

Faktor-Faktor Penyebab Sopir Travel (Pekanbaru-Bangkinang) Lebih Memilih Ngetem Diterminal Bayangan

**Maizal Davis
Drs. Swis Tantoro, M.Si**

maizal.davis@yahoo.com

081268328546

ABSTRAK

Social interaction public transport drivers Pekanbaru-Bangkinang seen in other activities such as being on the highway, where each time a public transport driver Pekanbaru-Bangkinang they met each other on the highway code, either a car honking, waving his hand as well as others who they have to first recognize the existence of lending and borrowing as well as spare parts such as automobile tires had burst tire while in the face of official traffic and road the driver angkuatan general-Bangkinang Pekanbaru is sharing information which is useful information so that they do not deal with last service cross. The purpose of the study was to determine the factors that cause the driver travel more choose terminal shadow (Simpang Panam), to determine the cause drivers to get passengers through brokers in the shadow terminal (intersection Panam). Subjects who were targeted in this study is the driver Bangkinang-Pekanbaru travel simpang Panam who are the researchers took as many as 16 informants as a meticulous researcher only stretch Bangkinang-Pekanbaru.

The driver can be factors in terminal ngetem shadow-intersection panam city of Pekanbaru is: Factor income / revenue in dapat in terminal AKAP lower in comparison with the terminal in the shadow of simpang Panam-Garuda Sakti is in terminal driver shadow travel / superben average income "Rp 360,000-Rp 450,000" with a frequency of 5 informants or 31.25%, as dangkan "> Rp 450.000" with a frequency of 9 informants or 56.25%. This showing that shadow the terminal income at the intersection panam higher income when compared with the terminal AKAP Pekanbaru is the average income is only "Rp 310,000-Rp 350,000" with a frequency of 9 informants or 56.25%.

Keywords: driver ngetem, Terminal Shadow, Travel.

PENDAHULUAN

Interaksi sosial sopir angkutan umum Pekanbaru-Bangkinang terlihat didalam aktivitas lain seperti saat berada di jalan raya, yang mana setiap kali sopir angkutan umum Pekanbaru-Bangkinang ini bertemu di jalan raya mereka saling memberi kode, baik berupa membunyikan klakson mobilnya, melambaikan tangannya maupun

dengan cara lain yang sudah mereka kenali terlebih dahulu serta adanya pinjam meminjam suku cadang seperti ban mobil yang mengalami pecah ban sedangkan didalam menghadapi dinas lalu lintas dan angkutan jalan para sopir angkutan umum Pekanbaru-Bangkinang ini saling memberikan informasi yang mana informasi ini berguna agar mereka tidak berurusan dengan dinas lalu lintas.

Proses transportasi merupakan proses gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ditempat tujuan kegiatan pengangkutan dilakukan. Transportasi memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut dengan jasa transportasi. Jasa transportasi merupakan hasil (*Output*) perusahaan jasa transportasi yang jenisnya bermacam-macam sesuai dengan fungsi dan tempat operasinya, seperti:Jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan, jasa transportasi bus, jasa tukang becak, dan lain sebagainya. Sebaliknya transportasi merupakan salah satu faktor masukan (*Input*) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegiatan ekonomi lainnya.

Sopir angkutan trayek travel Pekanbaru-Bangkinang selalu melanggar aturan yang dibuat oleh pemerintah. Menurut peraturan,seharusnya para sopir trayek travel Pekanbaru-Bangkinang harus masuk keterminal payung sekaki/akap. Akan tetapi para sopir pun tidak menghiraukan peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah. Para sopir lebih memilih terminal bayangan disimpang panam. Kerena di simpang panam mereka lebih mudah mencari penumpang dari pada terminal payung sekaki/akap. Maka dari itu para sopir travel berkerjasama untuk mangkal di simpang panam. Di samping itu simpang panam telah dibuat pos-pos polisi agar para sopir angkutan trayek travel angkutan Pekanbaru-Bangkinang tidak lagi terjadi konflik. Namun para sopir masih keras untuk ambil penumpang di simpang panam. Mereka harus berkerjasama antara sesama sopir, mereka selalu memberi kode, kalau dinas lalulintas datang untuk razia. Sehubungan fenomena diatas maka penulis merasa tertarik untuk lebih mengetahui lebih dalam mengenai kerjasama yang di lakukan oleh para sopir angkutan umum Pekanbaru-Bangkinang sesuai dengan judul yang penulis ambil yaitu:

“Faktor-Faktor Penyebab Sopir Travel (Pekanbaru-Bangkinang) Lebih Memilih Ngentem Diterminal Bayangan”.

Rumusan Masalah

Berdasarkan pada fenomena yang ada dalam latar belakang di atas, maka disini muncullah suatu permasalahan yaitu:

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan sopir travel lebih memilih terminal bayangan (Simpang Panam)?
2. Apa saja yang menyebabkan sopir travel/superbend mendapatkan penumpang melalui calo di terminal bayangan (simpang Panam)?

Tujuan Penelitian

Tujuan penulis dalam pengangkatan masalah ini kerena sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan sopir travel lebih memilih terminal bayangan (Simpang Panam).

2. Untuk mengetahui penyebab sopir mendapatkan penumpang melalui calo di terminal bayangan (simpang Panam).

Manfaat Penelitian

1. Memberikan gambaran terhadap masalah yang sebenarnya terjadi.
2. Untuk memberikan input atau masukan kepada sopir angkutan umum trayek Pekanbaru-Bangkinang tentang pentingnya berkerja sama antara sesama sopir.
3. Sebagai sunbangan informasi dan pengetahuan terhadap ilmu-ilmu sosial, khususnya dibidang studi ilmu sosiologi.

KERANGKA TEORI

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang

Selain itu, Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa , prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Masalah Transportasi

Permasalahan transportasi menurut Tamin (1997:5) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya

sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Menurut Sukarto (2006) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (*land use*), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk menggerakkan kembali suatu daerah.

Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut Tamin (1997:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Menurut Soesilo (1999) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat di sampaikan adalah :

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu.

Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- 1) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- 2) Penggunaan pelumas;
- 3) Penggunaan ban;
- 4) Pemeliharaan suku cadang;

- 5) Penyusutan dan bunga;
- 6) Waktu supir dan waktu penumpang.

2. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut.

Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

Selanjutnya menurut Soesilo (1999) manafaat suatu proyek transportasi

dapat dibedakan menjadi tiga jenis *traffic*, yaitu:

1. *Normal traffic*, yaitu *traffic* yang diperkirakan akan menggunakan sarana angkutan tersebut, meskipun tidak ada proyek transportasi. Jumlah *traffic* seharusnya naik sesuai dengan pertumbuhan penduduk di daerah-daerah yang dilayani sarana transportasi tersebut. Manfaat biaya ini dapat dihitung melalui biaya operasi tanpa proyek transportasi dikurangi dengan biaya proyek. Gagasan biaya ini didasarkan kepada surplus konsumen, dimana si pemakai yang mengalami penurunan harga suatu jasa tetap bersedia membeli walaupun dengan tingkat harga yang sama.
2. *Diverted traffic*, yaitu *traffic* yang berasal dari *traffic* jenis lain atau dari fasilitas lain jenis angkutan baru. Manfaat biaya ini dapat dikelompokkan ke dalam dua jenis yaitu:
 - a) Biaya operasi dari penggunaan jalan semua dikurangi biaya operasi dengan menggunakan jalan baru;
 - b) Berkurang padatnya kendaraan di jalan semula karena berpindahnya *traffic* ke jalan yang baru, sehingga biaya yang tetap menggunakan jalan semula menjadi berkurang.
3. *Generated/Induced traffic*, yaitu *traffic* yang benar-benar baru. Adanya *traffic* ini disebabkan oleh turunnya biaya angkutan sehingga menggiatkan daerah sekitarnya. Misalnya dapat dicontohkan bila suatu daerah semakin berkembang, maka hasil daerahnya dapat dijual ke daerah lainnya.

Interaksi Sosial

Interaksi sosial merupakan syarat utama terjadinya aktivitas-aktivitas sosial, interaksi sosial juga merupakan hubungan-hubungan dinamis yang menyangkut hubungan antara orang perorangan, antara kelompok manusia, maupun antara orang perorangan dengan kelompok manusia (**Kimball young dan Raymond W Mack dalam (Soekanto, 1990)**).

Suatu interaksi sosial dapat menciptakan suatu jaringan sosial yaitu pengelompokan yang terdiri dari tiga orang atau lebih yang masing-masing orang tersebut mempunyai identitas tersendiri dan masing-masing dihubungkan antara satu dengan yang lain melalui hubungan sosial (**Suparlan, 1988:47**).

Dalam hubungan sosial akan terkait dengan berbagai bentuk dari interaksi sosial yang terdiri dari kerjasama, pertikaian, persaingan atau kompetisi serta akomodasi. Sedangkan perwujudan dari interaksi sangat dipengaruhi oleh struktur sosial berupa pola dari hak dan kewajiban para pelaku dalam sistem interaksi yang terwujud dari rangkaian sosial yang relatif stabil dalam suatu jangka waktu tertentu (**Suparlan, 1986:90**).

Proses Sosial

Selo Soemardjan dan Soelaman Soemardjan menyatakan bahwa sosiologi atau ilmu masyarakat ialah ilmu yang mempelajari struktur sosial dan proses-proses sosial, termasuk perubahan-perubahan sosial. Hal ini berarti yang menjadi objek sosiologi aspek kehidupan bersama manusia.

Hidup bersama manusia itu biasanya disebut masyarakat. Menurut **Paul dan Chester (1996)** masyarakat adalah sekumpulan manusia yang secara relatif mandiri yang hidup bersama satu dengan yang lain dalam waktu yang cukup lama mendiami suatu wilayah tertentu. Memiliki kebudayaan yang sama dan melakukan sebagian besar kegiatan dalam kelompok tersebut.

Proses sosial merupakan suatu proses yang diartikan sebagai pengaruh timbal balik antara berbagai segi kehidupan bersama, dimana proses sosial ini berhubungan sangat erat dengan interaksi sosial. Interaksi sosial merupakan kunci dari semua kehidupan sosial, oleh karena itu tanpa adanya interaksi sosial maka tidak akan adanya kehidupan bersama. Bertemunya orang perorangan secara badaniah belaka tidak akan menghasilkan pengaruh hidup dalam suatu kelompok sosial. Pergaulan hidup baru akan terjadi bila orang perorangan atau kelompok-kelompok manusia bekerja sama, saling bicara, dan seterusnya untuk mencapai tujuan bersama, mengadakan persaingan, pertikaian, dan sebagainya (**Soekanto, 1990**).

Prilaku Sosial

Perilaku sosial adalah aktifitas fisik dan psikis seseorang terhadap orang lain atau sebaliknya dalam rangka memenuhi diri atau orang lain yang sesuai dengan tuntutan social. (Hurlock, 1995:262)

Macam-macam perilaku sosial menurut (Sarwono Wirawan Sarlito. 2000:15) dibagi menjadi tiga yaitu:

a. Perilaku sosial (*social behavior*).

Perilaku sosial adalah perilaku ini tumbuh dari orang-orang yang ada pada masa kecilnya mendapatkan cukup kepuasan akan kebutuhan inklusinya. Ia tidak mempunyai masalah dalam hubungan antar pribadi mereka bersama orang lain pada situasi dan kondisinya. Ia bisa sangat berpartisipasi, tetapi bisa juga tidak ikut-ikutan, ia bisa melibatkan diri pada orang lain, bisa juga tidak, secara tidak disadari ia merasa dirinya berharga dan bahwa orang lain pun mengerti akan hal itu tanpa ia menonjolkan-nonjolkan diri. Dengan sendirinya orang lain akan melibatkan dia dalam aktifitas-aktifitas mereka.

b. Perilaku yang kurang sosial (*under social behavior*).

Timbul jika kebutuhan akan inklusi kurang terpenuhi, misalnya: sering tidak diacuhkan oleh keluarga semasa kecilnya. Kecenderungannya orang ini akan menghindari hubungan orang lain, tidak mau ikut dalam kelompok-kelompok, menjaga jarak antara dirinya dengan orang lain, tidak mau tahu, acuh tak acuh. Pendek kata, ada kecenderungan introvert dan menarik diri. Bentuk tingkah laku yang lebih ringan adalah: terlambat dalam pertemuan atau tidak datang sama sekali, atau tertidur di ruang diskusi dan sebagainya. Kecemasan yang ada dalam ketidak sadarannya adalah bahwa ia seorang yang tidak berharga dan tidak ada orang lain yang mau menghargainya.

c. Perilaku terlalu sosial (*over social behavior*).

Psikodinamikanya sama dengan perilaku kurang sosial, yaitu disebabkan kurang inklusi. Tetapi pernyataan perilakunya sangat

berlawanan. Orang yang terlalu sosial cenderung memamerkan diri berlebih-lebihan (exhibitonistik). Bicaranya keras, selalu menarik perhatian orang, memaksakan dirinya untuk diterima dalam kelompok, sering menyebutkan namanya sendiri, suka mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang mengagetkan.

Konsep Operasional

Konsep operasional ini digunakan supaya tidak terjadi salah pengertian dalam penelitian ini. Maka penulis merasa perlu kiranya untuk mengoperasikan konsep-konsep tersebut dan menentukan ukuran-ukuran yang akan dijadikan landasan dalam penelitian.

a. Interaksi sosial

Interaksi sosial yang dimaksud dalam penelitian ini adalah interaksi yang terjadi antara sopir dengan sopir, dan antara sopir dengan majikan dalam melaksanakan aktivitasnya sebagai supir angkutan umum Pekanbaru-Bangkinang.

b. Kerja sama

Kerja sama adalah suatu bentuk interaksi sosial dimana didalamnya terdapat aktivitas tertentu yang ditujukan untuk mencapai tujuan bersama dan saling membantu, kerja sama ini dilakukan dilakukan di waktu menjadi supir atau kerja sama diluar lapangan.

Kerja sama disini antara lain yaitu:

1. Adanya pinjam meminjam suku cadang transportasi.
2. Adanya tukar pikiran
3. Pinjam meminjam uang
 - a. Adanya pinjam meminjam suku cadang transportasi
 - Tinggi apabila sering dilakukan
Tinggi bila pinjam meminjam suku cadang transportasi dilakukan 4 kali dalam satu bulan.
 - Sedang apabila jarang dilakukan
Sedang apabila pinjam meminjam suku cadang transportasi dilakukan 2 kali dalam satu bulan.
 - Rendah apabila tidak pernah dilakukan
Rendah apabila tidak pernah dilakukan pinjam meminjam suku cadang transportasi dalam setiap bulan.
 - b. Adanya tukar pikiran

c. Perusahaan Perorangan

Merupakan suatu bentuk badan usaha pribadi yang memikul risiko secara pribadi pula atau perorangan.

d. Angkutan umum

Angkutan umum yang dimaksud dalam penelitian ini adalah angkutan umum yang berada pada jalur Pekanbaru-Bangkinang, yaitu dengan menggunakan

mobil L300 yang berwarna putih atau dengan kata lain masyarakat kabupaten Kampar menyebut dengan sebutan superbien. Pekanbaru-Bangkinang pada penelitian ini difokuskan kepada di simpang panam.

- e. Status kepemilikan angkutan umum
Maksudnya adalah status angkutan umum yang digunakan oleh para sopir dalam menjalankan aktivitasnya sebagai sopir.
 - milik sendiri
 - sewa atau milik orang lain.
- f. Calo
Calo adalah seorang yang menjual jasanya dalam mencari penumpang untuk sebuah angkutan umum seperti travel/superband dan angkutan umum lainnya. Sehingga setiap penumpangnya seorang calo akan mendapatkan jasa berupa upah dari seorang supir/pemilik armada.
- g. Pendapatan Kotor
Pendapatan kotor adalah pendapatan yang di dapat pada setiap harinya dalam bentuk rupiah setelah di potong dari : uang sewa, upah kenek, dan biaya minyak mobil/harinya.
 - Pendatapan tinggi apabila pendapatan berada diatas >Rp 500.000/hari
 - Pendapatan sedang apabila pendatapan berada Rp 350.000-450.000/hari
 - Pendapatan rendah apabila pendapatan berada Rp <Rp 350.000/hari
- h. Pendapatan Bersih
Pendapatan yang dimaksud adalah keseluruhan dari pada hasil penerimaan yang mereka dapatkan pada setiap hari kerjanya dan nilai dalam bentuk rupiah.
 - pendapatan tinggi apabila pendapatan tersebut berada diatas Rp 150.000 perhari.
 - pendapatan sedang apabila pendapatan tersebut berada antara Rp 110.000-150.000 perhari.
 - pendapatan rendah apabila pendapatan tersebut dibawah >Rp 110.000 perhari.
- i. Sopir
Seseorang yang menjalankan angkutan yang bertugas mengantarkan penumpang ketempat tujuan, sopir yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sopir angkutan umum yang berada pada trayek Pekanbaru-Bangkinang.
Keberadaan sopir dalam kehidupan manusia mempunyai peran penting,sopir angkutan umum ada karena adanya kebutuhan dari manusia itu sendiri. Dalam aktivitas sehari-hari sopir angkutan umum mempunyai profil dalam aktivitas mereka,adapun profil sopir angkutan umum ini meliputi tingkat pendidikan,kelompok umur,etnis atau suku,lamanya berkerja,status perkawinan dan jumlah tanggung jawab.

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian

Penelitian ini dilakukan disimpang panam dan sepanjang jalan subrantas. namun penelitian ini juga mengambil para calo yang berada di simpang panam. Karena para calo bisa membantu para sopir travel.

Subjek Penelitian

Subjek yang menjadi sasaran dalam penelitian ini adalah para sopir travel Pekanbaru-Bangkinang yang berada disimpang Panam yang peneliti ambil sebanyak 16 informan karena yang peneliti teliti hanya trayek Bangkinang-Pekanbaru.

Jenis Data

a. Data primer

Data primer adalah sumber data yang langsung di peroleh dari lapangan baik melalui wawancara, observasi dan alat-alat lainnya.

b. Data sekunder

Data sekunder yaitu sumber data penelitian yang diperoleh penelitian secara tidak langsung yang bersumber dari lembaga (LLAJ) atau instansi tertentu disimpang panam atau data yang diperoleh dari sumber-sumber yang berkaitan dengan penelitian.

Teknik pengumpulan data

Penulis memerlukan data yang baik dan relevan, maka penulis memerlukan data sekunder maupun primer. Adapun memperoleh data primer yaitu :

a. Wawancara terpimpin

Wawancara terpimpin adalah wawancara yang dilakukan secara langsung kepada sumber atau informan. Yang menjadi informan penelitian kali ini adalah penumpang yang tidak mau ke terminal akap dan para supir yang mangkal disimpang panam. Penelitian harus mengajukan beberapa pertanyaan kepada informan, para supir angkutan umum juga menjadi informan pada saatsedang menjalankan aktivitasnya sebagai supir dengan cara dibantu dengan penelitian.

b. Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pencacatan secara sistematis terhadap gejala atau phenomena yang diselidiki. Yang harus menjadi observasi dalam penelitian ini adalah para supir yang terus mangkal disimpang panam dan penumpang juga tidak mau ke terminal akap untuk menunggu alat transportasi umum Bangkinang-Pekanbaru.

Analisis Data

Analisis data yang digunakan penelitian adalah menggabungkan data yang diperoleh dari hasil penelitian dilapangan dengan data yang diperoleh dari sumber instansi terkait. Dan data yang digunakan tersebut di analisis secara deskriptif kualitatif yaitu suatu analisis yang disajikan dalam bentuk uraian-uraian dan di bantu dengan penghitungan angka-angka, persentase dan table. Unit analisis adalah supir travel/superben yang ngetem di terminal bayangan simpang Panam Garuda Sakti Kota Pekanbaru yaitu dengan mengelompokkan dan di buat daftar tabel sesuai dengan kategori yang telah di tetapkan.

FAKTOR PENYEBAB SUPIR NGETEM DI TERMINAL BAYANGAN

Terminal Bayangan Simpang Panam Garuda Sakti

Terminal bayangan simpang panam garuda sakti yaitu sebuah terminal liar/pemberhentian armada angkutan umum yang ada di kota Pekanbaru dan terminal bayangan ini tidak resmi dan di larang oleh dinas perhubungan kota Pekanbaru karena akan menyebabkan kemacetan kota. Dalam penelitian di sini peneliti akan mencari alasan seorang supir yang suka ngetem di terminal bayangan, untuk lebih jelas peneliti akan menjabarkan dari sub bab berikut ini :

Penghasilan Yang di Dapat di Terminal Bayangan

Penghasilan yang di dapat di Terminal bayangan yang di maksud adalah penghasilan yang diterima supir travel/superben selama di terminal bayangan, untuk lebih jelasnya dapat di jelaskan pada tabel di bawah ini :

Tabel 6.6
Jumlah Penghasilan Informan di Terminal Bayangan

No	Penghasilan Di Terminal Bayangan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Rendah	2	12.5
2	Sedang	5	31.25
3	Tinggi	9	56.25
	Total	16	100.00

Sumber : Olahan Data tahun 2013

Tabel 6.6 diatas dapat di jelaskan bahwa penghasilan yang di terima supir travel/superben selama ngetem/berdian sejenak di terminal bayangan adalah “rendah” dengan frekuensi 2 informan atau 12,5%, “sedang” dengan frekuensi 5 informan atau 31,25%, , sedangkan “tinggi” dengan frekuensi 9 informan atau 56,25%. Ini menunjukkan bahwa penghasilan di terminal bayangan yang ada di simpang panam lebih tinggi di bandingkan dengan penghasilan apabila berada di terminal AKAP Pekanbaru.

Penjelasan diatas dapat di jelaskan pada salah satu supir travel/superbend yang ungkapkan oleh bang Ijon :

“Penghasilan kami lebih tinggi di bandingkan di terminal AKAP, seperti saya rata-rata saya berpenghasilan sekitar Rp 400.000 sampai dengan Rp 500.000 per harinya” jika sewa lagi rame penghasilan kami bisa mencapai Rp 600.000 lebih, itulah yang menyebabkan kami lebih senang ngetem di terminal bayangan yang di panam ini di bandingkan dengan terminal AKAP, kami juga punya keluarga untuk makan sehari-harinya mau tidak mau kami harus ngetem di terminal ini “

Peneliti menganalisa bahwa pendapatan para supir angkutan umum/superbend rata-rata tinggi, yang telah diungkapkan salah satu supir yaitu bang Ijon, para supir lebih senang di terminal bayangan karena penghasilan yang mereka dapat lebih

memuaskan dibandingkan di terminal AKAP, dan mereka merasa nyaman berada di terminal bayangan simpang panam-Pekanbaru.

Mendapatkan Penumpang Melalui Calo

Maksud dari mendapatkan penumpang melalui calo dalam penelitian ini adalah seberapa sering seorang supir travel/superben dalam mendapatkan penumpangnya melalui calo dan tidak melalui loket resmi yang ada di terminal bayangan, untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 6.10

Jumlah Informan Dalam Mendapatkan Penumpang Melalui Calo

No	Mendapatkan Penumpang Melalui Calo	Frekuensi	Persentase
1	Sering	2	12.5
2	Kadang-kadang	6	37.5
3	Tidak pernah	8	50
	Total	16	100.00

Sumber : Olahan Data tahun 2013

Tabel diatas dapat dijelaskan bahwa supir travel dalam mendapatkan penumpang melalui calo sangat bervariasi yaitu “sering” dengan frekuensi 2 informan atau 12,5%, “kadang-kadang” dengan tingkat frekuensi 6 informan atau 37%, sedangkan “tidak pernah” dengan tingkat frekuensi 8 informan atau 50% dari 16 informan rata-rata supir travel/superben mendapatkan penumpang yaitu “tidak pernah” dengan tingkat frekuensi 8 informan atau 50%, seperti yang di ungkapkan bang Ijon dibawah ini:

“Walaupun kami kadang-kadang jarang mendapatkan penumpang melalui calo, tapi keberadaan calo disini cukup membantu juga buat kami karena dengan adanya calo armada kami cepat penuh selain kenek kami yang mencari penumpang/sewa lari kesana-kemari, karena kami berfikir calo juga mencari uang buat dirinya dan keluarganya, jadi buat kami tidak masalah akan keberadaan calo di terminal bayangan ini asalkan tidak mengganggu sewa kami yang telah kami angkut saja.”

Para sopir jarang sekali mendapatkan penumpang melalui calo, karena setiap armada memiliki keneknya masing-masing yang mana para kenek mereka saling berlari-lari dalam memperebutkan penumpang seperti yang terjadi di terminal bayangan simpang panam, namun ada sebagian juga menggunakan jasa calo untuk mendapatkan penumpang, tetapi rata-rata para sopir mendapatkan penumpang sendiri karena mereka mempunyai kenek mereka yang mencari penumpang, sudah menjadi tontonan dalam setiap harinya setiap bus kota yang melintas para kenek akan selalu berlarian untuk mencari penumpang, bahkan tidak jarang terkadang mereka para kenek saling adu makian sesama kenek bahkan dengan fisikpun mereka mau untuk mendapatkan satu penumpang,

Ini merupakan suatu fenomena, karena kebutuhan dan lingkunganlah mereka berbuat seperti yang tidak diharapkan

Lama Ngetem

Ngetem adalah kegiatan kendaraan umum masal/non personal berhenti sementara untuk mendapatkan penumpang, Perilaku “ngetem” ini memiliki efek berbeda bagi pengguna dan pengemudi travel/superben. Ngetem lama, penumpang jadi kesal. Tidak ngetem, pendapatan berkurang. Lama ngetem yang dimaksud dalam penelitian ini adalah seberapa lama seorang supir ngetem untuk mendapatkan penumpang sehingga kendaraannya dapat di penuh penumpang, lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 6.12
Lama Ngetem

No	Lama Ngetem	Frekuensi	Persentase
1	10 menit	3	18.75
2	15 menit	12	75
3	30 menit	1	6.25
4	> 30 menit		
	Total	16	100.00

Sumber : Olahan Data tahun 2013

Tabel diatas dapat dijelaskan bahwa lamanya ngetem supir travel/superben rata-rata yaitu “15 menit” dengan tingkat frekuensi 12 informan atau 75%, “10 menit” dengan tingkat frekuensi 3 informan atau 18,75%, sedangkan “30 menit” dengan tingkat frekuensi hanya 1 informan atau 6,25%, yang mana lamanya ngetem tersebut armada angkutan sudah terisi penuh dengan penumpang, seperti yang di utarakan dari salah satu supir travel yaitu bang Buyuong:

“Lamanya kami ngetem di terminal bayangan ini itu paling lama 15 menit, semua bangku itu telah terisi, karena kami mempunyai kenek yang aktif mencari penumpang, sehingga tidak jarang kenek kami itu sering ada cekcok dengan kenek lain, selain itu juga para calo yang telah sedia mencari penumpang buat kami, sehingga kami tidak telalu berlama-lama ngetem di terminal bayangan ini ”

Peneliti dapat menganalisa bahwa lamanya para sopir ngetem di terminal bayangan simpang panam itu sekitar 15 menit itu kategori paling lama, karena dengan waktu 15 menit armada sudah terisi dengan penuh, tentunya peran kenek disini sangat menentukan karena melalui jasa keneklah armada dapat terisi dengan penuh, apabila kenek tidak aktif dalam mencari penumpang, maka waktu ngetem yang dibutuhkan cukup lama. Tetapi rata-rata kenek yang ada di simpang panam aktif semua dan dapat dilihat pada siang, sore maupun malam harinya itu menjadi pemandangan di simpang panam.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang telah dilakukan terhadap faktor penyebab supir ngetem di terminal bayangan simpang Panam kota Pekanbaru, maka dapat di simpulkan sebagai berikut:

1. Identitas umur informan, rata-rata umur informan bermumur 25-30 tahun dengan jumlah informan sebanyak 8 informan atau 50% dari 16 informan.
2. Identitas pendidikan informan, rata-rata supir yang dilihat dari tingkat pendidikannya yaitu “SMP” dengan jumlah 7 informan atau 43,75% dari 16 informan.
3. Identitas status perkawinan informan, status perkawinan informan adalah rata telah kawin yaitu sebanyak 14 informan atau 87,5% sedangkan tidak kawin sebanyak 2 informan atau 12,5%, dari 16 informan.
4. Adapun yang menjadi faktor penyebab supir ngetem di terminal bayangan simpang panam-kota Pekanbaru adalah :
 - a. Faktor penghasilan/pendapatan yang di dapat di terminal AKAP lebih rendah di dibandingkan dengan terminal bayangan di simpang Panam-Garuda Sakti yaitu di terminal bayangan supir travel/superben rata-rata berpenghasilan “360.000-450.000” dengan frekuensi 5 informan atau 31,25%, sedangkan “>450.000” dengan frekuensi 9 informan atau 56,25%. Ini menjunkkan bahwa penghasilan diterminal bayangan yang ada di simpang panam lebih tinggi di dibandingkan dengan penghasilan apabila berada diterminal AKAP Pekanbaru yaitu rata-rata hanya berpenghasilan “310.000-350.000” dengan frekuensi 9 informan atau 56,25%.
 - b. Kemudahan dalam mendapatkan penumpang di dibandingkan diterminal AKAP harus mengantri menunggu giliran, rata-rata informan menjawab “mudah” dengan tingkat frekuensi 12 informan atau 75% apabila ngetem di terminal bayangan simpang Panam-kota Pekanbaru, sedangkan di terminal AKAP rata-rata responden menjawab “cukup sulit” yaitu dengan tingkat frekuensi 13 responden atau 81,25%, ini sudah jelas mengapa supir travel/superben lebih senang ngetem di terminal bayangan karena mereka mengejar setoran.
 - c. Jumlah trip yang diangkut di terminal bayangan jauh lebih banyak di dibandingkan di terminal AKAP yaitu rata-rata “3 trip” dengan frekuensi 8 informan atau 50%, “4 trip” dengan frekuensi 7 informan atau 43,75%, sedangkan di terminal AKAP rata-rata “2 trip” dengan frekuensi 9 informan atau 56,25%, karena semakin banyak trip yang diangkut akan semakin bertambah penghasilan yang di terima bagi sang supir travel/superben setiap harinya.
 - d. Supir travel/superbend dalam mendapatkan penumpang terkadang mendapatkan penumpang melalui calo yaitu sesuai dengan hasil penelitian di lapangan dengan tingkat frekuensi yaitu “sering” dengan frekuensi hanya 2 informan atau 12,5%, “kadang-kadang” dengan

frekuensi 5 informan atau 31,25% sedangkan “tidak pernah” dengan frekuensi 9 informan atau 56,25%. Begitu juga dengan setoran yang diberikan kepada calo setiap per penumpang supir kebanyakan memberikan Rp 2.000/penumpang untuk trayek Pekanbaru-Bangkinang.

Saran

Adapun yang saran yang dapat peneliti berikan adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya supir travel/superben tidak lagi ngetem di simpang Panamgaruda sakti karena dapat menyebabkan kemacetan bagi pengguna jalan lainnya.
2. Sebaiknya pemerintah khususnya dinas perhubungan kota Pekanbaru lebih mengatur lagi jalur trayek khusus buat armada angkutan umum dimana lebih mudah diakses bagi penumpang dan armada angkutan sehingga saling menguntungkan antara supir armada dan penumpang.
3. Adanya tindakan yang tegas bagi dinas perhubungan dalam member sanksi kepada supir-supir yang bandel.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulsyani, 1994. *Sosiologi Sisteatik Teori dan Terapan*, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta.
- Hurlock, B. Elizabeth. 1995. *Perkembangan Anak*. Jakarta: Erlangga
- Paul B Harton dan Hunt Chester, 1996, *Sosiologi Jilid 1 Edisi Keenam*, Erlangga, Jakarta.
- Soesilo, Nining I. (1999). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Soekanto, Soerjono, 1990. *Sosiologi Suatu Pengantar*, Penerbit PT Rajawali Grafindo Persada, Jakarta.
- Suparlan, 1988, *Peranan Ilmu Sosial Dalam Pembangunan*, Gaja Mada University, Yogyakarta.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB