

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Manusia sebagai makhluk hidup tentunya memiliki kebutuhan hidup yang harus dipenuhi. Karena manusia memiliki kebutuhan hidup, maka manusia akan berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidupnya agar kehidupannya dapat berlangsung dengan baik. Salah satu kebutuhan manusia yang cukup penting adalah kebutuhan akan transportasi. Transportasi dapat mendorong perekonomian disuatu negara, karena transportasi dapat menunjang kegiatan manusia baik itu interaksi antar manusia maupun sebagai alat untuk memindahkan barang, maka dapat dikatakan transportasi merupakan jembatan antara produsen dan konsumen.¹ Transportasi berperan penting dalam mengakomodasi aktifitas sosial dan ekonomi masyarakat. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi baik pada tingkat nasional maupun daerah.²

Kebutuhan manusia terhadap transportasi dapat dilihat mengenai bagaimana transportasi terus berkembang dan berubah baik dari sistem maupun bentuk transportasi tersebut. Dahulu masyarakat menggunakan kedua kakinya

¹ Badan Penelitian dan Pengembangan, 2017, Transportasi sebagai Pendukung Sasaran Pembangunan Nasional, diakses dari <https://dephub.go.id/post/read/transportasi-sebagai-pendukung-sasaran-pembangunan-nasional> pada 17 Juni 2024

² Nico Djundharto, 2022, *Ekonomi Transportasi*, Batam: CV. REY MEDIA GRAFIKA, hal. iii

untuk berpergian namun saat ini sudah banyak transportasi yang dapat digunakan. Ketergantungan kepada suatu transportasi membuktikan bahwa setiap negara wajib mempunyai transportasi yang aman dan nyaman. Namun, pentingnya transportasi juga berdampak pada kemacetan jalan. Kemacetan terjadi ketika adanya penumpukkan kendaraan yang tidak diimbangi dengan sarana dan prasarana lalu lintas yang sesuai sehingga memunculkan padatnya arus kendaraan. Penggunaan kendaraan pribadi semakin menambah resiko kemacetan yang ada di DKI Jakarta. Di Indonesia masyarakatnya lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi, sehingga membuat kemacetan lalu lintas di hampir semua ruas jalan yang ada di kota Jakarta terutama pada jam-jam sibuk.³

Transportasi memiliki dua bentuk yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi merupakan transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja, sedangkan kendaraan umum merupakan transportasi yang diperuntukan buat bersama, kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan.⁴

³ Munandar, A I., et al., 2019, Pengembangan Berkelanjutan (Studi Kasus di Indonesia), Bogor: Bypass, hal. 174

⁴ Chairul Insani, 2021, *Teknik Pemilihan Rute dan Moda Angkutan Perairan Daratam (Teori dan Implementasi)*, Indramayu: CV Adanu Abimata, hal. 46

Dari berbagai transportasi umum yang ada, diperlukan kualitas layanan yang maksimal dan kepercayaan dari penumpang. Dalam perusahaan jasa, kualitas layanan merupakan hal yang sangat penting agar penumpang dapat merasa nyaman. Dari terciptanya kenyamanan tersebut nantinya pelanggan akan melakukan pembelian ulang, mengajak orang sekitar untuk menggunakan jasa perusahaan tersebut. Selain itu, kepercayaan dari pelanggan merupakan salah satu yang memengaruhi kepuasan pelanggan. Kemudian dari segi harga juga dapat mendukung kepuasan pelanggan. Pengukuran kepuasan pelanggan dan kualitas layanan yang diberikan perusahaan merupakan suatu elemen penting yang bisa menjadi suatu acuan perusahaan untuk selalu memberikan yang terbaik bagi konsumennya.⁵

Saat ini dapat kita lihat transportasi umum yang ada sangat beragam, dari yang beroperasi di jalan sampai di bawah tanah. Pada saat Jakarta masih dinamakan Batavia, terdapat salah satu transportasi yang bernama Trem yang merupakan kereta yang ada di dalam kota. Seiring berjalannya waktu, Trem tidak dapat terus bertahan sehingga harus berhenti beroperasi. Selanjutnya terdapat pula transportasi umum yang memuat lebih banyak penumpang, yaitu bus kota yang disebut Metromini dan Kopaja. Namun setelah beberapa waktu, hak pengoperasian seluruh Metromini dan Kopaja dicabut sehingga tidak dapat beroperasi kembali. Untuk

⁵ Susanti, 2018, Kualitas Layanan pada Jasa Transportasi Perum DAMRI Cabang Pontianak, *Jurnal Bisma*, Vol. 2 No. 12, hal. 2636

menggantikannya, pemerintah menggabungkan Kopaja dan Metromini dengan *busway*. Penggabungan ini merupakan bagian dari revitalisasi *busway*, sehingga Kopaja dan Metromini dapat langsung melayani penumpang tanpa harus melakukan transit di terminal.⁶

Selain Kopaja dan Metromini, terdapat pula Mikrolet. Bermula dari Oplet yang sudah ada sejak lama yang merupakan mobil penumpang berukuran kecil menjadi transportasi umum paling populer di Jakarta pada masanya. Setiap Oplet memiliki rutenya masing-masing, maka penumpang harus mengetahui nomor Oplet yang akan dituju. Seiring berjalannya waktu, Oplet di Jakarta semakin tua dan tidak lagi berfungsi dengan baik. Akhirnya, Gubernur DKI Jakarta Tjokropranolo mengeluarkan kebijakan pada 1979 untuk menghapus Oplet dan diganti dengan Mikrolet.⁷ Namun sama halnya seperti Oplet, Mikrolet juga semakin lama mengalami kemunduran terlebih sejak muncul transportasi online. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta berinovasi dengan Mikrotrans, yaitu Mikrolet masa kini dengan banyak keunggulannya. Penumpang tak hanya bisa gratis naik Mikrotrans jika melakukan *tap* kartu JakLingko, tetapi juga dapat dimudahkan terkait *update* informasi.⁸

⁶ Pusat Data dan Analisis Tempo, 2019, *Sejarah Transportasi Angkutan Bus Jakarta Jilid 5*, Jakarta: TEMPO Publishing, hal. 57

⁷ Verelladevanka Adryamarthanino & Nibras Nada Nailufar, 2021, Sejarah Oplet di Ibu Kota, diakses dari <https://www.kompas.com/stori/read/2021/08/31/080000879/sejarah-oplet-di-ibu-kota?page=all> pada 22 Desember 2023

⁸ Amira Sofa, 2022, Transportasi Jakarta dari Masa ke Masa, diakses dari <https://smartcity.jakarta.go.id/id/blog/transportasi-jakarta-dari-masa-ke-masa/> pada 10 Desember 2023

Gubernur pada saat itu Anies Baswedan dan Sandiaga Uno perlahan membangun sistem angkutan umum yang mulanya diberi nama OK OTrip, seiring berjalannya waktu OK OTrip berganti nama menjadi JakLingko yang merupakan pemilik sekaligus pengembang Aplikasi dan Kartu Transportasi JakLingko yang kini sudah bisa digunakan untuk melakukan pembayaran tiket perjalanan multi-moda dari MRT Jakarta, Transjakarta, LRT Jakarta, dan Kereta Commuterline. JakLingko adalah transformasi dari OK-Otrip yang merupakan sistem transportasi yang terintegrasi (integrasi rute, integrasi manajemen, dan integrasi pembayaran).⁹ JakLingko merupakan kepanjangan dari Jak yang berarti Jakarta dan Lingko yang berarti jejaring atau integrasi. Lingko diambil dari sistem persawahan tanah adat di Manggarai, Nusa Tenggara Timur. Nama ini dipilih karena mencerminkan makna sistem transportasi yang terintegrasi yang kini sedang dikembangkan di kawasan Jakarta.¹⁰ JakLingko mulai dibentuk pada 2018 oleh Gubernur Provinsi DKI Jakarta, Anies Baswedan. PT JakLingko Indonesia konsisten mewujudkan integrasi sistem pembayaran dan implementasi tarif terintegrasi multimoda yang terjangkau bagi publik. Tidak hanya tiket transportasi, kini Aplikasi JakLingko juga dapat digunakan untuk tiket masuk berbagai event serta pembayaran seperti tagihan listrik, BPJS, dan pulsa HP.¹¹

⁹ Sabrina Handayani *et al*, 2021, Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta, *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, Vol. 2 No. 1, hal. 21

¹⁰ Infootomotif, 2022, Kepanjangan JakLingko dan Sejarahnya, diakses dari <https://kumparan.com/info-otomotif/kepanjangan-jaklingko-dan-sejarahnya-1xyE0ealLBs/full> pada 11 Desember 2023

¹¹ Dinas Perhubungan, 2023, Jaklingko, diakses dari <https://www.jakarta.go.id/jaklingko> pada 19 Mei 2023

Dengan mempermudah pengguna transportasi di Jakarta, target JakLingko adalah untuk meningkatkan moda "share" atau "share" pengguna transportasi publik dibandingkan dengan transportasi pribadi.¹² Angkutan kota yang kemudian bekerjasama dengan JakLingko menjadi Mikrotrans bertujuan agar menciptakan angkutan kota yang lebih nyaman dan efisien bagi seluruh lapisan masyarakat. Seperti yang kita ketahui bahwa angkutan kota selama ini kurang tertata dengan baik dari segi armada dan sumber daya manusia yakni pengemudi dari angkutan kota itu sendiri. Jika membahas mengenai Jaklingko dan dikaitkan dengan angkutan kota, kata JakLingko identik dengan angkutan kota yang memiliki logo JakLingko (Mikrotrans).

Layanan yang diberikan oleh Mikrotrans ini memakai sistem modern yang lebih banyak menguntungkan penumpang dan pengemudinya. Pengintegrasian layanan Mikrotrans ke dalam JakLingko, terkait rute, sistem pembayaran, dan manajemen, menyebabkan presentase warga Jakarta yang tinggalnya dalam radius 500 meter dari titik perhentian angkutan umum naik dua kali lipat dari semua 42 persen pada tahun 2017, menjadi 83 persen pada 2021, dan kemudian mencapai sekitar 86,8 persen pada tahun 2022.¹³ Mikrotrans memiliki jadwal pasti, tidak ngetem sehingga penumpang tidak menunggu lama, pramudi tidak ugal-ugalan, dan sampai saat ini Mikrotrans masih gratis. Penumpang tidak bisa

¹² Fianda Sjojfan, 2021, JakLingko targetkan integrasi transportasi DKI Jakarta Agustus 2021, diakses dari <https://www.jaklingkoindonesia.co.id/id/newsroom/article/info-jaklingko/5/jaklingko-targetkan-integrasi-transportasi-dki-jakarta-agustus-2021> pada 21 Januari 2024

¹³ Nico Andrianto, 2023, *Rekam Jejak Anies di Jakarta*, Jakarta: Pustaka Al-Kautsar, hal. 14

memberhentikan Mikrotrans di sembarang tempat, namun harus memberhentikan di halte pemberhentian atau bus stop. PT Transportasi Jakarta (Transjakarta) bersama mitra perusahaan operator angkutan perkotaan (angkot) telah memfasilitasi pengemudi angkot mendapatkan penghasilan bulanan setara UMR dengan menjadi pengemudi Mikrotrans atau transportasi pengumpan bus Transjakarta.¹⁴

Strategi Mikrotrans jelas jauh lebih menarik perhatian masyarakat, sehingga beberapa penumpang yang tadinya menggunakan angkutan kota reguler, kini beralih ke Mikrotrans. Untuk penampilan fisiknya, jenis mobil, warna maupun bentuk, Mikrotrans sama dengan angkutan kota reguler, perbedaan yang terlihat adalah adanya tulisan Jaklingko di kaca ataupun di atas mobil. Di DKI Jakarta pun sudah banyak Mikrotrans dan setiap rute angkutan kota di Jakarta hampir semua sudah tersedia Mikrotrans. Semenjak hadirnya Mikrotrans, angkutan kota yang belum bekerja sama dengan PT JakLingko atau yang biasa disebut angkutan kota reguler mengalami kesulitan dalam mendapatkan penumpang karena para penumpang beralih kepada Mikrotrans. Terlebih Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta telah mengkonfirmasi bahwa adanya kenaikan tarif angkutan kota reguler sebesar 20%. Adapun tarif baru sesuai dengan usulan dari Dewan Transportasi

¹⁴ Merdeka.com, 2021, Pengemudi Mikrotrans akan berpenghasilan setara UMR diakses dari <https://www.merdeka.com/jakarta/pengemudi-mikrotrans-akan-berpenghasilan-setara-umr.html> pada 22 Desember 2023

Kota Jakarta (DTKJ) sebesar Rp 6.000.¹⁵ Sedangkan untuk tarif Mikrotrans tidak ada kenaikan yaitu tetap Rp0.

Kehadiran Mikrotrans secara tidak sadar menciptakan persaingan antara angkutan kota reguler yang semakin lama semakin tersingkirkan dengan Mikrotrans. Dengan tingginya minat masyarakat menggunakan Mikrotrans, membuat para pemilik angkutan kota reguler merasakan dampak akan kehadiran Mikrotrans. Sampai saat ini, masih terdapat daerah atau rute-rute yang belum bekerja sama dengan JakLingko. Untuk dapat beradaptasi ditengah munculnya Mikrotrans, para pemilik angkutan kota reguler harus memiliki modal untuk usahanya tersebut. Dalam hal ini, peneliti membagi kedalam empat jenis modal menurut Pierre Bourdieu yaitu modal ekonomi, modal sosial, modal budaya dan modal simbolik.

Semakin besar modal yang dimiliki, maka akan semakin mudah juga untuk para pemilik angkutan kota beradaptasi atas perkembangan transportasi umum saat ini. Seseorang yang menguasai keempat modal sekaligus pasti akan menduduki hirarki tertinggi dan memperoleh kekuasaan yang besar (kelas dominan), sementara yang hanya menguasai beberapa modal saja dari keseluruhan modal menempati

¹⁵ Tiara Aliya Azzahra, 2022, Hari Ini Tarif Baru Angkot Non-Jaklingko Resmi Naik 20%, diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-6365160/hari-ini-tarif-baru-angkot-non-jaklingko-resmi-naik-20> pada 11 Desember 2023

posisi hirarki sebagai kelas menengah; yang tidak menguasai satu modal pun menempati posisi hirarki terendah.¹⁶

Berdasarkan pemaparan diatas, peneliti tertarik untuk meneliti mengenai **“Strategi Adaptasi Angkutan Kota Reguler Di Tengah Transformasi Menjadi Mikrotrans (Studi Kasus: Angkutan Kota Wilayah Lenteng Agung, Jakarta Selatan)”**. Peneliti melihat bahwa angkot yang dahulu ramai dan menjadi salah satu pilihan transportasi umum bagi masyarakat, kini mulai sepi penumpang. Dahulu persaingan hanya dengan taksi, kopaja, dan lain-lain, namun saat ini persaingan menjadi lebih kompleks dan angkot semakin kehilangan pamornya dimasyarakat. Terlebih saat ini muncul Mikrotrans yang bersaing dalam bidang yang sama, Mikrotrans memiliki pengaruh yang cukup besar bagi usaha angkutan kota reguler sehingga para pemilik angkutan kota reguler harus melakukan adaptasi atas perubahan yang ada. Peneliti juga ingin melihat bagaimana perubahan yang dialami oleh angkutan kota reguler dari segi ekonomi sebelum dan sesudah adanya Mikrotrans serta apa saja dampak yang dirasakan oleh angkutan kota reguler dan bagaimana para pemilik angkutan kota reguler mengatasi dan beradaptasi atas perubahan dan dampak yang mereka alami.

1.2 Permasalahan Penelitian

Pemerintah terus berusaha untuk menanggulangi masalah kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta, salah satunya adalah dengan menyediakan sarana dan

¹⁶ *Ibid*, hal. 11

prasarana dari transportasi umum seperti TransJakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, Mikrotrans, dan lain-lain. TransJakarta, MRT, LRT, dan Mikrotrans dibuat sangat nyaman sehingga menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum. Beberapa layanan yang diberikan adalah menggunakan AC, tarif yang murah, estimasi waktu yang lebih cepat, keamanan yang terjamin jika dibandingkan dengan transportasi reguler. Namun, dibalik banyaknya keunggulan dari transportasi umum yang nyaman tersebut, ada pihak-pihak yang terkena dampaknya. Seperti Mikrotrans, kebijakan tersebut belum merata sehingga banyak pihak yang dirugikan terutama pemilik angkutan kota reguler. Dimana untuk dapat menjadikan angkutan kota yang dimiliki menjadi Mikrotrans, harus ada beberapa syarat yang tidak semua pemilik mampu untuk memenuhinya.

Berdasarkan pemaparan tersebut, dapat dilihat bahwa keberadaan Mikrotrans sangat berpengaruh terhadap angkutan kota reguler. Maka diperlukan adaptasi yang dilakukan oleh pemilik angkutan kota reguler. Penelitian ini menggunakan konsep habitus, arena, dan modal dalam teori praktik sosial yang dikemukakan oleh Pierre Bourdieu. Dimana habitus merupakan pondasi awal dalam praktik sosial, habitus merupakan hal yang mendorong individu untuk bertindak berdasarkan pengalaman dan pembelajaran individu tersebut. Dalam habitus diperlukan modal, Bourdieu membagi menjadi empat jenis modal yaitu modal ekonomi, modal sosial, modal kultural dan modal simbolik. Arena diperlukan sebagai tempat untuk mempraktikkan hasil dari habitus dan modal

tersebut. Dari uraian permasalahan penelitian tersebut, penulis merumuskan tiga rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana bentuk adaptasi pemilik angkutan kota reguler di era transformasi menjadi Mikrotrans?
2. Bagaimana dampak transformasi angkutan kota terhadap angkutan kota reguler?
3. Bagaimana strategi yang dilakukan oleh pemilik angkutan kota reguler?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada perumusan dan pembahasan masalah dalam penulisan skripsi ini, maka terdapat beberapa tujuan dalam penelitian ini:

1. Untuk mendeskripsikan bentuk adaptasi pemilik angkutan kota reguler di era transformasi menjadi Mikrotrans.
2. Untuk mendeskripsikan dampak transformasi angkutan kota terhadap angkutan kota reguler.
3. Untuk mendeskripsikan strategi yang dilakukan oleh pemilik angkutan kota reguler

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis. Adapun masing-masing manfaat pada penelitian ini yaitu:

a. Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi khususnya pada kajian Sosiologi Ekonomi tentang bagaimana modal-modal yang dimiliki oleh pemilik angkot mampu memengaruhi bentuk adaptasi ditengah transformasi menjadi Mikrotrans.
2. Penelitian ini berusaha menjelaskan kepada pembaca mengenai bentuk adaptasi angkutan kota khususnya pemilik angkot dalam menghadapi transformasi menjadi Mikrotrans.
3. Penelitian ini diharapkan mampu bermanfaat sebagai referensi untuk penelitian sejenis khususnya yang membahas tentang adaptasi angkutan kota ditengah transformasi menjadi Mikrotrans.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Pemerintah : Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk memberikan referensi bagi pemerintah dalam meningkatkan kualitas layanan Mikrotrans.
2. Bagi Lembaga Pendidikan : Penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi serta referensi mengenai bagaimana beradaptasi dalam perubahan yang ada.

1.5 Tinjauan Penelitian Sejenis

Tinjauan penelitian sejenis digunakan sebagai referensi yang berisi penelitian terdahulu yang berkaitan dengan topik penelitian ini. Penelitian sejenis berguna sebagai bahan acuan dan informasi tambahan serta gambaran mengenai Strategi

Adaptasi Angkutan Kota Reguler Di Tengah Transformasi Menjadi Mikrotrans (Studi Kasus: Angkutan Kota Wilayah Lenteng Agung, Jakarta Selatan). Berikut adalah tinjauan pustaka yang diambil dari beberapa penelitian sebelumnya:

Penelitian tentang konsep strategi adaptasi yang dijadikan sebagai bahan referensi dilakukan oleh, yaitu: (1) Alfian Helmi dan Arif Satria, (2) Nur Indah Ariyani, (3) Susi Andriani, (4) Ika Pertiwi, *et al*, (5) Lia Mareza dan Agung Nugroho. Penelitian pertama yang dijadikan sebagai tinjauan literatur penulis terkait konsep strategi adaptasi dilakukan oleh Alfian Helmi dan Arif Satria pada tahun 2012 dengan judul “Strategi Adaptasi Nelayan Terhadap Perubahan Ekologis”. Penelitian ini mengkaji pengaruh perubahan ekologis terhadap kehidupan nelayan dan strategi adaptasi yang dilakukan nelayan dalam menghadapi perubahan ekologis di Kawasan pesisir Desa Pulau Panjang, Kecamatan Simpang Empat, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan.¹⁷ Dalam penelitian ini menjelaskan bahwa adaptasi dan perubahan merupakan dua hal yang tidak dapat terpisahkan bagi makhluk hidup. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa strategi adaptasi yang diterapkan oleh rumah tangga nelayan berbeda-beda dan tidak hanya terbatas pada satu jenis adaptasi saja.¹⁸

Penelitian kedua tentang konsep strategi adaptasi dilakukan oleh Nur Indah Ariyani pada tahun 2013 dengan judul “Strategi Adaptasi Orang Minang Terhadap

¹⁷ Alfian Helmi dan Arif Satria, 2012, Strategi Adaptasi Nelayan Terhadap Perubahan Ekologis, *Jurnal Sosial Humaniora*, Vol. 16 No. 1, hal. 68

¹⁸ *Ibid*

Bahasa, Makanan, dan Norma Masyarakat Jawa”. Penelitian ini fokus membahas tentang strategi adaptasi orang Minang terhadap bahasa Jawa, makanan Jawa dan norma masyarakat Jawa. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi adaptasi orang Minang terhadap bahasa Jawa adalah lebih sering menggunakan bahasa Indonesia untuk berkomunikasi dengan orang Jawa, baik kepada masyarakat sekitar maupun kepada pembeli.¹⁹ Dalam penelitian ini juga membahas mengenai kebutuhan beradaptasi merupakan bentuk usaha bertahan di tengah perubahan.

Penelitian ketiga tentang konsep strategi adaptasi dilakukan oleh Susi Andriani pada tahun 2015 dengan judul “Strategi Adaptasi Sosial Siswa Papua di Kota Lamongan”. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan strategi adaptasi siswa Papua di Kota Lamongan.²⁰ Penelitian ini menjelaskan bahwa adaptasi merupakan penyesuaian diri sekaligus sebagai bentuk mengubah diri sesuai dengan perubahan lingkungan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan siswa Papua menggunakan strategi adaptasi perilaku untuk menghadapi perbedaan di lingkungan yang bar, strategi adaptasi merupakan siasat untuk menghadapi resistensi atau penolakan, kemudian menggunakan strategi adaptasi untuk mencari kesamaan di lingkungan yang baru.²¹

¹⁹ Nur Indah Ariyani, 2013, Strategi Adaptasi Orang Minang Terhadap Bahasa, Makanan, dan Norma Masyarakat Jawa, *Jurnal Komunitas*, Vol. 5 No. 1, hal. 38

²⁰ Susi Andriani, 2015, Strategi Adaptasi Sosial Siswa Papua di Kota Lamongan, *Jurnal Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, Vol. 2 No. 3, hal. 530

²¹ *Ibid*, hal. 543

Penelitian keempat tentang konsep strategi adaptasi dilakukan oleh Ika Pertiwi, *et al* pada tahun 2017 dengan judul “Strategi Adaptasi Petani Dalam Pengolahan Lahan Kering di Desa Dieng Kecamatan Kejajar Kabupaten Wonosobo”. Penelitian ini menjelaskan bahwa strategi adaptasi merupakan suatu cara yang ditempuh untuk menghadapi segala rintangan yang ada agar dapat bertahan dan menciptakan kondisi yang seimbang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi adaptasi petani Dieng dalam pengolahan lahan kering di Dieng.²² Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa petani di Dieng telah melakukan strategi adaptasi fisik, ekonomi dan budaya secara bersamaan. Penelitian ini membuktikan bahwa strategi adaptasi tidak selalu berdampak positif dan berjalan seimbang antara fisik, ekonomi, dan budaya karena kenyataannya petani Dieng juga melakukan cara yang bertentangan dengan prinsip ekologi.²³

Penelitian kelima tentang konsep strategi adaptasi dilakukan oleh Lia Mareza dan Agung Nugroho pada tahun 2016 dengan judul “Minoritas ditengah Mayoritas (Strategi Adaptasi Sosial Budaya Mahasiswa Asing dan Mahasiswa Luar Jawa di UMP)”. Penelitian ini menjelaskan bahwa adaptasi merupakan bentuk penyesuaian diri terhadap lingkungan, tidak hanya secara fisik namun juga sosial karena seseorang hidup berdampingan dengan orang lain, maka perlu untuk menyesuaikan nilai dan norma yang berlaku. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa strategi

²² Ika Pertiwi., *et al*, 2017, Strategi Adaptasi Petani Dalam Pengolahan Lahan Kering di Desa Dieng Kecamatan Kejajar Kabupaten Wonosobo, *Journal of Educational Social Studies*, Vol. 6 No. 3, hal. 87

²³ *Ibid*, hal. 91

adaptasi yang dilakukan oleh mahasiswa asing dan luar jawa di UMP adalah 1) akomodasi bahasa, makanan, dan agama, 2) melakukan hobi yang disukai, dan 3) menghubungi keluarga.²⁴

Penelitian tentang adaptasi bisnis ditengah perubahan yang dijadikan sebagai bahan referensi dilakukan oleh, yaitu: (1) Anindita Trinura Novitasari, (2) Olufemi Aladejebi, (3) Nana Shaibu Akaeze dan Christian Akaeze, (4) Hari Budiarti, (5) Yori Pusparani, (6) Bagus Permana. Penelitian pertama tentang adaptasi bisnis ditengah perubahan yang dijadikan referensi adalah penelitian yang dilakukan oleh Anindita Trinura Novitasari pada tahun 2022 dengan judul “Strategi UMKM Bertahan di Masa Pandemi”. Buku ini menjelaskan banyaknya permasalahan-permasalahan yang dihadapi oleh pemilik usaha yang mengharuskan para pemilik usaha menyesuaikan diri atau beradaptasi dengan tantangan yang dihadapi. Para pemilik usaha juga harus menyusun strategi bertahan ditengah kondisi tersebut. Adaptasi menjadi strategi utama yang dapat dilakukan UMKM untuk mampu bertahan ditengah pandemi.²⁵

Penelitian kedua tentang adaptasi bisnis ditengah perubahan dilakukan oleh Olufemi Aladejebi pada tahun 2020 dengan judul “Managing Small Businesses in Nigeria during Covid-19 Crisis: Impact and Survival Strategies” menjelaskan bahwa disaat usaha mengalami guncangan, pemilik usaha harus cepat memikirkan

²⁴ Lia M dan Agung N, 2016, Minoritas ditengah Mayoritas (Strategi Adaptasi Sosial Budaya Mahasiswa Asing dan Mahasiswa Luar Jawa di UMP), *Jurnal Sosio Humaniora*, Vol. 2 No. 2, hal. 34

²⁵ Anindita T. Novitasari, 2022, *Strategi UMKM Bertahan di Masa Pandemi*, Yogyakarta: Deepublish, hal. 20

strategi yang akan dilakukan untuk mempertahankan usahanya. Dalam penelitian ini, strategi yang dilakukan adalah dengan memeriksa pengeluaran seperti memotong biaya, mengurangi staf, mempekerjakan staf dirumah, dan bagi pemilik usaha juga harus memunculkan inovasi baru agar usahanya tetap bertahan.²⁶

Penelitian ketiga tentang adaptasi bisnis ditengah perubahan dilakukan Nana Shaibu Akaeze dan Christian Akaeze pada tahun 2017 dengan judul “35 Exploring The Survival Strategies For Small Business Ownership in Nigeria”. Penelitian ini menggunakan *Theory of Constraints* (TOC) untuk melihat strategi bertahan yang diperlukan oleh pemilik usaha untuk mempertahankan bisnisnya. Kinerja perusahaan ditentukan oleh kendala, dimana tujuan utama perusahaan adalah untuk menghasilkan uang, dan hal tersebut selalu terhalang oleh satu kendala yang menghalangi perusahaan untuk memaksimalkan kinerja dan mencapai tujuan.²⁷ Hasil penelitian ini menunjukkan strategi utama yang dapat digunakan adalah dengan strategi efisiensi biaya, strategi kredit informal dan strategi pemasaran agresif.²⁸

Penelitian keempat tentang adaptasi bisnis ditengah perubahan dilakukan Hari Budiarti dengan judul “Industri Kerajinan Batik: Studi Mengenai Strategi Kebertahanan dan Keberlangsungan Usaha Batik di Trusmi Kulon, Kecamatan

²⁶ Olufemi Aladejebi, 2020, Managing Small Businesses in Nigeria during Covid-19 Crisis: Impact and Survival Strategies, *Journal of Business and Management*, Vol. 22 No. 8, hal. 32

²⁷ Nana A dan Chris A, 2017, 35 Exploring The Survival Strategies For Small Business Ownership in Nigeria, *Australian Journal of Business and Management Research*, Vol. 5 No. 7, hal. 36

²⁸ *Ibid*, hal. 42

Weru, Kabupaten Cirebon, Jawa Barat”. Penelitian ini menggunakan konsep strategi adaptasi yang dikemukakan oleh Bannet. Terdapat beberapa bentuk strategi dalam penelitian ini. Pertama, strategi produksi, pemasaran dan pemilik usaha yang berorientasi pada tingkat pemupukan modal. Strategi ini diantaranya seperti sistem ngalap (subkontrak), produksi non-subkontrak, dan spesifikasi produk. Dalam hal pemasaran, strategi yang dilakukan adalah membentuk jaringan pemasaran, penjualan melalui show room, sistem susukan, dan diversifikasi usaha. Kedua, strategi subsistem merupakan strategi pengembangan usaha yang hanya untuk sekedar bertahan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari. Strategi ini mendahulukan prinsip selamat dan menghindari resiko.²⁹

Penelitian kelima tentang adaptasi bisnis ditengah perubahan dilakukan Yori Pusparani pada tahun 2019 dengan judul “Strategi Kebertahanan Serta Keberlangsungan Usaha Batik Katura di Trusmi Kulon, Kecamatan Plered, Kabupaten Cirebon, Jawa Barat”. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji strategi kebertahanan dan keberlangsungan usaha batik Katura di Trusmi Kulon, Kabupaten Cirebon.³⁰ menjelaskan untuk dapat bertahan, perusahaan dituntut untuk melakukan tindakan pada tiga bidang yaitu perusahaan harus mencari cara untuk memperbesar permintaan pasar, perusahaan harus melindungi pangsa pasarnya,

²⁹ Heru Budiarti, 2003, *Industri Kerajinan Batik (Studi Mengenai Strategi Kebertahanan dan Keberlangsungan Usaha Batik di Trusmi Kulon, Kecamatan Weru, Kabupaten Cirebon, Jawa Barat)*, Tesis: Universitas Indonesia.

³⁰ Yori Pusparani, 2019, Strategi Kebertahanan Serta Keberlangsungan Usaha Batik Katura di Trusmi Kulon, Kecamatan Plered, Kabupaten Cirebon, Jawa Barat, *Jurnal Sains dan Teknologi*, Vol. 6 No. 2, hal. 106

dan perusahaan harus meningkatkan pangsa pasarnya lebih jauh.³¹ Strategi merupakan suatu hal yang menguatkan persaingan perusahaan yang dikembangkan dari respons terhadap perubahan. Ada dua pola strategi yang diterapkan dalam penelitian ini, yaitu strategi yang bertujuan pada pengembangan modal, strategi pemasaran, serta pemilikan usaha yang bertujuan agar usahanya dapat berkembang, dan yang kedua strategi yang dijalankan para pengusaha tersebut yang tujuannya agar tetap dapat memperoleh penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka.³²

Penelitian keenam tentang adaptasi bisnis ditengah perubahan dilakukan Bagus Permana pada tahun 2015 dengan judul “Strategi Kebertahanan Pengrajin Industri Sandal di Desa Wedoro Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo”. Penelitian ini menjelaskan strategi merupakan hal yang wajib dipikirkan oleh setiap pengusaha agar dapat mempertahankan usahanya dan bersaing dengan pengusaha lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui strategi bertahan pengrajin industri sandal di Desa Wedoro yang meliputi strategi pemasaran, strategi variasi produk, strategi harga jual, strategi mutu produk dan faktor-faktor yang mempengaruhi pengrajin sandal tetap bertahan, meliputi lokasi bahan baku, aksesibilitas, transportasi dan manajemen.³³ Dalam penelitian ini para pengrajin sandal memiliki beberapa strategi yaitu strategi memenangkan persaingan seperti

³¹ *Ibid*, hal.107

³² *Ibid*

³³ Bagus Permana, 2015, Strategi Kebertahanan Pengrajin Industri Sandal di Desa Wedoro Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo, *Jurnal Swara Bhumi*, Vol. 3 No. 3, hal. 116

menjemput bola dan memiliki wilayah yang menghasilkan laba besar, strategi pengembangan produk seperti variasi produk, strategi meningkatkan permintaan pelanggan seperti penentuan harga jual yang murah dan mengurangi keuntungan, strategi menjamin mutu produk dan menjaga kualitas produk.³⁴

Penelitian tentang strategi dalam praktik sosial yang dijadikan sebagai referensi dilakukan oleh, yaitu: (1) Umi Fitria dan Bagus Endri Yanto, (2) Ahmad Subki, (3) Evy Gustiana, (4) Eleni Karfaki dan Emmanuel D. Adamides, (5) Rusydha Azmi Karina Pratiwi, (6) Thinh Gia Hoang, Ngan Tuyet Truong, Tam Minh Nguyen. Penelitian pertama tentang strategi dalam praktik sosial dilakukan oleh Umi Fitria dan Bagus Endri Yanto pada tahun 2022 dengan judul “Urgensi Modal Sosial dalam Pembentukan Karakter Wirausaha”. Dalam buku ini dijelaskan bahwa Pierre Bourdieu mengemukakan tentang modal ekonomi, modal budaya dan modal sosial. Bourdieu berpendapat bahwa modal ekonomi merupakan sumber daya dasar, yang berperan besar dalam meningkatkan modal ekonomi seseorang adalah modal sosial.³⁵

Penelitian kedua tentang strategi dalam praktik sosial dilakukan oleh Ahmad Subki pada tahun 2007 dengan judul “Arena dan Modal: Pondok Pesantren Annuqayah Guluk-Guluk Sumenep”. Penelitian ini berfokus pada modal yang dimiliki pondok pesantren Annuqayah untuk merespon dinamika sosial. Penelitian

³⁴ *Ibid*, hal. 118-119

³⁵ Umi Fitria dan Bagus Endri Yanto, 2022, *Urgensi Modal Sosial Dalam Pembentukan Karakter Wirausaha*, Yogyakarta: K-Media

ini menggunakan teori Bourdieu dimana individu aktif untuk memposisikan dirinya sebagai agen yang nantinya akan membentuk habitus dan akan menciptakan modal, baik modal kultural, modal simbolik atau modal ekonomi.³⁶

Penelitian ketiga tentang strategi dalam praktik sosial dilakukan oleh Evy Gustiana pada tahun 2020 dengan judul “Modal Sosial sebagai Strategi Bertahan Kalangan Perajin di Festival Kontemporer (Studi pada Festival Pasar Natal ART Advemt di Wina, Austria)”. Penelitian ini bertujuan untuk menyelidiki strategi-strategi apa yang digunakan oleh para penjual dan penyelenggara agar dapat bertahan menyelenggarakan pasar natal. Adanya perubahan membuat para pelaku pasar memperkuat modal sosial yang dimiliki sebagai strateginya untuk bertahan.³⁷

Modal sosial memiliki tiga unsur penting, yaitu norma, jaringan dan kepercayaan.³⁸

Penelitian keempat tentang strategi dalam praktik sosial dilakukan oleh Eleni Karfaki dan Emmanuel D. Adamides pada tahun 2018 dengan judul “Patterns of employment of Bourdieu's social practice theory in strategy as practice research”. Penelitian ini menjelaskan tentang teori praktik sosial Bourdieu digunakan dalam strategi. Habitus merupakan cara untuk memahami bagaimana konsistensi dan

³⁶ Ahmad Subki, 2007, *Arena dan Modal Sosial*, Tesis: Universitas Indonesia.

³⁷ Evy Gustiana, 2020, *Modal Sosial sebagai Strategi Bertahan Kalangan Perajin di Festival Kontemporer (Studi pada Festival Pasar Natal ART Advemt di Wina, Austria)*, Tesis: Universitas Gadjah Mada, hal. 2

³⁸ *Ibid*, hal. 18

strategi yang dicapai dengan melihat bagaimana keterlibatan pengalaman individu dan pembelajaran yang didapat dalam hidupnya.³⁹

Penelitian kelima tentang strategi dalam praktik sosial dilakukan oleh Rusydha Azmi Karina Pratiwi pada tahun 2019 dengan judul “Strategi Bertahan dalam Novel Education Europeenne Karya Romain Gary” yang membahas perbedaan persepsi kedua golongan yang kemudian memengaruhi bentuk strategi bertahan keduanya. Dengan strategi, para agen atau tokoh dapat mendapatkan keuntungan dan memenangkan permainan yang didapatkan dengan mempertaruhkan modal yang dimiliki oleh agen atau tokoh.⁴⁰ Bourdieu membagi modal menjadi empat macam yaitu modal ekonomi, modal kultural, modal simbolik dan modal sosial. Semakin besar modal yang dimiliki maka akan semakin besar juga peluang untuk menjadi dominan, modal yang kecil akan membawa kepada posisi yang didominasi.⁴¹ Selain modal, agen juga memerlukan yang namanya habitus yang merupakan sikap yang dimiliki oleh agen tersebut yang merupakan hasil dari proses yang diinternalisasikan oleh keluarga dan struktur pada awal kehidupan serta hasil pembelajaran dan pengalaman agen tersebut.⁴² Arena dalam pemikiran Bourdieu merupakan suatu wadah tempat berkumpul para agen untuk bersaing.⁴³

³⁹ Eleni Karfaki & Emmanuel A, 2018, Patterns of employment of Bourdieu's social practice theory in strategy as practice research, *International Journal of Strategic Change Management*, Vol. x No. x, hal. 9

⁴⁰ Rusydha A. K. P, 2019, *Strategi Bertahan dalam Novel Education Europeenne Karya Romain Gary*, Tesis: Universitas Indonesia, hal. 22

⁴¹ *Ibid*, hal. 15

⁴² *Ibid*

⁴³ *Ibid*, hal. 20

Penelitian keenam tentang strategi dalam praktik sosial dilakukan oleh Think Gia Hoang, Ngan Tuyet Truong, Tam Minh Nguyen pada tahun 2021 dengan judul “The survival of hotels during the COVID-19 pandemic: a critical case study in Vietnam” yang menjelaskan strategi respons yang dikembangkan oleh hotel di Vietnam untuk bertahan pada masa sulit ini. Penelitian ini menggunakan analisis Bourdieu tentang habitus, arena dan modal dalam menjelaskan bagaimana pendekatan yang dikembangkan dalam kasus hotel swasta di Vietnam dan menyoroti interaksi antar para aktor seperti manajer dan karyawan serta pemangku kepentingan lainnya, serta strategi respons melalui kaca mata habitus, modal, dan arena. Dengan upaya yang cukup dalam manajerial dan sumber daya yang dibutuhkan, disamping dukungan organisasi dan eksternal yang tepat untuk pengembangan strategi respons pandemi seperti pengenalan layanan karantina berbayar, proses ini dapat berhasil dirangkul dalam praktik organisasi hotel yang baru.⁴⁴

Penelitian tentang perkembangan angkutan kota yang dijadikan sebagai referensi dilakukan oleh Pusat Data dan Analisa Tempo pada tahun 2020 dengan judul “Mengenal Lebih Jauh Sistem Transportasi OK Trip Jakarta” yang menjelaskan tentang Gubernur DKI Jakarta saat itu merangkul pemilik dan juga pengemudi angkutan agar dapat bergabung dengan program OK OTrip. OK OTrip

⁴⁴ Hoang, *et al.*, 2021, The survival of hotels during the COVID-19 pandemic: a critical case study in Vietnam, *Journal Service Business*, Vol. 15 No. 2

dikenalkan oleh pemerintah sejak Januari, 2018.⁴⁵ Wakil Gubernur DKI Jakarta Sandiaga Uno menyarankan para sopir angkutan kota bergabung dalam program OK Otrip agar pendapatan mereka terjamin dan mendapat untung lebih karena angkutan mereka terintegrasi langsung dengan jaringan bus Transjakarta dan moda transportasi lainnya, sopir juga akan memperoleh pendapatan yang pasti setiap bulan.⁴⁶ Dengan hanya satu kartu, pemerintah akan memantau pemakai angkutan umum di Jakarta karena selama ini pemerintah tidak memiliki data wilayah mana saja yang ramai penumpang.⁴⁷ Dengan adanya data tersebut, setiap wilayah akan dipasok jumlah angkutan sesuai dengan jumlah penumpangnya.⁴⁸ Pemerintah mewajibkan pengemudi memiliki kartu tanda penduduk DKI. Anies meluncurkan Jak Lingko, sama seperti OK Otrip karena pengoperasiannya sama dengan OK Otrip yang digagar mantan Wagub DKI Jakarta Sandiaga Uno. Anies memberikan nama baru Jak Lingko sebagai rebranding program OK Otrip.⁴⁹

Penelitian tentang angkutan kota modern dan keunggulannya yang dijadikan sebagai referensi dilakukan oleh, yaitu: (1) Wijianto, Bambang Istianto, Rukman, (2) Noveesra Zahra, Imam Baihaqi, dan Dewie Saktia Ardiantono, (3) Dwi Wahyu Hidayat, *et al.* Penelitian pertama tentang angkutan kota modern dan keunggulannya dilakukan oleh Wijianto, *et al* pada tahun 2022 dengan judul

⁴⁵ Pusat Data dan Analisis Tempo, 2019, *Sejarah Transportasi Angkutan Bus Jakarta Jilid 5*, Jakarta: TEMPO Publishing, hal. 13

⁴⁶ *Ibid*, hal. 54

⁴⁷ *Ibid*, hal. 66

⁴⁸ *Ibid*

⁴⁹ *Ibid*, hal. 67

“Analisis Kepuasan Publik Terhadap Angkutan Umum Model Jak Lingko Sebagai Pengintegrasikan Antar Moda Transportasi Publik Di DKI Jakarta” yang membahas tentang pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang sedang mengembangkan angkutan umum dengan sistem modern yang bernama JakLingko. Dalam penelitian ini dijelaskan bahwa pengguna angkutan umum JakLingko merasa puas dengan layanan yang sesuai kebutuhan perjalanannya dengan tampilan kendaraan yang bagus, meskipun belum seluruhnya dilengkapi fasilitas AC, penumpang mencapai diatas 70%.⁵⁰

Penelitian kedua tentang angkutan kota modern dan keunggulannya dilakukan oleh Noveesra Zahra, *et al* pada tahun 2020 dengan judul “Evaluasi Kualitas Pelayanan pada Industri Angkutan Umum: Studi Kasus Mikrotrans Jak Lingko” yang menjelaskan bahwa sejak tahun 2018 sampai saat ini pemerintah DKI Jakarta membuat kebijakan yang disebut OK-O-TRIP yang saat ini menjadi Jaklingko. Pelayanannya memakai sistem yang modern, yaitu memiliki jadwal, tidak ngetem, tidak boleh salip-menyalip dan sampai saat ini tarifnya masih gratis.⁵¹ Saat ini, mikrolet atau angkutan kota di Jakarta, ada yang sepenuhnya diatur oleh operator swasta dan ada juga yang dikelola oleh PT Transportasi yang dinamakan Mikrotrans Jaklingko.⁵²

⁵⁰ Wijianto, *et al.*, 2022, Analisis Kepuasan Publik Terhadap Angkutan Umum Model Jak Lingko Sebagai Pengintegrasikan Antar Moda Transportasi Publik Di DKI Jakarta, *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*, Vol. 9 No. 2, hal. 129

⁵¹ Noveesra, *et al.*, 2020, Evaluasi Kualitas Pelayanan pada Industri Angkutan Umum: Studi Kasus Mikrotrans Jak Lingko, *Jurnal Sains dan Seni ITS*, Vol. 9 No. 1, hal. 60

⁵² *Ibid*, hal. 59

Studi Dwi Wahyu Hidayat, *et al* pada tahun 2022 dengan judul “Kebangkitan Angkutan Umum di Indonesia” membahas tentang mikrotrans yang berkolaborasi dengan Jak Lingko. Salah satu angkutan umum yang masih menerapkan subsidi hingga tarif Rp0 atau gratis adalah Mikrotrans yang memiliki tanda Jak Lingko. Mikrotrans merupakan bentuk kerja sama antara Jak Lingko dengan PT. Transportasi Jakarta dalam menyediakan angkutan pengumpan untuk bus TransJakarta dan KRL. Mikrotrans merupakan angkot dan merupakan bentuk integrasi infrastruktur dan rute sehingga perjalanan menggunakan angkot akan lebih efektif. Mikrotrans merupakan angkot yang sebelumnya disebut dengan angkutan reguler dimana pemiliknya dapat menjadikan angkutannya setelah memenuhi standar kelayakan yang ditetapkan oleh PT. Transportasi Jakarta.

Syarat untuk mendaftarkan adalah meliputi tahun kendaraan, kondisi kendaraan lengkap, kebersihan serta ketersediaan kuota pada trayek tempatnya mendaftar. Kemudian setelah lolos dari evaluasi kendaraan, selanjutnya angkot akan diberikan stiker Jak Lingko dan dipasang GPS dan CCTV agar dapat dikontrol oleh PT. Transportasi Jakarta. Pengemudi atau pemilik Mikrotrans akan dibayarkan sesuai dengan satuan jumlah kilometer dalam jam kerja. Satu angkutan Mikrotrans memiliki dua pembagian jam kerja, yaitu jam pagi sampai siang dan dilanjutkan dengan siang sampai malam. Pembagian jam kerja cukup penting agar pengemudi dapat berkonsentrasi demi menjaga keselamatan dari penumpang.

Penelitian tentang teori praktik sosial yang dijadikan sebagai referensi dilakukan oleh, yaitu: (1) Mangihut Siregar, (2) Riyan Adi Putra, (3) Ahmad Jibril,

(4) Sharon Regina Vega, (5) Anthony King, (6) Hanna-Mari Husu, (7) Adriana van Hilton. Penelitian pertama tentang teori praktik sosial dilakukan oleh Mangihut Siregar yang dilakukan pada tahun 2016 dengan judul “Teori Gado-Gado Pierre Felix Bourdieu” yang menjelaskan tentang Teori Bourdieu. Teori yang dikemukakan oleh Bourdieu dikenal dengan teori tentang praktik yang merupakan perpaduan dari teori yang berpusat pada agen atau aktor dengan teori yang berpusat dengan struktur dalam membentuk kehidupan sosial.⁵³ Konsep yang penting dalam teori praktik sosial Bourdieu adalah habitus, arena/arena/medan, kekerasan simbolik, modal dan strategi.⁵⁴ Konsep habitus merupakan kunci dalam teori Bourdieu, habitus merupakan produk yang terbentuk setelah manusia lahir dan berinteraksi dengan masyarakat dalam ruang dan waktu habitus bukanlah bawaan lahir atau kodrat tetapi merupakan hasil pembelajaran lewat sosialisasi.⁵⁵ Arena merupakan ruang sebagai tempat para aktor sosial saling bersaing untuk mendapatkan kekuatan simbolis, persaingan dalam arena bertujuan untuk memastikan perbedaan dan status aktor sosial.⁵⁶ Komposisi praktik sosial dari Bourdieu yaitu (Habitus x Modal) + Arena = Praktik.⁵⁷

Penelitian kedua tentang teori praktik sosial dilakukan oleh Riyan Adi Putra pada tahun 2016 dengan judul “Perilaku Pencarian Informasi untuk Mendapatkan

⁵³ Mangihut Siregar, 2016, Teori “Gado-Gado” Pierre Felix Bourdieu, *Jurnal Studi Kultural*, Vol. 1 No. 2, hal. 79

⁵⁴ *Ibid*, hal. 80

⁵⁵ *Ibid*

⁵⁶ *Ibid*, hal. 81

⁵⁷ *Ibid*, hal. 82

Lagu” yang didalamnya terdapat penjelasan tentang Bourdieu yang menerangkan bahwa terdapat hubungan antara habitus, modal dan arena dalam struktur masyarakat. Tindakan (kebiasaan) merupakan hasil dari hubungan antara disposisi seseorang (habitus) dan posisi seseorang dalam “arena” (modal).⁵⁸ Bourdieu menjelaskan habitus merupakan serangkaian hal yang mendorong seseorang untuk beraksi dan bereaksi dengan cara tertentu yang melahirkan praktik-praktik, persepsi-persepsi dan perilaku tetap teratur yang kemudian menjadi kebiasaan.⁵⁹ Bourdieu menjelaskan empat modal, yaitu modal ekonomi, modal sosial, modal kultural dan modal simbolik.⁶⁰ Modal Ekonomi merupakan kemampuan ekonomi pada individu untuk bersaing dalam “arena” yang mencakup alat-alat produksi, materi, dan uang yang digunakan untuk segala tujuan serta diwariskan dari satu generasi ke generasi berikutnya.⁶¹ Modal Sosial merupakan modal hubungan sosial individu terhadap individu lain yang memiliki kekuatan dalam masyarakat.⁶² Modal Kultural merupakan pendidikan seseorang atau selera seseorang, seperti kemampuan menampilkan diri didepan public, pengetahuan dan keahlian.⁶³ Modal Simbolik merupakan modal yang berupa pengakuan dari orang lain mengenai individu tersebut, seperti status, otoritas, prestise, dan lain-lain.⁶⁴

⁵⁸ Riyan A. Putra, 2016, *Perilaku Pencarian Informasi untuk Mendapatkan Lagu*, Tesis: Universitas Indonesia, hal. 3

⁵⁹ *Ibid*, hal. 18

⁶⁰ *Ibid*, hal. 20

⁶¹ *Ibid*

⁶² *Ibid*

⁶³ *Ibid*

⁶⁴ *Ibid*

Penelitian ketiga tentang teori praktik sosial dilakukan oleh Ahmad Jibril pada tahun 2019 dengan judul “Praktik Sosial PerpuSeru (Studi Fenomenologi tentang Implementasi Program PerpuSeru di Desa Bunder, Kec. Pademawu, Kab. Pamekasan)” yang menjelaskan tentang praktik sosial PerpuSeru dan konstruksi pengetahuan tentang perpustakaan di desa Bunder, Pamekasan. Habitus diperoleh dari pengalaman bersosialisasi individu, bukan merupakan bawaan alamiah atau kodrat, maka setiap individu akan memiliki habitus yang berbeda tergantung dimana hakikat posisi individu tersebut.⁶⁵ Modal dalam pemikiran Bourdieu harus berada dalam setiap arena agar memiliki arti. Arena atau arena merupakan jaringan relasi antarposisi objektif didalamnya yang merupakan hubungan terstruktur tanpa disadari mengatur posisi individu dan kelompok dalam tatanan masyarakat.⁶⁶ Penerapan habitus sangat ditentukan oleh peran agen dan struktur, agen tidak akan berhasil menerapkan sebuah habitus sebagai praktik sosial jika tidak didukung dengan struktur, begitupun sebaliknya.⁶⁷

Penelitian keempat tentang teori praktik sosial dilakukan oleh Sharon Regina Vega, *et al* pada tahun 2021 dengan judul “Comparison and Contrast between Bourdieu’s Theory of Practice and Shamsul’s Two Social Reality Approach in the Portrayal of Identity” yang digunakan untuk menjembatani tingkat makro dan mikro yang menghadirkan hubungan antara proses individu dan sosial. Habitus

⁶⁵ Ahmad Jibril, 2019, *Praktik Sosial PerpuSeru (Studi Fenomenologi tentang Implementasi Program PerpuSeru di Desa Bunder, Kec. Pademawu, Kab. Pamekasan)*, Tesis: UIN Sunan Kalijaga, hal. 13

⁶⁶ *Ibid*, hal. 15

⁶⁷ *Ibid*, hal. 16

terbentuk oleh hubungan yang menyatukan struktur dan praktik yang menghasilkan disposisi terstruktur untuk kemudian menghasilkan tindakan terstruktur yang menciptakan struktur objektif.⁶⁸ Konsep arena dapat dilihat dengan dua cara, yaitu sebagai arena kekuasaan berdasarkan perebutan kekuasaan untuk mempertahankan posisinya dan arena budaya berdasarkan aturan, institusi dan kategori yang menghasilkan aktivitas dan praktik resmi.⁶⁹ Arena membatasi kelompok, sedangkan individu mengkondisikan habitus, dengan kata lain “arena membentuk habitus”.⁷⁰

Studi Anthony King pada tahun 2000 dengan judul “Thinking with Bourdieu against Bourdieu: A 'Practical' Critique of the Habitus”. Teori Praktik yang dikemukakan oleh Bourdieu mengatasi kebuntuan objektivisme dan subjektivisme karena mengakui bahwa daya tarik keberadaan struktur atau budaya sosial objektif adalah reifikasi momen tertentu dalam proses sosial yang sebenarnya terdiri dari individu-individu yang berinteraksi secara bermakna dengan individu lain.

Bourdieu menjelaskan bahwa habitus merupakan pengkondisian yang diasosiasikan dengan kelas tertentu dari kondisi yang menghasilkan habitus. Habitus terdiri dari struktur preseptual dan disposisi yang diwujudkan dari bagaimana cara individu melihat dan bertindak. Ketika Bourdieu menghubungkan habitus dengan arena, yang dimaksud adalah struktur objektif dari posisi-posisi

⁶⁸ Sharon, *et al.*, 2021, Comparison and Contrast between Bourdieu's Theory of Practice and Shamsul's Two Social Reality Approach in the Portrayal of Identity, *Malaysian Journal of Social Sciences and Humanities*, Vol. 6 No. 7, hal. 194

⁶⁹ *Ibid*

⁷⁰ *Ibid*, hal. 295

yang tidak setara yang terakumulasi di sekitar bentuk praktik apapun. Hubungan habitus dengan arena yang memungkinkan suatu tingkat perjuangan dan perubahan intersubjektif, memberikan penjelasan yang lebih dalam dan lebih meyakinkan tentang kehidupan sosial yang lebih dekat dengan teori praktik. Bourdieu percaya bahwa habitus mampu mengatasi masalah dualisme subjek dan objek dalam teori sosial.

Penelitian keenam tentang teori praktik sosial dilakukan oleh Hanna-Mari Husu pada tahun 2022 dengan judul “Rethinking incumbency: Utilising Bourdieu's field, capital, and habitus to explain energy transitions”. Konsep utama Bourdieu adalah arena, modal, habitus, dan kekerasan simbolik. Melihat pentingnya posisi individu dan kelompok dalam ruang sosial, lintas sosial dan sejarahnya, volume dan komposisi modalnya, serta habitus para aktor tetap penting.⁷¹ Konsep modal dan kekuatan simbolik Bourdieu juga memungkinkan kita untuk membedakan antara ruang dan arena sosial.⁷² Arena merupakan tempat di mana aktor dilibatkan dan dimotivasi untuk memainkan permainan, yaitu ikut serta dalam perjuangan arena, dan ruang sosial memungkinkan kita untuk mencerminkan masalah kemiskinan energi secara lebih luas, ketidakadilan dan ketidaksetaraan, di mana kelompok-kelompok tertentu terpinggirkan, dikecualikan sedemikian rupa.⁷³

⁷¹ Hanna M. Husu, 2022, Rethinking incumbency: Utilising Bourdieu's field, capital, and habitus to explain energy transitions, *Energy Research & Social Science*, Vol. 93, hal. 2

⁷² *Ibid*, hal. 7

⁷³ *Ibid*

Studi Adriana van Hilton pada tahun 2019 dengan judul “A theory of (research) practice makes sense in sensemaking, Applying Bourdieu’s critical social theory to the study of sensemaking change. Bourdieu menjelaskan habitus merupakan sistem skema produksi praktik dan sistem persepsi dan apresiasi praktik yang mengekspresikan posisi sosial di mana itu diciptakan. Arena merupakan jaringan hubungan sosial yang dinamis, sistem posisi sosial yang terstruktur di mana perjuangan terjadi atas sumber daya, taruhan dan akses. Sebuah “lapangan” memiliki konteks tertentu, seperti lapangan sepak bola yang memiliki norma, aturan, dan strategi untuk memenangkan permainan.

Bourdieu menjelaskan empat jenis modal, yaitu modal ekonomi (kekayaan material maupun fisik), modal budaya (pengetahuan, kosa kata, gaya hidup, selera), modal sosial (hubungan dan jaringan), serta modal simbolik (bentuk modal yang diasumsikan oleh berbagai jenis modal ketika dianggap dan diakui di berbagai bidang).

Skema 1.1 Tinjauan Penelitian Sejenis



(Sumber: Analisis Peneliti, 2023)

Berdasarkan hasil studi penelitian sejenis yang sudah dipaparkan, selanjutnya penulis akan menjelaskan mengenai posisi penelitian skripsi penulis, dimana untuk melihat bentuk adaptasi yang dilakukan oleh pemilik angkutan kota reguler di era transformasi (Mikrotrans) dan dampak keberadaan Mikrotrans bagi angkutan kota reguler. Berdasarkan penelitian terhadulu, belum ada penelitian dengan jenis studi kasus yang membahas mengenai bentuk adaptasi pemilik angkutan kota reguler pada era transformasi khususnya angkutan kota wilayah Lenteng Agung, Jakarta Selatan.

1.6 Kerangka Konseptual

1.6.1 Strategi

Menurut seorang ahli strategi dan peperangan Carl Von Clausewits (1780-1831) dalam Eris (2017), strategi merupakan penggunaan pertempuran untuk memenangkan peperangan “*the use of engagements for the object of war*”.⁷⁴ Strategi merupakan proses penentuan rencana para pemimpin puncak yang berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan suatu cara atau upaya bagaimana agar tujuan tersebut dapat tercapai.⁷⁵ Strategi dalam hal bisnis sangat penting dilakukan oleh pelaku bisnis dalam menghadapi persaingan.⁷⁶

⁷⁴ Eris Juliansyah, 2017, Strategi Pengembangan Sumber Daya Perusahaan dalam Meningkatkan Kinerja PDAM Kabupaten Sukabumi, *Jurnal Ekonomak*, Vol. 3 No. 2, hal. 19

⁷⁵ Mimin Yatminiwati, 2019, *Manajemen Strategi: Buku Ajar Perkuliahan Bagi Mahasiswa*, Jawa Timur: Widya Gama Press, hal. 3

⁷⁶ Febriani W N, 2022, Pengaruh Strategi Pemasaran Untuk Meningkatkan Penjualan Produk UMKM (Studi Terhadap Toko Imangift.Art), *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, Vol. 11 No. 2, hal. 302

Menurut Wardani *et al.* (2021) dalam Febriani (2022), strategi merupakan proses manajemen untuk mencapai suatu tujuan tertentu perusahaan, tidak hanya sebagai suatu peta konsep saja, tetapi juga untuk menunjukkan taktik operasionalnya sehingga produk dapat diterima dan disukai oleh pasar.⁷⁷ Menurut Chandler (1962) dalam Freddy (2006) menyebutkan bahwa strategi merupakan tujuan jangka panjang dari suatu perusahaan, serta pendayagunaan dan alokasi semua sumber daya yang penting untuk mencapai tujuan tertentu.⁷⁸

Menurut Rangkuti (2000) dalam Iqbal (2017), strategi dapat dikelompokkan menjadi 3 tipe, yaitu strategi manajemen (strategi pengembangan produk, penetapan harga, akuisisi, pengembangan pasar, dan sebagainya), strategi investasi (apakah organisasi ingin melakukan strategi pertumbuhan yang agresif atau berusaha mengadakan penetrasi pasar, strategi bertahan, strategi pembangunan kembali suatu divisi baru atau strategi divestasi, dan sebagainya), dan strategi bisnis (strategi pemasaran, strategi produksi atau operasional, strategi distribusi dan sebagainya).⁷⁹

Menurut Bourdieu, dalam arena persaingan sangat diperlukan penggunaan strategi, baik strategi untuk mendapatkan modal atau menggandakan modal. Strategi yang dimaksud Bourdieu adalah cara yang dilakukan untuk mempertahankan atau mengubah distribusi modal.

⁷⁷ *Ibid*, hal. 304

⁷⁸ Freddy Rangkuti, 2006, *ANALISIS SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, hal. 4

⁷⁹ M Iqbal, 2017, *Strategi Peningkatan Kinerja Pelayanan Publik pada Kantor Kecamatan (Studi Kasus pada Kantor Kecamatan Medan Barat)*, Tesis: Universitas Medan Area, hal. 13-14

1.6.2 Adaptasi

Menurut Bannet (1996) dalam Dency (2023), adaptasi merupakan suatu mekanisme penyesuaian yang dimanfaatkan manusia sepanjang hidupnya.⁸⁰ Adaptasi dalam sosiologi dilakukan agar masyarakat dapat bertahan, mereka haruslah dapat beradaptasi dengan lingkungannya, dengan jalan mereka menyesuaikan diri dengan lingkungannya dan menyesuaikan lingkungan dengan diri mereka.⁸¹ Adaptasi mengacu pada kemampuan individu, kelompok, maupun masyarakat untuk berubah atau menyesuaikan diri dengan perubahan yang ada di lingkungan sosial, budaya, ekonomi atau politik. Adaptasi juga merupakan sebuah proses yang melibatkan interaksi antara individu atau kelompok dengan lingkungan mereka.

Menurut Marzali (2003) dalam Dency & Aris (2023), strategi adaptasi merupakan upaya yang dilakukan seseorang dalam menentukan strategi adaptasi yang tepat melalui tindakan atau perbuatannya sehingga dapat mengalikasikan sumber daya yang dimiliki untuk menghadapi berbagai masalah sebagai pilihan yang tepat agar sesuai dengan lingkungan sosial, kultur dan ekologis ditempat yang ditinggalinya.⁸²

Menurut Soerjono Soekanto (2000) dalam Dewi (2023) berpendapat bahwa adaptasi merupakan (1) Proses mengatasi halangan-halangan dari lingkungan, (2)

⁸⁰ Dency & Aris, 2023, Mahasiswa Dogiyai di Yogyakarta: kajian tentang adaptasi dan relasi sosialnya, *Jurnal Kajian Sosiologi*, Vol. 12 No. 1, hal. 82

⁸¹ Munir Fuady, 2011, *Teori-Teori dalam Sosiologi Hukum*, Jakarta: Prenadamedia Group, hal. 192

⁸² Dency & Aris, *Op. Cit.*, hal. 82

Proses perubahan untuk menyesuaikan diri dengan situasi yang berubah, (3) Penyesuaian dari kelompok terhadap lingkungannya, (4) Penyesuaian pribadi terhadap lingkungannya, dan (5) Penyesuaian biologis atau budaya sebagai hasil seleksi alamiah.⁸³ Dalam kehidupannya, manusia selalui memiliki hasrat untuk memenuhi semua jenis kebutuhannya, keadaan ini yang kemudian menjadikan manusia harus dapat melakukan proses adaptasi atau menyesuaikan diri.⁸⁴

Adaptasi merupakan usaha manusia untuk menyesuaikan diri terhadap lingkungan atau situasi tertentu dengan mendayagunakan sumber daya untuk mengatasi atau menghadapi masalah yang mendesak.⁸⁵ Dalam menghadapi perubahan khususnya dalam dunia bisnis, adaptasi menjadi kunci untuk memastikan bahwa organisasi tetap relevan, kompetitif, dan berkelanjutan dalam jangka waktu yang panjang.⁸⁶ Individu atau organisasi yang mampu beradaptasi akan lebih siap menghadapi tantangan yang muncul dan akan lebih mudah menemukan solusi yang tepat.⁸⁷

1.6.3 Transportasi

Transportasi merupakan urat nadi dalam kehidupan berbangsa dan bernegara karena berdungsi sebagai penggerak, pendiring serta penunjang untuk pembangunan.

⁸³ Dewi Kurniasih *et al.*, 2023, *Sosiologi Teknologi dalam E-Government*. Yogyakarta: Deepublish Digital, hal. 14

⁸⁴ *Ibid*, hal. 12

⁸⁵ *Ibid*, hal. 15

⁸⁶ Deden, *et al.*, 2024, *Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) untuk Kemajuan Organisasi (Strategi, Praktik, dan Inovasi)*, Jambi: PT Sonpedia Publishing Indonesia, hal. 212

⁸⁷ *Ibid*

Prinsip dari sistem transportasi berkelanjutan yaitu mampu menjangkau masyarakat yang paling miskin, keberlanjutan ekologi seperti kebisingan dan polusi udara, kesehatan dan keselamatan. Kebijakan pemerintah terutama yang berkaitan dengan transportasi harus memihak pada masyarakat banyak dan mengutamakan kemudahan, keamanan, dan kelancaran.⁸⁸

Klasifikasi dari transportasi, yaitu :

- a. Jalan. Jalan merupakan kebutuhan dalam transportasi, seperti jalan raya, jalan kereta api, jalan air dan jalan udara. Jika tidak ada jalan, maka tidak ada jasa transportasi bagi para penggunanya.
- b. Alat Angkutan. Alat angkutan merupakan unsur yang paling penting dalam transportasi. Dimana perkembangan jalan dan alat angkutan merupakan dua unsur yang saling berkaitan.
- c. Tenaga Penggerak. Tenaga penggerak merupakan tenaga atau energi yang digunakan untuk menggerakkan alat angkutan seperti tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, batubara, BBM, tenaga diesel dan tenaga listrik.
- d. Terminal. Terminal merupakan tempat perjalanan transportasi dimulai maupun berakhir.

Terdapat tiga bentuk transportasi, yaitu transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara. Transportasi darat terdiri dari dua, yaitu transportasi jalan raya seperti sepeda motor, becak, bus, truk dan kendaraan bermotor lainnya, dan

⁸⁸ Jamaludin, 2017, *Sosiologi Perkotaan (Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya)*, Bandung: CV Pustaka Setia

transportasi jalan rel seperti kereta api. Transportasi air terdiri dari transportasi air pedalaman menggunakan alat angkutan seperti sampan, kano, motor boat dan kapal, kemudian transportasi laut menggunakan alat angkutan seperti perahu, kapal uap dan kapal mesin. Transportasi udara seperti pesawat udara yang dilengkapi dengan navigasi dan alat telekomunikasi.

1.6.3.1 Angkutan Kota

Menurut Sugiyanto & Malkhamah (2009) dalam Fikri (2023), angkutan merupakan salah satu urat nadi pertumbuhan perekonomian khususnya di daerah kota.⁸⁹ Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur.⁹⁰ Angkutan kota merupakan sistem transportasi yang disediakan oleh pemerintah maupun swasta untuk melayani masyarakat dalam suatu kota.

Tujuan utama dari angkutan kota adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik yaitu aman, cepat, murah, nyaman, dan layak bagi masyarakat.⁹¹

Umumnya dalam suatu wilayah kota terdapat beberapa buah trayek dimana masing masing trayek mempunyai rute tersendiri yang harus di lewati angkutan kota sesuai

⁸⁹ Fikri Alan, 2023, *Analisis Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota Si Benteng Kota Tangerang (Studi Kasus: Si Benteng Trayek AP.1.04 Terminal Cimone – Pasar Lama)*, Tesis: Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, hal. 20

⁹⁰ Muhammad S. Buamona, *et al.*, 2017, Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Ternate, *Jurnal Spasial*, Vol. 4 No.3, hal. 84

⁹¹ *Ibid*

dengan keputusan menteri No 68 tahun 1993, trayek kota seluruhnya berada dalam suatu wilayah kota.⁹²

1.6.4 Transformasi

Transformasi sosial merupakan perubahan yang menyeluruh baik dalam bentuk rupa, sifat, watak, dan sebagainya dalam hubungan antar manusia. Transformasi juga sering diartikan sebagai perubahan sosial yang berkaitan dengan teknologi, nilai kebudayaan serta gerakan sosial. Tema transformasi sosial selalu berkait erat dengan tema kelas sosial, problem ketidakadilan, eksploitasi, diskriminasi, dan lainnya, oleh karenanya orientasi dari transformasi sosial adalah mengatasi problem-problem sosial tersebut.⁹³ Proses dari transformasi atau perubahan sosial dapat terdiri dari tiga tahapan, yaitu invensi, difusi, dan konsekuensi. Invensi merupakan suatu proses dimana ide baru diciptakan dan kemudian dikembangkan. Difusi merupakan suatu proses dimana ide tersebut kemudian dikomunikasikan ke dalam sistem sosial. Konsekuensi merupakan perubahan-perubahan yang terjadi akibat penolakan inovasi baru tersebut.

1.6.5 Praktik Sosial Bourdieu: Habitus, Modal, dan Arena

Pierre Bourdieu merupakan seorang antropolog dan sosiolog dari Prancis.⁹⁴

Konsep yang terkenal dikemukakan Bourdieu mengenai habitus, modal, dan arena

⁹² *Ibid*, hal. 21

⁹³ Edi Subkhan, 2016, *Sejarah dan Paradigma Teknologi Pendidikan untuk Perubahan Sosial*, Jakarta: Kencana, hal. 180

⁹⁴ Mangihut S, 2016, Teori “Gado-gado” Pierre-Felix Bourdieu, *Jurnal Studi Kultural*, Vol. 1 No. 2, hal. 79

yang menjadi konsep utama dalam menganalisis praktik sosial.⁹⁵ Bourdieu (2012) dalam Syakir (2016) mengembangkan konsepnya yang terkenal tentang habitus dan arena yang keduanya ditopang oleh modal (kapital) dan strategi.⁹⁶ Strategi digunakan untuk mempertahankan posisi dan mengubah distribusi modal-modal yang dimiliki. Menurut Bourdieu, praktik sosial merupakan hasil dari hubungan antara habitus sebagai produk sejarah, arena juga disebut produk sejarah, di dalam arena terdapat persaingan antara orang dengan yang memiliki kepemilikan modal lebih banyak dengan orang yang tidak memiliki modal. Rumus dari teori praktik sosial adalah $(\text{Habitus} \times \text{Modal}) + \text{Arena} = \text{Praktik}$.⁹⁷

1. Habitus

Habitus merupakan konsep Bourdieu yang dianggap sebagai sebuah struktur yang menyambungkan antara individu dengan realitas sosial.⁹⁸ Habitus terbentuk dari pengalaman individu, dan kemudian digunakan dalam realitas sosial, karena individu dalam hidupnya memiliki sekumpulan skema yang terinternalisasi dan melalui skema tersebut nantinya individu mempersepsi dan memahami realitas sosial.⁹⁹ Habitus bukan merupakan bawaan dari lahir, habitus merupakan bentuk sejarah yang terbentuk setelah manusia lahir dan berinteraksi dengan masyarakat.

⁹⁵ *Ibid*, hal. 80

⁹⁶ Syakir, 2016, Seni Perbatikan Semarang: Tinjauan Analitik Perspektif Bourdieu pada Praksis Arena Produksi Kultural, *Jurnal Imajinasi*, Vol. X No. 2, hal. 123

⁹⁷ Nur *et al*, 2020, Habitus dan Modal Sosial dalam Kesuksesan dan Kegagalan Bisnis, *Jurnal Sosiologi USK*, Vol. 14 No. 1, hal. 25

⁹⁸ Mega *et al*, 2023, Pemikiran Pierre Bourdieu dalam Memahami Realitas Sosial, *Jurnal Pendidikan Sejarah dan Riset Sosial Humaniora*, Vol. 6 No. 1, hal. 11

⁹⁹ *Ibid*

Habitus juga dapat dikatakan sebagai gaya hidup, nilai, watak, serta harapan dari kelompok sosial tertentu.¹⁰⁰ Habitus setiap individu berbeda-beda tergantung dunia sosial individu tersebut. Habitus juga mencakup pengetahuan serta pemahaman individu tentang dunia.¹⁰¹ Habitus bersifat tidak tetap atau berubah-ubah tergantung peristiwa yang dialami oleh individu tersebut.

2. Modal

Modal merupakan sekumpulan sumber daya baik berbentuk materi maupun non materi yang dimiliki individu atau kelompok yang dapat digunakan untuk mencapai tujuan serta menentukan posisinya di dalam struktur sosial.¹⁰² Bourdieu membagi modal menjadi empat jenis, yaitu modal ekonomi, modal sosial, modal budaya dan modal simbolik.¹⁰³ Modal ekonomi berkaitan dengan materi seperti pendapatan, kekayaan, alat produksi, dan lain-lain.¹⁰⁴ Modal sosial berkaitan dengan jaringan sosial atau hubungan antar individu.¹⁰⁵ Modal budaya merupakan kemampuan, keahlian atau keterampilan yang dimiliki, diperoleh dari warisan turun temurun atau pendidikan formal (pengetahuan, sikap, cara berbicara dan berpenampilan).¹⁰⁶ Modal simbolik merupakan bentuk pengakuan dari orang lain, seperti status, kedudukan, otoritas, dan lain-lain.¹⁰⁷ Posisi individu dalam lingkungan

¹⁰⁰ *Ibid*, hal. 13

¹⁰¹ *Ibid*, hal. 11

¹⁰² Rahma *et al*, 2020, Kekerasan Simbolik dalam Cerita Anak: Analisis Isi pada Majalah Bobo, *Society*, Vol. 8 No. 2, hal. 716

¹⁰³ Mega *et al*, *Op. Cit.*, hal. 12

¹⁰⁴ Rahma *et al*, *Op. Cit.*, hal. 715

¹⁰⁵ Syakir, *Op. Cit.*, hal. 125

¹⁰⁶ *Ibid*

¹⁰⁷ *Ibid*

ditentukan oleh seberapa besar kepemilikan modal yang dimiliki. Posisi yang dominan ditandai dengan banyaknya modal ekonomi yang dimiliki.

3. Arena

Arena dapat dikatakan sebagai medan pertempuran. Arena merupakan sejenis pasar kompetitif yang didalamnya terdapat berbagai jenis modal, seperti modal ekonomi, modal sosial, modal budaya, dan modal simbolik yang didalamnya ada yang menguasai dan dikuasai, hal tersebut bergantung pada situasi, sumber daya dan strategi pelaku.¹⁰⁸ Jika didalam arena terjadi kompetisi antar agen, maka untuk memenangkan kompetisi, diperlukan penggunaan strategi untuk mempertahankan atau mengubah distribusi modal-modal yang berkaitan dengan hirarki kekuasaan.¹⁰⁹

Menurut Bourdieu, strategi yang digunakan oleh pelaku atau agen tergantung pada jumlah modal yang mereka miliki dan struktur modal dalam posisinya di ruang sosial, jika mereka berada dalam posisi dominan maka strateginya diarahkan pada usaha untuk mempertahankan status *quo*, namun ketika mereka yang didominasi berusaha mengubah distribusi modal, aturan main dan posisi-posisinya sehingga terjadi kenaikan jenjang sosial.¹¹⁰ Kelas yang mendominasi merupakan kelas dengan modal yang lebih banyak, sedangkan kelas yang didominasi merupakan kelas dengan modal yang paling sedikit. Dapat disimpulkan bahwa praktik menurut Bourdieu tidak dapat berjalan sebagaimana mestinya jika tidak mengacu pada

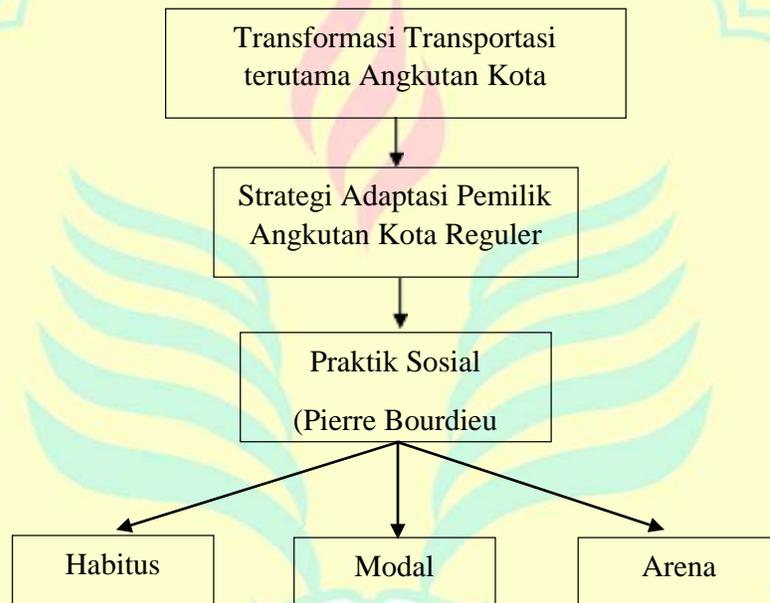
¹⁰⁸ *Ibid*, hal. 124

¹⁰⁹ *Ibid*, hal. 125

¹¹⁰ *Ibid*

konsep-konsep yang ada pada teori praktik Bourdieu. Habitus, strategi, arena dan modal semuanya saling berkaitan karena praktik merupakan hasil dari aktivitas individu yang bersaing untuk memperebutkan modal pada arena tertentu.

Skema 1.2 Kerangka Konsep



(Sumber: Analisis Peneliti, 2023)

Berdasarkan kerangka konsep diatas, secara sederhana peneliti membuat hubungan antara konsep dalam studi penelitian Strategi Adaptasi Angkutan Kota Reguler Di Tengah Transformasi Menjadi Mikrotrans (Studi Kasus: Angkutan Kota Wilayah Lenteng Agung, Jakarta Selatan). Pertama peneliti akan membahas mengenai transformasi transportasi umum khususnya angkutan kota. Perkembangan yang terjadi cukup memengaruhi angkutan kota reguler, terlebih Ketika muncul Mikrotrans sebagai pesaing dari angkutan kota.

Transformasi transportasi umum khususnya pada angkutan kota membuat para pemilik angkutan kota harus beradaptasi dengan perubahan yang ada. Peneliti akan melakukan analisis permasalahan tersebut menggunakan teori praktik sosial dari Bourdieu yang didalamnya terdapat habitus, modal, dan arena. Habitus merupakan kebiasaan atau gaya hidup yang menjadi penentu tindakan yang biasanya tidak disadari. Arena merupakan tempat terjadinya persaingan dan perjuangan (arena praktik). Modal merupakan sesuatu yang dijadikan sebagai alat untuk memproduksi kekuasaan, modal dibagi menjadi modal ekonomi, modal budaya, modal sosial serta modal simbolik.

1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Kasus yang diangkat dalam penelitian ini adalah Strategi Adaptasi Angkutan Kota Reguler di Tengah Transformasi Menjadi Mikrotrans (Studi Kasus: Angkutan Kota Wilayah Lenteng Agung, Jakarta Selatan). Pendekatan kualitatif yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.¹¹¹ Penelitian deskriptif digunakan untuk menjelaskan mengenai fenomena yang terjadi, yang menjadi sasaran adalah kehidupan sosial masyarakat. Pendekatan kualitatif digunakan agar mendapatkan data secara lebih rinci dan mendalam dengan cara menggali masalah yang diteliti melalui

¹¹¹ Bogdan dan Taylor, 1975, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remadja Karya

wawancara mendalam kepada informan penelitian, observasi, studi literatur dan dokumentasi sebagai penguat data penelitian. Penelitian kualitatif biasanya berhubungan dengan masalah sosial.¹¹² Pada penelitian dengan pendekatan kualitatif, pertanyaan wawancara yang diajukan tidak hanya mengenai: apa, dimana, siapa, bagaimana dan kapan.

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif bertujuan untuk mendeskripsikan hasil penelitian secara mendalam tentang strategi adaptasi pemilik angkutan kota di tengah transformasi angkutan kota menjadi Mikrotrans. Kasus yang peneliti angkat mengenai bagaimana adaptasi dari para pemilik angkutan kota di tengah munculnya Mikrotrans, menggunakan teori Praktik Sosial yang dipopulerkan oleh Pierre Bourdieu. Melalui pendekatan ini, peneliti diharapkan dapat memahai tujuan dan manfaat penelitian sesuai dengan harapan peneliti.

1.7.2 Subjek Penelitian

Subjek penelitian merupakan informan penelitian untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian. Subjek penelitian dapat dikatakan juga sebagai informan, informan merupakan orang yang memberikan informasi terkait penelitian. Dalam penelitian ini, subjek utama yang menjadi sumber data utama adalah empat pemilik angkutan kota trayek S02 Lenteng Agung – Pondok Labu. Kemudian subjek pendukung yaitu Kepala Tata Usaha KWK Jakarta Selatan, pengemudi angkutan kota trayek S02 Lenteng Agung – Pondok Labu, dua penumpang angkutan kota reguler

¹¹² Albi A & Johan S, 2018, *Metode Penelitian Kualitatif*, Sukabumi: CV Jejak, hal. 9

dan Mikrotrans, SATGAS Jak44, pramudi Mikrotrans, petugas odometer Transjakarta.

Tabel 1.1 Data Informan

Nama	Jenis Kelamin	Keterangan
Bapak ES	Laki-Laki	Pemilik Angkutan Kota
Bapak HM	Laki-Laki	Pemilik Angkutan Kota
Ibu RDP	Perempuan	Pemilik Angkutan Kota
Bapak ME	Laki-Laki	Pemilik Angkutan Kota
Bapak IB	Laki-Laki	Sopir Angkutan Kota
Bapak MI	Laki-Laki	Penumpang Mikrotrans
Kak AD	Perempuan	Penumpang Angkutan Kota
Ibu SM	Perempuan	Kepala Tata Usaha KWK Jakarta Selatan
Bapak AR	Laki-Laki	SATGAS Jak44
Bapak SN	Laki-Laki	Pramudi Mikrotrans
Bapak MS	Laki-Laki	Petugas Odometer Transjakarta

(Sumber: Data Peneliti, 2024)

Alasan peneliti memilih pemilik angkutan kota khususnya yang memiliki trayek S02 adalah karena didalam trayek S02 ini sudah terdapat Mikrotrans yang memiliki rute yang hampir sama yaitu Jak44. Sehingga peneliti dapat benar-benar meneliti dampak yang dirasakan oleh para pemilik angkot ditengah hadirnya Mikrotrans. Menurut hasil observasi, peneliti mengamati bahwa memang terlihat ada

persaingan untuk mendapatkan penumpang antara trayek S02 dan Jak44 terutama ketika peneliti melakukan observasi di Pasar Lenteng Agung.

1.7.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah Lenteng Agung, Jakarta Selatan. Alasan peneliti memilih lokasi tersebut karena lokasi tersebut merupakan tempat pemberhentian angkutan kota S02 Lenteng Agung - Pondok Labu. Selain itu, trayek S02 memiliki banyak rute yang dilewati oleh Jak44 sehingga terlihat persaingan antara keduanya. Penelitian ini dilakukan sejak Juni 2023 - Juli 2024. Dimana observasi dan wawancara dilakukan pada Agustus 2023 – Juli 2024.

1.7.4 Peran Peneliti

Peneliti berperan sebagai perencana, pengumpul data, penganalisis, sampai menulis penelitian. Peneliti terjun langsung ke lapangan unyuk mendapatkan data secara menyeluruh. Peneliti juga yang melaporkan hasil penelitian yang sudah dilakukan. Peneliti mengumpulkan data melalui proses observasi dan wawancara langsung kepada informan berdasarkan instrumen penelitian serta pedoman wawancara. Dalam proses penelitian, peneliti menggali data secara mendalam mengenai bentuk adaptasi pemilik angkutan kota reguler yang terkena dampak dari Mikrotrans.

1.7.5 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara observasi, wawancara mendalam serta studi pustaka.

a. Observasi

Peneliti turun langsung ke lapangan untuk melihat langsung mengenai angkutan kota S02 Lenteng Agung - Pondok Labu dan Jak44. Observasi dilakukan agar peneliti mendapatkan data melalui pengamatan secara langsung melalui panca indera agar dapat melihat proses persaingan yang terjadi antara angkutan kota S02 dan Jak44 sebagai Mikrotrans.

b. Wawancara

Wawancara merupakan komunikasi antara dua pihak atau lebih yang bisa dilakukan dengan tatap muka di mana salah satu pihak berperan sebagai *interviewer* dan pihak lainnya sebagai *interviewee* untuk mendapat jawaban.¹¹³ Peneliti melakukan wawancara secara langsung dengan informan penelitian, hal ini dilakukan agar mendapatkan data secara mendalam. Wawancara secara mendalam dilakukan dengan memberikan pertanyaan kepada informan sesuai dengan pedoman wawancara yang telah dibuat. Peneliti juga memberikan kebebasan kepada informan untuk menjawab pertanyaan penelitian berdasarkan apa yang terjadi tanpa pemaksaan.

c. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan dan dokumentasi merupakan bentuk data sekunder. Dokumentasi merupakan kumpulan dokumen yang biasanya berbentuk catatan, foto-foto, dan arsip yang berhubungan dengan peristiwa tertentu. Peneliti mengambil gambar atau memfoto kegiatan-kegiatan yang ada di pangkalan angkutan kota S02

¹¹³ Fadhallah, 2020, *Wawancara*, Jakarta Timur: UNJ Press, hal. 2

dan Jak44. Dokumentasi bertujuan untuk menjadi data pendukung dan gambaran kegiatan. Studi kepustakaan didapatkan melalui buku-buku, jurnal internasional, jurnal nasional serta tesis dan disertasi.

1.7.6 Teknik Triangulasi Data

Triangulasi data merupakan teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan teknik pengumpulan data dan sumber data yang sudah ada. Peneliti menggunakan teknik triangulasi data dengan menguji kredibilitas data dan mengecek berbagai teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data. Triangulasi teknik berarti peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama.¹¹⁴

Peneliti melakukan proses triangulasi data dengan mendatangi kantor KWK Jakarta Selatan untuk wawancara kepada Kepala Tata Usaha KWK Jakarta Selatan. Wawancara dengan Kepala Tata Usaha KWK Jakarta Selatan dilakukan agar data yang diperoleh di lapangan sesuai dengan data kantor KWK Jakarta Selatan. Selain itu, peneliti juga melakukan wawancara kepada sopir angkutan kota reguler, pramudi Mikrotrans, penumpang angkutan kota dan Mikrotrans, SATGAS Jak44, petugas Odometer Transjakarta.

1.8 Sistematika Penulisan

Penelitian ini secara garis besar terdiri dari tiga bagian, yaitu pendahuluan, isi dan penutup. Kemudian ketiga bagian tersebut dibagi menjadi lima bab yang

¹¹⁴ Prof Dr Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta

didalamnya terdapat sub bab yang saling berkaitan. Kelima bab terdiri dari BAB I Pendahuluan, BAB II dan BAB III Temuan Penelitian, BAB IV Analisa, dan BAB V Penutup. Berikut sistematika penulisan yang dilakukan oleh peneliti untuk memudahkan pembaca dalam melihat gambaran umum dari isi penulisan setiap babnya.

BAB I, bab ini dimulai dengan latar belakang penelitian yang bertujuan untuk melihat permasalahan penelitian sebagai fokus utama dari penelitian, mengapa penelitian tersebut menarik untuk diteliti, peneliti memfokuskan penelitian dengan menggunakan rumusan masalah, tujuan penelitian juga dijabarkan dalam bab ini, manfaat penelitian, tinjauan penelitian sejenis sebagai referensi, kerangka konseptual, metode penelitian yang terdiri dari pendekatan penelitian, subjek penelitian, lokasi dan waktu penelitian, peran peneliti, teknik pengumpulan data serta sistematika penelitian.

BAB II, bab ini membahas tentang transformasi angkutan kota di Lenteng Agung, Jakarta Selatan. Bab ini terdiri dari enam sub-bab. Sub-bab yang pertama adalah pengantar. Kedua, profil wilayah penelitian yaitu di Lenteng Agung, Jakarta Selatan. Ketiga, potret angkutan kota trayek S02, deskripsi lokasi dan jumlah armada. Keempat, transformasi angkutan kota dari mikrolet ke Mikrotrams. Kelima, profil informan. Keenam, penutup.

BAB III, pada bab ini peneliti membahas mengenai hasil temuan peneliti. Bab ini terdiri dari lima sub-bab. Sub-bab yang pertama adalah pengantar. Kedua, bagaimana transformasi angkutan kota menjadi Mikrotrams, dampak apa saja yang

dirasakan oleh pemilik angkutan kota S02 atas kehadiran Mikrotrans Jak44 yang memiliki rute bersinggungan dengan angkutan kota S02. Ketiga, bentuk adaptasi yang dilakukan oleh pemilik angkutan kota S02 dengan adanya Mikrotrans Jak44. Keempat, membahas tentang kepemilikan modal-modal yang dimiliki pemilik angkutan kota. Kelima, berisi penutup dari bab ini.

BAB IV, bab ini akan mengaitkan hasil temuan di lapangan dengan teori dan konsep habitus, modal, dan arena yang dikemukakan oleh Pierre Bourdieu. Dimana pada bab ini dibagi menjadi lima sub-bab. Pertama, berisi pengantar. Kedua, tentang modal-modal yang dimiliki pemilik angkutan kota serta bentuk transferabilitasnya. Ketiga, tentang praktik strategi adaptasi dalam perspektif teori praktik sosial dari Pierre Bourdieu. Keempat, berisi refleksi dari penelitian ini ke pendidikan. Dan yang kelima, berisi penutup pada bab ini.

BAB V, pada bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan saran yang berkaitan dengan penelitian yang sudah dilakukan.