dengan kata-kata “ceritakan”. Bagi penulis cara itu akan memberikan gambaran pada informan bahwa penulis memang benar-benar ingin mengetahui keadaan mereka, sehingga mereka juga tidak ragu memberikan jawaban yang sedalam-dalamnya. Memberi akhiran “ceritakan” dalam beberapa pertanyaan pada informan, agar penulis dapat menggali lebih dalam informasi yang di berikan informan sampai ke akar permasalahannya.

Keempat, *cukup waktu* pertimbangan pemilihan informan yang cukup penting yaitu berkaitan apakah calon informan tersebut memiliki waktu yang cukup dalam ketersediaanya untuk melakukan proses wawancara nantinya. Sopir bemo memiliki waktu yang cukup singkat untuk diajak wawancara di jam-jam tertentu. Walaupun sopir bemo tidak memiliki banyak penumpang, namun berdasarkan hasil observasi dan wawancara mereka justru sibuk, untuk mencari cara mendapatkan penumpang. Cara mereka dengan mendapatakan penumpang yaitu dengan berkeliling mengikuti trayek yang sudah di tetapkan dan tidak berhenti di terminal. Pagi hari menjelang siang merupakan waktu yang sibuk bagi mereka untuk mencari penumpang, sehingga waktu yang akan di berikan informan dalam proses wawancara juga tidak akan banyak atau cenderung singkat. Jika penulis hanya wawancara dengan waktu yang singkat, tentu informasi yang di dapat juga tidak akan mendalam. Penulis memilih waktu antara siang menjelang sore hari, karena pada waktu-waktu ini sopir bemo akan banyak memiliki waktu dan memilih untuk beraktivitas di terminal. Informan menyatakan bahwa mereka hanya melakukan PP 2-4 kali dalam sehari dan mayoritas di lakukan pada pagi menjelang siang.

Kelima, *non analitik* informan yang baik dalam hal ini tidak melakukan tindakan analisis dalam proses wawancaranya dengan menggunakan sudut pandang orang luar. Sejatinya informan tersebut harus memberikan informasi sesuai dengan latar budaya dan apa yang memang benar-benar dialaminya tanpa mengurangi dan melebihkan informasi tersebut. Dengan kata lain, informan yang baik memberikan informasi berdasarkan apa yang mereka alami. Berdasarkan proses wawancara yang telah dilakukan oleh penulis, sopir bemo yang terpilih

sebagai informan rata-rata memberikan pandangan mereka secara pribadi dalam memberikan jawaban atas pertanyaan penulis. Penulis juga membatasi mereka untuk tidak memberikan jawaban atas dasar pengalaman orang lain. Cara yang dilakukan penulis dalam membatasi jawaban informan agar tetap memberikan jawaban berdasarkan pengalaman mereka yaitu dengan cara mengajukan pertanyaan yang sifatnya pribadi. Memberi fokus utama pada informan seperti, “bagaimana bapak mencukupi kebutuhan..” dan sebagainya. Cara itu berguna agar informan tetap memberikan jawaban berdasarkan pengalaman mereka.

Penulisan ini dalam teknik penentuan informan menggunakan teknik *random sampling*, di mana penulis saat berada di lapangan akan memilih secara acak. Pemilihan secara acak ini di latar belakang oleh ketidaktahuan penulis terhadap situasi di lapangan, hal ini karena di lapangan penulis tidak dapat mengetahui perbedaan antara sopir bemo sebagai informan dengan para pedagang yang ada di terminal. Antara sopir bemo dengan pedagang sudah membaaur menjadi satu. Untuk mengetahui kejelasan terkait informan, penulis kemudian mencoba bertanya secara sambil lalu, dengan tujuan mempertegas dalam status mereka yang sudah membaaur. Seperti kondisi saat penulis harus dihadapkan pada gerombolan bapak-bapak yang ada di terminal. Untuk mengetahui kejelasan terkait informan dalam hal ini sopir bemo, penulis kemudian melakukan pertanyaan sambil lalu seperti “permisi pak, apakah bapak sopir bemo dengan kode trayek...” atau dengan cara “permisi pak, kalau boleh tau sopir bemo di terminal ini itu biasanya berkumpul dimana ya?” dengan cara tersebut akan membuat penulis lebih mudah dalam memperjelas status sopir bemo atau pedagang.

Pemilihan informan secara random juga memiliki kelebihan untuk memperoleh data yang lebih *holistik* dalam perkembangannya. Hal itu karena penulis akan dihadapkan pada kemungkinan untuk dipertemukan tidak hanya satu informan kunci, tetapi akan dipertemukan dengan informan lain yang akan dihubungkan oleh informan pertama tersebut.

Penulis akan meminta izin untuk wawancara dengan salah satu dari mereka, setelah wawancara penulis kemudian meminta info terkait ketua dari trayek tersebut, karena penulis memilih informan secara random maka penulis

tidak mengetahui sopir bemo yang menjadi informan ini merupakan ketua trayek atau hanya anggota pada kode trayek yang bersangkutan. Ketua trayek dalam hal ini termasuk dalam kriteria informan yang menjadi target sebelumnya, karena permasalahan secara umum yang di hadapi oleh mereka banyak di ketahui oleh ketua trayek. Permasalahan secara umum tersebut berkaitan dinamika bemo dalam persaingan dengan transportasi online.

Informan pertama juga berfungsi untuk di gali datanya secara pribadi, sedangkan rekomendasi informan tersebut yaitu ketua trayek bemo digunakan penulis untuk mendapat informasi yang sifatnya umum berkaitan dengan keadaan bemo saat ini. Secara umum ketua juga akan menjembatani antara pihak dalam yaitu sopir bemo dan pihak luar yaitu petugas untuk membicarakan keadaan mereka atau keluh kesah para sopir bemo terhadap persaingan mereka dengan transportasi online. Penulis juga akan mewawancarai ketua trayek secara pribadi terkait pengalaman mereka dalam mengatasi permasalahannya seperti halnya anggota trayek biasa atau informan pertama, sehingga tidak berfungsi untuk menggali terkait informasi yang sifatnya umum saja, tetapi juga mengetahui informasi yang sifatnya pribadi.

Pemilihan ketua sebagai informan berfungsi guna mendapat data yang lebih holistik. Data holistik tersebut tidak muncul dari satu informan saja tetapi dari informan-informan lain yang juga memiliki permasalahan yang sama. Skripsi ini menekankan pada adaptasi sopir bemo dalam memenuhi kebutuhan dasar ditengah perubahan moda transportasi publik di kota surabaya dengan menggunakan perspektif adaptasi, sehingga informan satu dengan yang lain tentunya memiliki berbagai macam cara adaptasi yang berbeda-beda untuk keluar dari permasalahan yang mereka hadapi saat ini.

1.6.4. Teknik Analisis Data.

Penulisan ini akan melewati beberapa tahapan yang akan berlangsung. Mulai dari tahap pertama ketika penulis terjun ke lapangan untuk kegiatan observasi ataupun wawancara singkat. Dilanjutkan dengan dilakukanya wawancara mendalam dengan informan yang sudah ditentukan, selanjutnya analisis data. Analisis data adalah sebuah proses untuk membuat klasifikasi, penggolongan dan meruntutkan data baik dalam sebuah pola, berbagai kategori

maupun uraian dasar dengan tujuan menemukan tema-tema yang berguna untuk dipelajari dan akan digunakan untuk menarik kesimpulan nantinya (Moleong, 1998). Data yang telah diperoleh dari berbagai sumber yang ada seperti naskah wawancara atau transkrip, catatan-lapangan, foto, dokumen pribadi, catatan atau memo dan dokumen resmi.

Penulis dalam hal ini menganalisis data yang begitu kompleks sesuai dengan bentuk aslinya. Prosesnya penulis akan menganalisis dengan menelaah satu demi satu data yang telah didapatkan. Pada proses penafsiran data penulis menggunakan *deskripsi semata-mata* yang dikemukakan oleh (Schaltzman dan Strauss, 1973) dalam (Moleong, 1998: 197-198). Deskripsi semata-mata tersebut bertujuan guna membuat analisis dengan menggunakan teori beserta rancangan yang sebelumnya telah ada dalam sebuah disiplin.

Secara teknik penulis akan menganalisis data dengan cara sebagai berikut; Pertama, penulis akan mentranskrip hasil wawancara yang telah berlangsung yang bertujuan untuk mempermudah penulis saat akan menganalisis. Kedua, penulis akan melanjutkannya dengan membuat deskripsi atau narasi atas transkrip yang sudah dilakukan sebelumnya. Ketiga, dilanjut analisis dengan Teori Adaptasi Ahimsa Putra yang merupakan hasil kritik dari Bennet. Keempat, terakhir yaitu kesimpulan dari sebuah kesimpulan akan memberikan gambaran tentang Adaptasi sopir bemo sebagai bentuk mereka telah melakukan Adaptasi dengan kendala yang mereka alami.