

Strategi Bertahan Pengemudi Ojol di Masa Pandemi Covid-19 di Kota Makassar

Nur Damayanti

Universitas Hasanuddin

Nurdamayanti98@gmail.com

Abstract

The online motorcycle taxi application (ojol) has become one of the most widely used applications by the people of Indonesia. However, since the outbreak of Covid-19 in Indonesia, including Makassar, something has been "missing" from the applications, such as Gojek and Grab. At Gojek there is no longer a motorbike ordering menu (GoRide); while in Grab, the GrabBike menu also disappeared. The menu disappeared as a result of government policies through the implementation of Large-Scale Social Restrictions (PSBB) in order to break the chain of the spread of Covid-19. In order to continue to work in the midst of the Covid-19 pandemi, ojol drivers use various strategies. This article focuses on how the strategy of ojol drivers to survive during the Covid-19 pandemi.

Using qualitative approach, this study was carried out in Makassar as a metropolitan city, as one of the cities where ojol transportation drivers operate, as well as the city with the highest number of Covid-19 cases. There are fifteen informants who participated in this study, consisting of eight Gojek drivers and the rest were Grab drivers. Data was collected using the combination of observation and in-depth interview techniques.

The study shows that the income of ojol drivers has decreased drastically since the Covid-19 outbreak, as the consequence of government policies through the PSBB which limited people's mobility, including ojol drivers. Therefore, at the beginning of the pandemi, ojol drivers relied more on food delivery, delivery services, and improving their service according to the pandemi protocols. When conditions gradually improve and the PSBB policy is relaxed, ojol driver continue to work with both general and specific health protocols. While general health protocol (3M) consists of wearing masks, washing hands, and maintaining distance; specific health protocols comprise the use of plastic insulators for taxi drivers and passengers carry their own helmets for motorcycle taxis. By applying these protocols, they not only can continue to work to make a living in the middle of Covid-19 pandemi, but they can also work in a safety condition. However, in order to survive in an epidemic situation that is not clear when it will end, they apply different types of strategies, namely active strategy (such double work), passive strategy (such as living frugality), and networking strategy (such as getting government assistance). In fact, they not only use single strategy, but they also combine between strategies. This indicates that they try as much as they can in order to survive, even though their income is not yet fully recovered.

Keywords: Ojol, drivers, pandemi, Covid-19, strategies, and survive.

Pendahuluan

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan. Dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem

transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah. Di era digital, transportasi

juga menjawab tantangan zaman dan memberikan alternatif transportasi yang berbasis *online*, yang tidak saja praktis, tapi juga murah dengan berbagai pilihan layanan (Agustin 2017), dan seringkali disertai dengan beragam promosi (*promo*). Moda transportasi berbasis aplikasi ini dikenal dengan istilah ojek *online* dan disingkat ojol. Dengan berbagai kelebihan yang dimilikinya, ojol ramai peminat, menggeser kedudukan moda transportasi konvensional dan menimbulkan pro-kontra (Anwar 2017; Darmadi 2017). Ini berkelindan dengan temuan Zakinah (2019) bahwa pengemudi ojol lebih sejahtera dibandingkan dengan pengemudi transportasi konvensional (Zakinah 2019).¹

Tidak mengherankan jika pengemudi ojol juga semakin menunjukkan peningkatan jumlah yang cukup signifikan. Menurut asosiasi ojek—Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) Indonesia—jumlah pengemudi ojol di tahun 2020 adalah sekitar 4 juta orang yang tersebar di seluruh Indonesia.² Jumlah ini meningkat secara signifikan jika dibandingkan dengan perkiraan di tahun sebelumnya, yakni sekitar 2,5 juta orang.³ Ini berasosiasi dengan persaingan di antara mereka yang juga cukup kompetitif.

Namun, Covid-19 telah memberikan perubahan yang signifikan dalam menjalankan ojol karena adanya kebijakan pemerintah melalui Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang sangat membatasi ruang gerak masyarakat. Dalam menjalankan profesi sebagai ojol mereka juga diharuskan untuk menggunakan masker, sarung tangan, *hand sanitizer* dan rutin melakukan penyemprotan

disinfektan pada kendaraan serta pada saat membawa paket. Kebijakan ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan PM 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri No. PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19. Ini dimaksudkan untuk mengurangi penyebaran virus Covid-19. Akibatnya, layanan ojol juga menjadi sangat terbatas, dan berimbas secara signifikan terhadap pendapatan mereka.

Selama PSBB, ojol dengan sarana roda dua dilarang membawa penumpang, tapi diperbolehkan mengantarkan barang dengan menaati protokol kesehatan. Sedangkan untuk sarana roda empat, mereka dapat beroperasi dengan sejumlah pembatasan. Misalnya, mereka hanya dapat mengangkut 50% dari total penumpang dalam kondisi normal.⁴ Pihak pemerintah kota Makassar meminta pihak perusahaan ojol agar menonaktifkan sementara fitur angkut penumpang pada aplikasinya untuk menghindari pelanggaran dan penyebaran Covid-19. Banyak pengguna ojol yang menghindari penggunaan transportasi umum, termasuk ojol untuk menghindari kontak antar manusia sebagai bentuk pencegahan terhadap penularan Covid-19.

Menurut Iwan (dalam Nurhuda 2020:25), dalam kondisi mewabah seperti ini, masyarakat potensial terinfeksi Covid-19 jika mereka bekerja di luar. Namun, mereka sulit memenuhi kebutuhan hidup, jika mereka berdiam diri di rumah. Oleh karenanya pengemudi ojol yang mulai bekerja harus mematuhi protokol kesehatan (3M)⁵, yakni

¹<http://repositori.uinalauddin.ac.id/15568/1/EFISIE%20DAN%20DAMPAK%20OJEK%20ONLINE%20TERHADAP.pdf>, diakses tanggal 10 Desember 2020.

²<https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI>, diakses tanggal 10 Maret 2021.

³<https://bisnis.tempo.co/read/1271465/berapa-jumlah-pengemudi-ojek-Online-di-indonesia>, diakses tanggal 15 Maret 2021.

⁴<https://www.kompas.com/tren/read/2020/04/07/193000265/ojol-dilarang-bawa-penumpang-saat-psbb-ini-tanggapan-Go-jek-dan-grab?page=all> diakses tanggal 23 November 2020.

⁵ Protokol kesehatan adalah aturan dan ketentuan yang harus diikuti oleh masyarakat agar dapat beraktivitas di masa pandemi Covid-19 ini. Protokol kesehatan dibentuk dengan tujuan agar masyarakat tetap dapat beraktivitas demi

memakai masker, mencuci tangan dengan menggunakan cairan pembersih tangan (*hand sanitizer*), dan menjaga jarak (*physical distancing*). Hal serupa diwajibkan kepada penumpang mereka.

Manusia seperti makhluk lainnya, mempunyai naluri untuk mempertahankan hidupnya dan hidup lebih lama. Usaha ini dikendalikan oleh aturan pokok dari hidup, yakni hidup dalam situasi apapun dengan lebih berkualitas daripada sebelumnya, dan ini merupakan ide dasar dari strategi bertahan hidup. Untuk meraih tujuan ini seseorang harus memiliki strategi untuk dapat bertahan hidup. Widiyanto (2009) mengemukakan bahwa secara umum strategi bertahan hidup (*survival strategy*) merupakan tindakan ekonomi yang disengaja oleh rumah tangga dengan motivasi yang tinggi untuk memuaskan sebagian besar kebutuhan dasar manusia, paling tidak pada level minimum, sesuai dengan norma sosial dan budaya masyarakat.

Jika merujuk pada definisi Snel dan Staring (dalam Resmi, 2005:6), maka "strategi bertahan hidup adalah sebagai rangkaian tindakan yang dipilih secara standar oleh individu dan rumah tangga menengah ke bawah secara sosial ekonomi. Melalui strategi yang dilakukan oleh seseorang, ini berpotensi menambah penghasilan melalui pemanfaatan sumber-sumber yang lain ataupun mengurangi pengeluaran melalui pengurangan kuantitas dan kualitas barang atau jasa". Selain itu, strategi bertahan hidup menerapkan pola

memroteksi diri mereka dan orang lain dari terinfeksi Covid-19. Jika masyarakat dapat mengikuti protokol kesehatan, maka penularan Covid-19 dapat diminimalisir atau bahkan memutus mata rantai penularan Covid-19. Protokol kesehatan terdiri dari beberapa macam, seperti pencegahan dan pengendalian. Protokol kesehatan ojol di era new normal mencakup: 1. Mematuhi *basic personal hygiene* bagi pengemudi ojol; 2. Menggunakan masker saat sedang kegiatan di luar rumah atau sedang beroperasional; 3. Menggunakan helm SNI berpenutup wajah; 4. Menggunakan sarung tangan bersih dan higienis; 5. Menggunakan atribut ojol yang bersih dan higienis; 6. Menutupi bagian leher

nafkah ganda (*double work*) yang merupakan bagian dari strategi ekonomi.

Literature terkait strategi bertahan hidup cukup banyak yang dilihat dari komunitas yang berbeda. Samsir dkk. (2021), misalnya, yang mengkaji tentang strategi bertahan hidup *single parent* dalam memenuhi kebutuhan keluarga pada masa pandemi Covid-19 mengemukakan bahwa ada empat strategi yang digunakan, yaitu bekerja dari rumah, proaktif mencari informasi tentang bantuan selama pandemi Covid-19, berhemat, dan bekerja ganda.

Umumnya, studi-studi tentang strategi bertahan hidup di masa pandemi Covid-19 merujuk pada klasifikasi strategi Suharno (2003), yakni strategi aktif, pasif, dan jaringan (Harlida dkk. 2021; Chyntia dan Fitriani 2021; Hanta 2020). Dalam studinya tentang strategi bertahan hidup masyarakat agraris di Desa Matapila, Kecamatan Lasolo, Kabupaten Konawe Utara, temuan Harlida dkk. (2021), misalnya, menunjukkan bahwa mereka menggunakan strategi aktif, pasif, dan jaringan. Untuk strategi aktif, maka yang dilakukan adalah dengan memanfaatkan segala potensi yang dimiliki, memperpanjang jam kerja, dan melakukan apapun demi menambah penghasilan. Strategi pasif dilakukan dengan menghemat pengeluaran keluarga, mengambil bahan makanan yang bersumber dari alam, dan mengutamakan memenuhi kebutuhan dibandingkan keinginan. Strategi jaringan

dengan buff ataupun syal; 7. Gunakan sepatu tertutup dan gunakan kaos kaki; 8. Menyiapkan plastik berklip, khusus untuk menyimpang uang kertas atau logam, hindari menyimpang uang langsung ke dompet; 9. Menghindari bersentuhan secara langsung dengan penumpang atau pengguna ojol.

http://hukor.kemkes.go.id/uploads/produk_hukum/KMK_No_HK_01_07-MENKES-382-2020_ttg_Protokol_Kesehatan_Bagi_Masyarakat_d_i_Tempat_dan_Fasilitas_Umum_Dalam_Rangka_Pencegahan_COVID-19.pdf, diakses tanggal 20 Mei 2021.

dilakukan dengan cara memanfaatkan jaringan sosial yang ada disekitar mereka.

Studi Chyntia dan Fitriani (2021) tentang strategi bertahan hidup yang berfokus pada para pedagang di kawasan wisata Pacu Jalur menunjukkan penerapan tiga klasifikasi strategi (aktif, pasif, dan jaringan). Para pedagang menggunakan strategi aktif dengan berkeliling atau mencari tempat lain untuk menjual dan menambah pekerjaan. Strategi pasif diterapkan dengan cara mengatur pengeluaran dan berhemat dalam memenuhi kebutuhan pokok rumah tangga. Strategi jaringan dilakukan dengan berhutang kepada kerabat dan memanfaatkan bantuan dari pemerintah seperti bantuan langsung tunai (BLT).⁶

Kajian Hanta (2020) tentang strategi bertahan di masa pandemi Covid-19 di kalangan karyawan korban PHK PT. Hair Star Indonesia menunjukkan bahwa mereka menerapkan strategi aktif dengan mencari pekerjaan lain, anggota keluarga ikut bekerja dan mengoptimalkan sumber daya yang dimiliki; strategi pasif diterapkan dengan melakukan penghematan; dan strategi jaringan dilakukan dengan meminta bantuan kepada jaringan sosial yang mereka miliki, baik jaringan formal maupun informal.

Meskipun Dae'i (2020) tidak menggunakan terminologi strategi aktif, pasif, dan jaringan, temuan penelitiannya menunjukkan bahwa tiga strategi tersebut menjadi bagian dari strategi yang digunakan oleh pengemudi ojol di Surakarta untuk bertahan hidup di masa pandemi Covid-19, yakni melakukan pekerjaan lain di luar pekerjaan utamanya, meminimalisir pengeluaran, dan memanfaatkan

relasi/jaringan yang dimiliki baik komunitas maupun keluarga.

Artikel ini membahas tentang strategi bertahan hidup pengemudi ojek *online* di Makassar. Pembahasan dalam artikel ini dibagi atas dua. Pada sesi *pertama*, pembahasan dititikberatkan pada bagaimana pengemudi ojol di awal pandemi Covid-19. Sesi *kedua* mengeksplorasi tentang berbagai strategi yang digunakan oleh pengemudi ojol agar dapat bertahan hidup di masa pandemi Covid-19.

Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan di kota Makassar. Makassar ibukota Sulawesi Selatan, kota metropolitan, dan sebagai salah satu kota tempat beroperasinya pengemudi transportasi ojol *online* (seperti Gojek, dan Grab).

Pengumpulan data dilakukan melalui yaitu pengamatan (*observation*) dan wawancara mendalam (*in-depth interview*), yaitu dengan mengamati secara langsung bagaimana pengemudi ojol menunggu penumpang di pangkalannya, bagaimana kepatuhan terhadap protokol kesehatannya (dengan mengaplikasikan protokol kesehatan umum), dan mengorder ojol agar dapat mengamati bagaimana protokol kesehatan khusus diaplikasikan. Wawancara mendalam (*in-depth interview*) dilakukan untuk menggali informasi tentang kondisi ojol di awal pandemi Covid-19, penghasilan sebelum dan saat pandemi Covid-19, protokol kesehatan yang diaplikasikan, strategi yang digunakan agar tetap dapat bekerja dalam situasi pandemi Covid-19.

Penelitian ini melibatkan 15 pengemudi ojol yang terdiri dari delapan pengemudi Gojek dan tujuh pengemudi Grab.

⁶ Bantuan Langsung Tunai (bahasa Inggris: *cash transfers*) atau disingkat BLT adalah program bantuan pemerintah berjenis pemberian uang tunai atau beragam bantuan lainnya, baik bersyarat (*conditional cash transfer*) maupun tak bersyarat

(*unconditional cash transfer*) untuk masyarakat miskin.

12 di antara mereka adalah pengemudi ojol laki-laki dan selebihnya perempuan. Mereka berusia antara 22 dan 48 tahun, sebagaimana dijabarkan pada **Tabel 1** berikut ini

Table 1. Informan Penelitian				
No	Nama	Umur	Jenis Kelamin	Pekerjaan
1.	Edi	40	L	Pengemudi Gojek
2.	Mail	38	L	Pengemudi Gojek
3.	Hendra	35	L	Pengemudi Gojek
4.	Hendri	35	L	Pengemudi Gojek
5.	Bintang	30	L	Pengemudi Gojek
6.	Eko	30	L	Pengemudi Gojek
7.	Adi	25	L	Pengemudi Gojek
8.	Feri	24	L	Pengemudi Gojek
9.	Dilan	23	L	Pengemudi Grab
10.	Febry	22	L	Pengemudi Grab
11.	Yusril	48	L	Pengemudi Grab
12.	Indra	40	L	Pengemudi Grab
13.	Risma	40	P	Pengemudi Grab
14.	Subaedah	35	P	Pengemudi Grab
15.	Maemunah	27	P	Pengemudi Grab

Analisis dimulai dengan menyandingkan semua data, baik dari catatan pengamatan, maupun dari transkrip wawancara. Data ini kemudian dikelompokkan sesuai dengan tema-temanya, kondisi ojol dalam kaitan dengan pekerjaan mereka, dan mereduksi data yang tidak masuk dalam pengelompokan tersebut. Ini dilanjutkan dengan menampilkan data secara sistematis, terorganisir dan tersusun dalam pola yang mudah dipahami, sebelum akhirnya menarik kesimpulan.

Informan direkrut secara *snowball sampling* yang dimulai dari seorang pengemudi ojol yang dikenal melalui fitur Whatshapp. Melaluiinya, saya mendapatkan beberapa

kontak pengemudi ojol lainnya sebagai calon informan yang kemudian dihubungi untuk meminta kesediaan mereka berpartisipasi dalam penelitian ini dengan terlebih dahulu menjelaskan maksud, tujuan, dan manfaat dari penelitian ini. Jika ada yang bersedia untuk dijadikan informan, maka ini dilanjutkan dengan meminta kesediaannya untuk diwawancarai dan direkam wawancaranya. Wawancara dilakukan di pangkalan dan dilakukan melalui dua cara, yakni *face to face* dengan mengaplikasikan protokol kesehatan sesuai kesepakatan bersama dan *chatting* melalui Whatsapp atau kombinasi dari keduanya. Seringkali wawancara terputus karena informan mendapatkan orderan,

sehingga wawancara dilanjutkan secara *online* melalui Whatsapp. Dari 15 informan, hanya dua orang yang bersedia diwawancarai dan direkam, selebihnya wawancara dilakukan tanpa rekaman. Semua nama menggunakan samaran untuk memroteksi identitas informan dan menjaga kerahasiaan “siapa mengatakan apa”.

Kondisi Ojol di Awal Pandemi Covid-19

Wabah Covid-19 telah ditetapkan oleh World Health Organization (WHO) sejak 11 Maret 2020 sebagai pandemi global karena banyaknya negara yang terjangkit Covid-19 dengan jumlah kasus positif dunia sebanyak 3,6 juta per tanggal 5 Mei 2020⁷, termasuk Indonesia. Indonesia sendiri pertama kali mengetahui pasien positif Covid-19 pada tanggal 2 Maret 2020, yang ketika itu dua orang terkonfirmasi tertular dari seorang warga negara Jepang. Pada tanggal 9 April 2020, pandemi telah menyebar ke 34 provinsi di antaranya DKI Jakarta, Jawa Timur, Jawa Barat, Makassar sebagai provinsi dengan angka tertinggi terpapar Covid-19 di Indonesia

Namun, dampak wabah Covid-19 tidak hanya mengancam kesehatan masyarakat, namun juga memengaruhi hampir seluruh aspek kehidupan manusia, termasuk sektor transportasi. Banyak perusahaan dan instansi pemerintah menerapkan *work from home* (WFH) atau bekerja dari rumah masing-masing. Namun, dalam praktiknya tetap saja ada pekerjaan yang tidak dapat menerapkan kebijakan WFH, sehingga bekerja di luar rumah tetap dilakukan, salah satu jenis pekerjaan tersebut adalah pengemudi ojol, transportasi berbasis *online* dengan menggunakan aplikasi.

Sebagai salah satu dari sekian banyak pihak yang terkena dampak pandemi Covid-19, maka berbagai langkah dilakukan agar perusahaan dapat bertahan di tengah pandemi

ini. Sejak mewabahnya Covid-19, ada yang hilang dari aplikasi transportasi *online* seperti Gojek dan Grab. Di Gojek tidak ada lagi menu pemesanan motor, Go-ride, sementara di Grab, menu GrabBike juga raib. Menu tersebut hilang sebagai imbas Penerapan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), dalam rangka mencegah penyebaran pandemi Covid-19. Layanan, seperti Grab Car, Go Car, masih tersedia, namun penumpang dibatasi 50% dari total penumpang normal. Sementara, layanan antar pesan makanan, seperti Grab Food, Go Food masih tersedia. Dalam penerapan PSBB, masyarakat tidak diperbolehkan berdekatan (*social distancing*), termasuk berkendara motor bergoncengan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19, pada pasal 11 ayat 1d menjelaskan bahwa pengemudi ojek *online* harus menaati protokol kesehatan. Sedangkan Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 9 tahun 2020 tentang Pedoman PSBB dalam Rangka Percepatan Penanganan Covid-19 yang diterbitkan lebih dahulu, dalam pasal 15 disebutkan bahwa ojol hanya boleh beroperasi mengangkut barang, bukan orang⁸.

Berkaitan dengan peraturan tersebut, pada tanggal 20 april 2020 pemerintah kota Makassar mengeluarkan aturan yaitu Peraturan Walikota Makassar No. 22 tahun 2020 tentang Pelaksanaan Pembatasan Berskala Besar di Kota Makassar. Pada saat itu, seluruh aktivitas luar masyarakat diberhentikan termasuk pelarangan pengemudi ojol untuk beroperasi. Kemudian, pasca PSBB, yakni tanggal 5 Mei 2020, Pemerintah Kota Makassar pun menerbitkan Peraturan Walikota No. 31 Tahun 2020 tentang

⁷ <https://www.worldometers.info/coronavirus/>, diakses tanggal 28 November 2020.

⁸ <https://www.dw.com/id/dilema-regulasi-dan-kebijakan-bagi-ojek-online-saat-pandemi-corona/a-53132198>, diakses tanggal 25 Mei 2021.

Pedoman Pelaksanaan Protokol Kesehatan.⁹ Peraturan sebelumnya tidak membolehkan atau membatasi aktivitas masyarakat, termasuk diberhentikannya seluruh operasi pengemudi ojol. Pembatasan ini membuat pengemudi ojol, seperti Grab dan Gojek meradang. Namun, pandemi ini juga telah menimbulkan dilema bagi pengemudi ojol. Di satu sisi, mereka harus bekerja (tidak bekerja, tidak ada pendapatan); di sisi lain, mereka takut terinfeksi virus Covid-19 karena berkontak dengan banyak orang tetap menjalankan pekerjaan sebagai pengemudi ojol.

Sejak minggu pertama Juni 2020, pengemudi ojol sudah diizinkan untuk beroperasi dengan syarat pengemudi ojol maupun penumpang harus menaati protokol kesehatan secara ketat, seperti menggunakan protokol umum (3 M), yakni memakai masker, mencuci tangan (atau menggunakan *hand sanitizer*), menjaga jarak; dan protokol khusus, penumpang membawa helm sendiri, menyemprotkan disinfektan secara berskala pada kendaraan dan helm, memasang sekat pembatas pada kendaraan roda empat, dll. Polisi pun menggelar razia di jalan untuk memastikan kepatuhan atas aturan tersebut. Kondisi ini menyebabkan para pengemudi ojol berada pada kondisi yang memprihatinkan karena meskipun mereka kembali bekerja, pendapatan yang diperoleh masih jauh di bawah pendapatan sebelum mewabahnya Covid-19.

Dalam kaitan dengan pendapatan, sejak Covid-19 mewabah PT. Gojek Indonesia mengubah skema pendapatan pengemudi dari pendapatan maksimum ke pendapatan minimum. Penurunan diperkirakan sekitar 30 hingga 50% dari pendapatan pada situasi normal sebelum pandemi Covid-19. Seiring dengan diterapkannya peraturan-peraturan

yang berkaitan dengan Covid-19, pengemudi ojol menjadi terbiasa dengan adanya perubahan kebijakan mengenai pembatasan selama pandemi Covid-19. Oleh karena itu, para pengemudi ojol lebih mengandalkan layanan pesan-antar makanan dan pengiriman barang pada awal pandemi Covid-19. Namun, menurut Adi (25 tahun), meski mereka masih dapat memperoleh pendapatan dari layanan lain, seperti pengantaran barang (Go-send) dan pemesanan makanan (Gofood), masih banyak pengemudi yang bahkan sulit untuk mencapai pendapatan minimum.

Menurut Feri (24 tahun), ketika PSBB diberlakukan, para pengemudi ojol mulai merasakan dampaknya. Mereka tidak dapat melayani angkutan penumpang karena PT. Ojek Online Indonesia “mematikan” aplikasi layanan penumpang karena harus mengikuti peraturan pemerintah dan membatasi hanya pada layanan pengantaran barang dan makanan. Padahal 70% lebih pemasukan diperoleh dari penumpang, dibandingkan dengan pelayanan penghantaran barang dan makanan. PT. Ojek *online* Indonesia juga mengubah skema untuk pendapatan pengemudi menjadi pendapatan minimal, yang biasanya mendapatkan orderan banyak kini semakin menurun, sehingga mereka tidak lagi mendapatkan bonus dari PT. Ojek Online Indonesia. PT. Gojek Indonesia tidak menggaji atau memberikan upah terhadap pengemudinya, namun memakai sistem bagi hasil, sehingga pada saat pandemi para pengemudi bukan saja sulit mendapatkan bonus, seringkali bahkan tidak ada sama sekali. Ini karena kurangnya orderan yang masuk.

Adapun pembagian hasil pendapatan antara pengemudi dan pihak Gojek adalah sebesar 80% bagi pengemudi itu sendiri dan 20% bagi PT. Gojek Indonesia. Pendapatan pengemudi diperoleh dari upah jasa

⁹

<https://mediaindonesia.com/nusantara/315427/maka>

[ssar-ganti-psbb-dengan-perwali-protokol-kesehatan](#), diakses tanggal 25 Mei 2021.

mengantar pelanggan, makanan juga barang lainnya. Pendapatan perusahaan 20% diperoleh melalui pemotongan Go Pay pengemudi secara otomatis oleh pihak Gojek setelah pengemudi menyelesaikan orderannya.

Yusril (48 tahun) mengemukakan bahwa di saat pertama kali memasuki masa pandemi Covid-19 di Kota Makassar para pengemudi ojol sangat resah karena pendapatan mereka menurun drastis, terutama saat diterapkannya PSBB di bulan April 2021. Mereka dilarang mengambil penumpang karena ada aturan dari Pemkot Makassar yaitu Gojek dan Grab yang diharuskan untuk menonaktifkan sementara fitur untuk mengangkut orang atau penumpang selama PSBB, sebagaimana tertuang dalam Peraturan Kementerian Kesehatan No. 9 Tahun 2020, yang mengatur bahwa Gojek dan Grab tidak dapat mengambil penumpang untuk menjaga keamanan pengemudi dan penumpang agar terhindar dari penularan Covid-19.

Mail (38 tahun), misalnya, mengatakan bahwa di awal pandemi penghasilannya turun drastis hingga 60%. Ia hanya mendapatkan satu hingga tiga orderan saja dalam jangka waktu antara pukul 07.00 hingga pukul 20.00 dengan pendapatan antara Rp20.000,- hingga Rp70.000,-/hari. Sedangkan sebelum pandemi, ia dapat memperoleh hingga 30 orderan dengan pendapatan Rp. 300.000-Rp. 400.000.

Pada saat sekarang atau era *new normal*, perubahan penghasilannya sudah lumayan membaik dibandingkan pada awal

munculnya pandemi, yaitu sudah mencapai 50% perubahannya. Ia mendapatkan antara 7 dan 10 orderan dengan penghasilan mencapai Rp80.000-Rp100.000/hari. Ia sendiri tidak terpaku pada pesanan antar penumpang, melainkan fokus kepada jasa antar makanan dan barang (Go-Send), meski ketika dicermati, pesanan makanan di awal pandemi juga sepi orderan karena ketakutan orang atas interaksi dalam proses pemesanan dan pengantaran. Oleh karenanya, ia berusaha meyakinkan konsumen bahwa pelayanannya disertai dengan protokol kesehatan.

Hal serupa dikemukakan oleh Eko (30 tahun) bahwa pendapatannya anjlok hingga 80% karena sepi orderan. Ia biasanya dapat memperoleh pesanan lebih dari 30 orderan per hari. Kini ia hanya mendapatkan lima orderan karena kebijakan *work from home* (WFH), sehingga penumpang berkurang secara signifikan. Padahal biasanya ia memperoleh antara Rp200.000,- dan Rp350.000,- per hari. Di masa PSBB ia hanya memperoleh penghasilan antara Rp20.000,- dan Rp30.000,- per hari. Saat memasuki era *new normal* pun, kondisi belum kembali ke normal. Ini dapat dilihat dari pendapatannya yang masih berkisar antara Rp50.000,- dan Rp.100.000,- dari 6 hingga 10 orderan, itupun jika ia bekerja dari subuh hingga larut malam. Inipun tergantung jarak tempuh karena meskipun banyak orderan, tapi jika jarak tempuh yang mengorder rata-rata dekat, maka penghasilan yang diperoleh juga relatif sedikit. Ini akan semakin diperparah jika ada wilayah yang dikategorikan sebagai zona merah bahkan hitam.¹⁰ Dengan kondisi

¹⁰ Zona hijau, zona kuning, zona merah, dan zona hitam adalah istilah yang digunakan untuk menunjukkan kondisi wilayah terkait Covid-19 di Indonesia. **Zona hijau** menunjukkan bahwa sebuah wilayah atau daerah sudah tidak ada kasus atau infeksi Covid-19, dan aktivitas masyarakat sudah berjalan dengan normal, namun masyarakat tetap harus menjalankan protokol kesehatan dengan 3 M, yakni: menjaga jarak sosial, mencuci tangan, dan memakai masker. **Zona kuning** mengindikasikan

adanya beberapa kasus Covid-19 dengan beberapa penularan lokal. Di zona ini bisa dilakukan PSBB secara parsial, menerapkan protokol kesehatan, melakukan pelacakan kontak, melakukan pengujian, pemantauan, dan pengisolasian mandiri. **Zona merah** berarti masih ada kasus Covid-19 pada satu atau lebih kluster dengan peningkatan kasus yang tinggi. Dalam kondisi seperti ini, diperlukan protokol kesehatan yang ketat, dan melakukan pencegahan kerumunan, seperti

tersebut otomatis ojol juga tidak diperbolehkan untuk beroperasi di wilayah tersebut, tidak untuk menerima pelayanan pengantaran (Go-Food, Go-Send), apa lagi untuk mengambil penumpang (GoRide). Artinya, zona orderan menjadi semakin terbatas.

Namun meskipun demikian, para pengemudi ojol masih tetap bertahan dalam kehidupan keluarganya. Hal tersebut ditandai dengan berbagai strategi yang digunakan agar dapat bertahan hidup di masa pandemi Covid-19. Bagaimana strategi mereka agar dapat tetap bertahan hidup menjalankan pekerjaan mereka?

Strategi Bertahan Hidup

Strategi bertahan hidup merupakan suatu kemampuan seseorang dalam menerapkan cara untuk mengatasi berbagai permasalahan yang melingkupi kehidupannya (Suharto 2003), termasuk dalam mengatasi situasi yang dialami di tengah pandemi Covid-19.

Dalam kaitan dengan ini Irwan (dalam Suharto 2003:13) membuat kerangka kerentanan aset (*the asset vulnerability framework*), yakni pengelolaan aset yang dapat digunakan untuk melakukan penyesuaian atau pengembangan strategi dalam mempertahankan kelangsungan hidup, yaitu: aset tenaga kerja; aset modal manusia; aset produktif; aset relasi rumah tangga atau keluarga; dan aset modal sosial. Dalam konteks pengemudi ojol, oleh karena mereka berasal dari golongan menengah ke bawah, maka jenis aset yang paling memungkinkan untuk diberdayakan adalah aset tenaga kerja sebagai modal individu mereka.

Jika merujuk pada klasifikasi yang dikemukakan oleh Suharno (2003:13), maka

menutup sekolah, tempat ibadah, kegiatan bisnis, membatasi mobilitas, memberlakukan karantina (*lockdown*) bagi mereka yang telah terinfeksi Covid-19, serta menjaga orang-orang tetap berada di rumah mereka serta mengirimkan kebutuhan

strategi bertahan hidup (*coping strategies*) dalam mengatasi goncangan dan tekanan ekonomi dapat dilakukan dengan tiga cara yaitu: strategi aktif, pasif dan jaringan. Strategi aktif adalah strategi yang mengoptimalkan segala potensi keluarga; strategi pasif merupakan strategi dengan mengurangi pengeluaran keluarga; sementara strategi jaringan adalah strategi yang dilakukan dengan menjalin relasi, baik formal maupun informal dengan lingkungan sosialnya, lingkungan kelembagaan, dll.

Dalam konteks pengemudi ojol, bekerja ganda merupakan strategi yang paling *common* dilakukan oleh mereka (baca, misalnya, Samsir, dkk. 2021). Hendra (35 tahun), misalnya, mengungkapkan bahwa sebelum Covid-19 mewabah, ia sudah kerap mengalami sepi orderan, dan ini semakin sepi saat pemerintah menerapkan aturan PSBB, sehingga ia membuka usaha dengan menjual es buah dan gorengan sebagai strategi aktif untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dirinya dan keluarganya.

Sepinya orderan ditanggapi oleh Hendri (35 tahun) dengan mengatakan bahwa setiap harinya ia keluar rumah mulai pukul 05.00 dan pulang ke kontrakkannya pukul 20.00, "dari gelap ke gelap". Itupun ia hanya mendapatkan lima hingga enam orderan penumpang. Selebihnya berupa pengantaran makanan atau paket, meskipun pengantaran makanan juga sepi karena di awal pandemi orang masih takut membeli makanan dari luar. Untuk menambah pendapatan, Hendri melayani servis *hape* karena ia memiliki keterampilan untuk itu. Tapi terkadang ada juga penumpang yang baik hati memberikan uang tambahan di luar dari biaya transportasi yang tertera dalam aplikasi.

mereka tanpa kontak fisik. **Zona hitam** artinya kasus Covid-19 pada suatu wilayah sudah sangat parah karena penambahan kasusnya tinggi, biasanya lebih dari 2.000-an kasus.

Maemunah (27 tahun), pengemudi ojol yang merupakan anak pertama dan menjadi tulang punggung keluarga, membantu tantenya yang memiliki *online shop*. Sebelum pandemi Covid-19, ia memperoleh penghasilan antara Rp350.000,- dan Rp.500.000,- per hari jika ia bekerja dari subuh hingga larut malam. Sedangkan saat diterapkannya PSBB, ia tetap tidak keluar mencari orderan karena takut terjangkit Covid-19. Ia takut jika nantinya memaksakan diri untuk keluar dan tertular, maka ini sangat berpotensi menularkannya pada anggota keluarganya di rumah, terutama ibu-bapaknya yang sudah renta. Ketika ditawarkan untuk membantu tantenya berjualan dengan sistem *online shop*, ia akhirnya menyetujui karena dianggapnya pekerjaan ini cukup aman sebagai strategi aktifnya untuk tetap dapat menghasilkan uang dengan kondisi kerja yang relatif aman. Ia membantu dengan mengemas barang-barang jualan yang telah laku dan mengatur stok barang. Meskipun pasca PSBB ia akhirnya kembali dapat menjalankan pekerjaannya sebagai pengemudi ojol, ia lebih banyak menghabiskan waktu bekerja membantu jualan *online shop* tantenya walaupun penghasilan yang diperolehnya lebih sedikit dibandingkan penghasilan sebagai pengemudi ojol.

Febry (22 tahun), misalnya, mengemukakan bahwa ia tetap bertahan menjalankan pekerjaannya sebagai pengemudi ojol, meskipun dengan pendapatan yang sangat terbatas. Ia mengaplikasikan strategi pasif dengan melakukan penghematan di semua aspek pengeluaran dalam hidupnya demi menghidupi keluarganya. Meskipun sebelumnya, ia telah hidup berhemat, namun sejak Covid-19 mewabah, ia harus hidup jauh lebih berhemat. Misalnya, jika sebelumnya ia makan di luar atau makan di warung, maka sekarang harus jauh lebih berhemat dengan makan di rumah dengan makanan seadanya. Ia

juga hanya membeli barang yang betul-betul dibutuhkan.

Berbeda dari Febry, Indra (40 tahun) mengaplikasikan strategi pasif hanya dengan menunggu hingga situasi membaik, menunggu informasi pembolehan beroperasi, hingga akhirnya ia dapat bekerja kembali sebagai pengemudi ojol. Setelah pengemudi ojol diperbolehkan kembali untuk beroperasi mengangkut penumpang, ia tidak saja menerima orderan penumpang (Go-Ride), tapi juga membawa barang (Go-Send) dan menerima pesanan makanan dan minuman (Go-Food) dari konsumennya. Meskipun penghasilannya belum kembali normal seperti sebelum Covid-19 mewabah, paling tidak ia telah berpenghasilan kembali karena perut tak dapat diajak kompromi dan anak-anak harus tetap bersekolah dan membutuhkan biaya pulsa.

Mengombinasikan antara strategi pasif dan jaringan diaplikasikan oleh Bintang (30 tahun). Ia bekerja sampingan sebagai buruh bangunan, namun permintaan untuk menjadi buruh juga kurang karena banyak proyek konstruksi yang terpending karena krisis akibat pandemi Covid-19. Oleh karenanya, ia juga membuka usaha kedai minuman dengan dibantu oleh istrinya. Ia bekerja keras untuk dapat memenuhi kebutuhan dasar istri dan dua anaknya yang sedang duduk di sekolah dasar dan taman kanak-kanak. Usaha kedai ini kemudian lebih banyak dikelola istrinya, ia hanya membantu saat menunggu orderan ojol masuk. Selain mencari penghasilan tambahan, ia sekeluarga berusaha hemat di antaranya dengan tetap menunggu orderan di kedainya agar biaya untuk bahan bakar kendaraanya lebih sedikit karena jika ia berkeliling untuk mencari orderan di saat pandemi tidak menjamin mendapat orderan banyak. Misalnya, sebelum pandemi ia berkeliling atau berpindah-pindah pangkalan satu ke pangkalan lainnya, dari *mall A* ke *mall B*, dari kampus A ke kampus B. Untuk pengeluaran seperti rokok,

uang saku anak ia kurangi dan pengeluaran-pengeluaran yang sifatnya tidak mendesak ia kesampingkan.

Edi (40 tahun) adalah contoh lain pengemudi ojol yang mengombinasikan antara strategi aktif dan pasif juga dilakukan oleh Edi (40 tahun), yang selain bekerja sebagai pengemudi ojol, juga bekerja sampingan sebagai tukang servis *handphone* (*hape*) karena pada saat pandemi *Covid-19* orderan ojol sangat terbatas, sehingga ia harus bekerja ganda sebagai strategi aktif yang dilakukannya untuk dapat bertahan hidup. Namun, ia juga melakukan berbagai penghematan agar dapur keluarga tetap dapat mengepul.

Risma (40 tahun) adalah pengemudi ojol dan ibu tunggal (*single mother*) dari empat orang anak. Walaupun awalnya ia tidak memahami mengenai aplikasi Grab, ia belajar dari tetangganya. Pendapatan sebelum pandemi *Covid-19* mencapai 20 orderan per hari atau berkisar antara Rp150.000,- dan Rp350.000,- per hari. Akan tetapi semenjak *Covid-19* mewabah, orderannya mengalami penurunan, sehingga pada saat PSBB berlangsung ia mengambil kerja tambahan, yaitu sebagai tukang cuci keliling di salah satu perumahan di kota Makassar. Semenjak diberlakukannya *new normal*, ia kembali aktif menjadi pengemudi ojol, tetapi tidak meninggalkan pekerjaannya sebagai tukang cuci keliling karena orderan ojol masih sepi. Itupun hanya orderan makanan saja yang diterimanya karena penyebaran *Covid-19* begitu masif. Ia khawatir jika ia terpapar *Covid-19*, ia tidak dapat bekerja dan tidak ada yang dapat menggantinya untuk mencari uang, sementara anak-anaknya masih kecil-kecil. Selain dari pengemudi ojol dan tukang cuci keliling, ia juga mendapat bantuan langsung tunai (BLT) dari pemerintah karena ia masuk dalam kategori orang miskin. Dengan

demikian, strategi yang diaplikasikan oleh Ibu Risma adalah kombinasi dari strategi aktif (bekerja ganda) dan strategi jaringan (mendapatkan bantuan pemerintah).

Contoh lain yang mengombinasikan antara strategi aktif dan jaringan adalah Ibu Subaedah (35 tahun). Orang tua tunggal dengan dua anak ini mencari nafkah dengan bekerja sebagai pengemudi ojol. Meskipun awalnya ia tidak terlalu memahami penggunaan aplikasi Grab, ia belajar dari anaknya dan menjadi pengemudi ojol. Pendapatan sebagai pengemudi ojol sebelum pandemi melebihi pendapatan dari menjual kue keliling, yakni antara Rp100.000,- dan Rp300.000,- per hari. Namun, semenjak pandemi *Covid-19* penghasilannya mengalami penurunan yang sangat signifikan. Selama pemberlakuan PSBB ia hanya menjual kue di depan rumahnya. Namun sejak diberlakukannya *new normal*, maka di pagi hari ia menjajakan kue keliling sembari menunggu orderan ojol, itupun orderan yang ia terima hanya orderan makanan. Ia merasa khawatir mengangkut penumpang karena takut terinfeksi *Covid-19* dan membuatnya tak dapat bekerja, sementara hanya dia satu-satunya pencari nafkah. Selain itu, sebagai orang yang berasal dari dan masuk dalam kategori keluarga miskin, ibu Subaedah adalah salah seorang anggota keluarga penerima Raskin¹¹ dan ini sangat membantu keluarganya di tengah pandemi *Covid-19*.

Jika merujuk pada berbagai kasus di atas, maka para pengemudi ojol menggunakan beragam strategi dan untuk memaksimalkan pendapatan, maka mereka mengombinasikan berbagai strategi agar dapat bertahan hidup di tengah pandemi yang hingga saat ini tidak jelas kapan akan berakhir.

Dalam menghadapi situasi yang tidak menguntungkan bagi industri transportasi,

¹¹ Program Raskin adalah salah satu program penanggulangan kemiskinan dan perlindungan sosial di bidang pangan yang diselenggarakan oleh

Pemerintah Pusat berupa bantuan beras bersubsidi kepada rumah tangga berpendapatan rendah (rumah tangga miskin dan rentan).

perusahaan transportasi daring (*ride hailing*) mengembangkan berbagai inovasi agar dapat bertahan di tengah pandemi. Dengan dibolehkannya para pengemudi ojol untuk kembali beroperasi, maka perusahaan memastikan pegawainya tetap aman selama dalam perjalanan. Gojek dalam waktu dekat akan merilis Gocorp sebagai layanan tunjangan perjalanan bisnis karyawan. Selain itu, Gojek juga mengembangkan fitur *Go Transit* agar perjalanan konsumen menjadi lebih efisien. Fitur ini akan dilengkapi dengan rute terintegrasi, perbandingan harga moda, estimasi waktu, total perjalanan, hingga jadwal operasional transportasi publik.¹²

Kesimpulan dan Rekomendasi

Pandemi Covid-19 telah memengaruhi berbagai aspek kehidupan manusia, termasuk sektor perekonomian, salah satu sektor yang berdampak signifikan adalah transportasi ojol. Pendapatan pengemudi ojol mengalami penurunan secara drastis sejak mewabahnya Covid-19 karena kebijakan pemerintah melalui PSBB yang menyebabkan mobilitas masyarakat terbatas.

Oleh karena itu, untuk dapat bertahan hidup di tengah pandemi Covid-19, maka pada awal pandemi para pengemudi ojol lebih mengandalkan layanan pesan-antar makanan dan pengiriman barang, dan agar pemesan merasa aman, maka mereka menerapkan protokol kesehatan.

Ketika kondisi berangsur membaik dan kebijakan PSBB dilonggarkan, mereka dapat kembali bekerja dengan penerapan protokol kesehatan umum (3M: memakai masker, mencuci tangan, dan menjaga jarak) dan penerapan protokol kesehatan khusus (seperti penggunaan plastik isolator bagi pengemudi taksi atau penumpang membawa helm sendiri untuk ojek motor) agar mereka tetap bisa

bekerja mencari nafkah di tengah pandemi Covid-19, meski pendapatan mereka belum sepenuhnya pulih.

Untuk tetap dapat bertahan di tengah situasi yang belum jelas kapan berakhirnya, maka pengemudi ojol menerapkan beragam strategi yang jika mengadopsi strategi yang dikemukakan oleh Suharno (2003), maka strategi tersebut adalah strategi aktif, strategi pasif, dan strategi jaringan. Dalam prakteknya ada yang mengaplikasikan strategi aktif dengan bekerja ganda (seperti pada kasus Hendra, Maimunah, dan Hendri) dan ada yang mengaplikasikan strategi pasif, seperti pada kasus Febri dan Indra. Namun, ada pula yang mengombinasikan antara strategi aktif dan pasif, seperti pada kasus Bintang dan Edi; dan yang mengombinasikan antara strategi aktif dan jaringan, seperti pada kasus Risma dan Subaedah. Ini menunjukkan bahwa dengan berbagai keterbatasan yang ada mereka tetap berupaya untuk melakukan beragam hal untuk dapat bertahan hidup di tengah pandemi Covid-19.

Jika merujuk pada temuan-temuan di atas, nampak bahwa tidak semua pengemudi ojol memanfaatkan bantuan pemerintah, padahal mereka tidak saja terkena dampak langsung pandemi Covid-19, tapi juga karena mereka termasuk dalam kategori penduduk miskin, sehingga mereka berhak untuk mendapatkannya.

Daftar Pustaka

- Agustin, A. 2017. "Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Gojek) di Surabaya", *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, 6(9):1-16, <http://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id/index.php/jirm/article/view/323>, diakses tanggal 17 Desember 2021.
- Anggriana, R.; Qomariah, N.; dan Santoso, B. 2017. "Pengaruh Harga, Promosi,

¹² <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/461561/strategi-gojek-dan-grab-bertahan-di-2021>, diakses tanggal 30 Mei 2021.

- Kualitas Layanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Ojek Online "OM-JEK" Jember", *Jurnal Sains Manajemen Dan Bisnis Indonesia*, 7(2):137-156, <http://jurnal.unmuhjember.ac.id/index.php/SMBI/article/view/1229/989>, diakses tanggal 5 Februari 2021.
- Anwar, A. A. 2017. "Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar", *Etnosia*, 2(2):220-246, <https://journal.unhas.ac.id/index.php/etnosia/article/view/3012>, diakses tanggal 20 November 2021.
- Arisanty, P. 2012. *Panduan Praktis Pemilihan Balutan Luka Kronik*. Jakarta: Mitra Wacana Medika.
- Buana, A., R. 2020. "Problematika Regulasi Ojek Online dalam Masa Pembatasan Sosial Berskala Besar Covid-19", 'Adalah': *Bulletin Hukum dan Keadilan*, 4(1):138-144, <http://journal.uinjkt.ac.id/index.php/adalah/article/view/15574>, diakses tanggal 15 November 2020.
- Bukhori, B. 2012. "Hubungan Kebermaknaan Hidup dan Dukungan Sosial Keluarga dengan Kesehatan Mental Narapidana", *Jurnal Addin*, 4(1):1-19, http://eprints.walisongo.ac.id/2087/1/Baidi_Bukhori-Kebermaknaan_Hidup.pdf., diakses tanggal 12 Desember 2020.
- Chyntia, F dan Fitriani, E. 2021. "Strategi Bertahan Hidup Pedagang di Kawasan Wisata Pacu Jalur Era Pandemi COVID-19", *Culture and Society: Journal of Anthropological Research*, Juni, 2(4): 142-150, <http://culture.ppj.unp.ac.id/index.php/csjar/article/view/75>, diakses tanggal 20 Januari 2020.
- Darmadi, W. 2016. "Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GOJEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar". Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Islam Alauddin Negri, Makassar. Di Kota Makassar, <http://repositori.uin-alauddin.ac.id/3049/1/DIMAN.pdf>, diakses tanggal 2 Oktober 2020.
- Hanta, H. 2020. *Strategi Bertahan Hidup Karyawan Korban Phk Pt Hair Star Indonesia Ditengah Pandemi Covid 19 Di Kabupaten Sidoarjo*, <https://Erepository.Uwks.Ac.Id/7481/1/Abstrak.Pdf>, diakses tanggal 24 Februari 2021.
- Harlida, Juhaepa, dan Tanzil. 2021. "Strategi Bertahan Hidup Masyarakat Agraris Di Desa Matapila Kecamatan Lasolo Kabupaten Konawe Utara Di Tengah Pandemi Covid-19", *Gemeinschaft: Jurnal Masyarakat Pesisir dan Perdesaan*, April, 3(1):36-42, <http://ojs.uho.ac.id/index.php/gemeinschaft/article/view/17182>, diakses tanggal 13 Oktober 2020.
- Iswanto dan Raharja, N. M. 2015. *Microcontroller Teori dan Praktek ATMEGA16 Dengan Bahasa C*. Yogyakarta: CV. Budi Utama.
- Irwan. 2015. *Strategi Bertahan Hidup Perempuan Penjual Buah-Buahan: Studi Kasus Perempuan di Pasar Raya Padang Kecamatan Padang Barat Kota Padang Provinsi Sumatera Barat*. *Jurnal Pendidikan Sosiologi, STKIP PGRI Sumatera Barat*, 14(2):189-195.
- Mardiyah, F. 2020. *Apakah yang dimaksud protocol kesehatan*. <https://tirto.id/apakah-yang-dimaksud-protokol-kesehatan-Covid-19-f3W3>, diakses tanggal 11 Desember 2020.
- Mela, A. 2020. *Ojol Dilarang Bawa Penumpang Saat PSBB*. <https://www.kompas.com/tren/read/20/04/07/193000265/ojol-dilarang-bawa-penumpang-saat-psbb-ini-tanggapan-Gojek-dan-g>, diakses tanggal 19 Oktober 2020.
- Nurhuda, S. F. 2020. *Diancam Wabah Corona, Driver Ojol: Narik atau Enggak Risikonya Sama*, <https://www.100kpi.com/motonews/6035-diancam-wabahcorona-driver-ojol-narik-atau-enggak-risikonya-sama>, diakses tanggal 5 Desember 2020.

- Purnomo, R.A. 2016. Analisis Statistik Ekonomi dan Bisnis dengan SPSS. Yogyakarta: Fadilatama.
- Rafel, S. 2020. *Begini Protokol Kesehatan New Normal ala Ojek Online*. <https://otomotif.kompas.com/read/2020/05/29/152200715/begini-protokol-kesehatan-new-normal-ala-ojek-Online>, diakses tanggal 11 Desember 2020.
- Samsiar; Moita, S. dan Jabar, A.S. 2021. "Strategi Bertahan Hidup Single Parent Dalam Memenuhi Kebutuhan Keluarga Pada Masa Pandemi Covid-19: Studi Di Desa Pohorua Kecamatan Maligano Kabupaten Muna", *Gemeinschaft*, 3(1): <https://media.neliti.com/media/publications/131706-ID-strategi-bertahan-hidup-pedagang-kaki-li.pdf>, diakses tanggal 12 Februari 2021.
- Sanjaya, W. 2014. *Media Komunikasi Pembelajaran*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Susilawati, N. 2003. *Sosiologi Pedesaan, Bahan Ajar*. Padang: UNP.
- Widiyanto. 2009. *Sistem Penghidupan dan Nafkah Pedesaan*. Surakarta: Lembaga Pengembangan Pendidikan Universitas Sebelas Maret Surakarta. <http://eprints.unm.ac.id/11024/1/JURNAL%20ARWINA%20FADHILAH.pdf>, diakses tanggal 23 November 2020.
- Setia, R. 2005. *Gali Tutup Lubang Itu Biasa: Strategi Buruh Menanggulangi Persoalan dari Waktu ke Waktu*. Bandung: Yayasan Akatiga.
- Setyaningsih, A dan Utami, S.S. 2013. "Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perbankan Syariah dengan Bank Konvensional", *Jurnal Ekonomi dan Kewirausahaan*, April, 13(1):100-115, <https://media.neliti.com/media/publications/23466-ID-analisis-perbandingan-kinerja-keuangan-perbankan-syariah-dengan-perbankan-konven.pdf>, diakses tanggal 15 Januari 2021.
- Soekanto, S. 2009. *Peranan Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Press.
- Suharno, E. 2003. Paradigma Baru Studi Kemiskinan Dalam Media Indonesia, http://www.policy.hu/suharto/modul_a/makindo_22.htm, diakses tanggal 16 Mei 2021.
- Suharno, E. 2003. *Coping Strategies dan Keperfungsian Sosial*. Aloysiur Gunata Brata.