

Adaptasi Sosial Sopir Bentor Masa Pandemi Covid 19 Di Desa Mala Kecamatan Melonguane Kabupaten Talaud**Oleh:****Reyzal G. Magenda¹****Benedicta J. Moku²****Shirley Y.V.I Goni³****Abstrak**

Bentor di Talaud menjadi moda transportasi utama warga Kabupaten Kepulauan Talaud sejak tahun 2013. Pada awalnya diperkenalkan oleh para pendatang dari Jawa. Manfaat bentor sangat efektif sebagai moda angkutan dan semakin di minati warga Talaud. Hal ini sejalan dengan peningkatan kebutuhan masyarakat dibidang jasa transportasi. Saat ini bentor hampir semuanya dibuat di Talaud yaitu di bengkel-bengkel sekitar Melonguane. Jumlah bentor di Talaud belum ada data resmi dari pemerintah daerah, namun di perkirakan sudah ratusan unit bentor yang ada di Talaud. Pada awal tahun 2020 dunia tengah dilanda wabah virus Corona atau Covid-19. Virus ini bagai teror besar bagi seluruh umat manusia, mulai dari negara maju hingga negara berkembang telah terjangkit virus yang kini telah ditetapkan oleh WHO sebagai pandemic sehingga berdampak juga pada penurunan pergerakan moda transportasi khususnya bentor yang ada di Talaud. Pandemi Covid -19 memaksa Pebentor melakukan adaptasi sosial dengan perubahan yang terjadi. Pertama, memaknai pekerjaan sekarang sebagai profesi karena pada ujungnya bisa dapatkan langsung uang tunai. Kedua, pelayanan harus maksimal dalam arti memuaskan pelanggan dengan menjamin rasa aman dan selamat sampai tujuan. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskripsi kualitatif dan tujuan Penelitian, yakni; menjelaskan Covid 19 membatasi mobilitas sosial masyarakat, menjelaskan adaptasi masyarakat masa pandemi Covid 19, menjelaskan adaptasi Sopir Bentor masa pandemi Covid 19. Hasil penelitian menunjukkan pandemi Covid -19 memaksa Pebentor melakukan adaptasi sosial dengan perubahan yang terjadi dalam menggunakan uang dengan terencana dan menentukan skala prioritas karena pendapatan berkurang sangat signifikan. Sebelum Covid 19 pendapatan di atas Rp.200.000, (dua ratus ribu rupiah), setelah pandemi Covid-19 pendapatan sekitar Rp.100.000 (seratus ribu rupiah).

Kata Kunci: Adaptasi, Pandemi Covid 19, Sopir Bentor

¹Mahasiswa Program Studi Sosiologi FISPOL-Unsrat

²Dosen Program Studi Sosiologi FISPOL-Unsrat

³Dosen Program Studi Sosiologi FISPOL-Unsrat

Pendahuluan

Awal tahun 2020 dunia tengah dilanda wabah virus Corona atau Covid-19. Virus ini bagai teror besar bagi seluruh umat manusia, mulai dari negara maju hingga negara berkembang telah terjangkit virus yang kini telah ditetapkan oleh WHO sebagai pandemi. Penyebaran wabah Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) seluruh negara di dunia mengalami masa kesulitan, termasuk Indonesia. Organisasi Kesehatan Dunia, World Health Organization (WHO) menyatakan wabah virus tersebut menjadi pandemi telah menyebar secara global, begitu cepat dari waktu ke waktu. <https://www.who.int/disease>.

Salah satu dampaknya berakibat pada penurunan pergerakan moda transportasi karena dibatasi adanya kebijakan pemerintah. Secara umum, pergerakan moda transportasi digunakan sebagai alat pendukung, sarana dan prasarana memudahkan manusia dalam mobilitas, berpindah dari satu tempat ke tempat lain untuk aktivitas dalam kehidupan sehari-hari. Moda transportasi ini dapat berupa moda transportasi darat, moda transportasi udara dan moda transportasi laut, di mana setiap moda tersebut memiliki karakteristik tersendiri yang berbeda-beda (Munawar, 2005).

Transportasi menjadi parameter utama dengan maraknya pembangunan kota besar di Indonesia. Karena sektor transportasi dan perencanaan transportasi, salah satu sektor yang sangat berperan untuk suatu pertumbuhan ekonomi yang menyeluruh. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai 20 permintaan turunan (derived demand) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984).

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Nasution,

2004: 1). (a) Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain. (b) Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain.

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang di gunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Metode Penelitian kualitatif adalah sebuah metode riset yang sifatnya deskriptif, menggunakan analisis, mengacu pada data, memanfaatkan teori yang sudah ada sebagai bahan pendukung, serta menghasilkan suatu teori. Metode penelitian kualitatif bersifat subjektif dari sudut pandang partisipan secara deskriptif sehingga hasilnya tidak dapat digeneralisasikan.

Menurut Lexy J. Moleong (2005:6), metode penelitian kualitatif adalah suatu riset yang bermaksud untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian. Misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistic, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Sumber Data**Sumber Data**

Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari orang yang ditetapkan sebagai informan yang akan di ajak wawancara. Sumber data primer dalam penelitian ini merupakan data yang berupa pendapat-pendapat masyarakat dan anggapan yang ada kaitannya dengan penelitian ini.

Data sekunder yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung dengan cara mengutip atau mencatat dari dokumen-dokumen yang berupa arsip-arsip, laporan, hasil rapat, surat keputusan, gambar dan grafik yang diperoleh ditempat penelitian yang dianggap relevan.

Teknik Pengumpulan Data Dan Pengolahan Data Observasi

Nasution dalam Sugiyono (2017)

menyatakan bahwa observasi adalah dasar ilmu pengetahuan. Observasi adalah kegiatan keseharian dari manusia dengan menggunakan panca indera mata sebagai alat bantu utama untuk memudahkan panca indera yang lain. Ini adalah proses pengumpulan data dengan pengamatan dan lebih muda menggali data dari informan. Observasi dilakukan dengan secara langsung terhadap objek atau berada bersama dalam lingkungan kehidupan dari objek pengamatan. Dengan demikian peneliti memang benar-benar mengalami secara langsung dan bias melakukan pengamatan langsung. Pada akhirnya dapat memperoleh data yang lebih lengkap, tajam dan sampai mengetahui tingkat makna setiap perilaku yang nampak.

Teknik Analisa Data

Dalam hal analisis data kualitatif, Bogdan dalam Sugiyono (2017:130) menyatakan bahwa proses analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang lain, dapat mudah dipahami, dan temuannya dapat di informasikan kepada orang lain. Analisis data di lakukan dengan memilih mana data dari data yang ada paling di butuhkan dan penting untuk di analisa kemudian membuat kesimpulan yang dapat di ceritakan kepada orang lain.

Analisis data dari Miles dan Huberman, bahwa ada tiga jalur, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi.

1. Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data “kasar” yang muncul dari catatan lapangan. Reduksi dilakukan sejak pengumpulan data, di mulai dengan membuat ringkasan, mengkode, menelusuri tema, menulis memo, dan lain sebagainya, dengan maksud menyisihkan data atau informasi yang tidak relevan, kemudian data tersebut diverifikasi.
2. Penyajian data adalah pendeskripsian sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya

penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data kualitatif di sajikan dalam bentuk teks naratif, dengan tujuan dirancang guna menggabungkan informasi yang tersusun dalam bentuk yang padu dan mudah dipahami.

3. Penarikan kesimpulan atau verifikasi merupakan kegiatan akhir penelitian kualitatif. Peneliti harus sampai pada kesimpulan dan melakukan verifikasi, baik dari segi makna maupun kebenaran kesimpulan yang di sepakati oleh tempat penelitian itu dilaksanakan. Makna yang dirumuskan peneliti dari data harus diuji kebenarannya, kecocokan, dan kekokohnya. Peneliti harus menyadari bahwa dalam mencari makna, ia harus menggunakan pendekatan emik, yaitu dari kacamata key information, dan bukan penafsiran makna menurut pandangan peneliti (Pandangan Etik).

Wawancara

Menurut Moleong (2010:186) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu percakapan itu dilakukan dengan dua bela pihak yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (interviewee) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu.

Esterberg dalam Sugiyono (2017) mendefinisikan bahwa wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui Tanya jawab, sehingga dapat di konstruksikan makna dalam suatu topic tertentu. Cara ini adalah untuk mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam tentang keadaan, situasi, dan fenomena-fenomena yang terjadi.

1. Hasil Penelitian dan Pembahasan Hasil Penelitian

Desa Mala merupakan salah satu Desa yang berada di kecamatan Melonguane, Kabupaten Kepulauan Talaud dengan luas wilayah 6500 hektar yang memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut : Sebelah utara : Perkebunan Warga, Sebelah Selatan Pesisir

Pantai, Sebelah Timur : Desa Mala Timur, Sebelah Barat : Kota Melonguane. Penduduk berjumlah 338 jiwa dengan multi profesi dan 56% berprofesi sebagai petani.

Bentor sebagai sarana angkutan utama bagi warga masyarakat Desa Mala, sudah berlangsung kurang lebih 10 tahun. Para pengemudi Bentor (Pebentor) adalah warga masyarakat Desa Mala sehingga semua saling kenal. Hingga kini (2022), kegiatan warga dan bentor berjalan aman - aman saja, bahkan belum pernah ada komplain dengan perilaku Pebentor. Artinya pelayanan Pebentor masih mengedepankan sisi keamanan, kenyamanan dan kepuasan penumpang. Untuk hal ini, sepertinya Pebentor sangat menyadari karena inilah sumber uang bagi mereka dan keluarga setiap hari.

Kehadiran Bentor di Desa Mala berawal dari kebutuhan masyarakat akan transportasi, namun ketersediaan angkutan masih sangat kurang. Bahkan belum ada transportasi yang siap satu kali dua puluh empat jam selain ojek. Kemudian seiring berjalannya waktu transportasi ojek berkembang menjadi Bentor (Becak Motor) yang saat ini sangat digemari oleh masyarakat. Kegemaran masyarakat dapat dirasakan dari sisi kepraktisan di mana semua tempat bisa dijangkau selama masih ada jalan, sekalipun bukan jalan aspal. Selain itu dari sisi kepraktisan bisa mengangkut barang bawaan dalam jumlah lumayan besar dengan harga “atur damai.”

Jangkauan pelayanan bisa menjangkau ke desa - desa tetangga terdekat hingga kampung - kampung terjauh tergantung kesepakatan harga bersama. Untuk pendapatan tukang Bentor sangat bervariasi tergantung daya tahan fisik dan semangat juang. Sebelum pandemi biasanya sehari bisa mencapai sebesar Rp.200.000-an atau lebih, itu untuk yang rajin mencari penumpang. Sedangkan masa pandemi Covid 19 pendapatan hanya sekitar Rp.100.000 - an saja. Waktu mencari setiap Bentor tidak sama, ada yang sampai jam 8 malam dan ada yang sebelum jam 8 malam sudah berhenti untuk istirahat di rumah.

Jelas sekali kehadiran dan keberadaan Bentor sudah menyatu dengan warga masyarakat Desa Mala, bahkan inilah sebagai

pekerjaan alternatif sebelum menekuni pekerjaan tetap. Bentor bisa dioperasikan oleh semua orang yang bisa mengendarai sepeda motor, baik remaja, orang dewasa asalkan punya Surat Izin Mengemudi (SIM). Bentor tetap jadi primadona transportasi di Desa Mala sekalipun pada masa pandemi Covid 19.

Pandemi Covid -19 memaksa Pebentor melakukan adaptasi sosial dengan perubahan yang terjadi. Pertama, memaknai pekerjaan sekarang sebagai profesi karena pada ujungnya bisa dapatkan langsung uang tunai. Kedua, pelayanan harus maksimal dalam arti memuaskan pelanggan dengan menjamin rasa aman dan selamat sampai tujuan. Maka harus melayani konsumen/penumpang dengan tulus hati agar bisa dipercaya konsumen. Ketiga, adaptasi dengan cara mengubah pola hidup konsumtif dengan budaya hemat dan menabung. Sebelum Covid 19 pendapatan di atas Rp.200.000, (dua ratus ribu rupiah), setelah pandemi Covid-19 pendapatan sekitar Rp.100.000 (seratus ribu rupiah).

Adaptasi sosial bisa diimplementasikan dengan kesadaran bahwa kesehatan itu sangat mahal tetapi jauh lebih mahal adalah harga setiap nyawa. Jadilah guru untuk dirimu dan keluargamu serta lingkungan sekitarmu agar bebas dari Covid -19, terlebih semuanya boleh panjang usia.

Pembahasan

Covid 19 Membatasi Mobilitas Sosial Masyarakat

Mobilitas berasal dari kata “mobilis” (bahasa Latin), berarti mudah dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Dalam bahasa Indonesia “mobil” dapat diartikan dengan “gerak” atau “perpindahan”. Mobilitas sosial merupakan suatu konsep dinamika sosial yang secara harfiah dapat diartikan sebagai suatu gerakan yang terjadi akibat berpindah atau berubah status sosial seseorang atau sekelompok orang pada saat yang berbeda, dari lapisan (strata sosial) yang satu ke strata sosial yang lain. Berikut beberapa pendapat para ahli tentang mobilitas sosial:

- 1) Soerjono Soekanto (1982), mengatakan mobilitas sosial adalah

suatu gerak dalam struktur sosial yaitu pola-pola tertentu yang mengatur organisasi suatu kelompok sosial.

- 2) Kimball Young dan Raymond W. Mack: Mendefinisikan mobilitas sosial adalah suatu mobilitas dalam struktur sosial, yaitu pola-pola tertentu yang mengatur organisasi suatu kelompok sosial.
- 3) Menurut William Kornblum: Mobilitas sosial adalah perpindahan individu-individu, keluarga-keluarga dan kelompok sosialnya dan satu lapisan ke lapisan sosial lainnya.
- 4) Jeffries dan H.Edward Ransford (1980): Mobilitas sosial adalah perpindahan ke atas atau ke bawah dalam lingkungan sosial secara hierarki.

Bentuk Mobilitas Sosial

Sunarto, K.(1993), pembagian bentuk mobilitas sosial didasarkan pada berpengaruh tidaknya hasil perpindahan status sosial yang dialami dengan derajat sosial yang dimiliki. Secara umum bentuk mobilitas sosial terbagi menjadi dua, yaitu vertikal dan horizontal. Pertama, mobilitas sosial vertikal. Merupakan perpindahan status sosial yang terjadi bisa menjadi lebih tinggi (naik) maupun lebih rendah (turun). Makanya, mobilitas vertikal adalah perpindahan status sosial yang dimiliki seseorang atau kelompok ke status sosial lain yang tidak sederajat dari sebelumnya. Kedua, mobilitas sosial horizontal. Sebagai bentuk perpindahan status sosial yang dialami seseorang atau kelompok tidak akan mengubah derajat sosialnya atau akan tetap sejajar seperti sebelumnya.

Adaptasi Masyarakat Masa Pandemi Covid 19

Adaptasi sosial sebagai upaya penyesuaian gaya hidup, pola hidup dengan keadaan sosial ekonomi yang sedang berkembang saat ini. Keputusan beradaptasi merupakan salah satu pilihan yang paling tepat dan benar menghadapi masa pandemi Covid 19.

Soekanto (2000), memaknai adaptasi sosial sebagai sebuah proses mengatasi halangan-halangan dari lingkungan, proses penyesuaian terhadap norma-norma, proses perubahan untuk menyesuaikan dengan situasi yang berubah, proses mengubah diri agar sesuai dengan kondisi yang diciptakan, dan proses memanfaatkan sumber-sumber yang terbatas untuk kepentingan lingkungan dan sistem serta proses penyesuaian budaya dan aspek lainnya sebagai hasil seleksi alamiah.

Covid 19 Mengubah Pola Mobilitas Masyarakat

BPS: Covid-19 ubah pola mobilitas masyarakat (Selasa, 02 Juni 2020). Yudho Winarto pandemi Covid-19 yang ada di Indonesia, memaksa timbulnya pembatasan aktivitas. Pemerintah pun menerapkan kebijakan pembatasan sosial berskala besar (PSBB) dan kebijakan *Work From Home* (WFH) di berbagai daerah.

Sejak penerapan tersebut, masyarakat mulai mengurangi kegiatan mengunjungi tempat-tempat umum. Kebijakan ini berhasil menekan mobilitas masyarakat, BPS dalam laporan bertajuk: "Tinjauan Big Data Terhadap Dampak Covid-19 2020."

Sejak diterapkannya kebijakan WFH, mobilitas masyarakat di rumah meningkat 8%. Sementara mobilitas mereka di tempat kerja berkurang 15%. Dan setelah ditambah dengan kebijakan PSBB, mobilitas masyarakat di rumah meningkat 34% dan sebaliknya, mobilitas di tempat kerja anjlok 73%. Selain itu, penggunaan transportasi umum juga menurun. Pada Maret 2020 saat diterapkan WFH, mobilitas di tempat transit transportasi umum berkurang 27%. Setelah adanya PSBB yang akhirnya menyebabkan beberapa transportasi umum tidak beroperasi, mobilitas masyarakat anjlok 79%.

Mobilitas di tempat perdagangan retail dan rekreasi. Sejak diterapkannya WFH, mobilitas manusia di tempat tersebut turun 16% dan merosot semakin dalam menjadi 70% sejak PSBB. Demikian dengan aktivitas manusia di taman juga berkurang, yaitu sebanyak 23% saat WFH dan menjadi turun 61% sejak PSBB. Pola berbeda terlihat pada mobilitas manusia di tempat belanja kebutuhan sehari-hari. Pada saat

diterapkan WFH pada Maret lalu, mobilitas manusia di tempat ini malah meningkat 3%. Namun, setelah ada kebijakan PSBB, mobilitas manusia di tempat belanja turun 46%. <https://nasional.kontan.co.id/news/bps-covid-19-ubah-pola-mobilitas-masyarakat>.

Tantangan Sosial Ekonomi Covid 19

Pandemi Covid-19 telah membawa dampak signifikan terhadap kondisi ekonomi dunia. Dalam gelaran Lintasarta Cloudeka Conference: ICT & Business Outlook 2022, Rabu (22/9/2021), Senior Economist Indef.

Adaptasi Masyarakat Masa Pandemi Covid 19

Selama Pandemi COVID-19 ini, sektor ekonomi termasuk ke dalam sektor yang terkena dampak yang sangat besar. Banyak sekali usaha yang mengalami kerugian bahkan beberapa di antaranya tidak dapat bertahan dan akhirnya bangkrut. Oleh karena itu, banyak sekali orang yang terkena pemotongan pendapatan dan beberapa di antaranya mengalami pemutusan hubungan kerja (PHK).

Adaptasi Sopir Bentor Masa Pandemi Covid 19

Sopir bentor (Pebentor) sebagai subyek juga makhluk sosial melekat dengan kewajiban sosial baik dalam keadaan normal terlebih menghadapi perubahan sosial ekstrim masa pandemi Covid-19. Sebagai pribadi tidak ada pilihan bebas, artinya mau hidup sesuka hati dengan melawan aturan. Pilihan bebas di sini dapat dimaknai mengikuti aturan yang berlaku bagi semua masyarakat. Dalam hal ini semua orang harus tunduk pada aturan pemerintah yakni patuh protokol kesehatan.

Pandemi Covid 19 benar - benar mengubah semua tatanan cara berpikir, cara beraktivitas, hingga mengatur keuangan. Uang itu kan barang panas, mudah di dapat maka mudah juga keluarnya. Persoalan utama adalah mengatur keuangan agar pendapatan hari ini tidak langsung dihabiskan hari ini, tetapi harus ingat untuk hari esoknya. Pembelajaran berharga masa Covid 19 adalah cara menghargai uang dengan cara mengendalikan nafsu berfoya-foya. Apalagi

pendapatan sebelum pandemi Covid 19 dalam sehari dari pagi sampai sore bisa mencapai Rp. 200.000 - an atau lebih/hari, tetapi ketika pandemi pendapatan kurang lebih Rp. 100.000/hari.

Covid 19 boleh jadi guru kehidupan untuk menghargai uang dan menggunakan uang secara terencana dan punya sasaran jelas atau punya target yang mau dicapai kedepan. Benar bahwa usaha apapun jenisnya butuh sebuah rencana jangka panjang yang matang, bisa dilakukan dan pasti bisa dicapai. Pola pikir seperti ini memang butuh keberanian mengambil keputusan untuk berubah. Tanpa keberanian mengambil keputusan maka sia - sialan sudah, sama saja dengan orang yang hidupnya dalam kayalan dan bukan hidup dalam dunia nyata. Keputusan mau berubah merupakan sebuah langkah besar dalam hidup karena keputusan ini akan melahirkan tekad untuk mengawali hidup dengan cara - cara yang benar, di antaranya:

1. Cerdas mengatur waktu. Pintar mengatur waktu yang seimbang antara mencari uang, kebersamaan dengan keluarga dan waktu istirahat.
2. Pintar mengatur uang. Uang yang diperoleh hari ini tidak langsung dihabiskan tetapi bisa disimpan untuk keperluan di hari - hari berikutnya.
3. Punya mimpi ke depan. Bisa punya bentor sendiri atau menambah bentor baru. Hal ini sudah jadi mimpi sejak lama agar ke depan, mudah - mudahan tidak terlalu lama boleh menambah satu bentor baru.

3. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan tujuan yang termaktum dalam latar belakang dan hasil wawancara serta pembahasan, maka Skripsi ini secara keseluruhan dapat disimpulkan berbicara tentang tiga hal, yang merupakan satu kesatuan, seperti dipaparkan berikut ini.

- a) Covid 19 membatasi pergerakan atau mobilitas masyarakat selaras dengan diberlakukannya kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Kebijakan ini berdampak pada berkurangnya kegiatan

- masyarakat yang beraktifitas di luar rumah, bekerja dari rumah atau di rumahkan, serta sekolah dari rumah. Dalam konteks menekan penyebaran pandemi Covid 19, kebijakan ini diakui sangat efektif, di mana hingga saat ini belum ada penduduk Desa Mala Kabupaten Talaud dan atau desa sekitarnya menjadi korban Covid 19. Jadi masyarakat Desa Mala sejatinya sangat paham manfaat pembatasan mobilitas sosial dalam kebijakan PSBB dan ditindaklanjuti dengan mengikuti protokol kesehatan, yakni cuci tangan, pakai masker dan jaga jarak serta vaksin.
- b) Adaptasi sosial masyarakat dengan kebijakan PSBB masa pandemi Covid 19 tidak hanya berlaku di kota saja, juga berlaku bagi masyarakat di Desa Mala Kabupaten Talaud. Sopir Bentor (Pebentor) mengurangi jam pelayanan terhadap penumpang dengan mengikuti ketentuan pemerintah. Namun hal ini secara langsung berpengaruh terhadap pendapatan harian Pebentor. Sebelum pandemi Covid 19 pendapatan Pebentor perhari kisaran dua ratur sampai dua ratur lima puluh ribu rupiah, sebaliknya selama pandemi Covid 19 pendapatan perhari hanya sekitar seratus ribu -an rupiah saja. Jam pelayanan penumpang sebelum Covid tergantung kemampuan Pebentor, sehingga ada filosofis “jika masih ada uang tangkap itu uang.”Semua jadi berubah setelah wabah Covid 19 kian menakutkan. Adaptasi lainnya adalah mengikuti protokol kesehatan, yakni pakai masker, cuci tangan, jaga jarak serta ikut vaksin. Untuk keempat hal di atas ini tidaklah mudah bagi semua anggota masyarakat Desa Mala, namun demi kesehatan semua warga masyarakat akhirnya megikuitinya.
- Adaptasi Sopir Bentor (Pebentor) masa pandemi Covid 19 membutuhkan sebuah keberanian untuk mengubah kebiasaan lama dengan kebiasaan baru, di antaranya: lebih kepedaankan kesehatan, hidup hemat, mengatur jam kerja, fokus pada pekerjaan (profesional), kompromi menentukan tarif

angkutan. Jelas Covid 19 dimaknai sebagai sebuah pembelajaran positif di mana para Pebentor berani melakukan koreksi total terhadap pola kerja, pola pikir dan bertekad mengubahnya menjadi lebih baik untuk ke depan.

Saran

- Adapun saran pada penelitian ini yaitu:
- Masyarakat Desa Mala Kabupaten Talaud paham bahwa Covid 19 benar - benar sangat berbahaya bagi kesehatan dan keselamatan jiwa semua warga masyarakat. Disarankan kepada pemerintah dan pihak - pihak terkait secara berkala memberikan sosialisasi kepada warga masyarakat sekitar pengetahuan tentang Covid 19, menyediakan sarana protokol kesehatan gratis, sanitaiser, masker, vaksin, subsidi BBM atau semabko unntuk meringankan beban warga masyarakat.
 - Adaptasi masyarakat masa pandemi Covid 19 lebih dimaknai sebagai cara mengikuti kebijakan PSBB. Disarankan agar pemerintah dan pihak terkait melakukan pendekatan persuasif agar bertumbuh kesadaran masyarakat untuk mencintai dan kepedaankan hidup sehat. Adaptasi sosial PSBB dengan lebih hidup mengedepankan kesehatan hendaknya berkelanjutan, tidak berhenti hanya pada masa Covid 19 saja. Jadilah dirimu sebagai pioner kesehatan bagi semua orang di masa kini dan di masa depan.

Adaptasi Sopir Bentor (Pebentor) masa pandemi Covid 19 membutuhkan keberanian untuk berubah. Disarankan kepada pemerintah dan semua pihak terkait menghargai perubahan sikap Pebentor ini. Adapun cara yang dapat dilakukan adalah hadir sebagai teman, melakukan diskusi terus menerus, mengayomi serta menuntun agar dapat dipastikan bukan hanya “surga telinga” tetapi benar - benar sebagai kenyataan

Daftar Pustaka

- Ahmad Munawar. (2005). Dasar-Dasar Teknik Transportasi. Yogyakarta : Beta. Offset.

- Bogdan (Dalam Sugiyono. 2017:130). Nelayan dalam hal pendanaan agar dalam aktivitas nelayannya berjalan lancar. ... lain.Pemanfaatan Dana Bank Rakyat Indonesia (BRI) sebagai .<https://ejurnal.ung.ac.id › article › download>
- Esterberg dalam Sugiyono (2017:231) wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide.Pendekatan Penelitian.<http://repository.um-surabaya.ac.id>.
- E.K. Morlok, 1984. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta, Erlangga.
- Gerungan, W.A. 1996.Jakarta: Gramedia. Pustaka Utama. Psikologi Sosial. Bandung: Eresco.
- Hardesty, D. L. 1977. Ecological Anthropology. New York: McGraw-Hill. New York.
- Kesbangpol dan Linmas. (2010)
- Mangatta, B. H. (2016). Strategi Adaptasi Tukang Becak dalam Kehidupan Sosial Ekonomi (Studi Kasus Tukang Becak di Kelurahan Bontobiraeng Kecamatan Mamajang Kota Makassar). *HOLISTIK, Journal Of Social and Culture*.
- M. Irwan Tahir (2016:153-168). Analisis Kritis terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah. MI Tahir. *Jurnal Pendayagunaan Aparatur Negara* .<https://scholar.google.co.id › citations>.
- Nurwahyudi (2018:10-20). Akademik Teknik Biak Corresponding Author Full Text: Language : en. Submitted. Studi Perencanaan Prasarana Jaringan Transportasi Moda .<http://ejournal.um-sorong.ac.id>.
- Moleong Lexy. (1996). Metodologi Penelitian Kualitatif, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nasution (Sugyono 2004). Metode Penelitian Naturalistik-Kualitatif. Bandung: Tarsito.
- Oberg, K. (1960:177-182). Cultural Shock: Adjustment to New Cultural Environments. *Practical Anthropology*, os-7(4).
- Parsudi Suparlan (1993). “Kebudayaan kemiskinan” dalam Kemiskinan Di Perkotaan. Pengantar Ilmu Antropologi. Jakarta: Rineka Cipta.
- Rami Moran (1983:1376-1381). *Plant Physiology*, Volume 69, Issue 6, June 1982, Pages 1376–1381, American Society of Plant Biologists
- Soekanto Soerjono (2000).Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta : Rajawali Pers.
- Sunarto, K.(1993). Pengantar Sosiologi. Jakarta: Lembaga Penerbit FE – UI.
- Vincent Jeffries and H. Edward Ransford (1980:3-12). *Social Stratification a multiple hierarchy approach*, (Boston : Allyn and Bacon, Inc).