KERENTANAN KOMUNITAS SOPIR MOBIL PENUMPANG UMUM (STUDI KERENTANAN KEHIDUPAN SOPIR DI TERMINAL MOJOSARI)

SKRIPSI

Diajukan kepada Institut Agama Islam Negeri Surabaya Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam Memperoleh Gelar Sarjana Sosial Islam (S. Sos. I) dalam Bidang Pengembangan Masyarakat Islam

Oleh:

WHENY INDRAWATI

NIM. B02208008

INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
FAKULTAS DAKWAH
JURUSAN PENGEMBANGAN MASYARAKAT ISLAM
2012

PERPUSTAKAAN
IAIN SUNAN AMPEL SURABAYA
No. KLAS K D.2012 012 PMI
No. REG : D.2012/PMI/12
ASAL BUKU :
TANGGAL :

PERNYATAAN
PERTANGGUNGJAWABAN PENULISAN OTENTISITAS SKRIPSI

Bismillahirrahmanirrahim

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama	: Wheny Indrawati
NIM	: B02208008
Jurusan	: Pengembangan Masyarakat Islam
Alamat	: Dsn. Junggo Ds. Sekargadung Kec Pungging Kab. Mojokerto

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa:

1) Skripsi ini tidak pernah dikumpulkan kepada lembaga pendidikan tinggi mana pun untuk mendapatkan gelar akademik apapun.
2) Skripsi ini adalah benar-benar hasil karya saya secara mandiri dan bukan merupakan hasil plagiasi atas karya orang lain.
3) Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan skripsi ini sebagai hasil plagiasi, saya akan bersedia menanggung segala konsekuensi hukum yang terjadi.

Surabaya, 25 Juli 2012

Yang Menyatakan,

METERAI TEMPEL

260E8AAF925549176

ENAM RIBU RUPIAH

6000

DJP

Wheny Indrawati

NIM. B02208008

PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI

Nama	: Wheny Indrawati
Nim	: B02208008
Jurusan	: Pengembangan Masyarakat Islam (PMI)
Judul	: Kerentanan Komunitas Sopir Mobil Penumpang Umum (Studi Etnografi Kehidupan Sopir di Terminal Mojosari)

Skripsi ini telah diperiksa dan disetujui oleh dosen pembimbing untuk diujikan.

Surabaya, 7 Juni 2012

Telah disetujui oleh:
Dosen Pembimbing,

Drs. H. M. Munir Mansyur, M. Ag
195903171994031001

PENGESAHAN TIM PENGUJI

Skripsi oleh Wheny Indrawati ini telah dipertahankan di depan
Tim Penguji Skripsi

Surabaya, 18 Juli 2012
Mengesahkan,
Kementerian Agama Islam Negeri Sunan Ampel
Fakultas Dakwah
Dekan,

Dr. H. Aswadi, M. Ag
NIP. 19600412 199403 1 001

Ketua,

Drs. H. M. Munir Mansyur, M. Ag
NIP. 19590317 199403 1 001

Sekretaris,

Chabib Musthofa, S. Sos. I, M. Si
NIP. 19790630 200604 1 001

Penguji I,

Drs. Agus Afandi, M. Fil. I
NIP. 19661106 199803 1 002

Penguji II,

Hadi Susanto, S. Ag, M. Si
NIP. 1976112 600312 1 002

ABSTRAK

Wheny Indrawati, NIM. B02208008, 2012. ***Kerentanan Komunitas Sopir Mobil Penumpang Umum (Studi Kerentanan Kehidupan Sopir di Terminal Mojosari)*.**

Kata Kunci: ***Kerentanan, Komunitas Sopir MPU***

Dalam penelitian ini, ada 2 fokus permasalahan yang akan dikaji yaitu (1) bagaimanakah kehidupan sehari-hari komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari, (2) bagaimanakah potret kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari. Penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui kehidupan komunitas sopir MPU.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yang ditulis secara deskriptif. Kemudian peneliti menggunakan 4 macam teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara, dokumentasi dan pencacatan data. Dalam penggalian data, peneliti melakukan pengamatan langsung dan ikut menjadi bagian dari komunitas sopir MPU dengan mengajukan pertanyaan juga kepada sopir terkait dengan kondisi hidup sosial mereka.

Informant yang dipilih oleh peneliti sebagai subyek penelitian adalah komunitas sopir MPU, istri dan anaknya. Dari komunitas ini akan diperoleh data mengenai kehidupan sehari-hari mereka baik pada saat bekerja ataupun di rumah. Data-data dari komunitas tersebut berupa data-data seputar kehidupan mereka dalam mencari uang. Kemudian penghasilan mereka sehari-harinya dan jumlah pengeluaran yang biasanya dikeluarkan untuk kebutuhan dasar mereka.

Dapat disimpulkan bahwa penelitian tentang kerentanan komunitas sopir MPU yakni mereka mulai dengan berangkat bekerja pukul 05.00 dan sampai di Terminal Mojosari pukul 06.00. Kemudian mengantri di terminal hingga 7 menit dan baru bisa berangkat pukul 09.00. Aktifitas ini dilakukan oleh semua sopir hingga 3 kali bolak-balik Mojosari hingga ke Mojosari lagi. Sekitar pukul 12.00 para sopir istirahat kemudian dilanjutkan hingga pukul 14.00 dan langsung pulang ke rumah. Akan tetapi, aktifitas sopir tidak hanya itu saja melainkan ada juga aktifitas lainnya seperti mencari pelanggan tetap. Sehingga mereka tidak hanya memperoleh pendapatan menjadi sopir saja tetapi ada tambahan dari uang menjadi sopir pelanggan. Oleh Karena itu, mereka bisa tetap menuju ke kehidupan yang berkelanjutan. Sedangkan sopir yang mudah tertindas, tidak memiliki kemampuan dan aset yang bisa dikembangkan. Karena keterbatasan mereka dalam mengembangkan kemampuan yang mereka miliki, maka mereka akan mudah terpengaruh dan melakukan hal-hal yang tidak baik. Kondisi yang sulit ini dan tidak adanya jaminan perlindungan dari pemerintah mengakibatkan sopir tidak bisa menuju ke kehidupan yang berkelanjutan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL ..... **i**
PERSETUJUAN PEMBIMBING SKRIPSI ..... **ii**
PENGESAHAN TIM PENGUJI ..... **iii**
PERNYATAAN OTENTISITAS SKRIPSI ..... **iv**
MOTTO DAN PERSEMBAHAN ..... **v**
ABSTRAKSI ..... **vi**
KATA PENGANTAR ..... **vii**
DAFTAR ISI ..... **ix**
DAFTAR TABEL DAN BAGAN ..... **xi**
DAFTAR GAMBAR DAN FOTO ..... **xii**
DAFTAR ISTILAH ..... **xiii**

BAB I PENDAHULUAN **1**
A. Latar Belakang 1
B. Rumusan Masalah 5
C. Tujuan Penelitian 6
D. Manfaat Penelitian 7
E. Sistematika Pembahasan 8

BAB II KAJIAN TEORI **10**
A. Kajian Konseptual 10
1. Kelompok Rentan dan Komunitas Sopir MPU 10
a. Kelompok Rentan 10
b. Komunitas Sopir MPU 12
2. Kerentanan Komunitas 15
3. Perspektif Undang-Undang Ketenagakerjaan 20
B. Kajian Teoritik 23
1. Sustainable Livelihood 23
a. Definisi Sustainable Livelihood dalam perspektif para ahli 23
2. Kerangka Kerja Sustainable Livelihood 26
3. Kekuatan dan Kelemahan Sustainable Livelihood 31
4. Hubungan Kerentanan dengan Sustainable Livelihood (SL) 32
C. Penelitian Terdahulu yang Relevan 35

BAB III METODE PENELITIAN **36**
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian 36
B. Subyek Penelitian 37
C. Jenis dan Sumber Data 38
D. Teknik Pengumpulan Data 39
E. Teknik Validasi Data 41
F. Tahap-tahap Penelitian 44

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB IV PENYAJIAN DATA DAN ANALISIS DATA 47
A. Tempat *Mangkal* Sopir MPU 47
B. Kehidupan Sehari-hari Komunitas Sopir MPU di Terminal Mojosari 52
C. Potret kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari……. 67

BAB V PENUTUP 94
A. Kesimpulan 94
B. Saran..... 95

DAFTAR PUSTAKA 96

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR TABEL DAN BAGAN

Tabel		**Halaman**
Tabel 1	Kerangka Kerja *Sustainable Livelihood*……...	28
Tabel 2	Perbedaan Penelitian yang Dilakukan Oleh Peneliti Dengan Penelitian Lain……..	35
Tabel 3	Daftar nama-nama informant komunitas sopir MPU……...	37
Tabel 4	5 Paguyuban Sopir MPU Beserta Lokasi Parkirnya……...	48
Tabel 5	Letak Perpindahan Terminal Mojosari dari Tahun ke Tahun.....	55
Tabel 6	Harga Pembayaran Karcis TPR dari Tahun ke Tahun……..	57
Tabel 7	Jadwal Kegiatan Sopir Saat Bekerja…….	60
Tabel 8	Kecenderungan dan Perubahan yang dialami oleh Sopir……..	64
Tabel 9	Daftar Pengeluaran Sopir pada Saat Kerja……	90

Bagan		**Halaman**
Bagan 1	Struktur Kepengurusan Komunitas Sopir MPU di Terminal Mojosari……	50
Bagan 2	Analisis Profil Sopir MPU dalam Kehidupan yang Berkelanjutan……	75

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR GAMBAR DAN FOTO

Gambar		**Halaman**
Gambar 1	Jadwal Kegiatan Sopir Saat Bekerja.....	58
Gambar 2	Batas Pengambilan Penumpang Jika Tidak Antri Terlebih Dahulu……...	63
Gambar 3	Hasil Kerangka Kerja Pendekatan *Sustainable Livelihood* Pada Komunitas Sopir MPU…….	85

Foto		**Halaman**
Foto 1	TERMINAL MOJOSARI, kondisi Terminal Mojosari yang diambil dari depan terminal……..	47
Foto 2	MASJID, salah satu fasilitas yang disediakan di Terminal Mojosari……	48
Foto 3	HARMONIS, suasana para sopir saat antri menunggu penumpang……	52
Foto 4	PATOKAN HARGA TARIF MPU. Patokan harga tarif MPU yang diberikan oleh Dishubkominfo kepada sopir……	87
Foto 5	KTA, salah satu kartu anggota yang harus dimiliki oleh sopir sebagai identitas mereka……...	89

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR ISTILAH

No	Kata/ Kalimat	Artinya	Halaman
1.	Trayek	Lintasan jalur dari asal orang itu naik hingga sampai tujuan yang dikehendaki oleh penumpang tersebut yang didefinisikan oleh salah satu petugas UPT Terminal Mojosari	3, 50, 54, 57, 61, 62, 63, 67, 76, 78, 84, 86
2.	Komuni-komuni	Kelompok yang hidup bersama	13
3.	*Mangkal*	Tempat pemberhentian lyne-lyne sopir MPU di terminal atau di depan pasar	38, 47
4.	*Serkiler*	Dana dadakan atau dana iuran secara langsung bila telah terjadi musibah kepada salah satu sopir	68, 79
5.	*Bison*	Lyne besar seperti bus. Tetapi *bison* lebih kecil daripada bus mini. Biasanya muat untuk 20 orang	71
6.	*Aku sak bendinane yo oleh gaji mek selawe ewu, kadang yo oleh petangpolo ewu, gak mesti sak onoke rezekine. Wong mek dadi sopir ae. Gak koyok biyen gaji sopir iku lumayan, sak iki sepeda motor tambah akeh, dadine wong-wong podo seneng ngumpak pedae dewe-dewe*	Setiap harinya aku mendapatkan gaji Rp 25.000 terkadang juga hingga mendapatkan Rp 40.000, tidak mesti mendapatkan gaji sebesar itu karena bergantung pada rizkinya. Tidak seperti dulu gaji sopir itu, sekarang sepeda motor tambah banyak, sehingga orang-orang lebih suka untuk naik sepeda motornya sendiri.	71
7.	*Sedino iku nek dadi sopir ora mesti mbak hasile. Seng penting iso dienggoh makan saben dino, wes Alhamdulillah. Paling mentok sedino iku oleh Rp 40.000. iku wes mentok, lumayan olehe. Kadang sedino malah oleh mek Rp 20.000. Tapi iku wes dipotong karo setoran nang bos'e. Yo Alhamdulillah anakku saiki*	Setiap hari penghasilan sopir itu tidak tentu hasilnya mbak. Yang penting bisa dibuat untuk makan setiap harinya itu sudah Alhamdulillah. Satu hari bisa sampai Rp 40.000, itu sudah banyak hasilnya. Terkadang sehari hanya mendapatkan Rp 20.000. Tetapi itu sudah dikurangi dengan setoran ke pemilik lyne. Ya Alhamdulillah anak saya sudah menjadi dosen di universitas Nganjuk. Sekolahnya itu	73

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

	wes dadi dosen ndek universitas Nganjuk. Sekolahe iku oleh beasiswa, aku gak melok bondo	mendapatkan beasiswa, saya tidak ikut membiayai.	
8.	*Dancok*	Kata kasar dalam bahasa Jawa, seperti kurang ajar dalam bahasa Indonesia.	75, 93
9.	*Dancok, matamua gak gelem mingkir*	Kurang ajar, mata kamu itu tidak mau minggir	76
10.	*Sek ta mbak, gak maeng-maeng ngomonge. Wes totok kene kaet ngomong. Ndang modon kono*	Sebentar mbak, tidak dari tadi bilangnya. Sudah sampai sini baru bilang. Turun sana kalau begitu	76
11.	*Ngawor*	Ugal-ugalan	86
12.	*Jajan*	Jajan adalah makanan ringan. Seperti, tahu isi, pisang goreng, ubi gorng dll.	89, 91

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Terminal Mojosari yang terletak di Jln. Brawijaya no. 231 Kecamatan Pungging Kabupaten Mojokerto merupakan terminal baru Mojosari yang telah diresmikan sekitar 2 tahun yang lalu. Terminal yang bangunannya sangat kokoh dan megah ini, memiliki fasilitas yang lebih lengkap dibandingkan dengan terminal yang dulu. Dengan dilengkapi 2 fasilitas-fasilitas yang cukup memadai, bangunan Terminal Mojosari tampak megah bila dilihat dari kejauhan.

Fasilitas tersebut yakni fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas utama meliputi gedung terminal, pelataran parkir, jalur pemberangkatan dan pemberhentian serta kantor terminal. Sedangkan fasilitas penunjang yakni kios, ponten, dan fasilitas-fasilitas lain yang diperlukan oleh terminal.[1]

Kemudian didirikannya terminal baru ini adalah untuk mengatasi kepadatan arus lalu lintas agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas di tengah kota. Selain itu, adanya perpindahan ini diharapkan mampu memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat. Sekaligus memberikan lapangan kerja baru bagi masyarakat di sekitarnya dalam rangka menciptakan kesejahteraan hidup masyarakat.

[1] Wawancara dengan Sueb, salah satu petugas Terminal Mojosari pada tanggal 24 Maret 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Setelah membahas mengenai berbagai macam fasilitas yang ada di terminal. Sekarang adalah membahas orang-orang yang berperan dalam terminal ada Kepala UPT Terminal Mojosari beserta stafnya. Selain itu, di Terminal Mojosari ini juga bergabung menjadi satu dengan Dishubkominfo Kab. Mojokerto beserta stafnya. Yang paling tidak dilupakan adalah komunitas sopir MPU yang mempunyai peran aktif di dalam kegiatan Terminal Mojosari.

Komunitas sopir MPU ini merupakan bagian dari terminal yang tak terpisahkan. Tanpa adanya mereka, terminal bagaikan sangkar yang tak ada burungnya seperti rumah kosong yang tak berpenghuni. Itulah gambaran tentang kondisi terminal yang selalu ramai dengan jajaran sopir MPU di dalamnya.

Bisa dilihat betapa pentingnya peran komunitas sopir MPU di dalam terminal. Tanpa adanya mereka transportasi akan macet total karena tidak ada orang yang narik lyne lagi. Selain itu, masyarakat akan kesulitan untuk mencapai tujuan yang diinginkan bila tidak ada transportasi lyne. Karena transportasi lyne itulah satu-satunya transportasi yang harganya bisa dijangkau oleh kebanyakan masyarakat.

Mereka komunitas sopir MPU merupakan komunitas yang harus dilindungi oleh pihak berwajib. Karena mereka adalah kelompok-kelompok yang mempunyai jasa besar yakni dengan lynenya, masyarakat bisa mencapai tujuan yang diinginkan. Selain itu, dengan naik lyne maka akan mengurangi

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

polusi udara. Kemudian BBM juga tidak akan cepat habis bila semua orang memanfaatkan jasa angkutan umum lyne.

Komunitas sopir MPU ini tergolong kelompok yang rentan. Karena kehidupan mereka yang kesehariannya di jalan dan harus sabar menghadapi orang-orang yang biasanya naik lyne. Tidak banyak juga, kejadian yang menimpa sopir. Seperti, penumpang yang berbuat kasar pada sopir. Selain itu, ada juga penumpang yang bayarnya tidak dengan uang pas alias kurang. Belum lagi, adanya penindasan yang dilakukan oleh kelompok-kelompok penguasa terhadap sopir. Kemudian tidak adanya hak-hak perlindungan yang seharusnya diberikan kepada sopir. Selain itu, ada juga ketidakadilan pembagian trayek atau penentuan tarif terhadap hak-hak sopir atau bisa juga adanya kericuhan antar sopir sendiri akibat perebutan penumpang.

Pernyataan diatas adalah salah satu contoh adanya kerentanan yang membuat kehidupan sopir MPU menjadi berbahaya dan terkadang membuat rugi sopir. Belum lagi adanya masalah keluarga akibat berbagai macam faktor. Seperti, bayar sekolah anak, keluarga sakit atau keluarga lagi terkena musibah, belum lagi ditambah dengan uang untuk cicilan barang-barang elektronik dan masih banyak yang lainnya mengenai kebutuhan dasar mereka. Kondisi kehidupan komunitas sopir MPU baik dari segi sosial, ekonomi, fisik dan lingkungan sewaktu-waktu bisa mengancam kehidupan mereka dalam kesehariannya tanpa disadari.

Selain itu, banyak berbagai macam hal yang pada saat ini juga membuat resah para sopir. Dapat dicontohkan berikut, banyaknya pemilik HP

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

yang setiap tahunnya semakin bertambah juga membikin resah sopir MPU. Karena kecanggihannya, pemilik HP hanya tinggal menelepon saudaranya di rumah, dalam beberapa menit mereka akan datang. Sehingga tak perlu lagi naik lyne.

Selain itu, semakin banyaknya sepeda motor juga menjadi semakin terpinggirkannya lyne. Orang tak perlu susah-susah lagi mencapai tujuan dengan menggunakan lyne yang harganya lebih mahal daripada beli bensin sendiri untuk sepeda motor. Hal ini dapat dilihat karena naik kendaraan pribadi yakni sepeda motor lebih efisien waktu dan tidak mengeluarkan banyak biaya.

Lyne yang dahulunya adalah alat transportasi yang banyak memberikan jasa bagi masyarakat. Sekarang justru menjadi alat transportasi sampingan bagi masyarakat yang memang benar-benar lagi membutuhkan jasa angkutan tersebut. Akibatnya kian hari penumpang kian sepi. Bahkan nilai penghasilan juga kian hari menurun. Walaupun tidak menurun secara langsung, akan tetapi setiap harinya juga tidak mendapatkan uang yang banyak seperti dahulu kala.

Bisa kita lihat sendiri, pada saat ini orang lebih suka menggunakan kendaraan pribadi daripada naik lyne. Selain itu, orang berpikir juga bahwa sepeda motor lebih mudah dan cepat untuk sampai tujuan, tak perlu lagi susah payah berjalan untuk mencapainya. Hal ini terbukti dengan semakin banyaknya pemilik sepeda motor. Sr (45 tahun) berpendapat bahwa di setiap rumah sekarang ini setidaknya pasti memiliki sepeda motor di setiap

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

rumahnya. Walaupun sepeda motor itu tidak bagus, setidaknya mereka punya itu.[2] Karena itu juga, pendapatan mereka jadi berkurang.

Potret kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU yang menjadikan mereka kelompok yang selalu ditindas dan terpinggirkan. Tanpa disadari, mereka belum mampu merasakan itu semua. Tetapi pada realitas hidupnya, mereka harus kesana kemari untuk tetap berusaha dan bertahan narik lyne.

Tak banyak kelompok-kelompok penguasa yang mampu menjamin kehidupan mereka. Karena itu, mereka harus mempunyai strategi untuk bisa tetap bertahan dengan berbagai macam cara. Begitulah kondisi realitas hidup seorang sopir dalam kehidupan sehari-harinya. Kehidupan komunitas sopir MPU itu akan dikupas habis dalam bab berikutnya. Penjelasan bab tersebut mengenai kondisi sosial sopir dalam hidup bermasyarakat dan potret kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari.

B. Rumusan Masalah

Berikut adalah rumusan masalah mengenai permasalahan yang diangkat oleh penulis:

1. Bagaimanakah kehidupan sehari-hari komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari?
2. Bagaimanakah potret kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari?

[2] Wawancara dengan Sr, salah satu sopir MPU pada Selasa, 20 Maret 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan daripada penelitian ini adalah:

1. Tujuan Umum

   Untuk mengetahui kehidupan komunitas sopir MPU. Kemudian mengetahui kualitas hidup sopir dalam masyarakat. Selain itu, mengungkap bagaimanakah nasib seorang sopir dalam kehidupan sehari-harinya dan keluarganya.

   Kemudian bagaimanakah mereka menghidupi keluarganya dengan adanya banyak faktor-faktor yang menyebabkan mereka harus tetap bertahan menjadi sopir. Walaupun banyak hambatan-hambatan yang terjadi di sekitarnya. Seperti, kericuhan antar sopir, perebutan penumpang antar sopir atau bahkan menjadi korban dari kelompok-kelompok penguasa yang menindas kelompok-kelompok lemah.

2. Tujuan Khusus

   a. Untuk mengetahui kehidupan komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari.

   b. Untuk mengetahui kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU.

   c. Untuk mengetahui dan memahami sopir dan keluarga sopir.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini bagi orang yang membacanya sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti
   a. Salah satu bukti adanya penelitian yang dilakukan oleh peneliti karena sebagai seorang sarjana harus mampu mewujudkan Tri Dharma Perguruan Tinggi.
   b. Memberikan pengetahuan baru tentang realitas kehidupan sopir MPU sebagai kelompok yang terpinggirkan dan memberikan gambaran kualitas hidup seseorang yang terpinggirkan dalam masyarakat.
   c. Mengetahui kehidupan harmonis antar sopir yang harus selalu dijaga
2. Bagi Jurusan Pengembangan Masyarakat Islam (PMI)
   a. Memberikan referensi baru bagi Jurusan Pengembangan Masyarakat Islam.
   b. Memberikan pengetahuan baru tentang kehidupan komunitas sopir MPU. Komunitas tersebut adalah komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari.
3. Bagi Universitas
   a. Penelitian ini akan menambah literatur baru bagi Perpustakaan IAIN Sunan Ampel Surabaya.
   b. Menambah pengetahuan baru dalam penelitian sosial lainnya mengenai penelitian kelompok rentan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4. Bagi Peneliti Lain
   a. Penelitian ini akan memberikan pengetahuan baru bagi peneliti lain yang ingin meneliti lebih lanjut tentang kehidupan sopir MPU.
   b. Penelitian ini memberikan pengetahuan baru tentang kelompok yang terpinggirkan dari kelompok-kelompok penguasa.

E. Sistematika Pembahasan Skripsi

1. Bab I Pendahuluan

   Pada bab pendahuluan ini, peneliti akan menulis latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika pembahasan.

2. Bab II Kajian Pustaka

   Pada bab kajian pustaka berisi tentang kajian konseptual, kajian teori dan penelitian terdahulu yang relevan. Pada bab ini, kajian konseptual menjelaskan kata kunci dari kerentanan komunitas sopir MPU. Sedangkan kajian teori berisi tentang sustainable livelihood yang nantinya menjadi pisau analisis mengenai permasalahan yang dikaji. Setelah itu, penelitian terdahulu yang relevan yakni berisi penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti lain di Terminal Mojosari.

3. Bab III Metode Penelitian

   Bab III adalah bab metode penelitian yang berisikan proses kegiatan yang dilakukan peneliti dan pengambilan data di lapangan. Pada bab ini, peneliti menulis pendekatan dan jenis penelitian, subyek penelitian, jenis dan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sumber data, teknik pengumpulan data, teknik validasi data serta tahap-tahap penelitian.

4. Bab IV Penyajian Data dan Analisis Data

   Pada bab ini, peneliti menyajikan data-data yang sudah diperoleh dan merupakan data valid yang sudah dikumpulkan untuk dianalisis menggunakan sustainable livelihood. Dalam bab ini, peneliti menyajikan data dari lapangan kemudian dianalisis langsung dengan teori dan begitu seterusnya. Sehingga data dari lapangan dan analisisnya tidak disendirikan. Tetapi penyajian data dan analisis data langsung ditulis menjadi satu.

5. Bab V Penutup

   Bab penutup merupakan bab akhir dari penulisan yang berisikan simpulan dan saran.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Konseptual

1. Kelompok Rentan dan Komunitas Sopir MPU

a. Kelompok Rentan

Pada dasarnya pengertian mengenai kelompok rentan tidak dijelaskan secara rinci. Hanya saja dalam UU Nomor 39 Tahun 1999 pasal 5 ayat 3 dijelaskan bahwa setiap orang yang termasuk kelompok masyarakat yang rentan berhak memperoleh perlakuan dan perlindungan lebih berkenaan dengan kekhususannya. Kelompok masyarakat yang rentan adalah orang lanjut usia, anak-anak, fakir miskin, wanita hamil, dan penyandang cacat.[3]

Sedangkan menurut Human Rights Reference yang dikutip oleh Iskandar Husein disebutkan bahwa yang tergolong ke dalam Kelompok Rentan adalah:

1) Refugees (pengungsi)
2) Internally Displaced Persons (IDPs) adalah orang-orang yang terlantar/ pengungsi
3) National Minorities (kelompok minoritas)
4) Migrant Workers (pekerja migrant)

[3] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia, hal. 21.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

5) Indigenous Peoples (orang pribumi/ penduduk asli dari tempat pemukimannya)
6) Children (anak)
7) Women (Perempuan) [4]

Menurut Departeman Hukum dan Hak Asasi Manusia, kelompok rentan adalah semua orang yang menghadapi hambatan atau keterbatasan dalam menikmati standar kehidupan yang layak bagi kemanusiaan dan berlaku umum bagi suatu masyarakat yang berperadaban.[5] Jadi kelompok rentan dapat didefinisikan sebagai kelompok yang harus mendapatkan perlindungan dari pemerintah karena kondisi sosial yang sedang mereka hadapi.

Dengan demikian, komunitas sopir MPU dikategorikan masuk ke dalam kelompok rentan karena:

1) Kelompok yang mudah tertindas
2) Kelompok yang mudah dipengaruhi baik pengaruh positif atau pengaruh negatif
3) Kelompok yang harus mendapatkan perlindungan

[4] Iskandar Husein, *Perlindungan Terhadap Kelompok Rentan (Wanita, Anak, Minoritas, Suku Terasing, dll) Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia,* Makalah Disajikan dalam Seminar Pembangunan Hukum Nasional ke VIII Tahun 2003, Denpasar, Bali, 14 - 18 Juli 2003.

[5] Dikutip dari Departeman Hukum dan Hak Asasi Manusia.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Komunitas Sopir MPU

Komunitas merupakan kata yang sering digunakan dalam menyebutkan masyarakat yang hidupnya secara bersama-sama dan memiliki tujuan yang sama. Dalam suatu komunitas, biasanya terdapat leader yang mempunyai tugas untuk mengkondisikan anggota-anggotanya. Tanpa adanya leader maka akan sulit untuk mengkondisikan apa keinginan anggota. Selain itu, untuk menciptakan adanya kebersamaan maka dibutuhkan seorang fasilitator sebagai jembatan antara anggota yang satu dengan anggota yang lainnya. Fasilitator tersebut tidak lain adalah leader yang dipilih berdasarkan kesepakatan para anggota.

Pada umumnya komunitas berasal dari bahasa Latin *communitas* yang berarti kesamaan, kemudian dapat diturunkan dari *communis* yang berarti sama, publik, dibagi oleh semua atau banyak. Wenger (2004) menyebutkan pengertian komunitas adalah kelompok sosial dari beberapa organisme yang berbagi lingkungan, umumnya memiliki ketertarikan dan habitat yang sama. Dalam komunitas manusia, individu-individu di dalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumber daya, kebutuhan, risiko dan sejumlah kondisi lain yang serupa.[6] Komunitas juga diartikan sebagai masyarakat setempat atau suatu populasi yang menempati suatu daerah.[7]

---

[6] Temuan oleh Wenger 2004 yang dikutip dalam Wikipedia, *Komunitas* (www.wikipedia/komunitas.com, diakses 25 Mei 2012)

[7] Pius A. Partanto dan M. Dahlan Al Barry, *Kamus Ilmiah* Populer (Surabaya: Arkola, 2001), hal. 356.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sedangkan definisi lain menyebutkan komunitas adalah suatu kelompok setempat (lokal) dimana orang melaksanakan segenap kegiatan (aktivitas) kehidupannya.[8] Dengan demikian, komunitas dapat diartikan dengan sekumpulan orang yang hidup bermasyarakat, memiliki tujuan yang sama dan hidup di lingkungan yang sama serta sekelompok orang tersebut terorganisir dengan sendirinya dalam mengatur kehidupan mereka. Seperti, yang terjadi di dalam komunitas sopir MPU.

Menurut Crow dan Allan, Komunitas dapat terbagi menjadi 3 komponen:

1) Berdasarkan Lokasi atau Tempat Wilayah atau tempat sebuah komunitas dapat dilihat sebagai tempat dimana sekumpulan orang mempunyai sesuatu yang sama secara geografis.
2) Berdasarkan Minat: Sekelompok orang yang mendirikan suatu komunitas karena mempunyai ketertarikan dan minat yang sama, misalnya agama, pekerjaan, suku, ras, maupun berdasarkan kelainan seksual.
3) Berdasarkan Komuni-Komuni (kelompok yang hidup bersama) dapat berarti ide dasar yang dapat mendukung komunitas itu sendiri.[9]

---

[8] Paul B. Horton dan Chester L. Hunt, *Sosiologi*. Terjemahan Aminuddin Ram (Jakarta: Erlangga, 2004), hal. 129.

[9] Temuan oleh Crow dan Allan yang dikutip dalam Wikipedia, *Komunitas* (www.wikipedia/komunitas.com, diakses 25 Mei 2012)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Selain itu, komunitas atau kata lain dari masyarakat yang terorganisir dimengerti sebagai suatu bentuk organisasi sosial dengan lima ciri yaitu skala manusia, identitas dan kepemilikan, kewajiban-kewajiban, gemeinschaft serta kebudayaan.[10] Berikut adalah penjelasan dari 5 ciri tersebut:

1) Skala Manusia

   Pada dasarnya komunitas itu selalu berinteraksi satu sama lainnya. Dalam interaksi tersebut, terdapat skala yang melibatkan individu untuk mudah mengendalikannya dan menggunakannya. Jadi yang dimaksud skala manusia adalah skala dalam berinteraksi dengan individu lain hanya terbatas pada orang yang dikenal saja atau berkenalan dengan orang lain bila diperlukan.

2) Identitas dan Kepemilikan

   Dalam suatu kelompok identitas diri menjadi sangat penting untuk memberi tahu kepada semua orang yang ada disekelilingnya. Bahwa ia adalah bagian dari komunitas tersebut yang juga mempunyai rasa memiliki.

3) Kewajiban-kewajiban

   Dalam suatu komunitas tidak menutup kemungkinan bahwa setiap anggotanya juga harus memenuhi kewajiban-kewajibannya sebagai anggota komunitas. Kewajiban yang harus dilakukan berdasarkan

[10] Jim Ife dan Frank Tesoriero, *Community Development: Alternatif Pengembangan Masyarakat di Era Globalisasi.* Terjemahan Sastrawan Manullang, Nurul Yakin dan M. Nursyahid, hal. 191.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kesepakatan setiap komunitas. Oleh karena itu, setiap individu dituntut untuk berperan aktif dalam komunitas tersebut.

4) Gemeinschaft (paguyuban)

Ferdinand Tonnies dan Charles P. Loomis yang dikutip oleh Soerjono Soekanto dalam bukunya mendefinisikan:

> Gemeinschaft atau paguyuban adalah bentuk kehidupan bersama dimana anggota-anggotanya diikat oleh hubungan batin yang murni dan bersifat alamiah serta bersifat kekal.[11]

Maksud definisi diatas adalah setiap individu dalam kehidupannya memiliki hubungan antara satu dengan yang lainnya. Oleh karena itu, hubungan gemeinschaft itu terkandung dalam hubungan komunitas yang berupa interaksi antar individu.

5) Kebudayaan

Setiap komunitas pasti akan memiliki kebudayaannya masing-masing. Kebudayaan ini merupakan identitas yang menjadikan komunitas itu memiliki ciri yang berbeda dengan komunitas lain.

2. Kerentanan Komunitas

Kerentanan adalah kondisi-kondisi yang ditentukan oleh faktor fisik, sosial, ekonomi, dan lingkungan atau proses-proses, yang meningkatkan kerentanan masyarakat terhadap dampak bahaya.[12] Olivier Serrat berpendapat bahwa kerentanan adalah perasaan tidak aman di kehidupan

[11] Temuan Ferdinand Tonnies dan Charles P. Loomis yang dikutip oleh Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar* (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2003), hal. 132

[12] Tsunami and Disaster Mitigation Research Center, *Kerentanan dan Kapasitas* (http://piba.tdmrc.org/content/kerentanan-dan-kapasitas, diakses 02 Mei 2012).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

individu, keluarga dan komunitas ketika menghadapi perubahan diluar lingkungannya. *"Vulnerability is characterized as insecurity in the well-being of individuals, households, and communities in the face of changes in their external environment"*.[13]

Konteks kerentanan adalah situasi perubahan yang membingkai penghidupan manusia, baik individu, keluarga maupun masyarakat. Konteks kerentanan merujuk kepada situasi rentan yang setiap saat dapat mempengaruhi atau membawa perubahan besar dalam penghidupan masyarakat. Pengaruh yang ditimbulkan oleh situasi tersebut umumnya bersifat negatif atau dapat merugikan penghidupan masyarakat meskipun tidak tertutup kemungkinan membawa pengaruh positif.[14]

Dengan demikian, kerentanan dapat dimengerti sebagai suatu kondisi yang dialami oleh individu, keluarga, komunitas dalam menghadapi perubahan yang terjadi dikehidupannya. Perubahan tersebut merupakan ancaman bagi mereka yang memiliki banyak dampak baik dampak negatif maupun dampak positif. Akan tetapi, kebanyakan kerentanan mempunyai pengaruh negatif bagi individu, keluarga dan komunitas dibandingkan dengan pengaruh positifnya.

Menurut Olivier Serrat kerentanan meliputi:

a. Shocks (kejutan/ kaget/ guncangan) yang meliputi conflict (konflik), illnesses (macam-macam penyakit), floods (banjir), storms (badai),

---

[13] Olivier Serrat, *The Sustainable Livelihoods Approach* (www.adb.org/knowledgesolutions, diakses pada 16 Mei 2012).

[14] Pembelajaran Pendekatan Penghidupan Berkelanjutan Bagi Perencana dan Pegiat, *Pembangunan Daerah Memahami Konteks Kerentanan* (Badan Diklat NAD dan UNDP - CIDA), hal. 3.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

droughts (masa kekeringan), pests (hama pada tumbuhan), diseases (penyakit-penyakit).

b. Seasonalities (perubahan musiman) yang meliputi prices (menetapkan harga), and employment opportunities (kesempatan kerja).

c. Critical trends (kecenderungan) yang meliputi demographic (kependudukan), environmental (lingkungan), economic (perekonomian), governance (pemerintah), and technological trends (kecenderungan teknologi).[15]

Sedangkan dalam buku modul 3 tentang memahami dan menganalisa konteks kerentanan yang melingkupi kehidupan masyarakat dibagi 3 yang penjelasannya juga tidak jauh dari pernyataan diatas yakni:

a. Guncangan (*shocks*) yaitu perubahan yang bersifat mendadak dan sulit diprediksikan, pengaruhnya relatif besar bagi penghidupan, bersifat merusak atau menghancurkan dan umumnya dirasakan secara langsung.

   Salah satu contoh guncangan yang memiliki dampak luas bagi penghidupan masyarakat adalah bencana alam seperti banjir, longsor, tsunami, kebakaran hutan, wabah penyakit dll, Guncangan juga dapat terjadi dalam lingkup yang lebih kecil, meninggalnya salah seorang anggota atau kepala keluarga juga mempengaruhi penghidupan keluarga secara keseluruhan.

b. Kecenderungan (*trends*) yaitu perubahan perlahan yang umumnya dapat diprediksikan, namun tidak kalah besar pengaruh negatifnya terhadap penghidupan masyarakat apabila tidak atau gagal diantisipasi dengan baik oleh masyarakat dan pemerintah.

   Kecenderungan (*trends*) ini umumnya merupakan suatu perubahan yang kompleks, tidak berdiri sendiri, namun akumulasi dari beberapa kondisi yang umumnya masyarakat memiliki atau dapat memperoleh informasi tentangnya. Contoh kecenderungan (*trends*) antara lain; situasi demografi masyarakat, tingkat pertumbuhan penduduk, perubahan ekonomi nasional.

---

[15] Olivier Serrat, *The Sustainable Livelihoods Approach* (www.adb.org/knowledgesolutions, diakses pada 16 Mei 2012)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

c. Perubahan musiman *(seasonality)* yaitu perubahan yang bersifat berkala dan sering terjadi pada periode tertentu.

Namun meskipun dapat diprediksikan umumnya tetap membawa pengaruh terhadap penghidupan masyarakat, karena dampak yang ditimbulkannya lebih luas dibanding dengan kemampuan antisipasi masyarakat. Perubahan musiman disini tidak terbatas pada perubahan yang terkait dengan cuaca, musim atau perubahan alam, namun termasuk dinamika sosial masyarakat, aktivitas pasar dan pertukaran beragam sumberdaya dalam masyarakat. Contoh perubahan musiman antara lain; produksi pertanian di sawah, ladang, dan perubahan harga, pengganguran, lapangan kerja, migrasi penduduk, dari desa ke kota.[16]

Beberapa pengaruh yang mungkin muncul dari konteks kerentanan antara lain:

a. Menghancurkan, maksudnya adalah membuat kerusakan terhadap Sumber Daya Alam yang ada sehingga menganggu aktifitas kehidupan individu, keluarga dan masyarakat. Seperti, terjadinya banjir dan kebakaran hutan yang menyebabkan lahan pemukiman menjadi rusak. Sedangkan lahan pertanian akan diprediksi menjadi gagal panen. Sehingga masyarakat kehilangan rumah atau hasil panen yang ditunggu-tunggu. Selain itu, adanya pencemaran akibat dari limbah yang dibuang sembarangan akan merusak lingkungan dan ekosistemnya dalam jangka waktu yang lama.

b. Melemahkan, maksudnya membuat manfaat sumberdaya dan strategi penghidupan yang ditempuh oleh masyarakat semakin berkurang. Seperti apabila jumlah penduduk setiap tahun mengalami peningkatan

[16] Pembelajaran Pendekatan Penghidupan Berkelanjutan Bagi Perencana dan Pegiat, *Pembangunan Daerah Memahami Konteks Kerentanan*, hal. 3-4.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

secara dratis maka akan mempengaruhi jumlah kepemilikan lahan. Lahan pertanian akan semakin sempit karena dibuat untuk pemukiman. Selain itu, produksi pangan akan semakin menurun. Faktor lain juga didukung adanya banjir dan pencemaran lingkungan. Sehingga kualitas tanah akan mempengaruhi produksi pangan.

Kemudian krisis ekonomi dan produktivitas pada sector tertentu juga akan melemahkan daya beli produksi terhadap komoditas lain. Selain itu juga, kematian salah satu anggota yang mempunyai peran penting dalam keluarga sebagai pencari nafkah juga akan melemahkan kesejahteraan keluarga tersebut.

c. Meniadakan akses, maksudnya adalah perubahan baik berupa guncangan dan kecenderungan tidak terlalu merusak aset-aset yang dimiliki oleh masyarakat, akan tetapi perubahan yang ditimbulkan bisa dari hilangnya akses terhadap sumberdaya tertentu. Konflik sosial misalnya, jenis sumberdaya mungkin tidak mengalami kerusakan. Akan tetapi, masyarakat akan kehilangan akses terhadap sumberdaya yang dimilikinya yakni kehilangan pekerjaan karena ada ancaman.

Dapat dicontohkan pula, anak-anak tidak bisa ke sekolah,dan kegiatan ekonomi menjadi lumpuh karena jembatan putus. Jembatan putus ini dikarenakan gempa. Sehingga menyebabkan mereka tidak bisa melakukan aktifitasnya karena prasarana umum sedang rusak. Meskipun mereka memiliki harta kekayaan yang utuh. Selain tiu, ada juga tingkat suku bunga yang tinggi akibat kebijakan ekonomi

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pemerintah juga mengakibatkan akses terhadap permodalan semakin sulit.[17]

3. Perspektif Undang-Undang Ketenagakerjaan

Pada dasarnya seorang pekerja yang bekerja biasanya dilindungi oleh pihak berwajib. Undang-undang mengenai ketenagakerjaan tersebut diatur dalam UU No. 25 Tahun 1997. Di dalam UU ini mengatur tentang ketenagakerjaan mulai dari perlindungan, pelayanan, gaji, kesamaan hak dalam perlakuan yang diberikan kepada tenaga kerja, pembinaan mengenai pelatihan-pelatihan yang harus diberikan kepada tenaga kerja agar mereka mengerti dan sebagainya. Pada dasarnya UU ini digunakan untuk melindungi hak-hak para pekerja.

Dalam UU No. 25 Tahun 1997 pasal 1 ini dijelaskan beberapa pengertian dari ketenagakerjaan sebagai berikut:

a. Ketenagakerjaan adalah segala hal yang berhubungan dengan tenaga kerja pada waktu sebelum, selama, dan sesudah masa kerja.
b. Tenaga kerja adalah setiap orang laki-laki atau wanita yang sedang dalam dan/atau akan melakukan pekerjaan, baik di dalam maupun di luar hubungan kerja guna menghasilkan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.
c. Jaminan sosial tenaga kerja adalah suatu perlindungan bagi tenaga kerja dalam bentuk santunan berupa uang sebagai pengganti sebagian dari penghasilan yang hilang atau berkurang, dan pelayanan sebagai akibat peristiwa atau keadaan yang dialami oleh tenaga kerja berupa kecelakaan kerja, sakit, hamil, bersalin, hari tua, dan meninggal dunia.[18]

---

[17] Pembelajaran Pendekatan Penghidupan Berkelanjutan Bagi Perencana dan Pegiat, *Pembangunan Daerah Memahami Konteks Kerentanan*, hal. 3-4.

[18] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1997 Tentang Ketenagakerjaan, hal. 1-3.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Selain itu, dalam pasal 108 tentang perlindungan ketenagakerjaan juga dijelaskan sebagai berikut:

1. Setiap pekerja mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas:
   a. Keselamatan dan kesehatan kerja
   b. Moral dan kesusilaan
   c. Perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama
2. Untuk melindungi kesehatan pekerja guna mewujudkan produktivitas kerja yang optimal diselenggarakan upaya kesehatan kerja.
3. Perlindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.[19]

Dari pernyataan diatas, maka setiap pekerja berhak mendapatkan perlindungan dari pihak yang berwajib mengenai keselamatan dan kesehatan ketika ia sedang bekerja. Selain itu, ada perlakuan yang adil terhadap pekerja tersebut. Saling menghargai satu sama lain akan mewujudkan kedamaian antar sesama.

Perlindungan sosial dapat didefinisikan sebagai segala inisiatif baik yang dilakukan oleh pemerintah, sektor swasta maupun masyarakat yang bertujuan untuk menyediakan transfer pendapatan atau konsumsi pada orang miskin, melindungi kelompok rentan terhadap resiko-resiko penghidupan (livelihood) dan meningkatkan status dan hak sosial kelompok-kelompok yang terpinggirkan di dalam suatu masyarakat.[20] Dengan demikian, perlindungan sosial adalah kegiatan yang dilakukan

---

[19] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1997 Tentang Ketenagakerjaan, hal. 14.

[20] Edi Suharto, *Kebijakan Perlindungan Sosial bagi Kelompok Rentan dan Kurang Beruntung*, Makalah disampaikan pada saat Seminar di Pusat Pengembangan Ketahanan Sosial Masyarakat, Badan Pelatihan dan Penelitian Kesejahteraan Sosial, Depsos RI, Jakarta 2 Oktober 2006

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

oleh pemerintah dalam melindungi kelompok rentan baik dari segi ekonomi, sosial budaya dari resiko-resiko yang mungkin bisa terjadi pada mereka. Seperti, perlindungan berupa JAMSOSTEK bagi tenaga kerja, perlindungan HAM bagi semua orang tanpa terkecuali, perlindungan rasa aman dari pihak yang berbuat tidak baik kepada mereka dan sebagainya.

Kemudian dalam pasal 185 disebutkan bahwa "barangsiapa tidak memberikan perlindungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 100.000.000,- (seratus juta rupiah)".[21] Pernyataan ini menyebutkan bahwa setiap pihak yang memiliki pekerja haruslah mempunyai JAMSOSTEK bagi para pekerjanya demi keselamatan dan kesehatan mereka.

Untuk meningkatkan kapasitas seorang pekerja dan menambah pengetahuan baru mereka juga harus ada pelatihan-pelatihan. Dalam UU No. 25 Tahun 1997 dijelaskan pada pasal 119 yakni "pelatihan kerja diselenggarakan dan diarahkan untuk membekali dan/atau meningkatkan dan/atau mengembangkan keterampilan atau keahlian kerja guna meningkatkan kemampuan, produktivitas, dan kesejahteraan tenaga kerja".[22] Setiap ada ketentuan dan perubahan mengenai pekerjaan baru maka pihak berwajib harus mengadakan pelatihan bagi pekerja agar mereka mengetahui perubahan yang ada.

[21] Ibid., hal. 23.
[22] Ibid., hal. 16.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

B. Kajian Teoritik

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori sustainable livelihood yang nantinya akan dipergunakan untuk menganalisis hasil temuan di lapangan. Berikut adalah penjelasan mengenai teori tersebut:

1. Sustainable Livelihood

a. Definisi Sustainable Livelihood dalam perspektif para ahli

Sustainable livelihood atau dalam bahasa Indonesia diartikan dengan penghidupan berkelanjutan mempunyai banyak pandangan mengenai pendefinisiannya. Banyak para ahli mendefinisikan kata tersebut ke dalam kalimat yang berbeda. Akan tetapi, makna dari kalimat itu tetaplah sama yakni penghidupan berkelanjutan atau bisa juga diartikan mata pencaharian berkelanjutan.

Secara etimologis, Sebastian Saragih, Jonatan Lassa dan Afan Ramli, berpendapat bahwa:

> Makna kata *livelihood* itu meliputi aset atau modal (alam, manusia, finansial, sosial dan fisik), aktifitas di mana akses atas aset dimaksud dimediasi oleh kelembagaan dan relasi sosial) yang secara bersama mendikte hasil yang diperoleh oleh individu maupun keluarga. Kata *akses* didefinisikan sebagai aturan dan norma sosial yang mengatur atau mempengaruhi kemampuan yang berbeda antara orang dalam memiliki, mengontrol, mengklaim atau menggunakan sumber daya seperti penggunaan lahan di desa atau komunitas kampung.[23]

Olivier Serrat mengatakan bahwa penghidupan terdiri dari kemampuan, aset dan aktifitas yang diperlukan untuk hidup. "*A*

[23] Sebastian Saragih, Jonatan Lassa dan Afan Ramli, *Kerangka Penghidupan Berkelanjutan*, hal. 2.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

livelihood comprises the capabilities, asets, and activities required for a means of living".[24] Sehingga dalam kehidupan manusia itu untuk tetap bisa bertahan dibutuhkan kemampuan dan aset (sumberdaya, kepercayaan, tagihan dll) dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-harinya.

Pada dasarnya pendekatan penghidupan keberlanjutan adalah jalan pikiran tentang objektif, kesempatan dan keutamaan untuk mengembangkan kegiatan. Itu adalah dasar dalam mengembangkan pikiran tentang kehidupan orang lemah dan kehidupan yang rentan dari kehidupan dan kepentingan kebijakan dan lembaga. *"The sustainable livelihoods approach is a way of thinking about the objectives, scope, and priorities for development activities. It is based on evolving thinking about the way the poor and vulnerable live their lives and the importance of policies and institutions"*.[25]

Sedangkan di tahun 1992, penghidupan pedesaan berkelanjutan: konsep praktek untuk abad 21, Robert Chambers dan Gordon Conway mengusulkan definisi penghidupan pedesaan berkelanjutan yang diterapkan paling umum di tingkat rumah tangga: mata pencaharian terdiri dari kemampuan, aset (toko, sumber daya, tagihan dan akses) dan kegiatan yang diperlukan untuk sarana hidup: penghidupan berkelanjutan yang dapat mengatasi dan pulih dari stres dan guncangan, mempertahankan atau meningkatkan kemampuan dan

[24] Olivier Serrat, *The Sustainable Livelihoods Approach* (www.adb.org/knowledgesolutions, diakses pada 16 Mei 2012)

[25] Ibid.,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

aset, dan memberikan kesempatan mata pencaharian yang berkelanjutan untuk generasi berikutnya, dan yang memberikan kontribusi. Keuntungan bersih bagi mata pencaharian lainnya di tingkat lokal dan global dan dalam jangka pendek dan panjang. "*A livelihood comprises the capabilities, asets (stores, resources, claims and access) and activities required for a means of living: a livelihood is sustainable which can cope with and recover from stress and shocks, maintain or enhance its capabilities and asets, and provide sustainable livelihood opportunities for the next generation; and which contributes net benefits to other livelihoods at the local and global levels and in the short and long term*".[26]

Makna livelihood yang dalam bahasa Indonesia diartikan penghidupan mempunyai arti kehidupan suatu komunitas dalam kegiatan sehari-harinya. Seperti, kegiatan mulai dari bangun hingga tidur lagi. Selain itu, ada kehidupan mengenai ekonomi mereka dan sosial budaya mereka. Dengan demikian, pendekatan penghidupan yang berkelanjutan (SLA) adalah cara untuk meningkatkan pemahaman tentang mata pencaharian penduduk miskin. Dilakukan dengan cara meningkatkan kemampuan dan aset yang dimiliki dan tidak merusak sumberdaya dalam menghadapi stres atau guncangan.

[26] Lasse Krantz, *The Sustainable Livelihood Approach Poverty Reduction* (Sweden: Swedish International Development Cooperation Agency Division for Policy and Socio-Economic AnalysFebruary 2001), hal. 6.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Kerangka Kerja *Sustainable Livelihood*

Pada dasarnya didalam kerangka kerja SL harus diperhatikan terlebih dahulu prinsip-prinsipnya. Prinsip-prinsip dari kerangka kerja SL adalah:

a. People Centered

Pendekatan *livelihoods* menempatkan masyarakat sebagai pusat pembangunan.[27] Focus pendekatan ini lebih ditekankan pada keluarga yang termarginalkan seperti pengentasan kemiskinan. Sehingga penghapusan kemiskinan yang berkelanjutan akan dicapai hanya jika dukungan eksternal berfokus pada apa yang penting bagi orang yang memahami perbedaan antara kelompok orang, dan bekerja dengan mereka dengan cara yang sama dengan strategi mereka saat ini seperti mata pencaharian, lingkungan sosial, dan kemampuan untuk beradaptasi.

b. Responsive and Participatory

Bahwa komunitas yang termarginalkan mempunyai peran utama dalam mengidentifikasi dan mengatasi masalah yang sedang dihadapi.

c. Multilevel

Penghapusan kemiskinan merupakan tantangan besar di berbagai tingkat. Cara mengatasinya yakni dengan bekerja, memastikan bahwa kegiatan tingkat mikro berupa menginformasikan perkembangan kebijakan dan lingkungan yang memungkinkan efektif. Sedangkan

[27] Ibid., hal. 7

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tingkat makro berupa struktur dan proses yang mendukung orang untuk membangun kekuatan mereka sendiri.

d. Conducted in partnership (dilakukan dengan kemitraan)

Berarti ada kerjasama antara masyarakat dengan sektor tertentu. Seperti, kerjasama para petani penggarap dengan pemilik benih.

e. Sustainable

Ada empat dimensi kunci untuk keberlanjutan yaitu ekonomi, kelembagaan keberlanjutan, sosial dan lingkungan. Semua saling melengkapi sehingga ke empat dimensi itu ada keseimbangan yang harus ditemukan dan dipecahkan serta dicari solusinya oleh kelompok mereka.

f. Dynamic[28]

Dukungan eksternal harus mengakui sifat dinamis dari strategi kehidupan, fleksibel merespon perubahan situasi masyarakat, dan mengembangkan komitmen jangka panjang.

Kerangka kerja SL berusaha menyediakan *a way of thinking* mengenai penghidupan kaum yang dianggap marginal dan miskin. Kerangka kerja ini melihat masyarakat berada dalam konteks tertentu seperti kerentanan di mana kerap terjadi bencana dan konflik kekerasan dan bahkan berbagai kecenderungan krisis. Di dalam konteks yang seperti inilah, masyarakat hidup dan demi kelangsungan hidup dan penghidupannya, mereka bertumpu pada aset-aset penghidupan yang

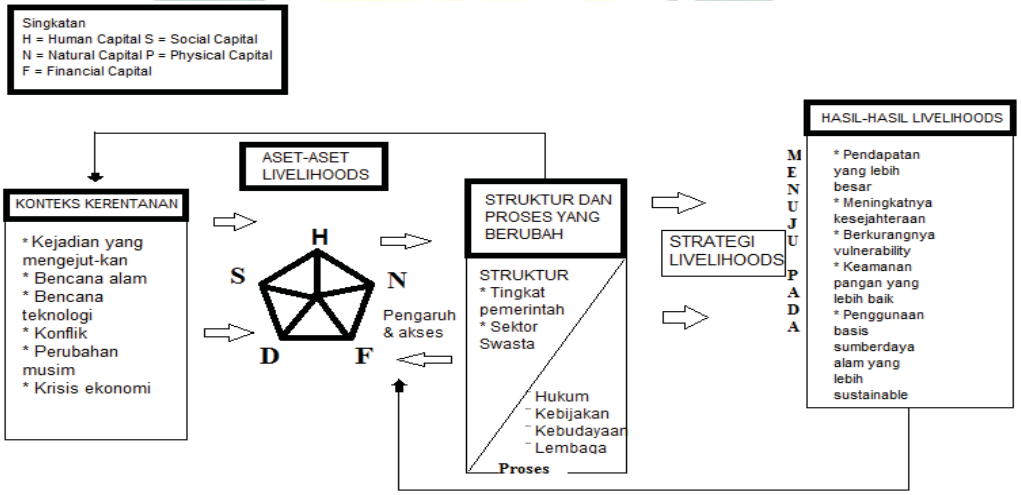
[28] Lasse Krantz, *The Sustainable Livelihood Approach Poverty Reduction,* hal. 18.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

ragam seperti aset sumber daya alam dan lingkungan, social capital, finansial capital serta sumber daya manusia seperti pendidikan yang mampu diakses dan sumber daya infrastruktur fisik. Keberlanjutan penghidupan dari masyarakat yang disebut ’miskin/marginal’ sering secara cermat melakukan juga diversifikasi kegiatan yang merupakan hasil transformasi dari aset-aset/sumber daya/capital atau modal.[29]

Kerangka kerja SL ini memberikan pemahaman tentang berbagai faktor dalam meningkatkan mata pencaharian dan menunjukkan bagaimana hubungan dalam suatu komunitas. Berikut adalah kerangka kerja SL menurut DFID yang sudah diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia:

Tabel 1: Kerangka Kerja *Sustainable Livelihood*



Carney 1998 mengatakan bahwa kerangka SL dibangun sekitar lima kategori utama mata pencaharian aset, grafis digambarkan sebagai

[29] Sebastian Saragih, Jonatan Lassa dan Afan Ramli, *Kerangka Penghidupan Berkelanjutan*, hal. 22.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

segi lima untuk menggarisbawahi interkoneksi mereka dan fakta bahwa mata pencahariannya bergantung pada kombinasi dari aset dari berbagai jenis dan bukan hanya dari satu kategori. Bagian penting dari analisis adalah untuk mengetahui akses masyarakat ke berbagai jenis aset (fisik, manusia, keuangan, alam, dan sosial) dan kemampuan mereka untuk menempatkan penggunaan yang produktif. Kerangka ini menawarkan cara untuk menilai bagaimana organisasi, kebijakan, lembaga, norma kultural pada bentuk mata pencaharian, baik dengan menentukan siapa keuntungan akses ke jenis aset, dan mendefinisikan apa yang rentang mata pencaharian strategi terbuka dan menarik untuk orang. *"The SL Framework is built around five principal categories of livelihood asets, graphically depicted as a pentagon to underline their interconnections and the fact that livelihoods depend on a combination of asets of various kinds and not just from one category. An important part of the analysis is thus to find out people's access to different types of asets (physical, human, financial, natural, and sosial) and their ability to put these to productive use. The framework offers a way of assessing how organisations, policies, institutions, cultural norms shape livelihoods, both by determining who gains access to which type of aset, and defining what range of livelihood strategies are open and attractive to people".* [30]

[30] Temuan Carney yang dikutip oleh Lasse Krantz, *The Sustainable Livelihood Approach Poverty Reduction*, hal. 19.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sedangkan kelima kategori aset tersebut meliputi:

1) Human Capital meliputi kesehatan, nutrisi, pendidikan, pengetahuan, dan keahlian, kemampuan bekerja, kemampuan menyesuaikan diri.
2) Social Capital meliputi jaringan dan hubungan (perlindungan, linkungan, kekeluargaan), hubungan kepercayaan dan saling mengerti dan dukungan, kelompok formal dan informal, nilai kebersamaan dan kelakuan, peraturan dan persetujuan, perwakilan, mekanisme partisipasi dalam membuat keputusan, kepemimpinan.
3) Natural Capital meliputi tanah dan hasil bumi, air dan sumber penghasilan, pohon dan hutan produksi, margasatwa, hutan belantara, lingkungan.
4) Physical Capital meliputi prasarana (transportasi, jalan, kendaraan, keamanan tempat dan bangunan, air persediaan dan sanitasi, energy dan komunikasi), alat-alat dan teknologi (alat-alat dan perlengkapan untuk produksi, bibit, pupuk, peptisida, teknologi tradisional).
5) Financial Capital meliputi uang tabungan, kredit dan hutang (formal, informal), pembayaran, pensiunan, gaji.[31]

Kemudian strategi di dalam pendekatan sustainable livelihood ada 2 yaitu

a. Aktifitas penghidupan berbasis sumber daya alam (seperti pertanian, peternakan, perikanan, komoditas, hasil hutan non-kayu dan berbagai *cash crops* lainnya)

[31] Olivier Serrat, *The Sustainable Livelihoods Approach* (www.adb.org/knowledgesolutions, diakses pada 16 Mei 2012).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Aktifitas non- SDA seperti perdagangan, jasa, industri dan manufaktur, transfer dan uang pembayaran dengan dampak pada capaian keamanan penghidupan seperti tingkat *income* yang stabil, resiko yang berkurang dan capaian keberlanjutan ekologis yakni kualitas tanah, hutan, air serta keragaman hayati yang terpelihara.[32]

Semua pernyataan diatas nantinya akan dijadikan pisau analisis dalam temuan data yang diamati dalam suatu komunitas. Sehingga mempermudah untuk mengetahui kehidupan suatu komunitas yang bisa dilihat dari 5 aset yang dimiliki oleh komunitas tersebut dengan strategi pendekatan SL. Dari analisis ini akan ditemukan perubahan yang telah terjadi di dalam komunitas dalam tingkat kesejahteraannya, latar belakang adanya perubahan hingga tingkat keberlanjutan hidup mereka mulai dulu hingga sekarang.

3. Kekuatan dan Kelemahan Pendekatan Sustainable Livelihood

Dalam pendekatan sustainable livelihood yang memiliki strategi tentang mengentaskan kemiskinan terdapat kekuatan dan kelemahan dalam pengaplikasiannya. Kekuatan daripada pendekatan ini adalah perhatiannya pada aset. Aset akan digunakan orang, ketika membangun mata pencaharian mereka.

Pendekatan SL melihat pada kepentingan sumber daya atau kombinasi dari sumber daya kepada orang miskin, tidak hanya sumber

[32] Sebastian Saragih, Jonatan Lassa dan Afan Ramli, *Kerangka Penghidupan Berkelanjutan*, hal.5.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

daya fisik dan alam, tetapi juga sosial dan modal manusia. Pendekatan ini juga memfasilitasi pemahaman tentang penyebab kemiskinan dengan fokus pada berbagai faktor, pada tingkat yang berbeda, yang secara langsung atau tidak langsung menentukan atau membatasi akses masyarakat miskin terhadap sumber daya/ aset dari berbagai jenis. Sehingga kerangka kerja ini digunakan untuk menilai langsung dan tidak langsung efek pada kondisi kehidupan rakyat. Misalnya, satu dimensi produktivitas atau kriteria pendapatan yang berefek kepada penghidupan rakyat.[33]

Kelemahan daripada pendekatan ini adalah tidak ada bahasan mengenai bagaimana cara untuk mengidentifikasi orang miskin serta cara membantunya. Kemudian cara mengidentifikasi sumber daya dan peluang mata pencaharian yang dipengaruhi oleh informal, struktur dominasi sosial dan kekuasaan dalam masyarakat sendiri.[34] Pada dasarnya kekuatan dan kelemahan pendekatan ini yang paling ditekankan adalah aset di dalam penghidupan masyarakat.

4. Hubungan Kerentanan dengan Sustainable Livelihood (SL)

Pendekatan Sustainable Livelihood menekankan pentingnya memahami beragam dampak perubahan terhadap penghidupan masyarakat. Setiap perubahan dapat membawa pengaruh luas, karenanya perlu sedapat mungkin diantisipasi. Perencanaan program/ kebijakan pembangunan juga

[33] Lasse Krantz, *The Sustainable Livelihood Approach Poverty Reduction,* hal. 21.
[34] Ibid.,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

harus memperhitungkan resiko-resiko yang mungkin muncul dari setiap bentuk ancaman dan perubahan termasuk pengaruh dari kebijakan/ program itu sendiri bagi masyarakat.

Kerangka kerja SL hendak menggambarkan pengaruh konteks kerentanan bagi upaya mewujudkan penghidupan yang berkelanjutan yakni:

a. Ketika sebuah program/ kebijakan pembangunan direncanakan, sangat penting bagi para perencana dan semua pihak untuk memperhitungkan dan mengantisipasi bentuk-bentuk konteks kerentanan apa saja yang mungkin muncul.
b. Ketika sebuah program/ kebijakan pembangunan dijalankan, pemerintah dan masyarakat harus memiliki strategi pencegahan dan penanganan bila terjadi dampak nenagtif dari sebuah perubahan termasuk dampak dari program/kebijakan baru itu sendiri.[35]

Pada dasarnya hubungan kerangka kerja SL dan kerentanan dapat dilihat melalui 4 perincian sebagai berikut:

1) Sumberdaya penghidupan – konteks kerentanan mempengaruhi keberlanjutan sumberdaya dan tingkat pemanfaatannya. Bencana alam dapat merusak sumberdaya penghidupan masyarakat termasuk aset dan hasil-hasil pembangunan. Kota-kota dan infrastruktur yang dibangun dengan biaya mahal di daerah hilir cepat atau lambat akan hancur oleh

[35] Pembelajaran Pendekatan Penghidupan Berkelanjutan Bagi Perencana dan Pegiat, *Pembangunan Daerah Memahami Konteks Kerentanan*, hal. 6.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

banjir atau bencana lainnya bila hutan di daerah hulu tidak dijaga kelestariannya.

2) Organisasi dan Kebijakan – konteks kerentanan dapat diantisipasi atau dikurangi resikonya bila program dan kebijakan pemerintah mengambil langkah yang tepat dan mendukung kemampuan masyarakat untuk beradaptasi. Sebaliknya, kebijakan/program yang tidak tepat dapat memperburuk dampak konteks kerentanan bagi penghidupan masyarakat.
3) Strategi penghidupan – konteks kerentanan dapat merugikan atau melemahkan strategi penghidupan masyarakat. Panen raya misalnya, tidak akan membawa manfaat banyak bila panen berlangsung saat perekonomian lesu atau harga jual sedang menurun.
4) Capaian penghidupan – konteks kerentanan dapat menghambat atau menggagalkan capaian penghidupan masyarakat. Peningkatan keterampilan angkatan kerja misalnya tidak akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat, apabila pada waktu bersamaan kebijakan pemerintah tidak mendukung perluasan lapangan kerja dan peluang usaha.[36]

Dengan demikian, kerentanan komunitas tidak terlepas dari penghidupan keberlanjutan. Karena kerentanan yang terjadi di dalam komunitas dapat diatasi dengan cara memihak dan mendukung masyarakat yang termarginalkan. Seperti yang telah dicontohkan pada 4 perincian

[36] Ibid.,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

diatas. Sehingga program/ kebijakan pembangunan harus dilakukan dengan mengadakan dialog terlebih dahulu bersama masyarakat mengenai kebutuhan yang mereka perlukan demi tercapainya kesejahteraan rakyat yang tertera di pembukaan UUD 1945.

C. Penelitian Terdahulu yang Relevan

Sebelum peneliti melakukan penelitian di Terminal Mojosari tepatnya di Jln. Brawijaya no. 231 Kecamatan Pungging Kabupaten Mojokerto, sudah banyak peneliti-peneliti lain yang meneliti disini. Kebanyakan penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti terdahulu mengenai model komunikasi pemerintah dalam melakukan pembangunan Terminal baru Mojosari. Para peneliti yang terdahulu berasal dari UNESA, UNAIR, UM, UNMU dan sebagainya.

Jelas sekali bahwa penelitian yang dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya berbeda dengan apa yang diteliti oleh peneliti pada saat ini. Banyak perbedaan yang diteliti mulai dari fokus penelitian dan penetapan informant. Letak perbedaan yang dapat dilihat dari penelitian-penelitian yang terdahulu adalah:

Tabel 2: Perbedaan Penelitian yang Dilakukan Oleh Peneliti Dengan Penelitian Lain

No.	Perbedaan	Penelitian Terdahulu yang pernah ada di Terminal Mojosari	Penelitian yang dilakukan oleh peneliti
1.	Fokus Penelitian	Model komunikasi pemerintah dalam mensosialisasikan kebijakan baru Terminal Mojosari	Kehidupan sosial komunitas sopir MPU dan kualitas hidup mereka sebagai kelompok yang rentan.
2.	Informant	Pemangku Kebijakan dan Dishubkominfo Kab. Mojokerto.	Komunitas sopir MPU

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Pada dasarnya jenis penelitian itu ada banyak macam versinya. Tetapi yang paling umum didengar adalah penelitian kuantitatif dan penelitian kualitatif. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian kualitatif dalam melakukan penelitian di lapangan. Penelitian ini memfokuskan pencarian data pada kualitas hidup sopir MPU yang rentan di Terminal Mojosari.

Sedangkan di dalam penelitian kualitatif ada banyak pendekatan yang digunakan dalam melakukan penelitian. Diantaranya adalah fenomenologi, etnografi, studi kasus, grounded theory, deskriptif dan lain sebagainya. Dalam penelitian ini, peneliti menuliskan hasil data lapangan secara deskriptif untuk mengungkap permasalahan tentang kerentanan komunitas sopir MPU.

Pada dasarnya, penelitian deskriptif adalah salah satu jenis penelitian yang tujuannya untuk menyajikan gambaran lengkap mengenai setting sosial atau hubungan antara fenomena yang diuji.[37] Dalam hal ini, peneliti mengungkapkan gambaran lengkap mengenai kehidupan sehari-hari sopir. Selain itu, mengenai potret kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari.

[37] Wikipedia, *Penelitian Deskriptif* (http://id.wikipedia.org/wiki/Penelitian_deskriptif, diakses 25 Juli 2012)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

B. Subyek Penelitian

Subyek penelitian yang diambil oleh peneliti difokuskan pada potret kehidupan komunias sopir MPU yang rentan. Sehingga penggalian data ini dilakukan dengan wawancara kepada komunitas sopir MPU yang berada di terminal Mojosari tepatnya di Jln. Brawijaya no. 231 Kecamatan Pungging Kabupaten Mojokerto. Berikut adalah daftar nama inisial informant:

Tabel 3: Daftar Nama-nama Informant Komunitas Sopir MPU

No.	Nama	Umur	Pekerjaan
1.	So	33 tahun	Sopir
2.	Ar	40 tahun	Sopir
3.	Ho	40 tahun	Sopir
4.	Ua	32 tahun	Sopir
5.	Su	46 tahun	Sopir
6.	Ud	34 tahun	Sopir
7.	Yj	46 tahun	Sopir
8.	Ld	34 tahun	Sopir
9.	Nc	34 tahun	Sopir
10.	Iw	42 tahun	Sopir
11.	Ei	40 tahun	Sopir
12.	As	40 tahun	Sopir
13.	Ml	40 tahun	Sopir
14.	Ri	34 tahun	Sopir
15.	Ng	33 tahun	Sopir
16.	Kr	36 tahun	Sopir
17.	Bn	35 tahun	Sopir
18.	Tn	33 tahun	Sopir
19.	Af	35 tahun	Sopir
20.	Md	36 tahun	Sopir

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

21.	Sr	45 tahun	Sopir
22.	Jn	58 tahun	Sopir
23.	Hd	33 tahun	Sopir
24.	Wr	-	Sopir
25.	Byn	-	Sopir
26.	Istri So	30 tahun	Guru SD
27.	Sueb	-	Petugas UPT Terminal Mojosari
28.	Nn	-	Penumpang Lyne

C. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Adapun jenis data yang diperoleh peneliti ada 2 macam yaitu:

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diambil dari sumber data primer atau sumber pertama di lapangan.[38] Dalam penggalian data primer, peneliti menggunakan pertanyaan-pertanyaan yang secara langsung ditanyakan ke komunitas sopir MPU terkait dengan kehidupan sosial mereka dalam kesehariannya. Adapun yang menjadi subyek penelitian adalah komunitas sopir MPU yang biasanya *mangkal* di terminal Mojosari atau di pinggiran jalan.

[38] Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Sosial: Format-format Kuantitatif dan Kualitatif* (Surabaya: Airlangga University Press, 2001), hal. 128.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua atau sumber sekunder.[39] Dalam penggalian data sekunder, peneliti mengambil data tidak hanya kepada sopir saja. Tetapi juga pada keluarga sopir sebagai data yang kedua.

2. Sumber Data

Menurut Lofland dan Lofland yang dikutip oleh Burhan Bungin, sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata, dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain.[40] Data ini digunakan untuk memperjelas hasil penelitian dan bukti adanya melakukan penelitian pada komunitas sopir MPU dalam kegiatan sehari-harinya.

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Observasi atau pengamatan lapangan diartikan kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan pancaindra mata sebagai alat bantu utamanya selain pancaindra lainnya seperti telinga, penciuman, mulut dan kulit.[41] Dalam penelitian ini peneliti menggunakan observasi partisipatif. Observasi partisipatif adalah peneliti terlibat langsung dengan kegiatan

---

[39] Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Sosial: Format-format Kuantitatif dan Kualitatif*, hal. 128.

[40] Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2007), hal. 157.

[41] Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-ilmu Sosial Lainnya*, hal. 133.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Sambil melakukan pengamatan, peneliti ikut melakukan apa yang dikerjakan oleh sumber data, dan ikut merasakan suka dukanya.[42] Sehingga nanti, peneliti akan terlibat langsung kegiatan sehari-hari komunitas sopir MPU saat beroperasi mencari penumpang dalam waktu lama. Jadi fokus observasi ini difokuskan pada kegiatan sehari-hari komunitas sopir MPU saat mengendarai MPU.

2. Wawancara

   Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu.[43] Dalam penggalian data, peneliti juga menggunakan teknik wawancara untuk memperoleh data secara mendalam. Wawancara ini subyek sasarannya adalah komunitas sopir MPU, istri dan anaknya.

3. Dokumentasi

   Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu.[44] Biasanya dokumentasi ini berupa pengambilan foto ataupun tulisan. Foto-foto ini berupa kegiatan komunitas sopir MPU saat mengendarai MPU dan menunggu penumpang. Selain itu, mendokumentasi sopir MPU pada saat di terminal Mojosari. Serta mendokumentasi terminal Mojosari pada pagi hari dan sore hari dengan melihat kondisi terminal saat para sopir MPU absent ke terminal. Sedangkan tulisan bisa berupa dokumentasi kegiatan sehari-hari komunitas sopir MPU. Dari dokumentasi ini akan dicocokkan

---

[42] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R& D* (Bandung: Alfabeta, 2010), hal. 227.

[43] Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, hal. 186.

[44] Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif* (Bandung: Alfabeta, 2009), hal. 82.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dengan data yang sudah diperoleh sebelumnya yakni data dari observasi dan wawancara. Kemudian akan disimpulkan data yang sesuai. Sedangkan data yang tidak sesuai akan ditelusuri lagi lebih mendalam.

4. Pencatatan Data (*Field Note*)

Pencacatan data dalam wawancara sangat penting sekali karena data yang akan dianalisis didasarkan atas kutipan hasil wawancara.[45] Pencacatan data ini berbentuk tanya jawab antara peneliti dengan subyek penelitian. Teknik ini mempermudah peneliti untuk mengingat data yang sudah masuk dan merefleksikan langsung hasil penggalian data. Pencatatan data ini difokuskan pada saat wawancara kepada sopir MPU, istri dan anaknya.

E. Teknik Validasi Data

1. Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.[46]

Semua data yang diperoleh akan dikumpulkan berdasarkan teknik pengumpulan data. Data hasil wawancara dicacat menjadi data hasil catatan lapangan. Setelah itu, data hasil observasi akan di dokumentasikan

[45] Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, hal. 206.
[46] Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, hal. 89.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

untuk bukti dalam melakukan penelitian. Dari data yang diperoleh peneliti akan menggabungkan semua data yang diperoleh kemudian disimpulkan berdasarkan data hasil wawancara, hasil catatan lapangan, hasil pengamatan, data dokumentasi serta hasil diskusi bersama komunitas sopir MPU.

Berikut adalah analisis data yang terlebih dahulu dilakukan oleh peneliti:

a. Peneliti pergi ke komunitas sopir MPU untuk membaur dengan mereka dan membangun kepercayaan sekaligus memperkenalkan diri. Selain itu, membangun komunikasi dengan mereka seputar pekerjaan mereka.
b. Setelah bisa membaur dan kepercayaan sudah terbangun, peneliti akan bertanya-tanya atau wawancara seputar tentang kehidupan mereka yang lebih mendalam.
c. Hasil wawancara kemudian dicatat menjadi hasil catatan lapangan untuk nantinya dianalisis kebenarannya. Sehingga setiap terjun ke lapangan, maka semua hasil wawancara dicacat kemudian dikumpulkan datanya.
d. Selain itu, hasil observasi juga tidak lupa di dokumentasi secara langsung untuk mengabadikan kegiatan sopir MPU.
e. Setelah itu, semua data yang sudah digabung. Seperti, wawancara dan catatan lapangan dijadikan satu. Kemudian hasil observasi dan dokumentasi juga dijadikan satu.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

f. Maka langkah selanjutnya adalah semua data dikumpulkan dan dipilah-pilah data yang sudah valid. Sedangkan data yang belum valid dicari dulu yang lebih detail.

g. Membuat kesimpulan sementara dari data yang sudah diperoleh

h. Membandingkan data lama dengan data baru untuk menemukan data yang lebih valid

i. Membuat kesimpulan akhir dari data yang sudah selesai dibuat

2. Triangulasi Data

Teknik triangulasi data adalah teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada.[47] Sehingga dari data yang telah diperoleh maka akan dibandingkan dengan data yang lainnya. Triangulasi data ini mengambil datanya dari komunitas sopir MPU.

Berikut adalah cara melakukan triangulasi data dengan cross check data yang sudah diperoleh untuk memperoleh data yang lebih akurat. Sehingga data yang sudah masuk di cross check dengan cara:

a. Data yang sudah terkumpul di cross ceck terlebih dahulu untuk kevalidtan datanya.

b. Kemudian membandingkan data hasil observasi dengan data hasil wawancara mengenai kebenarannya.

[47] Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, hal. 83.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

c. Sedangkan data yang kurang valid akan di cross ceck lagi. Apabila ada data yang dianggap tidak valid dalam kebenarannya maka tidak akan dicantumkan dalam laporan.

F. Tahap-tahap Penelitian

Adapun dalam tahap penelitian yang dilakukan oleh peneliti ada 2 tahap yaitu:

1. Tahap-tahap Pra Lapangan

   Tahap-tahap pra lapangan adalah tahap awal untuk penggalian data. Dalam tahap ini ada sekitar 5 tahap kegiatan yang dilakukan peneliti:

   a. Pada tahap awal peneliti mencari tempat penelitian kemudian melihat kondisi lapangan mengenai permasalahan yang ada. Dengan melihat kriteria kondisi lapangan mengenai adanya komunitas, permasalahan, potensi dan partisipasi komunitas sekitar tempat penelitian dari tempat yang akan dijadikan lokasi penelitian.

   b. Kemudian tahap kedua setelah menemukan permasalahan dan tempat penelitian, peneliti mengajukan judul terlebih dahulu ke jurusan tepatnya ke ketua laboratorium jurusan yakni Moh. Anshori, S.Ag, M.Fil.I. Setelah judul diterima, tahap selanjutnya peneliti membuat matrik usulan judul yang berisikan konteks permasalahan judul, fokus penelitian dan judul penelitian kemudian diajukan lagi ke jurusan tepatnya ke kepala jurusan Pengembangan Masyarakat Islam yakni Drs. H. Nadhir Salahuddin, MA untuk mendapatkan persetujuan tentang judul penelitian yang dilakukan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

c. Tahap ketiga adalah setelah matrik usulan judul disetujui jurusan, kemudian peneliti minta surat izin penelitian skripsi ke jurusan. Setelah itu, peneliti minta tanda tangan ke Dekan Fakultas Dakwah dan minta nomor surat ke bagian tata usaha fakultas. Setelah mendapatkan tanda tangan, peneliti membawa surat perizinan skripsi ke Bupati Mojokerto dan kepala Bakesbangpol dan Linmas Kab. Mojokerto.

   Dari Bakesbangpol dan Linmas Kab. Mojokerto nanti akan diberi surat keterangan ke Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Mojokerto. Sedangkan surat yang dikirim ke Bupati Mojokerto akan memberikan persetujuannya ke Bakesbangpol dan Linmas Kab. Mojokerto. Setelah, konfirmasi dan mendapatkan persetujuan dari Dishubkominfo Kab. Mojokerto, surat di bawah lagi ke Bakesbangpol dan Linmas untuk mengeluarkan surat telah disetujuinya melakukan penelitian di Terminal Baru Mojosari.

d. Tahap selanjutnya yakni peneliti mulai datang ke tempat penelitian yang berlokasi di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Mojokerto tepatnya di Jln. Brawijaya no. 231 Kecamatan Pungging Kabupaten Mojokerto dan ke komunitas sopir MPU dipinggiran jalan depan pasar Mojosari. Peneliti melakukan hal ini untuk melakukan pendekatan awal. Selain itu, melihat aktivitas sehari-hari yang dilakukan oleh komunitas sopir MPU apa saja.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tidak lupa juga peneliti membawa perlengkapan penelitian seperti kamera, buku tulis, bolpoin dan kertas pertanyaan yang sudah disiapkan dirumah untuk ditanyakan kepada informan.

e. Setelah itu, peneliti mencari informan yang betul-betul terlibat langsung dalam permasalahan yang ada. Karena dengan begitu, data akan lebih cepat diterima. Dalam hal ini, peneliti memfokuskan 2 pihak yang dilibatkan yakni

   1) Memilih informan dari komunitas sopir MPU sebagai subyek dalam penelitian.
   2) Istri atau anak dari komunitas sopir MPU.

2. Tahap Pekerjaan Lapangan

Dalam tahap pekerjaan lapangan, peneliti memahami karakteristik subyek penelitian agar bisa membaur dengan komunitas sopir MPU. Hal ini mempermudah peneliti untuk menjadi bagian dari komunitas tersebut. Sehingga dalam tahap ini peneliti terlibat langsung dalam aktivitas sehari-hari komunitas sopir MPU yang kemudian difokuskan untuk meneliti komunitas ini. Setelah memperoleh data, maka peneliti akan langsung mencatat data yang masuk.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB IV

PENYAJIAN DATA DAN ANALISIS DATA

A. Kondisi *Mangkal*[48] Sopir MPU

Jln. Brawijaya no. 231 Kecamatan Pungging Kabupaten Mojokerto terdapat sebuah terminal baru yang diberinama Terminal Mojosari. Disanalah terminal yang baru dibangun itu berdiri. Terminal yang dahulunya bertempat di Dusun Seduri, Desa Seduri, Kecamatan Mojosari, Kabupaten Mojokerto sekarang sudah dipindah dengan ditambahi berbagai macam fasilitas yang lebih lengkap. Terminal Mojosari ini mempunyai luas tanah 366.650 m^2 dan mempunyai tipe B. Sehingga dengan adanya terminal baru ini semua angkutan umum bisa masuk ke terminal.

Foto 1: TERMINAL MOJOSARI, kondisi Terminal Mojosari yang diambil dari depan terminal

Adapun yang baru dari Terminal Mojosari adalah adanya fasilitas yang lebih baik daripada terminal yang dahulu. Terminal baru ini dilengkapi dengan banyak fasilitas antara lain fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas utama meliputi gedung terminal, pelataran parkir, jalur pemberangkatan dan pemberhentian serta kantor terminal. Sedangkan fasilitas penunjang yakni

[48] *Mangkal* adalah tempat pemberhentian lyne-lyne sopir MPU di terminal atau di depan pasar

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kios, ponten, dan fasilitas-fasilitas lain yang diperlukan oleh terminal.[49] Dibawah ini salah satu fasilitas yang disediakan terminal:

Foto 2: MASJID, salah satu fasilitas yang disediakan di Terminal Mojosari

Di dalam terminal ini juga ada para pelakunya yakni petugas UPT Terminal dan sopir. Adapun petugas UPT terminal yaitu orang-orang yang biasanya mengurusi dan menanggani terminal. Sedangkan komunitas sopir MPU yang terbagi menjadi 5 paguyuban yakni:

Tabel 4: 5 Paguyuban Sopir MPU Beserta Lokasi Parkirnya

No.	5 Paguyuban Sopir MPU	Lokasi
1.	Sopir lyne KM (Krian-Mojosari)	Di depan Pasar Baru Mojosari
2.	Sopir lyne MP (Mojosari-Pacet)	Di depan Pasar Baru Mojosari
3.	Sopir lyne MG (Mojosari-Gempol)	Di depan Pasar Baru Mojosari
4.	Sopir lyne MB (Mojosari-Brangkal)	Di depan Pasar Baru Mojosari
5.	Sopir lyne MM (Mojosari-Mojokerto)	Di Terminal Mojosari

[49] Wawancara dengan Sueb, salah satu petugas Terminal Mojosari pada tanggal 24 Maret 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Terdapat ± 260 sopir yang biasanya beroperasi di wilayah Mojosari. Tetapi mereka beroperasi secara bergiliran sehingga dalam sehari tidak selalu ada jumlah sopir yang tetap. Karena ada juga sopir yang sedang libur atau bekerja yang lainnya. Jumlah perincian komunitas sopir yakni

a. Sopir lyne MM ada sekitar 71 orang dan yang masih aktif ada sekitar 30-40 orang dengan jumlah lyne ada 51 unit.
b. Sopir lyne KM ada sekitar 100 orang dan yang masih aktif ada sekitar 80 orang dengan jumlah lyne ada 100 unit.
c. Sopir lyne MP ada sekitar 60 orang dan yang masih aktif ada sekitar 40-50 orang dengan jumlah lyne ada 60 unit.
d. Sopir lyne MG ada sekitar 82 orang dan yang masih aktif ada sekitar 50-60 orang dengan jumlah lyne ada 78 unit.
e. Sopir lyne MB ada sekitar 40 orang dan yang masih aktif ada sekitar 20-30 orang dengan jumlah lyne ada 35 unit.[50]

Kemudian lyne-lyne yang biasanya dikendarai oleh sopir kebanyakan adalah milik pribadi. Tetapi ada juga yang milik juragan beserta sopir yang menjadi pegawai juragan. Lyne-lyne itu dulunya milik UPT Terminal Mojosari tetapi sudah dijual semuanya ke sopir. Sehingga pada saat ini terminal sudah tidak lagi mengurusi lyne.

Sopir-sopir ini berasal dari wilayah Mojokerto, Mojosari dan Sidoarjo. Seperti Bangsal, Mojosari, Prambon, Dongboto, Njlopo, Pacet dan sebagainya. Selain itu, mereka juga sudah lama bekerja menjadi sopir, ada

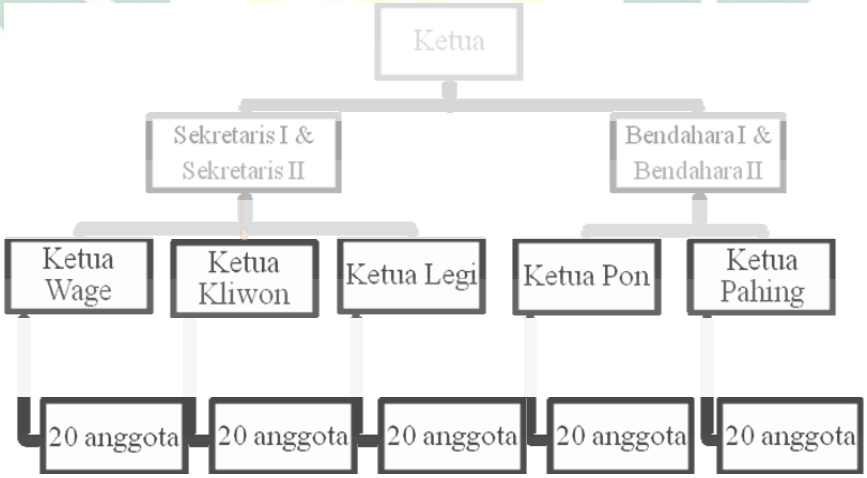
[50] Wawancara dengan Ar (40 tahun), Ua (32 tahun), Su (S6 tahun), Ud (34 tahun), As (40 tahun), Ml (40 tahun), Ri (34 tahun), Ng (33 tahun) adalah sopir MPU pada tanggal 29 April 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

juga yang masih baru. Mulai dari 7 tahun sampai 20 tahun bekerja menjadi sopir di Terminal Mojosari. Jadi mereka mempunyai banyak pengalaman di bidang ini serta pengetahuan tentang peraturan lalu lintas dan rambu-rambunya. Kemudian dimana mereka harus parkir kendaraan dan harus mengemudikan lyne dengan tidak kebut-kebutan. Selain menjadi sopir, mereka juga mempunyai profesi lain yakni berprofesi sebagai sopir pribadi, pedagang, kepala desa, sopir pelanggan dan sebagainya.

Komunitas sopir ini juga memiliki struktur kepengurusan sebagai berikut:

Bagan 1: Struktur Kepengurusan Komunitas Sopir MPU di Terminal Mojosari



Kepengurusan ini dibentuk untuk mempermudah mengorganisir anggota sopir. Selain itu, mempermudah untuk mengumpulkan sopir-sopir apabila ada pengumuman baru mengenai kebijakan terminal atau pemberitahuan mengenai perubahan trayek dan tarif baru bagi sopir. Sehingga

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mereka bisa cepat tahu informasi yang baru. Adanya struktur kepengurusan ini karena inisiatif dari komunitas sopir sendiri. Karena dengan begitu mereka akan bisa diorganisir dengan mudah. Itulah kelebihan dari adanya struktur kepengurusan yang dibentuk oleh komunitas sopir MPU.

Sedangkan, kelemahan dengan adanya struktur kepengurusan yang dibentuk komunitas sopir adalah bila ada kebijakan baru ataupun pengumuman mengenai hal-hal baru mengenai peraturan yang ada di terminal, tidak bisa secara langsung semua sopir mengetahui informasi yang ada. Biasanya yang langsung mendapatkan informasi tersebut adalah dari ketua dulu dan pengurusnya, baru anggota mendapatkan informasinya. Kemudian pengorganisasian sopir meski mudah tetapi butuh waktu lama. Karena tidak semua sopir setiap hari masuk kerja, ada juga sopir yang libur. Sehingga koordinasinya tidak bisa secara langsung.

Selain itu, mereka juga memiliki identitas yang pasti bila ada urusan dengan kepolisian atas pelanggaran yang dilakukan oleh sopir. Maka ia akan dapat keluar dengan dibantu oleh sopir yang lain. Bisa dilihat bahwa hubungan kekerabatan antar sopir terjaga dengan baik dan harmonis. Meski terkadang ada masalah mengenai perebutan penumpang. Akan tetapi, hubungan itu tetap mereka jaga.[51] Foto dibawah ini adalah suasana hubungan harmonis diantara para sopir:

[51] Wawancara dengan So (33 tahun), salah satu sopir pada tanggal 07 Mei 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Foto 3: HARMONIS, suasana para sopir saat antri menunggu penumpang

B. Kehidupan Sehari-hari Komunitas Sopir Mpu di Terminal Mojosari

Pagi yang indah dan cerah diselimuti langit yang biru dengan awan putih. Dengan diiringi kicauan burung yang hinggap di tiang-tiang pagar membuat suasana terminal menjadi ASRI (Aman Sehat Rapi Indah). Itulah potret suasana terminal pada saat ini. Disanalah separuh dari waktu 24 jam, mereka habiskan untuk mencari nafkah. Mereka yang tidak lain adalah komunitas sopir MPU.[52]

Mengaca pada peristiwa masa lampau salah satu sopir yang sedang antri lyne berpendapat bahwa sebelum terminal baru ini berdiri, Terminal Mojosari sudah berpindah 4 kali dalam kurun waktu 42 tahun hingga 2012. Awalnya terminal ini berdiri sekitar 1970 yang terletak di jantung kota Mojosari yang sekarang menjadi Taman Mojosari. Di taman Mojosari ini, dahulunya terminal Mojosari awalnya dibangun 1970 dan dimanfaatkan sebagai terminal hingga berakhir 1990. Jadi selama 20 tahun letak Terminal Mojosari berada di jantung kota Mojosari.

[52] Hasil Observasi pada tanggal 30 April 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tetapi di tahun 1990 Terminal Mojosari mengalami masa transisi. Sehingga letak terminal ini dipindah di depan Stadion Gelora Gajah Mada Mojosari. Perpindahan ini tidak memakan kurun waktu yang lama karena di tahun 1993 terminal berpindah lagi tepatnya di Desa Seduri. Terminal ini berada di Desa Seduri sekitar 16 tahun lamanya. Kemudian 2009 berpindah lagi ke Desa Tunggal Pager Kecamatan Pungging. Namun dalam tahun itu terminal belum ditempati oleh sopir. Barulah di tahun yang lalu yakni April 2011 ada sopir dari jurusan MM (Mojosari-Mojokerto) yang menempati Terminal Mojosari.[53]

Terminal Mojosari ini baru saja ditempati sekitar satu tahun yang lalu karena banyak berbagai ketidaksetujuan dari berbagai macam pula pihak yang tidak setuju. Perpindahan terminal ini bertujuan untuk mengatasi kepadatan arus lalu lintas sehingga harus dipindah. Selain itu, untuk menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat di sekitar terminal. Tujuan yang lain adalah terminal yang dilewati bis antar kota haruslah memiliki terminal yang bertipe B dengan luas tanahnya sekitar 3 ha. Maka dari alasan itulah terminal ini dibangun.

Hingga pada akhirnya, 2011 yang lalu terminal ditempati. Penempatan terminal berdasarkan musyawarah dari berbagai pihak. Mulai dari Bupati Mojokerto, Dishubkominfo Kab. Mojokerto, UPT Terminal Mojosari, Kejaksaan, Kecamatan, Kapolres dan ketua sopir MPU. Pertemuan itu membicarakan tentang sopir dan lyne harus parkir di terminal syawal 2011.

[53] Wawancara dengan Ho (40 tahun) salah satu sopir MPU saat ia lagi antri dengan duduk di kursi bersama sopir lain pada Minggu, 27 Mei 2012 di Terminal Mojosari.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pertemuan ini bertujuan untuk mengoptimalkan kembali fungsi terminal sebagaimana mestinya.

Setelah pertemuan menghasilkan berbagai macam solusi yang harus dijalankan. Maka tinggal melaksanakan apa yang telah disepakati secara bersama. Hasil keputusan tersebut berupa harus ada lyne yang masuk ke terminal. Akan tetapi, sopir akan masuk ke terminal bila sopir bus sesuai trayek yang telah disepakati dahulu. Selain itu, sopir bus tidak boleh mengangkut penumpang mulai jalur yang diingikan oleh sopir. Karena penumpang itu merupakan hak sopir lyne. Dari kesepakatan inilah mulai ada lyne yang masuk ke terminal. Sehingga terminal tidak lagi sepi.

Akan tetapi, dibandingkan dengan terminal lama, terminal ini jauh lebih bagus dan memiliki fasilitas yang lebih lengkap. Sehingga bila ke terminal ini banyak berbagai macam fasilitas kebutuhan penumpang. Bila berhenti di terminal. Walaupun pada realitasnya, di terminal baru ini tidak banyak penumpang yang mau ke terminal. Alasan mereka tidak mau ke terminal karena di terminal sepi. Selain itu, jika harus ke terminal mereka juga harus bayar 2 kali lipat.[54]

[54] Wawancara dengan Nn, salah satu penumpang lyne pada tanggal 12 April 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berikut adalah tabel perpindahan Terminal Mojosari dari tahun ke tahun:

Tabel 5: Letak Perpindahan Terminal Mojosari dari Tahun ke Tahun

Tahun	Perpindahan Terminal Mojosari
1970-1990	Terminal Mojosari pertama kali dibangun di jantung kota Mojosari yang sekarang berganti menjadi Taman Mojosari selama 20 tahun.
1990-1993	Terminal Mojosari mengalami perpindahan tempat yakni di depan Stadion Gelora Gajah Mada Mojosari yang menjadi terminal transisi selama 3 tahun.
1993-2009	Terminal Mojosari berpindah lagi ke Desa Seduri selama 16 tahun.
2009	Pembangunan Terminal baru Mojosari dan terminal sudah jadi. Tetapi belum ada yang menempati.
2011	Terminal baru Mojosari di tempati

Setiap pukul 6 pagi hari, komunitas sopir MPU berkumpul di Terminal Mojosari untuk memulai aktifitas mereka mencari nafkah buat keluarga. Terminal yang megah dengan bangunan yang kokoh itu menjadi tempat tujuan utama oleh sopir. Tidak ada batasan waktu kapan mereka sudah harus di terminal. Hanya saja setiap sopir harus mengantri terlebih dahulu jika ingin memulai untuk menjalankan MPU.

Terminal yang terletak di pinggir jalan akan memasuki kota Mojosari itu, merupakan terminal yang setiap harinya dilewati oleh lyne yang dikemudikan oleh sopir. Dengan luas wilayah yang hampir mencapai 3 ha, disanalah komunitas sopir MPU harus sabar menunggu gilirannya untuk

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

berangkat mengemudikan lyne. Batasan waktu yang telah mereka sepakati bersama menjadi modal pertama untuk menciptakan adanya kerjasama, kedisiplinan yang tak lupa juga harus sabar menunggu antrian panjang.

Mereka bersepakat untuk membuat batasan waktu 7 menit untuk menunggu penumpang yang datang. Apabila batasan waktu yang diberikan sudah habis, maka sopir harus segera berangkat. Tidak peduli ada atau tidak ada penumpang, sopir harus segera berangkat, begitulah seterusnya. Batasan waktu yang dibuat secara bersama-sama oleh komunitas ini digunakan untuk menghindari adanya penumpukkan lyne di jalan-jalan. Sehingga tidak ada perebutan penumpang yang dilakukan oleh antar sopir. Selain itu, agar ada jarak antara lyne yang sudah berangkat dengan lyne yang belum berangkat.

Untuk pertama kali berangkat sopir harus membayar karcis TPR sebesar Rp 1.500,- per harinya untuk mendapatkan karcis di petugas terminal yang biasanya memakai baju warna abu-abu mentah dan celana warna biru tua yang bertopi. Pemberlakuan karcis TPR sebesar Rp 1.500,- dimulai awal Maret 2012. Tetapi sebelum itu uang karcis TPR sebesar Rp 1.000 per hari. Uang karcis TPR ini direlokasikan untuk biaya perawatan terminal apabila ada kerusakan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berikut adalah tabel harga karcis TPR dari tahun ke tahun:

Tabel 6: Harga Pembayaran Karcis TPR dari Tahun ke Tahun

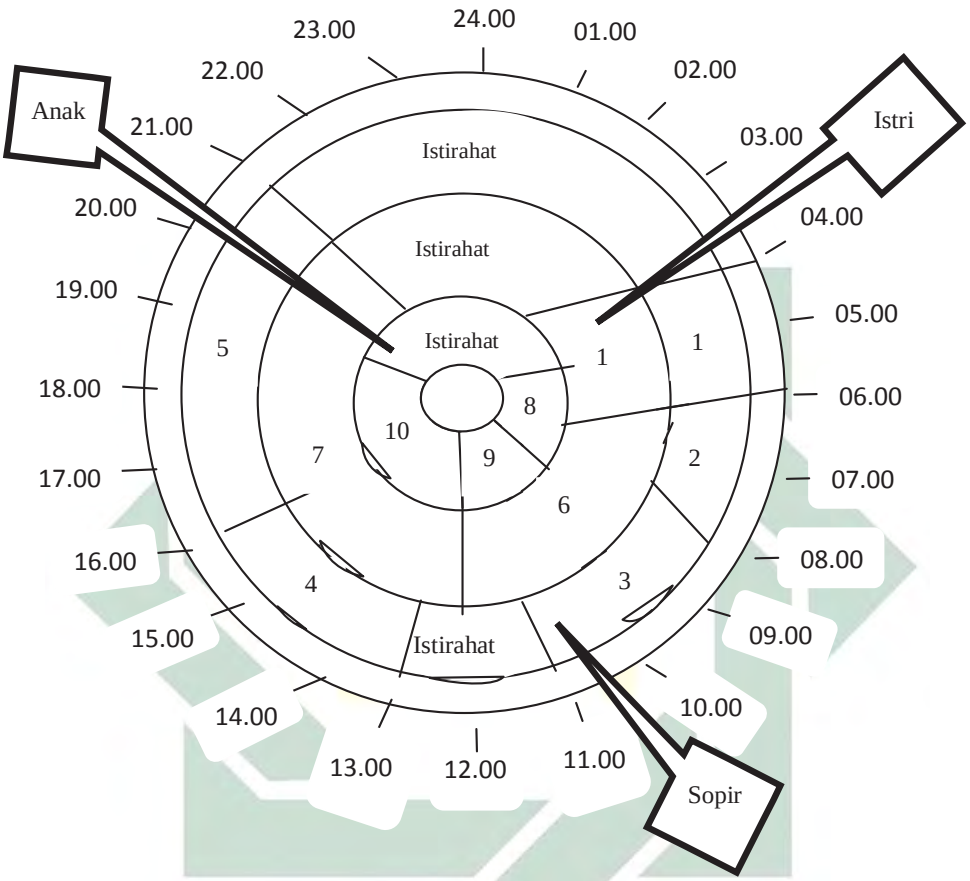
Tahun	Letak Terminal	Harga Pembayaran Karcis TPR
1970-1990	Di jantung kota Mojosari yang sekarang menjadi taman Mojosari	Rp 25
1990-1993	Di depan Stadion Gelora Gajah Mada Mojosari	Rp 50
1993-2009	Di Desa Seduri Kecamatan Mojosari	Rp 200 setiap kali masuk. Sehingga digabungkan dalam sehari Rp 1.000 per harinya.
2009-2011	Di depan pasar baru Mojosari di Desa Seduri	Rp 1.000
Maret 2012	Di Jln. Brawijaya no. 231 Kecamatan Pungging Kabupaten Mojokerto	Rp 1.500

Setelah membayar karcis TPR, barulah sopir melanjutkan mengemudi mencari penumpang yang ingin diantarkan ke tempat tujuan. Biasanya sopir-sopir ini bolak balik dari arah tujuan kembali ke Mojosari lagi sebanyak 3-5 kali. Setelah sampai tujuan, misalnya dari arah Mojosari ke Gempol maka balik lagi ke Mojosari untuk menjalakan lyne lagi dengan antri lagi. Kemudian apa yang dilakukan oleh sopir itu sudah sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan oleh Dishubkominfo Kab. Mojokerto.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sedangkan kegiatan sehari-hari keluarga sopir[55] sebagai berikut:

Gambar 1: Jadwal Kegiatan Sopir Saat Bekerja



Keterangan diagram diatas adalah:

1) Bangun pagi dan membantu istri dan mengurus anak
2) Berangkat dan menjemput pelanggan anak sekolah serta mengantarkannya
3) Antri lyne hingga 2 jam
4) Menjemput anak sekolah kemudian mengantarkannya pulang
6) Berangkat mengajar
7) Mengurus anak
8) Sekolah
9) Bermain
10) Belajar, mengaji dan istirahat

[55] Wawancara dengan istri So di rumah So pada tanggal 07 Mei 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

5) Berkumpul dengan keluarga

Kemudian hambatan-hambatan yang dirasakan oleh sopir ketika mengendarai lyne adalah:

a. Sepi penumpang

Semakin hari jumlah penumpang mengalami penurunan. Hal ini dikarenakan sudah banyak orang yang memiliki kendaraan pribadi yakni sepeda motor. Selain itu, pengguna HP juga semakin banyak karena itu mereka akan dengan mudah menelpon keluarga di rumah untuk menjemputnya. Sehingga tak perlu lagi naik lyne dan juga bisa langsung sampai tempat yang dituju. Adanya pangkalan ojek yang liar juga menjadi salah satu penyebab sepinya penumpang.

b. Penumpang bayarnya kurang

Walaupun tidak selalu ada penumpang yang tidak bayar, akan tetapi terkadang ada penumpang yang bayarnya kurang. Bahkan ada penumpang yang naik kemudian ketika turun ia langsung pergi tanpa bayar. Waktu turun itu dilakukan ketika banyak penumpang yang lainnya juga turun sehingga ia tidak ketahuan bayar atau tidak. Bermain curang terkadang juga dilakukan oleh penumpang lain yang membawa anak kecil, anak tersebut biasanya akan disembunyikan ketika turun, agar tidak kena tarif. Sehingga ia tidak bayar 2 orang melainkan 1 orang saja.

c. Lyne mogok

Karena usia lyne yang semakin hari semakin tua, juga mengakibatkan lyne sering mogok dan butuh perawatan atau di service.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

d. Persaingan dengan bus

Persaingan dengan bus ini sangat dirasakan banyak sopir. Karena tak jarang pula banyak sopir bus ini bermain curang kepada sopir lyne. Tindakan yang dapat diketahui adalah mengambil penumpang lyne yang berada di wilayah yang telah disepakati bersama. Sehingga mengakibatkan sopir lyne tidak dapat penumpang. Sopir bus biasanya secara sengaja mengambil penumpang di wilayah sopir lyne dengan harga yang lebih murah walaupun berdiri di bawah harga lyne. Akibatnya orang terkadang lebih memilih bus meski harus berdiri karena tarifnya lebih murah dibandingkan dengan naik lyne.

Sedangkan suka duka yang dirasakan oleh sopir saat mengendarai mobil yakni:

a. Bisa bekerja dan bertemu dengan orang banyak
b. Banyak pelanggan
c. Antar jemput anak sekolah
d. Antar jemput orang ngaji jum'at
e. Antar jemput ibu-ibu pensiunan

Biasanya sopir-sopir ini melakukan aktifitasnya hingga pukul 16.00 atau sampai pukul 19.00. Aktifitas ini dilakukan oleh mereka setiap harinya. Berikut adalah kegiatan rutin seorang sopir:

Tabel 7: Jadwal Kegiatan Sopir Saat Bekerja

Pukul	Kegiatan
03.00-04.00	Bangun pagi sambil membantu istri mengurus anak
05.00-06.00	Berangkat ke tempat kerja (Terminal Mojosari) untuk

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

	absen membayar TPR sebesar Rp 1.500
06.00-08.00	Antri di Terminal Mojosari atau antri di depan pasar Mojosari hingga 2 jam baru berangkat mengemudikan lyne. Kalau dulu ketika terminal di Dsn. Seduri bisa sampai 5-6 kali bolak-balik ke terminal Mojosari. Karena kalau dulu, peraturannya sudah berbeda dengan sekarang. Kalau dulu bisa antri terlebih dahulu atau bisa langsung narik tanpa antri. Akan tetapi, di terminal baru ini tidak bisa kalau langsung jalan karena harus antri dulu. Biasanya hanya bisa 3 kali saja bolak balik Mojosari. Karena banyak faktor yang mempengaruhi yakni semakin banyaknya pengguna sepeda motor, pemiliik HP dan perasaingan dengan bus kota.
08.00-09.30	Mencari penumpang dari terminal satu kembali lagi ke Terminal Mojosari
09.30-12.30	Antri lagi, biasanya sambil makan siang, main catur dengan sopir lain, atau bercanda sesama sopir. Terkadang juga saling mengobrol mengenai kegiatan sopir, membahas uang yang telah diperoleh tadi ketika mengemudikan lyne. Hingga pada akhirnya mendapatkan giliran jalan lagi.
12.30-14.00	Kembali lagi cari penumpang, terkadang para sopir ini kembali ke terminal terkadang juga langsung pulang. Jumlah uang bersih yang didapat juga berkisar Rp 30.000-Rp 40.000.
14.00-15.00	Pulang ke rumah

Bisa dilihat dari tabel diatas, bahwa para sopir ini untuk bisa menjalankan lynenya mereka harus rela antri 2 jam. Karena dengan begitu mereka akan bisa mengambil penumpang dari trayek yang sudah ditetapkan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

untuk mereka. Menunggu antri 2 jam akan membuat sopir ini mengorbankan waktunya. Mereka juga tidak bisa melakukan apa-apa, kalau tidak begitu mereka tidak akan mendapatkan penumpang. Padahal sekarang ini penumpang semakin sepi. Akibatnya banyak sopir yang lebih memilih untuk pulang lebih awal. Selain itu, bila pulang malam banyak pertimbangan yang harus diperhatikan yakni bila pulang malam belum tentu juga banyak penumpang. Kemudian bensin juga akan semakin berkurang dan harus membeli lagi, sementara jarak trayek untuk ke terminal juga belum tentu ada penumpang yang naik. So (33 tahun) mengungkapkan bahwa dia bersama teman-temannya sopir setiap hari harus antri selama 7 menit yang setiap kali masuk terminal menghabiskan waktu 2 jam untuk menunggu antrian.

Dalam kegiatan sopir sistem liburnya bergantung pada kesepakatan yang mereka buat. Ada yang libur 2 kali dalam 1 minggu ada juga yang liburnya secara bergantian serta ada pula yang tidak libur. Tetapi kebanyakan pada hari libur seperti minggu dan hari-hari besar, banyak sopir yang libur.

Selain itu, ada pula aturan-aturan yang harus ditaati oleh sopir ketika sedang berkendaraan. Seperti:

a. Sesama sopir dilarang mendahului sopir yang ada di depannya.
b. Tidak boleh menelantarkan penumpang. Sehingga menyebabkan penumpang terlantar di jalan karena tidak diantar sampai tujuan. Bila terjadi hal tersebut, maka sopir harus diberi peringatan. Apabila diberi peringatan masih tetap berbuat seperti itu maka akan diliburkan untuk

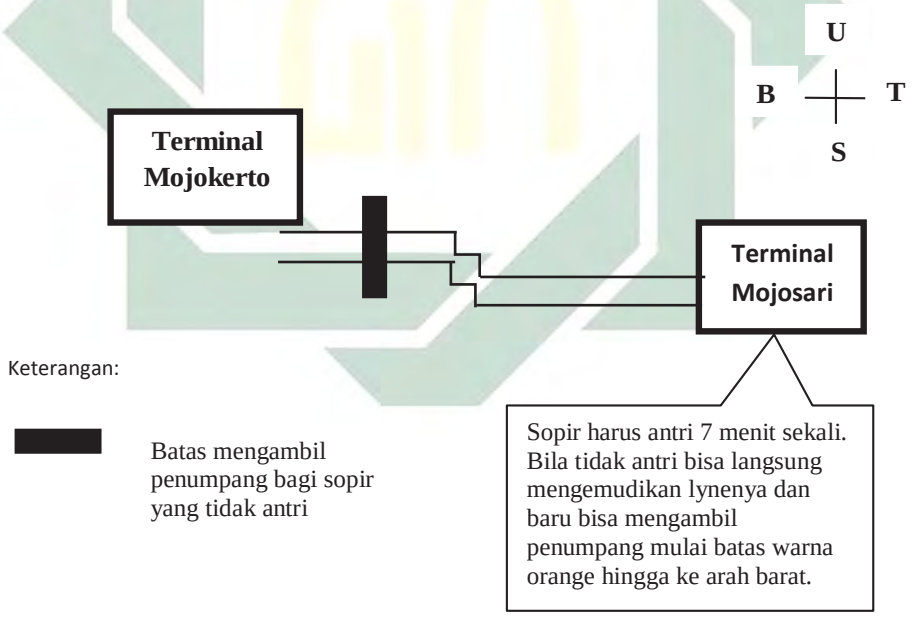
digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sementara. Kemudian yang terakhir yakni sopir akan dikeluarkan apabila tetap berbuat menelantarkan penumpang.

c. Bila ada 1 penumpang dalam lyne dan sopir sudah tidak bisa mengantarkan sampai tujuan. Maka sopir harus menggoperkan penumpangnya ke lyne yang lainnya.

d. Harus antri terlebih dahulu jika mau menjalankan lyne hingga batas yang telah ditentukan. Bila tidak antri, harus mengambil penumpang dari trayek yang telah disepakati.[56] Berikut dapat dijelaskan lebih detail melalui gambar:

Gambar 2: Batas Pengambilan Penumpang Jika Tidak Antri Terlebih Dahulu



e. Dilarang mengambil penumpang sopir di depannya bila ada penumpang. Misalnya, ada sopir 1 yang menunggu penumpang mau ikut MPUnya.

[56] Trayek adalah lintasan jalur dari asal orang itu naik hingga sampai tujuan yang dikehendaki oleh penumpang tersebut yang didefinisikan oleh salah satu petugas UPT Terminal Mojosari.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kemudian tiba-tiba ada sopir 2 baru datang dan memanggil penumpang yang akan ikut sopir 1. Perbuatan ini tidak boleh dilakukan karena nanti dapat menimbulkan pertengkaran antar sopir.

f. Harus memiliki Surat Izin Mengemudi A (SIM A).

Bila aturan-aturan yang telah disepakati diatas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Kemudian ada sopir yang melanggar maka ada sangsi bagi mereka. Sangsi itu berupa denda uang Rp 50.000,- dan tidak diperbolehkan menjalakan lyne selama 3 hari berturut-turut. Maka jika hal itu mereka lakukan, mereka akan mengalami kerugian besar. Karena selama 3 hari mereka tidak mendapatkan uang lagi.

Berikut adalah kecenderungan dan perubahan yang dialami sopir terhadap tingkat penghasilannya:

Tabel 8: Kecenderungan dan Perubahan yang dialami oleh Sopir

Trend	**Tahun**					**Keterangan**
	1970	**1990**	**1993**	**2009**	**2011**	
Jumlah Sopir	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	Jumlah sopir tetap tidak bisa lebih. Karena ada batasan dan tidak menerima sopir baru. Kecuali sopir itu membeli KTA dari sopir yang sudah tidak bekerja menjadi sopir. Jumlah sopir akan mengalami kekurangan bila sopir ada yang tidak aktif lagi.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pendapatan yang diperoleh sopir	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0	0 0	Semakin hari pendapatan sopir mengalami penurunan. Karena semakin banyaknya pemilik kendaraan pribadi dan HP. Serta adanya persaingan dengan bus kota.
Harga tarif MPU	0 0	0 0	0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0	Harga tarif MPU semakin bertambah karena disesuaikan dengan kenaikan harga BBM.
Jumlah penumpang MPU	0 0 0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0	0 0	Jumlah penumpang setiap tahunnya mengalami penurunan.
Jumlah Karcis TPR ke UPT Terminal Mojosari	0	0 0	0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0	Harga karcis TPR mengalami kenaikan. Kenaikan karcis TPR ini bergantung pada ketetapan yang dikeluarkan oleh pihak UPT Terminal Mojosari.
Jumlah setoran ke pemilik MPU						Jumlah setoran mengalami penurunan karena jumlah pendapatan sopir sudah tidak sebanding dengan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

	0	0 0	0 0 0	0 0 0	0 0	yang didapat. Karena itu disesuaikan dengan jumlah pendapatan yang diperoleh pada saat menjalankan lyne.

Dalam tabel diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah sopir setiap tahunnya tidak tentu. Hanya saja jumlah sopir ini tidak bisa bertambah karena sudah ada batasannya. Seperti, di salah satu lyne jurusan MK, jumlah kuota sopir 100. Jadi jika ada orang yang ingin bergabung menjadi sopir, maka tidak bisa begitu saja bisa menjadi sopir. Tetapi jika ada orang yang keluar dari sopir maka orang tersebut bisa mengganti orang yang sudah tidak aktif lagi menjadi sopir. Dengan cara membeli KTA sopir yang tidak aktif lagi.

Tabel selanjutnya bahwa semakin hari jumlah penumpang lyne mengalami penurunan setiap tahunnya. Akibatnya pendapatanpun juga ikut menurun. Hal ini dikarenakan semakin banyaknya pemilik sepeda motor dan juga harus bersaing dengan lyne yang lainnya dan bus kota. Hal ini berdampak pula untuk setoran ke juragan juga mengalami penurunan. Sehingga membuat pendapatn juragan menjadi berkurang.

Selain itu, harga tarif MPU juga semakin bertambah karena harga BBM naik. Hal ini sangat berdampak pula bagi penumpang yang harus membayar lebih mahal lagi. Kemudian biaya karcis TPR juga semakin meningkat yang asalnya Rp 200,- sekali masuk terminal. Apabila masuk terminal hingga lima kali maka harus bayar Rp 1.000,-. Kemudian sekarang

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

karcis TPR menjadi naik lagi Rp 1.500,- tidak peduli masuk terminal berapa kali.

C. Potret kualitas hidup kerentanan komunitas sopir MPU di Terminal Mojosari

Pada dasarnya kehidupan sehari-hari komunitas sopir lebih banyak dihabiskan di terminal dan di sepanjang jalan yang menjadi trayek angkutan sopir. Sehingga mereka sering kali menjadi kelompok yang rentan. Terkadang mereka juga menjadi korban dari kekerasan polisi saat di jalan. Tidak tahu apa alasannya, tiba-tiba saja mereka ditilang dengan alasan telah melanggar peraturan lalu lintas.

Tidak hanya itu saja, masih banyak ancaman yang datang kepada sopir sewaktu-waktu tanpa diketahui sebelumnya. Untuk menghindari adanya ancaman tersebut tidak ada jaminan perlindungan dari pihak yang berkuasa. Maka dari itu, komunitas ini membentuk sebuah paguyuban sopir. Paguyuban ini memiliki ketua, sekretaris, bendahara beserta anggota-anggotanya. Paguyuban ini dibentuk untuk mengurusi para sopir yang sedang ada masalah dengan pihak polisi atau ada keluarga sopir yang sakit.

Setiap hari setiap masuk kerja sopir-sopir ini iuran Rp 5.000,-. Bila sopir tersebut libur, maka mereka tidak wajib untuk membayar iuran. Uang tersebut merupakan uang kas bagi sopir. Uang kas yang terkumpul banyak dialokasikan untuk:

1) Menjenguk keluarga sopir yang sakit

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2) Biaya kecelakaan bagi sopir yang kecelakaan
3) Biaya untuk sopir yang sedang bermasalah dengan polisi
4) Membayar para pengurus sopir MPU
5) Biaya untuk kepentingan paguyuban sopir

Iuran yang telah disepakati secara bersama ini sangatlah penting bagi mereka untuk menjaga tali persaudaraan. Karena dengan begitu mereka akan lebih akrap satu sama lain. Tak lupa juga bisa saling mengenal antar keluarga yang satu dengan yang lain. Terkadang bila ada keluarga salah satu sopir yang sedang sakit. Mereka akan *serkiler*[57] yang dilakukan oleh sopir untuk menjenguk kelurga sopir tersebut. Iuran ini bebas alias terserah sopir memberi uang seikhlasnya tidak ada batasan dalam iuran ini.

Akan tetapi, yang sangat disayangkan adalah tidak ada JAMSOSTEK bagi mereka. Padahal mereka adalah salah satu komunitas yang sangat mempunyai peranan penting untuk menghidupkan kembali terminal yang sepi. Tanpa adanya mereka aktifitas di terminal akan hampa dan sepi-sepi saja. Oleh karena itu, mereka melindungi diri mereka dengan cara saling bekerjasama satu antar yang lain melalui iuran bersama. Sedangkan dari pihak yang berwajib tidak pernah ada perlindungan sosial yang berupa JAMSOSTEK kepada sopir.

[57] *Serkiler* adalah dana dadakan atau dana iuran secara langsung bila telah terjadi musibah kepada salah satu sopir.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berikut adalah salah satu profil dari keluarga sopir MPU:

Profil keluarga So (sopir MPU dan sopir pelanggan)

So (33 tahun) adalah salah satu orang yang tidak hanya berprofesi sebagai sopir tetapi juga sebagai sopir langganan setiap pagi dan siang pada anak sekolah SD serta ibu-ibu jama'ah Jum'at. Dalam keluarga So ada istri So (30 tahun), Eko (5 tahun) kelas TK nol besar dan yang terakhir adalah Dwi (3 bulan) belum sekolah. So bertempat tinggal di Prambon Sidoarjo.

Keseharian So, ia habiskan di luar rumah untuk bekerja dan separuh waktunya ia habiskan bersama keluarga. Setiap pukul 03.00 WIB ia bangun dan kemudian membantu mertuanya untuk mengantarkan ke pasar. Setelah itu, baru ia berangkat sekitar pukul 05.00 menjemput pelanggan anak-anak SDI Al Akbar untuk kemudian mengantarkannya ke sekolah dan sampai pukul 06.00. Setelah itu, baru ia mencari penumpang dan antri hingga mendapatkan penumpang. Selama 2 jam So antri lyne, kemudian baru bisa berangkat menjalankan lynenya. Antrian 2 jam ini hingga pukul 08.30, baru bisa berangkat. Setelah itu, langsung mencari penumpang bolak-balik menghabiskan waktu 1 jam setengah. Kemudian antri lagi selama 2 jam, meskipun batas waktunya 7 menit. Akan tetapi, sopir yang antri tidak hanya sedikit sehingga menghabiskan waktu yang cukup lama.

Kemudian berangkat lagi sekitar pukul 13.00 WIB mencari penumpang sekaligus menjemput langganan anak-anak SD untuk mengantarkannya pulang. Menjemput anak-anak SD ini rutin dilakukan setiap Senin sampai dengan Sabtu. Selain itu, pada Jum'at juga ada agenda mengantarkan ibu-ibu jamaah Jum'at. So mengatakan bahwa menjadi sopir haruslah pintar-pintar untuk mencari pelanggan. Karena kalau tidak begitu maka ia tidak akan mendapatkan penumpang tetap dan juga tidak ada tambahan penghasilan. Penghasilan dari menjadi sopir lyne saja tidak cukup bila digunakan untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari. Makanya sopir itu harus ulet dan aktif mencari pelanggan.

Kemudian sekitar pukul 15.00 So sampai di rumah. Tidak seperti yang dahulu, So bisa pulang hingga pukul 18.00 dan ia juga tidak akan rugi bensin bila pulang malam karena penumpang masih ada. Selain itu, ia juga bisa mencari penumpang tanpa antri. Setiap harinya, pendapatan yang diperoleh bisa mencapai Rp 50.000,- sampai dengan Rp 60.000,-. Sehingga ia bisa memberi istrinya Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,- per hari.

Akan tetapi, pada saat ini setiap harinya pendapatan bersih So sekitar Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-. Uang itu sudah dikurangi dengan biaya operasional (bensin) dan biaya setoran serta biaya pengeluaran lainnya. Sehingga So biasanya memberikan uang kepada istrinya sekitar Rp 25.000,- sampai dengan Rp 30.000,- untuk kebutuhan dasar mereka. Selain itu, belum lagi pemasukan dari para

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pelangganya. Sehingga ia juga memiliki pendapatan lain dari para pelanggannya. Dari hasil pendapatan yang diperoleh, ia bisa menabung untuk masa depan anaknya yang masih kecil-kecil.

Berikut adalah perincian biaya pengeluaran dan pemasukan keluarga So:

Biaya Pemasukan	Rp 130.000,-
Biaya Pengeluaran	
- Biaya Operasional	Rp 50.000,-
- Biaya Setoran	Rp 30.000,-
- Biaya Makan Saat Kerja	Rp 10.000,-
- Biaya Karcis TPR	Rp 1.500,-
Iuran Paguyuban	Rp 5.000,-
Jumlah Keseluruhan	Rp 33.500,-

Perincian biaya diatas merupakan perincian biaya yang dikeluarkan oleh sopir per harinya saat bekerja. Maka jika hanya mengandalkan menjadi sopir MPU saja tidak cukup untuk mencukupi kehidupan sehari-hari. Perlu ada lagi tunjangan-tunjanan lain yang harus mereka dapatkan. Sehingga keluarga sopir ini harus mampu mengembangkan potensi yang mereka miliki.

Selain itu, istri So juga berprofesi sebagai salah satu guru Sekolah Dasar di Prambon. Kemudian keluarga ini juga mempunyai usaha kecil-kecilan di rumah dengan buka toko serba ada. Sehingga keluarga ini tidak mengandalkan gaji dari penghasilan menjadi sopir. Melainkan mereka lebih aktif untuk mencari usaha lainnya dalam memenuhi kebutuhan mereka. Oleh karena itu, meskipun menjadi sopir yang pada saat ini semakin hari pendapatannya semakin berkurang. Maka menjadi sopir haruslah lebih aktif dan ulet untuk mencari pelanggan itulah tutur So kepada peneliti.

Dari penjelasan mengenai profil keluarga sopir MPU dapat dinyatakan bahwa mereka sudah mampu mengembangkan potensi yang mereka miliki. Hal ini dapat dicontohkan bahwa dahulunya mereka hanya mempunyai pekerjaan sebagai sopir saja. Akan tetapi, mereka sudah mampu mengembangkan potensinya melalui mencari pelanggan baru untuk tetap mendapatkan penumpang.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Profil keluarga sopir kedua sebagai berikut

Profil keluarga Jn (sopir MPU)

Jn (± 60 tahun) memiliki seorang istri dan dikaruniai 3 anak perempuan. Mereka adalah istri Jn, Linda (sudah menikah), Kiki (sudah bekerja) dan Indah (sekolah SMP). Mereka tinggal di daerah Krian yang letaknya tidak jauh dari terminal.

Jn merupakan sopir MPU yang masih bertahan hingga kini. Ia menjalankan lyne selama 18 tahun lamanya. Meskipun penghasilannya semakin hari semakin menurun. Tetapi ia tetap setia untuk menjadi sopir. Jn memulai kerjanya sejak lyne masih berbentuk *bison*[58] hingga lyne yang seperti pada saat ini. Keluarga ini sehari-harinya menghabiskan keperluan untuk kehidupan setiap harinya sekitar Rp 20.000-Rp 40.000.

Karena anak pertama sudah menikah, maka beban keluarga ini lebih ringan. Selain itu, anak yang kedua juga sudah bekerja sehingga lebih sedikit untuk biaya anak sekolah. Jn setiap harinya berprofesi sebagai sopir. Tidak ada pekerjaan lain selain menjadi sopir. Pernah ia mencoba untuk menjadi sopir bus antar kota. Akan tetapi, gaji dengan biaya transport pulang pergi juga sama dengan biaya menjadi sopir lyne. Maka ia putuskan untuk menjadi sopir MPU. Selain itu, dari temannya ia juga pernah ditawari menjadi buruh pabrik untuk mengangkut barang dari gudang satu ke gudang yang lainnya. Tetapi ia tolak karena alasan gaji tidak sebanding dengan pulang pergi dari rumah. Meski gaji bisa dijagakkan namun gaji tersebut tidak mencukupi. Akhirnya Jn lebih memilih untuk menjadi sopir MPU. Walaupun semakin hari gaji menjadi sopir MPU semakin menurun.

Jn berpendapat bahwa "*aku sak bendinane yo oleh gaji mek selawe ewu, kadang yo oleh petangpolo ewu, gak mesti sak onoke rezekine. Wong mek dadi sopir ae. Gak koyok biyen gaji sopir iku lumayan, sak iki sepeda motor tambah akeh, dadine wong-wong podo seneng ngumpak pedae dewe-dewe*". Setiap harinya aku mendapatkan gaji Rp 25.000 terkadang juga hingga mendapatkan Rp 40.000, tidak mesti mendapatkan gaji sebesar itu karena bergantung pada rizkinya. Tidak seperti dulu gaji sopir itu, sekarang sepeda motor tambah banyak, sehingga orang-orang lebih suka untuk naik sepeda motornya sendiri.

Jn hanya sebagai seorang sopir saja, ia tidak bekerja yang lainnya. Terkadang bila ia mempunyai waktu luang dan ada pekerjaan ke sawah, ia langsung ikut ke sawah. Bila ia sudah capek, ia tidak akan mengambil pekerjaan itu karena kondisinya yang semakin tua. Sejak ia bekerja sebagai sopir MPU, tidak pernah ada jaminan kesehatan atau pekerjaan bagi dia ataupun bagi sopir lainnya. Bila ia

[58] *Bison* adalah lyne besar seperti bus. Tetapi *bison* lebih kecil daripada bus mini. Biasanya muat untuk 20 orang.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

> sakit atau keluarganya sakit, ia hanya mengambil uang dari sakunya sendiri untuk berobat. Kemudian biasanya juga ada bantuan dari teman-teman sopir MPU yang lain. Meski bantuan itu tidak seberapa besar. Namun setidaknya bisa membantu kesulitan keluarga Jn. Itulah pernyataan sopir MPU Jn pada saat duduk dan mengendarai lynenya.[59]

Dari pernyataan diatas, hingga tua Jn masih bekerja sebagai sopir. Pendapatan dari sopir inilah yang menghidupi keluarganya. Meskipun ia mendapatkan tawaran untuk bekerja selain sopir tetapi ia tidak mau karena adanya pertimbangan ongkos pulang-pergi bisa dibuat untuk tambahan kebutuhan hidup sehari-hari.

Sedangkan profil keluarga sopir yang ketiga adalah

Profil keluarga Hd (Sopir MPU)

> Hd adalah kepala keluarga dari istri Hd dan sekaligus ayah dari anak laki-laki kelas 5. Hd bertempat tinggal di daerah Bangsal Mojokerto. Kesehariannya, ia habiskan di terminal Mojosari untuk mendapatkan penumpang yang banyak.
>
> Hd baru saja menjadi sopir sekitar 7 tahun. Ia mengaku belum paham betul mengenai dunia sopir. Bahkan ketika ada kebijakan baru, ia hanya menjadi sopir yang ikut-ikutan saja. Tau-tau ada kebijakan baru yang dilaksanakan. Hd adalah salah satu sopir yang menjadi korban dari kebijakan pemerintah. Karena itu, ia harus berjuang dan bersaing dengan bus-bus kuning yang memberikan ongkos lebih murah bagi penumpang walaupun berdiri dibandingkan dengan naik lyne.
>
> Akhir-akhir ini pendapatan keluarga Hd semakin menurun. Hal ini dikarenakan semakin banyaknya pemilik sepeda motor dan juga harga tarif lyne yang tidak seuai dengan kondisi lapangan. Oleh karena itu, pendapatan semakin berkurang. Padahal kebutuhan keluarga semakin hari semakin bertambah. Meski masih memiliki anak satu. Tetapi kebutuhan untuk sekolah juga bertambah setiap tahunnya.
>
> Setiap harinya Hd memperoleh sekitar Rp 25.000-Rp 40.000. Itu adalah pendapatan bersih yang sudah dikurangi dengan biaya yang lain. Selain itu, lyne yang dimiliki bukanlah milik sendiri. Sehingga ia harus setor ke juragan lyne sekitar Rp 25.000-Rp 30.000. Biaya setoran bergantung pada pendapatan yang diperoleh. Oleh karena itu,

[59] Wawancara dengan Jn (± 60 tahun), salah satu sopir MPU pada tanggal 22 Juli 2012.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Hd biasanya harus gali lubang tutup lubang, dengan meminjam uang kepada orang lain.

Dapat dijelaskan bahwa bila keluarga Hd pengeluaran setiap harinya Rp 25.000 untuk biaya sehari-hari. Maka bagaimana dengan nasib biaya sekolah anaknya. Belum lagi bila ada salah satu keluarga yang sakit. Kemudian biaya untuk keperluan pembayaran listrik. Begitulah potret keluarga sopir.

Sedangkan profil keluarga sopir yang keempat adalah

Profil keluarga Wr (Sopir MPU)

Wr adalah sopir yang memiliki seorang istri dan 2 orang anak. Mereka adalah istri Wr, anak perempuan lulusan S2 UIN Malang dan Dosen Universitas Nganjuk dan anak laki-laki. Wr bertempat tinggal di Dongboto Krian Sidoarjo.

Wr mengatakan bahwa *"Sedino iku nek dadi sopir ora mesti mbak hasile. Seng penting iso dienggoh makan saben dino, wes Alhamdulillah. Paling mentok sedino iku oleh Rp 40.000. iku wes mentok, lumayan olehe. Kadang sedino malah oleh mek Rp 20.000. Tapi iku wes dipotong karo setoran nang bos'e. Yo Alhamdulillah anakku saiki wes dadi dosen ndek universitas Nganjuk. Sekolahe iku oleh beasiswa, aku gak melok bondo"*. Setiap hari penghasilan sopir itu tidak tentu hasilnya mbak. Yang penting bisa dibuat untuk makan setiap harinya itu sudah Alhamdulillah. Satu hari bisa sampai Rp 40.000, itu sudah banyak hasilnya. Terkadang sehari hanya mendapatkan Rp 20.000. Tetapi itu sudah dikurangi dengan setoran ke pemilik lyne. Ya Alhamdulillah anak saya sudah menjadi dosen di universitas Nganjuk. Sekolahnya itu mendapatkan beasiswa, saya tidak ikut membiayai.

Beban biaya rumah tangga Wr sudah bisa diatasi karena anak pertama Wr sudah mempunyai penghasilan. Hanya saja apakah selamanya Wr harus bekerja sebagai sopir. Kalau begitu bagaimana dengan keberlanjutan hidupnya nanti bila hingga tua ia harus menjadi sopir. Padahal semakin hari tubuh seseorang pastinya akan rapuh dimakan usia.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sedangkan profil keluarga sopir yang kelima adalah

Profil keluarga Byn (Sopir MPU)

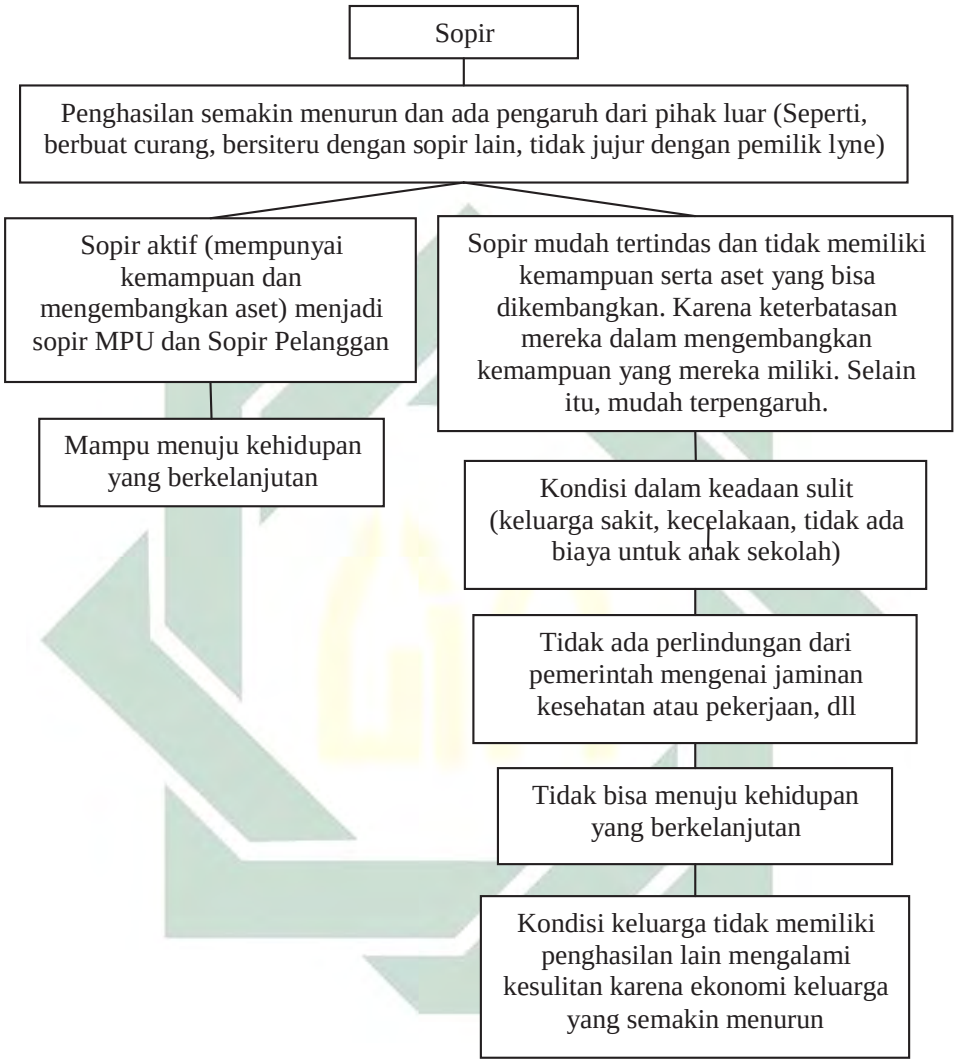
Byn adalah sopir yang memiliki seorang istri yang sedang mengandung dan seorang anak perempuan.

Keluarga Byn memiliki penghasilan setiap harinya sama dengan sopir-sopir yang lainnya yakni antara Rp 25.000- Rp 40.000. Setiap harinya ia berangkat menuju terminal untuk mendapatkan penumpang dan memperoleh penghasilan. Byn mengatakan bahwa menjadi sopir saat ini semakin susah. Karena pendapatan yang tidak tentu, kemudian penumpang semakin sepi. Sehingga ia harus banting setir untuk bekerja. Tidak ada pekerjaan menjadi sopir. Lyne inilah lyne satu-satunya yang selama ini menjadi teman dalam mencari uang. Meski bukan milik sendiri. Tetapi tanpa lyne ini ia tidak akan bisa menghidupi keluarganya. Meskipun kehidupan mereka sederhana.

Bila setiap keluarga sopir mengalami kejadian seperti itu. Pendapatan sopir semakin menurun, penumpang semakin sepi, adanya ketidakadilan yang dibuat pemerinta. Maka bagaimana kondisi mereka di tahun-tahun yang akan datang. Apakah mereka bisa tetap berlanjut untuk hidup atau tidak. Dari gambaran diatas berikut adalah analisis mengenai profil sopir MPU dalam kehidupan yang berkelanjutan:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Bagan 2: Analisis Profil Sopir MPU dalam Kehidupan yang Berkelanjutan



Chambers (1995) menawarkan bahwa konsep mata pencaharian berkelanjutan sebagai cara orang membuat diri mereka menggunakan kemampuan dan aset yang dimiliki oleh mereka dalam mencapai taraf hidup yang lebih baik. "*In development studies, this notion finds its parallel in the concept of sustainable livelihood as the way in which people make themselves*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

a living using their capabilities and their tangible and intangible asets".[60] Bila dikaitkan dengan sustainable livelihood maka:

1) Human Capital

Setiap sopir memiliki kemampuan bekerja yakni bisa mengendarai mobil dan mengetahui batas-batas trayek yang telah ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama. Selain itu, aturan yang terpenting adalah mengetahui rambu-rambu lalu lintas dan peraturan dalam lalu lintas. Kemudian setiap sopir memiliki SIM A dan memiliki kartu anggota sopir. Tanpa adanya itu mereka tidak akan dapat menjalankan lynenya.

Tetapi sebagian sopir terkadang juga melanggar aturan itu dengan alasan untuk mendapatkan penumpang yang lebih banyak. Bahkan di jalan, para sopir ini kerap kali saling mencaci satu sama lain bila ia tidak mendapatkan penumpang. "*Dancok*[61], *matamua gak gelem mingkir*". Kurang ajar, mata kamu itu tidak mau minggir. Salah satu sopir 1 mengucapkan kata-kata itu kepada sopir 2 yang mengambil penumpang sopir 1 dengan memanggil penumpang yang hendak naik lyne sopir 1.

Kemampuan menyesuaikan diri dengan lingkungan juga menjadi salah satu faktor utama untuk bisa bergabung dengan sopir yang lainnya. Hal ini dapat dilihat dari hubungan kekerabatan yang telah dijalin oleh masing-masing sopir dengan berbagai cara. Diantaranya adalah saling

---

[60] Temuan Chambers yang dikutip oleh Leo J. De Haan, Professor in Development Studies at the University of Nijmegen and Director of CIDIN, Centre for International Development Issues Nijmegen, *Globalisation, Localisation and Sustainable Livelihood* . This text is a revised and expanded version of my inaugural lecture presented in Marcsh 2000 on my ceremonial entrance into office.

[61] *Dancok* adalah kata kasar dalam bahasa Jawa, seperti kurang ajar dalam bahasa Indonesia.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

berkomunikasi satu sama lain melalui bermain catur, berbincang-bincang, bercerita dll.

Meskipun demikian, ada juga sopir yang tidak bisa menyesuaikan diri dengan sopir yang lain. Akibatanya ia selalu membuat ulah terhadap teman-temannya. Sehingga ia sering menjadi bahan perbincangan di antara sopir-sopir yang lain.

2) Social Capital

Tanpa adanya jaringan dan hubungan dengan masyarakat luas. Maka pendapatan sopir tidak akan cukup bila digunakan untuk keperluan biaya hidup. Dengan keaktifan yang sopir miliki dalam menjalin hubungan sesama individu, sopir mampu mendapatkan pelanggang tetap. Sehingga sopir memperoleh penghasilan baru melalui itu. Selain itu, sopir juga memiliki jaringan yang luas karena keramahan yang mereka miliki terhadap penumpang.

Namun tidak semuanya sopir memiliki sifat yang seperti itu. Bahkan ada sopir yang cenderung pendiam dan tidak ramah terhadap penumpang. Seperti, pada saat ada penumpang yang bilang kepada sopir untuk turun secara mendadak. Langsung dengan spontan sopir itu mengatakan, *"Sek ta mbak, gak maeng-maeng ngomonge. Wes totok kene kaet ngomong. Ndang modon kono"*.[62] Sebentar mbak, tidak dari tadi bilangnya. Sudah sampai sini baru bilang. Turun sana kalau begitu.

[62] Hasil observasi peneliti

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kemudian yang paling penting adalah hubungan kepercayaan antara sopir dengan juragan sopir ketika memberikan setoran uang. Terkadang ada juga sopir yang tidak jujur dengan juragannya dengan hasil yang didapat. Sehingga menimbulkan perseteruan dan sopir dapat disuruh untuk mengemudikan sopir yang lain saja.

Sopir-sopir juga memiliki hubungan baik dengan pihak UPT Terminal Mojosari. Meski sempat ada demo karena adanya perubahan trayek dan ketidakadilan yang diberikan pihak berwajib kepada sopir. Namun hal itu sudah bisa diatasi dengan musyawarah.

Selain itu, dalam membuat kebijakan mengenai perubahan trayek dan penentuan harga sopir MPU juga menjadi salah satu komunitas yang memiliki peran dalam pengambilan keputusan. Walaupun keputusan terakhir sepenuhnya bukan merupakan keputusan dari sopir. Pihak Dishubkominfo Kab. Mojokerto dan UPT Terminal Mojosari yang memberikan keputusan akhirnya. Seperti patokan harga yang ditetapkan Dishubkominfo Kab. Mojokerto dan UPT Terminal Mojosari, ketentuannya digunakan sopir dibawah harga ketentuan yang diberikan kepadanya. Harga patokan asli Rp 5.500,- maka berdasarkan kesepakatan sopir. mereka menarjetkan penumpang naik dari Terminal Mojosari sampai ke terminal tujuan diberi patokan harga sebesar Rp 4.000,-.

Adapun perlakuan yang diberikan pihak Dishubkominfo Kab. Mojokerto kurang adil bagi sopir. Yj (46 tahun) mengatakan bahwa pemerintah kurang adil karena ada sopir bus yang biasanya mengambil

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

penumpang lyne.[63] Kesalahan itu tidak dilanjuti oleh pihak yang berwajib. Padahal hal itu sudah termasuk pelanggaran yang dilakukan oleh sopir bus. Oleh karena itu, mereka seharusnya diberi peringatan agar tidak mengambil penumpang lyne.

Sedangkan perlindungan yang diberikan pemerintah kepada sopir tidak ada. Perlindungan sopir itu berupa JAMSOSTEK. Akan tetapi, tidak ada JAMSOSTEK bagi mereka. Selain itu, pembuatan SIM A juga tidak ada dispensasi pembuatan SIM A bagi sopir. Subsidi BBM bagi sopir juga tidak ada. Sehingga perlindungan baik pelayanan sosial bagi sopir tidak ada. Jaminan kehidupan bagi mereka tidak ada.

Akan tetapi, selama ini bila terjadi kecelakaan sopir atau kesehatan sopir menurun. Maka komunitas sopir MPU inilah yang saling membantu mereka yang sedang tertimpa musibah. Dana yang diambil adalah dana dari iuran paguyuban setiap kali kerja atau dana *serkiler* sebesar Rp 5.000,-.

Dalam UU No. 25 Tahun 1997 pasal 185 disebutkan bahwa setiap pihak yang mempunyai tanggung jawab terhadap pekerja, maka harus ada perlindungan bagi mereka. Tetapi pada realitasnya tidak demikian, tidak ada jaminan kecelakaan ataupun kesehatan bagi mereka. Akan tetapi, jaminan kecelakaan ataupun kesehatan mereka tanggung sendiri dengan cara saling bantu-membantu antar sesama sopir.

[63] Wawancara dengan Yj (46 tahun), salah satu sopir MPU pada tanggal 13 Mei 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

3) Natural Capital

Potensi yang mereka miliki tidak ada. Sopir hanya bisa memanfaatkan lynenya saja. Itupun bila mereka bisa berkomunikasi baik dengan masyarakat lain. Sehingga ia bisa mencari pelanggan. Selain itu, mereka tidak memiliki potensi yang lainnya. Karena mereka bukan lulusan dari sekolah-sekolah tinggi. Bahkan kebanyakan sopir ini hanya memiliki potensi untuk mengemudikan mobil saja. Untuk kemampuan yang lain mereka tidak memiliki itu.

4) Physical Capital

Sarana dan perlengkapan yang dibutuhkan oleh sopir sudah lengkap. Mereka membutuhkan air, tempat ibadah, serta tempat untuk parkir juga sudah disediakan oleh UPT Terminal Mojosari. Namun untuk keamanan bagi mereka belum tentu ada, karena tidak ada yang menjamin keamanan sopir. UPT Terminal Mojosari hanya bertugas mengawasi MPU saja, apakah mereka melanggar peraturan atau tidak. Tidak sampai memberikan keamanan bagi sopir.

Meski sarana kamar mandi ada, tetapi sopir ini sering buang air kecil sembarangan. Sehingga tempat pemberhentian lyne baunya tak sedap, bau air kencing orang. Hampir di setiap pemberhentian lyne bau air kencing. Biasanya sopir-sopir ini buang air kecil di tiang-tiang ataupun di pohon dekat tempat pemberhentian.[64]

[64] Hasil observasi pada tanggal 21 Juni 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

5) Financial Capital

Walaupun pendapatan tidak menentu, tetapi sopir ini bisa memiliki uang tabungan. Hanya saja gaji tidak menentu seperti kerja menjadi buruh yang mendapatkan gaji UMR. Selain itu, tidak ada uang pensiunan bagi mereka. Pembayaran uang setoran juga bisa mereka angsur bila penghasilan hari ini tidak mencapai pada target. Biasanya uang setoran dapat disetorkan setiap seminggu sekali atau 2 hari sekali.

Akan tetapi, akhir-akhir ini pendapatan sopir semakin hari semakin menurun. Sehingga banyak sopir yang mengeluhkan pendapatan mereka. Kemudian saling berlomba-lomba untuk mendapatkan penumpang dengan berbagai cara. Ada yang dengan kebut-kebutan, ada yang merebut penumpang sopir lain, ada juga yang memotong jalan untuk mendapatkan penumpang.

Dengan demikian, tidak selalu sopir memiliki Aset livelihood yang dijadikan 5 bagian dalam bentuk segilimas. Meski mereka memiliki kemampuan dalam kerangka SL. Tetapi mereka harus mampu terlebih dahulu untuk bisa mengembangkan kemampuan dan aset yang dimiliki.

Teori ini sesuai dengan kondisi komunitas sopir MPU dengan melihat kemampuan dan aset yang mereka miliki, apakah mampu membawa mereka untuk menuju kehidupan yang berkelanjutan. Seperti yang diutarakan oleh Chambers dan Conway (1992) yang menyebutkan bahwa modal yang paling penting dimiliki oleh individu berupa akses. Akses itu terwujud dalam 3 dasar yakni kepemilikan kemampuan manusia (seperti pendidikan, keterampilan,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kesehatan, orientasi psikologis), akses nyata dan tidak nyata, dan kegiatan ekonomi.[65]

Dengan akses maka mereka bisa mendapatkan kesempatan untuk menggunakan sumber daya. Jadi pada realitas kehidupan sopir, sebagian sopir memiliki pelanggan berarti dia sudah memiliki akses yang dapat mensejahterakan hidupnya dengan adanya pendapatan tambahan dari menjadi sopir pelanggan. Namun bila sopir yang tidak mampu menggunakan sumber daya yang mereka miliki, maka kehidupan mereka tidak akan bisa berlanjut lagi. Kehidupan mereka bisa berlanjut, apabila mereka mampu mengembangkan sumber daya yang mereka miliki dengan tidak berputus asa dan terus berusaha untuk tetap bisa hidup.

Konteks kerentanan yang mempengaruhi penghidupan keberlanjutan komunitas sopir MPU sebagai berikut:

1) Perubahan kebijakan
2) Persaingan baru dengan bus kota
3) Banyaknya sepeda motor
4) Pendapatan berkurang dengan jumlah setoran yang tidak sesuai dengan pendapatan
5) Kemajuan teknologi (HP)
6) BBM mahal
7) Perubahan penumpang
8) Ojek

[65] Lasse Krantz, *The Sustainable Livelihood Approach Poverty Reduction*, hal. 3.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Hambatan yang paling dirasakan oleh sopir adalah semakin banyaknya sepeda motor dan pengguna HP. Sehingga membuat mereka tidak lagi naik lyne. Selain itu, adanya ojek liar juga menyebabkan larinya penumpang. Karena mereka lebih baik memilih naik ojek, meski mahal tetapi bisa sampai di depan rumah.

Dengan adanya hambatan tersebut komunitas sopir MPU lebih aktif lagi dalam mencari tambahan pendapatan untuk hidup. Mereka mencari pelanggan agar bisa mencari pendapatan lain selain sopir. Oleh karena itu, mereka mampu memanfaatkan potensi yang mereka miliki. Potensi yang mereka miliki berupa lyne yang bisa digunakan untuk mengantarkan orang diluar jam kerja.

Hasil-hasil yang dapat dilihat dari proses penghidupan keberlanjutan yakni:

1) Pendapatan semakin bertambah dengan adanya pelanggan baru. Kemudian tidak hanya mengharapkan uang dari hasil sopir saja. Tetapi juga memanfaatkan lyne untuk mengantarkan pelanggan-pelanggan yang ingin menyewa untuk digunakan bepergian secara bersama-sama.
2) Komunitas sopir ini selain menjadi sopir juga mempunyai profesi yang lainnya. Sehingga dengan profesinya itu mereka bisa sejahtera karena mendapatkan hasil tidak hanya semata-mata uang dari kerja menjadi sopir saja. Melainkan juga menjadi sopir pelanggan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

3) Walaupun banyak ancaman yang sewaktu-waktu menganggu mereka. Namun mereka dapat mengatasinya dengan kekeluargaan antar para sopir yang mereka bangun sejak awal.
4) Sumberdaya yang dapat dimanfaatkan adalah lyne. Maka dari itu mereka memanfaatkannya dengan sebaik mungkin untuk mencari peluang kerja tambahan yang lainnya. Hal ini dilakukan demi keberlangsungan hidup mereka.

Adapun yang mempengaruhi kehidupan para sopir adalah

1) Kebijakan baru pemerintah

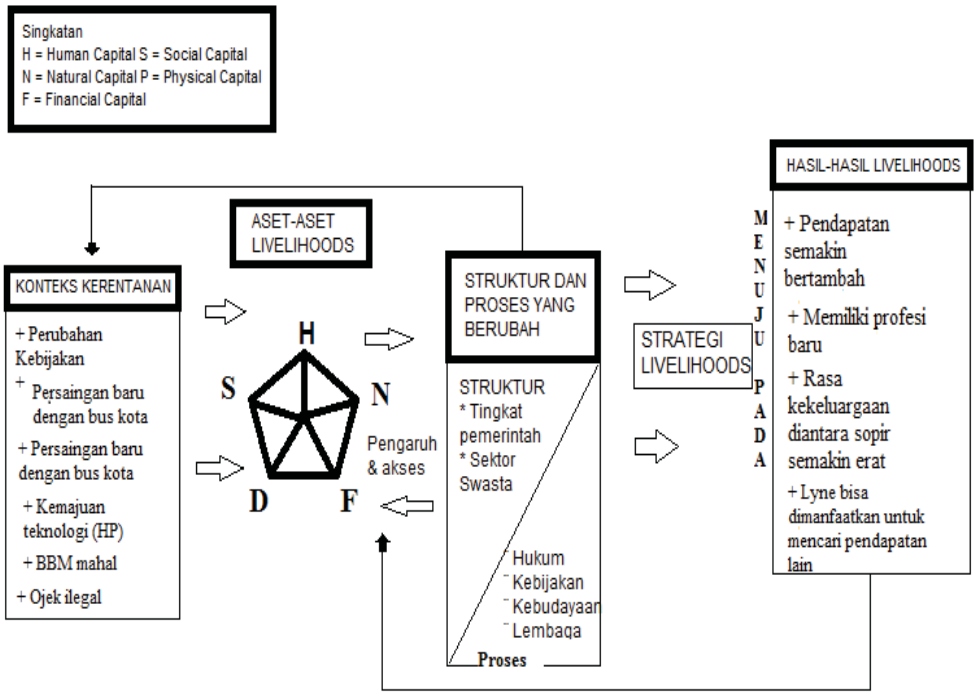
   Adanya kebijakan baru dapat mempengaruhi pula adanya perubahan bagi kehidupan kerja sopir MPU. Hal ini dapat dilhat dari adanya perubahan trayek. Sehingga semua jalur dipindah tidak seperti yang dahulu.
2) Persaingan

   Adanya persaingan ini membuat sopir harus lebih aktif untuk mencari penumpang. Persaingan antara bus kota dan ojek illegal sehingga sopir MPU harus pintar-pintar mengatur strategi untuk mencari penumpang.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pernyataan diatas dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Gambar 3: Hasil Kerangka Kerja Pendekatan *Sustainable Livelihood* Pada Komunitas Sopir MPU



Sekitar tahun 1970-1990 ada kegiatan untuk para sopir yang diselenggarakan oleh UPT Terminal Mojosari. Bentuk kegiatan tersebut berupa lomba-lomba untuk para sopir. Seperti, lomba kecerdasan para sopir, lomba balap-balapan antar sopir dan yang lainnya. Akan tetapi, kegiatan tersebut tidak begitu ramai seperti yang dahulu kala. Kegiatan ini bisanya dilakukan setiap bulan Agustus untuk menyambut hari Kemerdekaan RI setiap tahunnya. Kegiatan yang diberi nama Wahana Nusantara ini selalu diikuti oleh para sopir untuk memperebutkan hadiah yang telah diberikan oleh pihak penyelenggara. Sebelum dilakukan kegiatan tersebut para sopir diberikan pengarahan dari pihak yang menyelenggarakan kegiatan ini. Setelah itu,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mereka diberi uang transport pengganti dari uang karena libur bekerja dan kaos.

Akan tetapi, hanya itu saja kegiatan yang diberikan pemerintah terhadap sopir. Sedangkan kegiatan seperti seminar mengenai pendidikan sopir dan penyuluhan pada saat mengendarai MPU tidak pernah ada. Padahal kegiatan tersebut mempunyai banyak efek yang bagus bagi sopir. Dengan adanya kegiatan tersebut maka akan memberikan pengetahuan baru bagi sopir. Selain itu, mereka juga akan merasa menjadi bagian terpenting di dalam terminal mengenai perannya sebagai sopir. Sekaligus menjadi sopir yang tidak *ngawor* dan menyalahi aturan lalu lintas.

Kegiatan yang ada bagi sopir yakni musyawarah mengenai perubahan trayek dan penentuan tarif. Perubahan trayek dilakukan bila terminal dipindah. Sedangkan penentuan tarif dilakukan bila harga BBM naik. Itupun waktunya tidak dapat diprediksi kapan. Karena hal itu bersifat permanen. Hanya saja para sopir harus menentukan harga berdasarkan kesepakatan antar sopir yang tidak lebih dari harga patokan yang diberikan oleh Dishubkominfo Kab. Mojokerto.

Dalam kesepakatan mengenai penentuan tarif ini ada banyak tahapan untuk mencapai sebuah kesepakatan yang disetujui oleh berbagai pihak. Prosesnya adalah semua ketua sopir berkumpul dan bermusyawarah yang diundang oleh Dishubkominfo Kab. Mojokerto. Setelah itu, mereka membicarakan mengenai harga tarif. Setelah kegiatan itu selesai, selanjutnya

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

adalah ketua sopir memberikan pengumuman kepada anggotanya tentang hasil rapat dengan Dishubkominfo Kab. Mojokerto.

Dari sini semua sopir berkumpul dan berdiskusi mengenai harga tarif. Berbagai pertimbangan dari sopir harus disesuaikan dengan kondisi lapangan yang ada. Pertimbangan tersebut adalah bila harga tarif diberikan lebih mahal, maka tidak akan ada yang mau naik MPU. Sehingga mereka menyepakati harga tarif dibawa harga yang diberikan oleh Dishubkominfo Kab. Mojokerto. Setelah kesepakatan telah disetujui semua anggota, maka hasilnya dibawa lagi ke Dishubkominfo Kab. Mojokerto untuk dibicarakan lagi.

Barulah setelah itu, pihak Dishubkominfo Kab. Mojokerto mengumumkan keputusan akhir hasil musyawarah. Akan tetapi, pihak sopir menarjetkan harga tarif dibawa harga yang ditetapkan oleh Dishubkominfo Kab. Mojokerto karena mereka harus menyesuaikan harga berdasarkan kondisi lapangan yang ada.

Gambar dibawah ini adalah harga patokan yang diberikan Dishubkominfo Kab. Mojokerto kepada sopir yang telah disepakati:

Foto 4: PATOKAN HARGA TARIF MPU.
Patokan harga tarif MPU yang diberikan oleh Dishubkominfo Kab. Mojokerto kepada sopir.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sesuai dengan pendekatan SL yang mengasumsikan bahwa pendekatan pengembangan masyarakat akan semakin efektif jika didasari atas:

1) Pemahaman yang sistematis atas kemiskinan dan penyebabnya.
2) Pandangan lintas sektoral, pandangan yang lebih luas tentang peluang pembangunan, dan bagaimana ini berhubungan dengan aspirasi dan prioritas masyarakat.
3) Penempatan masyarakat (aspirasi dan prioritas) sebagai pusat perumusan analisis dan tujuan.[66]

Ketiga asumsi itu sangat bagus bila diterapkan di dalam pengambilan keputusan mengenai perubahan kebijakan baru yang ada sangkut pautnya dengan kesejahteraan komunitas sopir MPU.

Pada dasarnya setiap yang mempunyai kewajiban dan mempunyai tanggung jawab bagi pekerja. Maka juga harus menyediakan pelayanan yang baik bagi anggotanya, namun tidak begitu pada realitasnya. Para sopir yang juga membutuhkan identitas dalam memperjelas identitas mereka sendiri. Mereka membuat Kartu Tanda Anggota (KTA) sendiri yang diadakan oleh komunitas sopir tersebut.

[66] Sebastian Saragih, Jonatan Lassa dan Afan Ramli, *Kerangka Penghidupan Berkelanjutan*, hal. 22.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar dibawah ini adalah foto KTA sopir yang harus dimiliki oleh setiap setiap sopir:

Foto 5: KTA, salah satu kartu anggota yang harus dimiliki oleh sopir sebagai identitas mereka

Oleh karena itu, setiap sopir membuat kartu anggota sopir berdasarkan kesepakatan yang dilakukan oleh sopir. Tanpa adanya kartu anggota tersebut maka ia tidak bisa menjadi bagian dari sopir dan tidak bisa menjalankan lyne. Fasilitas membuat kartu anggota ini juga berasal dari paguyupan sopir sendiri tanpa ada campur tangan dari pihak yang berwajib.

Mereka bisa mendapatkan KTA ini bila ada sopir yang mengundurkan diri tidak menjadi sopir lagi. Adapun biaya cetak pembuatan KTA yakni sebesar Rp 100.000,-. Kemudian untuk membeli KTA dari sopir yang sudah tidak aktif lagi antara Rp 200.000,- sampai dengan Rp 300.000,-.

Daftar pengeluaran sehari-hari sopir yaitu

1) Biaya karcis TPR
2) Biaya untuk iuran paguyuban
3) Biaya makan, minum dan *jajan*[67]

[67] Jajan adalah makanan ringan. Seperti, tahu isi, pisang goreng, ubi gorng dll.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4) Biaya rokok

5) Biaya setoran

6) Biaya operasional (bensin)[68]

Daftar diatas merupakan daftar yang biasanya harus dikeluarkan oleh sopir ketika sedang bekerja. Hal tersebut belum termasuk biaya kebutuhan sehari-hari buat anak dan istri dirumah. Jika penghasilan bersih mereka setiap harinya berkisar Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,- maka tidaklah cukup untuk keperluan sehari-hari. Jadi mau tidak mau, mereka harus mencari tambahan uang untuk mencukupi kebutuhan mereka. Berikut adalah tabel perincian biaya pengeluran yang per harinya harus dikeluarkan:

Tabel 9: Daftar Pengeluaran Sopir pada Saat Kerja

Daftar Perincian Biaya	**Biaya Pemasukan Kotor per Hari**	**Biaya Pemasukan Bersih per Hari**	**Biaya Pengeluaran per Hari**	**Perincian Biaya Pengeluaran**
Biaya karcis TPR	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-	Rp 1.500,-	Rp 1.500,-
Biaya untuk iuran paguyuban	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-	Rp 5.000,-	Rp 5.000,-
Biaya makan dan	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000,- sampai	Makan 1 nasi bungkus seharga Rp 4.000,- dan	Rp 5.000,-

[68] Wawancara dengan Md (36 tahun), Ld (34 tahun), Nc (34 tahun), Iw (42 tahun), Ei (40 tahun), Kr (36 tahun), Bn (35 tahun), Tn (33 tahun), Af (35 tahun), Md (36 tahun) adalah sopir di Terminal Mojosari pada tanggal 13 Mei 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

minum		dengan Rp 40.000,-	minumnya es teh seharga Rp 1.000,-	
Biaya *jajan*	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-	1 *jajan* baik kacang atom, kacang kedelai, tahu isi dan *ote-ote* seharga Rp 500,- per *jajannya*.	Rp 500
Biaya rokok	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-	Bila membeli satu putung rokok diberi harga Rp 500,- sampai dengan Rp 1.000,-. Apabila membeli rokok satu pelat harganya bisa Rp 10.000,- sampai dengan Rp 13.000,-. Harga rokok tergantung dari merk rokok tersebut.	Rp 500
Biaya setoran	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-	Per harinya Rp 30.000 sampai dengan Rp 40.000 terkadang juga juragan lyne tidak mau menerimanya. Karena setoran kurang. Padahal kondisi penumpang terkadang sepi terkadang ramai. Sehingga jumlah setoran juga	Rp 40.000,-

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

			mempengaruhi. Selain itu, ada juga sopir yang nakal sehingga ia kerap kali membohongi juragan lyne. Akibatnya, hal inilah yang biasanya membuat sopir MPU menjadi tidak dipercayai. Karena trust building yang dibangun sudah tidak bisa dipercayai lagi.	
Biaya operasional (bensin)	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-	Rp 50.000 per hari. Bila bensin masih banyak hanya membeli Rp 30.000,- saja.	Rp 50.000,-
Jumlah total keseluruhan	Rp 80.000-Rp 100.000	Rp 30.000 – Rp 40.000		Rp 102.000,-

Dari tabel diatas dapat diklasifikasikan biaya pengeluaran setiap harinya Rp 102.000,-. Bila biaya pemasukan Rp 30.000,- sampai dengan Rp 40.000,-. Maka mau tidak mau mereka harus mencari uang tambahan lain untuk pemasukan mereka. Karena uang yang jumlahnya tak seberapa belum tentu bisa mencukupi kebutuhan mereka sehari-hari.

Itu adalah gambaran umum dari salah satu kehidupan sopir yang mempunyai penghasilan lain selain menjadi sopir. Sopir ini memiliki penghasilan bukan dari sopir saja tetapi dari menjadi sopir langganan. Bila

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

potret salah satu dari sekian banyak kehidupan sopir seperti itu. Maka tidak semua sopir memiliki kehidupan yang lebih baik dari sopir yang menjadi sopir langganan ini.

Banyak sopir-sopir yang menjadi kelompok rentan sehingga mereka tidak bisa melanjutkan lagi kehidupannya. Hal ini dikarenakan banyak faktor yang sedang mereka hadapi. Kehidupan sopir yang bebas dan berkumpul dengan orang banyak yang belum tentu dari orang-orang yang baik. Mempermudah untuk mempengaruhi mereka melakukan hal-hal yang buruk. Seperti, berkata *dancok* kepada orang yang membikin sopir merasa tidak senang. Bahkan ada yang tidak jujur kepada juragannya dengan membayar setoran yang tidak sesuai kesepakatan antara sopir dengan juragan.

Hal ini bila dilakukan oleh sopir secara terus menerus, maka kemungkinan besar sopir akan kehilangan pekerjaannya. Karena sudah dianggap tidak bisa dipercayai lagi. Sehingga akan berdampak bagi kehidupannya. Sopir ini tidak akan memiliki penghasilan lagi, yang berakibat tidak akan bisa melanjutkan kehidupannya lagi. Apabila ia tetap saja bersifat tidak jujur.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa kehidupan sehari-hari sopir MPU dimulai pukul 06.00 untuk bekerja dan mengantri selama 7 menit. Terkadang mereka berangkat dari rumah pukul 05.00. Sehingga sampai di Terminal Mojosari pukul 06.00 tepat. Butuh waktu 2 jam untuk menunggu antrian datang. Setelah 2 jam berlalu sopir baru bisa berangkat mengemudikan lyne. Hal ini dilakukan 3 kali dalam sehari, namun disela-sela pukul 12.00 biasanya para sopir istirahat terlebih dahulu. Kemudian setelah istirahat, mereka melanjutkan lagi beraktifitas menjalankan lyne hingga pukul 14.00 atau pukul 15.00. Pada pukul ini, biasanya sopir langsung pulang menuju rumah.

Chambers (1995) menawarkan konsep mata pencaharian berkelanjutan sebagai cara orang membuat diri mereka (komunitas sopir MPU) menggunakan kemampuan dan aset yang dimiliki oleh mereka dalam mencapai taraf hidup yang lebih baik. Dalam hal ini para sopir tidak hanya berperan sebagai sopir saja. Tetapi juga sebagai sopir langganan yang sudah memiliki pelanggan tetap. Hal itu dialami bagi sopir yang memiliki kemampuan dan aset.

Sedangkan bagi sopir yang mudah tertindas, tidak memiliki kemampuan dan aset yang bisa mereka kembangkan. Maka mereka akan mudah terpengaruh dan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

melakukan hal-hal yang tidak baik. Kondisi yang sulit ini dan tidak adanya jaminan perlindungan dari pemerintah mengakibatkan sopir tidak bisa menuju ke kehidupan yang berkelanjutan. Hal ini dikarenakan ketidakmampuan mereka dalam mengembangkan kemampuan yang mereka miliki. Sehingga harus mengalami masa sulit yang tidak bisa lagi menjalankan kehidupan secara berlanjut.

Sedangkan potret kualitas hidup kerentanan sopir MPU ini, mereka menjadi kelompok rentan karena adanya banyak pengaruh yang membuat sopir berbuat tidak jujur. Seperti, keadaan ekonomi yang semakin menurun. Selain itu, tidak ada JAMSOSTEK bagi kesehatan dan pekerjaan juga akan mempengaruhi penghidupan mereka. Walaupun begitu, di dalam komunitas sopir MPU, bila ada sopir yang sedang mengalami musibah, mereka akan iuran secara langsung seikhlasnya dan diambilkan dari uang kas yang setiap harinya membayar Rp 5.000. Uang tersebut digunakan untuk membantu sopir yang sedang kesulitan.

B. Saran

Setidaknya setelah ada penelitian ini ada jaminan kesehatan dan pekerjaan bagi komunitas sopir MPU. Agar mereka terlindungi dan tidak menjadi kelompok rentan secara terus menerus. Selain itu, seminar pendidikan mengenai kondisi lalu lintas juga harus diberikan kepada mereka. Agar mereka menjadi komunitas yang tertib tidak saling adu-mengadu antar sopir. Sebaiknya bila ada pengumuman baru semua sopir harus diberi tahu agar tidak terjadi kesalahpahaman yang nantinya akan menyebabkan demo antar sopir.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR PUSTAKA

A. Partanto, Pius dan M. Dahlan Al Barry, *Kamus Ilmiah* Populer, Surabaya: Arkola, 2001

Al Jumanatul Ali dan Terjemahannya, Bandung: Jumanatul 'Ali-Art, 2004.

Bungin, Burhan, *Metodologi Penelitian Sosial: Format-format Kuantitatif dan Kualitatif*, Surabaya: Airlangga University Press, 2001.

Ife, Jim dan Frank Tesoriero, *Community Development: Alternatif Pengembangan Masyarakat di Era Globalisasi*. Terjemahan Sastrawan Manullang, Nurul Yakin dan M. Nursyahid, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2008.

Husein, Iskandar, *Perlindungan Terhadap Kelompok Rentan (Wanita, Anak, Minoritas, Suku Terasing, dll) Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia*, Makalah Disajikan dalam Seminar Pembangunan Hukum Nasional ke VIII Tahun 2003, Denpasar, Bali, 14 - 18 Juli 2003.

Horton, Paul B. dan Chester L. Hunt, *Sosiologi*. Terjemahan Aminuddin Ram, Jakarta: Erlangga, 2004.

J. De Haan, Leo, Professor in Development Studies at the University of Nijmegen and Director of CIDIN, Centre for International Development Issues Nijmegen, *Globalisation, Localisation and Sustainable Livelihood* . This text is a revised and expanded version of my inaugural lecture presented in March 2000 on my ceremonial entrance into office.

J. Moleong, Lexy *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2007.

Krantz, Lasse, *The Sustainable Livelihood Approach to Poverty Reduction*, Sweden: Swedish International Development Cooperation Agency Division for Policy and Socio-Economic Analysis, February 2001.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pembelajaran Pendekatan Penghidupan Berkelanjutan Bagi Perencana dan Pegiat, *Pembangunan Daerah Memahami Konteks Kerentanan* (Badan Diklat NAD dan UNDP - CIDA).

Saragih, Sebastian Jonatan Lassa dan Afan Ramli, *Kerangka Penghidupan Berkelanjutan*.

Soekanto, Soerjono, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2003.

Solesbury, William, *Sustainable Livelihoods: A Case Study of the Evolution of DFID Policy*, London: 2003.

Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta, 2009.

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R& D*, Bandung: Alfabeta, 2010.

Suharto, Edi, *Kebijakan Perlindungan Sosial bagi Kelompok Rentan dan Kurang Beruntung*, Makalah disampaikan pada saat Seminar di Pusat Pengembangan Ketahanan Sosial Masyarakat, Badan Pelatihan dan Penelitian Kesejahteraan Sosial, Depsos RI, Jakarta 2 Oktober 2006.

Suharto, Edi, *Membangun Masyarakat Memberdayakan Rakyat: Kajian Strategis Pembangunan Kesejahteraan Sosial dan Pekerjaan Sosial*, Bandung: Refika Aditama, 2009.

Suharto, Edi, *Pengembangan Masyarakat: Tinjauan Model-Model Alternatif Bagi Praktek Pekerjaan Sosial Kontemporer*.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1997 Tentang Ketenagakerjaan.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Serrat, Olivier, *The Sustainable Livelihoods Approach*, www.adb.org/knowledgesolutions, diakses pada 16 Mei 2012

Suharto, Edi *Pengembangan Masyarakat: Tinjauan Model-Model Alternatif Bagi Praktek Pekerjaan Sosial Kontemporer*, www.policy.hu/suharto, diakses pada 02 Mei 2012

Tsunami and Disaster Mitigation Research Center, *Kerentanan dan Kapasitas*. http://piba.tdmrc.org/content/kerentanan-dan-kapasitas, diakses 02 Mei 2012

Wikipedia, *Komunitas*. www.wikipedia/komunitas.com, diakses 25 Mei 2012

Wikipedia, *Penelitian Deskriptif*. http://id.wikipedia.org/wiki/Penelitian_deskriptif, diakses 25 Juli 2012

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id