



STRATEGI PENINGKATAN KESEJAHTERAAN PENGEMUDI OJEK KONVENSIONAL DI KELURAHAN LOLONG BELANTI KECAMATAN PADANG UTARA KOTA PADANG

Annisa Fridila¹, Khairani²

Program Studi Pendidikan Geografi

Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

E-mail: anisafridilla21@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan strategi dalam meningkatkan kesejahteraan pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti Kecamatan Padang Utara Kota Padang. Jenis penelitian ini merupakan deskriptif kualitatif dengan menggunakan teknik analisis data SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, Threats*). Penelitian dilakukan di Kelurahan Lolong Belanti dengan teknik pengumpulan datanya yaitu observasi, wawancara, dan dokumentasi. Subjek pada penelitian ini adalah pengemudi ojek konvensional dan masyarakat Kelurahan Lolong Belanti yang pernah menggunakan jasa ojek konvensional tersebut. Hasil dari penelitian menunjukkan kondisi yang dihadapi oleh pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti dikelompokkan dalam kondisi yang menjadi kekuatan (*strength*) dan kondisi yang menjadi kelemahan (*weakness*). Setelah terkumpulnya seluruh informasi, selanjutnya melakukan analisis menggunakan matriks SWOT, pada matriks ini menggambarkan seluruh kondisi dari komunitas ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti. Diperoleh empat set kemungkinan alternatif strategis yaitu strategi SO (*strength and opportunity*), strategi ST (*strength and threats*), strategi WO (*weakness and opportunity*), dan strategi WT (*weakness and threats*).

Kata kunci: SWOT, Kesejahteraan, Ojek Konvensional

ABSTRACT

This research aims to describe the strategy for improving the welfare of conventional motorcycle taxi drivers in Lolong Belanti Urban Village, Padang Utara District, Padang City. This type of research is a qualitative descriptive using SWOT data analysis techniques (Strength, Weakness, Opportunity, Threats). This research conducted in Lolong Belanti urban village with data collection techniques are observation, interviews, and documentation. The subject of this research is a driver of conventional motorcycle taxi in Lolong Belanti urban village and the Lolong Belanti Urban Village people who had used the services of the conventional motorcycle taxi. The results of the study showed that the conditions faced by conventional motorcycle taxi drivers in Lolong Belanti Urban Village are grouped into condition that become strengths and condition that become weaknesses. After all information has been collected, then do the analysis using the SWOT matrix, in this matrix describes all the condition of the conventional motorcycle taxi community in Lolong Belanti Urban Village. Obtained four sets of possible strategic alternatives that is the SO (strength and opportunity) strategy, the ST (strength and threats) strategy, the WO (weakness and opportunity) strategy, and the WT (weakness and threats) strategy.

Keywords: SWOT, welfare, conventional motorcycle taxi

PENDAHULUAN

Transportasi menjadi bagian yang penting bagi kehidupan manusia karena hampir setiap

aktivitas manusia melibatkan transportasi, bisa itu transportasi pribadi ataupun transportasi umum. Transportasi umum di Indonesia

memiliki banyak jenis mulai dari transportasi darat contohnya kereta api, *taxi*, bus, angkutan kota, ojek, dan lain sebagainya. Transportasi udara contohnya pesawat dan helikopter. Dan transportasi laut seperti perahu, kapal, dan lain sebagainya. Transportasi umum digunakan sebagai pengangkut manusia ataupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya, yang dimana pengguna dikenakan biaya tergantung jenis transportasi dan jarak yang ditempuh.

Kota Padang sebagai ibukota Provinsi Sumatera Barat yang menjadi jantung utama sistem pemerintahan dan kegiatan perekonomian, transportasi menjadi komponen penting untuk menunjang kegiatan masyarakatnya. Transportasi umum di Kota Padang memiliki banyak jenis terutama transportasi darat seperti kereta api, *taxi*, angkutan kota (*angkot*), bus kota (*transpadang*), ojek konvensional, dan ojek online. Transportasi umum di Kota Padang dinilai memudahkan masyarakat menjalankan aktivitas sehari-hari dan biayanya yang murah.

Persaingan antar transportasi umum yang terjadi saat ini merupakan bentuk dari kemajuan teknologi seiring berjalannya waktu, sehingga bagi yang kalah bersaing akan menimbulkan dampak sosial ekonomi bagi pengemudinya. Hal ini dapat mempengaruhi kesejahteraan pengemudi transportasi umum yang

kalah bersaing, pendapatan mereka menjadi menurun karena minat masyarakat telah teralihkan.

Seiring berjalannya waktu posisi transportasi umum tergeserkan oleh hadirnya transportasi umum berbasis online seperti *taxi* online, ojek online, dan lain sebagainya. Hal ini dikarenakan transportasi online dinilai lebih praktis karena mudah diakses dengan bermodalkan aplikasi di *smartphone* dan biaya yang lebih terjangkau karena transportasi online tidak jarang menawarkan promo berupa potongan tarif. Dan transportasi online telah terbukti dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan bekerja sebagai driver transportasi online. Selain itu masyarakat juga banyak beralih menggunakan kendaraan pribadi sebagai transportasi sehari-hari.

Di Kelurahan Lolong Belanti terdapat komunitas ojek konvensional yang memang di khususkan untuk masyarakat di Kelurahan Lolong Belanti. Seluruh pengemudi ojek konvensional tersebut berasal dari kalangan masyarakat Kelurahan Lolong Belanti. Dengan kehadiran ojek konvensional yang biasa oleh masyarakat Kelurahan Lolong Belanti sebut dengan “betor” dapat membantu masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Namun dengan hadirnya transportasi online terutama ojek online membuat sebagian masyarakat di Kelurahan Lolong Belanti mulai meminati ojek

online ketimbang ojek konvensional tersebut. Selain praktis juga tarif yang terjangkau karena ditentukan berdasarkan jarak yang ditempuh. Dampak yang ditimbulkan oleh ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti pun mulai terasa, jumlah penumpang yang makin hari menurun, sehingga berimbas pada pendapatan yang mereka peroleh dari bekerja sebagai pengemudi ojek konvensional.

Tantangan yang kini dihadapi oleh pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti yaitu bagaimana agar mereka tetap dapat bersaing tanpa menimbulkan dampak negatif bagi kondisi sosial ekonomi mereka. Dari permasalahan tersebut penelitian ini bertujuan untuk meninjau kondisi apa saja yang dihadapi dalam melakukan pekerjaan sebagai pengemudi ojek konvensional dan menciptakan strategi untuk meningkatkan kesejahteraan pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti Kecamatan Padang Utara Kota Padang.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan strategi peningkatan kesejahteraan ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti, dengan tujuan lebih rincinya yaitu untuk menganalisis strategi yang akan diterapkan oleh pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti.

Menurut Rangkuti (2008), analisis SWOT merupakan

identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Dalam analisis SWOT lebih menekankan pada bagaimana kekuatan dan kelemahan suatu komunitas dalam menghadapi peluang serta ancaman yang ada dilihat dari lingkungan internal maupun eksternal suatu komunitas. Hasil yang didapat nantinya akan menjadi gambaran mengenai keputusan strategis apa yang akan diambil. SWOT sendiri merupakan singkatan dari *Strength* (kekuatan), *Weakness* (kelemahan), *Opportunity* (Peluang), dan *Threats* (ancaman).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Pelaksanaan penelitian dilakukan di Kelurahan Lolong Belanti Kecamatan Padang Utara Kota Padang pada bulan April 2020.

Pada penelitian ini untuk mengumpulkan data dilakukan dengan cara: 1) observasi, yakni dengan terjun langsung ke lokasi penelitian yang diteliti. 2) wawancara, yakni peneliti menggali langsung informasi kepada informan untuk memperoleh data. 3) dokumentasi, yakni untuk memperkuat dan memperjelas data pada penelitian. 4) matriks SWOT, yakni sebagai alat untuk menganalisis kemungkinan alternatif strategi yang akan diterapkan oleh pengemudi ojek konvensional untuk meningkatkan kesejahteraan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil perolehan data dan informasi di lokasi penelitian, berikut data informan dan uraian hasil penelitian mengenai strategi peningkatan kesejahteraan pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti Kecamatan Padang Utara Kota Padang.

Tabel 1. Identitas informan dari pengemudi ojek konvensional

No	Nama	Usia	Jenis Kelamin	Pendidikan	Alamat
1	Doli	39	Laki-laki	SMA	Lolong Belanti
2	Usman	68	Laki-laki	SMP	Lolong Belanti
3	Apin	40	Laki-laki	SMK	Padang Sarai
4	Deni	37	Laki-laki	S1	Lolong Belanti
5	Jamalis	47	Laki-laki	SMA	Lolong Belanti

Sumber: Data primer

Tabel 2. Identitas informan dari masyarakat Kelurahan Lolong Belanti yang pernah menggunakan jasa ojek konvensional

No	Nama	Usia	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Alamat
1	Nurul Fitriah	20	Perempuan	Mahasiswa	Jl. Beringin III C
2	Rainisha De Vania	17	Perempuan	Pelajar	Jl. Beringin IV
3	Rina	37	Perempuan	Pegawai PLN	Jl. Beringin IV C
4	Vita Krismiati	22	Perempuan	Tenaga kesehatan	Jl. Beringin V

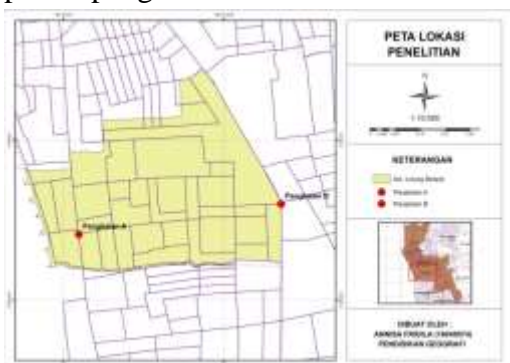
Sumber: Data primer

Kondisi yang dihadapi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti

Wawancara dengan Doli (39 tahun) sebagai koordinator dari komunitas ojek konvensional yang ada di Kelurahan Lolong Belanti. Komunitas ini bernama betor losepa (Lolong Sepakat), satu-satunya komunitas betor yang ada di Kelurahan Lolong Belanti. Komunitas ini tidak memiliki visi dan misi karena mereka jatuhnya beroperasi sendiri-sendiri dibawah sebuah komunitas. Komunitas ini telah ada dari tahun 2002. Memiliki struktur organisasi yang terdiri dari koordinator, wakil, dan bendahara. Dulunya komunitas ini bekerjasama dengan lembaga keuangan yaitu bank BRI dan bank Nagari, namun sekarang tidak lagi. Menurut pak Doli kelebihan yang dimiliki betor losepa yaitu bisa memuat penumpang banyak dan tarifnya murah. Sedangkan kelemahannya yaitu betor ini hanya dapat beroperasi dan mengambil penumpang di lingkungan Kelurahan Lolong Belanti saja. Seluruh anggota komunitas betor losepa tidak memiliki asuransi pekerjaan. Tarif betor per penumpangnya dibedakan dalam dua kategori yaitu dewasa Rp.3000 dan anak sekolah Rp.2000. Komunitas ini tidak pernah mengalami kerugian dalam bentuk apapun. Saingan dalam pekerjaan mereka adalah transportasi online khususnya ojek online. Selama

berdiri sudah ada anggota yang pernah mengundurkan diri dengan alasan telah mendapat pekerjaan baru, dan anggota yang mengundurkan diri sudah ada penggantinya.

Komunitas betor losepa memiliki dua pangkalan, yang pertama berlokasi di jalan Beringin Raya dan yang kedua berlokasi di jalan Belanti Raya. Lokasi pangkalan betor losepa dinilai pak Doli sudah strategis untuk mengambil penumpang.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Dari kedua pangkalan tersebut pangkalan A menjadi yang lebih banyak menjadi tujuan penumpang bila dibandingkan dengan pangkalan B.

Selain di kedua pangkalan tersebut, pengemudi betor losepa juga sering mangkal di dekat sekolah-sekolah, bila jam pulang sekolah tiba, banyak anak sekolah yang menggunakan betor sebagai sarana transportasi mereka. Dikarenakan banyaknya sekolah di Kelurahan Lolong Belanti, sehingga mayoritas penumpang dari betor losepa adalah anak sekolah. Selain

itu banyak juga penumpang dari kalangan pekerja kantor seperti dari kantor camat, kantor lurah, dan kanto-kantor lainnya.



Gambar 2. Peta Keberadaan Betor Losepa

Bila intensitas hujan tinggi, di Kelurahan Lolong Belanti sering terjadi banjir terutama di jalan Beringin Raya dan wilayah sekitar pangkalan A yang mengarah dekat ke garis pantai sehingga memiliki daratan yang rendah. Ketinggian banjir mencapai lebih mata kaki orang dewasa. Kondisi ini membuat pengemudi betor losepa kesulitan untuk beroperasi.

Kondisi yang dihadapi dalam melakukan pekerjaan sebagai pengemudi ojek konvensional

Wawancara dengan Usman (68 tahun) sebagai anggota komunitas betor losepa. Pekerjaannya sebagai pengemudi betor merupakan pekerjaan utamanya. Sudah 6 tahun pak Usman bekerja sebagai pengemudi betor. Dulunya pak Usman bekerja sebagai nelayan. Setiap hari bekerja dari pagi hingga sore. Dalam sehari pak

Usman memperoleh penghasilan Rp.50.000 terkadang Rp.70.000. Untuk pengeluaran dalam sehari Rp.25.000 untuk membeli bahan bakar minyak dan makan siang. Hubungannya dengan anggota lain di komunitas betor losepa baik-baik saja. Penghasilan yang didapat menurutnya dicukup-cukupi saja. Keluarganya mendukung pekerjaan yang dilakukan pak Usman sebagai pengemudi betor.

Wawancara dengan Apin (40 tahun) sebagai anggota komunitas betor losepa. Pekerjaannya sebagai pengemudi betor merupakan pekerjaan utamanya. Sudah 15 tahun pak Apin bekerja sebagai pengemudi betor. Dulunya pak Apin bekerja sebagai buruh di PT Garuda Food. Setiap hari bekerja dari pagi hingga sore. Dalam sehari pak Apin memperoleh penghasilan Rp.70.000. Untuk pengeluaran dalam sehari Rp.30.000 hingga Rp.40.000. Hubungannya dengan anggota lain di komunitas betor losepa baik-baik saja. Penghasilan yang didapat menurutnya dicukup-cukupi saja. Keluarganya mendukung pekerjaan yang dilakukan pak Apin sebagai pengemudi betor.

Wawancara dengan Deni (37 tahun) sebagai anggota komunitas betor losepa. Pekerjaannya sebagai pengemudi betor merupakan pekerjaan utamanya. Sudah 5 tahun pak Deni bekerja sebagai pengemudi betor. Dulunya pak Deni bekerja sebagai sales rokok. Setiap hari

bekerja dari pagi sekitar pukul 06.00 hingga sore, terkadang hingga mendekati waktu sholat isya. Dalam sehari pak Dani memperoleh penghasilan Rp.30.000 hingga Rp.70.000. Untuk pengeluaran dalam sehari Rp.15.000 untuk membeli bahan bakar minyak. Hubungannya dengan anggota lain di komunitas betor losepa baik-baik saja. Penghasilan yang didapat menurutnya dicukup-cukupi saja. Keluarganya mendukung pekerjaan yang dilakukan pak Deni sebagai pengemudi betor.

Wawancara dengan Jamaris (47 tahun) sebagai anggota komunitas betor losepa. Pekerjaannya sebagai pengemudi betor merupakan pekerjaan utamanya. Sudah 15 tahun pak Jamaris bekerja sebagai pengemudi betor, tepatnya pada bulan April tahun 2005. Dulunya pak Jamaris bekerja sebagai supir bus kota. Setiap hari bekerja dari pagi hingga sore. Dalam sehari pak Jamaris memperoleh penghasilan Rp.50.000. Untuk pengeluaran dalam sehari Rp.12.000 untuk membeli bahan bakar minyak. Hubungannya dengan anggota lain di komunitas betor losepa baik-baik saja. Penghasilan yang didapat menurutnya dicukup-cukupi saja. Keluarganya mendukung pekerjaan yang dilakukan pak Jamaris sebagai pengemudi betor.

Adapun wawancara dilakukan dengan beberapa

masyarakat di Kelurahan Lolong Belanti yang pernah menggunakan jasa betor losepa. Wawancara dengan Nurul Fitriah (20 tahun) menurutnya fasilitas dan pelayanan dari betor losepa dinilai lumayan memuaskan. Dengan adanya betor losepa membantunya untuk berangkat dan pulang sekolah saat dirinya masih SMA. Kini ia menggunakan jasa betor losepa untuk berpergian jarak dekat. Menurutnya pengemudi betor telah menerapkan keamanan berkendara seperti menggunakan helm saat beroperasi, meskipun sebagian juga ada yang tidak menggunakan. Tarif yang ditetapkan tidak mahal. Selain betor Nurul juga pernah menggunakan jasa transportasi lain seperti ojek online untuk berpergian jarak jauh. Menurutnya kelebihan yang dimiliki betor losepa yaitu tarif yang murah. Sementara kekurangannya yaitu terkadang betor sulit dicari karena kebanyakan betor berada di pangkalan dan sedikit yang keliling untuk mencari penumpang.

Wawancara dengan Rainisha De Vania (17 tahun) menurutnya fasilitas dan pelayanan dari betor losepa dinilai lumayan memuaskan, tergantung betornya. Dengan adanya betor losepa menurutnya dapat membantu masyarakat Lolong Belanti dalam menunjang aktivitas. Menurutnya sebagian pengemudi betor telah menerapkan keamanan berkendara. Tarif yang diterapkan menurut Rainisha kurang sesuai.

Rainisha memilih menggunakan jasa betor losepa karena ia telah kenal dengan beberapa pengemudinya sehingga lebih aman. Selain betor Rainisha juga pernah menggunakan transportasi angkot dan transpadang. Menurutnya kelebihan yang dimiliki betor losepa yaitu dapat digunakan kapanpundan keamanannya lebih terjamin. Sementara kekurangannya yaitu terdapat betor yang sudah dalam kondisi kurang layak.

Wawancara dengan Rina (37 tahun) menurutnya pelayanan dari betor losepa dinilai memuaskan namun untuk fasilitas masih terdapat kekurangan seperti kursi penumpang yang goyang-goyang dan terpal pelindung yang bocor saat hujan. Dengan adanya betor losepa sangat membantu masyarakat Kelurahan Lolong Belanti untuk menunjang aktivitas. Menurutnya sebagian besar pengemudi betor losepa telah menerapkan keamanan berkendara namun terkadang ia mendapati pengemudi yang tidak menggunakan helm dan berkendara dengan kecepatan tinggi. Tarif yang ditetapkan sudah sesuai. Rina memilih menggunakan jasa betor losepa karena tarifnya murah, namun ia juga pernah menggunakan transportasi lain apabila waktunya mepet untuk pergi bekerja. Menurutnya kelebihan yang dimiliki betor losepa yaitu fasilitas yang didapat lumayan lengkap, bisa memuat banyak penumpang, tarif terjangkau, dan pengemudinya

ramah. Sementara kekurangannya yaitu sulit ditemukan saat ingin menggunakan jasa betor, masih terdapat fasilitas yang kurang seperti terpal bocor, dan kondisi betor yang kurang layak beroperasi.

Wawancara dengan Vita Krismiati (22 tahun) menurutnya fasilitas dan pelayanan dari betor losepa dinilai cukup memuaskan. Dengan adanya betor losepa menurutnya sangat membantu masyarakat di Kelurahan Lolong Belanti untuk menunjang aktivitas. Menurutnya pengemudi betor telah menerapkan keamanan berkendara seperti menggunakan helm dan jaket saat beroperasi. Tarif yang ditetapkan menurutnya sudah sesuai dengan jarak yang ditempuh. Selain betor Vita juga pernah menggunakan jasa transportasi lain seperti ojek online namun lebih ke untuk memesan makanan dan untuk berkendara terkadang menggunakan transportasi pribadi milik kakak. Menurutnya kelebihan yang dimiliki betor losepa yaitu dapat memuat banyak penumpang. Untuk kekurangannya belum ia temukan.

Strategi yang akan diterapkan untuk meningkatkan kesejahteraan pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti

Untuk mengidentifikasi strategi yang akan diterapkan, peneliti menggunakan model matriks SWOT. Dengan matriks tersebut

menghasilkan empat set alternatif strategi.

Dari hasil analisis menggunakan matriks SWOT diperoleh empat set kemungkinan alternatif strategis yang terdiri dari strategi SO (*strength and opportunity*), strategi ST (*strength and threats*), strategi WO (*weakness and opportunity*), dan strategi WT (*weakness and threats*). Keempat set tersebut dapat dilihat dalam matriks SWOT berikut.

Tabel 3. Data primer yang diolah menggunakan matriks SWOT

EFAS/IFAS	Strengths (S)	Weaknesses (W)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tarif murah 2. Memuat penumpang banyak dalam satu betor 3. Jarak tempat duduk pengemudi dengan penumpang dibatasi 4. Hubungan antar pengemudi baik 5. Memiliki struktur organisasi 6. Didukung oleh banyaknya perkantoran dan sekolah di Kelurahan Lolong Belanti 7. Penumpang mayoritas dari anak sekolah 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Banyak betor yang kondisinya tua 2. Sulit dicari selain di pangkalan 3. Hanya beroperasi di satu wilayah 4. Masih terdapat pengemudi yang tidak menerapkan keamanan berkendara 5. Tidak memberikan inovasi baru 6. Tidak memiliki visi dan misi 7. Tidak bisa beroperasi bila terjadi banjir
	<p style="text-align: center;">SO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Selalu menjaga sikap kegotongroyongan 2. Tidak menaikkan tarif namun meningkatkan kualitas 3. Melakukan pertemuan dalam waktu yang ditentukan untuk mengevaluasi kinerja 4. Membangun pangkalan tambahan di wilayah yang berpotensi penumpang banyak 	<p style="text-align: center;">WO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kerjasama dengan lembaga dibidang transportasi atau komunikasi 2. Memanfaatkan sarana komunikasi 3. Membuat visi dan misi komunitas 4. Membangun pangkalan tambahan di wilayah bebas banjir
<p style="text-align: center;">Opportunities (O)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menjalin kerjasama dengan lembaga tertentu 2. Menguasai persaingan 3. Minat masyarakat tinggi 4. Menjadi alat transportasi yang praktis 5. Menambah armada 6. Membangun pangkalan tambahan 		
	<p style="text-align: center;">ST</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan kualitas pelayanan dan fasilitas agar masyarakat tertarik menggunakan jasa betor 2. Koordinator tetap menjaga kekompakan dan menerapkan sikap gotong royong kepada anggota komunitas betor losepa 3. Membagi sama rata armada di setiap pangkalan 	<p style="text-align: center;">WT</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Koordinator mengkomandokan kepada anggota komunitas betor losepa untuk selalu menggunakan helm, jaket, dan tidak berkendara dalam kecepatan tinggi 2. Menambah inovasi pada fasilitas, pelayanan, dan sarana komunikasi 3. Selalu cek kondisi betor setiap akan beroperasi 4. Mengalihkan pengemudi untuk beroperasi di wilayah yang bebas banjir
<p style="text-align: center;">Threats (T)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transportasi online 2. Transportasi pribadi 3. Masyarakat tidak minat menggunakan jasa betor 4. Ojek konvensional punah 5. Fungsi pangkalan tidak seimbang 		

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian di lokasi penelitian dan analisis strategi mengenai strategi peningkatan kesejahteraan pengemudi ojek konvensional di Kelurahan Lolong Belanti Kecamatan Padang Utara Kota Padang dapat disimpulkan bahwa kondisi yang dihadapi oleh pengemudi betor losepa dikelompokkan dalam kondisi yang menjadikan kekuatan (*strength*) dan kondisi yang menjadi kelemahan (*weakness*).

Kondisi yang menjadi kekuatan bagi betor losepa yaitu tarif murah, memuat penumpang banyak dalam satu betor, jarak tempat duduk pengemudi dengan penumpang dibatasi, hubungan antar pengemudi baik, dan memiliki struktur organisasi. Kondisi yang menjadi kelemahan bagi betor losepa yaitu banyak betor yang kondisinya kurang layak, sulit dicari selain di pangkalan, hanya beroperasi di satu wilayah, masih terdapat pengemudi yang tidak menerapkan keamanan berkendara, tidak memberikan inovasi baru, dan tidak memiliki visi dan misi.

Dari kondisi tersebut menghasilkan kemungkinan alternatif strategis, antara lain:

1. Selalu menjaga sikap kegotongroyongan
2. Tidak menaikkan tarif namun meningkatkan kualitas

3. Melakukan pertemuan dalam waktu yang ditentukan untuk mengevaluasi kinerja
4. Membangun pangkalan tambahan di wilayah yang berpotensi penumpang banyak
5. Kerjasama dengan lembaga dibidang transportasi atau komunikasi
6. Memanfaatkan sarana komunikasi
7. Membuat visi dan misi komunitas
8. Membangun pangkalan tambahan di wilayah bebas banjir
9. Meningkatkan kualitas pelayanan dan fasilitas agar masyarakat tertarik menggunakan jasa betor
10. Koordinator tetap menjaga kekompakan dan menerapkan sikap gotong royong kepada anggota komunitas betor losepa
11. Membagi sama rata armada di setiap pangkalan
12. Koordinator mengkomandokan kepada anggota komunitas betor losepa untuk selalu menggunakan helm, jaket, dan tidak berkendara dalam kecepatan tinggi
13. Menambah inovasi pada fasilitas, pelayanan, dan sarana komunikasi
14. Selalu cek kondisi betor setiap akan beroperasi

15. Mengalihkan pengemudi untuk beroperasi di wilayah yang bebas banjir

DAFTAR PUSTAKA

- Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Badan Pusat Statistik (BPS). 2019. *Kecamatan Padang Utara dalam Angka*. Badan Pusat Statistik Kota Padang.
- Depdiknas. 2008. *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa.
- Fahrudin, Adi. 2012. *Pengantar Kesejahteraan Sosial*. Bandung: Refika Aditama.
- Moleong, Lexy. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nasikun. 1996. *Urbanisasi dan Kemiskinan di Dunia Ketiga*. Yogyakarta: PT. Tiara Wacana.
- Rangkuti, Freddy. 2006. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Umum.