

Rasionalitas Keberadaan Angkot sebagai Transportasi Konvensional di Era Digital dalam Masyarakat Kota Padang (Studi Kasus: Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya)

Aysah Nur Fitri¹, Eka Vidya Putra²

^{1,2} Universitas Negeri Padang

Email: aysahnurfitri6297@gmail.com, ekavidyaputra@fis.unp.ac.id

Abstrak

Penelitian ini dilatar belakangi oleh keberadaan angkot di era digital yang tetap bertahan menjadi pilihan transportasi bagi masyarakat meskipun banyak bermunculan alternatif transportasi baru. Tujuan penelitian untuk mengetahui rasionalitas keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang. Teori yang digunakan adalah teori tindakan sosial (Max Weber). Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe studi kasus. Teknik pemilihan informan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa individu mempertahankan keberadaan angkot di era digital sebagai modal sosial dan modal ekonomi. Tindakan rasional yang dipilih individu untuk mempertahankan keberadaan angkot di era digital adalah rasionalitas instrumental untuk memperoleh keuntungan sebagai modal ekonomi, rasionalitas berorientasi nilai sebagai modal sosial, rasionalitas tradisional berdasarkan kebiasaan sebagai modal sosial dan modal ekonomi serta rasionalitas afektif dengan adanya rasa khawatir dan kekecewaan sebagai modal sosial. Sehingga keberadaan angkot sampai sekarang masih bisa ditemukan dan bertahan di era digital.

Kata Kunci: Angkot, Modal Ekonomi, Modal Sosial, Rasionalitas

Abstract

This research is motivated by the existence of angkot in the digital era that has remained a transportation choice for the public despite the emergence of new transportation alternatives. The purpose of this research was to determine the rationality of the existence of angkot as conventional transportation in the digital era in the city of Padang. The theory used is the theory of social action (Max Weber). This research uses a qualitative approach to the type of case study. The informant selection technique in this study is purposive. The results showed that individuals maintain the existence of angkot in the digital era as social capital and economic capital. The rational actions chosen by individuals to maintain the existence of angkot in the digital era are instrumental rationality to gain profits as economic capital, value-oriented rationality as social capital, traditional rationality based on habits as social capital and economic capital and affective rationality with the existence of worry and disappointment as capital social. So that the existence of angkot can still be found and survive in the digital era.

Keywords: Angkot, Economy Capital, Rationality, Social Capital



Received: January 10, 2019

Revised: January 20, 2020

Available Online: January 21, 2020

Pendahuluan

Transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal baik di perkotaan maupun di pedesaan (Bruno, 2019). Sebab keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh sektor transportasi (Jamaludin, 2015). Transportasi memiliki manfaat sosial yang banyak diantaranya sebagai sarana pelayanan perorangan/kelompok, sarana pertukaran dan penyampaian informasi, memperpendek jarak, memencarkan penduduk dan mempengaruhi keberhasilan pembangunan di perkotaan (Jamaludin, 2015).

Transportasi umum menjadi kebutuhan bagi masyarakat dalam menunjang aktivitas sehari-hari dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perkembangan kota (Ari Widayanti, Soeparno, 2014). Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan (Habibah, 2016). Keberadaan transportasi umum sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat dalam mengurangi kemacetan lalu lintas karena mempunyai daya angkut yang besar (Ari Widayanti, Soeparno, 2014). Salah satu transportasi umum yang berada di perkotaan dan sering digunakan dalam berbagai kalangan masyarakat adalah angkutan kota, namun kita sering menyebutnya sebagai angkot.

Angkot adalah sarana perhubungan dalam kota yang dikendarai oleh sopir. Di Kota Padang sendiri, terdapat berbagai macam jenis angkot dengan warna yang disesuaikan pada rutanya serta memiliki keunikan dan ciri khas masing-masing. Angkot Padang adalah salah satu moda transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat di Kota Padang. Angkot Padang beroperasi hampir setiap hari memberikan layanannya kepada masyarakat Kota Padang. Setiap waktu selalu ada penumpang dari berbagai kalangan yang turun naik alat transportasi ini. Tarif angkot disesuaikan berdasarkan peraturan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang, serta menggunakan plat kuning yang mencirikan angkot sebagai transportasi umum.

Awal keberadaan angkot sebagai transportasi umum di Kota Padang sudah ada sejak tahun 1970-an dengan kondisi angkot yang masih sederhana dengan berjalan terseok-seok untuk memobilisasi masyarakat Kota Padang. Hingga di awal tahun 2000-an sampai 2015 angkot makin menjamur dan populer sebagai salah satu transportasi umum yang ada di Kota Padang. Namun di akhir tahun 2015 hingga sekarang semua hal dipelopori oleh *gadget*, alat komunikasi yang berkembang pesat. Sehingga terakomodasi dalam satu genggam saja. Perkembangan teknologi saat ini yang paling signifikan terlihat adalah perkembangan komunikasi yang bahkan dapat memberikan perubahan sosial di dalam masyarakat (Anindhita, Arisanty, & Rahmawati, 2016). Fenomena ini ditandai dengan saling terhubungnya antar individu dan perubahan struktur bisnis konvensional. Fenomena tersebut melahirkan transformasi moda transportasi menjadi berbasis online yang telah menjadi trend dibelahan dunia (Darto, 2016).

Kemajuan teknologi dibidang transportasi menjadikan para pebisnis bersaing menciptakan inovasi terbaru serta dilihat dari fenomena yang terjadi dimasyarakat saat ini, internet sangat berpengaruh dalam kehidupan masyarakat. Maraknya pengguna *smartphone*, baik *android* maupun *ios* menjadikan masyarakat bergantung pada handphone serta internet. Peluang tersebut yang menjadikan pendiri ojek online (GO-JEK) menghadirkan transportasi berbasis online (Agustin & Khuzaini, 2017). Sehingga kehadiran fenomena tersebut beresiko pada meredupnya keberadaan transportasi konvensional, termasuk angkot (Prihatin, 2016). Dimulai pada tahun 2017 keberadaan angkot mulai terancam dengan hadirnya GRAB dan

GOJEK di Kota Padang sebagai transportasi berbasis online yang menawarkan berbagai kemudahan bagi masyarakat (Wijayanto, 2018).

Transportasi berbasis online telah merebut pasar bagi sopir transportasi konvensional. Menurut Adrianto sebagai Ketua Umum Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA) telah terjadi penurunan penghasilan bagi sopir angkutan konvensional sampai 20% sejak kehadiran transportasi berbasis online. Banyak ditemukan angkot yang beroperasi di jalanan cenderung tidak mendapatkan penumpang. Jika adapun, penumpang yang dibawa tidak sebanyak waktu masa kepopulerannya, bahkan bisa dilihat angkot hanya berisikan satu sampai tiga orang penumpang saja. Meskipun demikian, hal tersebut tidak menjadikan angkot di Kota Padang tersingkir secara keseluruhan. Menghindari kondisi tersebut justru akan membuat mereka tertinggal dan ditinggalkan oleh pelanggan (Darto, 2016). Berdasarkan hasil pengamatan, angkot masih ada beroperasi memenuhi kebutuhan masyarakat di Kota Padang, terutama pada waktu sibuk seperti waktu pergi dan pulang sekolah serta pergi dan pulang kerja. Meskipun peminat angkot mengalami penurunan. Walaupun keberadaannya terancam oleh hadirnya transportasi online seperti GRAB dan GOJEK. Angkot tetap masih mempertahankan keberadaannya di Kota Padang. Sehingga berdasarkan fenomena tersebut menarik bagi peneliti untuk mengetahui *rasionalitas keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang*.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, karena permasalahan dalam penelitian ini bersifat kompleks, dinamis dan penuh makna. Sehingga peneliti bermaksud untuk memahami situasi sosial secara mendalam (Moleong, 2002). Fokus dalam penelitian ini melihat rasionalitas keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang

Tipe penelitian yang digunakan adalah studi kasus. Studi kasus adalah rancangan penelitian yang mengembangkan analisis mendalam atas suatu kasus. Kasus-kasus dibatasi oleh waktu dan aktivitas serta peneliti mengumpulkan informasi secara lengkap dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data berdasarkan waktu yang ditentukan (Cresswell, 2016). Tipe studi kasus yang digunakan adalah tipe studi kasus intrinsik. Studi kasus intrinsik menekankan pada pemahaman (*verstehen*) yang mendalam (Idrus, 2009).

Pemilihan informan peneliti lakukan dengan teknik *purposive sampling*, yakni subyek penelitian ditentukan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu yang diambil berdasarkan tujuan penelitian, yakni untuk mengetahui rasionalitas keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang. Subjek dalam penelitian ini meliputi orang-orang yang terlibat langsung menjadi sopir angkot pada rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya, pemilik angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya, penumpang angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya, serta instansi pemerintahan untuk mendukung penelitian ini.

Teknik pengumpulan data dilakukan pada *natural setting* (kondisi yang alamiah) dengan sumber data primer. Teknik pengumpulan data lebih banyak pada observasi berperan serta (*partisipant observation*), wawancara mendalam (*in depth interview*) dan dokumentasi (Sugiyono, 2017). Observasi (pengamatan) yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi partisipasi pasif. Peneliti datang di tempat kegiatan orang yang diamati, tetapi tidak ikut terlibat dalam kegiatan tersebut (Sugiyono, 2017). Peneliti mengamati apa yang dikerjakan orang, mendengarkan apa yang mereka ucapkan, dan berpartisipasi dalam kegiatan mereka.

Setelah melakukan observasi peneliti melakukan wawancara dengan subjek penelitian orang-orang yang terlibat langsung menjadi sopir angkot pada rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya, pemilik angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya, penumpang angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya. Menurut Estenberg (Sugiyono, 2017), wawancara dilakukan untuk mengetahui hal-hal dari responden secara lebih mendalam. Pada penelitian ini, peneliti melakukan wawancara secara terstruktur untuk mengetahui dengan pasti informasi mengenai rasionalitas keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

Dalam wawancara terstruktur, peneliti telah menyiapkan instrumen penilaian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis. Dengan wawancara terstruktur ini setiap responden diberi pertanyaan yang sama dan peneliti mencatatnya. Selain membawa instrumen penelitian, peneliti juga menggunakan alat bantu lain yang dapat membantu pelaksanaan wawancara menjadi lancar seperti menggunakan perekam suara untuk merekam jalannya wawancara (Sugiyono, 2017). Di samping observasi dan wawancara, peneliti juga menggunakan berbagai dokumen dalam menjawab pertanyaan terarah (Sugiyono, 2017).

Untuk menguji kevalidan dan keabsahan data dalam penelitian ini, peneliti melakukan upaya-upaya dengan memperpanjang keikutsertaan peneliti dalam pengumpulan data di lapangan, melakukan observasi secara terus-menerus dan sungguh-sungguh, sehingga peneliti semakin mendalami fenomena sosial yang diteliti, melakukan triangulasi data untuk meningkatkan pemahaman peneliti terhadap apa yang telah ditemukan, dan melibatkan teman sejawat (yang tidak mengikuti penelitian) untuk berdiskusi. Teknik analisis menggunakan teknik analisis data dari Miles dan Huberman.

Hasil dan Pembahasan

Sesuai dengan apa yang menjadi pokok analisis dalam penelitian ini, maka peneliti akan menjabarkan rasionalitas keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang. Rasionalitas merupakan tindakan sosial yang dilakukan oleh individu berhubungan dengan pertimbangan yang sadar dan pilihan secara nyata. Individu yang bertindak mempertahankan keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang meliputi sopir angkot, pemilik atau pengusaha angkot dan penumpang angkot.

Mereka yang mengendarai angkot dari pukul 06.00 WIB sampai 20.00 WIB disebut sebagai sopir tetap, namun ada juga sebagian sopir serap yakni angkot dikendarai oleh remaja yang memulai aktivitas dari jam 13.00 WIB sampai 20.00 WIB. Bagi sopir angkot remaja, mereka bekerja untuk memenuhi kebutuhan untuk jajan sehari-hari. Bagi sopir angkot yang sudah berkeluarga mereka bekerja untuk menafkahi istri dan anak-anaknya. Selain itu mereka juga memikirkan cara untuk memenuhi setoran kepada *induk samangnya*, yang dimaksud *induk samang* adalah orang yang memiliki angkot tersebut (Marcelena, Susilawati, Selinaswati, 2019).

Dalam melakukan tindakannya, individu memiliki pertimbangan dan pilihan secara sadar untuk mencapai tujuannya masing-masing. Sehingga pada era digital masih bisa ditemui keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional, meskipun banyak pilihan alternatif transportasi baru yang berkembang di Kota Padang. Meskipun peminat angkot mengalami penurunan, individu (sopir angkot, pemilik atau pengusaha angkot dan penumpang angkot) tetap mempertahankan keberadaan angkot untuk menjaga lapangan pekerjaan sebagai modal ekonomi dan modal sosial yang mereka miliki. Sehingga angkot Kota Padang masih dapat ditemukan setiap hari, dari pagi hingga malam hari.

Angkot Padang adalah salah satu moda transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat di dalam Kota Padang. Transportasi ini sudah ada sejak puluhan tahun lalu dengan beragam kemajuan baik layanan maupun keunikannya yang semakin hari semakin menarik perhatian masyarakat di dalam maupun diluar Kota Padang. Angkot Padang bisa ditemukan setiap hari dan setiap waktu sebab angkot Padang beroperasi tanpa libur dalam memberikan layanan transportasi bagi masyarakat Kota Padang. Setiap waktu selalu ada penumpang dari berbagai kalangan yang naik-turun alat transportasi ini.

Diawal keberadaannya angkot sebagai transportasi umum di Kota Padang sudah ada sejak tahun 1970-an dalam bentuk mikrolet atau yang sering disebut *oplet*. Pada tahun ini kondisi angkot masih sederhana dan berjalan dengan terseok-seok untuk memobilitas masyarakat kota Padang. Pada tahun 1980-an sampai 1990-an angkot mulai berkembang menjadi lebih baik, merk kendaraan yang dipakai adalah *Datsun* yang pada saat itu lebih dikenal dengan *cigak baruak*. Kendaraan ini sudah memenuhi kebutuhan masyarakat kota Padang terutama di kisaran pusat kota. Pada tahun 1990-an angkot makin eksis, ditandai dengan beragam merk kendaraan menjelma menjadi angkot seperti merk *carry*, *kijang*, *colte*, dan lainnya. Rute perjalanan angkot makin bertambah seiring pertambahan kebutuhan masyarakat dan pertambahan pemukiman didaerah kota Padang.

Awal tahun 2000-an sampai 2015 angkot makin menjamur dan populer sebagai salah satu transportasi umum yang ada di kota Padang. Pada masa ini juga dikenal dengan adanya seni angkot. Angkot-angkot yang ada dimodifikasi semenarik mungkin lengkap dengan kaca film, sticker dan *sound system* yang mendukung penampilannya. Hal unik yang terjadi pada tahun ini adalah musik yang diputar disesuaikan dengan penumpang yang menaiki angkot. Di dalam angkot lengkap dengan berbagai aksesoris yang menarik sehingga penumpang akan merasa nyaman. Hal tersebut dilakukan untuk menarik penumpang terutama kalangan pelajar agar penghasilan yang diperoleh dari angkot tetap stabil mengikuti persaingan yang kian meningkat.

Angkot di kota Padang memiliki beberapa trayek yang dibagi menjadi beberapa jenis yang dibedakan atas warna dan rute yang berbeda untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat dan melayani seluruh daerah layanan yang ada di wilayah Kota Padang. Menurut Kepala Seksi Sarana Angkutan Dinas Perhubungan Kota Padang, Bapak Syafismen mengatakan, jumlah angkot di Padang ada sebanyak 2.220 dengan jumlah trayek sebanyak 93 trayek (Kurniati, 2019)

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dapat diketahui keberadaan angkot di Kota Padang mulai terancam saat tidak adanya terminal di Kota Padang, terutama terminal yang berada di dekat pusat kota yakni Pasar Raya. Padahal terminal memiliki peranan yang sangat penting bagi keberadaan transportasi umum. Sebab terminal merupakan salah satu penyokong utama roda perekonomian Kota Padang karena dekat dengan Pasar Raya sebagai pusat perdagangan. Di terminal lah dulunya seluruh masyarakat kota Padang maupun yang dari luar kota Padang berganti angkot untuk menuju berbagai pelosok Kota Padang. Kini setelah tidak adanya terminal angkot di Kota Padang, para sopir angkot mengalami kemerosotan karena penurunan jumlah penumpang yang biasanya tiap pagi dan sore hari berkunjung ke Pasar Raya untuk naik dan turun angkot di terminal.

Setelah itu, keberadaan angkot mulai sulit setelah adanya kebijakan dari pemerintah pada akhir tahun 2015 bahwasanya pemilik atau pengusaha angkot dipaksa membentuk badan usaha berbadan hukum. Sehingga mau tak mau pemilik angkot harus bergabung ke dalam koperasi. Tujuan kebijakan ini adalah untuk penataan transportasi umum supaya berbadan hukum dan pemilik angkot diberi kemudahan dalam membayar pajak, mengurus

izin trayek dan izin kelayakan. Namun hadirnya kebijakan tersebut malah mempersulit pemilik atau pengusaha angkot, karena keberadaan angkot dibawah tekanan pihak koperasi.

Kemudian pada tahun 2017, muncul transportasi online di Kota Padang yakni GRAB dan GOJEK yang menawarkan berbagai kemudahan bagi masyarakat sekaligus menjadi alternatif baru pilihan transportasi bagi masyarakat Kota Padang(Wijayanto, 2018). GRAB dan GOJEK memberikan alternatif transportasi yang praktis, cepat dan murah. Hanya dengan aplikasi *smartphone*, masyarakat dapat dengan mudah memesan jasa transportasi yang diinginkan dan mengantar ke tempat yang dituju(Syafiq, 2017). Kehadiran transportasi online yang dianggap mengganggu, justru tidak begitu mempengaruhi keberadaan angkot di Kota Padang. Sebab sebelum itu angkot juga sudah mengalami masa-masa sulit, yang paling mempengaruhi keberadaan angkot sekarang adalah ketersediaan BBM yang tidak memadai bagi angkot sebagai bahan bakar utama, karena untuk mendapatkan BBM yang bersubsidi, sopir angkot harus mengantri dan bersaing dengan masyarakat yang memiliki transportasi pribadi. Kemudian kehadiran transportasi online pun tidak bisa dicegah oleh sopir angkot, karena yang memberikan kebijakan transportasi online dapat beroperasi adalah pemerintah. Serta keberadaan angkot dibawah koperasi telah membuat para sopir dan pengusaha angkot berada dalam tekanan. Sehingga yang bisa dilakukan hanyalah menerima perubahan tersebut.

Alasan individu tetap mempertahankan keberadaan angkot di era digital saat ini adalah untuk mempertahankan lapangan pekerjaannya, karena menjadi sopir angkot tak perlu keahlian lain. Hanya diperlukan bisa mengemudi dan menarik penumpang dengan baik. Sebagai pemilik dan pengusaha angkot, alasan tetap mempertahankan keberadaan angkot di era digital karena tidak ada pilihan lain untuk tetap bertahan hidup. Sebagai penumpang angkot, alasan tetap bertahan menggunakan angkot di era digital karena dianggap mudah dan murah. Sehingga angkot dipilih oleh individu secara sadar sebagai alat memenuhi tujuannya karena angkot dianggap masih menguntungkan.

Sehingga dengan keberadaan angkot di era digital dalam masyarakat Kota Padang membuat individu (sopir, pemilik atau pengusaha dan penumpang) melakukan tindakan rasional untuk mempertahankan keberadaan angkot. Tindakan rasional yang dilakukan adalah:

Rasionalitas Instrumental

Rasionalitas instrumental yaitu tindakan sosial yang berlandaskan pada pertimbangan individu secara sadar ketika menanggapi lingkungan eksternalnya dan ketika menanggapi orang-orang lain di luar dirinya untuk memenuhi kebutuhan hidup(Doni P, 2016). Rasionalitas instrumental adalah tingkat rasionalitas yang meliputi pertimbangan dan pilihan sadar yang berhubungan dengan tujuan tindakan dan alat yang dipergunakan untuk mencapainya (Johnson, 1994)

Rasionalitas instrumental para sopir angkot yang mempertahankan keberadaannya di era digital dalam masyarakat Kota Padang yaitu menggunakan angkot sebagai alat dan modal ekonomi untuk mencapai tujuan berdasarkan kebutuhan ekonomi oleh keluarga mereka, untuk memperoleh penghasilan agar bisa bertahan hidup dan tidak ada pilihan pekerjaan lain dikarenakan faktor usia dan faktor pendidikan yang rendah. Mengendarai angkot sebagai pekerjaan utama mengharuskan mereka untuk mendapatkan penghasilan guna mencukupi kebutuhan sehari-hari. Tidak adanya keahlian dalam bidang pekerjaan lain, keterbatasan tingkat pendidikan dan usia yang dimiliki membuat penghalang bagi mereka untuk bekerja di bidang lain, sehingga yang bisa dilakukan hanyalah tetap bertahan di tengah era digital ini.

Sedangkan rasionalitas instrumental para pemilik atau pengusaha angkot yang mempertahankan keberadaan angkot di era digital, menjadikan angkot sebagai modal

ekonomi dalam masyarakat Kota Padang yaitu menggunakan angkot sebagai harta dan alat untuk mencapai tujuan berdasarkan kebutuhan ekonomi oleh keluarga, dan sebagai modal sosial dengan memberikan lapangan pekerjaan bagi orang lain dengan cara menyewakan angkot yang dimilikinya menggunakan sistem setoran sehingga dapat memperoleh keuntungan. Salah satu strategi yang dilakukan untuk mempertahankan angkot di era digital adalah melengkapi angkot dengan berbagai aksesoris untuk menarik minat penumpang agar tetap menggunakan angkot sebagai transportasi umum. Apabila angkot tidak dipertahankan maka pemilik atau pengusaha angkot akan mengalami kerugian.

Sedangkan rasionalitas instrumental penumpang angkot yang mempertahankan keberadaan angkot di era digital, menjadikan angkot sebagai modal ekonomi sebagai alat untuk mobilisasi kegiatan. Memilih menggunakan angkot sebagai sarana perpindahan karena tarif yang murah, adanya kenyamanan dalam menggunakan angkot dan mengakses angkot dengan sangatlah mudah.

Rasionalitas Berorientasi Nilai

Dalam rasionalitas berorientasi nilai yang terpenting adalah nilai yang menjadi tujuan utama bagi individu. Alat hanya sebagai objek pertimbangan dan pilihan (Johnson, 1994). Dalam penelitian ini peneliti melihat bahwa angkot sebagai modal sosial yang digunakan oleh individu untuk mencapai nilai-nilai sosial yang ada didalam masyarakat. Tujuan individu melakukan tindakan rasional berdasarkan nilai dalam mempertahankan keberadaan angkot di era digital dalam masyarakat Kota Padang didasarkan pada nilai kepercayaan (*trust*), nilai solidaritas, nilai kebersamaan dan sikap saling menghargai dan menghormati.

Bekerja sebagai sesama sopir angkot, mereka hanya perlu saling menghargai dan menghormati. Tidak ada aturan dalam bekerja, hanya perlu jaga masing-masing perasaan (*raso-pareso*). Nilai solidaritas dalam bekerja sebagai sopir angkot terlihat saat sambil menunggu penumpang (*ngeten*), sopir angkot akan duduk bersama di sebuah warung dipersimpangan jalan. Mereka saling berbagi pengalaman, bercerita dan berbagi keluh kesah. Kemudian apabila ada sewa selama kegiatan di hari-hari besar (*charteran*) maka sesama sopir angkot akan saling membantu dan saling berbagi rezeki. Solidaritas sesama sopir angkot juga terlihat saat mereka menyampaikan aspirasi dengan berdemo tidak rusuh.

Sementara dalam nilai kepercayaan (*trust*) terlihat pada hubungan antara sopir angkot dan penumpang serta hubungan antara pemilik atau pengusaha angkot dengan sopir angkot. Seperti yang diungkap oleh (Uncu, 75 tahun), ia menceritakan pengalamannya mengendarai angkot pernah tidak dibayar oleh penumpang dikarenakan penumpang tidak memiliki ongkos atau penumpang membayar dengan uang pecahan besar yang tidak ada kembaliannya. Selagi ada penumpang angkot tetap terus berjalan, berapa pun ongkos yang dibayar akan diterima, tidak punya ongkos juga tidak apa-apa. Sementara kebanyakan pemilik atau pengusaha angkot selain menerapkan sistem setoran juga menerapkan nilai kepercayaan (*trust*) kepada sopir angkot yang membawa angkotnya. Sehingga angkot boleh dibawa pulang kerumah dan di rawat dengan baik oleh sopir angkot tersebut.

Rasionalitas Tradisional

Rasionalitas tradisional adalah tindakan yang didasarkan kepada kebiasaan-kebiasaan. Tindakan sosial yang didorong dan berorientasi kepada tradisi masa lampau pengalaman sebelumnya (Doni P, 2016). Dalam penelitian ini peneliti melihat bahwa tindakan individu didasarkan pada kebiasaan yang sudah lama dimulai sejak awal munculnya angkot di Kota Padang sebagai alat atau sarana perpindahan. Di era digital seperti ini dengan banyaknya pilihan transportasi umum, masih banyak masyarakat yang memilih angkot sebagai alat atau

sarana perpindahan dikarenakan mereka sudah terbiasa sejak lama menggunakan angkot sebagai transportasi umum, dengan tarif ongkos yang murah dan kondisi yang nyaman.

Selain memilih angkot karena sudah terbiasa, faktor lain yang membuat masyarakat memilih angkot sebagai transportasi umum karena mengakses angkot sangatlah mudah, tinggal menunggu di pinggir jalan hingga sampai sore hari pun angkot masih ada, meskipun tidak ada penumpang. Beda halnya jika ingin naik transportasi online maka harus memiliki aplikasinya terlebih dahulu dan terkadang setiap mengakses transportasi online dikenakan tarif yang berbeda-beda.

Sehingga untuk menarik masyarakat menggunakan angkot sebagai transportasi umum, dari dahulu hingga sekarang sudah banyak hal yang dilakukan sopir angkot dan pengusaha angkot seperti memodifikasi angkot dengan *sound system* yang lengkap dengan musik berbagai genre, menghias angkot dengan sticker nyentrik serta diberi nama-nama dan kata-kata yang unik, serta memberikan tempat duduk yang nyaman bagi penumpang dengan diberi karpet dan alas duduk yang nyaman. Sehingga dengan kreativitas seperti itu bisa memberikan ciri khas tersendiri bagi angkot di Kota Padang, membedakan angkot Padang dengan angkot di wilayah lain dan membedakan angkot dengan transportasi umum lainnya.

Sehingga rasionalitas tradisional keberadaan angkot di era digital didasarkan pada modal sosial dan modal ekonomi dalam kebiasaan masyarakat Kota Padang yang dari dahulu sudah menggunakan angkot dikarenakan mudah dan murah, keunikan pada angkot yang menjadi ciri khas serta kebiasaan angkot *ngeten* untuk menarik penumpang. Berdasarkan hal tersebut maka angkot masih bisa bertahan ditemukan di dalam masyarakat.

Rasionalitas Afektif

Rasionalitas afektif merupakan tindakan sosial yang dibuat-buat karena adanya dorongan atau motivasi yang sifatnya emosional, perasaan atau apa yang dialami (Prihatin, 2016). Rasionalitas afektif keberadaan angkot di era digital didasari pada dominasi perasaan individu dalam menjalin hubungan timbal-balik. Kekhawatiran jika angkot akan mati sebagai transportasi umum di Kota Padang serta ketidakpercayaan sopir dan pengusaha atau pemilik angkot kepada pemerintah menunjukkan bahwa rasionalitas mereka dalam mempertahankan keberadaan angkot di era digital dalam masyarakat Kota Padang tergolong rasionalitas afektif, karena adanya dorongan atau motivasi yang sifatnya emosional meliputi perasaan takut dan kekecewaan mereka terhadap pemerintah.

Seperti yang diungkapkan oleh (Uncu, 75 tahun), ojek online bukan transportasi umum jika disesuaikan dengan peraturan dinas perhubungan, akan tetapi sebagai sopir angkot mereka tidak punya hak untuk melarang. Karena yang memberikan izin bagi transportasi online adalah pemerintah. Mereka meyakini dengan adanya kebijakan seperti itu hanya akan membuat keberadaan angkot tidak akan lagi bisa bertahan. Kemudian dengan adanya kemudahan dalam mendapatkan kendaraan pribadi, jumlah ojek online yang banyak, transpadang makin bertambah, serta BBM subsidi sulit didapatkan, serta ditambah dengan tidak adanya terminal, membuat keberadaan angkot makin susah bertahan. Jika keadaan seperti ini terus berlanjut maka angkot di Kota Padang bisa tidak ada lagi karena Pemerintah tidak mempedulikan masyarakat kecil seperti sopir angkot, sementara ojek online diberi kemudahan untuk beroperasi. Sehingga rasionalitas afektif keberadaan angkot di era digital didasarkan pada modal sosial yakni adanya rasa khawatir dan kekecewaan yang dirasakan individu.

Kesimpulan

Dalam melakukan tindakannya, individu memiliki pertimbangan dan pilihan secara sadar untuk mencapai tujuannya masing-masing. Sehingga pada era digital masih bisa ditemui keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional, meskipun banyak pilihan alternatif transportasi baru yang berkembang di Kota Padang. Meskipun peminat angkot mengalami penurunan, angkot tetap bertahan di era digital sebagai modal ekonomi dan modal sosial. Sehingga dengan keberadaan angkot di era digital dalam masyarakat Kota Padang membuat individu (sopir, pemilik atau pengusaha dan penumpang) melakukan tindakan rasional untuk mempertahankan keberadaan angkot. Tindakan rasional yang dipilih individu untuk mempertahankan keberadaan angkot di era digital adalah rasionalitas instrumental yang didasarkan pada modal ekonomi dan modal sosial yang terlihat pada angkot sebagai alat untuk mencapai tujuan. Rasionalitas berorientasi nilai didasarkan pada angkot sebagai modal sosial yang digunakan oleh individu untuk mencapai nilai-nilai sosial dalam masyarakat seperti adanya nilai kebersamaan, nilai kepercayaan (*trust*), nilai solidaritas, serta sikap saling menghargai dan menghormati. Rasionalitas tradisional didasarkan pada modal sosial dan modal ekonomi dalam kebiasaan masyarakat. Serta rasionalitas afektif didasarkan pada modal sosial yakni adanya rasa khawatir dan kekecewaan yang dirasakan individu.

Daftar Pustaka

- Agustin, A., & Khuzaini. (2017). Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) Di Surabaya. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, 6(9), 1–18.
- Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online. *Indocompac*, 2(1), 712–729.
- Ari Widayanti, Soeparno, B. K. (2014). Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi*, 14(1), 53–60.
- Bruno, L. (2019). Persepsi Masyarakat Tentang Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online di Kota Manado (Studi Kasus Di Pt. Go-Jek). *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Cresswell, J. W. (2016). *Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Darto, M. (2016). Smart Government: Berdamai dengan Perubahan. *Jurnal Borneo Administrator*, 12(1), 1–7.
- Doni P, H. (2016). Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi Di Tengah Adanya Gojek Di Kota Surabaya. *Paradigma*, 4(3), 1–7.
- Habibah, D. (2016). Aspek Hukum Yang Timbul Dari Kegiatan Usaha Ojek Berbasis Aplikasi Atau Online (Go-Jek). *Lex Crimen*, 1–24.
- Idrus, M. (2009). *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Bandung: Pustaka Setia.
- Jamaludin, A. N. (2015). *Sosiologi Perkotaan*. Bandung: Pustaka Setia.
- Johnson, D. P. (1994). *Teori Sosiologi Klasik dan Modern*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Kurniati, R. (2019). *Daftar 10 Rute dan Kode Trayek Angkot di Kota Padang*. Diambil dari <https://padang.tribunnews.com/2019/11/29/tribunwiki-daftar-10-rute-dan-kode-trayek-angkot-di-kota-padang>
- Marcelena, M., Susilawati, N., Selinaswati, S. (2019). Respon Masyarakat Terhadap Penyimpangan Perilaku Oleh Sopir Angkot Rute Balai Baru - Pasar Raya Padang. *Jurnal Perspektif*. 2(4), 475–480.
- Moleong, L. J. (2002). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosdakarya.
- Prihatin, R. B. (2016). Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online. *Majalah Info Singkat Jurnal Perspektif: Jurnal Kajian Sosiologi dan Pendidikan Vol. 3, No. 1, Th. 2020*
ISSN. 2622-1748

Kesejahteraan Sosial: Kajian Singkat terhadap Isu Aktual dan Strategis, VIII(07), 9–12.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Syafiq, M. (2017). Bijak Mengatur Transportasi Berbasis Online. *Seri Kebijakan*, No. 005/DKK.PN/2017. 3–4.

Wijayanto, D. (2018). *Gojek For Every Need*. Solo: Tiga Serangkai.