

# **RELASI KERJA SUPIR ANGKUTAN UMUM DALAM STRUKTUR INDUSTRI JASA TRANSPORTASI**

(Studi Kasus: Supir Bus Mayasari Bakti Kode Trayek P02AC, P9B, dan P98A)



**Yudhistira Adi Nugraha**  
**4825122486**

Skripsi ini ditulis untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam Memperoleh Gelar Sarjana Sosial (S.Sos)

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL  
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA  
2017**

## LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Yudhistira Adi Nugraha

No. registrasi : 4825122486

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **“Relasi Kerja Supir Angkutan Umum Dalam Struktur Industri Jasa Transportasi (Studi Kasus: Supir Bus Mayasari Bakti Kode Trayek P02AC, P98A, dan P9B)”** ini sepenuhnya karya sendiri. Tidak ada bagian di dalamnya yang merupakan plagiat dari karya orang lain dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan kepada saya apabila dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya ini, atau ada klaim dari pihak lain terhadap keaslian karya saya ini.

Jakarta, 23 Februari 2017

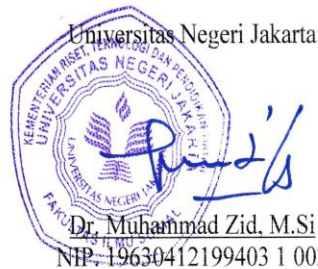


Yudhistira Adi Nugraha




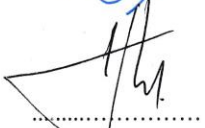
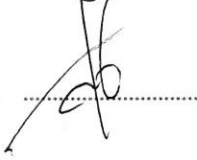
## LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Penanggung Jawab/ Dekan Fakultas Ilmu Sosial

Universitas Negeri Jakarta



Dr. Muhammad Zid, M.Si  
NIP. 19630412199403 1 002

| No. | Nama  | TTD  | Tanggal                 |
|-----|---|--|-------------------------|
| 1.  | <u>Dian Rinanta Sari, S.Sos, M.A.P</u><br>NIP 196903061998022001<br>Ketua Sidang    |   | <u>20 Februari 2017</u> |
| 2.  | <u>Achmad Siswanto, M.Si</u><br>NIDK - 8846100016<br>Sekretaris Sidang              |   | <u>18 Februari 2017</u> |
| 3.  | <u>Rusfadia Saktiyanti Jahja, M.Si</u><br>NIP 197810012008012016<br>Penguji Ahli    |   | <u>17 Februari 2017</u> |
| 4.  | <u>Ubedillah Badrun, M.Si</u><br>NIP. 197203152009121001<br>Dosen Pembimbing I      |  | <u>16 Februari 2017</u> |
| 5.  | <u>Abdul Rahman Hamid, SH, MH</u><br>NIP. 197405042005011002<br>Dosen Pembimbing II |  | <u>16 Februari 2017</u> |

Tanggal Lulus: 01 Februari 2017

## ABSTRAK

**Yudhistira Adi Nugraha**, Relasi Kerja Supir Angkutan Umum Dalam Struktur Industri Jasa Transportasi (Studi pada Supir Bus Mayasari Bakti kode trayek P02AC, P98A, dan P9B). Skripsi: Jakarta. Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta, 2017.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir angkutan umum saat bekerja. Selain itu, juga membahas relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur industri jasa transportasi.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus. Subyek penelitian ini berjumlah 8 orang yang terdiri dari informan kunci dan informan pendukung. Informan kunci adalah supir dengan pengalaman bekerja lebih dari 20 tahun dan perwakilan perusahaan. Informan pendukung berjumlah 6 orang yakni masing-masing dua dari supir bus Mayasari Bakti kode trayek P02AC, P98A, dan P9B. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan metode wawancara mendalam, observasi, studi pustaka, dan analisis data.

Berdasarkan temuan data yang diperoleh dalam penelitian ini dapat dilihat bahwa timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir saat bekerja disebabkan oleh dua faktor, yaitu realitas pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan, dan relasi antar aktor saat supir angkutan umum bekerja. Untuk pemenuhan tanggung jawab kerja terdapat informasi pekerjaan supir angkutan umum fokus pada jumlah setoran penumpang. Semakin tinggi jumlah penumpang yang didapat akan semakin tinggi pula penghasilan yang diperoleh supir. Sedangkan pada pembahasan relasi antar aktor terdapat dua pembahasan yakni relasi antar aktor di perusahaan dan di lingkungan. Bentuk relasi kerja terjadi dalam dua bentuk, yakni *official dan unofficial* yang mempengaruhi struktur kerja jasa transportasi.

**Kata Kunci:** *Supir Angkutan Umum, Permasalahan Transportasi, Relasi Kerja.*

## ***Abstract***

**Yudhistira Adi Nugraha**, *Relation of Public Transportaion Drivers in Transportation Service Industry Structure (Study on Mayasari Bakti Driver P02AC, P98A, and P9B Route Code). Undergraduate Thesis: Jakarta. Sociology Department, Social Science Faculty, State University Of Jakarta, 2017.*

*This research objection are (1) to analy2ze the emerge of transportation problem that appear when public transportation driver are working. (2) to describe relation of transportation public driver that work in transportation service industry structure.*

*This research is using qualitative approach with case study method. The total of subjects are eight people. Which is, main informant and supportive informant. Main informant of this research is the driver who already work as a driver for twenty years and the emmisary of company. Supportive informant are six people that each two driver who has different route code like P02AC, P98A, and P9B. Data collected by deep interview, observe, literature study, and data analyze.*

*Based on data, this research found that the problem of transportation appear caused by two factor. First, fulfill the responsibility of the driver as the worker of public transportation company. Second, the relation of the driver that affect their work. The responsiblites of the driver is amount income that gained from the consumer, this must match with the target of the company. However, the relation of the driver divided by two description which is the relation between driver and the company, and the driver with their social enviroment while they're work.*

**Keywords:** *Public Transportation Driver, Transportation Problem, Work Relation.*

## MOTTO

*“Janganlah kau menyesali kegagalan yang kau alami dengan menuduh orang lain. Tapi akuilah dengan sungguh-sungguh bahwa kegagalan itu akibat dari perbuatan sendiri”*

## LEMBAR PERSEMBAHAN

*Skripsi ini aku persembahkan kepada kedua orang tuaku, yang terus menerus memberikan semangat pada penelitian ini hingga selesai. Skripsi ini adalah bukti tanggung jawab ku kepada orang tuaku yang telah memberikan kesempatan untuk mengenyam pendidikan S1.*

*Terima kasih kepada Mamah Ella Wisma Kameswara, yang telah melahirkanku dan tidak kenal lelah merawatku dengan sabar. Terima kasih atas segala yang engkau berikan kepadaku hingga saat ini.*

*Terima kasih kepada Bapak Hariadi Santoso, yang tidak kenal lelah untuk terus memberikan dukungan moral serta memberikan perhatiannya hingga saat ini.*

*Terima kasih kepada Nenek Hj Engkay Kurniasih, yang tidak kenal Lelah untuk terus memberikan dukungan moral serta memberikan perhatiannya hingga saat ini.*

*Serta, Skripsi ini aku persembahkan kepada semua teman-teman yang telah membantu dan memberikan kritik serta saran yang membangun, hingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.*

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya kepada penulis. Shalawat dan salam semoga senantiasa tercurah kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, para sahabat dan umatnya yang setia hingga akhir zaman. Atas izin-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Relasi Kerja Supir Angkutan Umum Dalam Struktur Industri Jasa Transportasi (Studi Pada Supir Bus Mayasari Bakti Kode Trayek P02AC, P98A, dan P9B)”** pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Muhammad Zid, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta.
2. Dr. Robertus Robet, MA, selaku Koordinator Prodi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta.
3. Ubedillah Badrun, M.Si, selaku Dosen Pembimbing I skripsi. Terima kasih atas semua saran dan bimbingan akademik yang diberikan. Hal itu membuat penulis selalu belajar dan termotivasi menyelesaikan skripsi sesuai dengan waktu yang direncanakan.
4. Abdul Rahman Hamid, SH, MH, selaku Dosen Pembimbing II skripsi. Terima kasih atas arahan dan petunjuk yang diberikan untuk dapat menyempurnakan skripsi ini.
5. Rusfadia Saktiyanti Jahja, M.Si selaku penguji Ahli Sidang skripsi. Terima kasih atas masukan serta saran yang diberikan selama sidang dan revisi.
6. Dian Rinanta Sari, S.Sos, M.A.P selaku Ketua Sidang skripsi. Terima kasih untuk masukan dan sarannya, serta atensinya sehingga sidang berlangsung dengan lancar.



7. Achmad Siswanto, M.Si selaku Sekretaris Sidang. Terima kasih atas masukan dan saran berupa teknik penulisan sehingga skripsi ini bisa terstruktur dan rapi.
8. Drs. Rosita Adiani, MA, selaku Pembimbing Akademik penulis di Prodi Sosiologi atas atensinya selama ini.
9. Seluruh dosen dan staff Prodi Sosiologi FIS UNJ. Terima Kasih banyak untuk ilmu dan wawasan yang diberikan selama masa perkuliahan dan terima kasih atas bantuannya untuk dapat mempersiapkan segala keperluan untuk Sidang Proposal dan Sidang Skripsi.
10. Sahabat-Sahabat UPT yang selalu bareng sejak Maba hingga semester akhir Dino, Malik, Lito, Fahri Sempak, Yudha, Boim, Dhanny, Guntur, Iwan, Danang, Rivanz, Haris Kapur, Darisman dan Khubaib yang telah rekan proses penyelesaian skripsi, Nasrul yang telah memberikan rekomendasi tema untuk skripsi ini. Terima kasih untuk segala tawa canda, Futsalnya setiap minggu, sharing pengalaman, persahabatan. Gua bakal kangen momen-momen kebersamaan bareng kalian.
11. Teman-teman Sosiologi Pembangunan Reguler Angkatan 2012 (SPR12) terima kasih untuk kebersamaannya, mungkin ini salah satu kelas terkompak yang pernah gua temui selama kurang lebih 16 Tahun mengenyam pendidikan. Kalian semua memberikan arti yang namanya solidaritas kebersamaan. Semoga pertemanan kita bisa terus berlanjut hingga tua nanti disaat kalian sudah sukses dijalannya masing-masing.
12. Kepada seluruh informan dari perusahaan bus Mayasari Bakti baik informan kunci maupun informan pendukung. Terima kasih atas segala kesempatan dan informasi yang telah diberikan serta hubungan kerjasama yang telah dibangun selama penelitian ini berlangsung.

Terakhir, penulis menyadari bahwa penelitian ini masih terdapat banyak kekurangan. Untuk itu, penulis berharap agar dapat diberikan saran dalam rangka mengoreksi penelitian ini secara lanjut. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi siapa saja yang membacanya.

Jakarta, Februari 2017

Penulis

## DAFTAR ISI

|   |            |
|---|------------|
| <b>LEMBAR ORISINALITAS</b> .....  | <b>i</b>   |
| <b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....  | <b>ii</b>  |
| <b>ABSTRAK</b> .....  | <b>iii</b> |
| <b>MOTTO</b> .....  | <b>iv</b>  |
| <b>LEMBAR PERSEMBAHAN</b> .....   | <b>v</b>   |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....   | <b>vi</b>  |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....   | <b>ix</b>  |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....   | <b>xi</b>  |
| <b>DAFTAR SKEMA</b> .....   | <b>xi</b>  |
| <br>  |            |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>  |            |
| 1.1. Latar Belakang .....   | 1          |
| 1.2. Permasalahan Penelitian .....  | 7          |
| 1.3. Tujuan Penelitian .....  | 7          |
| 1.4. Manfaat Penelitian .....   | 8          |
| 1.5. Tinjauan Penelitian Sejenis .....  | 9          |
| 1.6. Kerangka Konsep .....  | 21         |
| 1.6.1 Tindakan Ekonomi .....  | 21         |
| 1.6.2 <i>Official Structure</i> dan <i>Unofficial Structure</i> .....                     | 24         |
| 1.7. Metodologi Penelitian .....  | 27         |
| 1.7.1 Pendekatan Metodologi .....   | 27         |
| 1.7.2 Subyek Penelitian .....   | 28         |
| 1.7.3 Lokasi dan Waktu Penelitian .....   | 29         |
| 1.7.4 Peran Peneliti .....  | 30         |
| 1.7.5 Teknik Pengumpulan Data .....   | 30         |
| 1.7.8 Triangulasi Data .....  | 31         |
| 1.7.7 Keterbatasan Penelitian .....   | 32         |
| 1.7.8 Sistematika Penelitian .....  | 32         |
| <br>  |            |
| <b>BAB II PROFIL PERUSAHAAN DAN SISTEM KERJA SUPIR<br/>PADA PERUSAHAAN MAYASARI BAKTI</b> |            |
| 2.1. Pengantar .....  | 34         |
| 2.2. Sejarah Mayasari Bakti Dalam Transportas Publik<br>di DKI Jakarta .....              | 35         |
| 2.2.1 Profil Mayasari Bakti .....   | 36         |
| 2.3. Sistem Kerja Supir Pada Perusahaan Mayasari .....                                    | 39         |
| 2.3.1 Waktu Operasional Kerja Supir .....   | 40         |
| 2.3.2 Sistem Pembagian Hasil Kepada Supir .....   | 42         |
| 2.3.3 Pihak Pendamping Rutinitas Kerja Supir .....  | 46         |
| 2.4. Penutup .....  | 51         |

|  |    |
|--|----|
| <b>BAB III DINAMIKA KERJA SUPIR BUS</b>  |    |
| 3.1 Pengantar.....   | 53 |
| 3.2 Realitas Pemenuhan Tanggung Jawab Kepada Supir.....                                    | 54 |
| 3.3. Relasi Antar Aktor Pada Pekerjaan Supir Bus .....                                     | 56 |
| 3.3.1 Relasi Antar Aktor Supir di Perusahaan.....  | 57 |
| 3.3.1.1 Proses Pembentukan.....  | 57 |
| 3.3.1.2 Bentuk Relasi Pekerjaan Supir Bus.....   | 61 |
| 3.3.1.3 Beban Supir Terhadap Bus.....  | 66 |
| 3.3.2 Relasi Antar Aktor Supir di Lingkungan .....   | 67 |
| 3.3.2.1 Calo Jalur .....   | 68 |
| 3.3.2.2 Calo Tempat.....   | 68 |
| 3.4 Respon Pemenuhan Tanggung Jawab Supir .....  | 70 |
| 3.5 Penutup.....   | 73 |
| <b>BAB IV RELASI SUPIR ANGKUTAN UMUM DALAM INDSUTRI JASA TRANSPORTASI</b>                  |    |
| 4.1. Pengantar .....   | 76 |
| 4.2. Respon Kerja Supir Bus Sebagai Bentuk Tindakan Ekonomi.....                           | 77 |
| 4.3 Relasi <i>official dan Unofficial</i> Dalam Organisasi Kerja Supir Angkutan Umum ..... | 81 |
| 4.3. Penutup .....   | 90 |
| <b>BAB V PENUTUP</b>   |    |
| 5.1. Kesimpulan.....   | 91 |
| 5.2. Saran.....  | 95 |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b>  |    |
| <b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>   |    |
| <b>BIOGRAFI PENELITI</b>   |    |

## DAFTAR TABEL

|  |    |
|--|----|
| Tabel I.1 Data Jumlah Kendaraan Angkutan Umum Propinsi DKI Jakarta Tahun Tahun 2013-2014 ..... | 2  |
| Tabel I.2 Data Jumlah Transportasi Propinsi DKI Jakarta Tahun 2014-2015 ....                   | 5  |
| Tabel I.3 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas .....  | 6  |
| Tabel I.4 Perbandingan Penelitian Sejenis.....   | 19 |
| Tabel I.5 Karakteristik Informan.....  | 28 |
| Tabel II.1 Perbandingan Pembagian Hasil Kepada Supir .....                                     | 46 |

## DAFTAR SKEMA

|  |    |
|--|----|
| Skema III.1 Proses Pembentukan Relasi Antar Aktor di Perusahaan..... | 57 |
| Skema III.2 Dinamika Kerja Supir Bus .....                           | 73 |
| Skema IV.1. Relasi Antar Aktor Supir Di perusahaan.....              | 82 |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Masyarakat secara umum memandang supir sebagai bentuk permasalahan transportasi di kota. Kegiatan yang dilakukan supir bus seperti *ngetem*, mengemudi secara ugal-ugalan dan menaik-turunkan penumpang disembarang tempat menjadi fenomena sehari-hari masyarakat dalam bertransportasi. Melihat hal itu pandangan masyarakat terhadap supir bus secara tidak langsung menilai supir sebagai aktor tunggal dari tindakannya. Pada sisi lain kegiatan supir sebagai pelaku operasional dari kendaraan umum sendiri terdapat sistem yang mempengaruhi dirinya dalam bekerja seperti dari perusahaan, masyarakat pengguna kendaraan umum atau pun lingkungan kerja seorang supir. Pandangan yang tidak diberikan masyarakat dari permasalahan kendaraan umum khususnya supir dalam bekerja akan menjadi fokus penelitian kali ini.

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi asal ke lokasi tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu.<sup>1</sup> Peranan transportasi di perkotaan sangat penting untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Dengan jumlah masyarakat lebih banyak, transportasi dapat berdampak pula pada kebutuhan masyarakatnya. Oleh sebab itu transportasi di kota memiliki peranan dan fungsi sebagai fasilitas

---

<sup>1</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010) hlm. 5.

penunjang dan pendorong.<sup>2</sup> Sebagai fasilitas penunjang, dimaksudkan akan meningkatkan pengembangan berbagai kegiatan disektor-sektor lain di luar transportasi. Sedangkan fasilitas pendorong diharapkan akan membantu mengembangkan daerah-daerah terisolasi.

Fasilitator mobilitas individu di perkotaan inilah transportasi kota membutuhkan angkutan umum untuk menunjangnya. Angkutan umum sendiri memiliki arti setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak.<sup>3</sup> Berikut adalah data jumlah kendaraan kendaraan umum di DKI Jakarta pada priode tahun 2013 sampai dengan 2014:

**Tabel I.1 Data Jumlah Kendaraan Angkutan Umum Propinsi DKI Jakarta Tahun 2013-2014**

| Jenis Bus            | Periode Tahun |             | Pertumbuhan 2014 (Persen) |
|----------------------|---------------|-------------|---------------------------|
|                      | 2013          | 2014        |                           |
| Bus Besar*           | 2.149 Unit    | 2.410 unit  | 12,15                     |
| Bus Sedang**         | 1.455 Unit    | 3.125 Unit  | 114,78                    |
| Bus Kecil ***        | 14.049 Unit   | 13.529 Unit | -3,70                     |
| Bus Antar Kota       | 3.220 Unit    | 3.322 Unit  | 3,17                      |
| Jumlah Angkutan Umum | 67.363 Unit   | 68.537 Unit | 1,74                      |

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta 2015

Catatan: \* Termasuk Bus Transjakarta, Patas Ekonomi      \*\*\* Termasuk Mikrolet APK/KWK

\*\* Termasuk Metromini, Kopaja, dan Koantas Bima

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Badan Pusat Statistik, *Statistik Transportasi Kota DKI Jakarta Tahun 2015*, (Jakarta: BPS Propinsi DKI Jakarta, 2015) hlm. 3.

Tabel I.1 memperlihatkan jumlah kendaraan angkutan umum yang mendominasi DKI Jakarta adalah angkutan bus kecil yang terdiri dari mikrolet, APK/KWK, dan APB dengan jumlah unit data pada tahun 2013 sebanyak 14.049 unit, sedangkan pada tahun 2014 sebanyak 13.529 unit. Dilihat tabel I.1 dari kurun waktu tahun 2013 sampai dengan 2015 persentase kendaraan mengalami penurunan sebesar -3,70 Persen. Kemudian angkutan lain yang banyak memadati DKI Jakarta adalah angkutan bus Sedang yang terdiri dari Metromni, Kopaja, dan Koantas Bima dengan jumlah pada tahun 2013 sebanyak 1.455 unit, sedangkan pada tahun 2014 sebanyak 3.125 Unit. Dilihat tabel I.1 dari kurun waktu tahun 2013 sampai dengan 2014 didapati persentase pertumbuhan mengalami kenaikan sebesar 114,79 persen. Terakhir jumlah kendaraan umum yang memadati DKI Jakarta adalah bus besar yang terdiri dari Bus Transjakarta, Patas, Patas AC. Ekonomi dengan jumlah pada tahun 2013 sebanyak 2.149 unit, sedangkan pada tahun 2014 sebanyak 2.410 Unit. Dilihat dari kurun waktu tahun 2013 sampai dengan 2014 persentase pertumbuhan mengalami kenaikan sebesar 12,15 persen.

Berikutnya terdapat pula data kendaraan bermotor yang melewati jalan-jalan di DKI Jakarta setiap tahunnya. Jumlah kendaraan bermotor dari data ini tidak termasuk kendaraan TNI, POLRI dan Pegawai pemerintahan DKI Jakarta.<sup>4</sup> Diketahui data dari BPS (Badan Pusat Statistik) DKI Jakarta mengenai jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar sebagai berikut:

---

<sup>4</sup> *Ibdi*, hlm. 13.



**Tabel I.2 Data Jumlah Transportasi Propinsi DKI Jakarta Tahun 2010-2014**

| Jenis Kendaraan | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | Pertumbuhan Tahunan (%) |
|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|
| Sepeda Motor    | 8.764.130  | 9.861.451  | 10.825.973 | 11.949.280 | 13.084.372 | 10,54                   |
| Mobil Penumpang | 2.334.883  | 2.541.351  | 2.714.414  | 3.010.403  | 3.266.009  | 8,75                    |
| Mobil Beban     | 565.727    | 581.290    | 561.918    | 619.027    | 673.661    | 4,46                    |
| Mobil Bus       | 332729     | 363.710    | 358.895    | 360.223    | 352.066    | 2,13                    |
| Ransus          | -          | -          | 129.113    | 133.936    | 137.859    | -                       |
| Jumlah          | 11.997.519 | 13.347.802 | 14.618.313 | 16.072.869 | 15.523.967 | 9,93                    |

Sumber Data: BPS DKI Jakarta Statistik Transportasi DKI Jakarta Tahun 2015

Tabel I.2 memperlihatkan data jumlah transportasi terdaftar di DKI Jakarta pada tahun 2010 sampai dengan 2014 mengalami pertumbuhan 9,93 pertahun. Alat transportasi pribadi memiliki rasio kendaraan paling tinggi di DKI Jakarta dengan diwakili sepeda motor dan mobil penumpang. Sepeda motor merupakan kendaraan paling dominan di DKI Jakarta hingga 13.084.372, dan alat transportasi yang dominan kedua adalah mobil penumpang sebesar 3.266.009. Rasio pertumbuhan tahunan, pada sepeda motor sebesar 10,54% dan mobil penumpang sebesar 8,75%.

Sementara untuk kendaraan umum yang diwakili oleh mobil bus dari tabel 1.2 diketahui sempat mengalami penurunan pada tahun 2011 ke 2012 dan pada tahun 2013 ke 2014. Pada tahun 2010 diketahui jumlah bus berada pada 332.729 unit kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2011 sebanyak 363.710. Berbeda halnya dari tahun 2011 ke 2012 jumlah bus di DKI Jakarta mengalami penurunan menjadi 358.895, kemudian pada tahun 2013 kembali mengalami kenaikan sebanyak 360.223 unit dan pada periode terakhir yakni pada tahun 2014 kendaraan mobil bus

352.066. Sehingga diketahui rasio pertumbuhan bus di DKI Jakarta mengalami pertumbuhan hanya 2,13 dari periode tahun 2010 hingga 2014.

Melihat data yang diberikan pada tabel I.2 masyarakat di DKI Jakarta untuk mobilitasnya cenderung mengutamakan kepemilikan kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil penumpang untuk melakukan mobilitasnya. Kondisi demikian memiliki arti, kendaraan umum merupakan transportasi alternatif di perkotaan, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi.<sup>5</sup>

Tingkat kecelakaan yang terjadi pada kendaraan umum juga disinyalir menjadi hal utama dari pemilihan masyarakat DKI Jakarta untuk menggunakan kendaraan pribadi. Kegiatan kendaraan umum seperti cara mengemudi ugal-ugalan dan kondisi kelayakan angkutan umum yang sudah tua lebih dari 10 tahun menjadi faktor pemilihannya. Berikut merupakan data yang diperoleh dari BPS (Badan Pusat Statistik) DKI Jakarta mengenai jumlah kecelakaan lalu lintas dan faktor penyebab kecelakaan pada tahun 2010 sampai dengan 2014.

**Tabel I.3 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas dan Faktor Penyebab kecelakaan 2010-2014**

| No | Uraian                  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | Pertumbuhan pertahun (%) |
|----|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|
| 1  | Jumlah kecelakaan       | 1.289 | 1.267 | 1.235 | 1.192 | 1.164 | -2,52                    |
| 2  | Jumlah Korban Meninggal | 91    | 95    | 94    | 76    | 82    | -2,57                    |
| 3  | Faktor Penyebab:        |       |       |       |       |       |                          |
|    | a. Pengemudi            | 1.007 | 1.003 | 9.99  | 9.90  | 9.77  | -0,75                    |
|    | b. Kendaraan            | 2.60  | 2.50  | 2.22  | 1.88  | 1.78  | -9,04                    |
|    | c. Lingkungan           | 15    | 14    | 14    | 3     | 9     | -11,99                   |

Sumber: BPS Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015

<sup>5</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010) hlm. 6.

Tabel I.3 memperlihatkan jumlah kecelakaan di propinsi DKI Jakarta mengalami pertumbuhan pertahun dari tahun 2010 sampai dengan 2014 sebesar 2,52%. Meskipun terdapat penurunan jumlah kecelakaan pertahun, pada tahun 2014 jumlah kecelakaan di DKI Jakarta masih berjumlah 1.164. Kemudian untuk data jumlah korban meninggal pertumbuhan pertahun di DKI Jakarta dari tahun 2010 sampai dengan 2014 mengalami penurunan sebesar -2,57. Pada rentang tahun 2013 sampai 2014 untuk jumlah korban meninggal di akbit lalu lintas di DKI Jakarta mengalami peningkatan dari 76 ditahun 2013 dan pada tahun 2014 sebesar 84.

Tabel I.3 terdapat pula data faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Propinsi DKI Jakarta. Faktor penyebab kecelakaan dikategorikan menjadi tiga yaitu pengemudi, kendaraan, dan lingkungan. Untuk kategori pengemudi sebagai faktor penyebab kecelakaan pertumbuhan pertahunnya mengalami penurunan sebesar -0,75%. Pada tahun 2014 data faktor penyebab pengemudi sebagai kecelakaan lalu lintas berjumlah 9.77. Selanjutnya kategori kendaraan sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas pertumbuhan pertahunnya mengalami penurunan -9,04 %. Terakhir kategori lingkungan sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas pertumbuhan pertahunnya berjumlah -11,99%.

Melihat data yang diberikan oleh tabel I.3 mengenai jumlah kecelakaan lalu lintas dan faktor penyebab kecelakaan DKI Jakarta dominan keseluruhannya mengalami penurunan, Tetapi untuk data kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pengemudi menjadi jumlah penurunan terkecil sebesar -0,75%. Dari data tabel I.3

memperlihatkan untuk kendaraan umum pengemudi menjadi aktor utama untuk penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## **1.2 Permasalahan Penelitian**

Berdasarkan data di tabel I.3 penyebab utama kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pengemudi atau supir. Pada tahun 2014 tercatat penyebab kecelakaan disebabkan oleh supir berjumlah 9.77 kasus. Kemudian untuk pertumbuhan pertahun penyebab kecelakaan yang dilakukan supir menjadi faktor terkecil penurunannya dibanding faktor lain sebesar -0,75%. Dari data tersebut pengaruh supir pada industri angkutan umum menjadi aktor utama pada pemberian jasa kepada penumpang.

Pekerjaan supir yang rentan menimbulkan permasalahan transportasi di kota. Pada sisi lain terdapat hal yang tidak dilihat dari penilaian masyarakat kepada supir yakni apa yang mempengaruhi supir dalam melakukan kegiatan kerja. Penelitian kali ini akan memfokuskan relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur jasa transportasi studi pada supir bus Mayasari Bakti dengan kode trayek bus P98A, P02AC, dan P9B. Pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana supir menjalankan pekerjaannya ?
2. Apa yang menjadi penyebab timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir bus ?
3. Bagaimana relasi bekerja supir dalam struktur industri jasa transportasi ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur industri jasa transportasi. Tujuan penelitian ini diperlukan

karena terkait erat kaitanya dengan permasalahan transportasi yang disebabkan oleh supir angkutan umum. Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mendeskripsikan rutinitas kegiatan supir angkutan umum ketika menjalankan sistem di perusahaan. Terdapat pula informasi bentuk-bentuk ketentuan yang diberikan perusahaan kepada supir angkutan umum ketika bekerja.
2. Untuk mendeskripsikan apa yang menjadi penyebab timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir bus saat bekerja. Terdapat pula informasi yang mempengaruhi supir melakukan kegiatan permasalahan transportasi (kegiatan *ngetem*) dan interaksi antar pekerja di dalam struktur perusahaan.
3. Untuk mendeskripsikan relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur industri jasa transportasi. Terdapat pula informasi dampak yang ditimbulkan dari relasi kerja supir.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini antara lain sebagai berikut:

- a. Secara akademis, penelitian ini diharapkan dengan fokus dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap ilmu pengetahuan, terutama mengenai timbulnya permasalahan transportasi kota.
- b. Secara Praktis, penelitian ini diharapkan memberi gambaran dalam pelaksanaan indsutri jasa transportasi kota dan supir sebagai pelaksana operasional jasa transportasi menjadi lebih diperhatikan kehidupannya

- c. Penelitian ini diharapkan menjadi masukan untuk lembaga transportasi maupun pemerintah dalam melakukan perumusan kebijakan terkait perkembangan sistem jasa transportasi kota dan kesejahteraan pekerja operasional.

### 1.5 Tinjauan Penelitian Sejenis

Sebelum melakukan penelitian ini, penulis sudah terlebih dahulu melakukan tinjauan pustaka terhadap penelitian terdahulu. Tinjauan penelitian sejenis ini bertujuan untuk memberi gambaran umum mengenai judul dan tema yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. berikut beberapa penelitian terdahulu:

Penelitian sejenis pertama adalah, penelitian yang ditulis oleh Dini Anggaraini pada tahun 2013 dalam Jurnal yang berjudul “*Pengendara Bermotor di Kota Samarinda*”.<sup>6</sup> Penelitian yang mengangkat tema perilaku berlalu lintas, kemudian penelitian ini mencoba mencari tahu terkait budaya lalu lintas yang dilakukan di kota-kota besar khususnya kota Samarinda. Dini Anggaraini dalam jurnalnya menyadari bahwa Lalu lintas merupakan bagian kegiatan sehari-hari dari masyarakat di kota-kota besar, maka tentunya kebiasaan-kebiasaan masyarakat akan tercermin dalam lalu lintas. Jadi bila masyarakatnya mempunyai kebiasaan mentaati aturan dalam semua urusan maka kebiasaan tersebut akan nampak dalam pola ketertiban berlalu lintas di jalan raya.

---

<sup>6</sup> Dini Anggaraini, “Perilaku Pengendara Bermotor di kota Samarinda”, dalam *Jurnal Sosial Universitas Mulawarman*, Vol 1, No.2, 2013, hlm 10-19, dikutip dari [http://ejournal.sos.fisip-unmul.ac.id/site/uploads/2013/03/Dini%20Anggraini%20\(03-04-13-07-36-59\).pdf](http://ejournal.sos.fisip-unmul.ac.id/site/uploads/2013/03/Dini%20Anggraini%20(03-04-13-07-36-59).pdf), pada tanggal 12 Juli 2016.

Hasil penelitian dalam jurnal ini menunjukkan bahwa para pengendara kendaraan bermotor di Kota Samarinda mengaku mengetahui aturan lalu lintas yang berlaku, melengkapi kelengkapan kendaraan serta membawa surat-surat yang penting dalam berkendara seperti SIM (Surat Ijin Mengemudi) dan STNK (Surat tanda Kendaraan Bermotor) namun kondisi lalu lintas di Kota Samarinda kurang teratur karena banyak rambu yang dilanggar. Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang-undangan hukum yang berlaku.

Lingkungan dapat dengan sendirinya merangsang individu dalam hal ini pengendara bermotor mereaksikan serta memanfaatkannya sesuai dengan minat dan kebutuhan masing-masing individu dengan bermacam-macam tingkah laku, manusia berhubungan atau bergaul dengan lingkungannya. Perkataan berhubungan disini diartikan sebagai hubungan yang aktif antara individu dan lingkungan. Begitu juga masalah-masalah dan persoalan-persoalan yang sedang dihadapi dan semua ini memberikan perangsang pada diri kita untuk melakukan suatu perbuatan tertentu.

Kedua, adalah penelitian yang dilakukan oleh Pambudi Handoyo dan M Uzair Akhmad pada tahun 2014 dalam jurnalnya yang berjudul "*Penanggulangan*

*Kemacetan dan Kebutuhan Alat Transportasi di kota Surabaya*".<sup>7</sup> Menurut pandangannya di berbagai kota terjadi banyak perdebatan mengenai mana yang lebih baik, apakah sistem angkutan berdasarkan jalan raya dan mobil pribadi atau sistem prasarana angkutan umum. Ironisnya kemacetan juga sering kali disebabkan oleh ulah transportasi umum, misalnya mikrolet atau bus yang berhenti di sembarang tempat untuk menurunkan atau mencari penumpang sehingga membuat orang yang berkendara di belakangnya harus mengurangi kecepatan atau ikut berhenti di belakangnya yang kemudian menimbulkan antrian panjang kendaraan atau pengguna jalan lainnya.

Meskipun demikian tidak dapat dipungkiri lagi kalau masyarakat di kota-kota besar sangat membutuhkan alat transportasi umum tersebut untuk memperlancar rutinitas mereka sehari-hari agar berjalan dengan lancar dengan sebagai mana mestinya. Kemacetan yang terjadi di Surabaya biasanya timbul karena ketidaksadaran para pengguna jalan dan ketidaktertiban para pengguna jalan untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang telah ada, dan semakin banyaknya volume penggunaan kendaraan pribadi merupakan salah satu faktor penyebab mengapa terjadi kemacetan lalu lintas karena volume kendaraan yang beredar tidak sesuai dengan kapasitas tampung jalan raya yang ada. Pada satu sisi kondisi dimana masyarakat cenderung memilih-milih alat transportasi mana yang sesuai dengan keperluan mereka demi kelancaran aktifitas mereka dari pada memilih alat transportasi yang tidak sesuai

---

<sup>7</sup> Pambudi Handoyo dan M Uzair Akhmad, "Penanggulangan Kemacetan dan Kebutuhan Alat Transportasi di Kota Surabaya", dalam *Jurnal Paradigma*, Vol 2, No.3, 2014, hlm 67-68 dikutip dari <http://ejournal.unesa.ac.id/index.php/paradigma/article/view/pdf>, pada tanggal 12 Juli 2016.



dengan kepentingan mereka sehingga dapat menghambat segala aktifitas yang mereka lakukan.

Hal ini sangatlah wajar, karena dalam kehidupan modern di kota besar seperti Surabaya waktu merupakan hal yang sangat berharga bagi kaum miskin sekalipun. Tetapi disisi lain permasalahan transportasi muncul ketika pengendara tidak melakukan pengemudi sesuai koridor hukum berlalu lintas, sehingga pada akhirnya menimbulkan seglintir permasalahan berupa kemacetan. Disisi lain seahurnya masyarakat juga dapat membantu pemerintah dalam mengurangi kemacetan, misalnya dengan selalu tertib berlalu lintas, meningkatkan kesadaran hukum tentang lalu lintas serta juga dapat dilakukan dengan cara mematuhi semua peraturan lalu lintas. Bila semua itu dapat dilakukan dengan baik, mungkin kemacetan lalu lintas akan sedikit berkurang.

Ketiga, adalah penelitian yang dilakukan Rizky Pratama Adhi pada tahun 2012 dalam jurnalnya yang berjudul “*Preferensi Pemilihan Moda dalam Pergerakan Penglaju Koridor Bogor-Jakarta Terkait Dengan Tempat Tinggal*”.<sup>8</sup> Penelitian yang mengangkat tema pola pergerakan masyarakat penglaju yang kemudian penelitian ini melihat perkembangan Jakarta yang pesat memberikan dampak terhadap peningkatan interaksi antara Bogor dengan Jakarta. Fungsi Kota Bogor sebagai kawasan tempat

---

<sup>8</sup> Rizky Adhi Pratama, “Preferensi Pemilihan Moda Dalam Pergerakan Penglaju Koridor Bogor-Jakarta Terkait Dengan Pemilihan Tempat Tinggal”, dalam *Jurnal Wilayah dan Kota*, Vol.23, No.1, 2012, hlm 67-84, dikutip dari <http://www.sappk.itb.ac.id/jpw/uploads/2014/02/07-Jurnal-5-Rizky.pdf>, pada tanggal 12 Juli 2016.

tinggal/permukiman menjadikan pilihan bagi penduduk untuk bertempat tinggal di Bogor namun tetap beraktivitas di wilayah Jakarta.

Pemilihan tempat tinggal ke luar Jakarta akan mengakibatkan pola pergerakan yang lebih jauh dalam melakukan aktivitasnya. Kondisi ini mengakibatkan tingkat ketergantungan dari pinggiran (Kota Bogor) ke Jakarta semakin besar, menimbulkan penambahan panjang perjalanan rata-rata penduduk sehingga menambah besarnya interaksi lalu lintas di koridor penghubungnya. Hal ini mengakibatkan penambahan beban dan permasalahan transportasi, sehingga alasan pemilihan tempat tinggal dan karakteristik lainnya kekawasan pinggiran (Kota Bogor) akan mempengaruhi preferensi pemilihan moda masyarakat Kota Bogor ke Jakarta.

Pada sisi lain dalam konteks pengembangan wilayah, keterkaitan suatu kota dengan kota lain serta wilayah di sekitarnya mengakibatkan jumlah pergerakan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan wilayah dan koridor perkembangan wilayah tersebut. Seiring dengan meningkatnya jumlah kebutuhan pergerakan tersebut dibutuhkan penyediaan (supply) sarana dan prasarana transportasi untuk dapat mengakomodasinya. Namun, kondisi yang terjadi justru sebaliknya. Penyediaan sarana dan prasarana yang terjadi tidak mampu mengakomodasi peningkatan jumlah permintaan, sehingga memunculkan berbagai permasalahan transportasi

Hasil yang didapat dalam penelitian ini dari atribut yang paling sensitif dari perbandingan antara moda bus AC dan KRL ekspres adalah biaya total perjalanan, waktu tempuh total, kemudahan memperoleh tiket, dan kenyamanan tempat duduk. Selain itu, terdapat pula hubungan pemilihan moda dengan karakteristik lain, yaitu

karakteristik sosial ekonomi (pendapatan kotor dan kepemilikan kendaraan pribadi), karakteristik pergerakan (frekuensi penggunaan moda, kendaraan/moda yang digunakan menuju tempat keberangkatan, lokasi tempat kerja, dan kendaraan/moda yang digunakan menuju tempat kerja dari tempat kedatangan), dan karakteristik tempat tinggal (harga lahan dan lama tinggal).

Keempat, adalah penelitian yang dilakukan Wawan Ruswanto pada tahun 2003 dalam Tesis yang berjudul “Dilema Transportasi Kota: Tinjauan Sosiologi Terhadap fenomena Angkutan Kota di Kota Bogor”.<sup>9</sup> Penelitian yang melihat obyek fenomena angkutan kota yang berkembang seiring dengan berkembangnya daerah mega-urban sehingga lebih menitikberatkan kepada permasalahan dampak dan keterkaitan angkutan kota dengan perkembangan daerah mega urban. Sedangkan apa yang diambil dari peneliti dalam penelitian diatas adalah kepada pengertian transportasi umum dan fenomena yang terjadi dengan sekitarnya dan tidak membahas mengenai mega urban secara luas, tetapi lebih kepada system transportasi umum perkotaan dan secara khususnya kepada perilaku pengemudinya.

Pergeseran fungsi kota dan meluasnya wilayah perkotaan (melampaui batas administratif kota) membawa dampak pada berbagai aspek kehidupan masyarakat kota. Utamanya adalah konsentrasi penduduk mengarah ke pinggiran karena mengikuti perluasan wilayah industri dan tempat tinggal. Namun demikian, pusat

---

<sup>9</sup> Wawan Ruswanto, “Dilema Transportasi Kota: Tinjauan Sosiologi Terhadap Fenomena Angkutan Kota di kota Bogor”, dalam *Tesis Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik*, (Depok: Universitas Indonesia, 2003), dilihat dari Perpustakaan Universitas Indonesia, pada tanggal 14 Juli 2016.

kota tetap menjadi orientasi masyarakat, karena kota mempunyai berbagai fasilitas umum yang tidak dimiliki oleh wilayah-wilayah pinggiran, seperti pusat belanja, perkantoran, dan sekolah lanjutan. Kesatuan wilayah yang luas seperti itu, peran transportasi sangat penting guna menunjang gerak perpindahan penduduk bukan hanya ke tempat kerja, tetapi juga ke sekolah, belanja, dan kebutuhan sosial lainnya. Dengan kata lain, transportasi merupakan salah satu komponen penting dalam perkembangan kota.

Perkembangan transportasi kota di Kota Bogor terus berkembang dari tahun ke tahun, terutama pada angkutan umum jenis angkot, bahkan mengarah pada kondisi yang sulit dikendalikan. Dalam era otonomi daerah, kewenangan, hak dan tanggungjawab pemerintahan kota semakin besar dalam mengatur sistem transportasi kota. Transportasi kota menjadi sumber pendapatan daerah juga masyarakat kota. Namun prasarana transportasi belum memadai, dan pemecahannya pun tersendat karena masalah dana dan sumber daya manusia. Dalam kondisi ini, kinerja pemerintah kota seringkali dipandang lambat.

Kelima, adalah penelitian yang dilakukan Hennessy Dwight H pada tahun 2013 dalam jurnalnya yang berjudul “*Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression*”.<sup>10</sup> Penelitian yang mengangkat tema perilaku mengemudi yang kemudian dalam penelitiannya ini melihat perubahan perilaku berkendara yang dilakukan supir

---

<sup>10</sup> Hennessy Dwight H, “Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression”, dalam *Jurnal Aggressive Behavior*, Vol.25, 2013, hlm 409, dikutip dari [https://www.researchgate.net/publication/229863510\\_Traffic\\_congestion\\_driver\\_Stress\\_and\\_driver\\_aggression.pdf](https://www.researchgate.net/publication/229863510_Traffic_congestion_driver_Stress_and_driver_aggression.pdf), pada tanggal 14 Juli 2016.

akibat permasalahan kemacetan, dapat pula berdampak pada tingkat kecelakaan kendaraan bermotor. Tingkat kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh perubahan perilaku pengendara dari taat peraturan sampai timbulnya perilaku berkendara yang agresif karena persaingan ruang. Hal seperti itu lah yang dialami oleh supir bus dengan intensitas jam yang tinggi dalam berkendara. Ketika hendak memperoleh penghasilan dengan terdapatnya permasalahan kemacetan menjadi sebuah tekanan sendiri akibat rutinitasnya yang diperoleh bagi pengendara supir bus, dari hal itu pula lah menyebabkan sebuah tindakan berkendara yang agresif yang dilakukan supir bus.

Meningkatnya jumlah penggunaan mobil pribadi di jalanan umum dan jalan raya pada kegiatan sehari-hari. Disini lin menimbulkan sebuah permasalahan sosial berupa kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas disini terjadi karena diakibatkan oleh minimnya peningkatan intensitas jalan dan semakin meningkatnya kendaraan yang menggunakan jalan, oleh karena itu timbulah persaingan dalam penggunaan ruang diantara pengguna kendaraan baik kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Permasalahan sosial berupa kemacetan lalu lintas dianggap pengguna sebagai kegiatan yang biasa terjadi, tetapi hal ini dapat menyebabkan sebuah permasalahan keadilan yang diterima supir bus, seperti halnya stress dan permasalahan perubahan perilaku berkendara.

Terdapat perbedaan kondisi psikologi yang diterima antara supir di tingkat kemacetan lalu lintas tinggi dan tingkat rendah, melalui penggunaan jalan ini lah ditemukan budaya perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang karena perubahan sifat akibat kondisi lalu lintas jalan. Hal ini beralasan karena dalam

penelitian kemacetan yang tinggi biasanya melibatkan lebih banyak kendaraan yang melakukan perjalanan pada kecepatan yang lebih lambat. Hambatan perjalanan akibat lalu lintas inilah seperti merupakan sumber terbesar dari mengemudi iritasi, frustrasi, dan keinginan untuk menyalip, sehingga berdampak perilaku stress pada supir.

Namun intensitas lama berkendara pengemudi supir juga mewakili proses frustrasi yang dimiliki supir dalam batas-batas dari sangat mudah marah, situasi padat sangat stress kemarahan dan ekspresi melalui agresi menjadi lebih umum. Kerepotan sehari-hari, seperti tekanan waktu dan kondisi mengemudi yang merugikan, biasanya memiliki efek aditif, di mana pengaruh satu peristiwa dapat menambah tingkat keparahan lain. Keprihatinan pribadi, seperti mendapatkan pekerjaan / sekolah tepat waktu atau tidak memiliki jadwal yang fleksibel, mungkin hanya berfungsi untuk meningkatkan frustrasi, iritasi, dan negatif mempengaruhi terkait dengan tuntutan situasional dari situasi mengemudi.

Keenam, adalah penelitian yang dilakukan Firman Suryani pada tahun 2011 dalam Tesis yang berjudul "*Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap "Ugal-ugalan" Supir Bus Metromini 610*".<sup>11</sup> Penelitian yang mengangkat tema sistem transportasi yang kemudian penelitian ini melihat tindakan supir metromini yang ugal-ugalan dalam berkendara yang dalam kaca masyarakat sebagai salah satu masalah sosial yang dapat membahayakan dan mengganggu orang lain. Dengan demikian pengoperasian transportasi umum ini sangat ditunjang dari perilaku berlalulintas

---

<sup>11</sup> Firman Suryani, "*Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap "Ugal-Ugalan" Supir Bus Metromini 610*", dalam *Tesis Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik*, (Depok: Universitas Indonesia, 2011), dilihat dari Perpustakaan Universitas Indonesia, pada tanggal 14 Juli 2016.

pengemudi kendaraan metromini, akan tetapi mereka sebagai agen transportasi tidak bekerja sendiri. Ada penumpang yang mereka harus layani dan sebagai bagian dari sistem transportasi maka pengemudi memiliki tanggung jawab yang cukup besar terhadap negara dan penumpangnya dalam melakukan perjalanan ketempat tujuan.

Transportasi kota memerlukan keterpaduan gerak, baik yang menyangkut prasarana dan sarana fisik atau pun pengelolaannya. Transportasi mikro seperti angkot, mikrolet, metromini, kopaja dan sejenisnya masih menjadi salah satu alat transportasi andalan warga ibukota, namun moda ini justru kerap menimbulkan masalah dalam system transportasi. kemacetan, pelanggaran laulintas dan kecelakaan adalah maslah yang tampak dipermukaan sebagai msalah lalu lintas.

Perilaku “ugal-ugalan” yang dilakukan oleh supir bus metromini terjadi karena faktor yang melatarbelakanginya adalah masalah ekonomi, tetapi selain supir ugal-ugalan, ada pihak lain yang harus mempertanggung jawabkan mengapa supir-supir in bertindak ugal-ugalan kalo bukan dari keinginan penumpangnya sendiri. Sehingga system transportsi informal lebih menjadi ukuran mereka gunakan dalam kegiatan transportasinya sehari-hari. Selain itu, bagaimana hubungan yang terjadi antar supir-supir bus ini dengan penumpang, provider jasa. Timer-timer dan negara secara umumnya.

**Tabel I.4 Perbandingan Penelitian Sejenis**

| No | Nama Peneliti                      | Tahun Publikasi | Judul Penelitian   | Perbedaan  | Persamaan   |
|----|------------------------------------|-----------------|--|--|---|
| 1  | Dini Anggraini                     | 2013            | Prilaku Pengendara Bermotor di Kota Samarinda  | Penelitian Dini Anggraini terfokus pada disiplin ilmu psikologi untuk mencari tahu permasalahan transportasi.  | Penelitian ini memiliki kesamaan pada cara melihat pengendara sebagai bentuk permasalahan transportasi.                               |
| 2  | Pambudi Handoyo dan Akhmad M Uzair | 2014            | Penanggulangan Kemacetan dan Kebutuhan Alat Transportasi                                   | Penelitian lebih melihat pada sesuatu hal yang makro dalam mencari permasalahan transportasi.  | Penelitian ini memiliki kesamaan pada tujuan untuk mencari solusi dari permasalahan transportasi                                      |
| 4  | Wawan Ruswanto                     | 2003            | Dilema Transportasi Kota: Tinjauan Sosiologi Terhadap Fenomena Angkutan Kota di kota Bogor | Melihat permasalahan transportasi kota dari proses interaksi pengguna.   | Penelitian ini memiliki kesamaan pada kegiatan subyek yang melakukan permasalahan transportasi.                                       |
| 5  | Hennessy Dwight H                  | 2013            | Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression, Jurnal Aggressive Behavior       | Dengan disiplin ilmu psikologi melihat kondisi lingkungan sebagai pembentukan pola perilaku pengemudi.   | Penelitian ini memiliki kesamaan pada cara melihat realitas bekerja supir.  |
| 6  | Firman Suryani                     | 2011            | Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap "Ugal-ugalan" Supir Bus Metromini 610             | Melihat interaksi di arena yang melatabelakangi pembentukan tindakan supir ugal-ugalan.  | Pencarian penyebab dari tindakan supir bus dengan konsep tindakan ekonomi.  |
| 7  | Yudhistira Adi Nugraha             | 2016            | Relasi Kerja Supir Angkutan Umum Dalam Struktur Industri Jasa Transportasi                 | Perbedaan penulis dengan penelitian lainnya lebih memfokuskan pada realitas bekerja supir bus yang menjadi dasar supir melakukan kegiatan permasalahan transportasi. | Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian lainnya pada cara melihat pengemudi sebagai bentuk permasalahan transportasi kota. |

Sumber: Diolah oleh penulis tahun 2016



Penelitian yang penulis lakukan sekarang berjudul “*Relasi Kerja Supir Angkutan Umum Dalam Struktur Industri Jasa Transportasi*” dengan Studi kasus supir bus Mayasarai Bakti kode trayek P98A, P9B, dan P02AC. Penelitian ini memiliki harapan mampu menyajikan sesuatu hal yang baru dan tentunya memiliki perbedaan dengan penelitian-penelitian mengenai permasalahan transportasi pada literatur yang penulis masukan sebelumnya. penelitian ini penulis anggap memiliki perbedaan karena penelitian permasalahan transportasi di kota umumnya cenderung melihat pada kacamata masyarakat dan pemerintah. Seperti halnya pada penelitian sejenis sebelumnya milik Noferyandi yang berjudul “*Patologi Sosial Supir Angkot Mikrolet di Terminal Kampung Melayu*”.<sup>12</sup> Fokus penelitian ini mencoba mencari masalah sosial yang terjadi di angkot Mikrolet. Hal ini terlihat karena permasalahan yang terjadi sudah merugikan masyarakat umum. Permasalahan patologi sosial supir angkot mikrolet yang biasa sering kita lihat sehari-hari diantaranya adalah dari perilaku seperti adanya supir tembak, angkot mikrolet yang bodong, supir yang menaikan dan menurunkan penumpang bukan pada tempat yang telah ditentukan (halte), memacu kendaraan melebihi batas maksimal (kebut-kebutan).

Kemudian penelitian sejenis kedua milik Firman Suryani yang berjudul “Sistem transportasi kota; Studi terhadap ugal-ugalan supir bus Mertomini 610”.<sup>13</sup>

Fokus penelitian pada penelitian ini mencari gambaran tentang proses tindakan

---

<sup>12</sup> Noferyandi, “Patologi Sosial Supir Angkot Mikrolet di Terminal Kampung Melayu”, dalam *Skripsi Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial* (Jakarta: Universitas Negeri Jakarta, 2009) dilihat dari Laboratorium Sosiologi Universitas Negeri Jakarta, pada tanggal 12 Juli 2016.

<sup>13</sup> Firman Suryani, “Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap “Ugal-Ugalan” Supir Bus Metromini 610”, dalam *Tesis Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik*, (Depok: Universitas Indonesia, 2011), dilihat dari Perpustakaan Universitas Indonesia, pada tanggal 14 Juli 2016.

pengemudi kendaraan metromini yang ugal-ugalan dalam keseharian dan menjadi suatu kebiasaan. Tindakan supir metromini yang ugal-ugalan dalam berkendara yang dalam kaca masyarakat sebagai salah satu masalah sosial yang dapat membahayakan dan mengganggu orang lain.

Berangkat dari kedua penelitian tersebut terdapat hal yang luput dalam penelitian transportasi kota yakni pihak dari pelaku operasional atau supir itu sendiri. Oleh sebab itu penelitian kali ini akan menggambarkan sebuah realitas bekerja yang dimiliki supir angkutan umum. Pada realitas bekerja yang dimiliki supir penulis akan memfokuskan penelitian ini pada relasi supir angkutan umum dalam struktur industri jasa transportasi.

## **1.6 Kerangka Konseptual**

### **1.6.1 Tindakan Ekonomi**

Menggunakan konsep tindakan ekonomi kali ini penulis mencoba lebih dahulu mengenal sebuah tindakan ekonomi dari pembahasan perbedaan antara sosiologi dan ekonomi. Pada pembahasan ekonomi adalah menganggap tindakan ekonomi dapat ditarik dari hubungan antara selera, kualitas, dan harga dari jenis barang atau jasa. Pada sisi lain bagi sosiologi tindakan ekonomi dikonstruksi secara historis dan mesti diselidiki secara empiris. Oleh karena itu sosiolog dapat melihat tindakan ekonomi sebagai bentuk dari tindakan sosial.<sup>14</sup> Maksudnya, seperti dikatakan Weber tindakan ekonomi dapat dilihat sebagai suatu tindakan sosial sejauh tindakan tersebut memperhatikan tingkah laku orang lain.

---

<sup>14</sup> Damsar, *Pengantar Sosiologi Ekonomi Edisi Revisi*, (Jakarta: Prenada Media, 2011), hlm. 45.

Merujuk dari hal tersebut penulis berasumsi bahwa konsep tindakan ekonomi dapat penulis gunakan ketika mendeskripsikan realitas bekerja supir pada rutinitas sehari-harinya. Dimana ketika bekerja seorang supir tidak berada pada ruang hampa, terdapat proses sosial didalamnya. Pada umumnya tindakan ekonomi terjadi dalam konteks hubungan sosial dan interaksi dengan orang lain pada kegiatan rutinitas kerjanya. Oleh karena itu rutinitas kegiatan supir dalam tindakan ekonomi dapat berlangsung dengan melibatkan kerjasama, kepercayaan dan jaringan dengan lingkungan.

Tindakan ekonomi mengarahkan perhatiannya kepada aktor sebagai kesatuan secara sosial, yaitu “aktor dalam suatu interaksi” atau “aktor dalam masyarakat”. Aktor dalam interaksi adalah individu yang terlibat dalam suatu interaksi dengan individu atau beberapa (sekelompok) individu lainnya. Pada tataran ini individu dilihat sebagai tataran yang kreatif dalam menciptakan, dan merubah dunia pada saat interaksi berlangsung.<sup>15</sup> Sementara, “aktor dalam masyarakat” adalah individu yang identitasnya tidak tampil tetapi tersembunyi dalam suatu kesatuan yang dinamakan masyarakat. Masyarakat merupakan suatu kesatuan yang utuh atau sebagai suatu etnisitas sendiri, dikenal suatu fenomena sui generis, berbeda dari individu yang membentuknya.<sup>16</sup>

Weber mengemukakan bahwa analisis tindakan ekonomi tidak hanya melingkupi “fenomena ekonomi”. Tetapi juga “fenomena yang relevan secara

---

<sup>15</sup> *Ibid*, hlm. 38.

<sup>16</sup> *Ibid*, hlm. 39.

ekonomi”, dan “fenomena yang dikondisikan secara ekonomi”. Tindakan ekonomi merupakan hasil dari proses yang dilakukan individu dalam proses relasi sosial, maka tindakan ekonomi merupakan hasil dari proses yang dilakukan individu dalam proses relasi sosial yang sedang berlangsung. Sebagai sebuah tindakan sosial, maka tindakan ekonomi selalu melibatkan makna dan memperhatikan kekuasaan, dan melekat dalam jaringan hubungan interpersonal antar aktor. Serta didorong oleh kepentingan sebagai kekuatan mendasar yang didefinisikan secara sosial.<sup>17</sup>

Penjelasan diatas tindakan aktor yang menjadi perhatian sosiologi adalah tindakan aktor yang berkaitan dengan seperti apa yang telah dikemukakan Max Weber dalam *Economy Society*. Tindakan aktor dinyatakan sebagai tindakan sosial sejauh tindakan tersebut memperhatikan tingkah laku dari individu lain dan oleh karena itu diarahkan pada tujuan tertentu.<sup>18</sup> Selain itu, Tindakan ekonomi memberikan sedikit perhatian pada konsep kekuasaan karena tindakan ekonomi dipandang sebagai pertukaran diantara yang sederajat. Sementara itu sosiologi cenderung memberikan tempat yang lebih luas dan mendalam kepada dimensi kekuasaan. Merujuk kepada Weber yang menegaskan bahwa “adalah penting untuk memasukan kriteria kekuasaan terhadap kontrol dan wewenang mengambil keputusan dalam konsep sosiologi dari tindakan sosial”.<sup>19</sup>

Tindakan ekonomi yang berorientasi sosial, yaitu tindakan yang didorong oleh kepentingan ekonomi dan diorientasikan aktor lain. Tindakan ekonomi sosial tidak

---

<sup>17</sup> *Ibid*, hlm. 56.

<sup>18</sup> *Ibid*, hlm. 42.

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm. 45.

hanya didorong oleh kepentingan ekonomi tetapi juga tradisi maupun emosi. Secara garis besar Weber membedakan analisis sosiologi tindakan ekonomi dari analisis ekonomi dengan mengajukan 3 unsur<sup>20</sup>:

- Tindakan ekonomi adalah suatu bentuk tindakan sosial
- Tindakan ekonomi selalu melibatkan makna
- Tindakan ekonomi selalu memperhatikan kekuasaan.

### **1.6.2 *Official Structure dan Unofficial Structure Dalam Organisasi Kerja***

Sebelum membahas lebih jauh konsep kali ini terlebih dahulu penulis mendeskripsikan keilmuan sosiologi dalam melihat industri. Secara sederhana dapatlah dikatakan bahwa industri merupakan penerapan cara-cara yang kompleks dan canggih terhadap produksi itu, yang secara implisit berarti penggunaan mesin-mesin, dipergunakan untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas produksi.<sup>21</sup> Sedangkan keilmuan sosiologi merupakan suatu ilmu tentang masyarakat, yang merupakan suatu wadah dan proses berlangsungnya kehidupan bersama. Secara analitis masyarakat merupakan kesatuan orang-orang yang menghasilkan kebudayaan. Maka sosiologi secara khusus melihat hubungan-hubungan sosial didalam industri dan pengaruhnya terhadap gejala-gejala industrial seperti produktifitas, semangat kerja, wewenang fungsional, dan seterusnya.<sup>22</sup>

Semula orang mengira bahwa industri hanyalah merupakan suatu organisasi ekonomis atau teknis. Akan tetapi sosiologi melihat industri sebenarnya merupakan

---

<sup>20</sup> *Ibid*, hlm. 47.

<sup>21</sup> Soerjono Soekanto, *Sosiologi Industri Suatu Pengantar*, (Bandung: Remadja Karya, 1987) hlm. 1.

<sup>22</sup> *Ibid*, hlm. 4.

suatu organisasi atau lembaga sosial yang bertujuan memproduksi dan memasarkan benda-benda dan jasa. Jadi inti konsep sosiologi industri adalah “masyarakat” dan “industri”.<sup>23</sup> Masyarakat adalah hubungan-hubungan sosial yang bersumber pada kesadaran mutual atau hubungan sosial yang bersumber pada kesadaran mutual, yang lazimnya dilanjutkan dengan hubungan resiprokal dan interaksi sosial.<sup>24</sup> Berangkat dari hal itu penulis menggunakan *official* dan *unofficial structure* untuk melihat hubungan-hubungan sosial dan interaksi supir bus saat bekerja dalam struktur perusahaan.

“...Official aspects of organisations are the rules, values and activities that are part of the formally managerial-sanctioned policies and procedures. Unofficial aspects are the rules, values and activities that people at all levels in the organisation develop but which do not have formal managerial sanction...”<sup>25</sup>

Pada prosesnya *official Structure* digunakan penulis untuk melihat aturan, nilai-nilai dan kegiatan formal dalam kebijakan perusahaan jasa transportasi Mayasari Bakti kepada supir. Sedangkan *unofficial structure* penulis gunakan untuk melihat interaksi unik yang dibangun supir bus dengan pegawai lain di lingkungan perusahaan yang mempengaruhi situasi organisasi kerja. Maka dari itu, *official structure* maupun *unofficial structure* pada penelitian kali ini digunakan sebagai cara mencari tahu munculnya permasalahan transportasi (kegiatan ngetem) yang dilakukan supir bus di lingkungan perusahaan.

“...The official and unofficial aspects of organisation structures are best seen as only conceptually or analytically distinct aspects of what is really one overall organizational structure. The two are dialectically related. They are influenced by each other with

---

<sup>23</sup> *Ibid*, hlm. 6.

<sup>24</sup> *Ibid*, hlm. 2.

<sup>25</sup> Tony J Watson, *Sociology Work and Industry*, (London: Routledge, 1980) hlm. 81.

activities in one often encouraging activities in the other. We might, for example, see managers devising a payment system in the hope of increasing work output. The officially stated purpose of this might be 'to share with employees the rewards of the high performance production system that we all want to see'. The introduction of the scheme might, however, invite unofficial strategies among workgroups, along the lines of those observed in the Hawthorne experiments, whereby workers resist managerial pressures to work harder than, as a group, they decide is reasonable. And, in turn, this might lead managers to introduce a new, and official, workshop layout which tends to segregate workers from each other, thus breaking up the unofficial relationship and communication patterns existing under the old arrangement..."<sup>26</sup>

Mengutip penerapan *official structure* dan *unofficial structure* pada percobaan Hawthorne memiliki kaitan dengan penelitian kali ini yang mencoba mencari tahu timbulnya permasalahan transportasi (kegiatan ngetem) yang dilakukan supir. Pada *official structure* melihat perusahaan bus sebagai pihak yang ingin memperoleh keuntungan melakukan rancangan sistem ketentuan bagi pekerja dengan harapan mendapatkan *out put* maksimal. Sementara, *unofficial* melihat pekerja memiliki realitas bertolakbelakang dari rancangan sistem perusahaan baik itu menolak atau pun terdapat tekanan. Sehingga kondisi yang terjadi pekerja melakukan hal masuk akal untuk mencari solusi atas kebutuhan pribadi.

"...This illustration of how official and unofficial aspects of organisations interrelate also illustrates the very important point that all of these facets of life within the organization relate to patterns prevailing in the society outside organisational boundaries..."<sup>27</sup>

Gambaran demikian yang menjadi dasar penulis menelaah relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur jasa transportasi. Aspek *official structure* dan *unofficial structure* yang saling berhubungan dalam relasi kerja supir akan berpengaruh pada pelayanan jasa angkutan umum yang akan diterima masyarakat.

---

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

Konsep tindakan ekonomi memiliki hubungan dengan konsep *official structure dan unofficial structure* pada penelitian kali ini digunakan penulis untuk mencari timbulnya permasalahan transportasi (kegiatan ngetem) yang dilakukan supir bus. Jika tindakan ekonomi melihat permasalahan transportasi pada realitas bekerja supir bus dan interaksi supir di lingkungan kerja. Sementara *official structure dan unofficial structure* melihat timbulnya permasalahan transportasi dari relasi supir di perusahaan.

## **1.7 Metodologi Penelitian**

Pada sub bagian ini akan dimuat tentang metode langkah-langkah penelitian. Langkah-langkah tersebut diuraikan dalam beberapa point yaitu pendekatan penelitian, subjek penelitian, lokasi dan waktu penelitian, teknik pengumpulan data, peran peneliti, pengolahan dan analisis data, teknik triangulasi, dan terakhir keterbatasan peneliti. Selanjutnya, akan dijelaskan sebagai berikut:

### **1.7.1 Pendekatan Metodologi**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk memperoleh gambaran mengenai relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur jasa transportasi. Penelitian dengan pendekatan kualitatif ini akan dijelaskan secara deskriptif analisis tentang permasalahan munculnya permasalahan transportasi (kegiatan ngetem) yang dilakukan supir angkutan umum saat bekerja. Penelitian ini menggunakan beberapa langkah dalam menjalani metodologi penelitian. Berangkat dari kualitatif deskriptif analisis di dalam penelitian ini data akan dilaporkan dalam bentuk deskripsi kata-kata. Metode penelitian dalam pengambilan informasi data



yaitu dengan melakukan observasi secara langsung di tempat penelitian, melakukan wawancara mendalam dengan informan dan dilengkapi dengan studi kepustakaan.

### 1.7.2 Subyek Penelitian

Pada bagian ini akan diuraikan bagaimana data dikumpulkan oleh peneliti, karakteristik, dan siapa saja yang dijadikan subjek informan. Dalam penelitian ini sumber data yaitu data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari wawancara dari individu terkait, dalam hal ini informan yang dipilih adalah supir bus di perusahaan Mayasari Bakti dengan kode trayek P02AC dengan rute terminal Kampung Rambutan menuju Kalideres, P98A dengan rute terminal Kampung Rambutan menuju terminal Pulo Gadung, dan P9B dengan rute terminal Kampung Rambutan menuju Bekasi. Untuk subyek riset pada penelitian kali berjumlah enam orang dengan masing-masing trayek berjumlah dua orang. Selain itu, penulis pun mewawancarai informan kunci yakni perwakilan dari perusahaan Mayasari Bakti, dan supir dengan pengalaman lebih dari lima belas tahun sejarah perusahaan mayasari bakti. Dengan tabel karekteristik informan sebagai berikut:

**Tabel I.5 Karakteristik Informan**

| No. | Nama    | Status Informan | Keterangan                                     |
|-----|---------|-----------------|--|
| 1   | Bapak Z | Informan Kunci  | Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti       |
| 2   | Supir A | Informan Kunci  | Supir senior yang sudah bkerja selama 19 tahun |
| 3   | Supir D | Informan        | Supir bus Mayasari Bakti kode trayek P9B       |
| 4   | Supir I | Informan        | Supir bus Mayasari Bakti kode trayek P9B       |
| 5   | Supir R | Informan        | Supir bus Mayasari Bakti kode trayek P02AC     |
| 6   | Supir O | Informan        | Supir bus Mayasari Bakti kode trayek P02AC     |
| 7   | Supir P | Informan        | Supir bus Mayasari Bakti kode trayek P98A      |
| 8   | Supir S | Informan        | Supir bus Mayasari Bakti kode trayek P98A      |

Sumber: Hasil Temuan Penulis (2016)

Informan tersebut adalah Supir D, Supir I, dan Supir R, Supir O, Supir P dan Supir S yang rutinitas setiap harinya bekerja sebagai supir bus di perusahaan Mayasari Bakti. Supir bus tersebut dipilih oleh penulis berdasarkan pengalaman mereka bekerja selama lebih dari lima tahun. Selain itu, diwawancarai pula perwakilan dari perusahaan bus Mayasari Bakti sebagai informan kunci. Perwakilan dari perusahaan Mayasari Bakti ini dipilih untuk mengetahui sejarah dan aturan-aturan di Mayasari Bakti yang diberikan kepada supir. Kemudian tidak lupa pula mewawancarai orang berpengalaman di lingkungan supir sebagai informan kunci, yakni Supir A. Pemilihan Supir A yang dilakukan oleh penulis karena dari informasi yang didapat Supir A telah bekerja di perusahaan Mayasari Bakti selama 19 tahun.

### **1.7.3 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian mengenai relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur industri jasa transportasi, penulis memfokuskan pada daerah Jakarta timur, khususnya di jalan lingkaran luar selatan, Jakarta Timur yang dilalui oleh bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P98A, P02AC, dan P9B. Hal ini dipilih karena daerah tersebut merupakan tempat strategis yang dilalui ketika keberangkatan dan kepulangan bus Mayasari Bakti dengan kode P98A, P02AC, dan P9B. Tempat ini pun menjadi lokasi naiknya penumpang ke bus menuju daerah tujuan masing-masing. Waktu penelitian ini dilakukan pada bulan Mei sampai dengan November 2016.

#### **1.7.4 Peran Peneliti**

Peneliti bertindak sebagai pengumpul data untuk mendapatkan informasi. Lingkungan supir bus sendiri merupakan lokasi baru bagi penulis, sehingga penulis belum mahir menyesuaikan di lingkungan tersebut. Maka, penulis dalam hal ini merupakan “orang luar” yang berusaha menggali informasi secara mendalam pada permasalahan yang akan diteliti. Selama penelitian, penulis melakukan pengamatan dan terus menggali informasi terkait tema yang diajukan. Tema yang diajukan oleh peneliti yaitu relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur industri jasa transportasi. Setelah data yang dibutuhkan terpenuhi, data pun diolah oleh penulis.

#### **1.7.5 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah metode observasi, wawancara, dan kajian dokumen. Observasi didalamnya peneliti langsung turun kelapangan untuk mengamati perilaku dan aktivitas individu-individu dilingkungan penelitian. Dalam penelitian ini, keberadaan peneliti diketahui informan. Hal itu dilakukan, supaya penelitian dapat melakukan perekaman ketika ada informasi yang muncul, walaupun sangat tidak mungkin mendapatkan hasil observasi yang bersifat pribadi. Penelitian ini dilakukan secara langsung terhadap objek penelitian yakni relasi kerja supir angkutan umum dalam struktur jasa transportasi. Observasi dilakukan pada supir bus Mayasari Bakti dengan trayek P98A, P9B dan P02A sebagai informan subyek penelitian.

Peneliti melakukan wawancara dan mengajukan pertanyaan-pertanyaan tidak terstruktur dan terbuka yang dirancang untuk memunculkan pandangan dan opini dari

partisipan. Peneliti pun sambil mencatat hal-hal penting atau merekamnya melalui alat perekam dan mentranskripkannya. Pada saat melakukan wawancara, peneliti sebelumnya menentukan siapa saja yang akan diwawancarai, mempersiapkan pertanyaan yang akan diajukan, melakukan wawancara, dan pada tahap akhir peneliti mendapatkan rangkuman wawancara. Wawancara yang dilakukan dengan mendalam sangat penting untuk menggali data dan informasi.

Kajian dokumen dalam penelitian bisa berupa dokumen publik seperti koran, makalah, laporan kantor ataupun dokumen privat (seperti buku harian, diary, surat, dan email. Kajian dokumen yang dipakai pada tinjauan pustaka, seperti mencari jurnal baik internasional maupun nasional, tesis, disertasi, dan skripsi yang berkaitan dan mendukung penelitian. Selain itu, peneliti mendapatkan data dari Badan Pusat Statistik supaya lebih mengetahui keadaan kendaraan umum di propinsi DKI Jakarta.

#### **1.7.6 Triangulasi Data**

Teknik tersebut digunakan untuk memastikan validitas internal. Strategi yang digunakan adalah triangulasi data dan rich description (deskripsi-yang-kaya). Triangulasi data adalah data dikumpulkan melalui beragam sumber agar hasil wawancara, observasi dan dokumentasi dapat dianalisis seutuhnya.<sup>28</sup> Dengan kata lain teknik ini dilakukan sebagai upaya untuk cross-check dalam data atau mengkonfirmasi ulang data-data lapangan kepada informan lain diluar informan yang

---

<sup>28</sup> Jhon W. Cresswell, *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed Method* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar 2010) hlm. 152.

tertera pada subyek penelitian. Untuk penelitian kali ini triangulasi dilakukan kepada staff pelaksana hubungan kemasyarakatan terminal Kampung Rambutan.

### **1.7.7 Keterbatasan Penelitian**

Keterbatasan peneliti dalam penelitian ini adalah sulitnya membuat perijinan. Dimulai dari pembuatan surat di kampus yang membutuhkan waktu sehari-hari, untuk keperluan izin penelitian. Mekanisme yang panjang dimana tahapan bermula pada jurusan, akademik, dan Biro Administrasi Akademik Kemahasiswaan (BAAK) disana adalah tahap terakhir pembuatan surat izin, namun memakan waktu dua hingga tiga hari. Selain itu, data yang dibutuhkan ketika sampai di lokasi sering kali susah didapat dan terkadang tidak lengkap.

Keterbatasan berikutnya ketika meminta supir, kondektur, untuk diwawancarai haruslah membuat janji. Proses keputusan janji yang sudah ditetapkan antara supir, kondektur dengan penulis dapat dibatalkan sepihak oleh supir. Pembatalan janji yang dilakukan oleh supir karena mereka melakukan kegiatan tambahan untuk mencari pendapatan lebih.

### **1.8 Sistematika Penelitian**

Bab I Peneliti akan membahas mengenai latar belakang masalah dengan menjelaskan fenomena sosial yang terjadi dari latar belakang tersebut. Peneliti merumuskan kedalam dua pertanyaan terkait latar belakang masalah yang telah diuraikan penulis memiliki tujuan dalam penelitian tersebut. Penelitian akan diarahkan kepada penelitian sosiologis dengan menggunakan konsep sesuai tema

yakni, konsep tindakan ekonomi sebagai dasar penjelasan realitas kerja yang dimiliki supir bus di perusahaan.

Bab II menerangkan mengenai profil perusahaan bus Mayasari Bakti dan sistem yang diberlakukan mayasari bakti kepada supir. Pada sub bab pertama terdapat informasi mengenai sejarah perusahaan ketika awal berdiri hingga berjalan saat ini. Kemudian, pada sub bab kedua terdapat informasi sistem yang diberlakukan Perusahaan Mayasari Bakti kepada supir seperti halnya sistem pembagian hasil, sistem pendukung kegiatan supir dan sistem kerja supir di jalan.

Bab III menerangkan mengenai dinamika kerja supir bus dalam sistem perusahaan. Pada sub bab pertama terdapat informasi mengenai tanggung jawab seorang supir dalam bekerja, dan bantuan hambatan supir dalam bekerja. Kemudian pada sub bab kedua terdapat relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus. dan terakhir terdapat pula informasi respon supir angkutan umum untuk memnuhi tanggung jawab kerjanya.

Bab IV menerangkan mengenai relasi supir angkutan umum dalam struktur jasa transportasi. Terdapat informasi didalamnya terkait respon kerja sebagai bentuk tindakan ekonomi dan relasi *official* dan *unofficial structure dalam organisasi kerja supir bus*. Kedua bentuk pembahasan ini menjadi dasar untuk melihat realitas kerja supir bus

Bab V menerangkan mengenai kesimpulan pada penelitian apa yang mempengaruhi kegiatan kerja supir bus dan bagaimana relasi antar aktor yang dilakukan supir saat bekerja.

## **BAB II**

### **PROFIL PERUSAHAAN DAN SISTEM KERJA SUPIR PADA PERUSAHAAN MAYASARI BAKTI**

#### **2.1 Pengantar**

Pada bab ini terdapat dua sub bab pembahasan didalamnya yakni profil perusahaan dan aturan-aturan yang diberikan perusahaan kepada supir bus. Pada bagian profil perusahaan terdapat informasi yang menjelaskan sejarah berdirinya perusahaan bus Mayasari Bakti. Penjelasan berikutnya terdapat pula penjelasan profil dari perusahaan bus Mayasari Bakti itu sendiri.

Pada bagian kedua di sub bab aturan-aturan yang diberikan perusahaan kepada supir bus penulis mencoba menjelaskan bentuk-bentuk aturan yang mempengaruhi supir dalam kegiatan kerja pada setiap hari. Penjelasan yang dipaparkan meliputi waktu operasional kerja supir bus, sistem pembagian hasil yang diperoleh supir bus, dan pihak pendukung rutinitas kerja supir. Pada bagian waktu operasional kerja penulis mencoba menjelaskan waktu kerja yang ditentukan perusahaan kepada supir dari keberangkatan hingga kepulangan. Selanjutnya pada sistem pembagian hasil penulis ingin menjelaskan cara supir memperoleh penghasilan dari kegiatan bekerja di perusahaan. Terakhir pada pembahasan pihak pendukung rutinitas kerja supir bus terdapat informasi yang ingin dijelaskan mengenai aktor-aktor yang menjadi rekan kerja supir bus.

## 2.2 Sejarah Mayasari Bakti Dalam Transportasi Publik di DKI Jakarta

Mayasari Bakti merupakan perusahaan jasa transportasi publik yang dipelopori oleh H. Engkud Mahfud atau orang di lingkungan Mayasari Bakti menyebutnya dengan panggilan Pak Haji.<sup>29</sup> Perusahaan Mayasari Bakti mulai diresmikan oleh H. Engkdu Mahfud pada tahun 1970 seiringan kerjasama antara perusahaan bus Mayasari Bakti dengan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta terkait dana bantuan kredit untuk pengembangan angkutan umum Propinsi DKI Jakarta pada tahun itu.<sup>30</sup>

Pada proses merintisnya H. Engkud sudah berjalan pada tahun 1960 dengan angkutan khusus karyawan proyek pembangunan Jatiluhur, bekerjasama dengan perusahaan kontraktor asal Prancis. Keberhasilan yang diperoleh dari tahun 1960 memperluas bisnisnya ke Jakarta dan proses awalnya perusahaan Mayasari Bakti membuka trayek angkutan bus jurusan Clilitan-Tanjung Priuk sekitar tahun 1970-an.

Perkembang perusahaan bus Mayasari Bakti juga terdapat sebuah hambatan. Pada tahun 1982 terdapat kebijakan Pemerintah propinsi DKI Jakarta yang dirasa meyulitkan perusahaan bus di DKI Jakarta, sehingga perusahaan bus lainnya melebur kedalam perusahaan PPD. Tetapi berbeda hal dengan Mayasari Bakti yang dapat memenuhi sehubungan kebijakan angkutan umum dan pada akhirnya terus bertahan hingga saat ini dengan label perusahaan milik swasta di DKI Jakarta.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan Perusahaan Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 November 2016.

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> *Ibid.*



Perkembangan perusahaan Mayasari Bakti tidak terlepas dari kontribusi anak-anak H. Engkud Mahfud. Ketika Mayasari bakti sudah mapan dengan trayek dalam kota dengan berbagai tujuan. Pada tahun 1985 berdirilah perusahaan bus Primajasa yang melayani Antar Kota Antar Propinsi (AKAP). Pemersatuan tersebut pada akhirnya diberi nama Mayasari Group (Mayasari Bakti Utama). Perusahaan yang tergabung di dalamnya antara lain adalah PT. Mayasari Bhakti Utama (holding), PT. Mayasari Bakti (bus kota), PT. Primajasa Perdanarayutama (bus AKDP/AKAP, taksi, pariwisata, dan angkutan karyawan), PT. Maya Gapura Intan (MGI AKDP), PT. Maya Raya (bus AKDP), PT. Cahaya Bhakti Utama (bus AKAP), PT. Do'a Ibu (bus AKAP). Saat ini keseluruhan jumlah karyawan yang dimiliki sekitar 6.000 orang meliputi tukang sapu hingga direksi. Setelah meninggalnya H. Engkud Mahfud pada tahun 2010 saat ini perusahaan yang tergabung dalam Mayasari Group dikelola oleh anak-anak dan sanak saudara H. Engkud Mahfud.

### **2.2.1 Profil Perusahaan Mayasari Bakti**

Mayasari Bakti adalah salah satu perusahaan jasa yang bergerak dalam bidang transportasi. Mayasari Bakti beroperasi di Jabodetabek merupakan salah satu perusahaan bus yang memiliki trayek terbanyak dan termasuk ke dalam kategori Bus Kota. Pada tanggal 6 Januari 2016, direksi Mayasari Bakti mengirimkan surat ke Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama perihal kesiapan Mayasari Bakti bergabung ke PT. Transjakarta. Bergabungnya Mayasari Bakti ke PT. Transjakarta, maka Mayasari Bakti akan menjadi salah satu operator Transjakarta. Sejak bulan

April 2016, Mayasari Bakti resmi menjadi salah satu operator Transjakarta yang beroperasi di Koridor 2, 2B, 3, 9, dan 10.<sup>32</sup>

Untuk menunjang kegiatan angkutan umum bagi masyarakat Jakarta dan sekitarnya perusahaan bus Mayasari Bakti memiliki tempat persinggahan bagi supir, awak bus dan karyawan pendukung. Awak bus Mayasari Bakti umumnya menyebut tempat persinggahan itu dengan nama pool.<sup>33</sup> Pool yang dimiliki Mayasari bakti hingga saat ini berjumlah 6 pool yakni sebagai berikut:

- Pool Cijantung

Pool yang berada di Cijantung merupakan pool pertama didirikan oleh perusahaan bus Mayasari Bakti. Sebagai pendiri utama H. Engkud Mahfud mendirikan Pool Cijantung yang tepatnya berada di Jalan Bogor Raya, Cijantung, Jakarta Timur, untuk menunjang kegiatan transportasi publik pada tahun 1970.<sup>34</sup> Seiring berkembangnya perusahaan didirikan pool di beberapa tempat, pool di Cijantung tetap digunakan sebagai pool utama dan juga merangkap sebagai kantor pusat Mayasari Bakti. Seperti diungkapkan oleh Pak Z<sup>35</sup> tempat ini merupakan tempat bersejarah bagi perusahaan bus Mayasari Bakti sehingga untuk menghormati H. Engkud dijadikan tempat utama kegiatan karyawan Mayasari Bakti.

Pada kapasitas tampung bus pool di Cijantung memiliki kapasitas terbesar. Pool Cijantung digunakan sebagai tempat untuk menampung rute bus AC02, AC07,

---

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> *Ibid.*

AC42, AC42A, AC49, AC70, AC70A, AC70B, AC81, AC82, AC84, AC117, P02A, P7, P14, P17A, P55, P98A, R51, R57, R507, APTB Cibinong-Grogol, APTB Cileungsi-Blok M, Maya Raya. Selain itu informasi terakhir yang diterima penulis pool Cijantung ini akan menjadi garasi bagi bus baru Trans Jakarta bertipe Scania.<sup>36</sup>

- Pool Klender

Pool di Klender ini berfungsi sebagai tempat persinggahan. Dilengkapi fasilitas warung dan tempat beribadah. Kemudian terdapat pula lokasi tempat pembagian hasil (setoran) antara supir dan perusahaan. Untuk kode rute tempat ini terfokus pada rute Jakarta Timur dan Jakarta Selatan dengan kode rute sebagai berikut: AC02, AC07, AC42, AC42A, AC49, P02A, P7, P14, P17A, P55, P98A, R51, R57, R507, AC05 Barat, AC05 Timur, AC05A, AC25, AC27 Barat, AC27 Timur, AC29 Barat, AC29 Timur, AC52, AC52A, AC63, P9A, P9B, P9BA, P9BT, APTB Bekasi-Tanah Abang. Informasi yang diperoleh penulis pool Klender melayani bus patas dan reguler di dalam Jakarta dan bus patas cepat antara Kota Bekasi dan Jakarta berlokasi di Jalan Bekasi Raya, Jatinegara Kaum, Jakarta Timur.<sup>37</sup>

- Pool Cibitung

Untuk pelayanan bagi masyarakat sekitar Bekasi tempat ini menjadi akses bagi supir untuk melakukan kegiatan peristirahatan. Pool yang berlokasi di Cibitung ini terfokus ini melayani bus patas cepat antara Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi (Cikarang) dan Jakarta berlokasi di Jalan Sultan Hasanuddin, Cibitung, Bekasi.

---

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*

Informasi darinya pool Cibitung terdapat kode rute sebagai berikut AC05 Barat, AC05 Timur, AC05A, AC25, AC27 Barat, AC27 Timur, AC29 Barat, AC29 Timur, AC52, AC52A, AC63, AC121, AC121A, AC122, AC132, P9A, P9B, P9BA, P9BC, P9BT, APTB Bekasi-Tanah Abang, APTB Cikarang-Kalideres.<sup>38</sup>

- Pool Cinangka dan Pool Cikupa

Pool ini melayani bus patas cepat untuk daerah Kota Tangerang Selatan, Kota Depok dan Jakarta yang berlokasi di Jalan RE Martadinata, Sawangan, Depok dengan kode trayek AC82, AC84, AC135. Sedangkan pool yang berada di Cikupa pool diperuntukan perusahaan Mayasari Bakti bagi masyarakat banten dan Jakarta barat. Untuk pelayanan umum bus ini terfokus kepada bus patas cepat antara Kota Tangerang dan Jakarta berlokasi di Jalan Serang Raya, Cikupa, Tangerang dengan kode rute AC33, AC34, AC35, AC62, AC73, AC74, AC74A, AC116, AC117, APTB Poris-Pulo Gadung.<sup>39</sup>

### **2.3 Sistem Kerja Supir Pada Perusahaan Mayasari Bakti**

Perusahaan bus Mayasari Bakti dari awal berdiri hingga saat ini terdapat aturan yang diberikan kepada supir bus saat bekerja. Diinformasikan Pak Z<sup>40</sup> aturan yang dibuat perusahaan bus Mayasari Bakti kepada pegawai sebagai bentuk menciptakan keteraturan dalam bekerja. Berikut ini merupakan aturan perusahaan bus Mayasari Bakti yang ditemui penulis ketika supir bekerja:

---

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> *Ibid.*

### 2.3.1 Waktu Operasional Kerja Supir Bus

Angkutan umum penunjang masyarakat DKI Jakarta bus Mayasari Bakti mempunyai waktu operasional seperti aktifitas kerja masyarakat di perkotaan. Untuk kegiatan kerjanya supir bus diinstruksikan perusahaan untuk melakukan operasional kerja pada jam lima pagi. Hal ini mendasari keinginan perusahaan bus Mayasari Bakti untuk memberikan jasa yang Efisiensi dan efektifitas kepada masyarakat pengguna angkutan umum.<sup>41</sup>

“...Rutinnya saya udah siap-siap dari rumah jam empat pagi mas, soalnya kalo telat sudah banyak bus melakukan start pada jam-jam segitu. Siang sedikit saja sewa hilang mas. Tapi semua untung-untungan sih...”<sup>42</sup>

Kegiatan operasional kerja yang diberikan perusahaan bus Mayasari Bakti kepada supir memberikan pengaruh pada persiapan kerja yang dilakukan. Diungkapkan oleh Supir D<sup>43</sup> untuk waktu persiapan bekerja supir mempersiapkan pada pukul empat pagi. Dirinya beralasan tempat tinggal supir bus pada umumnya sudah tidak tinggal di rumah yang disediakan perusahaan bus Mayasari Bakti lagi. Para supir memilih untuk mencari kontrakan yang dapat digunakan sebagai tempat tinggalnya.

“... Kegiatan dari pagi, tadi saya keluar jam empatan, itu karena faktor rumah saya di kampung dukuh. Tapi emang dari perusahaan kita harus udah sampai pool jam setengah lima.....”<sup>44</sup>

Terdapat pula ketentuan perusahaan bus Mayasari Bakti lainnya kepada supir mengenai waktu kedatangan ke kantor atau pool pada jam setengah lima pagi.

---

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Wawancara dengan Supir I, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

Informasi yang diperoleh penulis aturan waktu kedatangan supir pada jam setengah lima pagi mempunyai maksud agar supir tidak tergesa-gesa pada saat mengeluarkan bus dan tercipta pula keteraturan. Pada saat supir sampai di pool jam setengah lima pagi, kemudian bus yang dibawa supir mulai bergerak melakukan aktifitas menuju Terminal Kampung Rambutan.<sup>45</sup> Untuk aktifitas menuju terminal Kampung Rambutan dari pengamatan penulis umumnya supir bus sudah sampai terminal dan menunggu giliran sebelum jam lima pagi.

Jam operasional bus bagi masyarakat pada jam lima pagi menjadi rutinitas bagi supir untuk melaksanakan tugasnya. Dari pengamatan penulis untuk bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P9B pada pagi hari umumnya berjalan dengan kecepatan lambat. Hal ini dilakukan supir sebagai cara mendapatkan penumpang lebih. Aktifitas ini terlihat penulis di jalan lingkaran luar selatan yang sebelumnya bus berjalan dengan kecepatan lambat perlahan mulai berhenti menunggu sewa penumpang.

“...Kalo untuk saat ini dalam proses cari sewa sudah susah kang, saat ini aja saya udah jalan pagi gini tapi tetep aja penumpang untung-untungan. Beda halnya bebrapa tahun lalu penumpang itu mencari supir. Tapi sekarang mah supir mencari penumpang. Apalagi tahun 2005 ke bawah masih banyak penumpang duit aman, apalagi udah banyak angkutan umum lain didalam kota...”<sup>46</sup>

Aktifitas kerja supir yang dilakukan pada jam 5 diakhiri pada jam 10 malam. Dari pengamatan penulis terhadap bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P9B, P98A dan P02AC mengalami jam keramaian penumpang pada saat berlangsungnya

---

<sup>45</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 November 2016.

<sup>46</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

jam kerja. Untuk pagi hari dimulai pada jam 06.00 sampai dengan 08.00 dan untuk malam hari saat masyarakat pulang kerja pada jam 17.00 sampai dengan pukul 20.00.

### **2.3.2 Sistem Pembagian Hasil Kepada Supir Bus**

Pada sistem pembagian hasil bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P9B, P98A, dan PO2AC terdapat sistem yang berbeda antara satu dengan lainnya. Informasi yang didapat oleh penulis perbedaan itu pada cara supir memperoleh penghasilan dan proses jalannya bus di setiap rute. Bus Mayasari Bakti yang dikategorikan bus AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi) memiliki dua sistem yakni sistem setoran dan sistem komisi.

“...Kalo bus Mayasari Bakti menggunakan dua sistem, komisi dan sistem setoran, nah untuk ukuran bus lain seperti kopaja kebawah hanya terdapat sistem setoran. ketentuan ini diberlakukan perusahaan mayasari untuk bus trayek dalam kota (AKDP) dan luar kota (AKAP)...”<sup>47</sup>

Informasi yang diperoleh penulis terdapat dua trayek bus Mayasari Bakti yang menggunakan sistem setoran yakni P02AC dan P9B, sedangkan untuk bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P98A menggunakan sistem komisi. Informasi yang diperoleh penulis masihnya bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P02AC dan P9B menggunakan sistem setoran karena untuk tiga tahun terakhir perusahaan bus Mayasari Bakti secara bertahap mulai melakukan perubahan sistem pembagian hasil dari sistem setoran diubah menjadi sistem komisi.<sup>48</sup>

Perubahan sistem pembagian hasil dari sistem setoran menjadi sistem komisi diketahui penulis karena perusahaan bus Mayasari Bakti ingin meminimalisasi

---

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup>Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 November 2016.

penyelewengan uang sewa yang dilakukan supir bus. Pada sistem komisi terdapat pengawasan langsung dari perusahaan dengan melibatkan checker pada setiap trayek bus. Untuk P02AC dan P9B dengan rute kampung rambutan menuju kalideres masih menggunakan sistem setoran karena faktor jarak tempuh yang jauh sehingga kurang efektif untuk sistem komisi.

“...Kalo yang pake setoran sekarang tinggal patas 02 ac aja mas, kalo semuanya mah pake sistem komisi sekarang. Pemberlakuan itu udah tiga tahun lalu. Itu juga 02 bertahan karena jauh rutenya sampe kalideres...”<sup>49</sup>

Sistem komisi adalah aturan gaji yang diterima supir dari perusahaan bus Mayasari Bakti dengan cara pembagaian hasil berdasarkan jumlah penumpang yang didapat pada satu hari bekerja. Untuk penerapannya pembagian hasil antara supir dengan perusahaan dilakukan setelah supir selesai bekerja. Terdapat pula pengawsan kerja yang dilakukan perusahaan bus Mayasari Bakti kepada supir dengan cara mencatat jumlah penumpang pada setiap kali mobil melalui trayek.

Sedangkan, untuk sistem setoran diberikan gaji untuk supir dari perusahaan bus Mayasari Bakti dengan cara pembagian hasil berdasarkan perhitungan panjang atau pendek rute yang dilalui supir. Semakin panjangnya rute yang dilalui supir ketika bekerja, akan semakin tinggi pula setoran uang yang diberikan supir kepada perusahaan. Pada Sistem setoran tidak terdapat pengawasan langusng dari perusahaan bus Mayasari Bakti, sehingga untuk kegiatan jalannya bus di setiap rute menjadi tanggung jawab supir dan awak.

---

<sup>49</sup> *Ibid.*



Pada sistem komisi diberitahukan oleh supir I<sup>50</sup> pembagian hasil yang dilakukan antara supir dengan perusahaan bus Mayasari Bakti berdasarkan persenan. Supir menerima uang persenan bersih sebesar 25% dari hitungan penumpang yang didapatnya dalam satu hari bekerja. Sedangkan perusahaan bus Mayasari Bakti memperoleh pendapat sebesar 75% dari hasil yang didapat supir. Dicontohkan oleh Supir I<sup>51</sup> ketika dalam satu hari bekerja dari hitungan penumpang memperoleh uang satu juta rupiah, Supir I akan memperoleh uang sebesar 250 ribu. Kemudian perusahaan bus Mayasari Bakti akan menerima setoran uang sebesar 750 ribu rupiah. Pendapatan yang diterima sebesar 250 ribu rupiah masih dibagi dua kembali antara supir dengan kondektur.

“...Misalkan supir bus dapat komisi sekian persen, contoh supir satu harinya dapat uang satu juta, berarti supir dapat uangnya 25%. Contoh saya dapat uang satu juta, saya dapat 250.000, kemudian 75% uang yang didapat disetorkan kedalam (kantor) 750000 ribuanlah...”<sup>52</sup>

Uang yang disetorkan supir ke perusahaan sebesar 75% terdapat pula jatah solar untuk bus yang dibawa supir ketika bekerja. Pemberian solar yang diberlakukan perusahaan pada sistem komisi ini tergantung pada hitungan penumpang yang didapat supir ketika bekerja dalam satu hari. Diinformasikan pula olehnya perusahaan bus Mayasari Bakti saat ini dalam pemberian solar sudah menerapkan sistem kartu. Sehingga dengan digunakannya kartu pada saat pemberian solar, perusahaan bus

---

<sup>50</sup> Wawancara dengan Supir I, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> *Ibid.*

Mayasari Bakti dapat mengetahui jumlah solar yang dikeluarkan supir untuk satu hari bekerja.<sup>53</sup>

“...Bensin dapetnya dari dalam di pom depan situ tuh, sekarang ketentuannya udah pake kartu, Jadi untuk bensin yang diberi perusahaan ngga pake uang. Untuk dapatnya bensin dari perusahaan sistemnya “bensin dipotong dari setoran.” Termasuk 75% setoran perusahaan, untuk saldo bensin sekarang langsunglah perusahaan ngasih. Jadi perusahaan sekarang tahu berapa pengeluaran 1 bus di bensin dan sisa bensin perusahaan...”<sup>54</sup>

Aturan pemberian solar yang ditentukan perusahaan bus Mayasari Bakti tergantung pada setiap kilometer bus dalam satu rute. Dari informasi Supir D<sup>55</sup> ketika satu hari supir memperoleh tiga rit akan memperoleh jumlah solar seharga 560 ribu. Kemudian terdapat pula ketentuan apabila saat supir bekerja memperoleh rit lebih banyak perusahaan bus Mayasari Bakti dapat memberikan jumlah solar tambahan kepada bus yang dibawanya.

“...Hitungan pemberian bensin tergantung kilometer, jatah solar kalo diuangin 560rb untuk 3 rit sehari itu untuk jurusan kampung rambutan-pulo gadung 560rb dibagi harga solar. tapi dapet bensin segitu harus 3 rit batas trayek jalnnya. Misalkan lebih dari situ tambah lagi jatahnya...”<sup>56</sup>

Sedangkan sistem setoran, supir lebih terfokus pada pengelolaan uang secara mandiri. Untuk sistem ini ketika supir bekerja perusahaan bus Mayasari Bakti hanya mengharapkan supir dapat menyetorkan uang setoran yang sudah ditentukan. Tetapi terdapat hal lain untuk penghasilan supir ketika bekerja yakni perusahaan bus memberlakukan target sistem rit. Untuk memperoleh penghasilan tambahan ketika bekerja supir harus mampu melewati minimal tiga rit dari rute yang ditentukan

---

<sup>53</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 November 2016.

<sup>54</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>55</sup> *Ibid.*

<sup>56</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

perusahaan bus Mayasari Bakti. Ketika supir bus dapat melalui minimal 3 rit akan memperoleh uang sebesar 300 ribu rupiah dan terdapat pula opsi tambahan uang apabila melebihinya.

“...Kalo start setoran ke perusahaan ngga bisa ditentukan kadang gede kadang kecil. Kalo setoran semua sama. Tapi ditentukan sama ritan, target minimal sehari 3 rite 300 tergantung trayek lain lagi yang 2 rite brapa dan 1 rite berapa...”<sup>57</sup>

Dari pembahasan diatas terkait sistem diberikan perusahaan kepada supir terhadap bus dengan sistem setoran dan sistem komisi data yang didapati perbedaanya sebagai berikut:

**Tabel II.1 Perbandingan Pembagian Hasil Perusahaan Kepada Supir**

| No | Sistem Bus Setoran  | Sistem Bus Start   |
|----|---|--|
| 1  | Gaji yang diterima supir dari perusahaan bus Mayasari Bakti dengan cara pembagian hasil berdasarkan hitungan panjang atau pun pendek rute yang dilalui supir. | Pendapatan yang diperoleh supir dari jumlah sewa yang dicatat oleh checker, kemudian terdapat pembagian antara supir dan perusahaan dengan pembagian supir memperoleh 25% dari hasil kegiatannya setiap hari (75% ke perusahaan dan 25% ke awak bus) |
| 2  | Pengisian bensin ditanggung oleh supir dan awak.  | Bensin ditanggung perusahaan. Dari 75% pendapatan yang diperoleh perusahaan (terdapat hak bensin yang dimiliki supir)  |
| 3  | Tidak terdapat pengawasan jumlah sewa dari perusahaan   | Terdapat pengawasan jumlah sewa (penumpang) dari perusahaan  |
| 4  | Terdapat bonus disetiap kali supir melakukan 3 rit melalui rute.  | Tidak terdapat bonus kerja disetiap rit mobil melewati rute.   |

Sumber: Hasil Temuan Penulis (2016)

### 2.3.3 Pihak Pendukung Rutinitas Kerja Supir Bus

Pada perusahaan bus Mayasari Bakti terdapat pihak pendukung yang membantu kegiatan kerja supir bus.<sup>58</sup> Untuk di perusahaan bus Mayasari Bakti supir dan pihak pendukung lainnya dikategorikan sebagai pegawai lapangan. Terdapat

<sup>57</sup> Wawancara dengan Supir I, Kondektur Mayasari Bakti, Pada tanggal 25 Agustus 2016.

<sup>58</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 November 2016.

tugas dan fungsi dari masing-masing pihak pendukung kerja supir bus sebagai berikut:

### **2.3.3.1 Kondektur**

Kondektur memiliki tugas sebagai pendamping supir bus ketika sedang bekerja di jalan dan terdapat pula tugas untuk mengambil uang sewa bus dari penumpang. Pada akhir kegiatan bekerja kondektur mempunyai tanggung jawab menghitung kembali jumlah pendapatan uang sewa dari penumpang dalam satu hari bekerja. Ketika selesai bekerja seorang kondektur mempunyai tanggung jawab menyetorkan pendapatan bus dalam satu hari. Diberitahukan oleh Supir A<sup>59</sup> Kondektur dalam melakukan kegiatan kerja dilapangan merupakan partner kerja yang paling dekat dengan supir. Layaknya sebuah tim kondektur pula mempunyai tanggung jawab yang sama dengan supir prihal jalannya bus.

“...Untuk awak bus di jalan ada yang namanya kondektur kang, tugasnya dia negbantu saya ngambil sewa pas di jalan. Kondektur juga punya tanggung jawab yang sama kayak saya, sama tanggung jawab sama bus yang dibawa, yaa kayak tim aja jadinya satu mobil itu. Kalo perusahaan nyebutnya sih awak bus kita itu...”<sup>60</sup>

Pada dua tahun sebelumnya seorang supir ketika menjalankan mobil dibantu oleh dua orang yakni kondektur dan kenek. Kenek dalam melakukan kegiatan kerja dilapangan bertugas sebagai orang yang menginformasikan rute bus dengan cara berteriak-teriak di jalan. Jadi, ketika seorang kondektur menariki uang sewa didalam bus, seorang kenek memiliki tugas mencari penumpang dengan cara berteriak menginformasikan rute bus.

---

<sup>59</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>60</sup> Wawancara dengan Supir P, Kondektur Mayasari Bakti, Pada tanggal 26 Agustus 2016.

“...Dulu ada yang namanya kenek kang. Dia punya tugas di awak bus sebagai orang yang mencari sewa, cara dia nyari itu biasanya dengan berteriak ngasih informasi kalo didalam bus masih kosong, ataupun rute busnya kemana, sekrang tugas itu sering disambi oleh kondektur, tetapi ngga terlalu sering sih...”<sup>61</sup>

Informasi yang diperoleh penulis sistem jalan bus dengan terdapatnya kenek saat ini telah dihapus oleh perusahaan Mayasari Bakti Karena dianggap tidak efektif dan mengurangi pendapatan dari supir bus. Kondektur pun saat ini dalam pengamatan penulis seringkali bekerja ganda dalam melakukan kegiatan operasionalnya di jalan. Seperti halnya ketika bus sampai ditempat ngetem seorang kondektur saat ini mengambil alih tugas dan fungsi dari kenek dengan cara berteriak memanggil masyarakat pengguna angkutan umum.<sup>62</sup>

### **2.3.3.2 Timer**

*Timer* merupakan karyawan bus yang diberi tugaskan sebagai pencatat keluar dan masuknya mobil di terminal. *Timer* merupakan fase awal dari tahapan bus melakukan kegiatan bekerja. Untuk itu dengan keberadaan seorang *timer* perusahaan dapat mengawasi keluar dan masuknya bus setiap harinya. Ketika bus ingin beroperasi terlebih dahulu mengunjungi *timer* untuk mencatat waktu keluarnya bus dari terminal. Kegiatan pengawasan *timer* biasanya ditempatkan di terminal keberangkatan dari rute bus.

“...Untuk pengawasan awal ada yang namanya timer (para supir nyebutnya gitu) dia punya tugas ngatur bus untuk keluar dan masuknya ke terminal, jadi tugas Timer disini diberi tugas dan tanggung jawab perusahaan sebagai pencatat waktu bagi bus yang keluar dari terminal dan mencatat pula waktu bus kembali ketterminal”.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Wawancara dengan Supir I, Kondektur Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>62</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti. Pada tanggal 28 November 2016.

<sup>63</sup> Wawancara dengan Supir P, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 26 Agustus 2016

Informasi yang diperoleh penulis seorang *timmer* berfungsi sebagai pengwas maupun pengontrol dari kinerja bus setiap hari. Proses pencatatan yang dilakukan seorang *timmer* terfokus pada waktu keberangkatan dan waktu kepulangan bus. Kemudian dalam hal tanggung jawab seorang *timmer* wajib mengetahui bus sudah atau belum masuk ke terminal. Ketika satu bus belum masuk terminal pada saat pemberhentian terakhir, *timmer* diharuskan wajib menghubungi awak bus tersebut. Aturan pengawasan dengan cara *timmer* ini dilakukan perusahaan bus Mayasari Bakti pada kedua sistem yakni setoran dan komisi.<sup>64</sup>

“.... Kegiatan dilapangan seorang *timmer* mencatat waktu mobil keluar dan masuk dari terminal, contoh ketika datang jam berapa dan pulang jam berapa. Tugasnya oleh perusahaan sebagai pengawasan untuk bus. sistem *timmer* ini diberlakukan bagi Semua mobil, baik bagi mobil setoran dan start (*timmer*)”<sup>65</sup>

### 2.3.3.3 *Checker*

*Checker* memiliki tugas sebagai pencatat dan penghitung sewa penumpang ketika bus sedang menjalankan tugas pada rutenya. Dengan kata lain *checker* berfungsi sebagai pengawasan terhadap jumlah penumpang yang didapat bus pada setiap kali melalui rute. Informasi yang diperoleh penulis fungsi *checker* bagi perusahaan merupakan inovasi baru yang bertujuan untuk menanggulangi permasalahan penyelewngan pendapatan yang dilakukan supir bus.

“.... Adanya *checker* digunakan perusahaan Mayasari Bakti sebagai pencatat, dan menghitung sewa (penumpang) yang dilakukan dalam satu kali keberangkatan...”<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 November 2016

<sup>65</sup> Wawancara dengan Supir P, supir bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 26 Agustus 2016

<sup>66</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti. Pada tanggal 28 November 2016

Ketika bekerja dengan adanya sistem *checker* perusahaan dapat mengetahui pendapatan dalam satu hari bus melakukan kegiatan dilapangan. Pengamatan penulis dilapangan kegiatan yang dilakukan oleh *checker* ini umumnya dilakukan tiga kali pengontrolan dan berada di tempat strategis naiknya penumpang. Seperti halnya jalan lingkar luar selatan yang dijadikan sebagai tempat pengontrolan pertama jumlah penumpang bus Mayasari Bakti. Proses pengawasn *checker* juga terdapat di sekitaran pasar perumpung dan kegiatan pengecekan juga terdapat di tempat strategis berikutnya di pemberhentian terakhir.

“.... Perusahan jadi tahu pendapatan kita setiap hari kalo ada *checker*. kayak dikontrol gitu sistemnya dijalan. Jalannya bus di rute yang dikontrol *checker* Cuma sistem komisi aja. Pengontrolan umumnya dilakukan 3 kali tempatnya di dekat keberangkatan dan yang kedua ditempat ketika sampai.”<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016

## 2.4 Penutup

Bab ini menjelaskan dan mendeskripsikan profil perusahaan dan aturan-aturan perusahaan yang diberikan kepada supir. Pada bagian profil perusahaan terdapat informasi yang menjelaskan sejarah berdirinya perusahaan bus Mayasari Bakti. Diketahui penulis dalam sejarahnya Mayasari Bakti mulai diresmikan oleh H. Engkdu Mahfud pada tahun 1970. Usaha ini telah dirintis Pak Haji Engkud Mahfud pada tahun 1960an dengan usaha angkutan khusus karyawan proyek pembangunan Jatiluhur, bekerjasama dengan perusahaan kontraktor asal Prancis. Trayek pertama setelah peresmian pada tahun 1970 Perusahaan Mayasari Bakti membuka trayek angkutan bus jurusan Cililitan-Tanjung Priok. Semeninggalnya Pak Haji Engkud Mahfud, pada tahun 2010 Perusahaan Mayasari Bakti dikelola oleh anak-anaknya. Untuk keseluruhan jumlah karyawan yang dimiliki Mayasari group sekitar 6.000 orang.

Sistem yang ditetapkan perusahaan kepada supir diatur mengenai waktu operasional kerja supir bus, sistem pembagian hasil antara supir dengan perusahaan, dan pihak pendamping rutinitas kerja supir bus. Diketahui penulis pada waktu operasional kerja supir bus perusahaan bus Mayasari Bakti menginstruksikan supir untuk bekerja pada pukul lima pagi. Untuk waktu kedatangan supir ke kantor atau pool pukul setengah lima pagi agar dapat memaksimalkan persiapan. terakhir waktu selesai bekerja supir pada pukul sepuluh malam.

Selanjutnya, pada pembagian sistem pembagian anatar supir dengan perusahaan diketahui penulis terdapat dua bentuk sistem yakni sistem komisi dan



setoran. Perbedaan diantara keduanya terdapat pada cara supir memperoleh penghasilan dan proses jalanya bus di setiap rute. Sistem komisi adalah aturan gaji yang diterima supir dari perusahaan bus Mayasari Bakti dengan cara pembagaian hasil berdasarkan hasil hitung penumpang yang didapat dari satu hari bekerja. Sedangkan, Sistem setoran adalah aturan gaji yang diterima supir dari perusahaan bus Mayasari Bakti dengan cara pembagian hasil berdasarkan hitungan panjang atau pun pendek rute yang dilalui supir.

Terakhir pada pembahasan pihak pendukung supir bus terdapat informasi untuk kegiatan kerja perusahaan bus Mayasari Bakti memberikan tiga rekan pendukung yakni Kondaktur, Timer, dan Checker. Kondaktur merupakan pendamping terdekat supir karena ketika bekerja kondaktur bersama supir didalam bus. Kondaktur memiliki tugas mengambil uang sewa dari penumpang dan menghitung kembali pendapatan yang diperoleh pada satu hari bekerja. Kemudian untuk timer mempunyai tugas dan fungsi bagi perusahaan sebagai pencatat waktu keluar dan masuk mobil dan digunakan sebagai pengawasan bus saat melakukan kerjan pada setiap rute. Terakhir Checker, Checker mempunyai tugas dan fungsi sebagai pencatat jumlah penumpang disetiap kali supir melalui rute dan fungsinya sebagai pengawasan jumlah penumpang yang terdapat di dalam mobil.

## **BAB III**

### **DINAMIKA KERJA SUPIR BUS**

#### **3.1 Pengantar**

Pada bab ini terdapat tiga sub bab pembahasan yakni realitas pemenuhan tanggung kerja supir bus, relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus dan respon kerja supir sebagai pemenuhan tanggung jawab. Pada sub bab bagian pertama realitas pemenuhan tanggung jawab kerja supir bus penulis ingin mendeskripsikan situasi dan keberadaan seorang supir ketika bekerja. Penjelasan yang ingin dideskripsikan pada sub pertama ini meliputi aktifitas yang menjadi penyebab melakukan kegiatan permasalahan transportasi.

Selanjutnya pada sub bab kedua relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus, penulis ingin mendeskripsikan bentuk-bentuk relasi pekerjaan supir bus. Penjelasan yang dideskripsikan pada sub bab kedua kali ini meliputi relasi antar antar aktor supir di perusahaan dan relasi antar aktor supir dilingkungan. Pada pembahasan relasi antar aktor supir di perusahaan terdapat informasi yang mendeskripsikan proses pembentukan relasi bekerja supir bus di perusahaan. Kemudian pada proses pembentukan relasi antar aktor supir di perusahaan terdapat informasi meliputi bentuk-bentuk relasi kerja supir bus di perusahaan dan beban supir kepada bus.

Terakhir, pada sub bab ketiga respon supir sebagai pemenuhan tanggung jawab. Penulis ingin mendeskripsikan cara kerja supir untuk pemenuhan tanggung

jawabnya kepada perusahaan. Penjelasan yang akan dideskripsikan kali ini meliputi dua bentuk kegiatan supir dalam pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan.

### **3.2 Realitas Pemenuhan Tanggung Jawab Kerja Supir Bus**

Pada pembahasan mengenai realitas pemenuhan tanggung jawab kerja supir bus penulis akan mendeskripsikan realitas bekerja supir dalam pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan. Realitas bekerja supir pada pembahasan kali ini tidak sesederhana mendeskripsikan bagaimana supir bus mengikuti setiap aturan yang pada bab dua sudah dijelaskan. Melainkan, pada sub bab kali ini terfokus pada apa menjadi beban permasalahan ketika supir melakukan pekerjaan.

“...Yaaa kalo supir mah ngga pungkiri kita ngetem buat penghasilan tambahan kang, yaa begini deh kalo situ ngikuti kegiatan kita buat dapet sewa kita ngga pasti kang. Yaa caranya mending nahan dulu di satu tempat gitu...”<sup>68</sup>

Kegiatan bekerja supir bus dalam satu hari terfokus pada jumlah penghasilan yang didapat. Pendapatan yang diperoleh dalam satu hari bekerja merupakan bentuk tanggung jawab supir kepada perusahaan. Ketika semakin banyak penumpang yang menggunakan bus, maka semakin banyak pula penghasilan yang diperoleh. Untuk saat ini diinformasikan oleh Supir D<sup>69</sup> ketika melakukan pekerjaan supir tidak terdapat sebuah kepastian terkait jumlah penghasilan yang diperolehnya dalam satu hari. Dirinya beranggapan ketika di satu hari memperoleh penghasilan lebih, kemudian hari-hari berikutnya memperoleh penghasilan pas-pasan. Kondisi yang diterima supir dari pendapatannya saat ini menjadi konsekuensi yang dimiliki supir

---

<sup>68</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>69</sup> *Ibid.*

ketika bekerja. Terlebih untuk satu hari supir bekerja pendapatan yang diperolehnya harus dibagi dua oleh kondektur.

“...Udah kayak berputar ajaa kang kalo dulu bus mah dicari-cari sama masyarakat, tapi sekarang kita yang cari-cari kang. Terus juga kan angkutan bukan kita aja udah banyak opsia lain juga....”<sup>70</sup>

Kondisi ini pula dirasakan Supir A,<sup>71</sup> aktifitas bekerja supir saat ini mengalami perbedaan dengan beberapa tahun kebelakang dirinya bekerja. Pekerjaan sebagai supir bus dahulu jauh lebih ringan dari pada saat ini karena bus Mayasari Bakti merupakan angkutan umum utama masyarakat di DKI Jakarta. Sebagai angkutan umum utama di DKI Jakarta masyarakat pun mencari bus Mayasari Bakti untuk ketempat tujuannya. Tetapi berbeda halnya dengan saat ini turunnya minat masyarakat menggunakan bus Mayasari Bakti memberikan pengaruh pada cara bekerja. Menurutnya, untuk Saat ini dirinya bekerja menjadi pihak yang mencari masyarakat untuk menggunakan bus Mayasari Bakti.

Dari pengamatan penulis di lapangan terdapat suatu kondisi ketika sedang menggunakan Bus Mayasari Bakti kode trayek P98A Supir P<sup>72</sup> mengeluhkan pekerjaannya. Diinformasikan olehnya kegiatan kerja hari itu dari berangkat pada pukul empat pagi (Kondisi rumah dengan pool jauh), kemudian hingga pukul tiga sore dirinya merasa memperoleh pendapatan yang minim. Menyadari kondisi tersebut ketika melakukan pekerjaan penulis pun melihat kondisi didalam bus hanya terdapat

---

<sup>70</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Wawancara dengan Supir P, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 Agustus 2016.

13 penumpang (hasil hitungan checker). Diungkapkan oleh Supir P<sup>73</sup> ketika bus sekali berangkat dari Terminal Kampung Rambutan menuju Terminal Pulo Gadung bus hanya mendapatkan uang dari 13 penumpang akan berpengaruh pada penghasilan dirinya yang pas-pasan. Kemudian terdapat pula tanggungan supir yang harus membayar uang lain ditanggungnya seperti uang tol sebesar 40 ribu rupiah.

Melihat kondisi yang diterima supir ketika melakukan pekerjaan seperti diungkapkan Supir A<sup>74</sup> masyarakat kota Jakarta sudah terdapat banyak pilihan dalam menggunakan angkutan umum seperti ojek online atau pun Bus Transjakarta. Disadarinya Bus Mayasari Bakti sudah tidak lagi seperti dahulu menjadi angkutan utama di perkotaan, melainkan saat ini sudah sebagai alternatif bagi masyarakat pengguna angkutan umum. Kondisi demikianlah yang menjadi konsekuensi beban kerja supir bus dalam melakukan rutinitas pekerjaan sehari-harinya.

### **3.3 Relasi Antar Aktor Pada Pekerjaan Supir Bus**

Pada pembahasan kali ini penulis akan mendeskripsikan beberapa bentuk relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus. Informasi yang diperoleh penulis ketika bekerja supir bus mempunyai dua bentuk relasi antar aktor yakni relasi antar aktor supir di lingkungan dan relasi antar aktor supir di perusahaan. Berikut relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus:

---

<sup>73</sup> *Ibid.*

<sup>74</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

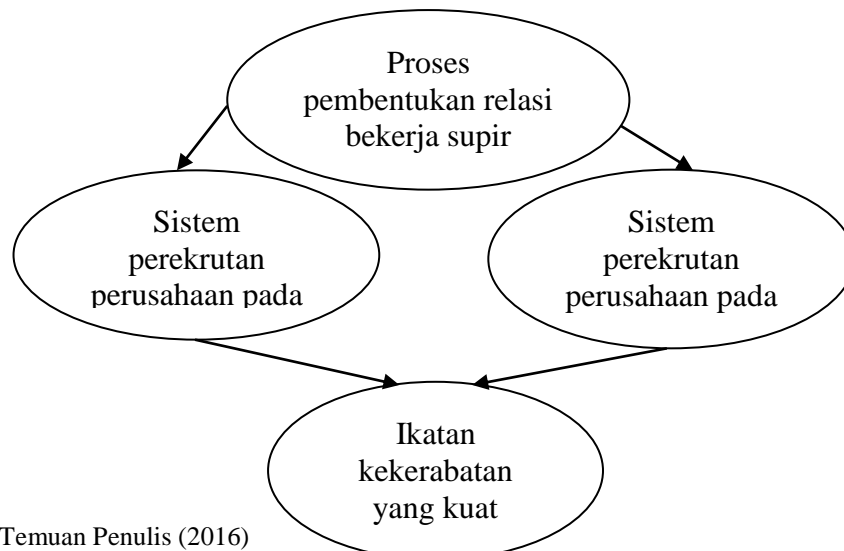
### 3.3.1 Relasi Antar Aktor Supir di Perusahaan

Pekerjaan sebagai supir seperti telah disebutkan pada bab dua terdapat pihak yang mendampingi supir ketika bekerja, Seperti adanya kondektur, timer, dan Checker. Pekerjaan sebagai supir bus, kondektur, timer, checker dilingkungan perusahaan bus Mayasari Bakti dikategorikan sebagai orang lapangan. Pada pembahasan relasi antar aktor supir di perusahaan penulis ingin memulainya pada proses pembentukan relasi antar aktor di perusahaan, kemudian masuk pada bentuk-bentuk realasi antar aktor supir di perusahaan dan terdapat pula pembahasan beban supir kepada bus. Berikut proses pembentukan relasi antar aktor supir di perusahaan:

#### 3.3.1.1 Proses Pembentukan Relasi Antar Aktor Pekerjaan Supir Bus

Pada fase pembentukan relasi pekerjaan supir bus penulis memperoleh data dengan sekema sebagai berikut:

**Skema III.1 Proses Pembentukan Relasi Antar Aktor di Perusahaan**



Sumber: Hasil Temuan Penulis (2016)

Pada pengamatan penulis untuk supir bus Mayasari Bakti dengan trayek P02AC, P98A, dan P9B kegiatan sehari-harinya ketika berinteraksi dominan

menggunakan bahasa daerah yakni Bahasa Sunda. Informasi yang diperoleh dari Supir A<sup>75</sup>, terdapatnya dominasi orang sunda di perusahaan bus Mayasari Bakti hal ini terkait pemilik bus Mayasari Bakti berasal dari Kota Tasikmalaya.

“...Intinya ada “sistem bawa” punya orang sunda mayoritas orang sunda. Pemilik Mayasari Bakti berasal dari Tasikmalaya. Dari Merintis ada *sistem bawa* orang tasik dan sekitarnya. Jadi perusahaan Mayasari Bakti dari orang dalam dikantor, bagian personalia hingga orang operasional (awak), montir dominan orang sunda (Tasik, Garut, Ciamis)...”<sup>76</sup>

Diberitahukan oleh Supir A<sup>77</sup> ketika awal berdiri perusahaan bus Mayasari Bakti yang dipelopori oleh H. Engkud Mahfud untuk proses perekrutan pegawainya menggunakan sistem bawa. Sistem bawa merupakan cara perekrutan pegawai yang dilakukan perusahaan bus Mayasari Bakti berdasarkan tali persaudaraan atau kekerabatan yang erat. Dengan cara tersebut berpengaruh pula pada orang kantor, bagian personalia, awak bus (supir dan kondektur) hingga montir yang umumnya berasal dari daerah Tasikmalaya dan sekitarnya seperti Garut, Ciamis dan Kabupaten atau Kota di Jawa Barat lainnya. Relasi yang terjadi antara supir dengan pihak pendamping terdapat suatu masa dahulu untuk trayek bus dengan kode P6 dengan jurusan Kampung Rambutan menuju terminal Tanjung Priuk supir bus keseluruhan orang dari Kota Garut. Namun untuk saat ini karena terdapat prosesi penghapusan rute bus dengan kode rute P6 sudah ditiadakan dan telah digantikan oleh kode rute P55 dan P07.

---

<sup>75</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir bus senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>76</sup> *Ibid.*

<sup>77</sup> *Ibid.*

“...Dahulu ada masanya terdapat orang garut dalam satu line yakni patas 6 punya line sendiri dia. Tapi sudah lama bubar pindah ke patas 55 dan o7 jurusan kampung rambutan-priuk...”<sup>78</sup>

Cara perekrutan calon supir yang dilakukan perusahaan bus Mayasari Bakti saat ini cenderung mengalami perubahan tidak seperti saat awal perusahaan berdiri. Untuk saat ini perusahaan bus Mayasari Bakti menerapkan perekrutan layaknya perusahaan lain didalamnya terdapat proses seleksi pegawai. Supir sebagai calon pegawai harus melewati tahap tes kesehatan, tes tertulis, tes psikotes, hingga tes wawancara dan hal yang utama harus memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) B1.

“...Untuk saat ini udah beda kang ada proses seleksi seperti karyawan. Ada tahap-tahapnya kang. Sampe ada psikotes segala. Tapi yang utama si calon supir harus punya sim b1 umum, jadi sekarang mah di setip line udah banyak bukan orang sundanya...”<sup>79</sup>

Perubahan dari sistem bawa menjadi sistem seleksi saat perekrutan pegawai perusahaan bus Mayasari Bakti untuk penerapannya dirasa supir tidak mengalami perubahan secara signifikan. Diungkapkan oleh Supir A<sup>80</sup> perubahan cara perekrutan yang dilakukan perusahaan bus Mayasari Bakti tidak terdapat perbedaan saat berinteraksi antara pegawai satu dengan yang lainnya. Dirinya beralasan calon supir yang diterima pada umumnya cenderung mengerti kondisi kerja di lapangan karena calon supir umumnya mempunyai latarbelakang pekerjaan sebelumnya berasal dari kenek.

Informasi yang diperoleh penulis perusahaan Mayasari Bakti tidak memungkiri hingga saat ini orang sunda cenderung masih mendominasi. Meskipun

---

<sup>78</sup> *Ibid.*

<sup>79</sup> Wawancara dengan Supir I, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 25 Agustus 2016.

<sup>80</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.



sudah terdapat perubahan pada sistem perekrutan supir dengan cara seleksi dan calon-calon pelamar sudah terdapat dari daerah lain, tetapi pengaruhnya cenderung tidak signifikan merubah interaksi di perusahaan. Terdapat pula informasi untuk pemilihan calo pegawai perusahaan bus Mayasari Bakti mengutamakan pegalaman. Sehingga calon supir di perusahaan tidak lain dahulu merupakan kenek bus atau supir angkutan umum lain.<sup>81</sup>

Kuatnya interaksi kekerabatan yang tercipta antar pegawai di perusahaan bus Mayasari Bakti berpengaruh pada kegiatan bekerja supir yang memunculkan tindakan sukarela. Ketika interaksi saling mengenal antar satu pegawai dengan pegawai lainnya seorang supir mempunyai rasa tidak enakan untuk tidak memberi uang tambahan kepada pegawai lain. Seperti diungkapkan oleh Supir D<sup>82</sup> dahulu di perusahaan bus Mayasari Bakti pegawai lain memiliki anggapan pekerjaan sebagai supir memiliki penghasilan tertinggi diantara pegawai lapangan lainnya. Sehingga ketika bekerja untuk menambah penghasilan yang dimiliki pegawai lapangan umumnya meminta uang tambahan kepada supir.

“...Yaa namanya sama-sama kerja dilapangan kang, antara satu orang dengan orang lain kita kenal. Kalo pun ngga tau nama, yaa paling kalo nyebutin orang lama dilapangan dia tau siapa saya, atau pun saya tau siapa dia...”<sup>83</sup>

Pemberian uang kepada pegawai lapangan lain ketika supir bekerja dalam pengamatan penulis masih berjalan sampai saat ini. Dari informasi Supir O<sup>84</sup> praktek

---

<sup>81</sup> Wawancara dengan Pak Z, Perwakilan perusahaan bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 28 November 2016.

<sup>82</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>83</sup> *Ibid.*

<sup>84</sup> Wawancara dengan Supir O, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 27 Agustus 2016.

memberikan uang kepada pegawai lain pada awalnya seperti halnya uang rokok supir memberikannya secara sukarela. Tetapi, seiring berjalannya waktu pemberian uang kepada pegawai lapangan lainnya menjadi rutinitas keseharian yang diterima supir ketika bekerja.

“... Dulu sih enak kita dapet uang pasti surplus terus, sewa lancer lah kalo dulu mah enak tapi sekarang kan beda kang. Kalo ada pengeluaran pasti di hitung banget. Saya pasti itung-itung tuh keuntungan uangnya. Yaa intinya dari narik ngga seberapa, lah pengeluarn dari narik ada aja. Itu belum pengeluaran lainnya dijalan, dapet uang berapa saya sehari ...”<sup>85</sup>

Kondisi yang terjadi dari pandangan Supir D<sup>86</sup> ketika dahulu supir bisa saja dengan mudah mengeluarkan uang untuk membantu pegawai lainnya karena pendapatan menguntungkan diperolehnya. Berbedahalnya untuk saat ini ketika bekerja supir sudah mengalami kesulitan saat mencari pendapatan dari penumpang karena menurunnya minat masyarakat. Prektek pemberian uang kepada pegawai lain menjadi beban lain yang dimiliki supir ketika bekerja untuk saat ini.

### **3.3.1.2 Bentuk-Bentuk Relasi Pekerjaan Supir Bus Di Perusahaan**

Bentuk-bentuk relasi antar aktor di perusahaan pada pembahasan kali ini lebih memfokuskan pada interaksi antara supir dengan pegawai lapangan lainnya. Pada perusahaan bus Mayasari Bakti relasi antar aktor terjadi dari awal supir mulai bekerja keluar dari pool sampai dengan supir selesai bekerja masuk kembali bus ke dalam pool. Berikut ini merupakan bentuk-bentuk relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus:

---

<sup>85</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>86</sup> *Ibid.*

### 3.3.1.2.1 Relasi Antara Supir Dengan Satpam

Relasi dengan satpam merupakan fase pertama yang diterima supir ketika bekerja. Satpam di perusahaan bus Mayasari Bakti mempunyai tugas menjaga keamanan kantor dari kegiatan yang tidak diinginkan seperti halnya kehilangan bus. Kemudian fungsinya bagi supir ketika bekerja sebagai pihak yang membantu supir membukakan pintu gerbang dan membantu untuk menyebrangkan bus.

“...Diawal keluar bus aja udah ada satpam yang harus dikasih, biasanya kita kasih dia uang 10 ribu. Terus dia kasih saya air mineral 1, yaa padahal ngga butuh banget kang Karena masih pagi, tapi ya diterima aja...”<sup>87</sup>

Pada realitasnya terdapat aktifitas lain yang terjadi antara supir dengan satpam, seperti halnya kegiatan pemberian uang yang dilakukan supir pada pagi hari. Ketika keluarnya bus dari pool sudah terdapat satpam yang menunggu supir untuk diberikan jatah uang dari keluarnya bus. Untuk penerapannya di lapangan umumnya supir bus memberikan uang kepada satpam sebesar sepuluh ribu rupiah dan secara bersamaan satpam akan memberikan supir sebotol air mineral ukuran satu setengah liter. Adapun apabila kegiatan pemberian uang yang dilakukan supir tidak terjadi di pagi hari, satpam akan meminta kembali pada waktu malam hari saat akhir supir selesai bekerja. Terdapat konsekuensi lain ketika supir melakukan pada malam hari berupa bentuk penambahan uang sebesar lima ribu rupiah.

Diberitahukan oleh Supir I<sup>88</sup> seringkali dirinya merasa keberatan untuk melakukan pemberian uang kepada satpam. Hal ini beralasan karena pendapatan yang cenderung menurun ketika bekerja menjadi beban sendiri saat harus melakukan

<sup>87</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>88</sup> Wawancara dengan Supir I, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

pemberian uang kepada satpam. Kemudian menurutnya air mineral yang diberikan satpam dengan harga sepuluh ribu dirasa begitu mahal. Aktifitas bekerja yang terjadi antara supir dengan satpam merupakan kegiatan rutin yang ditemui setiap hari.

### **3.3.1.2.2 Relasi Antar Supir Dengan *Timer***

Relasi kedua saat supir melakukan pekerjaan ada pada *timer*. *Timer* merupakan karyawan bus yang diberi tugaskan sebagai pencatat keluar dan masuknya mobil di terminal. Untuk itu fungsi kerja timer digunakan perusahaan sebagai pengawas kegiatan bekerja supir dan mengontrol waktu kerja supir bus pada setiap rutenya.

“...Kalo kasih uang ke *timer* mah itung-itung bales jasa aja kang. Dia juga keliatan udah bantu-bantu. Nah kalo sering kasih biasanya juga dia jadi ada rasa peduli sama kita, contoh kalo lagi ada masalah dijalan suka dibantu lapor ke dalem...”<sup>89</sup>

Rutinitas pemberian uang yang dilakukan supir kepada seorang *timer* diharapkan supir sebagai timbal balik bentuk karena telah membantu kegiatan bus dilapangan. Diungkapkan Supir D<sup>90</sup> pemberian uang yang dikasih ke *timer* dapat bermanfaat untuk supir bekerja. Seperti terjadi permasalahan kerusakan bus dijalan, dapat dengan cepat timer membantu supir untuk mencarikan montir agar datang langsung memperbaiki bus. Kondisi seperti ini pernah dialami Supir D dan waktu terjadinya pun pada malam hari.

### **3.3.1.2.3 Relasi Antar Supir Dengan *Checker***

Relasi ketiga saat supir bekerja ada pada *checker*. *Checker* di perusahaan bus Mayasari Bakti mempunyai tugas sebagai pihak yang mengontrol jumlah penumpang pada rute bus. Fenomena pemberian uang ini hanya terdapat pada bus dengan sistem

<sup>89</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>90</sup> *Ibid.*

pembagian hasil komisi. Kegiatan pemberian uang yang terjadi antara *checker* dengan supir bus terjadi ketika laporan penumpang yang dilakukan oleh kondektur kepada *checker*.

Diberitahukan oleh Supir P<sup>91</sup> fenomena permainan antara supir dengan *checker* terjadi ketika penumpang yang berada di dalam bus terisi penuh dan melebihi bangku yang tersedia. Saat itu terjadi *checker* dengan supir memainkan laporan jumlah penumpang kepada perusahaan dengan cara mencatat jumlah penumpang sesuai bangku yang tersedia. Sementara pendapatan dari penumpang berdiri yang diak masuk laporan ke perusahaan akan dibagi dua antara *cheker* dengan supir. Praktek kerja seperti ini pada dasarnya terdapat larangan dari perusahaan bus Mayasari Bakti. Tetapi karena pendapatan cenderung menurun didapat supir ketika bekerja dan kondisi hanya terjadi pada waktu tertentu supir memiliki anggapan sebagai rezeki tambahan dan tidak mungkin untuk dilewatkan.

#### **3.3.1.2.4 Relasi Antara Supir Dengan Keamanan**

Terakhir realsi kerja supir bus ada pada keamanan. Kegiatan bekerja supir bus di lapangan terdapat beberapa pihak yang mengawasi seperti halnya Dinas Perhubungan propinsi DKI Jakarta dan Kepolisian. Diungkapkan Supir A<sup>92</sup> saat bekerja supir tidak lepas dari melakukan kegiatan pelanggaran lalu lintas sehingga dapat dikenakan sanksi oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta atau Kepolisian berupa tindak langsung (tilang). Proses tilang yang diterapkan Dinas Perhubungan dan

---

<sup>91</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>92</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

kepolisian kepada supir bus memiliki perbedaan diantara keduanya. Jika Dinas Perhubungan DKI Jakarta saat melakukan tindakan langsung (tilang) supir bus harus menyerahkan BPKB, Surat Izin Trayek dan melakukan pengecekan kepada pajak bus yang digunakan supir. Sedangkan untuk kepolisian lalu lintas, pada saat proses tindakan langsung (tilang) supir bus harus menyerahkan SIM (Surat Izin Mengemudi) dan Surat Tanda Nomer Kendaraan (STNK) kepada polisi.

“...Khusus yang diambilnya BPKB izin usaha trayek, ngelihat pajak habis, kalo masih berlaku lolos. Kalo kita salah, sama polisi diambilnya SIM, atau STNK...”<sup>93</sup>

Kesalahan supir yang dilakukan saat bekerja sehingga berurusan dengan Dinas Perhubungan atau Kepolisian lalu lintas menjadi beban tersendiri apabila harus mengurusinya. Maka dari itu perusahaan bus Mayasari Bakti memiliki pihak yang bertanggung jawab membantu supir untuk mengurus permasalahan kerja yakni keamanan. Diberitahukan Supir A<sup>94</sup> keamanan memiliki fungsi untuk membantu penyelesaian tanggung jawab atas kesalahan kerja supir di jalan kepada Dinas Perhubungan DKI Jakarta maupun Kepolisian. Sehingga menurutnya keamanan mempunyai peran memberikan kemudahan kerja kepada supir karena tidak lagi mengurusnya secara sendiri. Oleh sebab itu relasi yang terjadi antara supir dengan keamanan terdapat kebiasaan saat akhir bekerja supir memberikan uang kepada keamanan. Untuk pemberian uang kepada keamanan supir melakukannya dengan nominal uang yang berbeda tergantung dari hasil pendapatan satu hari.

---

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> *Ibid.*

### 3.3.1.3 Beban Supir Terhadap Bus

Pekerjaan supir bus di perusahaan Mayasari Bakti memiliki posisi yang sama dengan pegawai lapangan lainnya. Untuk tanggung jawab kerjanya supir diharuskan memberikan jasa mobilitas kepada penumpang pengguna bus menuju tempat tujuan. Tidak sekedar mengantarkan penumpang untuk melewati setiap rute, terdapat pula tanggung jawab lain yang dimiliki supir saat bekerja yakni tanggung jawab kepada bus yang dibawanya.

Kondisi bus merupakan faktor utama saat supir bekerja. Ketika kondisi bus baik secara keseluruhan akan berdampak pada jalannya bus. Untuk perusahaan bus Mayasari Bakti ketika kondisi mobil sudah dianggap tidak baik supir dapat mengajukan surat kepada bagian teknisi untuk perbaikan. Diungkapkan Supir A<sup>95</sup> sering kali dirinya mengeluhkan untuk proses perbaikan karena waktu proses yang begitu lama. Oleh sebab itu supir cenderung memilih menggunakan cara kekerabatan dan menanggung biaya perbaikan sendiri kepada teknisi. Sebelum surat resmi perbaikan yang direkomendasikan perusahaan turun.

“...Untuk pemberian uang kami secara rutin memberi Bagian oli, bagian cuci, tiap malem. Service 2 minggu sekali yak kampak ke gudang kita ngasih dan montir ngasih...”<sup>96</sup>

Lamanya waktu yang timbul dari prosesi perbaikan kondisi bus berpengaruh pada keputusan supir untuk melakukan tindakan. Diungkapkan oleh Supir I<sup>97</sup> ketika kondisi mobil udah dirasa untuk membutuhkan perbaikan, dirinya mencoba

---

<sup>95</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Senior Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>96</sup> *Ibid.*

<sup>97</sup> Wawancara dengan Supir I, Kondektur Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

menghubungi pihak yang bertanggung jawab memperbaiki kondisi mobil di jalan yakni Montir. Budaya saling memberi seperti layaknya uang rokok dalam interaksi dengan montir kembali terjadi. Tidak dipungkiri sebagai orang lapangan supir secara rutin memberikan uang kepada bagian oli, bagian cuci maupun montir pada setiap malam. Ketika mobil membutuhkan perbaikan cenderung lebih memilih melakukan pemberian uang kepada bagian gudang untuk memperoleh spare part secara cepat.

### **3.3.2 Relasi Antar Supir di Lingkungan**

Proses pengamatan penulis terhadap bus Mayasari Bakti kode trayek P9B, P98A, P02AC dilakukan lingkaran luar selatan. Secara strategis tempat ini berada dekat dengan Terminal Kampung Rambutan. Lokasi yang dekat dengan Terminal Kampung Rambutan memberikan pengaruh terhadap situasi sosial jalan lingkaran luar selatan, seperti halnya budaya calo. Terbentuknya budaya percaloan di tempat ini karena jalan lingkaran luar selatan menjadi akses utama bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) dan AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi) dari Terminal Kampung Rambutan saat menuju lokasi tujuannya.

Kegiatan calo yang berpindah dari terminal ke lokasi penelitian dalam pengamatan penulis tidak lain karena rutinitas supir bus mencari penumpang. Pada saat supir mencari penumpang terdapat interaksi antara supir dengan masyarakat pengguna transportasi sehingga membentuk keramaian. Untuk pengamatan penulis terhadap relasi kerja yang dilakukan supir bus dengan calo terdapat perbedaan antara jenis calo yang satu dengan yang lainnya. Diketahui penulis perbedaan yang terjadi



antar calo terdapat pada tugas dan fungsi kerja masing-masing calo. Berikut merupakan jenis calo yang membantu supir mencari penumpang:

### **3.3.2.1 Calo Jalur**

Calo jalur memiliki fungsi sebagai pemberi informasi saat sebelum dilakukannya razia oleh Polisi lalu lintas atau Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Informasi yang dilakukan calo jalur umumnya terjadi pada satu hari sebelum terjadinya Razia. Jadi ketika Razia berlangsung supir bus sudah mengetahui kegiatan tersebut dan tidak melakukan kegiatan ngetem.

Diberitahukan oleh Supir A<sup>98</sup> kemampuan calo jalur mengetahui informasi waktu berlangsungnya razia karena calo jalur menjadi orang yang dipilih oknum kepolisian sebagai pemberi informasi. Sebagai orang yang dipilih oleh oknum rutinitas kerja calo jalur mengumpulkan pendapatan dari bus yang melewati lokasi jalan lingkar luar selatan, kemudian pada akhir bekerja calo jalur menyetorkan kepada oknum kepolisian. Atas informasi yang diberikan kepada supir terdapat kompensasi berupa pemberian uang sebesar lima ribu rupiah yang dilakukan supir

### **3.3.2.2 Calo Tempat**

Calo tempat memiliki fungsi bagi supir sebagai pihak yang membantu dalam mencari penumpang. Diberitahukan Supir O<sup>99</sup> ketika supir sampai di lokasi ngetem calo tempat bekerja mencarikan penumpang bus dengan cara berteriak memberitahukan rute. Supir merasa terbantu dengan adanya calo jenis lapak karena

---

<sup>98</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Senior Bus Mayasari Bakti. Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>99</sup>Wawancara dengan Supir O, Supir Bus Mayasari Bakti. Pada tanggal 24 Agustus 2016.

dapat meringankan tugas kondektur dan menggantikan tugas dari kenek yang saat ini sudah tidak ada.

Diinformasikan Supir A<sup>100</sup> bahwa calo tempat dapat diidentikan seperti preman. Hal itu beralasan karena supir mempunyai anggapan kalo calo tempat sebagai pemegang wilayah sehingga memberikan uang. Informasi darinya ada satu kondisi ketika rutin memberikan uang kepada calo tempat tidak terdata proses timbal balik yang menguntungkan. Calo tempat hanya meminta uang saja kepada supir tanpa sama sekali membantu. Kondisi ini umum terjadi di beberapa tempat supir melakukan ngetem. Saat penerapannya pemberian uang kepada calo tempat umumnya dilakukan supir pada jam-jam supir melakukan kegiatan ngetem.

### **3.4 Respon Kerja Supir Sebagai Pemenuhan Tanggung Jawab**

Pada sub bab sebelumnya seorang supir ketika bekerja dipengaruhi oleh dua penyebab yakni relasi pada pekerjaan supir bus dan realitas pemenuhan tanggung jawab supir bus. Kondisi demikian diungkapkan Supir I<sup>101</sup> dirinya mengira saat ini sulit menggantungkan hidup pada pekerjaan sebagai supir, tapi karena berlatarbelakang keahlian minim saat ini menjadi solusi terbaik untuk dirinya memperoleh pendapatan.

Diinformasikan pula oleh Supir R<sup>102</sup> kegiatan dirinya bekerja dari pagi hingga malam tidak sebanding dengan pendapatan yang dirinya peroleh. Berangkat dari hal itu umumnya supir cenderung mencari cara agar mendapatkan penghasilan

---

<sup>100</sup> Wawancara dengan Supir A. Supir Senior Bus Mayasari Bakti. Pada tanggal 24 Agustus 2016

<sup>101</sup> Wawancara dengan Supir I. Kondektur Bus Mayasari Bakti. Pada tanggal 24 Agustus 2016

<sup>102</sup> Wawancara dengan Supir R. Kondektur Bus Mayasari Bakti. Pada tanggal 24 Agustus 2016

tambahan. Cara yang dilakukan supir untuk mendapatkan penghasilan tambahan saat bekerja menjadi wujud pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan. Dari pengamatan penulis pada kegiatan kerja supir bus terdapat dua bentuk respon yang dilakukan supir ketika bekerja yakni kegiatan ngetem dan manipulasi tarif penumpang.

Masyarakat secara umum mengartikan kegiatan ngetem adalah kegiatan yang dilakukan angkutan umum dengan cara berhenti disembarang tempat dalam waktu tertentu untuk tujuan memperoleh penumpang lebih. Disisi lain ditambahkan oleh Supir I<sup>103</sup> supir-supir bus pun memiliki istilah sendiri untuk kegiatan ngetem. Umumnya para supir lebih senang menyebut kegiatan ngetem yang dilakukannya dengan istilah nahan dari pada ngetem.

Informasi yang diberikan supir A<sup>104</sup> untuk proses kerjanya tindakan nahan yang dilakukan supir terdapat dua bentuk cara yakni mendorong dan berhenti pada beberapa waktu. Pada proses cara mendorong ketika bekerja supir bus menjalankan busnya dengan cara memperlambat atau pun ikut memberhentikan mobil, hal tersebut lantaran bus didepannya berhenti untuk mencari penumpang. Ditambahkan oleh Supir D<sup>105</sup> kegiatan mendorong ini merupakan cara yang aman digunakan pada saat bekerja. Dirinya beralasan karena dengan cara mendorong seorang supir hanya melambatkan laju dari mobil, sehingga apabila ada petugas dari Dinas Perhubungan bus yang dibawanya tidak di tilang (tindak langsung).

---

<sup>103</sup> Wawancara dengan Supir I, Supir Senior Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>104</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Senior Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>105</sup> Wawancara dengan Supir D, Supir Senior Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

Terdapat pula informasi dari supir I<sup>106</sup> untuk jalan lingkar luar selatan praktek seperti ini tidak terlepas dari bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi). Kegiatan ngetem yang dilakukan bus AKAP dengan waktu lebih lama memberikan pengaruh pada cara kerja supir bus untuk waktu mendorongnya yang lebih lama. Praktek kerja yang dilakukan ini menjadi salah satu faktor kemacaetan di jalan lingkar luar selatan.

Pada pelaksanaannya ketika melakukan kegiatan ngetem supir mengemudikan mobil dengan kecepatan rendah, kemudian saat sudah masuk wilayah strategis seperti di jalan lingkar luar selatan supir memberhentikan mobil pada beberapa waktu mengharapkan penumpang masuk. Praktek seperti ini yang dilakukan supir bus meskipun supir memiliki anggapan menjadi cara efektif untuk mencapatakan penumpang, tetapi menurut supir praktek seperti ini tergantung keberuntungan supir dan tidak selalu ada penumpang yang naik.

Sedangkan, manipulasi tarif penumpang adalah kegiatan yang dilakukan supir saat bekerja dengan cara menambahkan tarif yang tidak sesuai dengan tarif semestinya. Pada prakteknya manipulasi tarif penumpang dilakukan pada penumpang yang baru pertama kali menggunakan bus atau sudah lama tidak menggunakan bus. Untuk praktek seperti ini dapat dilakukan supir bus karena umumnya penumpang baru yang menggunakan bus atau sudah lama tidak menggunakan memiliki pengetahuan yang minim akan tarif angkutan umum yang diperolehnya.

---

<sup>106</sup> Wawancara dengan Supir I, Supir Senior Bus Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

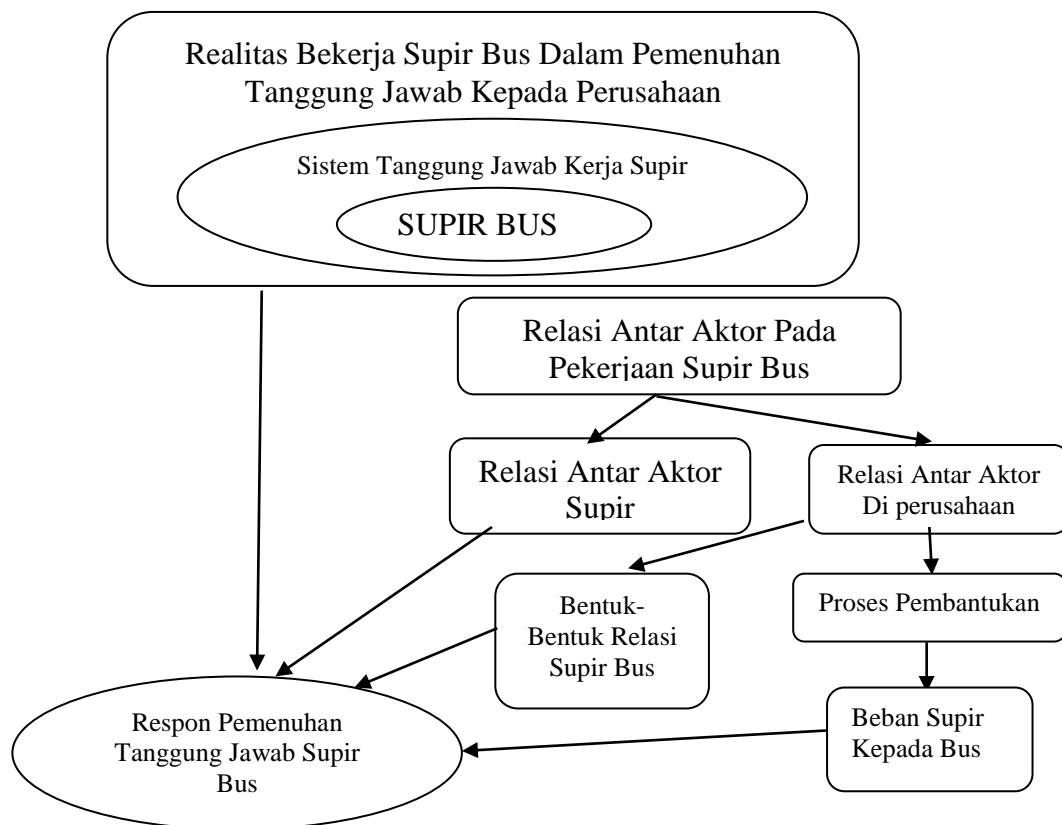
Terlebih berhasilnya praktek seperti ini dapat dilakukan supir karena pengalaman bekerja yang sudah lama dimiliki sehingga dapat membedakan penumpang baru atau pun penumpang yang menjadi pelanggan tetap. Supir dapat membedakan kedua jenis penumpang tersebut dari pada saat penumpang melakukan pembayaran tarif bus. Umumnya penumpang baru atau pun sudah lama tidak menggunakan bus akan menanyakan tarif bus yang digunakan. Sedangkan untuk penumpang yang menjadi pelanggan tetap akan secara langsung memberikan tarif bus tanpa menanyakan kembali.

Pengamatan penulis, supir berani menambahkan uang pembayaran sebesar 100 persen dari tarif normal, jika tarif normalnya penumpang harus membayar bus sebesar lima ribu rupiah, tetapi karena kondektur mengetahui penumpang itu baru tarif pembayaran dinaikan menjadi sepuluh ribu rupiah. Diungkapkan oleh Kondektur R praktik seperti ini pun sesekali ditanyakan oleh penumpang baru karena tarif dirasa kemahalan. Untuk mensiasatinya seorang kondektur akan berkelak misalkan alasan seperti “mas menggunakan bus ini pada hari minggu nih mas aturan saya libur tetapi malahan masuk”. Adapaun kondektur yang menyampaikan kalo “harga solar sedang mahal jadi harga tarif naik” dan “sewa hari ini sepi mas jadi liat aja Cuma 10 orang jadi saya paksa uang tarif pun naik”.

### 3.5 Penutup

Pada bab ini terdapat tiga sub bab pembahasan didalamnya yakni realitas pemenuhan tanggung kerja supir bus, relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus dan respon supir dalam pemenuhan tanggung jawab kerja. Diketahui penulis untuk mendeskripsikan ketiga pembahasan tersebut penulis memiliki sekema sebagai berikut:

**Skema III.2 Dinamika Kerja Supir Bus**



Sumber: Hasil Temuan Penulis (2016)

Skema III.2 diatas diketahui penulis dinamika kerja pada supir bus

dipengaruhi oleh dua hal yakni realitas pemenuhan tanggung jawab kerja, dan relasi antar akator pada pekerjaan supir bus. Pada realitas pemenuhan tanggung

jawab supir bus terdapat informasi kegiatan sebagai supir bus terfokus pada jumlah pendapatan dari penumpangnya. Untuk saat ini pendapatan pekerjaan sebagai supir bus cenderung menurun. Disadari supir menurunnya pendapatan dipengaruhi oleh minat masyarakat yang memiliki angkutan kota lain. kondisi yang terjadi memberikan beban sendiri bagi pemenuhan tanggung jawab supir bus.

Relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus terlihat pada skema 3.2 terbagi menjadi dua yakni relasi supir bus di perusahaan dan relasi supir bus di lingkungan. Pada relasi supir di perusahaan terdapat informasi proses pembentukan relasi. Diketahui penulis proses pembentukan relasi supir di perusahaan bermula pada cara perekrutan diawal berdirinya dengan menggunakan sistem bawa. Cara perekrutan yang dilakukan dengan sistem bawa memberikan dampak pada relasi antara supir dengan pegawai lain yang memiliki kekerabatan yang erat.

Pada skema III.2 setelah proses pembentukan relasi kerja supir di perusahaan terdapat informasi dua pembahasan yakni bentuk-bentuk relasi pada pekerjaan supir bus dan baban supir kepada terhadap bus. Bentuk-bentuk relasi pekerjaan supir terdapat informasi saat bekerja supir melakukan bus penulis relasi dengan pegawai lapangan seperti satpam, checker, timmer, keamanan. Pada pembahasan beban supir terhadap bus terdapat informasi saat bekerja supir memiliki tanggung jawab kepada kondisi bus yang dibawanya

Kemudian relasi kerja supir di lingkungan pada pembahasan ini terdapat informasi yang mendeskripsikan bahwa pekerjaan sebagai supir di jalan terdapat pihak yang mengambil keuntungan darinya. Diketahui penulis pihak yang mengambil keuntungan dari kegiatan supir yakni calo (calo jalur, dan calo lapak). Rutinitas relasi antara supir dengan calo memberikan pengaruh pada penghasilan yang didapat supir saat bekerja.

Terakhir skema III.2 mendeskripsikan dua bentuk respon kerja yang dilakukan supir bus yakni kegiatan ngetem dan manipulasi tarif penumpang. Pada kegiatan ngetem terdapat informasi manfaat ngetem bagi supir dan bentuk kegiatan ngetem supir bus. Sedangkan manipulasi tarif, terdapat informasi yang mendeskripsikan cara supir melakukan kegiatan tersebut.



## **BAB IV**

### **RELASI SUPIR ANGKUTAN UMUM DALAM STRUKTUR INDUSTRI JASA TRANSPORTASI**

#### **4.1 Pengantar**

Bab sebelumnya telah dijelaskan mengenai dinamika kerja supir bus. Sedangkan, bab ini akan membahas relasi supir angkutan umum dalam industri jasa transportasi. Isi pada bab ini merupakan bagian terpenting dari penelitian, karena hasil yang diuraikan sebelumnya akan dikaitkan dan dianalisis dengan konsep tindakan ekonomi, *official structure* dan *unofficial structure* dalam organisasi kerja. Pembahasan yang akan dideskripsikan pada bab ini terbagi menjadi dua bagian pembahasan didalamnya yakni respon kerja supir sebagai bentuk tindakan ekonomi dan relasi *official* dan *unofficial* supir dalam *structure* industri jasa transportasi.

Pada pembahasan respon kerja sebagai bentuk tindakan ekonomi terdapat informasi yang ingin dideskripsikan perihal timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir angkutan umum dari sudut pandang tindakan ekonomi. Penjelasan yang terdapat didalamnya meliputi tindakan ekonomi supir angkutan umum yang memperhatikan kekuasaan dan tindakan ekonomi supir angkutan umum yang memperhatikan interaksi. Pembahasan berikutnya relasi *official structure* dan *unofficial structure* dalam organisasi kerja supir bus terdapat informasi yang ingin penulis jelaskan dari relasi kerja yang terjadi antara supir dengan pegawai lainnya di perusahaan.

#### **4.2 Respon Kerja Supir Bus Sebagai Bentuk Tindakan Ekonomi**

Berdasarkan data yang diperoleh dari bab sebelumnya mengenai dinamika kerja supir bus, bahwa pada bagian kali ini penulis melakukan proses analisis hasil penelitiannya. Dengan berdasar pada tujuan penelitian yang sudah dirancang oleh penulis, yaitu melihat timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir saat bekerja. Supir yang memiliki aktifitas bekerja pada jasa transportasi tidak luput dari ketentuan-ketentuan yang harus dijalankan kepada perusahaan. Seperti halnya waktu operasional kerja, sistem pembagian hasil dan pihak pendukung supir saat bekerja.

Untuk memfokuskan pembahasannya terkait timbulnya respon kerja yang dilakukan supir bus. Dilihat dari aturan perusahaan yang menggunakan cara pembagian hasil pada pendapatan gaji secara tidak langsung menekan supir untuk bekerja secara maksimal. Terdapat dua cara pembagian hasil yang dilakukan perusahaan bus Mayasari Bakti yaitu sistem komisi dan sistem setoran. Terlihat pada sistem komisi penekanan saat bekerja yang dimiliki supir terjadi pada penerapan gaji yang digunakan perusahaan Mayasari Bakti dengan cara pembagaian hasil berdasarkan hasil hitung penumpang yang didapat dari satu hari bekerja.

Pada sistem komisi gaji yang diperoleh ditentukan berdasarkan persentase antara supir dengan perusahaan bus Mayasari Bakti. Untuk satu hari bekerja supir menerima persentase pendapatan bersih sebesar 25% dari jumlah penumpang yang didapatnya. Kemudian perusahaan bus Mayasari Bakti memperoleh pendapatan sebesar 75% dari hitungan penumpang yang diterima supir dalam satu hari. Dari data yang diperoleh penulis dalam satu hari bekerja pada hitungan jumlah penumpang supir

memperoleh uang satu juta rupiah, maka untuk gaji satu hari supir mendapatkan uang sebesar 250 ribu. Sementara perusahaan bus Mayasari Bakti akan menerima uang dari supir sebesar 750 ribu rupiah. Ada pun konsekuensi yang dimiliki supir uang sebesar 250 ribu rupiah masih dibagi dua antara supir dengan kondektur.

“...Keterangan Supir A misalkan supir bus saat bekerja dapat komisi sekian persen, contoh supir satu harinya dapat uang satu juta, berarti supir dapat uangnya 25%. Contoh saya dapat uang satu juta, ya saya dapat 250.000, kemudian 75% uang yang didapat disetorkan kedalam (kantor) 750000 ribuanlah...”<sup>107</sup>

Konsekuensi yang dimiliki supir saat bekerja merujuk kepada Weber yang menegaskan bahwa “adalah penting untuk memasukan kriteria kekuasaan terhadap kontrol dan wewenang mengambil keputusan dalam konsep sosiologi dari tindakan ekonomi”.<sup>108</sup> Sebagai aktor utama pada industri jasa transportasi supir dikontrol dalam wewenang perusahaan untuk mencapai hasil maksimal saat bekerja. Dari upaya yang dilakukan perusahaan diharapkan supir mendapatkan jumlah hitungan penumpang yang maksimal pada satu hari bekerja, oleh sebab itu berdampak pada cara kerja supir yang memprioritaskan penghasilan.

Berbeda halnya dengan yang diharapkan perusahaan bus Mayasari Bakti data yang diperoleh penulis menunjukkan aktifitas kerja supir pada realitasnya tidak terdapat kepastian jumlah penumpang saat satu hari bekerja. Pekerjaan supir saat ini penulis mendapati penumpang yang mengguakan bus Mayasari Bakti cenderung menurun. Hal ini beralasan karena masyarakat DKI Jakarta sudah terdapat pilihan

---

<sup>107</sup> Wawancara dengan Supir A, Supir Bus Senior Mayasari Bakti, Pada tanggal 24 Agustus 2016.

<sup>108</sup> Damsar, *Pengantar Sosiologi Ekonomi*. (Jakarta: Kencana Media Group, 2009) hlm.45.

beragam dalam menggunakan angkutan umum seperti dari ojek online maupun bus Trans Jakarta.

Demikianlah pembahasan tindakan ekonomi yang memperhatikan kekuasaan. Dimana melihat permasalahan transportasi yang dilakukan supir muncul sebagai bentuk pemenuhan tanggung jawab supir kepada perusahaan dan kebutuhan ekonomi supir. Ketika pendapatan penumpang yang cenderung rendah untuk saat ini akan berpengaruh pada gaji supir dalam satu hari bekerja. Hal ini untuk mengatasi jumlah penumpang yang rendah saat bekerja supir melakukan respon (kegiatan negetm dan manipulasi tarif) yang dianggap masyarakat sebagai permasalahan transportasi kota.

Pembahasan konsep tindakan ekonomi tidak hanya memperhatikan kekuasaan, tetapi terdapat pula hubungan sosial yang mempengaruhi tindakan. Tindakan ekonomi merupakan hasil dari proses yang dilakukan individu dalam proses relasi sosial.<sup>109</sup> Supir ketika bekerja tidak berada pada ruang hampa, terdapat proses sosial didalamnya. Untuk memfokuskan analisis kali ini dalam mencari tahu munculnya respon kerja yang dilakukan supir bus. Penulis memfokuskan pada relasi antar aktor supir di lingkungan. Diperoleh penulis data untuk relasi antar aktor supir di lingkungan terdapat pembahasan supir saat bekerja terdapat pihak yang membantu supir memperoleh penumpang yakni calo.

Terdapat dua jenis calo yang membantu pekerjaan supir bus yakni calo jalur dan calo tempat (calo lapak). Untuk calo jalur mempunyai fungsi sebagai pemberi informasi saat sebelum dilakukannya razia oleh Polisi lalu lintas atau Dinas

---

<sup>109</sup> *Ibid*, hlm. 56.

Perhubungan DKI Jakarta. Pemberian informasi yang diberikn calo jalur kepada supir terjadi pada satu hari sebelum terjadinya Razia. Saat razia berlangsung supir bus sudah mengetahui kegiatan tersebut dan tidak melakukan kegiatan ngetem.

Sedangkan, calo lapak memiliki fungsi bagi supir sebagai pihak yang membantu dalam mencari penumpang. Saat supir di lokasi ngetem calo lapak bekerja mencarikan penumpang untuk bus dengan cara berteriak memberitahukan rute. Supir merasa terbantu dengan adanya calo jenis lapak karena dapat meringankan tugas kondektur dan menggantikan tugas dari kenek yang saat ini sudah tidak ada.

Relasi antar aktor supir di lingkungan pada tindakan ekonomi terjadi dalam konteks hubungan sosial dan interaksi dengan orang lain. Pandangan tindakan ekonomi yang mengarahkan perhatiannya kepada aktor sebagai kesatuan secara sosial. Melihat supir saat berinteraksi dengan lingkunganya memberikan pengaruh pada penghasilannya.

Jadi, dinamika kerja supir bus dari sudut pandang tindakan ekonomi, penulis melihat munculnya respon kerja (kegiatan ngetem dan manipulasi tarif) yang dilakukan supir bus sebagai bentuk supir memenuhi tanggung jawab kepada perusahaan dan kebutuhan ekonomi dirinya. Merujuk weber, tindakan ekonomi rasional<sup>110</sup> adalah adalah seorang pelaku ekonomi yang dapat menempatkan sesuatu sesuai dengan kondisi atau keadaan yang terjadi pada saat itu. Oleh sebab itu secara rasional supir bus dapat memilih dan menentukan ketika kondisi menurunnya penghasilan berpengaruh pada gaji setiap hari, disamping itu terdapat sarana untuk

---

<sup>110</sup> *Ibid*, hlm. 60.

mendapatkan tambahan penghasilan. Secara rasional supir melakukan respon kerja (kegiatan ngetem dan manipulasi tarif) yang dilihat masyarakat sebagai permasalahan transportasi.

#### **4.3 Relasi *Official* dan *Unofficial* Dalam Organisasi Kerja Supir Bus**

Sebelum berangkat pada pendeskripsian relasi bekerja supir bus dalam struktur jasa transportasi, dilihat pada pembahasan sebelumnya kondisi supir saat melakukan aktifitas tidak luput dari permasalahan transportasi (kegiatan ngetem dan manipulasi tarif) yang menjadi bumbu pada keseharian bekerja. Berpedoman pada pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan dan kebutuhan ekonomi menjadi faktor timbulnya permasalahan transportasi (kegiatan ngetem dan manipulasi tarif) yang dilakukan supir. Berangkat dari hal tersebut untuk lebih memfokuskan munculnya permasalahan transportasi tidak lupa pula melihat relasi antar aktor supir di perusahaan dengan analisis *official structure dan unofficial structure* dalam organisasi kerja.

*“...Official aspects of organisations are the rules, values and activities that are part of the formally managerial-sanctioned policies and procedures. Unofficial aspects are the rules, values and activities that people at all levels in the organisation develop but which do not have formal managerial sanction...”<sup>111</sup>*

Sebuah unit industri yang dibangun oleh perusahaan bus Mayasari Bakti memiliki sasaran dan tujuan yang jelas. Utamanya untuk memberikan fasilitas masyarakat melakukan mobilitas dari dan menuju tempat tujuan. Sasaran dan tujuan ini merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi *official structure* perusahaan bus Mayasari Bakti.

---

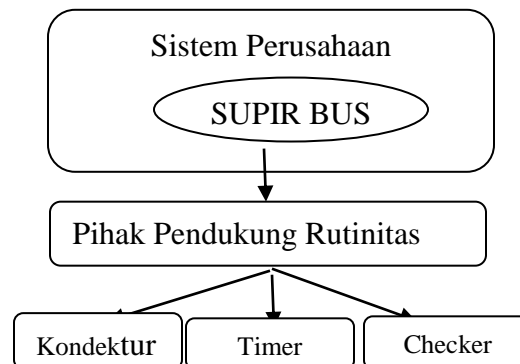
<sup>111</sup> Tony J Watson, *Sociology Work and Industry*, (London: Routledge, 1980) hlm 81

“...Official aspects of organisations are the rules, values and activities that are part of the formally managerial-sanctioned policies and procedures...”

Dari kutipan tersebut *official structure* dapat didefinisikan sebagai mekanisme-mekanisme formal dengan mana perusahaan mengelolanya. Didalamnya pun terdapat kerangka dan susunan perwujudan pola tetap hubungan-hubungan diantara fungsi-fungsi, bagian-bagian posisi atau pun perorangan yang menunjukkan kedudukan, tugas wewenang dan tanggung jawab berbeda dalam Industri.

Sejalan dengan hal itu dimana penelitian kali ini mencari pada pelaku operasional pembahasan didalamnya memusatkan perhatian pada relasi antara supir dengan yang pegawai lapangan (Pengkategorian yang dilakukan perusahaan terhadap pegawai diluar pejabat perusahaan). Terdapat skema bentuk-bentuk relasi antar aktor supir bus di perusahaan sebagai berikut:

#### Skema IV.1 Relasi Antar Aktor Supir di Perusahaan



Sumber: Hasil Temuan Penulis (2016)

Skema IV.1 menunjukkan supir berada di dalam lingkaran persegi yang bertuliskan sistem perusahaan, penulis memiliki maksud sebagai keterangan saat aktifitas bekerja supir terdapat aturan yang diberikan perusahaan. Ketentuan aturan

yang dibuat perusahaan dilihat penulis sebagai langkah kordinasi untuk mencapai tujuan yang diinginkan perusahaan Mayasari Bakti.

*“.....Patterns designed to fulfil dominant interests whilst also coping with challenges arising from ‘unofficial’ activities, e.g. reporting hierarchy; departmental divisions; rules and work procedures; technology; reward systems; budgets, etc...”<sup>112</sup>*

Untuk menciptakan jasa transportasi yang efektif dan efisien supir bus saat menjalankan pekerjaan terdapat tiga ketentuan yakni waktu operasional kerja bus, sistem pembagian hasil dan pihak pendukung pekerjaan supir bus. Data yang diperoleh penulis supir memiliki waktu operasional bus pada pukul lima pagi. Ketentuan operasional bus pada jam lima pagi yang diberikan perusahaan untuk menyediakan fasilitas mobilitas masyarakat saat bekerja.

Pada penerapannya informasi yang diperoleh penulis berpengaruh pada waktu persiapan supir bus, umumnya supir mempersiapkan waktu bekerja pada pukul empat pagi. Kemudian agar memaksimalkan tugas dan fungsi supir perusahaan pun memberikan waktu kedatangan supir ke kantor atau pool pada jam setengah lima pagi. Ketentuan perusahaan pada awal aktifitas sebagai cara memunculkan keteraturan pada jasa transportasi yang dikelolanya. Sehingga perusahaan mengharapkan pada pukul lima pagi bus sudah melakukan kegiatan operasional bus untuk aktifitas mobilitas masyarakat DKI Jakarta.

Aktifitas kerja supir yang dilakukan pada jam lima pagi diakhiri pada jam sepuluh malam. Dari pengamatan penulis terhadap bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P9B, P98A dan P02AC mengalami jam keramaian penumpang pada saat

---

<sup>112</sup> *Ibid* hlm. 82.



berlangsungnya jam kerja. Untuk pagi hari dimulai pada jam 06.00 sampai dengan 08.00 dan untuk sore hari saat masyarakat pulang kerja pada jam 17.00 sampai dengan pukul 20.00.

Berikutnya, penulis mendapati untuk memberikan semangat dan apresiasi kerja perusahaan kepada supir terdapat ketentuan gaji dengan cara pembagian hasil. Penulis mendapati untuk proses penerapan gaji dengan cara pembagian hasil terdapat dua bentuk yakni sistem setoran dan sistem komisi. Sistem komisi adalah aturan gaji yang diterima supir dari perusahaan bus Mayasari Bakti dengan cara pembagaian hasil berdasarkan jumlah penumpang yang didapat pada satu hari bekerja. Terdapat pula pengawsan kerja yang dilakukan perusahaan bus Mayasari Bakti kepada supir dengan cara mencatat jumlah penumpang pada setiap kali mobil melalui trayek.

Saat penerapan berkerja penulis memperoleh informasi untuk sisem komisi pembagian hasil yang dilakukan antara supir dengan perusahaan bus Mayasari Bakti berdasarkan persentase. Supir menerima uang persenan bersih sebesar 25% dari hitungan penumpang yang didapatnya dalam satu hari bekerja. Sedangkan perusahaan bus Mayasari Bakti memperoleh pendapat sebesar 75% dari hasil yang didapat supir. Uang sebesar 75% yang didapat perusahaan termasuk didalamnya pemberian solar yang diterima supir.

Sedangkan, untuk sistem setoran adalah aturan gaji diterima supir dari perusahaan bus Mayasari Bakti dengan cara pembagian hasil berdasarkan perhitungan panjang atau pendek rute yang dilalui supir. Semakin panjangnya rute yang dilalui supir ketika bekerja, akan semakin tinggi pula setoran uang yang diberikan supir

kepada perusahaan. Pada penerapannya, penulis memperoleh informasi untuk sistem setoran supir lebih terfokus pada pengelolaan uang secara mandiri. Untuk sistem ini ketika supir bekerja perusahaan bus Mayasari Bakti hanya mengharapkan supir dapat menyetorkan uang setoran yang sudah ditentukan. Kemudian terdapat hal lain untuk penghasilan supir saat bekerja dengan cara target sistem rit. Ketika supir bus dapat melalui minimal tiga rit akan memperoleh uang sebesar 300 ribu rupiah dan terdapat pula opsi tambahan uang apabila melebihinya.

Terakhir, saat supir bekerja terdapat pihak pendukung yang diberlakukan perusahaan bus Mayasari Bakti seperti halnya *timer*, *checker*, dan kondektur. Pada lingkungan perusahaan supir, *timer*, *checker*, dan kondektur dari informasi yang didapat penulis digolongkan perusahaan sebagai pegawai lapangan. Kondektur dalam fungsinya bagi supir sebagai pendamping bekerja saat mencari pendapatan penumpang di setiap rutenya. Perusahaan bus Mayasari Bakti memberikan tanggung jawab kerja kepada kondektur sebagai pihak yang menyetorkan pendapatan bus dalam satu hari. Informasi yang diperoleh penulis saat melakukan kegiatan kerja di lapangan kondektur merupakan partner kerja yang paling dekat dengan supir. Seperti halnya sebuah tim kondektur pula mempunyai tanggung jawab yang sama dengan supir perihal jalannya bus.

*Timer* digunakan perusahaan bus Mayasari Bakti sebagai pihak pengawasan bus saat melakukan aktifitas kerja. Pada tugasnya *timer* memiliki ketentuan sebagai pencatat keluar dan masuknya mobil di terminal. *Timer* merupakan fase awal dari tahapan bus melakukan kegiatan bekerja. Pada penerapannya saat awal bus beroperasi

terlebih dahulu melapor kepada *timer* untuk mencatat waktu keluarnya bus dari terminal. Kegiatan pengawsan *timer* biasanya ditempatkan di terminal keberangkatan dari rute bus.

*Checker* digunakan perusahaan Bus Mayasari Bakti sebagai pihak yang mengawasi jumlah penumpang yang diterima supir setiap satu hari bekerja. Pada tugasnya *checker* memiliki ketentuan sebagai pencatat dan penghitung sewa penumpang ketika bus sedang menjalankan tugas pada rutenya. Untuk penerapannya diketahui penulis dilakukan tiga kali pengontrolan dan berada di tempat strategis naiknya penumpang.

*“...The official and unofficial aspects of organisation structures are best seen as only conceptually or analytically distinct aspects of what is really one overall organizational structure. The two are dialectically related. They are influenced by each other with activities in one often encouraging activities in the other. We might, for example, see managers devising a payment system in the hope of increasing work output. The officially stated purpose of this might be ‘to share with employees the rewards of the high performance production system that we all want to see’. The introduction of the scheme might, however, invite unofficial strategies among workgroups, along the lines of those observed in the Hawthorne experiments, whereby workers resist managerial pressures to work harder than, as a group, they decide is reasonable. And, in turn, this might lead managers to introduce a new, and official, workshop layout which tends to segregate workers from each other, thus breaking up the unofficial relationship and communication patterns existing under the old arrangement...”<sup>113</sup>*

Ketentuan perusahaan bus Mayasari Bakti dengan memberlakukan waktu operasional kerja, sistem pembagian hasil dan pihak pendukung kerja yang telah disebutkan merupakan upaya perusahaan untuk memperoleh hasil maksimal dalam out put kerja supir. Pada penerapannya mengutip percobaan ilmiah di Howtrone saat bekerja supir memiliki realitas yang dibangun untuk memenuhi tanggung jawab kerja kepada perusahaan. Memfokuskan penelitian kali ini pada pembahasan analisis

---

<sup>113</sup> *Ibid*, hlm. 81.

*unofficial structure* mencoba mencari realitas unik yang dibangun supir untuk pemenuhan tanggung jawab kerja di perusahaan.

*“...Patterns emerging in spite of and in reaction to official control structure (helping and hindering it), e.g. informal interdepartmental arrangements; career strategies; informal groups, cliques and cabals; trade union, shop steward and occupational organisations, etc...”*

Informasi yang diperoleh penulis untuk relasi di perusahaan bus Mayasari Bakti pada perkembangannya hingga saat ini mengutamakan kekerabatan atau persaudaraan. Hal itu dari usaha pembentukan perusahaan bus Mayasari Bakti di awal dengan cara perekrutan secara tradisonal menggunakan “Sistem bawa”. Umumnya pegawai di Perusahaan Mayasari Bakti berasal dari daerah Tasikmalaya dan sekitarnya seperti Garut, Ciamis dan kabupaten kota di Jawa Barat lainnya.

Meskipun sudah terdapat perubahan cara perekrutan pegawai dengan memberlakukan sistem seleksi yang didalamnya terdapat tahap tes kesehatan, tes tertulis, tes psikotes, hingga tes wawancara. Pada pengamatan penulis relasi antar aktor yang tercipta di perusahaan umumnya menggunakan relasi kekerabatan. Kuatnya interaksi kekerabatan yang tercipta antar pegawai di perusahaan bus Mayasari Bakti berpengaruh pada kecenderungan dominan supir memilih relasi kekerabatan dalam pemenuhan tanggung jawabnya.

Terlihat pada relasi antara supir dengan *timer* kekerabatan yang erat memunculkan manfaat bagi supir saat bekerja berupa menyelesaikan permasalahan kerusakan bus di jalan. Dari informasi yang diperoleh penulis dengan kekerabatan yang erat dengan cepat timer membantu supir untuk mencarikan teknisi montir untuk

datang kelokasi kerusakan terjadi. Hal ini dipilih supir karena untuk kerusakan bus dapat terjadi pada waktu yang tidak diprediksi seperti halnya waktu larut malam. Ketika kekerabatan yang erat dapat dengan mudah supir menghubungi timer. Tetapi sebaliknya apabila mengikuti ketentuan perusahaan dengan menghubungi montir respon yang terjadi dirasa supir lama karena jam kerja montir sudah habis pada waktu tersebut.

Relasi kekerabatan antara supir dengan *checker* memiliki manfaat ketika supir sedang menjalankan kerja pada rutanya. Pendapatan penumpang yang cenderung tidak pasti di miliki supir menimbulkan fenomena permainan dengan *checker*. Permainan ini terjadi ketika penumpang yang berada di dalam bus terisi penuh dan melebihi bangku yang tersedia. Dengan relasi kekerabatan yang erat *checker* memainkan laporan jumlah penumpang kepada perusahaan dengan cara mencatat jumlah penumpang sesuai bangku yang tersedia. Sementara pendapatan dari penumpang berdiri yang tidak masuk laporan ke perusahaan akan dibagi dua antara *checker* dengan supir.

Relasi kekerabatan antara supir dengan keamanan memiliki manfaat saat supir melakukan kesalahan bekerja sehingga berurusan dengan Dinas Perhubungan atau Kepolisian lalu lintas. Sehingga menurutnya keamanan mempunyai peran memberikan kemudahan kerja kepada supir karena tidak lagi mengurusnya secara sendiri. Oleh sebab itu relasi yang terjadi antara supir dengan keamanan terdapat kebiasaan saat akhir bekerja supir memberikan uang kepada keamanan.

Terakhir, Relasi kekerabatan antara supir dengan teknisi memiliki manfaat untuk mendukung aktifitas bekerja. Dengan kekerabatan yang kuat antar supir dengan teknisi memberikan pengaruh pada kondisi bus. Diketahui penulis apabila supir tidak menjalin hubungan kekerabatan yang erat dengan teknisi akan berdampak pada waktu perbaikan bus terjadi begitu lama dan hal ini menjadi keluhan kerja bagi supir.

Proses relasi kekerabatan yang erat antara supir dengan aktor yang telah disebutkan pada penerapannya terdapat konsekuensi berupa pemberian uang yang dilakukan supir pada setiap hari aktifitas kerja. Umumnya data yang diperoleh penulis praktek ini pun menjadi keluhan saat supir bekerja. Tetapi berdasarkan kepentingan untuk pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan praktek seperti ini tetap diterapkan supir saat bekerja. Kepentingan untuk pemenuhan tanggung jawab ini pada akhirnya berdampak pada jumlah gaji untuk satu hari bekerja supir bus.

Jadi, dilihat penulis timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir saat bekerja pada analisis *official* dan *unofficial* dalam organisasi kerja supir berada pada posisi dilema kerja. Dilema kerja itu terjadi, apabila supir tidak menerapkan relasi kekerabatan yang sudah membudaya akan berdampak pada proses terhambatnya kegiatan kerja dan pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan. Disisi lain apabila menerapkan relasi kekerabatan di lingkungan menjadi hal utama yang dikeluhkan supir saat bekerja karena pada proses relasi yang terjalin mengharuskan supir mengeluarkan pendapatan pribadi, sehingga hal ini berdampak pada jumlah penghasilan yang dimiliki supir pada satu hari kerja.

#### 4.4 Penutup

Bab ini menjelaskan bagaimana relasi supir angkutan umum dalam struktur jasa transportasi. Penjelasan terbagi menjadi dua bagian pembahasan didalamnya yakni respon kerja supir bus sebagai bentuk tindakan ekonomi dan relasi *official* dan *unofficial structure* dalam organisasi kerja supir bus. Pada pembahasan respon kerja sebagai bentuk tindakan ekonomi terdapat informasi gambaran dinamika kerja supir bus dari sudut pandang tindakan ekonomi, penulis melihat munculnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir bus sebagai bentuk supir memenuhi tanggung jawab kepada perusahaan dan kebutuhan ekonomi dirinya.

Sementara, pada pembahasan *official* dan *unofficial* dalam organisasi kerja supir bus terdapat informasi *official Structure* melihat perusahaan bus Mayasari Bakti melakukan ketentuan kepada supir untuk memperoleh *out put* maksimal. Bentuk ketentuan yang dilakukan dengan cara mengatur waktu operasional bus, mengatur sistem pembagian hasil dan pihak pendukung perusahaan. Sedangkan *Unofficial structure* melihat realitas supir saat bekerja untuk penerapannya di perusahaan terdapat hal yang unik berupa relasi kekerabatan yang erat. Relasi antar aktor yang tercipta memberikan pengaruh pada supir perihal manfaat dan penghasilan yang diterimanya.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis dari rasa keingintahuan terkait timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir angkutan umum. Supir bus di perusahaan Mayasari Bakti terdapat tiga ketentuan yang mengatur supir bus yakni waktu operasional kerja supir bus, sistem pembagian hasil dan pihak pendamping bekejra supir bus. Pengamatan penulis terhadap bus Mayasari Bakti dengan kode P9B, P98A dan P02AC mengalami jam keramaian pada saat berlangsungnya jam kerja. Pada saat keberangkatan penumpang rutinnnya dimulai pada pukul jam 06.00 sampai dengan 08.00 dan pada jam pulang kerja pada pukul 17.00 sampai dengan pukul 20.00.

Pada sistem pembagian hasil terdapat informasi untuk bus Mayasari Bakti dengan kode trayek P9B, P98A, P02AC terdapat dua sistem yang dimiliki supir ketika bekerja yakni sistem setoran dan sistem komisi. Sistem komisi adalah sistem yang diberlakukan perusahaan bus mayasari bakti kepada supir dengan cara komisi seperti halnya gaji pada karyawan. Sedangkan, Sistem setoran adalah sistem yang diberlakukan perusahaan mayasari bakti kepada supir dengan cara pembagian hasil dari sewa secara keseluruhan yang diperoleh supir ketika bekerja. Pihak pendamping supir ketika bekerja terdapat pihak yang diberikan perusahaan untuk pendamping supir yakni kondektur, *timer*, dan *checker*.



Supir melakukan permasalahan transportasi tidak terlepas dari apa yang mempengaruhinya. Didapati pada pekerjaan supir terdapat dua hal yang mempengaruhinya ketika bekerja, yakni realitas pemenuhan tanggung jawab dan relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus. Realitas kerja supir bus untuk memenuhi setiap tanggung jawab fokus pada jumlah penghasilan sewa yang diperolehnya. Semakin banyak penumpang yang mengguakan bus semakin banyak pula pendapatan yang diperoleh. Pekerjaan sebagai supir bus termasuk jenis pekerjaan yang tidak memiliki kepastian terkait jumlah pendapatan. Untuk satu hari melakukan kegiatan kerja pendapatan yang diperolehnya harus dibagi dua dengan kondektur. Ketika bekerja terdapat ketentuan yang diberikan perusahaan, disisi lain pada realitasnya untuk pemenuhan tanggung jawab setiap harinya supir cenderung menurun, diketahui faktor pilihan angkutan umum yang lebih variasi saat ini memberikan pengaruh konsekuensi utama pada pekerjaan supir bus. Hal ini menjadi konsekuensi beban kerja yang dimiliki supir bus.

Selain realitas pemenuhan tanggung jawabnya yang menjadi pembentukan permasalahan transportasi yang dilakukan supir bus terdapat pula relasi antar aktor yang mempengaruhi kegiatan bekerja supir. Pada pembahasan relasi antar aktor pada pekerjaan supir bus terdapat dua pembahasan didalamnya yakni relasi antar aktor di lingkungan dan relasi antar aktor di perusahaan. Pada pembahasan relasi antar aktor di perusahaan menjadi permasalahan bekerja untuk supir bus karena perusahaan Mayasari Bakti memiliki kekrabatan yang erat antar pegawinya. Kekrabatan yang

erat muncul dari proses perekrutan dengan menggunakan “sistem bawa”. Kegiatan ini menjadi rutinitas diterima supir saat melakukan aktifitas kerja.

Untuk memfokuskan realitas bekerja supir bus penelitian kali ini dalam menganalisis melihat relasi supir angkutan umum dalam struktur jasa transportasi. Pada pembahasan didalamnya dibagi dua pembahasan yakni respon kerja sebagai bentuk tindakan ekonomi, relasi *official structure dan unofficial structure* dalam organisasi kerja supir bus. Pembahasan respon kerja sebagai bentuk tindakan ekonomi terdapat informasi relasi antar aktor supir di lingkungan pada tindakan ekonomi terjadi dalam konteks hubungan sosial dan interaksi dengan orang lain. Pandangan tindakan ekonomi yang mengarahkan perhatiannya kepada aktor sebagai kesatuan secara sosial. Melihat supir saat berinteraksi dengan lingkungannya memberikan pengaruh pada penghasilannya.

Jadi, dinamika kerja supir bus dari sudut pandang tindakan ekonomi, penulis melihat munculnya respon kerja (kegiatan ngetem dan manipulasi tarif) yang dilakukan supir bus sebagai bentuk supir memenuhi tanggung jawab kepada perusahaan dan kebutuhan ekonomi dirinya. Merujuk Weber, tindakan ekonomi rasional adalah adalah seorang pelaku ekonomi yang dapat menempatkan sesuatu sesuai dengan kondisi atau keadaan yang terjadi pada saat itu. Oleh sebab itu secara rasional supir bus dapat memilih dan menentukan ketika kondisi menurunnya penghasilan berpengaruh pada gaji setiap hari, disamping itu terdapat sarana untuk kebutuhan penghasilan.

Sementara, pembahasan relasi *official dan unofcial* dalam organisasi kerja supir bus terdapat informasi *official Structure* melihat perusahaan bus Mayasari Bakti melakukan upaya merancang kebijakan kepada supir untuk memperoleh *out put* maksimal saat bekerja. Bentuk ketentuan yang dilakukan dengan cara mengatur waktu operasional bus, mengatur sistem pembagian hasil dan pihak pendukung perusahaan. Sedangkan *unofficial structure* melihat realitas supir saat bekerja untuk penerapannya di perusahaan terdapat hal yang unik berupa relasi kekerabatan yang erat antar aktornya. Proses relasi kekerabatan yang erat antara supir dengan aktor yang telah disebutkan pada penerapannya terdapat konsekuensi berupa pemberian uang yang dilakukan supir pada setiap hari aktifitas kerja.

Jadi, dilihat penulis timbulnya permasalahan transportasi yang dilakukan supir saat bekerja pada analisis *official dan unofficial* dalam organisasi kerja supir berada pada posisi dilema kerja. Dilema kerja itu terjadi, apabila supir tidak menerapkan relasi kekerabatan yang sudah membudaya akan berdampak pada proses terhambatnya kegiatan kerja dan pemenuhan tanggung jawab kepada perusahaan. Disisi lain apabila menerapkan relasi kekerabatan di lingkungan menjadi hal utama yang dikeluhkan supir saat bekerja karena pada proses relasi yang terjalin terdapat konsekuensi supir mengeluarkan pendapatan pribadi, sehingga hal ini berdampak pada jumlah penghasilan yang dimiliki supir pada satu hari kerja.

## 5.2 Saran

Saran yang dapat disampaikan melalui penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perlu adanya evaluasi lebih lanjut bagi perusahaan terkait cara penghasilan yang diperoleh supir, seperti halnya memberlakukan gaji bulanan bagi supir bus. Hal tersebut dapat berguna untuk menumbuhkan profesionalisme antara supir dengan pegawai lainnya di perusahaan.
2. Perlu adanya kebijakan baru yang dilakukan pemerintah terkait menyamakan cara pemberlakuan gaji antar perusahaan transportasi angkutan umum. Kontrol langsung terkait pemberian gaji yang diberlakukan perusahaan kepada supir berguna untuk meminimalisir kegiatan ngetem.
3. Perlu adanya pengawasan internal bagi perusahaan terkait kegiatan bekerja pegawai dan terdapat pula pemberlakuan tindakan tegas bagi pegawai yang melanggar.
4. Perlu adanya kebijakan jelas dan tegas bagi pemerintah untuk waktu rutin pengawasan angkutan umum. Jika pada saat ini untuk pengawasan dengan cara tindakan langsung cenderung masih pada waktu tertentu, dirubah menjadi kegiatan rutin setiap harinya.
5. Kemudahan bagi pemerintah perlu adanya pemberantasan oknum dan tindakan tegas bagi oknum internal yang memanfaatkan situasi.

## DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Rahardjo. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu. 2012.

Adisasmita, Rahardjo dan Adisasmita, Sakti Adji. *Manajemen Transportasi Darat (Mengatasi Lalu Lintas Di Kota Besar)*. Yogyakarta: Gerah Ilmu. 2011.

Creswell, John W. *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. 2004.

Damsar. *Pengantar Sosiologi Ekonomi Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana Media Group. 2011.

J, L Martyn. *Budaya Konsumen Terlahir Kembali*. Yogyakarta: Kreasi Wacana. 2006.

Honour, T. F. *Sosiologi Bisnis*. Jakarta: Bina Aksara. 1998

Nasution, M. N. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia. 1996.

Parker, P R. *Sosiologi Industri*. Jakarta: Rineka Cipta. 1990.

Soekanto, Soerjono. *Sosiologi Industri Suatu Pengantar*. Bandung: Remadja Karya. 1987

Watson, Tony J. *Sociology Work And Industry*. London: Routladge. 1980.

### **Karya Ilmiah:**

Dini, Anggraini. “Prilaku Pengendara Bermotor di Kota Samarinda” dalam *Jurnal Sosial Universitas Mulawarman*. Vol 1. No 2. 2013. Hlm 10-19.

Farhan, Mubina. “Pola Tindakan Ekonomi Untuk Bertahan Hidup Studi Kasus: Petani di Desa Cibarusah, Kabuupate Bekasi” dalam *Skripsi Program Studi Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial*. Jakarta: Universitas Negeri Jakarta. 2014.

Handoyo, Pambudi dan Akhmad, M Uzair. “Penanggulangan Kemacetan dan Kebutuhan Alat Transportasi” dalam *Jurnal Paradigma*. Volume 2. No.3. 2014. Hlm 67-77.

- Hennessy, Dwight H. "Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression" dalam *Jurnal Aggressive Behavior*. Vol 25. 2013. Hlm 409-412.
- Pratama, Rizky Adi. "Prefrensi pemilihan moda dalam pergerakan penglaju koridor Bogor-Jakarta terkait dengan pemilihan tempat tinggal, Studi Kasus: Moda Bus Ac dan KRL Ekspres" dalam *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. Vol 23. No 1. 2012. Hlm 67-84
- Rozuli, Imran. "Tindakan Ekonomi Pesantren dan keterlekatan Pondok Pesantren dengan Santri Karyawan", *Jurnal Komunitas* Vol.3 No 2 Juli. 2014. Hlm 61-65
- Ruddy Agusya. "Jaringan Sosial Sektor Informal (studi pada komunitas calo di terminal purbaya" dalam *Jurnal Komunitas*. Vol 3. No 2. 2014.Hlm 55-60
- Ruswanto, Wawan. "Dilema Transportasi Kota: Tinjauan Sosiologi Terhadap Fenomena Angkutan Kota di kota Bogor" dalam *Tesis Program Studi Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik*. Depok: Universitas Indonesia. 2003.
- Suryani, Firman. "Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap "Ugal-ugala" Supir Bus Metromini 610" dalam *Tesis Program Studi Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik*. Depok: Universitas Indonesia. 2011.
- Siswanto, Achmad. "Kapital Simbolik Sebagai Strategi kebertahanan Studi Kasus: SMA Muhammadiyah 11 Jakarta Timur" dalam *Tesis Program Studi Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik*. Depok: Universitas Indonesia. 2014.

**Lainnya:**

- Badan Pusat Statistik. *Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta. 2015.
- Saktiyanti Rusfadia Jahja. *Bahan Ajar Mata Kuliah Sosiologi Industri*. Universitas Negeri Jakarta. 2012.

## LAMPIRAN

### Hasil Wawancara

Informan : Supir A (Informan kunci)

Hari, Tanggal : Rabu, 24 Agustus 2016

| No | Pertanyaan   | Jawaban  | Taksonomi                                    |
|----|--|--|--|
| 1  | Sudah berapa lama membawa bus?   | <b>Supir A:</b> Dari tahun 1998 mulai masuk mobil sampai sekarang. Tapi udah ganti ngga disupir lagi   | Mengetahui Pengalaman Informan sebagai Supir |
| 2  | Mengapa tertarik membwa bus dibandingkan angkutan lain?                  | <b>Supir A:</b> Cerita saudara kerja jadi supir memperoleh banyak uang. Karena honorer dikota bandung pada dirasa kurang cukup, sedangkan penghasilan sebagai supir bus memiliki tingkat pendapatan yang tinggi.   | Awal ketertarikan menjadi supir              |
| 3  | Bagaimana caranya bisa membawa bus mayasari? Diajak? Atau minta sendiri? | <b>Supir A:</b> Masuk sendiri, tapi emang banyak orang satu kampung dari garut disini. Jadi rasa enak aja.   | Awal ketertarikan menjadi supir              |
| 4  | Apa asal daerah sunda menjadi pertimbangan bagi mayasraibakti?           | <b>Supir A:</b> Rahasia perusahaan tapi intinya ada sih“sistem bawa” karena yang punya orang sunda mayoritas orang sunda. Yang punya mayasari kan orang tasik. Merintis bus menggunakan “sistem bawa” yang umumnya orang tasik dan sekitarnya. Diperusahaan Mayasari Bakti dari orang dalam dikantor, bagian personalia hingga orang oprasional (awak), montir dominan orang sunda mayoritas orang tasik. Tapi itu dulu sekarang udah banyak dari berbagai daerah lain. Dahulu ada masanya terdapat orang garut dalam satu line yakni patas 6 punya line sendiri dia. Tapi | Pertimbangan kedaerahan untuk menjadi supir  |

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|   |   | sudah lama bubar pindah ke patas 55 dan 07 jurusan kampong rambutan prikuk dan saat ini ngga boleh ngeline udeh seminggu .  |   |
| 5 | Apakah ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu ? budaya perekrutan?                        | <b>Supir A:</b> Terdapat prosedur ngikut tes bareng dari umum ada pengumuman tertulis kalo lulus, kebanyakan klo dari kenek di terima Karena pengalaman sudah tau. Ada persyaratan harus memiliki b1  | Sistem perekrutan saat ini                              |
| 6 | Ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu?   | <b>Supir A:</b> Kemacetan dialami semua kedalanya dimacet. Khusus Jakarta. semua kendala dikemacetan.<br>Tapi kalo penghasilan jauh lah dulu sama sekarnng diawal saya narik aja udah biar kata nominal uangnya masih berapa perak tapi, pendapatanya bisa buat semingu untuk satu hari. kalo supir sekarang bilang supir cari sewa, kalo dulu sewa cari supir. | Perbedaan rutinitas suipr dengan dahulu                 |
| 7 | Bagaimana sistem setoran yang ditetapkan oleh perusahaan bus mayasari bakti? Baik pembagian setoran dan pemberian bensin. | Supir A: “Bus dalam kota Mayasari ada dua sistem yang satu sistem komisi (start) dan yang satu lagi ada sistem setoran. Kalo sistem start dihitung dari jumlah sewa, Komisi disebutnya.”<br>“Nah Kalo setoran jelas dapet uang makan dari uang sisa setroan. Kalo start dapet uangnya dari komisi itu. Itu aja perbedaannya.”                                   | Pemberlakuan Sistem Setoran                             |
| 8 | Berapakah pendapatan bersih yang didapatkan saudara dari sekali narik bus ?   | <b>Supir A:</b> “Misalkan supir bus dapet Komsis sekian persen, contoh supir satu harinya dapet uang 1 juta, berarti supir kita dapet uangnya 25% dari satu   | Pendapatan supir bus dan pembagian hasil yang diperoleh |



|    |   |   |                                 |
|----|---|---|---------------------------------|
|    |   | <p>juta yaitu 250.000 , kemudian 75% uang yang didapat disetorkan kedalam (kantor) 750000 ribuanlah.</p> <p>““Kalo start setoran ke perusahaan ngga bisa ditentukan kadang gede kadang kecil. Kalo setoran semua sama. Tapi ditentukan sama ritan, target minimal sehari 3 rite 700 tergantung trayek lain lagi yang 2 rite brapa dan 1 rite berapa”</p>                                  |                                 |
| 9  | <p>Apa yang anda lakukan apabila bus melakukan kerusakan di jalan ? bagaimana tanggung jawabnya dengan pemilik bus?</p> | <p><b>Supir A:</b> “masalah beban, aturannya berubah-ubah, misalnya ada kecelakaan. Musibah Kecelakaan tanggung jawab supir kedalam (kantor). tanggung jawab ngeganti, cuman kan tergantung nilainya sih, ada perhitungan sendiri berupa persenan. Tapi ujung-ujungnya sih sedikit.”</p>  | <p>Beban kerja supir</p>        |
| 10 | <p>Mengapa anda melakukan kegiatan ngetem/ ada keuntungan atau tidak?</p>   | <p><b>Supir A:</b> Yaa sekarang gini aja penghasilan udah, ngga nentu peminat kurang. Jadi yaaa kalo nahan sebentar pasti adaaja dapetnya. Walaupun satu juga</p>   | <p>Keuntungan ngetem</p>        |
| 11 | <p>Apakah banyak pungutan-pungutan liar? siapakan yang sering melakuakn? apa yang terjadi apabila tidak membayar?</p>   | <p><b>Supir A:</b> ”Awak bis ngga kerja pee uang satu mobil 2000 2000 Sekarang ia dia yang punya daerah dia ngga ada Pegang jalur megang jalur 5000 dia yang ngrus dengan polisi uang jalur”</p> <p>“Disini aja ngetem dengan sistem dorong anak2 uang teriak ada jatah kenek atau kondektur diem kasih dua rebu”</p> <p>“Satpam ngasiih keamanan 5000 timer cekker, tiap kali ngasi”</p> | <p>Kondisi lingkungan supir</p> |

Informan :Supir D (Supir Bus Mayasari Bakti)

Hari, tanggal :Rabu, 24 Agustus 2016

| No | Pertanyaan  | Jawaban  | Taksonomi                                    |
|----|---|--|--|
| 1  | Sudah berapa lama membawa bus?  | Supir D: Ada kali kang delapan tahunan mah. Tapi dua tahunan saya ngga berani bawa mobil. Dulu masih jadi kenek  | Mengetahui Pengalaman Informan sebagai Supir |
| 2  | Mengapa tertarik membwa bus dibandingkan angkutan lain?   | Supir D: Pekerjaan susah sekali kang sekarang mah, dari pada bingung-bingung mending bantu bapak aja jadi kenek dulu. Akhirnya keterusan, tapi sekarang bapak udah ngga dimayasari lagi udah capek katanya   | Awal ketertarikan menjadi supir              |
| 3  | Bagaimana caranya bisa membawa bus mayasari? Diajak? Atau minta sendiri?                            | <b>Supir D:</b> kalo dulu narik orang masih agak mudah kang. Saya aja awalnya bantu bapak dulu jadi kenek. tapi sekarang harus ada tnda pengeal sama baju kalo narik.  | Awal ketertarikan menjadi supir              |
| 4  | Apa asal daerah sunda menjadi peertmbangan bagi mayasraibakti ?                                     | <b>Supir D:</b> bisa dibilang sih iya kayaknya kang. Soalnya mayoritas dari dulu sunda, ngomong kesehariannya sunda  | Pertimbangan kedaerahan untuk menjadi supir  |
| 5  | Apakah anda memiliki surat-surat mengemudi ? Seperti SIM, STNK BUS                                  | <b>Supir D:</b> wajib itu mah sekarang, kalo dijalan nga bawa surat kayakny bakalan khawatir aja gitu. Suka ada Razia surat tiba-tiba. Dulu jug pas masuk jadi supir harus punya SIM B1.   | Sistem perekrutan saat ini                   |
| 6  | Apakah ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu ? budaya perekrutan ? | <b>Supir D:</b> ada kok kang, dulu pas saya masuk jadi supir aja lewat perekrutan kayak pekerja kantor gitu. Ada tes-tesanya pokoknya mah. Tapi yaa mungkin bisa diterima awal jadi kenek mungkin karena dulunya kenek. “tapi emang temen-temen saya | Perbedaan rutinitas suipr dengan dahulu      |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|   |  | yang jadi kenek banyak yang diterima juga kok”  |   |
| 7 | Bagaimana sistem pendapatan yang ditetapkan oleh perusahaan bus mayasari bakti? Baik pembagian setoran dan pemberian bensin? | <p><b>Supir D:</b> “kalo pendapatan uang ke kita ada dua sih kang. Kalo orang dilingkungan mayasari nyebutnya sistem setroan sama komisi. kalo setoran ada pembagian antara awak sama kedalem. Itu biasanya bersih bus tanggungan sisupir sama awak. Nah kalo komisi itu orang sini nyebutnya start. Atau kalo diartiin pendapatan supir didapat dari penumpang dari awal hingga akhir keberangkatan. Tapi kalo ini udah diawasin penumpangnya”</p> <p>“Bensin dapetnya dari dalem di pom depan situ tuh, sekarang ketentuannya udah pake kartu.”</p> <p>“Saldo sekarang langsunglah perusahaan ngasih. Jadi perusahaan sekarang tahu berapa pengeluaran 1 bus di bensin dan sisa bensin perusahaan tahu”</p> <p>Kalo setoran mah, sistemnya solar dibeli dari kita sendir. Tanggung jawab 1 bus, tanggung jawab awak didalemnya”</p> | Pemberlakuan Sistem Setoran                             |
| 8 | Berapakah pendapatan bersih yang didapatkan saudara dari sekali narik bus ?  | <p>“Kalo yang namanya setoran, rezekinya lagi gede yang dapetnya gede”.</p> <p>“Komisi sistem bawa nih kang baru diterapin 2 tahun ini, nah kalo biasanya saya sama kondektur pusing-pusing cari dana buat beli bensin dengan</p>   | Pendapatan supir bus dan pembagian hasil yang diperoleh |

|    |  |   |                      |
|----|--|---|----------------------|
|    |  | sistem ini jadi agak aman<br>soalnya bensin udah dapet dari<br>perusahaan”  |                      |
| 9  | Apa yang anda lakukan<br>apabila bus melakukan<br>kerusakan dijalan ?<br>bagaimana tanggung<br>jawabnya dengan<br>pemilik bus? | Supir D: “Kalo kecelakaan<br>parah dikejadian kepolisian<br>lalu lintas datang sih, Kalo ada<br>korban kantor dengan<br>keamanan sebagai pihak<br>terdepan penanggung jawab.<br>“nah tapi gini dimayasari jadi<br>kalo ringan tanggungan supir<br>kang, kalo mayasari tetep mau<br>damai ditempat boleh.” | Beban kerja<br>supir |
| 10 | Mengapa anda<br>melakukan kegiatan<br>ngetem/ ada keuntungan<br>atau tidak?  | Supir D: jaktok-jatohnya duit<br>sih kang. Kalo kita nahan<br>(ngetem) aja suka beruntung<br>gitu bisa dapet penumpang<br>lebih. Tapi emang kalo ngga<br>ngetem pendapatan juga dikit.<br>Belum lagi penumpang juga<br>naiknya suka-suka dia.   | Keuntungan<br>ngetem |

Informan :Supir I (Supir Bus Mayasari Bakti)

Hari, tanggal :Rabu, 24 Agustus 2016

| No | Pertanyaan                        | Jawaban   | Taksonomi   |
|----|-----------------------------------|---|---|
| 1  | Sudah berapa lama<br>membawa bus? | Supir I: baru 5tahunan saya<br>mah. Waktu segitu kerja jadi<br>supir terhitung baru kang.<br>Disini banyak yang sudah<br>kerja lebih lama dari itu. Tapi<br>ngga tau-tau niat ngelamar jadi<br>supir awal-awal mah jadi<br>kenek dulu. Yaa saya mutusin<br>jadi supir. karena ketentuan<br>jadi kenek udah ngga ada. Dari<br>pada kelua mending kerja<br>sekalian aja jadi supir. untung<br>pas jadi kenek pernah curi-curi<br>waktu masukin bus ke pool. | Mengetahui<br>Pengalaman<br>Informan<br>sebagai Supir |
| 2  | Mengapa tertarik<br>membwa bus    | Supir I: realistis aja kang lulus<br>sma di kampung terus cari  | Awal<br>ketertarikan                                  |

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
|   | dibandingkan angkutan lain?   | kerja susah, sekalinya dapet di pabrik gitu yaa lumayan lama sih. Tapiia da tawaran dari saudara untuk nemenin jadi kenek dijalan yaa kita ambil. Pertama sih Cuma ikut-ikutan tapi sekarnng malah kecebur di kerjaan ini.   | menjadi supir                               |
| 3 | Bagaimana caranya bisa membawa bus mayasari? Diajak? Atau minta sendiri?                            | Supir I: saya yang jelas dari mamang, terus diajak gitu. Berhubung sudah lama nangur dan ngga kerja. Saya mutusin buat ikut kang. Terus kalo bawa saya sering nyuri-nyuri masukin mobil ke pool. biasanya mamang dulu suka ngasih saya masuki mobil ke dalem. Nah untuk jadi supir sih emang karena udah ada kebicakan dari dalem untuk penghapusan kenek, jadi saya mending ngambil sekalian aja jadi supir dan alhamdulillah diterima. | Awal ketertarikan menjadi supir             |
| 4 | Apa asal daerah sunda menjadi peertmbangan bagi mayasraibakti ?                                     | Supir I: ada benernya juga sih soalnya susah kang udah jadi gambaran kalo mau masuk sini dari bawaan. Jarang juga ngebuka lowongan pekerjaan. Jadi pasti kalo butuh karyawan bisanya orang yang udah senior disuruh bantu nyari orang.   | Pertimbangan kedaerahan untuk menjadi supir |
| 5 | Apakah anda memiliki surat-surat mengemudi ? Seperti SIM, STNK BUS                                  | Supir I: Jadi Kewajiban itu mah kang, saya termasuk yang udah ngeberlakuin itu pas masuk.  | Sistem perekrutan saat ini                  |
| 6 | Apakah ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu ? budaya perekrutan ? | Supir I: berhubung baru 5 tahunan kerja, jadi yang saya rasain setiap tahunnya sih menrun melulu, capeek bayar solarnya lah. Tapi yaa untung   | Perbedaan rutinitas suipr dengan dahulu     |

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
|   |   | <p>udah ada kebijakan komisi 2 tahun ini jadi agak kurang kepikiran aja. Caranya banyakin rit-ritan aja kang.</p>  |  |
| 7 | <p>Bagaimana sistem pendapatan yang ditetapkan oleh perusahaan bus mayasari bakti? Baik pembagian setoran dan pemberian bensin?</p> | <p>Supir I: Mayasari Bakti nerapin dua sistem kang setroan sama komisi. Terhitung pegawai baru saya jadinya terasa banget nih dengan adanya perubahan sistem komisi p98a yang saya bawa termasuk line kering jadi kalo ada sistem komisi jadi agak kebantu gitu.</p> <p>Kalo setoran ngga bisa ditentukan pendapatannya soalnya semua tanggung jawab awak bus, nah tapi enakny di setoran itu setiap kali rit pasti duitnya ada terus, tapi masalahnay tanggung solarnya yang berat. Tapi ditentukan sama ritan, target minimal sehari 3 rite 500 tergantung trayek lain</p> <p>Nah kalo komisi pendapatan kita dari itungan jumlah sewa jadi kalo ada, tapi enakny sistem ini duitnya aman soalnya solar ngga ditanggung kita</p> | <p>Pemberlakuan Sistem Setoran</p>                             |
| 8 | <p>Berapakah pendapatan bersih yang didapatkan saudara dari sekali narik bus ?</p>  | <p>Supir I: Ditanya pendapatan yaa sulit kang kita yang peting setiap hari ada pemasukan aja lumayan, tapi kalo saya punya target dapet uang 100rb ditangan, tapi seringa barnget kurang dari itu. Sistem komisi punya ketentua kalo uang yang kita dapet itu 30% pendapatan satu hari.</p>  | <p>Pendapatan supir bus dan pembagian hasil yang diperoleh</p> |

|    |  |   |                   |
|----|--|---|-------------------|
| 9  | Apa yang anda lakukan apabila bus melakukan kerusakan di jalan ? bagaimana tanggung jawabnya dengan pemilik bus? | Supir I: haaha... makin lama Jakarta macet terus kang sekarang baru keluar narik aja udah kejebak macet, kadang-kadang kesel sih, makanya jangan heran kalo supir banyak yang asal-asalan nariknya, yang penting penumpang naik, nah kalo udah kejadian kecelakaan ringan masih kita tanggung sendiri, tapi udah berat urusannya tanggung jawab kepolisian sama kita, tapi di mayasari bakti sendiri ada yang ngebantu namanya kemanan. | Beban kerja supir |
| 10 | Mengapa anda melakukan kegiatan ngetem/ ada keuntungan atau tidak?   | Supir I: Dibidang untung sih pasti, tapi kalo p98a yang saya bawa agak susah, kita jadi supir main kucing-kucingan aja sama DLLJR. Itu juga tergantung jam.   | Keuntungan ngetem |

Informan :Supir R (Supir Bus Mayasari Bakti)

Hari, tanggal :Rabu, 24 Agustuts 2016

| No | Pertanyaan                                    | Jawaban  | Taksonomi                                    |
|----|---|--|--|
| 1  | Sudah berapa lama membawa bus?                | Supir R: Delapan tahunan mah ada bang saya. Tapi awal dulu bantu ngenekein tetangga dulu. Abis itu baru pegawai resmi  | Mengetahui Pengalaman Informan sebagai Supir |
| 2  | Mengapa tertarik bus dibanding angkutan lain? | Supir R: Sebelumnya saya narik angkot bang. Terus dikasih tau tetangga kalo jadi supir di Mayasari Bakti itu enak pendapatan lumayan. Jadi saya ikut gabung. | Awal ketertarikan menjadi supir              |
| 3  | Bagaimana caranya bisa membawa bus mayasari?  | Supir R: Jatuhnya ngga diajak sih tapi emang saya minat aja.   | Awal ketertarikan                            |

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
|   | Diajak? Atau minta sendiri?  | Abisnya dulu ngeliat temen pendapatannya lumaya.   | menjadi supir   |
| 4 | Apa asal daerah sunda menjadi pertimbangan bagi mayasraibakti ?  | Supir R: Duh iya-iyaa emang kalo disini mah orang jawa barat dominan, jadi sedikit banget orang yang dari luar jawa barat.   | Pertimbangan kedaerahan untuk menjadi supir             |
| 5 | Apakah anda memiliki surat-surat mengemudi ? Seperti SIM, STNK BUS   | Supir R: Wajib bang bisa-bisa ketilang saya kalo ngga punya sim. Sama perusahaan juga di control terus kok   | Sistem perekrutan saat ini                              |
| 6 | Apakah ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu ? budaya perekrutan ?                          | Supir R: Terasa banget bang. Bikin lieur sekarang mah kerja jadi supir. angkutan umum di Jakarta udah variasi. Jadi yaa untung-untungan deh pendapatnya  | Perbedaan rutinitas supir dengan dahulu                 |
| 7 | Bagaimana sistem pendapatan yang ditetapkan oleh perusahaan bus mayasari bakti? Baik pembagian setoran dan pemberian bensin? | Supir R: Nah kalo ini setau saya emang Cuma ada dua di perusahaan dia ada yang setoran sama komisi. Intinya sih kalo setoran kita yang ngelol terus ujung-ujungnya setor nah, kalo komisi ada pengawasan jumlah penumpang gitu. Sederhana gitu.  | Pemberlakuan Sistem Setoran                             |
| 8 | Berapakah pendapatan bersih yang didapatkan saudara dari sekali narik bus ?  | Supir R: Duh kalo ini saya ngga bisa jawab, soalnya ngga nentu pekerjaan jadi supir, tapi intinya dari pada ngga ada pendapatan mending narik aja lah.   | Pendapatan supir bus dan pembagian hasil yang diperoleh |
| 9 | Apa yang anda lakukan apabila bus melakukan kerusakan di jalan? bagaimana tanggung jawabnya dengan pemilik bus?              | Supir R: ngehubungin sodara aja lah di bagian timer, soalnya agak susah kalo langsung montir, nah kalo sodara karena mungkin udah lama di mayasari bakti jadi dia cepet aja kalo masalaha ngehubungin orang. Disini kita mainnya kekrabatan sih. | Beban kerja supir                                       |



|    |  |  |                   |
|----|--|--|-------------------|
| 10 | Mengapa anda melakukan kegiatan ngetem/ ada keuntungan atau tidak? | Supir R: kan udah dibilang tadi kalo pekerjaan begini tuh ngga nentu susah banget dapat kepastiannya makanya mending kita nahan aja dulu sebentar. Itu juga jatohnya untung-untungan | Keuntungan ngetem |
|----|--|--|-------------------|

Informan :Supir O (Supir Bus Mayasari Bakti)  
 Hari, tanggal :Rabu, 27 Agustuts 2016

| No | Pertanyaan   | Jawaban  | Taksonomi                                    |
|----|--|--|--|
| 1  | Sudah berapa lama membawa bus?   | Supir O: tujuh tahunan mah saya ada, tapi sebelumnya pernah ngebantu temen jadi kenek di sini.   | Mengetahui Pengalaman Informan sebagai Supir |
| 2  | Mengapa tertarik membwa bus dibandingkan angkutan lain?                  | Supir O: Awalnya sih mau krja yang lain tapi mungkin pas lulus sekolah diajak sama sodara yaa say amah ngikut aja deh. Tapi ujung-ujunga sampe sekarang.                                 | Awal ketertarikan menjadi supir              |
| 3  | Bagaimana caranya bisa membawa bus mayasari? Diajak? Atau minta sendiri? | Supir O: Diajak kalo saya sebelumnya ngebantu sodara dulu. Tapi yaa akhirnya saya jadi pegawai tetap disini terus belajar nyetir.  | Awal ketertarikan menjadi supir              |
| 4  | Apa asal daerah sunda menjadi peertmbangan bagi mayasraibakti ?          | Supir O: Kalo dulu sih keliatannya hampir semua kali yaa bang dari supir sampe personalia orang sunda semua, tapi sekarang juga udah banyak kok, yaa orang sunda masih tetap dominan sih | Pertimbangan kedaerahan untuk menjadi supir  |
| 5  | Apakah anda memiliki surat-surat mengemudi? Seperti SIM, STNK BUS        | Supir O: kalo saya dulu harus di wajibin punya sim b kalo ngga punya pasti ngga bisa ngelamar disini. Nah kalo stnk dan surat yang lainnya pasti wajib lah dibawa.                       | Sistem perekrutan saat ini                   |
| 6  | Apakah ada perbedaan pada sekarang ini                                   | Supir O: Rute saya lumayan jauh nih kang. Jadi kalo terasa   | Perbedaan rutinitas suipr                    |

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
|    | dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu ? budaya perekrutan ?   | yaa pasti apalagi sekarang udah banyak yang punya mobil pribadi sama angkutan umum juga udah banyak jenisnya. Terlbih ojek online tuh parah banget, jadi penumpang kita banyak yang pindah ke yang lain.                                  | dengan dahulu   |
| 7  | Bagaimana sistem pendapatan yang ditetapkan oleh perusahaan bus mayasari bakti? Baik pembagian setoran dan pemberian bensin? | Supir O: Komisi sama setoran, nah kalo mobil ini sih masih pake setoran tapi udah banyak kok yang diubah pake komisi. Abisnya orang dalem ngira kita banyak mainin sewa, tapi padahal mah emang penghasilannya aja yang menurun.          | Pemberlakuan Sistem Setoran                             |
| 8  | Berapakah pendapatan bersih yang didapatkan saudara dari sekali narik bus ?  | Supir O: kalo setoran kita yang ngelola sendiri tapi emang semakin hari pendapatan menurn jdi kalo di bilang pasti susah banget kang intinya sih saya ngga mau kalo sau hari kerja di bawah serratus. Kejar terus penumpang lah pokoknya. | Pendapatan supir bus dan pembagian hasil yang diperoleh |
| 9  | Apa yang anda lakukan apabila bus melakukan kerusakan di jalan ? bagaimana tanggung jawabnya dengan pemilik bus?             | Supir O: sebetulnya sih gampang tinggal nelpon montir tapi biasanya kita telpon aja kenalan di pool biar suruhngabarin ke montir, soalnya kalo langsung agak susah sih kang   | Beban kerja supir                                       |
| 10 | Mengapa anda melakukan kegiatan ngetem/ ada keuntungan atau tidak?   | Supir O: kemaren liat sendiri kan kita aja ngetem susah dapet penghasilan apalagi ngga ngetem, yaa itung-iung dapet receh lah dari penumpang yang penting pendapatan ada untuk satu hari kerja.   | Keuntungan ngetem                                       |

## **PEDOMAN WAWANCARA**

- **Wawancara Kepada Supir Bus**

1. Sudah berapa lama membawa bus?
2. Mengapa tertarik membwa bus dibandingkan angkutan lain?
3. Bagaimana caranya bisa membawa bus mayasari? Diajak? Atau minta sendiri?
4. Apa asal daerah sunda menjadi peertmbangan bagi mayasraibakti?
5. Apakah anda memiliki surat-surat mengemudi? Seperti SIM, STNK BUS
6. Apakah ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu? budaya perekrutan?
7. Ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu? seperti keadaan jalan, penumpang, dll
8. Bagaimana sistem pengelolaan bus mayasari sehari-hari?
9. Bagaimana sistem setoran yang ditetapkan oleh perusahaan bus mayasari bakti? Baik pembagian setoran dan pemberian bensin.
10. Berapakah pendapatan bersih yang didapatkan saudara dari sekali narik bus?
11. Apa yang anda lakukan apabila bus melakukan kerusakan dijalan? bagaimana tanggung jawabnya dengan pemilik bus?
12. Mengapa anda melakukan kegiatan ngetem/ ada keuntungan atau tidak?
13. Karena sewa apakah pelanggaran yang dilakukan bisa memberikan pendapatan yang lebih dibanding saudara menaati peraturan lalu lintas ?

14. Karena kebiasaan mengapa sering dilakukan, bukankah terdapat pengawasan dari pihak aparat?
15. Pada waktu apa DisHub melakukan pengawasan rutin? kapan waktu razia?
16. Bagaimana peran aparat-aparat seperti polisi dan dishub?
17. Apakah banyak pungutan-pungutan liar? siapakan yang sering melakuakn? apa yang terjadi apabila tidak membayar?
18. Untuk perlindungan Bus di jalan pihak perusahaan atau supir ada kerjasama?
19. Jam oprasi dimulai jam berapa ?

- **Wawancara kepada Perusahaan Bus Mayasari Bakti**

1. Bagaimana sejarahnya perusahaan Mayasari Bakti ?
2. Apa perbedaan perusahaan bus Mayasari Bakti dengan perusahaan bus lainnya? kopaja, koantas.
3. Hal mendasar apa yang membuat perusahaan bus Mayasari Bakti bertahan hingga saat ini? apa factor kedaerahan sama? Dan beda kondisi dahulu dengan sekarang?
4. Apa yang yang menjadi hambatan atau pun tantangan bagi perusahaan bus dalam menjalankan usaha transportasi publik?
5. Bagaimana sistem pengelolaan di Perusahaan Mayasari Bakti terkait dengan kepemilikan bus ataupun dengan hal-hal terkait dengan lapangan?
6. Tanggung jawab apa yang diberikan perusahaan bagi supir, kenek dan dll?
7. Bagaimana sistem perekrutan supir yang dilakukan perusahaan? apa ada perubahan dari 15 tahun terakhir dengan sekarang ? apa terdapat tes khusus atau tidak ? dan ketentuannya seperti apa ?
8. Apa kenek atau pun karyawan menjadi prioritas untuk menjadi supir ?
9. Apakah ada pelatihan terlebih dahulu untuk menjadi supir dengan kriteria yang ditentukan?
10. Hal apa yang membuat perusahaan percaya dengan apa yang dilakukan supir di jalan?

11. Untuk sistem jalannya bus, kebijakan apa yang ditentukan perusahaan mayasari bakti? dan bagaimana sistematika peneglolaanya dilapangan?
12. Untuk perlindungan bus di jalan apakah ada kerjasama pihak mayasari dengan pihak lainnya?
13. Bagaimana pendapat perusahaan terkait pungutan liardijalan? dan apa sudah terdapat kerjasama lebih jauh dengan pihak DisHub DKI untuk menanggulangnya?
14. Apa bentuk sanksi yang diberikn perusahaan terhadap kebiasaan supir bus ngetem?
15. Apa sudah terdapat pembenahan atau solusi untuk meminimalisir kebiasaan ngetem?
16. Pendapat perusahaan terkait kebiasaan bus ngetem?
17. Pendapat perusahaan terkait kegiatan percaloan bagi bus mayasari bakti? positif atau negatif?
18. Bagaimana hubungan perusahaan dengan pemerintahan DKI khususnya DisHub?
19. Diluar perusahaan bentuk kepedulian apa yang manjadi tanggung jawab perusahaan terhadap karyawan?

## BIOGRAFI PENULIS



Yudhistira Adi Nugaraha atau biasa dipanggil Yudhis lahir di Jakarta, 19 Mei 1995. Anak tunggal ini mengawali pendidikannya di bangku sekolah dasar di SDN Rambutan 03 Pagi tahun 2000-2006. Melanjutkan pendidikannya di Sekolah Menengah Pertama di SMPN 257 Jakarta pada tahun 2006-2009. Sedangkan untuk Sekolah Menengah Atas di SMA Wijaya Kusuma pada tahun pertama, kemudian untuk dua tahun berikutnya lanjut di SMAN 104 Jakarta.

Setelah lulus dari sekolah menengah atas, peneliti melanjutkan kuliah di Universitas Negeri Jakarta angkatan 2012 mengambil Jurusan Sosiologi. Pada masa perkuliahan peneliti mengikuti sejumlah kegiatan pokok. Kegiatan pokok yang peneliti ikuti antara lain Sosiologi Desa di Pulau Pramuka dan Pulau Panggang, KKL di Desa Kunjir, Lampung, KKN di Desa Mandalassari Kec. Mandalawangi dan PKL di Kementerian Pariwisata.

Adapun penelitian yang pernah peneliti ikuti antara lain Mata kuliah Evaluasi Pembangunan dengan judul penelitian “Evaluasi Program Pereduksian Dampak banjir oleh Komunitas Mat Peci Kalibata” Sosiologi Kota dengan judul penelitian “Kebertahanan Hidup Masyarakat Pemukiman Kumuh DKI Jakarta”, KKL dengan judul penelitian “Makna Simbolik Tradisi Pernikahan Adat Rajabasa, Lampung Selatan, dan PKL dengan judul penelitian “Implikasi Sosial Bebas Visa Kunjungan dalam Pengembangan Kepariwisataaan”.

