

## **PERANAN MODAL SOSIAL TERHADAP KONDISI KERJA DAN PENDAPATAN PEKERJA MIGRAN MUDA SEKTOR INFORMAL (Studi Kasus Pekerja Migran Desa-Kota Supir Angkot Di Bogor)**

### *The role of social capital on the working environment and the level of income of young informal workers (Case Study of Angkot Driver in Bogor)*

Muhamad Haris Zamaludin Setiadiputra<sup>1)</sup> dan Ekawati Sri Wahyuni<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>Departemen Sains Komunikasi dan Pengembangan Masyarakat, Fakultas Ekologi Manusia, Institut Pertanian Bogor, Darmaga Bogor 16680, Indonesia

E-mail: [hariszamaludins@gmail.com](mailto:hariszamaludins@gmail.com); [ewahyuni@apps.ipb.ac.id](mailto:ewahyuni@apps.ipb.ac.id)

#### **ABSTRACT**

*Agricultural sector are no longer being seen as choice of occupation by the rural youth. Perception and aspiration of parents and rural youth towards agricultural related job has pushed them away to migrate and find job in urban area. Informal job in general has always become the type of job which being dominated by rural youth since they can benefited from the social capital they possessed to gain access, capital, and necessary skills to enter informal job. One of the aforementioned sector is angkot informal transportation service provider. Angkot working environment are characterized by flexible working hour, low capital, and organized by informal norms and unregistered institution. The result indicate that social capital play an important role in determining driver's working environment which composed of working status, operational cost, and working duration. The findings also shown that driver's working environment detrimental towards their level of income.*

*Keywords: Informal Sector, Social capital, Angkot paratransit*

#### **ABSTRAK**

Sektor pertanian sebagai sektor dengan penyerapan tenaga kerja yang tinggi di desa saat ini tidak lagi dipandang sebagai pilihan pekerjaan bagi pemuda pedesaan. Perubahan aspirasi orangtua dan persepsi pemuda pedesaan terhadap sektor pertanian mendorong mereka untuk melakukan migrasi dan mencari pekerjaan di daerah perkotaan. Sektor informal merupakan pekerjaan yang umumnya dimasuki oleh pemuda pedesaan karena dapat memanfaatkan modal sosial untuk memperoleh jaminan akses, modal, dan keterampilan untuk masuk ke dalam bidang pekerjaan tersebut. Salah satu bidang dalam sektor informal tersebut adalah bidang transportasi dalam kota dan antar kota yang dikenal sebagai "angkot". Angkutan Kota "Angkot" memiliki fleksibilitas jam kerja dan di organisir oleh asosiasi yang tidak terkena regulasi langsung dari pemerintah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa modal sosial berperan dalam menentukan kondisi kerja supir angkot yang terdiri dari status supir, biaya operasional, dan durasi bekerja. Pada penelitian ditemukan juga komponen variabel kondisi kerja berperan dalam menentukan tingkat pendapatan supir angkot.

Kata kunci: sektor informal, modal sosial, angkutan kota

#### **PENDAHALUAN**

Fenomena pengangguran merupakan permasalahan yang dihadapi oleh negara berkembang seperti Indonesia. Berdasarkan data BPS (2014) tingkat pengangguran usia muda di daerah pedesaan pada tahun 2012 berada pada angka 16,74% dan mengalami peningkatan pada

tahun 2014 menjadi 20,08%. Peningkatan yang cukup signifikan menunjukkan bahwa saat ini semakin berkurangnya kesempatan kerja yang terdapat di pedesaan. Agar tetap dapat memenuhi kebutuhan rumah tangga mereka saat ini White (2011) menjelaskan masyarakat pedesaan memilih untuk melakukan migrasi ke daerah perkotaan dan mencari pekerjaan di sektor formal

yang bersifat *white collar*<sup>1</sup> dengan harapan memiliki tingkat pendapatan yang lebih baik dibandingkan menjadi petani.

Ellis (1999) menyebutkan bahwa salah satu diversifikasi sumber nafkah yang mereka dilakukan rumah tangga pedesaan adalah dengan menggantungkan penghidupan mereka dari kiriman uang yang berasal dari anggota keluarga mereka yang bekerja di daerah perkotaan. Hasil Survey penduduk antar sensus tahun 2015 mencatat 41,15% dari total migran risen<sup>2</sup> yang masuk ke daerah perkotaan merupakan pemuda yang berusia 20-29 tahun dan hanya 37,16% dari keseluruhan total migran risen yang tamat SMA. Sisa dari total migran risen sebanyak 50,18% merupakan migran risen yang belum menyelesaikan pendidikan sampai jenjang SMA. Hart (1973) menjelaskan rendahnya tingkat pendidikan dan keterampilan yang dimiliki oleh migran pencari kerja menjadi alasan utama yang menghambat mereka agar dapat masuk ke dalam pasar kerja formal dan memperoleh pekerjaan yang bersifat *white collar*.

Bappenas (2009) menjelaskan keberadaan sektor informal merupakan katup pengaman masalah ketenagakerjaan karena mampu menyerap tenaga kerja asal pedesaan yang tidak memiliki keahlian dengan tingkat pendidikan rendah untuk dapat bekerja di wilayah perkotaan. Portes dan Schauflier (1993) menjelaskan bahwa saat ini para migran desa-kota memanfaatkan keterbatasan pemerintah dalam meregulasi suatu sektor formal sebagai peluang yang dapat dimanfaatkan untuk menciptakan sektor informal. Hasil penelitian Syabri *et al.* (2011) terhadap angkutan kota (angkot) di daerah metropolitan Bandung, Indonesia menjelaskan bahwa kehadiran angkot mampu menciptakan 20.000 peluang pekerjaan baru setiap tahunnya di daerah metropolitan Bandung.

Meskipun sektor informal mampu menciptakan lapangan kerja baru khususnya bagi migran asal pedesaan, Cervero (2000) menjelaskan bahwa sifat informalitas transportasi informal menyebabkan absennya kontrak kerja dan tidak tersedianya jalur perekrutan pekerja yang formal

untuk dapat masuk ke dalam bidang pekerjaan yang berada di dalamnya. Hal tersebut menyebabkan migran muda yang berasal dari pedesaan perlu memperoleh modal sosial agar dapat dikonversikan menjadi modal lainnya yang diperlukan untuk bekerja dalam sektor informal (Fukuyama 2010). Sehingga perlu diteliti peran modal sosial yang dimiliki oleh para migran asal pedesaan daerah sub urban di sekitar Kota Bogor untuk dapat tetap mengakses pekerjaan informal khususnya di bidang transportasi.

Saat ini di Kota Bogor berdasarkan data DLLAJ (2013) tercatat terdapat 23 trayek Angkutan Kota dengan jumlah armada sebanyak 3.412 unit, 10 trayek Angkutan perkotaan dengan jumlah armada 4.426 unit. Pada penelitian Cervero (2000) di Nigeria ditemukan bahwa para supir yang tidak memiliki status sebagai pemilik mobil di pekerjaan oleh pemilik mobil dengan variasi jam kerja yang tinggi. Hal tersebut menunjukkan tidak semua supir memiliki kondisi kerja yang seragam. Sehingga perlu diteliti bagaimana modal sosial berperan dalam menentukan kondisi kerja pekerja migran muda supir angkot di Kota Bogor?

Fazri (2016) menjelaskan ketika migran etnis Batak supir angkot telah memiliki armada angkutan sendiri pekerja migran supir angkot dapat dipandang sebagai golongan kelas atas oleh keluarganya karena dengan memiliki kendaraan sendiri supir mampu memiliki tingkat pendapatan yang setara dengan jenis pekerjaan formal dan mampu menafkahi keluarga mereka ketika mereka memiliki kendaraan sendiri.

Sementara penelitian Sodiq *et al.* (2009) menunjukkan 92,70% supir angkot di Kota Banyuwangi merupakan pekerja yang hanya bekerja sebagai supir saja dan tidak memiliki kendaraan sendiri. Variasi tingkat pendapatan yang diperoleh pekerja migran supir angkot menyebabkan perlu diteliti lebih lanjut bagaimana peran kondisi kerja terhadap tingkat pendapatan pekerja migran muda supir angkot di Kota Bogor?

<sup>1</sup> Pekerjaan yang bersifat manajerial atau kantoran

<sup>2</sup> Migran risen adalah individu yang berpindah tempat tinggal dalam kurun lima tahun terakhir

## **PENDEKATAN TEORITIS**

### **Pemuda Pedesaan**

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2009 tentang Kepemudaan, usia pemuda di definisikan dalam rentang umur 16-30 tahun. Kondisi yang terdapat di pedesaan saat ini adalah tidak tersedianya lapangan kerja yang memadai bagi para pemuda pencari kerja. White (2011) menyebutkan bahwa dampak dari langkanya kesempatan kerja yang terdapat di pedesaan menyebabkan peningkatan jumlah pengangguran di pedesaan

Rekonstruksi nilai-nilai tersebut dapat dilihat pada perubahan aspirasi orang tua terhadap masa depan anak-anaknya dalam mencari pekerjaan. White (2011) menyebutkan bahwa saat ini para pemuda pedesaan cenderung di dorong oleh aspirasi orangtua mereka untuk meninggalkan sektor pertanian dan melakukan migrasi ke perkotaan untuk mencari pekerjaan-pekerjaan kantoran atau pekerjaan yang bersifat *white collar*.

### **Migrasi Berantai**

Macdonald dan Macdonald (2014) menjelaskan bahwa dalam fenomena migrasi terdapat suatu pola rantai yang terbentuk dikarenakan calon migran memperoleh sarana transportasi, akomodasi, modal, dan kesempatan kerja oleh migran sebelumnya yang terikat dalam hubungan sosial yang bersifat primer. Konsep migrasi berantai berbeda dengan migrasi terorganisir yang bersifat impersonal. Dalam proses migrasi terorganisir bersifat impersonal, para migran di kelompokkan dan dibantu untuk melakukan migrasi dengan proses rekrut yang tidak dilandaskan oleh hubungan antar fasilitator migrasi dan calon migran.

Sasongko dan Wahyuni (2015) menemukan bahwa orang madura yang melakukan migrasi ke kota Bogor di sebabkan munculnya cerita-cerita sukses dari migran sebelumnya ketika pulang kampung. Para migran asal madura tertarik untuk memutuskan melakukan migrasi karena luasnya lapangan pekerjaan yang disediakan dalam sektor informal. Prayitno *et al.* (2014) menjelaskan bahwa jejaring yang dimiliki oleh para calon migran tersebut merupakan salah satu bentuk dari modal sosial yang mampu mempermudah

aksesibilitas para calon migran untuk memperoleh pekerjaan di daerah perkotaan.

### **Modal Sosial**

Putnam (1995) mendefinisikan modal sosial sebagai bagian dari organisasi sosial yang mencakup jejaring, norma, dan kepercayaan yang memfasilitasi kerjasama dan kordinasi untuk mencapai keuntungan bersama. Pernyataan tersebut di dukung oleh Fukuyama (2010) yang mendefinisikan modal sosial sebagai aturan tidak tertulis yang digunakan untuk mendorong terciptanya kerjasama antara dua individu atau lebih

Modal sosial merupakan komponen yang penting untuk menjamin keberlangsungan hidup suatu individu atau komunitas. Coleman (1988) menjelaskan bahwa kepemilikan jejaring (sebagai salah satu komponen modal sosial) merupakan potensi sumberdaya yang dapat dimanfaatkan oleh aktor disamping keahlian dan keterampilan (modal manusia), alat-alat sumber produksi (modal fisik), dan uang (modal ekonomi). Coleman (1988) juga menjelaskan bahwa munculnya modal manusia dalam bentuk pendidikan, keterampilan, dan keahlian di merupakan hasil konversi dari modal sosial yang dimiliki oleh individu.

### **Sektor Informal**

Sektor informal yang dipaparkan oleh Losby *et al.* (2002) merupakan serangkaian aktifitas yang terjadi diluar arena ekonomi yang di regulasi dan terlepas dari catatan resmi suatu institusi. Sektor informal secara umum berdasarkan *International Labour Organization* (2010;16) memiliki ciri-ciri (1) Mudah untuk dimasuki, (2) Bersandar pada sumber daya lokal, (3) Usaha milik sendiri, (4) Operasionalnya dalam skala kecil, (5) Padat karya dan teknologinya bersifat adaptif, (6) Keterampilan dapat diperoleh di luar sistem sekolah formal, (7) Tidak terkena secara langsung oleh regulasi dan pasarnya bersifat kompetitif

### **Sektor Informal Bidang Transportasi**

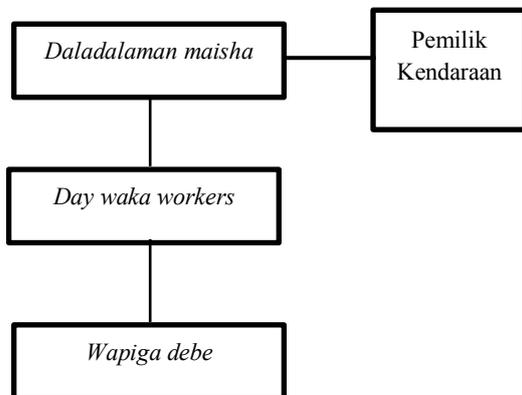
Berdasarkan studi yang dilaksanakan Cervero (2000) Sektor informal bidang transportasi muncul disebabkan oleh minimnya kebijakan fiskal dan kemampuan institusi negara untuk menciptakan moda transportasi umum yang

mampu memenuhi permintaan pasar dan menjangkau seluruh wilayah yang berada di pelosok perkotaan dan pedesaan. Sebagai akibat dari kegagalan tersebut, penyedia jasa transportasi berskala kecil baik secara legal maupun illegal masuk ke dalam pasar transportasi untuk memenuhi kekurangan tersebut. Cervero (2000) menyebutkan bahwa ciri-ciri sektor informal di bidang angkutan adalah sebagai berikut:

1. Rute yang bervariasi dan adaptif
2. Jadwal bekerja yang cenderung bergantung pada pasar dan tidak terjadwal
3. Jenis kepemilikan kendaraan pribadi
4. Persepsi pasar yang bersifat enterpreneurial
5. Pekerja yang memiliki keterampilan yang tidak terstandarisasi
6. Organisasi yang menopangnya adalah berdasarkan rute dan tidak diregulasi
7. Tarif yang berlaku bervariasi dan tidak seragam

**Kondisi Kerja**

Cervero (2000) menyebutkan bahwa status kepemilikan kendaraan pada sektor transportasi informal adalah bersifat kepemilikan pribadi, namun tidak semua supir memiliki kendaraannya sendiri. Hal ini menyebabkan tidak semua supir memiliki sumberdaya yang sama untuk bekerja dalam lingkungan kerjanya. Rizzo (2011) menjelaskan bahwa terdapat stratifikasi pekerja dalam operasionalisasi transportasi informal *minivan* ilegal di kota Dares Salaam, Tanzania yang diilustrasikan pada gambar 1.



Gambar 1. Stratifikasi pekerja dalam operasionalisasi transportasi informal *minivan* ilegal di kota Dares Salaam, Tanzania (Sumber: Rizzo 2011)

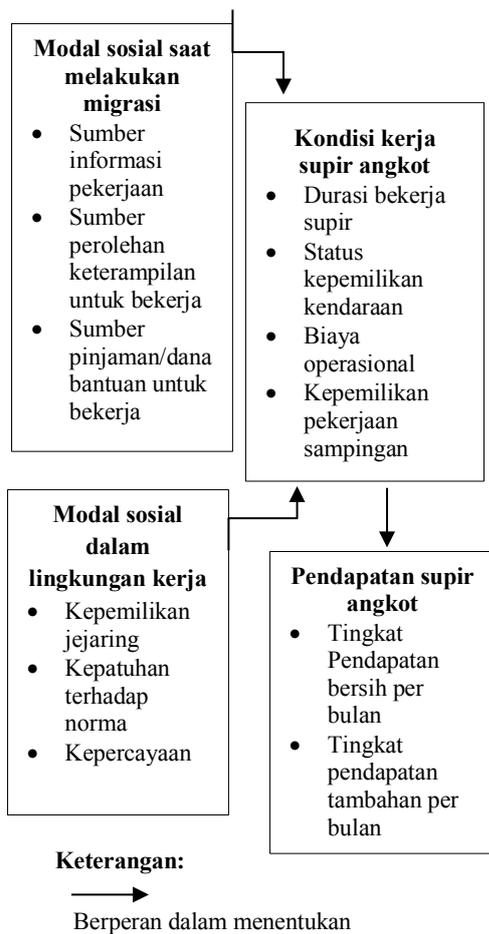
Pekerja yang berstatus sebagai *daladalaman maisha* bekerja secara berpasangan dengan satu orang konduktor. Pekerjaan mereka bukanlah pekerjaan yang bersifat permanen dan tidak terdapat kontrak yang bersifat formal namun mereka seringkali disebut sebagai pekerja utama. Mereka adalah pihak yang bertanggung jawab terhadap operasional kendaraan dan wajib membayar biaya sewa kendaraan secara harian kepada pemilik mobil. Berbeda dengan *day waka workers*, mereka bekerja sebagai pekerja yang bersifat sementara untuk menggantikan *daladalaman maisha* ketika sedang ingin beristirahat. *Daladalaman maisha* merupakan supir yang sebelumnya telah kehilangan pekerjaan mereka sebagai *daladalaman maisha* karena alasan seperti terlibat dalam kecelakaan dan alasan lainnya. Pada bagian terbawah pada stratifikasi pekerjaan terdapat *wapiga debe* sebagai pekerja yang bertugas untuk berteriak dan mencari perhatian calon penumpang dan mengarahkan penumpang pada kendaraan yang dikendarai *daladalaman maisha* maupun *day waka workers*.

**Kerangka Pemikiran**

Meskipun Hart (1973) menyebutkan bahwa sektor informal merupakan sektor yang mudah untuk di akses, pada kenyataannya Macdonald dan Macdonald (2014) menjelaskan modal sosial membantu calon migran untuk memperoleh jaminan akses terhadap posisi dalam bidang pekerjaan informal. Jaminan akses tersebut muncul berkat bantuan dari migran sebelumnya yang memiliki hubungan sebagai bapak baptis, keluarga, atau kerabat dengan calon migran tersebut. Hasil riset Sasongko dan Wahyuni (2015) menunjukan hal yang serupa. Para calon migran asal Madura bergantung pada sumber informasi, sumber untuk memperoleh keterampilan kerja, dan sumber untuk memperoleh pinjaman dana atau modal yang diperlukan untuk memulai bekerja di sektor informal yang diperoleh dari migran sebelumnya selama calon migran dapat mematuhi norma yang berada dalam komunitas migran di daerah tujuan migrasi.

Setelah supir angkot memperoleh pekerjaannya supir angkot perlu untuk beradaptasi dengan lingkungan kerjanya dengan mengakumulasikan

modal sosial agar dapat mempertahankan pekerjaannya. Syabri *et al.* (2011) menjelaskan bahwa saat ini angkot diregulasi oleh organisasi informal berupa koperasi atau klik antar supir yang berbasis trayek yaitu jalur operasional yang telah ditentukan oleh pemerintah. Syabri *et al.* (2011) menjelaskan bahwa kepemilikan angkot yang bersifat pribadi. Jika melihat pada struktur bisnis angkot, supir perlu untuk menjaga kepercayaan dengan cara mematuhi norma dan kode etik yang tidak tertulis. Organisasi informal yang terdiri dari kumpulan individu pekerja dengan norma dan kode etik tertentu merupakan apa yang Coleman (1988) dan Putnam (1995) definisikan sebagai modal sosial.



Penelitian ini berfokus untuk melihat peran variabel modal sosial yang dimiliki pada saat sebelum melakukan migrasi dan modal sosial yang dimiliki oleh pekerja supir angkot dalam komunitasnya setelah bekerja sebagai supir angkot terhadap variabel kondisi kerja supir

angkot yang diukur dari durasi bekerja, status pekerjaan, dan biaya operasional. Variabel kondisi kerja menjadi hal yang menarik untuk diteliti karena Cervero (2000) menyebutkan sifat informalitas paratransit sektor informal menjadi sektor yang *self regulating* dan diatur oleh para pelaku di dalamnya. Pada bagian akhir penelitian ini akan diteliti peran kondisi kerja terhadap tingkat pendapatan supir angkot untuk melihat signifikansi para supir untuk menyokong pendapatan rumah tangga pedesaan.

**Hipotesis**

Berdasarkan kerangka pemikiran, maka dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut:

1. Diduga tingkat kepemilikan modal sosial saat melakukan migrasi berantai berperan dalam menentukan kondisi kerja supir angkot di Kota Bogor
2. Diduga tingkat kepemilikan modal sosial dalam lingkungan kerja berperan dalam menentukan komponen kondisi kerja supir angkot di Kota Bogor
3. Diduga komponen kondisi kerja berperan dalam menentukan pendapatan supir angkot di Kota Bogor

**METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian survei yaitu penelitian yang mengambil sampel dari satu populasi dan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpulan data yang pokok (Singarimbun dan Effendi 1989). Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode kuantitatif yang didukung dengan metode kualitatif. Metode kuantitatif digunakan untuk mencari hubungan antar variabel yang diuji, yaitu peran tingkat kepemilik Gambar 2. Kerangka pemikiran pendapatan supir angkot. metode kuantitatif digunakan untuk melengkapi dan menjelaskan hubungan yang tidak dapat dijelaskan oleh data kuantitatif yang telah diperoleh. Data kualitatif di kumpulkan dengan menggunakan instrumen penelitian berupa kuesioner dengan metode wawancara mendalam yang ditujukan kepada responden.

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Bogor. Lokasi ini dipilih karena angkot merupakan moda transportasi umum yang digunakan oleh masyarakatnya. Hal tersebut menyebabkan Kota Bogor dikenal dengan julukan “kota sejuta angkot” Saat ini di Kota Bogor terdapat 23 jenis trayek Angkot yang beroperasi di jalur yang berbeda-beda yang mampu membantu masyarakat untuk menjangkau sudut-sudut Kota Bogor dengan mudah. Secara spesifik lokasi penelitian yang dipilih adalah sepanjang rute trayek Trayek 01A yaitu trayek Baranang Siang-Ciawi, dan Trayek 05 Bubulak - Kampus Dalam. Trayek 01A beroperasi dimulai dari terminal Baranang Siang melewati Jl Bangka- Jl Otista – Jl Raya Pajajaran – Jl Raya Tajur dan berhenti di Pasar Ciawi. Trayek 05 beroperasi dimulai dari terminal bubulak- Jl Raya Dramaga, dan berhenti di Kampus IPB Dramaga Bogor.

Kedua rute tersebut dipilih karena berdasarkan penjelasan informan saat melakukan survey lapangan trayek terpilih merupakan trayek yang memiliki kedekatan geografis dengan desa-desa luar Bogor (Desa Ciawi, Desa Babakan), menjadikan lokasi trayek cocok menjadi lokasi penelitian. Selain kedekatan geografis, trayek tersebut merupakan trayek dengan mayoritas supir berusia 19-30 tahun. Berdasarkan paparan di atas trayek 01 dan 05 merupakan trayek yang cocok dengan kriteria pemilihan responden yang akan dijelaskan pada bagian berikutnya. Kegiatan penelitian ini dilakukan melalui interaksi langsung dengan para supir angkot sebagai responden dan pengusaha angkot serta pengurus organisasi dan koperasi angkot sebagai informan.

Teknik pengumpulan data yang digunakan untuk menggali data dan informasi dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang didukung dengan data yang bersifat kualitatif untuk memperkaya data dan memahami kondisi yang sesuai dengan deskripsi responden. Pendekatan kuantitatif dilaksanakan melalui survei, yaitu menentukan sampel dari suatu populasi dan mengumpulkan data dengan alat berupa kuesioner. Pendekatan kualitatif digunakan dengan melakukan wawancara terhadap informan dan responden. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan cara

survei, observasi, serta wawancara mendalam yang dilakukan langsung kepada responden untuk mengetahui tingkat kepemilikan modal sosial, kondisi kerja, dan tingkat pendapatan responden. Data sekunder yang diperoleh dalam penelitian ini meliputi berbagai sumber rujukan atau data statistik berupa dokumen-dokumen yang berhubungan dengan topik penelitian, profil, dan data monografi lokasi penelitian, serta data dari beberapa badan atau pihak yang terkait.

Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan supir angkot migran berusia muda dengan rentang usia pemuda sesuai dengan kriteria UU No 40 Tahun 2009 yaitu mulai dari 16 tahun sampai dengan 30 tahun yang di Kota Bogor, Jawa Barat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran modal sosial terhadap kondisi kerja dan pendapatan pekerja muda supir angkot yang berada di Kota Bogor. Berdasarkan hasil peninjauan dan wawancara dengan informan yaitu Sdr. MS yang merupakan supir angkot senior trayek 05 Bubulak-Kampus Dalam, diketahui bahwa trayek yang memiliki kesesuaian dengan kriteria populasi adalah trayek 05 Bubulak-Kampus Dalam dan 01 Ciawi-Baranang Siang karena kedua trayek tersebut merupakan trayek dengan jumlah supir muda terbanyak di Kota Bogor jika dibandingkan dengan trayek lainnya. Selama peninjauan lokasi penelitian dilakukan tidak dapat ditemukan responden berjenis kelamin perempuan. Hal tersebut disebabkan lingkungan kerja supir yang bernuansa maskulin yang membuat perempuan tidak terjaring dalam sistem perekrutan supir angkot.

Populasi sampel dalam penelitian ini adalah pemuda asal pedesaan berjenis kelamin laki-laki yang masuk ke dalam rentang usia 16-30 tahun dan bekerja sebagai supir angkot trayek 01 Ciawi-Baranang Siang dan 05 Bubulak-Kampus Dalam di Kota Bogor, Jawa Barat. Berdasarkan hasil survey dan peninjauan diperoleh informasi bahwa dalam bidang pekerjaan sebagai supir angkot tidak dilaksanakan pendataan supir pada setiap trayeknya. Meskipun beberapa trayek dilakukan pencatatan supir yang dikordinir oleh Organda (Organisasi Pengusaha Angkutan Darat) namun pada prakteknya mayoritas supir muda tidak terdata karena tidak memiliki surat izin

mengemudi. Hal tersebut menyebabkan tidak tersedianya kerangka sampling untuk dapat melakukan pengacakan responden. Tidak tersedianya kerangka sampling menyebabkan pemilihan responden dan informan harus dilakukan secara langsung dengan metode *Incidental sampling* yaitu metode sampling yang mengutamakan kecocokan responden dengan kriteria yang telah ditentukan sebelum melakukan survey. Pada penelitian diperoleh total 40 responden dengan proporsi 20 responden merupakan supir trayek 01 Ciawi- Baranang Siang dan 20 responden merupakan supir trayek 05 Bubukan- Kampus Dalam. Adapun pihak yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah pihak DLLAJ, ketua organisasi informal dalam trayek, dan supir angkot senior yang berusia di atas 30 tahun.

Penelitian ini memiliki dua jenis data yang diolah dan dianalisis. Jenis data pertama yang terkumpul adalah data kuantitatif yang diperoleh dengan instrumen kuesioner. Data kuantitatif di olah dengan melakukan input ke dalam aplikasi *Microsoft Excel 2013* dan *SPSS for Windows*. Setelah melakukan proses input data dianalisa dengan menggunakan teknik tabulasi silang dan uji korelasi bivariat *Rank Spearman* untuk mengetahui hubungan antar variabel yang tercantum dalam penelitian. Pemilihan teknik analisa data di dasarkan pada tujuan penelitian ini yaitu untuk melihat peran modal sosial terhadap kondisi kerja dan peran kondisi kerja terhadap tingkat pendapatan responden dengan melihat korelasi antar variabel.

Data kualitatif dianalisis melalui tiga tahap yaitu reduksi data, penyajian data, dan verifikasi. Proses reduksi data dimulai dari proses pemilihan, penyederhanaan, abstraksi, hingga transformasi data hasil wawancara mendalam, observasi, dan studi dokumen. Reduksi data dilakukan untuk mempertajam, menggolongkan, mengarahkan dan membuang data yang tidak perlu. Berikutnya adalah penyajian data dengan menyusun segala informasi dan data hasil wawancara mendalam yang diperoleh menjadi serangkaian kata-kata yang mudah dibaca ke dalam sebuah laporan. Terakhir adalah verifikasi yaitu mendiskusikan hasil temuan dan olahan data kepada responde, informan, dan dosen

pembimbing. Penarikan kesimpulan hasil penelitian dilakukan dengan mengambil hasil analisis antar variabel secara konsisten. Sebelum dilakukan penelitian telah dilakukan uji kuesioner kepada 10 responden untuk mengetahui apakah kuesioner yang di rancang pada saat awal penelitian dapat dipahami dengan mudah oleh responden.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Bogor merupakan kota yang terletak di antara 106° 48' BT dan 6° 26' LS, lokasi geografis Kota Bogor berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Bogor dan dekat dengan Ibukota Republik Indonesia. Pada tahun 2014 tercatat saat ini penduduk Kota Bogor mencapai 1.030.720 orang. Kota Bogor memiliki luas sebesar 118.50 km<sup>2</sup> dan terdiri dari 6 kecamatan dan 68 kelurahan. Secara Administratif Kota Bogor dikelilingi oleh Wilayah Kabupaten Bogor dengan batas wilayah

- a. Utara: berbatasan dengan Kec. Kemang, Bojong Gede, dan Kec. Sukaraja Kabupaten Bogor.
- b. Timur: berbatasan dengan Kec. Sukaraja dan kec. Ciawi, Kabupaten Bogor.
- c. Barat: berbatasan dengan Kec. Darmaga dan Kec. Ciomas, Kabupaten Bogor.
- d. Selatan: berbatasan dengan Kec. Cijeruk dan Kec. Caringin, Kabupaten Bogor.

DLLAJ (2013) menyebutkan bahwa jaringan pelayanan transportasi angkutan umum di kota bogor mencapai 328.560 Km atau mencakup 52,43% dibandingkan panjang jalan yang menjadi kewenangan pemerintah kota Bogor. Jenis angkutan yang terdapat di Kota Bogor terbagi menjadi dua jenis. Pertama adalah Angkutan Kota (AK) yang melayani rute dalam kota. Karakteristik mobil angkutan kota adalah berwarna hijau. Kedua terdapat Angkutan Perkotaan Antar Kota dalam Provinsi (AKDP) yang melayani rute keluar masuk antara Kota Bogor dan Kabupaten Bogor. Karakteristik dari AKDP adalah warna kendaraan yang beroperasi berwarna biru. Saat ini terdapat 23 trayek Angkutan Kota dengan jumlah armada sebanyak 3.412 unit dan 10 trayek Angkutan Perkotaan

dalam Provinsi dengan jumlah armada 4.426 Unit.

Trayek dengan nomor 01A merupakan trayek yang beroperasi dengan terminal Baranang siang sebagai titik awal keberangkatan trayek dan berhenti sampai dengan kawasan Ciawi melewati jalan protokol utama di Kota Bogor yaitu Jl Otista, Jl Pajajaran dan Jl Raya Tajur. Trayek 01A beroperasi melewati tempat-tempat yang ramai penumpang seperti SMA Negeri 1 Ciawi, SMPN 3 Ciawi, Pasar Ciawi, Pabrik tas kawasan Tajur yang mayoritas pekerjaannya merupakan migran yang melakukan migrasi komutasi dari daerah pedesaan di Kabupaten Bogor. Trayek 01A menghubungkan wilayah perkotaan dengan sub-perkotaan dan sampai dengan saat ini masih menjadi trayek yang tergolong ramai.

Trayek dengan nomor 05 kampus dalam memiliki karakteristik yang mirip dengan trayek nomor 01A. Trayek ini melewati rute dimulai dari terminal Bubulak sampai dengan Kampus IPB Dramaga Bogor melalui jalan raya Dramaga. Trayek ini melewati kawasan strategis ramai penumpang seperti SD Insan Kami Trayek, SD, SMP, SMA Bina Bangsa Sejahtera, SMAN 1 Dramaga, Pasar Jasinga dan Kampus IPB Darmaga. Trayek 05 kampus dalam melewati lokasi yang strategis yang menjadi tujuan utama masyarakat sekitar untuk mencapai kawasan sekolah dan lokasi responden bekerja.

### **Karakteristik Responden**

Usia responden berada dalam rentang usia 17-29 tahun. Usia responden digolongkan ke dalam tiga kategori yaitu pekerja muda awal (17-21 tahun), muda menengah (22-25 tahun), dan muda akhir (26-29 tahun). Persentasi terbesar sebesar 42,5% tergolong ke dalam pekerja muda akhir, 35% pekerja muda menengah, dan 22,5% tergolong ke dalam pekerja muda awal. Sebanyak 47,5% dari total responden belum kawin dan 52,5% dari total responden sudah kawin. Mayoritas dari responden pada rentang usia 20-23 tahun yang sudah kawin mengaku bahwa responden memperoleh izin untuk menikah pada umur yang tergolong muda karena responden telah dianggap memiliki pekerjaan yang bersifat tetap yang mempengaruhi keputusan responden untuk menikah.

Sebanyak 50% responden hanya mampu menyelesaikan pendidikannya sampai jenjang SMA/SMK dan 16 responden tamat dari jenjang SMP. Sisanya sebanyak 3 responden menamatkan pendidikannya sampai jenjang SD. Hanya ditemukan 1 responden yang menyelesaikan pendidikannya lebih tinggi dari jenjang SMA yaitu diploma 1. Temuan dalam penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Sodiq *et al.* (2009) yang menyatakan 83,6% supir angkot di Kota Banyuwangi tidak mampu mengakses jenjang pendidikan lebih tinggi dari tingkat SMA. Pendidikan menjadi salah satu faktor pendorong para pemuda pedesaan untuk berprofesi sebagai supir angkot karena kompetitifnya peluang kerja sektor formal yang terdapat di perkotaan. Tingginya biaya pendidikan tersier menyebabkan responden terdorong untuk segera mencari pekerjaan. Mayoritas responden juga menyatakan pola sosialisasi mengenai pekerjaan informal memberikan insentif yang tinggi bagi mereka untuk tidak melanjutkan pendidikan hingga jenjang SMA.

Mayoritas responden sebanyak 65% memiliki tanggungan antara 1-3 orang dan 27,5% memiliki tanggungan sebanyak 4-6 orang. Mayoritas responden menyatakan bahwa mereka mengalokasikan sebanyak 50% dari pendapatannya untuk membantu tanggungan mereka di rumah. Temuan ini sejalan dengan kasus supir angkot di Kota Banyuwangi (Sodiq *et al.* 2009) yang menyatakan 63% dari keseluruhan responden supir angkot di Kota Banyuwangi saat ini memiliki tanggungan sebanyak 3-4 orang. Hasil penelitian menunjukkan sebanyak 90% responden berasal dari desa-desa yang berada di wilayah Kabupaten Bogor (Bara, Ciawi, Carangpulang, Ciomas, Sukamulya, Warung Nangka, Tajur, Ciherang, Lebak) dan 10% responden berasal dari daerah luar Bogor (Kabupaten Bandung, dan Kabupaten Garut). Daerah asal responden trayek kampus dalam terkonsentrasi pada Desa Cangkurawok (11 responden) dan sisanya tersebar pada daerah Cibanteng, Cibereum, Ciherang, dan Bara. Daerah asal responden yang bekerja dalam trayek 01A Ciawi terkonsentrasi pada daerah Desa Ciawi (5 responden) dan sisanya tersebar pada daerah Sukamulya, Tajur, Warung Nangka, dan

daerah luar Bogor (Bumi Ayu, Kab.Bandung, dan Kab.Garut).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa 72,5% dari keseluruhan total responden merupakan supir tetap, 20% dari keseluruhan total responden merupakan supir paruh waktu, dan 7,5% merupakan pemilik mobil. Temuan dalam penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Gang *et al.* (2011) dan Sodiq *et al.* (2009) yang menyatakan sebanyak 88% dari supir angkot di Jabodetabek dan 97% di Kota Banyuwangi merupakan supir yang tidak memiliki kendaraannya sendiri.

Berdasarkan hasil penelitian rendahnya tingkat kepemilikan mobil oleh supir berusia muda disebabkan oleh mahalnya harga kendaraan dan harga izin trayek sehingga mayoritas responden memilih untuk bekerja menjadi supir tetap atau supir paruh waktu dibandingkan dengan harus membeli kendaraannya sendiri.

*“Beli angkot itu mahal a bisa sampe 100juta-an belum sama izin trayeknya 600rb-an per tahun plus bayar calonya. Sebenarnya bayarnya bisa nyicil tapi kalo mau nyicil harus punya banyak angkotnya kalo cuma satu, belum lagi sekarang kalo mau juragan angkot harus daftar jadi koperasi resmi gitu gabisa beli mobil sama izin trayek aja jadinya mulai dipajak pajakin kalo mau punya mobil banyak. Misalnya punya mobil doang izin trayeknya udah mulai mau dicabut sama DLLAJ, mendingan sih jadi nyupir aja punya mobil mah ribet”* (Y, 26 Tahun, Supir Angkot)

Tingginya harga kendaraan dan rumitnya birokrasi kepengurusan izin trayek menurunkan motivasi responden untuk dapat memiliki mobilnya sendiri. Mayoritas responden yang berstatus sebagai supir tetap merasa nyaman bekerja sebagai supir tetap karena responden sudah merasa seperti memiliki mobilnya sendiri. Sistem sewa mobil dalam hitungan harian yang diterapkan oleh pemilik mobil dengan jumlah setoran tertentu membuat responden supir tetap merasa bahwa mereka dapat menggunakan mobil tersebut sesuai dengan keinginan mereka sendiri selama tidak menyebabkan kerusakan pada kendaraan yang berimplikasi pada hilangnya kepercayaan pemilik angkot kepada para responden supir tetap

## Tingkat Kepemilikan Modal Sosial

Tingkat kepemilikan modal sosial yang telah diakumulasikan dari tingkat kepemilikan jejaring, kepatuhan terhadap norma, dan tingkat kepercayaan. Pada bab ini akan dideskripsikan bagaimana tingkat kepemilikan modal sosial yang dimiliki oleh para responden supir angkot. Tingkat kepemilikan modal sosial diperoleh berdasarkan akumulasi total skor dari masing-masing komponen modal sosial yang dikemukakan oleh Putnam (1995) yaitu kepercayaan, norma, dan jejaring.

Tabel 1 Tingkat Kepemilikan Modal Sosial Supir Angkot Muda, di Kota Bogor, 2016

Tingkat Kepemilikan Modal Sosial Supir Angkot Muda	Jumlah (orang)	Persentase (%)
Rendah (Skor <21)	6	15,00
Sedang (Skor 21-24)	14	35,00
Tinggi (skor >24)	20	50,00
Jumlah	40	100,00

Tabel 1 menunjukkan bahwa 50% dari keseluruhan responden memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang tinggi dan 35% dari keseluruhan total responden memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang sedang. Hal ini terjadi karena secara umum bekerja di sektor informal membutuhkan modal sosial yang tinggi. Hasil penelitian Irvandiaz (2016) menunjukkan modal sosial yang dimiliki pekerja pada sektor informal pedagang tahu di Sumedang menjadi syarat yang penting karena modal sosial mampu membuat pelaku usaha tahu mempercayai usahanya kepada karyawan yang bekerja. Hal tersebut sejalan dengan temuan pada penelitian ini karena modal produksi berupa kendaraan yang disewakan kepada para supir tetap oleh pemilik kendaraan dan kemudian disewakan lagi oleh supir tetap kepada supir paruh waktu membutuhkan tingkat kepercayaan yang tinggi antar pemangku kepentingan yang terlibat di dalamnya.

**Peran Modal Sosial terhadap Kondisi Kerja Supir Angkot**

**1. Peran tingkat kepemilikan modal sosial terhadap tingkat biaya operasional supir angkot**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas responden yang memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang tinggi menanggung biaya operasional pada tingkatan yang sedang.

Tabel 2 Hasil tabulasi silang antara tingkat kepemilikan modal sosial dengan biaya operasional yang ditanggung supir angkot muda di Kota Bogor, 2016

Tingkat kepemilikan modal sosial	Tingkat biaya operasional yang ditanggung oleh supir angkot dalam satu hari			Jumlah
	Rendah (<Rp 60.670)	Sedang (Rp 60.670- Rp 87.580)	Tinggi (>Rp 87.580)	
Rendah (skor <21)	1 10,00%	4 18,18%	1 12,50%	6 15,00%
Sedang (skor 21-24)	4 40,00%	7 31,81%	3 37,50%	14 35,00%
Tinggi (skor >24)	5 50,00%	11 50,00%	4 50,00%	20 50,00%
Jumlah	10 100,00%	22 100,00%	8 100,00%	40 100,00%

Pada Tabel 2 tidak terlihat tren pengaruh yang signifikan secara kuantitatif karena terdapat responden dengan tingkat kepemilikan modal sosial yang tinggi dengan biaya operasional yang tinggi. Hal ini disebabkan terdapat variasi biaya sewa kendaraan. Kendaraan dengan tahun perakitan yang muda memiliki biaya operasional yang lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan dengan tahun perakitan yang lebih tua. Durasi bekerja juga menentukan jumlah bensin yang harus dibeli responden dalam satu hari. Meskipun demikian berdasarkan hasil wawancara mendalam modal sosial berperan penting untuk menentukan fleksibilitas pembayaran biaya operasional antar stakeholder yang terlibat dalam bisnis angkot.

*“Makin kesini makin susah bayar setoran, orang-orang makin banyak yang punya motor sendiri penumpang ga serame dulu. Ditambah lagi sekarang udah ada gojek. Tapi yang punya mobil pasti ngerti kalo kita*

*sehari ga selalu dapet pemasukan tetap jadi kadang-kadang ya mereka ga apa apa kalo kurang-kurang dikit” (MF, 19 Tahun, Supir Angkot)*

Tingkat kepercayaan yang dimiliki oleh pihak pemilik mobil terhadap para supir tetap tetap memberikan fleksibilitas biaya operasional yang memungkinkan responden supir tetap untuk menunda pembayaran biaya operasional yang semestinya mereka bayarkan dalam hitungan harian. Responden juga menjelaskan dalam wawancara mendalam bahwa pemilik mobil seringkali ikut membiayai biaya operasional yang seharusnya ditanggung oleh responden ketika responden sedang tidak mampu untuk membeli bensin.

**2. Peran tingkat kepemilikan modal sosial terhadap status pekerjaan supir angkot**

Hasil tabulasi silang menunjukkan bahwa terdapat kecenderungan supir yang memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang tinggi dan sedang berstatus sebagai supir tetap dan supir paruh waktu. Terdapat kesamaan tingkat modal sosial pada responden yang berstatus sebagai supir tetap dan supir paruh waktu disebabkan beberapa faktor.

Tabel 3 Hasil tabulasi silang antara tingkat kepemilikan modal sosial dengan status pekerjaan supir angkot, di Kota Bogor, 2016

Tingkat kepemilikan modal sosial	Status pekerjaan supir angkot			Jumlah
	Supir tetap	Supir paruh waktu	Pemilik mobil	
Rendah (skor <21)	5 17,24%	0 0%	1 33,33%	6 15,00%
Sedang (skor 21-24)	11 37,93%	2 25,00%	1 33,33%	14 35,00%
Tinggi (skor >24)	13 44,82%	6 75,00%	1 33,33%	20 50,00%
Jumlah	29 100,00%	8 100,00%	3 100,00%	40 100,00%

Faktor pertama disebabkan karena baik responden dengan status supir tetap dan supir paruh waktu harus memiliki tingkat kepemilikan jaringan, kepatuhan norma, dan kepercayaan yang sama untuk dapat mempertahankan

pekerjaan mereka. Baik supir tetap maupun supir paruh waktu perlu menjaga konsistensi untuk patuh kepada norma mengembalikan mobil tepat waktu dan merawat mobil yang dipercayakan kepada mereka digunakan untuk bekerja untuk memperoleh kepercayaan agar dapat tetap bekerja. Baik supir tetap maupun paruh waktu harus sama-sama memiliki jejaring untuk dapat memperoleh akses sewa kendaraan.

Faktor kedua disebabkan karena sistem sewa mobil yang menyebabkan supir paruh waktu tidak dapat memperoleh akses sewa kendaraan secara langsung kepada pemilik mobil. Supir tetap berusaha untuk mempertahankan status pekerjaannya dengan secara terus menerus dengan memberikan pekerjaan kepada supir paruh waktu. Meskipun modal sosial yang dimiliki oleh supir paruh waktu tergolong tinggi namun karena supir paruh waktu tidak terhubung langsung dengan pemilik kendaraan menyebabkan mereka tergantung secara terus menerus terhadap peluang kerja yang diberikan oleh supir tetap. Responden supir tetap menyatakan perubahan status supir dari supir paruh waktu menjadi supir tetap dapat diperoleh ketika terdapat supir tetap yang berhenti bekerja sebagai supir angkot. Kesempatan ini dapat digunakan oleh supir paruh waktu yang ingin menjadi supir tetap dengan memperoleh rekomendasi dari supir tetap yang meminjamkan kendaraan kepada supir paruh waktu. Supir tetap akan menghubungkan supir paruh waktu dengan pemilik mobil dan pada saat itu supir paruh waktu dapat terhubung langsung dengan pemilik mobil.

Supir tetap yang memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang rendah merupakan supir yang tidak tergabung ke dalam organisasi/klub. Hal ini mengakibatkan rendahnya tingkat kepemilikan jejaring dan kepercayaan terhadap stakeholder lainnya dalam lingkungan kerja mereka. Pada umumnya supir tetap dengan tingkat kepemilikan modal sosial yang rendah tidak tergabung dengan klub karena alasan mereka tidak percaya pada manajemen klub dan mereka merasa tidak ada manfaat yang dapat mereka peroleh dengan bergabung ke dalam klub. Supir tetap dengan tingkat kepemilikan modal sosial yang rendah biasanya merupakan supir yang bekerja sendiri. Mereka tidak percaya bahwa supir lain tidak

mampu menjaga kendaraan yang mereka sewa kepada pemilik sehingga mereka cenderung tidak mau memberikan akses sewa mobil kepada supir paruh waktu.

Pemilik mobil memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang variatif. Tingkat kepemilikan modal sosial para pemilik supir ditentukan oleh seberapa banyak interaksi yang mereka lakukan dengan supir lainnya. Responden pemilik mobil yang memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang rendah diakibatkan mereka mengemudikan kendaraannya sendiri, tidak tergabung ke dalam organisasi/klub, dan meskipun menyewakan mobilnya kepada supir tetap, pemilik mobil cenderung acuh terhadap lingkungan pekerjaannya. Responden pemilik mobil dengan tingkat kepemilikan modal sosial yang rendah hanya menganggap yang terpenting adalah setoran yang telah disetujui terpenuhi. Pemilik mobil dengan kepemilikan modal sosial yang sedang dan tinggi merupakan responden yang tergabung dalam organisasi/klub dalam lingkungan kerja mereka. Keanggotaan pemilik mobil dalam klub membuat interaksi dengan supir lainnya terjadi secara rutin. Hal ini mengakibatkan mereka mampu memperoleh supir tetap yang mereka percaya dapat menjaga mobil mereka dengan baik dan terkoneksi dengan isu-isu yang tersikulasi dalam diskusi para supir.

### **3. Peran tingkat kepemilikan modal sosial terhadap kepemilikan pekerjaan sampingan**

Bersamaan dengan peran modal sosial terhadap status pekerjaan responden, penelitian ini melihat bagaimana peran tingkat kepemilikan modal sosial responden terhadap komponen kondisi kerja lainnya yaitu kepemilikan pekerjaan/usaha lainnya. Pekerjaan atau usaha lain yang dimaksud adalah pekerjaan yang bukan termasuk ke dalam pekerjaan rutin yang dilaksanakan oleh responden yaitu mengendarai angkot pada jalur trayek yang telah ditentukan, lihat Tabel 4.

Tabel 4 menunjukkan bahwa 100% responden baik yang memiliki tingkat kepemilikan modal sosial sedang dan tinggi memiliki pekerjaan sampingan. Hal tersebut disebabkan perolehan sumber informasi lowongan pekerjaan tambahan dari rekan-rekan sesama supir yang dapat

menghubungkan responden dengan pekerjaan tambahan sehingga mempermudah akses mereka terhadap pekerjaan tambahan yang mereka miliki saat ini seperti menerima pesanan borongan angkot.

Tabel 4 Hasil tabulasi silang antara tingkat kepemilikan modal sosial dengan kepemilikan pekerjaan sampingan, di Kota Bogor, 2016

Tingkat kepemilikan modal sosial	Kepemilikan pekerjaan sampingan		Jumlah
	Tidak memiliki pekerjaan sampingan	Memiliki pekerjaan sampingan	
Rendah (skor <21)	0 0%	6 15,00%	6 15,00%
Sedang (skor 21-24)	0 0%	14 35,00%	14 35,00%
Tinggi (skor >24)	0 0%	20 50,00%	20 50,00%
Jumlah	0 0%	40 100,00%	40 100,00%

**4. Peran tingkat kepemilikan modal sosial terhadap durasi bekerja supir angkot**

Komponen kondisi kerja supir yang terakhir merupakan durasi bekerja supir. Tingkat kepemilikan modal sosial berperan secara tidak langsung dalam menentukan durasi bekerja responden sebagaimana dijelaskan pada Tabel 5.

Tabel 5 Hasil tabulasi silang antara tingkat kepemilikan modal sosial dengan tingkat durasi bekerja supir angkot, di Kota Bogor, 2016

Tingkat kepemilikan modal sosial	Tingkat durasi bekerja supir angkot			Jumlah
	Rendah (<6 jam/hari)	Sedang (6-8 jam/hari)	Tinggi (>8 jam/hari)	
Rendah (Skor <21)	2 11,00%	0 0%	4 36,36%	6 15,00%
Sedang (Skor 21-24)	9 50,00%	3 27,27%	2 18,18%	14 35,00%
Tinggi (skor >24)	7 39,00%	8 72,72%	5 45,45%	20 50,00%
Jumlah	18 100,00%	11 100,00%	11 100,00%	40 100,00%

Terdapat tingkat variasi yang tinggi pada Tabel 5. Sebanyak 39% dari keseluruhan responden yang memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang tinggi memiliki durasi bekerja yang rendah. Pada

bab sebelumnya telah dijelaskan bahwa tingkat durasi bekerja memiliki pengaruh yang vartiatif terhadap tingkat pendapatan responden. Responden dengan durasi bekerja kurang dari 6 jam per hari dapat memperoleh tingkat pendapatan yang tinggi karena responden yang berstatus sebagai pemilik mobil dan supir tetap dapat menentukan jam bekerjanya sesuai dengan keinginannya yaitu pada waktu dimana calon penumpang ramai.

Modal sosial lebih berperan terhadap kemampuan supir paruh waktu untuk dapat memperoleh durasi bekerja yang lebih tinggi. Target responden supir paruh waktu dalam satu hari untuk memperoleh tingkat pendapatan yang sama dengan supir tetap sama dengan ketika mereka memperoleh akses pinjaman kendaraan sebanyak lebih dari dua kali dalam sehari. Beban kerja ganda yang dialami oleh supir paruh waktu mendorong supir paruh waktu untuk mengakumulasikan dan meningkatkan tingkat kepemilikan modal sosial mereka, terutama supir paruh waktu yang telah berkeluarga untuk memenuhi kebutuhan keluarganya.

**Peranan Kondisi Kerja terhadap Pendapatan Supir Angkot**

Hasil tabulasi silang pada Tabel 6 menunjukkan bahwa terdapat variasi pendapatan pada responden yang berstatus supir tetap dan supir paruh waktu. Hal tersebut terjadi karena beberapa faktor. Responden supir tetap yang memiliki tingkat pendapatan yang rendah disebabkan oleh tingkat kepatuhan norma yang tinggi. Supir tetap dengan tingkat pendapatan yang rendah mematuhi norma pada klub/organisasi tempat mereka tergabung untuk meminjamkan mobilnya kepada supir paruh waktu atau supir tetap lainnya. Nuradmojo (2010) menyatakan meminjamkan mobil kepada supir paruh waktu/ supir tetap lainnya mengakibatkan pendapatan supir tetap harus dibagi berdasarkan kesepakatan proporsi pembagian dengan supir paruh waktu dan mengurangi durasi bekerja supir angkot yang berimplikasi pada penurunan tingkat pendapatan supir. Hal tersebut berbeda dengan supir tetap dengan tingkat pendapatan bersih yang tinggi dan sedang. Responden supir tetap dengan tingkat pendapatan tinggi dan sedang cenderung memilih untuk membatasi durasi meminjamkan angkot

kepada supir paruh waktu dan memilih bekerja dengan durasi yang lebih tinggi termasuk pada waktu *rush hour* yaitu pukul 06.00-10.00 dan 16.00-19.00 yang merupakan jam masyarakat Bogor pada umumnya berangkat dan pulang dari rutinitas (bekerja, sekolah, dan lainnya).

Tabel 6 Tabulasi silang antara status bekerja supir angkot dengan tingkat pendapatan bersih per bulan responden dari mengendarai angkot pada jalur trayek yang telah ditentukan di Kota Bogor, 2016

Status Supir Angkot	Tingkat pendapatan bersih per bulan responden dari mengendarai angkot pada jalur trayek yang telah ditentukan			Jumlah
	Rendah (<Rp 1.595.124)	Sedang (Rp 1.595.124 - Rp 2.084.876)	Tinggi (>Rp 2.084.876)	
Pemilik Kendaraan	0 0%	2 22,22%	1 6,66%	3 7,50%
Supir tetap	13 81,25%	7 77,77%	9 60,00%	29 72,50%
Supir paruh waktu	3 18,75%	0 0%	5 33,33%	8 20,00%
Jumlah	16 100,00%	9 100,00%	15 100,00%	40 100,00%

Variasi tingkat pendapatan pada supir paruh waktu disebabkan oleh beberapa faktor. Responden supir paruh waktu yang memiliki tingkat pendapatan yang tinggi disebabkan oleh akumulasi akses pinjaman kendaraan yang lebih dari satu kali dalam satu hari. Dengan mengakumulasi pinjaman kendaraan supir paruh waktu dapat memiliki durasi bekerja yang sama dengan supir tetap dan memperoleh tingkat pendapatan yang tinggi. Beban kerja yang diperoleh responden supir paruh waktu dengan tingkat pendapatan yang tinggi cenderung lebih besar karena setelah selesai mendapatkan sewa dari supir tetap pertama, supir paruh waktu mencari supir tetap lainnya untuk memperoleh sewa dan mengendarai 2-3 angkot yang berbeda setiap harinya. Berbeda dengan supir paruh waktu yang memiliki tingkat pendapatan yang rendah yang hanya bekerja 1-2 jam dalam satu hari sehingga tingkat pendapatannya cenderung lebih rendah. Perbedaan akumulasi sewa kendaraan yang diantara supir paruh waktu dapat dijelaskan

oleh perbedaan motivasi bekerja responden. Responden yang telah menikah dan memiliki keluarga sendiri cenderung memiliki tingkat pendapatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan supir yang belum menikah.

Tabel 7 Tabulasi silang antara durasi bekerja supir angkot dengan Tingkat pendapatan bersih per bulan responden dari mengendarai angkot pada jalur trayek yang telah ditentukan di Kota Bogor, 2016

Durasi bekerja supir angkot	Tingkat pendapatan bersih per bulan responden dari mengendarai angkot pada jalur trayek yang telah ditentukan			Jumlah
	Rendah (<Rp 1.595.124)	Sedang (Rp 1.595.124 - Rp 2.084.876)	Tinggi (>Rp 2.084.876)	
Rendah (<6 jam/hari)	9 56,25%	5 55,55%	4 26,66%	18 45,00%
Sedang (6-8 jam/hari)	5 31,25%	2 22,22%	4 26,66%	11 27,50%
Tinggi (>8jam jam/hari)	2 12,50%	2 22,22%	7 46,66%	11 27,50%
Jumlah	16 100,00%	9 100,00%	15 100,00%	40 100,00%

Berdasarkan Tabel 7 dapat dilihat kecenderungan bahwa responden yang memiliki tingkat durasi bekerja yang lama maka semakin tinggi pendapatan yang diperolehnya. Meskipun begitu tingkat pendapatan tinggi hanya dapat diperoleh responden yang berstatus sebagai pemilik mobil atau supir tetap yang tidak menyewakan mobilnya untuk pihak lainnya dan bekerja mengemudikan angkot lebih dari 8 jam/hari. Variasi pendapatan yang dialami oleh supir tetap dan pemilik mobil terjadi akibat berbedanya sistem bagi hasil yang mereka terapkan dengan pihak yang meminjam mobil mereka. Jumlah setoran per hari bagi pihak penyewa mobil berbeda-beda sehingga baik pemilik mobil maupun supir tetap yang memberikan akses sewa mobil mendapatkan tingkat pendapatan yang sedang. Hal ini disebabkan karena durasi bekerjanya yang berkurang hanya dikompensasi oleh setoran yang jumlahnya harus dibagikan sesuai dengan kesepakatan dengan pihak yang

menyewa responden yang berstatus sebagai supir tetap atau pemilik mobil.

Pada Tabel 7 dapat ditemukan juga supir yang memiliki durasi kerja yang tinggi namun tetap memperoleh tingkat pendapatan yang rendah dan sedang. Pada responden yang berstatus sebagai supir paruh waktu hal ini terjadi akibat mereka harus mendistribusikan pendapatannya dengan paruh waktu dua yaitu supir paruh waktu kedua yang juga ikut mengemudikan mobil pada waktu yang sama.

*“Saya kalo ngadal biasanya ngajak temen juga a jadi ga sendirian. Ya tetap saya tau kalo saya ngajak temen juga jadi saya kerja berdua sama temen saya nyupirnya ganti gantian. Pas udah beres ngadal duitnya bagi dua sama temen saya terus saya juga harus bayar setoran buat tetap yang ngasih saya mobil” (MS, 19 Tahun, Supir Angkot)*

Untuk dapat tetap meningkatkan tingkat pendapatan responden yang rendah dan sedang, responden supir angkot memanfaatkan rendahnya regulasi pemerintah terhadap jalur dan trayek angkot dengan menerima pesanan trayek jarak dekat maupun jarak jauh. Supir angkot dapat mengendarakan kendaraannya keluar dari jalur trayek yang telah disesuaikan oleh pemerintah dan memperoleh pendapatan tambahan. Meskipun jenis pekerjaan sampingan ini menjadi salah satu pekerjaan sampingan yang menjadi favorit responden, pesanan borongan merupakan pekerjaan sampingan yang memiliki tingkat ketidakpastian yang tinggi. Berdasarkan hasil wawancara mendalam responden menyatakan bahwa pekerjaan tambahan ini tidak selalu ada setiap hari.

Supir yang berstatus sebagai pemilik mobil dapat menggunakan mobilnya untuk memperoleh pekerjaan tambahan yang bukan merupakan borongan angkot. Jenis pekerjaan tambahan yang dikerjakan oleh para responden yang memiliki mobil diantara lain adalah, mengendarai mobil angkotnya untuk mengantarkan sayur dari lokasi produsen ke pasar dan menggunakan mobilnya untuk menjadi antar jemput siswa sekolah.

*“Saya kalau pagi narik mobil sayur dulu jam 4 subuh ambil sayur dari sukabumi terus saya anterin ke pasar ciawi, beres itu baru narik angkot. Kalo mobil sendiri enak bisa dipake apa aja. Kalo*

*sewaan ya Cuma boleh buat narik aja” (EI, 29 Tahun, Supir Angkot)*

Tabel 8 Tabulasi silang antara status supir angkot dengan tingkat pendapatan tambahan per bulan responden dari mengendarai angkot pada jalur trayek yang telah ditentukan di Kota Bogor, 2016

Status Supir	Pendapatan tambahan yang diperoleh supir dari pekerjaan tambahan (narik borongan, ngojek, dan lainnya)			Jumlah
	Rendah (<Rp 886.278)	Sedang (Rp 886.278-1.420.721)	Tinggi (>Rp 1.420.721)	
Pemilik mobil	0 0%	1 3,75%	2 33,33%	3 7,50%
Supir tetap	9 90,00%	17 70,83%	3 50,00%	29 72,50%
Supir paruh waktu	1 10,00%	6 25,00%	1 16,66%	8 20,00%
Jumlah	10 100,00%	24 100,00%	6 100,00%	40 100,00%

Kemampuan mengendarai mobil yang dimiliki supir tetap dan supir paruh waktu juga dapat dimanfaatkan untuk mencari pekerjaan lain di samping mengendarai angkot meskipun mereka tidak memiliki mobilnya sendiri. Beberapa responden yang berstatus sebagai supir tetap dan supir paruh waktu memiliki tingkat pendapatan tambahan yang lebih tinggi dari responden lainnya karena mereka memperoleh akses untuk berprofesi sebagai supir mobil rental dan supir mobil bak terbuka.

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat ditarik beberapa simpulan mengenai Peranan modal sosial terhadap posisi kerja dan pendapatan pekerja muda sektor informal bidang transportasi angkot di Kota Bogor sebagai berikut:

1. Secara umum mayoritas responden pekerja muda supir angkot di Kota Bogor memiliki tingkat kepemilikan modal sosial yang tinggi. Komponen modal sosial jejaring merupakan komponen yang paling esensial dalam menentukan aksesibilitas supir angkot untuk dapat memulai bekerja sebagai supir

angkot. Modal sosial yang dimiliki oleh supir dikonversikan menjadi modal manusia dalam bentuk peroleh keterampilan untuk dapat mengemudikan angkot dan modal finansial berupa aksesibilitas terhadap sewa kendaraan. Komponen modal sosial lain berupa kepercayaan dan kepatuhan terhadap norma menjadi prasyarat para supir untuk dapat mempertahankan jejaring dan mengakumulasi jam bekerja. Supir angkot perlu memperoleh kepercayaan dari pihak yang menyewakan angkot dan mematuhi norma-norma yang telah disetujui secara bersama agar dapat secara berkelanjutan bekerja menjadi supir angkot dan memiliki kesempatan untuk melakukan mobilitas status kerja.

2. Kondisi kerja supir angkot berperan terhadap tingkat pendapatan supir angkot baik pendapatan utama maupun pendapatan sampingan. Status supir menentukan bagaimana seorang supir dapat menentukan jam kerja dan kebebasan dalam menggunakan kendaraannya. Supir paruh waktu memiliki beban kerja yang jauh lebih berat karena dituntut mampu mengalokasikan durasi bekerja mereka dan menyewa kendaraan lebih dari satu kali dalam sehari. Biaya operasional berperan terhadap pendapatan karena semakin tinggi biaya operasional maka semakin rendah pendapatan yang diperoleh supir angkot.
3. Modal sosial memiliki peranan penting dalam menentukan kondisi kerja supir. Status kerja supir ditentukan oleh kepemilikan jejaring ketika responden melakukan migrasi dan mulai bekerja. Kepercayaan dan norma yang berlaku dalam lingkungan kerja supir angkot berperan dalam menentukan apakah supir angkot dapat mempertahankan pekerjaan, memberikan fleksibilitas pembayaran biaya sewa, mengakumulasi jam kerja, dan menentukan sistem bagi hasil antar supir. Pada saat yang bersamaan norma yang berlaku dalam lingkungan kerja mempengaruhi sistem bagi hasil yang berdampak pada supir harus membagikan hasil pendapatannya kepada supir lain yang

berada dalam lingkungan kerjanya. Jika terjadi pelanggaran norma yang telah ditentukan supir dapat masuk ke dalam daftar *blacklist* dan terekslusi dari lingkungan kerja supir angkot karena tidak dapat menyewa kendaraan.

### Saran

Berdasarkan hasil penelitian, dapat ditarik beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi supir angkot perlu menjaga dan meningkatkan kepemilikan tingkat modal sosial yang dimiliki. Saat ini pemerintah secara berkelanjutan mendorong pembangunan infrastruktur transportasi umum yang bersifat formal untuk dapat menggantikan angkot sebagai transportasi yang dipandang sebagai sistem transportasi yang tidak efisien. Program Pemkot Bogor yaitu revitalisasi bis Trans Pakuan akan mengakibatkan semakin tingginya kompetisi untuk mendapatkan penumpang mengingat saat ini telah hadir sarana transportasi online dan kemudahan kredit kendaraan bermotor. Supir angkot perlu menggunakan modal sosial yang dimiliki untuk menyuarakan aspirasinya kepada pemerintah agar ketika angkot mulai tergusur posisinya sebagai sarana transportasi utama tidak kehilangan pekerjaan yang telah mereka miliki. Kepercayaan dan kepatuhan norma antar sesama supir dan pemilik mobil menjadi kelembagaan yang dapat diformalisasi dan diintegrasikan dengan sistem transportasi baru yang diinisiasikan pemerintah sehingga mereka mampu memperoleh pemberdayaan lebih lanjut agar dapat menjadi operator transportasi yang profesional dan menyediakan pelayanan yang lebih prima daripada saat ini. Transportasi angkot sebagai transportasi yang tergolong sebagai salah satu sektor informal merupakan katup bagi para pencari pekerja asal pedesaan. Dengan menggunakan modal sosial yang ada para supir dapat mensosialisasikan tata cara bekerja yang lebih terstruktur dan mensosialisasikan antar sesama supir tidak hanya sebatas cara mengemudi atau sewa-menyewa angkot. Saat ini tingkat kepemilikan modal sosial yang kuat hanya

digunakan sebatas untuk melakukan perekrutan dan sewa-menyewa kendaraan saja.

2. Bagi pemerintah dan dinas terkait diharapkan mampu menciptakan regulasi transportasi yang bersifat lebih *bottom up* dan menyesuaikan dengan aspirasi para supir. Saat ini pemerintah cenderung menggunakan kebijakan yang top down. Sebagai salah satu contohnya adalah sistem perekrutan operator bis Trans Pakuan di Bogor yang hanya dapat diakses oleh pemilik kendaraan angkot saja. Dengan cara menukarkan minimal 3 unit angkot, pemilik angkot dapat ikut serta dalam operasionalisasi satu bis transpakuan. Saat ini satu unit angkot dapat menghidupi lebih daripada supir angkot karena terdapat perbedaan status supir dan angkot saat ini dapat menyerap lebih banyak tenaga kerja asal pedesaan terutama ketika Indonesia saat ini mengalami bonus demografi. Pemerintah perlu melakukan diskusi yang bersifat partisipatif untuk mengembangkan sistem transportasi yang lebih komprehensif dalam rangka mengurangi kemacetan di Kota Bogor.
3. Bagi peneliti, selanjutnya dapat diteliti bagaimana struktur nafka para supir angkot di Kota Bogor dalam menghadapi tingkat kompetisi memperoleh penumpang yang tinggi

#### DAFTAR PUSTAKA

- Adhitya R. 2007. Analisis Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum Kota Malang (Studi Kasus Trayek Ramai, Menengah dan Sepi). *Jurnal Ilmu Ekonomi Universitas Brawijaya*. [Internet]. [Diunduh tanggal 8 Maret 2016]. hal 1-25. Dapat diunduh dari:  
<http://jimfeb.ub.ac.id/index.php/jimfeb/article/viewFile/1719/1580>
- Al-Hasan, A. Z., Momoh, S., & Eboreime, L. 2014. *Perkotaan poverty and informal motorcycle transport services in a Nigerian intermediate settlement: a synthesis of operative motives and satisfaction. Perkotaan, Planning and Transport Research*. [Internet]. [Diunduh tanggal 18 Maret 2016]. Vol 3(1); 1-18. Dapat diunduh dari:  
<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/21650020.2014.978950>
- Badan Pusat Statistik Bogor. 2015. Kota Bogor Dalam Angka. [Internet]. [Diunduh tanggal 16 Maret 2016]. Dapat diunduh dari:  
<http://www.westjavainc.org/wp-content/uploads/2016/04/Kota-Bogor-Dalam-Angka-2015.pdf?bf98dc>
- Badan Pusat Statistik 2015. Survey penduduk antar sensus tahun 2015 [Internet]. [Diunduh tanggal 5 Februari 2017]. Dapat diunduh dari:  
<https://www.bps.go.id/index.php/publikasi/1155>
- Badan Pusat Statistik Jakarta Pusat. 2014. Survei Angkatan Kerja Nasional Tahun 2014. [Internet]. [Diunduh tanggal 8 Maret 2016]. Dapat diunduh dari:  
<http://www.bps.go.id/>
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2009. Peran Sektor Informal Sebagai Katup Pengaman Masalah Ketenagakerjaan. [Internet]. [Diunduh tanggal 4 Februari 2017]. Dapat diunduh dari:  
[http://www.bappenas.go.id/files/3513/5027/3734/kajian-peran-sektor-informal2010090310304327490\\_20110518101103\\_3050\\_0.pdf](http://www.bappenas.go.id/files/3513/5027/3734/kajian-peran-sektor-informal2010090310304327490_20110518101103_3050_0.pdf)
- Cervero R 2000. *Informal Transport in the developing world*. UN Habitat. [Internet]. [Diunduh 28 April 2016]. Dapat diunduh dari:  
<http://mirror.unhabitat.org/pmss/getElectronicVersion.aspx?nr=1534&alt=1&AspxAutoDetectCookieSupport=1>
- Coleman JS. 1988. *Social capital in the creation of human capital. American journal of sociology*. [Internet]. [Diunduh 28 April 2016]. Vol 76 (1); hal 95-120. Dapat diunduh dari:

- <http://www.jstor.org/stable/2780243>
- Dinas Perhubungan Kota Bogor 2013. Laporan realisasi bidang kerja angkutan. [Internet]. [Diunduh 19 Mei 2016]. Dapat diunduh dari: <http://dllaj.kotabogor.go.id/index.php/multisite/page/378>
- Dharmawan AH. 2007. Sistem Penghidupan dan Nafkah Pedesaan: Pandangan Sosiologi Nafkah (*Livelihood Sociology*) Mazhab Barat dan Mazhab Bogor. *Sodality*. [Internet]. [Diunduh tanggal 25 Februari 2016]. Vol 01 (2); hal 169-192. Dapat diunduh dari: <http://journal.ipb.ac.id/index.php/sodalit/article/view/5932/4609>
- Ellis F. 1999. *Rural Livelihood Diversity In Developing Countries: Evidence And Policy Implications. Natural Resources Perspective*. [Internet]. [Diunduh tanggal 13 Juni 2016]. Vol 40. Dapat diunduh dari: <http://dlc.dlib.indiana.edu/dlc/bitstream/handle/10535/4486/40-rural-livelihood-diversity.pdf?sequence=1>
- Ellis F. 2000. *Rural livelihoods and diversity in developing countries*. Oxford university press. [Internet]. [Diunduh tanggal 13 Juni 2016] Dapat diunduh dari: [https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=gCKQs-3NKhUC&oi=fnd&pg=PR9&dq=ellis+2000&ots=vVVeaphppc&sig=B3Su5mNjMFs5qD9fNhrIUdKBD0&redir\\_esc=y#v=onepage&q=ellis%202000&f=false](https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=gCKQs-3NKhUC&oi=fnd&pg=PR9&dq=ellis+2000&ots=vVVeaphppc&sig=B3Su5mNjMFs5qD9fNhrIUdKBD0&redir_esc=y#v=onepage&q=ellis%202000&f=false)
- Fazri A, Kamil G, Komariah S. 2016. Komunitas etnis batak sebagai supir angkutan kota di kota bandung. *Jurnal Sosieta*. [Internet]. [Diunduh 20 Januari 2016]. Vol 6; 7-20. Dapat diunduh dari: <http://ejournal.upi.edu/index.php/sosieta/article/view/2868>
- Fukuyama F. 2010. *Social Capital, Civil Society, and Development. Third World Quarterly*. [Internet]. [Diunduh 20 Januari 2016]. Vol 22:1, hal 7-20. Dapat diunduh dari: <http://dx.doi.org/10.1080/713701144>
- Gang LI, Zhang J, Nugroho, SB, Linh, TN, Fujiwara A. 2011. *Analysis of paratransit drivers' stated job choice behavior under various policy interventions incorporating the influence of captivity: A case study in Jabodetabek metropolitan area. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. [Internet]. Vol 9. [Diunduh 28 Januari 2017]. hal 1144-1159. Dapat diunduh dari: [https://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/9/0/9\\_0\\_1144/article/-char/ja/](https://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/9/0/9_0_1144/article/-char/ja/)
- Hart K. 1973. *Informal Income Opportunities and Perkotaan Employment in Ghana. The Journal of Modern African Studies*. [Internet]. [Diunduh 25 maret 2016]. Vol 11; 61-89. Dapat diunduh dari: <http://www.sv.uio.no/sai/english/research/projects/anthropos-and-the-material/Intranet/economic-practices/reading-group/texts/hart-informal-income-opportunities-and-perkotaan-employment-in-ghana.pdf>
- Irvandiaz F. 2016. Peranan modal sosial terhadap keberhasilan usaha pedagang tahu sumedang (kasus kecamatan cimalaka, kabupaten sumedang). [Skripsi]. Bogor (ID): 444 hal. Departemen Sains Komunikasi dan Pengembangan Masyarakat. Institut Pertanian Bogor.
- Organisasi Perburuhan Internasional (ILO). 2010. *Keterbatasan pembuatan kebijakan ekonomi informal di Indonesia: Pelajaran dekade ini*. [Internet]. [Diunduh 25 maret 2016]. Dapat diunduh dari: [http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2010/110B09\\_247\\_indo.pdf](http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2010/110B09_247_indo.pdf)
- Leavy J, Hossain N. 2014. *Who Wants to Farm ?, Youth Aspirations, Opportunities, and Rising Food Prices. Insitute of Development Studies*. [Internet]. [Diunduh 23 Februari 2016]. Vol 439; 1-44. Dapat diunduh dari: <http://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstr>

- [eam/handle/123456789/3550/Wp439r.pdf?sequence=4](http://eam.handle/123456789/3550/Wp439r.pdf?sequence=4)
- Lee ES. 1984. Suatu teori migrasi. Penerjemah Hans Daeng. Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan UGM.
- Lerman Z, Serova E, Shick O, Zvyagintsev D. 2008. *Diversification of Rural Incomes and Non-Farm Rural Employment: Evidence from Russia*. *Journal of Peasant Studies*. [Internet]. [Diunduh 29 Februari 2007]. Vol 35 (1); hal 60-79. Dapat diunduh dari: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/7846/1/sp07zv01.pdf>
- Lilian A. 2017. Pengaruh pola sosialisasi orang tua dan modal sosial terhadap pemilihan pekerjaan oleh pemuda pedesaan (kasus Desa Leuwimalang, Kecamatan Cisarua, Kabupaten Bogor) [skripsi]. Bogor (ID): Institut Pertanian Bogor.
- Losby JL, Else JF, Kingslow ME. 2002. *Informal economy literature review*. *ISED Consulting and Research*. [Internet]. [Diunduh 29 Februari 2007].Dapat diunduh dari: [http://www.kingslowassoc.com/images/Informal\\_Economy\\_Lit\\_Review.pdf](http://www.kingslowassoc.com/images/Informal_Economy_Lit_Review.pdf)
- MacDonald JS, MacDonald, LD. 2014. *Chain migration ethnic neighborhood formation and social networks*. *The Milbank Memorial Fund Quarterly*. [Internet]. [Diunduh 14 Maret 2016] Vol 42.1; 82-97. Dapat diunduh dari: [http://www.jstor.org/stable/3348581?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/3348581?seq=1#page_scan_tab_contents)
- Nuradmojo T. 2010. Deskripsi usaha angkutan perkotaan di kota bogor [skripsi]. Bogor (ID): Institut Pertanian Bogor. [Internet]. [Diunduh 29 Februari 2007]. Dapat diunduh dari: <http://repository.ipb.ac.id/handle/123456789/62145>
- Portes A, Castells M. 1989. *World Undernieth: The Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy*. In A. Portes, M. Castells, & L. A. Benton, *The Informal Economy. Studies in Advanced and Less Developed Countries*. [Internet]. [Diunduh 28 Maret 2016]. hal 11-37. Dapat diunduh dari: <http://www.polsci.chula.ac.th/pitch/urboolma15/castells&portes.pdf>
- Portes A. 1998. *Social capital: Its origins and applications in modern sociology*. *Annual review of sociology*. [Internet]. [Diunduh 28 Maret 2016]. Vol 24; 1-24 . Dapat diunduh dari: <http://annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.soc.24.1.1>
- Portes, A, Schauffler, R. 1993. *Competing perspectives on the Latin American informal sector*. *Population and development review*. [Internet]. [Diunduh 28 Maret 2016]. hal 33-60. Dapat diunduh dari: [http://www.jstor.org/stable/2938384?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/2938384?seq=1#page_scan_tab_contents)
- Prayitno G, Matsushima K, Jeong H, Kobayashi K. 2014. *Social capital and migration in rural area development*. *Procedia Environmental Sciences*, 20. [Internet]. [Diunduh 28 Maret 2016]. hal 543-552. Dapat diunduh dari: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1878029614000681>
- Putnam RD. 1995 *Bowling alone: America's declining social capital*. *Journal of democracy*. [Internet]. [Diunduh 26 Maret 2016]. Vol 6; 65-78. Dapat diunduh dari: <https://muse.jhu.edu/article/16643/summary>
- Rizzo M. 2011. *The Struggles of Infromal Transport Workers in Tanzania: Debunking the Myth of Micro Solutions*. *Development Viewpoint*. [Internet]. [Diunduh tanggal 13 Juni 2016]. Vol 68; 1-2. Dapat diunduh dari: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000546>

- Rofiah. 2012. Efektivitas komunikasi antarbudaya suku sunda dan suku madura: kasus manajemen konflik di kelurahan kebon kelapa kecamatan bogor tengah, kota bogor [tesis]. Bogor (ID): Institut Pertanian Bogor.
- Rusli S. 2012. Pengantar Ilmu Kependudukan. Jakarta (ID): LP3ES.
- Sasongko YAT, Wahyuni ES. 2015. Diaspora Madura: Analisis Modal Sosial Dalam Usaha Sektor Informal Oleh Migran Madura di Kecamatan Tanah Sareal, Kota Bogor, Jawa Barat. Sodality: Jurnal Sosiologi Pedesaan. [Internet]. [Diunduh tanggal 14 September 2016]. Vol.01, No.01; 52-63. Dapat diunduh dari: <http://ejournal.skpm.ipb.ac.id/index.php/sodality/article/view/313/253>
- Siswanto D. 2013. Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal arjasa kabupaten Jember. [Skripsi]. [Internet]. [Diunduh 27 Maret 2016]. Dapat diunduh dari: <http://repository.unej.ac.id/bitstream/handle/123456789/5651/Dwi%20Siswanto%20-%20070810101177.pdf?sequence=1>
- Sodiq A, Deguchi C, Yoshitake T. 2009. *Characteristics and performance of Angkotan Kota (Angkot) in Banyuwangi City Indonesia. The 8th International Conference of Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2009.* Eastern Asia Society for Transportation Studies. [Internet]. [Diunduh tanggal 18 Juni 2016]. Vol7; 29-39. Dapat diunduh dari: [https://www.jstage.jst.go.jp/article/eastpro/2009/0/2009\\_0\\_29/article/-char/ja/](https://www.jstage.jst.go.jp/article/eastpro/2009/0/2009_0_29/article/-char/ja/)
- Syabri I, Pradono, Budhy TS. 2011. *Embracing paratransit in Bandung Metropolitan Area, West Java, Indonesia.* UN Habitat. [Internet]. [Diunduh 28 April 2016]. Dapat diunduh dari: [http://unhabitat.org/wpcontent/uploads/2013/06/GRHS.2013.Case\\_Study\\_Bandung.Indonesia.pdf](http://unhabitat.org/wpcontent/uploads/2013/06/GRHS.2013.Case_Study_Bandung.Indonesia.pdf)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2009 tentang kepemudaan. [Internet]. [Diunduh 27 Maret 2016]. Dapat diunduh dari: <http://www.hukumonline.com/pusatdata/downloadfile/lt4af3ca75b91f6/parent/lt4af3ca48a9ccd>
- Wahyuni ES. 2000. *The Impact of Migration Upon Family Structure and Functioning in Java.* [Disertasi]. 444 hal. *Department of Geographical and Environmental Studies. University of Adelaide.*
- Widodo. 2005. Peran sektor informal di Indonesia. Pada diskusi pibulik yang digelar Pusat Studi Ekonomi dan Kebijakan Publik (PSEKP) dengan topik Sektor Informal. Yogyakarta. [Internet]. [Diunduh 28 Januari 2017]. Dapat diunduh dari <http://www.ugm.ac.id/index.php?page=rilis&artikel=322>
- White B. 2011. *Who will own the countryside? Dispossession, Rural Youth, and the Future of Farming.* *International Institute of Social Studies of Erasmus University of Rotterdam.* [Internet]. [Diunduh tanggal 23 Februari 2016]. Dapat diunduh dari: [http://www.iss.nl/fileadmin/ASSETS/iss/Documents/Speeches\\_Lectures/Ben\\_White\\_vaedictory\\_web.pdf](http://www.iss.nl/fileadmin/ASSETS/iss/Documents/Speeches_Lectures/Ben_White_vaedictory_web.pdf)

