

**DAMPAK PENERTIBAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM
TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DALAM
PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM**

(Studi Pada Supir Angkutan Desa Kabupaten Pesawaran)

SKRIPSI

Diajukan untuk Melengkapi Tugas-tugas dan Memenuhi Syarat-syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Syariah (S.E)

Oleh

TRI RUSANTI

NPM.1351010147

Jurusan : Ekonomi Syariah

Pembimbing I : H. Supaijo, S.H., M.H

Pembimbing II : A. Zuliansyah, S.Si., M.M



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI RADEN INTAN LAMPUNG**

1438 H / 2017 M

ABSTRAK

Pelaksanaan otonomi daerah merupakan suatu harapan cerah bagi pelaksanaan pembangunan secara keseluruhan di masing-masing daerah, masing-masing daerah memiliki kesempatan untuk mengelola, mengembangkan, dan membangun daerah masing-masing sesuai kebutuhan dan potensi yang dimiliki. Kabupaten Pesawaran terbentuk menjadi daerah otonom pada tahun 2007, maka Kabupaten Pesawaran mempunyai wewenang untuk menyelenggarakan birokrasi pemerintahan sendiri termasuk dalam hal menyelenggarakan pelayanan publik. Dalam PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, bahwa Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum. Untuk itu, Kabupaten Pesawaran membuat angkutan pedesaan dengan trayek Gedong Tataan – Kemiling yang diatur dalam Peraturan Bersama Walikota Bandar Lampung dan Bupati Pesawaran No.1 Tahun 2009 Bab 2 Pasal 2. Sebelum Kabupaten Pesawaran melakukan pemekaran wilayah (otonomi daerah), pelayanan publik dalam hal transportasi umum Masyarakat Kabupaten Pesawaran dilayani oleh supir angkutan umum dengan Trayek Kota Bandar Lampung. Namun setelah dibuatnya trayek angkutan pedesaan, maka Supir Trayek Kota Bandar Lampung dengan domisili/bertempat tinggal di Kabupaten Pesawaran diperintahkan untuk mendaftar menjadi Supir di Trayek Kabupaten. Adanya perpindahan trayek dari kota ke kabupaten, kemungkinan mempengaruhi pendapatan supir.

Melihat fenomena mengenai perpindahan trayek tersebut, penulis tertarik untuk membuat penelitian mengenai dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir serta bagaimana perspektif Ekonomi Islam terkait dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir. Penulis menggunakan metode penelitian Kualitatif dengan jenis *field research* (penelitian lapangan). Metode pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan metode dokumentasi. Populasi dari penelitian ini yaitu seluruh supir yang terdaftar dalam trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran yang berjumlah 148 supir. Sampel dalam penelitian ini sebanyak 15% dari populasi atau sebanyak 23 supir.

Hasil penelitian dampak penertiban trayek pada supir angkutan pedesaan yaitu terjadinya penurunan kesejahteraan. Semula, supir ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung berada pada Tingkat Keluarga Sejahtera Tahap 3 (karena pendapatan masih bisa disisihkan untuk tabungan keluarga), namun ketika kini berada di Trayek Kabupaten Pesawaran berada pada Tingkat Keluarga Sejahtera Tahap 2 (pendapatan langsung habis digunakan/tidak bisa menabung). Dampak penertiban trayek mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan yaitu adanya penurunan pendapatan supir setelah berada di trayek Kabupaten Pesawaran dibandingkan dengan ketika supir berada di trayek Kota Bandar Lampung. Selanjutnya, pendapatan menurun sedangkan pengeluaran meningkat ikut memengaruhi perubahan kuantitas dan kualitas pengeluaran supir. Sedangkan, jika dilihat dari tingkat pendidikan, kesehatan, perumahan serta

fasilitas yang dimiliki tidak terjadi perubahan ketika supir berada di Trayek Kota Bandar Lampung berbanding kini berada di Trayek Kabupaten Pesawaran.

Dampak penertiban trayek terhadap kesejahteraan supir dalam perspektif Ekonomi Islam, dari sisi pendapatan Islam yaitu para supir tetap bekerja dengan produktif yang artinya etos kerja supir semakin baik ketika supir berpindah trayek. Dari sisi Kesejahteraan Islam, penurunan pendapatan secara material tidak berpengaruh signifikan terhadap kualitas spritual supir terutama dalam menaati aturan pemerintah.

Kata Kunci: Trayek Angkutan Umum, Pendapatan, dan Kesejahteraan.

munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung pada

hari/tanggal : Rabu, 8 November 2017.



**KEMENTERIAN AGAMA RI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI RADEN INTAN LAMPUNG
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Alamat : Jl. Letkol H. Endro Suratmin Sukarame 1 Bandar Lampung telp. (0721)703260

PERSETUJUAN

Tim pembimbing, setelah mengoreksi dan memberikan masukan-masukan secukupnya, maka skripsi saudara:

Nama : **Tri Rusanti**
 NPM : **1351010147**
 Jurusan : **Ekonomi Syariah**
 Judul Skripsi : **DAMPAK PENERTIBAN TRAYEK ANGKUTAN
 UMUM TERHADAP KESEJAHTERAAN DALAM
 PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM (Studi Pada
 Supir Angkutan Desa Kabupaten Pesawaran)**

MENYETUJUI

Untuk dimunaqosyahkan dan dipertahankan dalam sidang munaqosyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung.

Bandar Lampung, 26 Oktober 2017

Pembimbing I

H. Supaijo, S.H., M.H
 NIP. 196503121994031002

Pembimbing II

A. Zahansyah, S.Si. M.M
 NIP. 198302222009121003

Mengetahui
 Ketua Prodi Ekonomi Syariah

Madnasir, S.E., M.S.I
 NIP. 197504242002121001



KEMENTERIAN AGAMA RI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI RADEN INTAN LAMPUNG
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Alamat : Jl. Letkol H. Endro Suratmin Sukarame 1 Bandar Lampung telp. (0721)703260

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul : **DAMPAK PENERTIBAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DALAM PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM (Studi Pada Supir Angkutan Desa Kabupaten Pesawaran)**. Oleh: **Tri Rusanti, NPM. 1351010147**, Jurusan: **EKONOMI SYARIAH**, telah diujikan dalam sidang munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung pada hari/tanggal : Rabu, 8 November 2017

TIM MUNAQASYAH

Ketua Sidang : **Hj. Mardhiyah Hayati, S.P., M.SI** (.....)
Sekretaris : **Liya Ermawati, S.E., M.S.Ak** (.....)
Penguji I : **Any Eliza, M.Ak** (.....)
Penguji II : **H. Supaijo, S.H., M.H.** (.....)

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Raden Intan Lampung

Dr. Moh. Bahrudin, M.Ag.

NIP. 195808241989031003

MOTTO

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِن تَنَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ٥٩

Artinya: “*Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulilamri di antarakamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya*¹”

(QS. An-Nisa : 59)

¹Kementerian Urusan Agama Islam, Wakaf, Da'wah dan Irsyad Kerajaan Saudi Arabia. *Alqur'anul Karim*. (Madinah : Mujamma' Malik Fahd Li Thiba'at Al Mushaf Assyarif. H, 128

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan dan saya dedikasikan sebagai bentuk ungkapan rasa syukur dan terima kasih saya yang mendalam kepada:

1. Kedua orang tua tercinta, ayah Mardan dan Ibu Rosmawati, terima kasih atas cinta, kasih sayang, pengorbanan, dukungan, motivasi serta do'a kalian yang selalu membangkitkan dan menguatkan ku di setiap waktu ku menuntun ilmu.
2. Kakak-kakaku Devi Andriyani dan Muhammad Amin, serta adikku Damar Wulan yang tiada hentinya memberikan dukungan baik materi maupun spiritual, memberikan contoh sikap teladan dan disiplin juga mengajarkan penulisan artikel idup untuk mencapai kesuksesan yang dituju dan berkat inspirasi yang kalian berikan sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.

RIWAYAT HIDUP

Tri Rusanti dilahirkan di Waylima Kabupaten Pesawaran, pada tanggal 29 Oktober 1995 yang merupakan anak ketiga dari empat bersaudara pasangan Bapak Mardani dan Ibu Rosmawati.

Riwayat pendidikan sebagai berikut:

1. Taman Kanak-kanak ditempuh di Diniyyah Putri Lampung, Negeri Sakti Kecamatan Gedong Tataan Kabupaten Pesawaran yang diselesaikan pada tahun 2001
2. Pendidikan Sekolah Dasar ditempuh di MI Diniyyah Putri Lampung, Negeri Sakti Kecamatan Gedong Tataan Kabupaten Pesawaran yang diselesaikan pada tahun 2007
3. Melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 14 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2010
4. Melanjutkan pendidikan di SMA Perintis 2 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2013
5. Kemudian pada tahun 2013 meneruskan pendidikan S-1 di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung pada Prodi Ekonomi Syariah.

Selama menjadi siswa dan mahasiswa pernah mengikuti berbagai kegiatan intra maupun ekstra. Pernah menjadi Wakil Ketua Teater di SMA Perintis 2 Bandar Lampung, menjadi pengurus di Sanggar Seni Kuntara Kedamaian Bandar

Lampung, Anggota RISEF di FakultasEkonomidanBisnis Islam UIN RadenIntan
Lampung, dan kader HMI Komisariat Syariah UIN RadenIntan Lampung.

Bandar Lampung, Oktober
2017

Yang Membuat,

Tri Rusanti

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Dengan menyebut nama Allah yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, puji syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya berupa ilmu pengetahuan, petunjuk dan kesehatan, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian skripsi yang berjudul “Dampak Penertiban Trayek Angkutan Umum Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Pada Supir Angkutan Desa Kabupaten Pesawaran” Ini dengan baik. Shalawat serta salam semoga tetap terlimpahkan kepada Nabi Muhammad SAW dan jugakeluarga, sahabat, serta para pengikut beliau.

Skripsi ini ditulis merupakan bagian dan persyaratan untuk menyelesaikan studi pendidikan program Strata Satu (S1) di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Syariah (S.E) dalam bidang ilmu syariah.

Atas terselesaikannya skripsi ini tak lupai penulis mengucapkan terima kasih sedalam-dalamnya kepada semua pihak yang turut berperan dalam proses penyelesaiannya. Secara rinci penulis ucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Moh. Mukri, M, Agselaku Rektor UIN Raden Intan Lampung.
2. Bapak Dr. Moh. Bahruddin, M.A. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung.

3. Bapak Madnasir,
S.E., M.S. selaku Ketua Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Islam UIN Raden Intan Lampung.
4. Bapak Supaijo, S.H., M.H. selaku pembimbing I dan Bapak A. Zuliansyah, S.Si.
M.M. selaku pembimbing II yang
dengan tulus telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan pe-
nulis sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan.
5. Bapak dan ibudosen yang
telah memberikan bekal ilmu pengetahuan kepada penulis selama menjadi mahasis-
wa di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Intan Lampung.
6. Seluruh keluarga, Ayah Ibuku, kakakku Devi Andriyani dan Praka
Muhammad Amin, Adikku Damar Wulan, dan nenekku yang
selalu memberikan dukungan dan motivasi, semoga Allah SWT
selalu melimpahkan kebahagiaan kepada kalian. Amin.
7. Pegawai Dinas Kabupaten Pesawaran dan seluruh Supir Angkutan Pedesaan
Trayek Kabupaten Pesawaran yang telah memberikan izin,
informasi dan kerjasamanya dalam terlaksananya penelitian ini.
8. Sahabat-sahabat tercinta Rini Astika Sugiono, Vivi Ermasela, Merry Astiyani,
Monica Pricillia Afni Yurizal, SARIPAH (Santi, Ajeng, Rini, Riana, Afifah)
yang
selama ini menjadi teman terbaik dalam bertukar informasi,
berbagi keluh kesah dan keceriaan,
serta memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.

9. Kepada Muhamad Yusup, Kak Adam, dan Keluarga Bapak Suhendar, terimakasih atas segala waktu dan motivasinya demi selesainya skripsi ini.
10. Semuapeman-temanangkatanankhususnyaprodiEkonomiSyariah B angkatan 2013 danteman-teman KKN yang selalumemberikansemangatsertadukungannya.
11. PerpustakaanpusatUINRadenIntan Lampung danPerpustakaanFakultasEkonomidanBisnis Islam yang telahmenyediakanreferensibukudalammenyelesaikanskripsiini.

Semuapihak yang tidakdisebutkannamanyapenulisucapkanterimakasihbanyaksemogaapa yang telah kalian berikanmenjadiamal yang solehdari Allah SWTdansemogaskripsiinibermanfaatbagiparaakademisidanpembaca.

Penulismenyadaribahwasilpenelitianinimasihjauhdarikesempurnaan, haltersebutdikarenakanadanyaketerbatasanwaktu, dana, kemampuan yang penulismiliki. Untukitukepadaparapembacakiranyadapatmemberikanmasukandan saran-saran gunamelengkapihasilpenelitianini.

Akhirnya, penulisberharaphasilpenelitianiniakanmenjadisambungan yang berartidalammengembangkanilmupengetahuan, khususnyailmu-ilmukeIslaman di abad modern ini.

Bandar
Lampung, Oktober 2017
Penulis,

Tri Rusanti

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
ABSTRAK.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii

HALAMAN PENGESAHAN	iv
MOTTO	v
PERSEMBAHAN	vi
RIWAYAT HIDUP	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiv

BAB I PENDAHULUAN

A. PenegasanJudul	1
B. AlasanmemilihJudul.....	2
C. LatarBelakangMasalah.....	3
D. RumusanMasalah	10
E. Batasan Masalah.....	11
F. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	11
G. Metode Penelitian.....	13

BAB II LANDASAN TEORI

A. Trasnportasi.....	22
1. PengertianTransportasi	22
2. Jenis-jenis Transportasi	23
3. Faktor Permintaan Jasa Transportasi	24
4. Manfaat Transportasi	25
5. Fungsi Transportasi dalam Perekonomian dan Pembangunan.....	27
6. Transportasi dalam Islam.....	29
B. Pola Jaringan (Trayek).....	34
C. Kesejahteraan Masyarakat	40
1. Pengertian Kesejahteraan.....	40

2. Indikator Kesejahteraan Masyarakat	43
3. Tingkat Keluarga Sejahtera	48
4. Kesejahteraan Dalam Islam.....	53
D. Deskriptif Variabel	63
E. PenelitianTerdahulu	64

BAB III LAPORAN HASIL PENELITIAN

A. GambaranUmumKabupaten Pesawaran.....	70
1. SejarahSingkatKabupaten Pesawaran	70
2. Visi dan Misi Kabupaten Pesawaran.....	71
3. Keadaan Geografis Kabupaten Pesawaran.....	71
4. Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk Kabupaten Pesawaran.....	72
5. Kepala Daerah Kabupaten Pesawaran.....	73
6. Jalanan Transportasi Kabupaten Pesawaran.....	74
B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran	75
1. Sejarah Berdirinya Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran ...	75
2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran	76
3. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran..	80
4. Tugas dan Fungsi Pokok Bidang Perhubungan Darat.....	80
5. Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Pesawaran	83
C. Gambaran Umum Supir Angkutan Pedesaan Kabupaten Pesawaran	88
1. Jumlah Angkutan yang Terdaftar dalam Trayek Angkutan Desa	88
2. Karakteristik Responden	90

BAB IV ANALISIS DATA

A. Dampak Penertiban Trayek Angkutan Umum terhadap Kesejahteraan Supir Trayek Kabupaten Pesawaran	99
1. Dampak Penertiban Trayek Angkutan Umum	99
2. Dampak Penertiban Trayek Angkutan Umumterhadap Kesejahteraan Supir.....	108
B. PandanganEkonomi Islam tentangDampakPenertiban Trayek	

Angkutan Umum terhadap Kesejahteraan Supir	119
--	-----

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	128
B. Saran	129

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

1. Data Angkutan Pedesaan Trayek Kemilinnng – Godng Tatan Kab. Pesawaran Periode 5 (lima) Tahun 2012 s.d. 17 November 2016	9
2. Jenis-jenis Transportasi	23
3. Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk Kab. Pesawaran, 2015.....	72
4. Panjang Jalan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Pesawaran	74
5. Data Angkutan Pedesaan TrayekKemiling- GedongTataanKabupatenPesawaranPeriode 5 (Lima) Tahun 2012 s/d17 November 2016	89
6. Distribusi Responden Berdasarkan Usia	90
7. Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan.....	91
8. Distribusi Responden Berdasarkan Kepemilikan Angkutan	92
9. Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Perubahan Trayek.....	92
10. Perbedaan Pengeluaran Sebelum dan Sesudah Perubahan Trayek	94
11. DistribusiRespondenBerdasarkanJam Operasional.....	95
12. Perbedaan Jumlah Perjalanan ketika Supir Berada di Trayek Kota dan Setelah Berada di Trayek Kabupaten	105
13. Selisih Penghasilan Kotor Perhari Ketika Terdaftar di Trayek Kota dan Setelah Berada di Trayek Kabupaten	107
14. Penurunan Pendapatan Bersih Perhari dalam Trayek Angkutan Pedesaan.....	108

15. Perbandingan Pendapatan ketika Berada di Trayek Kotan dan di Trayek Kabupaten....108
16. Perbedaan Pengeluaran Supir saat Berada di Trayek Kota dan Ketika Sudah Berada di Trayek Kabupaten..... 110

BAB I

PENDAHULUAN

A. Penegasan Judul

Skripsi ini berjudul Dampak Penertiban Trayek Angkutan Umum Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi pada Supir Angkutan Desa Kabupaten Pesawaran). Guna menghindari terjadinya kekeliruan dalam penafsiran dari judul skripsi ini, maka penulis perlu memberi penjelasan mengenai istilah-istilah yang dimaksud dalam judul tersebut, yaitu:

1. Dampak adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat (baik positif maupun negatif)².
2. Penertiban adalah proses, cara, perbuatan menertibkan³.
3. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.⁴
4. Angkutan umum adalah transportasi untuk masyarakat umum⁵
5. Kesejahteraan Masyarakat adalah suatu kondisi yang memperlihatkan tentang keadaan kehidupan masyarakat yang dapat dilihat dari standar kehidupan masyarakat.⁶

²Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cet. Ke-4, (Balai Pustaka: Jakarta) 2011, hlm. 545

³*Ibid.* Hlm, 1455

⁴Peraturan Pemerintah RI No.74 Th.2004 tentang Angkutan Jalan Bab.1 Pasal 1 No. 8

⁵Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional . *Opcit.* Hlm, 69

6. Ekonomi Islam menurut M.A. Mannan adalah ilmu pengetahuan sosial yang mempelajari masalah-masalah ekonomi rakyat yang didasari oleh nilai-nilai Islami.⁷

Jadi, yang dimaksud dalam skripsi ini adalah penelitian secara ilmiah tentang dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir angkutan desa di Kabupaten Pesawaran ditinjau dalam Perspektif Ekonomi Islam.

B. Alasan Memilih Judul

Adapun alasan dipilihnya judul penelitian ini berdasarkan alasan secara obyektif dan secara subyektif adalah sebagai berikut :

1. Secara Objektif

Bagi penulis pentingnya meneliti/menulis masalah yang akan diteliti terkait dengan judul proposal, hal ini dikarenakan pentingnya transportasi bagi kebutuhan masyarakat umum maka penetapan trayek angkutan umum perlu dilakukan guna melayani kebutuhan akan jasa transportasi bagi masyarakat dan juga untuk memperjelas rute perjalanan angkutan umum untuk tiap wilayah. Kebijakan dibuatnya trayek baru ini menimbulkan beberapa kerugian yang dirasakan penumpang, salah satu diantaranya yaitu penumpang mengeluarkan ongkos dua kali lipat karena harus melanjutkan naik kendaraan dari trayek Pesawaran ke trayek Kemiling Bandar Lampung. Kerugian lain yang dirasakan penumpang yaitu harus menunggu mobil penuh

⁶ Rudi Badrudin, *Ekonomika Otonomi Daerah*, (Yogyakarta : UUP STIM YKPN, 2012), h. 145.

⁷ Musthafa Edwin Nasution, *Pengantar Eksklusif Ekonomi Islam*, Kencana, Jakarta, 2007, hlm. 5

(dalam bahasa sehari-hari disebut *ngetem*) lebih lama dibandingkan sebelum dibentuk trayek baru. Hal ini dikhawatirkan akan membuat penumpang beralih dari angkutan umum ke kendaraan pribadi, imbasnya akan membuat pendapatan supir angkutan umum menjadi menurun.

Aspek yang peneliti akan bahas permasalahannya cukup memungkinkan diadakan penelitian mengingat literatur dan bahan data informasi yang diperlukan cukup menunjang dan relevan dengan ilmu yang penulis pelajari di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam.

2. Secara Subjektif

Penelitian ini belum pernah dilakukan atau diteliti dan dibahas sebelumnya oleh para mahasiswa UIN Raden Intan Lampung khususnya untuk mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam.

Penelitian ini dirasa mampu untuk diselesaikan oleh penulis, mengingat adanya ketersediaan bahan literatur yang cukup memadai serta data dan informasi lainya yang berkaitan dengan penelitian baik data sekunder dan data primer memiliki kemudahan akses serta akses letak objek penelitian mudah dijangkau oleh penulis.

C. Latar Belakang Masalah

Bangsa yang maju adalah bangsa yang memiliki (i) penduduk dalam jumlah yang memadai dan berkemampuan, (ii) kekayaan sumber daya alam, dan (iii) transportasi yang lancar. Transportasi melayani angkutan penduduk dari rumah ketempat pekerjaannya (sawah/ladang dan pabrik/industri). Transportasi melayani angkutan komoditas/barang hasil

produksi ke pasar-pasar dan selanjutnya ke konsumen-konsumen akhir. Jadi kegiatan produksi dirangkaikan oleh kegiatan transportasi menuju ke kegiatan konsumsi. Rangkaian kegiatan produksi – transportasi – konsumsi telah berlangsung sejak dahulu kala, sejak bermulanya peradaban manusia.⁸

Salah satu ayat dalam Al-Qur'an mengenai transportasi⁹ yaitu Q.S. Al-Mukmin ayat 79-80 yang berbunyi:

اللَّهُ الَّذِي جَعَلَ لَكُمْ الْأَنْعَامَ لِتَرْكَبُوا مِنْهَا وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ ۗ ۷۹ وَلكُمْ فِيهَا مَنَافِعُ
وَلِيَبْلُغُوا عَلَيْهَا حَاجَةً فِي صُدُورِكُمْ وَعَلَيْهَا وَعَلَى الْفُلْكِ تُحْمَلُونَ ۗ ۸۰

Artinya: “Allah-lah yang menjadikan binatang ternak untuk kamu, sebagiannya untuk kamu kendarai dan sebagiannya untuk kamu makan(79). Dan (ada lagi) manfaat-manfaat yang lain pada binatang ternak itu untuk kamu dan supaya kamu mencapai maksud yang tersimpan dalam hatimu dengan mengendarainya. Dan kamu dapat diangkat dengan mengendarai binatang-binatang itu dan dengan mengendarai bahtera(80)”¹⁰

Allah SWT. berfirman, menyebutkan anugerah yang telah Dia berikan kepada hamba-hambaNya bahwa Dia telah menciptakan bagi mereka binatang ternak seperti unta, sapi, dan kambing. Yang sebagiannya ada yang dapat dijadikan sebagai kendaraan mereka, dan sebagian yang lainnya untuk mereka makan. Unta dikendarai, dimakan, dapat diperah air susunya, dan dapat dijadikan sebagai pembawa barang-barang berat dalam perjalanan atau

⁸Sakti Aji Adisasmita. *Transportasi dan Pengembangan wilayah*. 2011. (Yogyakarta: Graha Ilmu) hlm, 1

⁹K. Lubis, Suhrawardi dan Wadji, Farid. *Hukum Ekonomi Islam*. (Sinar Grafika: Jakarta). 2012. H, 175

¹⁰Kementerian Urusan Agama Islam, Wakaf, Da'wah dan Irsyad Kerajaan Saudi Arabia. *Alqur'anulKarim*. (Madinah : Muja'mma' Malik Fahd Li Thiba'at Al Mushaf Assyarif hlm. 770

sebagai tunggangan menuju ke negeri yang jauh menempuh kawasan yang luas. Sapi dimakan dagingnya dan diminum susunya serta dapat dijadikan sebagai sarana untuk membajak tanah.¹¹

Pergerakan barang dan orang antar kota, antar daerah dan antar pulau dilaksanakan untuk melayani kegiatan perekonomian dan pembangunan pada sektor-sektor lain diberbagai wilayah. Terdapat hubungan yang erat antara transportasi (barang dan orang), dengan kegiatan perekonomian dan pembangunan, serta dimensi tata ruang wilayah. Pengembangan wilayah (yang meliputi kegiatan perekonomian dan pembangunan) membutuhkan dukungan terselenggaranya jasa transportasi yang efektif dan efisien. Sebaliknya, jasa transportasi yang efektif dan efisien itu berfungsi sebagai penunjang dan pendorong terhadap pengembangan wilayah. Jadi, antara transportasi dan pengembangan wilayah terjadi hubungan interaktif dua arah, serta saling menunjang dan saling mengisi¹²

Menimbang bahwa sistem pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia menurut Undang-undang Dasar 1945 memberikan keleluasaan kepada daerah untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah, maka disahkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah¹³, yang diberlakukannya sejak 1 Januari 2000, yang berarti otonomi daerah (otda) mulai dilaksanakan di seluruh Indonesia. Otonomi daerah berarti, suatu

¹¹Chairuman Pasaribu, dan Lubis, Suwardi, K. *Hukum Perjanjian dalam Islam*. 1996. (Sinar Grafika). hlm, 161

¹²Sakti Aji Adisasmita. *Ibid.* Hlm, 4

¹³Jimly Asshiddiqie. *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*. (Jakarta: Sinar Grafika). 2011. H, 216

sistem pemerintahan, dimana Pemerintah Pusat memberikan kewenangan kepada daerah-daerah untuk mengelola dan mengatur pemerintahan daerahnya masing-masing. Didalam otonomi daerah, banyak terbentuk daerah otonom.

Daerah otonom adalah daerah-daerah kabupaten dan kota, yang diberikan kewenangan dari pemerintah pusat untuk mengelola dan mengatur daerahnya sesuai aspirasi masyarakat setempat dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Bidang pemerintahan yang wajib dilaksanakan oleh Daerah Kabupaten dan Daerah Kota meliputi pekerjaan umum, kesehatan, pendidikan dan kebudayaan, pertanian, perhubungan, industri dan perdagangan, penanaman modal, lingkungan hidup, pertanahan, koperasi, dan tenaga kerja¹⁴. Tugas pokok daerah otonom adalah: (1)menyelenggarakan birokrasi pemerintahan secara efektif dan efisien, (2)melakukan pembangunan daerah yang merata keseluruh bagian wilayah, dan (3)menyelenggarakan pelayanan publik kepada masyarakat secara cukup, cepat, tepat, murah, dan bermutu.¹⁵

Pemekaran wilayah ini juga terjadi di Provinsi Lampung. Pada Tahun 1968 Kabupaten Lampung Selatan diusulkan untuk dimekarkan menjadi 3 (tiga) Kabupaten yaitu: Kabupaten Rajabasa dengan Ibukota Kalianda sekarang Kabupaten Lampung Selatan, Kabupaten Tanggamus dengan Ibukota Kota

¹⁴Mudrajad Kuncoro. *Otonomi dan Pembangunan Daerah*. (Erlangga). 2004. H, 26

¹⁵Rahardjo Adisasmita. *Pertumbuhan Wilayah dan Wilayah Pertumbuhan*. 2014. (Graha Ilmu : Yogyakarta) h. 27

Agung yang terbentuk pada Tahun 1997 dan Kabupaten Pesawaran dengan Ibukota GedongTataan yang terbentuk pada Tahun 2007.¹⁶

Dengan terbentuknya Kabupaten Pesawaran menjadi daerah otonom, maka Kabupaten Pesawaran mempunyai wewenang untuk menyelenggarakan birokrasi pemerintahan sendiri, termasuk dalam hal menyelenggarakan pelayanan publik.

Salah satu bentuk kebijakan pelayanan publik yang terbentuk yaitu Pelaksanaan Kewajiban Pemerintah Daerah dalam Penyediaan Angkutan Umum yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, oleh karena itu ditetapkanlah Angkutan Pedesaan untuk Kabupaten Pesawaran memakai cat mobil berwarna hijau dengan rute trayek Gedong Tataan (Gading Rejo dan atau Kedondong) sampai Terminal Kemiling.

Kabid Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran mengatakan :¹⁷

“Sebelum Kabupaten Pesawaran terbentuk, jasa transportasi umum masyarakat Gedong Tataan dilayani oleh trayek angkutan Kota Bandar Lampung. Setelah Kabupaten Pesawaran resmi menjadi daerah otonom, maka jasa transportasi masyarakat Gedong Tataan dilayani oleh Trayek Kabupaten. Supir yang bertempat tinggal atau berdomisili di Kabupaten Pesawaran dihimbau untuk pindah trayek ke angkutan pedesaan Kabupaten Pesawaran ”

¹⁶Sejarah Kabupaten Pesawaran (On-Line) tersedia di <http://www.pesawarankab.go.id/halaman-2-sejarah-kabupaten-pesawaran.html>(25 Februari 2017)

¹⁷Wawancara kepada Kabid Perhubungan Darat Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran tanggal 24 Februari 2017

Sebelum adanya keputusan trayek ini, masyarakat Gedong Tataan apabila hendak ke Bandar Lampung hanya naik satu kali mobil angkot (cat mobil warna merah milik trayek Bandar Lampung). Setelah berlakunya keputusan trayek ini, maka penumpang dari arah Kabupaten Pesawaran menuju Tanjung Karang harus naik mobil angkutan umum dua kali, begitupun sebaliknya.

Angkutan umum yang pertama, naik angkutan desa (cat mobil warna hijau) dari arah Kabupaten Pesawaran sampai perbatasan di Terminal Kemiling Bandar Lampung. Lalu diteruskan naik angkutan kota (cat mobil warna merah) dari arah Terminal Kemiling hingga Tanjung Karang dan sekitarnya. Hal ini akan membuat makin membengkaknya pengeluaran penumpang apabila harus dua kali naik angkutan umum. Kerugian lain yang dirasakan penumpang yaitu harus menunggu angkutan umum yang *ngetem* (menunggu penumpang hingga mobil penuh) lebih lama ketika pergantian menaiki mobil di Terminal Kemiling.

Akibat kerugian-kerugian yang dirasakan penumpang angkutan umum, dikhawatirkan akan membuat penumpang beralih dari angkutan umum ke kendaraan pribadi. Jika hal itu terjadi, kemungkinan akan mempengaruhi tingkat pendapatan dari supir angkutan umum.

Hal lain yang dikhawatirkan akan mempengaruhi pendapatan sopir yaitu karena terlalu banyaknya jumlah unit angkutan desa yang tersedia, sementara permintaan masyarakat akan angkutan pedesaan tetap atau bahkan mengalami

penurunan. Apabila hal itu terjadi, akan turut menjadi penyokong penurunan pendapatan supir angkot.

**Tabel 1.1. Data Angkutan Pedesaan Trayek Kemiling-Gedong
Tataan Kabupaten Pesawaran Periode 5 (Lima) Tahun 2012 s/d 17
November 2016**

No	Uraian	Tahun			
		2012-2013	2014	2015	2016 s/d 11 November 2016
1	Baru		48	15	57
2	Perpanjangan (Daftar Ulang)		12	7	83
4	Mati		16	69	8
5	TOTAL UNIT	28	76	91	148

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa ditahun 2013 sudah ada 28 unit angkutan umum yang terdaftar di trayek angkutan Pesawaran, di tahun 2014 unit yang mendaftar di trayek Pesawaran bertambah sebanyak 48 unit sehingga total angkutan umum di tahun 2014 menjadi 76 unit dengan rincian sebanyak 12 unit yang melakukan perpanjangan dan 16 unit mati trayek. Selanjutnya di tahun 2015 angkutan umum yang mendaftar di trayek Pesawaran bertambah sebanyak 15 unit sehingga ditahun tersebut angkutan umum yang terdaftar sebanyak 91 unit. Tahun 2016 bertambah 57 mobil angkutan umum yang mendaftar di Trayek Pesawaran sehingga total ditahun tersebut sebanyak 148 unit mobil angkutan umum.

Bila pendapatan suatu daerah relatif rendah, dapat dikatakan bahwa kemajuan dan kesejahteraan daerah tersebut akan rendah, dan bila

pendapatan masyarakat suatu daerah relatif tinggi maka tingkat kesejahteraan dan kemajuan daerah tersebut tinggi pula.¹⁸

Teori pendapatan dalam Islam terdapat parameter *al-falah*. *Falah* adalah kesejahteraan yang hakiki, kesejahteraan yang sebenar-benarnya, dimana komponen-komponen ruhaniah masuk kedalam pengertian *falah* ini. Ekonomi Islam dalam arti sebuah sistem ekonomi atau *midhom al-iqthisad* merupakan sebuah sistem yang dapat mengantarkan umat manusia kepada *falah*, yaitu kehidupan yang mulia dan kesejahteraan di dunia dan akhirat dapat terwujud apabila terpenuhi kebutuhan-kebutuhan hidup manusia secara seimbang.¹⁹

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah disebutkan diatas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran ?
2. Bagaimana pandangan Ekonomi Islam terhadap penertiban trayek angkutan umum dan dampaknya pada kesejahteraan supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran?

¹⁸Mahyu Danil, Pengaruh Pendapatan Terhadap Tingkat Konsumsi pada Pegawai Negeri Sipil di Kantor Bupati Kabupaten Bireuen, *Journal Ekonomika Universitas Almuslim Bireuen Aceh*, Vol.4 No.7, h. 9

¹⁹Gardner Ackley, *Teori Ekonomi Makro*, (Jakarta: UI-Press, 1961), h.34

E. Batasan Masalah

Pembahasan batasan masalah dalam penelitian ini bertujuan untuk membatasi pembahasan pada pokok permasalahan pada penelitian saja. Ruang lingkup menentukan konsep utama dari permasalahan sehingga masalah-masalah dalam penelitian dapat dimengerti dengan mudah dan baik.

Ruang lingkup dalam penelitian ini yaitu Dampak adanya penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir angkutan pedesaan. Mengingat penulis adalah mahasiswa jurusan Ekonomi Syariah maka penulis lebih memfokuskan pada dampak kesejahteraan yang dirasakan supir beserta keluarga terkait adanya penertiban trayek.

F. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penulisan skripsi ini dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui bagaimana dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran
- b. Untuk mengetahui bagaimana pandangan Ekonomi Islam terhadap penertiban trayek angkutan umum dan dampaknya pada kesejahteraan supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran.

2. Kegunaan Penelitian

a. Secara Teoritis

Pembahasan terhadap permasalahan-pemmasalahan sebagaimana yang telah diuraikan di atas, diharapkan akan memberikan pemahaman bagi pembaca mengenai dampak penertiban trayek terhadap pendapatan dan kesejahteraan supir angkutan desa. Secara teoritis manfaat penulisan akan membawa perkembangan terhadap ilmu pengetahuan dan dapat dijadikan sebagai pertimbangan sekaligus rujukan terutama dalam studi pada dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir angkutan desa.

b. Secara Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi kalangan mahasiswa dan lapisan masyarakat luas terutama setiap orang yang ingin memperdalam Ilmu Ekonomi Islam di setiap perguruan tinggi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam dan menjadi kontribusi pemikiran ilmiah bagi hukum positif di Indonesia dan normatif di Indonesia yang berkaitan dengan ilmu Ekonomi Islam. Selanjutnya Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi Pemerintah Daerah khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran, hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan masukan dan pertimbangan untuk pelaksanaan penertiban trayek.

G. Metode Penelitian

Metodologi penelitian adalah sekumpulan peraturan, kegiatan, dan prosedur yang digunakan oleh pelaku suatu disiplin. Metodologi juga merupakan analisis teoritis mengenai suatu cara atau metode. Penelitian merupakan suatu penyelidikan yang sistematis untuk meningkatkan sejumlah pengetahuan, juga merupakan suatu usaha yang sistematis dan terorganisasi untuk menyelidiki masalah tertentu yang memerlukan jawaban.

1. Jenis dan Sifat Penelitian

a. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan penelitian secara kualitatif. Metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah. Penelitian bersifat kualitatif ini hasil penelitian lebih menekankan makna dari pada generalisasi.²⁰ Alasan memilih metode kualitatif karena metode ini sesuai bila hendak mendapatkan wawasan tentang sesuatu yang baru sedikit diketahui, karena metode kualitatif dapat memberikan rincian yang kompleks tentang fenomena yang sulit diungkapkan oleh metode kuantitatif melalui cara interaksi sosial dengan wawancara mendalam, observasi, serta dokumentasi. Dilihat dari jenisnya (menurut tempat dilaksanakannya penelitian), penelitian ini termasuk penelitian lapangan

²⁰ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung, 2012, hlm. 9

atau *Field research* yaitu penelitian dalam kanca kehidupan yang sebenarnya.²¹ Penelitian *field research* dikerjakan dengan menggali data yang bersumber dari lokasi atau lapangan penelitian berkenaan dengan dampak penertiban trayek terhadap tingkat pendapatan dan kesejahteraan supir angkutan desa Kabupaten Pesawaran.

Selain menggunakan *field research* penelitian ini juga menggunakan penelitian kepustakaan (*library research*). Penelitian kepustakaan adalah pengumpulan data dan informasi dengan bantuan berbagai macam materi yang terdapat dalam ruang lingkup kepustakaan.²² Penelitian kepustakaan adalah penelitian dengan membaca, menelaah dan mencatat bahan dari berbagai literature yang berhubungan langsung dan yang mempunyai relevansi dengan permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini.

b. Sifat Penelitian

Di lihat dari sifatnya, penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang berusaha untuk menentukan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data-data, jadi peneliti juga menyajikan data, menganalisis dan menginterpretasikannya. Dengan mengumpulkan data-data dari lapangan yang berupa wawancara dan catatan hasil penelitian dilapangan.

2. Sumber Data

Untuk mengumpulkan informasi yang diperoleh dalam penelitian ini menggunakan data sebagai berikut :

²¹ Hadi Sutrisno, *Metode Research*, UGM, Yogyakarta, 2002, hlm. 142

²² *Ibid.*, hlm. 144

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh oleh peneliti dari sumber asli. Dalam penelitian ini penulis mendapatkan data primer dari lapangan, yaitu dari para supir angkutan desa yang beroperasi pada rute Gedong Tataan (Gadingrejo dan atau Kedondong) – Kemiling, serta data primer juga penulis dapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran. Data ini merupakan data utama yang penulis gunakan untuk mencari informasi mengenai dampak penertiban trayek angkutan umum terhadap pendapatan dan kesejahteraan supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran.

b. Data Sekunder

Selain data primer, sebagai pendukung dalam penelitian ini penulis juga menggunakan data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber eksternal maupun sumber internal. Dalam penelitian ini penulis mendapatkan data dari perpustakaan, buku-buku literatur dan data sekunder yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada di lembaga-lembaga yang berkaitan dengan masalah. Data yang diperoleh dari lembaga ataupun instansi yaitu dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran, dan BPS Kabupaten Pesawaran.

3. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa metode untuk mengumpulkan data. Adapun metode tersebut adalah sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Teknik pengumpulan data dengan observasi digunakan bila, penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar.²³

Dalam penelitian ini penulis melakukan observasi langsung pada kawasan terminal kemiling untuk mengamati objek penelitian secara langsung dan lebih mendalam guna mendapatkan informasi, serta penulis juga melakukan observasi langsung ke Dinas Perhubungan Pesawaran guna mendapatkan informasi mengenai gambaran umum taryek angkutan pedesaan.

b. Wawancara

Wawancara adalah cara pengumpulan data dengan mengadakan tanya jawab langsung kepada objek yang diteliti. Metode *Interview* yaitu proses Tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan dimana dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi yang diberikan.

Sedangkan jenis wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara bebas terpimpin yaitu proses wawancara dimana peneliti bertanya kepada responden, kemudian responden menjawab

²³Moh. Pabundu Tika, *Metode Riset Bisnis*, PT. Bumi Aksara, Jakarta, 2006, hlm. 203

secara bebas. Tujuannya untuk mendapatkan informasi yang menyangkut karakteristik atau sifat permasalahan dari objek penelitian. Yang akan di wawancaradalam penelitian ini adalah Kepala Dinas Kabupaten Pesawaran Bidang Perhubungan Darat, lalu supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran.

c. Metode Dokumentasi

Dokumentasi menurut Suharsimi Arikunto “mencari dan mengenal hal-hal atau sesuatu yang berkaitan dengan masalah variabel yang berupa catatan-catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah dan notulen rapat.Sedangkan menurut Koentjoroningrat metode dokumentasi adalah kumpulan data variable yang berbentuk tulisan.²⁴Dari kutipan diatas dapat diambil kesimpulan melalui penulisan yang berkenaan dengan penelitian. Seiring dengan pendapat diatas maka dengan ini penulis menggunakan metode dokumentasi untuk memperoleh data tentang Peraturan Pemerintah, data jumlah supir angkutan desa, dan sejarah serta keadaan sosial ekonomi di Kabupaten Pesawaran dari Dinas Perhubungan dan BPS Kabupaten Pesawaran.

4. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah gabungan dari seluruh elemen yang berbentuk peristiwa, hal atau orang yang memiliki karekteristik serupa yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti karena itu dipandang sebagai

²⁴ Koentjoroningrat, *Metodologi Penelitian Masyarakat*, Gramedia, Jakarta, 2001, hlm. 46

sebuah penelitian.²⁵ Dalam hal ini populasi yang menjadi objek penelitian adalah semua yang menjadi supir angkutan desa Kabupaten Pesawaran dengan jumlah 148 supir.²⁶

b. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang diambil melalui cara-cara tertentu yang juga memiliki karakteristik tertentu, jelas dan lengkap yang dianggap bisa mewakilipopulasi yang diteliti. Bila populasi besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi dikarenakan keterbatasan dana, waktu, dan tenaga maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut.

Teknik sampling merupakan teknik pengambilan suatu sampel yang akan digunakan dalam penelitian. Teknik sampling terbagi dua yaitu probabilitas sampling dan nonprobabilitas sampling. Sampel yang akan digunakan oleh peneliti adalah probabilitas sampling dengan teknik sampel yang dipakai yaitu *simple random sampling*. *Simple random sampling* adalah teknik pengambilan sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu.²⁷ Menurut Suharsimi Arikunto, sebagai perkiraan apabila populasi penelitian berjumlah kurang dari 100 maka sampel yang diambil adalah semua, namun apabila populasi penelitian berjumlah lebih dari 100 maka sampel dapat diambil antara 10-15% atau 20-25%.

²⁵Sedarmayanti dan Syarifudin Hidayat. *Metodelogi Penelitian*. 2002. (Bandung:Manjar Maju). H, 34

²⁶Data Primer Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran

²⁷Sugiyono. *Opcit*. H,300

Dari pernyataan diatas, maka sampel dari penelitian ini sebanyak 15% dari populasi yang telah ditentukan yaitu 23 supir.

5. Pengolahan Data dan Analisis

Setelah berbagai data terkumpul, maka untuk menganalisis digunakan teknik deskriptif analisis yaitu teknik untuk menggambarkan atau menjelaskan data yang terkait dengan pembahasan, dimana teknik ini menggambarkan tentang dampak penertiban trayek angkutan kotaterhadap tingkat pendapatan dan kesejahteraan supir angkutan desa di Kabupaten Pesawaran. Untuk mendapatkan data yang lebih akurat perlu adanya pengolahan data dengan tahapan-tahapan sebagai berikut:

a. *Editing*

Memeriksa kembali semua data yang diperoleh dengan memilih dan menyeleksi data tersebut dari berbagai segi yang meliputi kesesuaian dan keselarasan satu dengan yang lainnya, keaslian, kejelasan serta relevansinya dengan permasalahan.²⁸ Teknik ini digunakan penulis untuk memeriksa kelengkapan data-data yang sudah penulis dapatkan dan akan digunakan sebagai sumber-sumber dokumentasi.

Data yang penulis ambil tentang dampak penertiban trayek angkutan kota terhadap kesejahteraan supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran. Penulis juga memeriksa apakah data atau informasi yang di dapatkan sudah sesuai dengan kebutuhan penulis

²⁸Cholid Narkubo dan Abu Achmadi, *Metode Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, 1997.hlm. 153

dalam menyusun skripsi ini, apabila data sudah lengkap maka penulis akan mengolah data tersebut.

b. *Organizing*

Mengatur dan menyusun data sumber dokumentasi sedemikian rupa sehingga dapat memperoleh gambaran yang sesuai dengan rumusan masalah, serta mengelompokan data yang diperoleh.²⁹

Dengan teknik ini, diharapkan penulis dapat memperoleh gambaran tentang pengaruh penertiban trayek angkutan umum terhadap kesejahteraan supir angkutan desa di Kabupaten Pesawaran.

c. *Analyzing*

Metode analisa dalam penelitian ini berdasarkan metode analisa dengan cara berfikir induktif. Metode induktif yaitu suatu cara untuk mengambil kesimpulan dari yang khusus ke umum.

Dengan memberikan analisis lanjutan terhadap hasil *editing* dan *organizing* data yang telah diperoleh dari sumber-sumber penelitian dengan menggunakan teori sehingga diperoleh kesimpulan.³⁰

Kesimpulan yang disimpulkan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mengandung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Dengan demikian kesimpulan dalam penelitian kualitatif mungkin dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena masalah

²⁹*Ibid.*, hlm. 154

³⁰*Ibid.*, hlm. 195

dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara.³¹

Menurut penulis *analizing* yaitu berawal dari data-data yang masih bersifat samar-samar dan semu, kemudian bila diteliti lebih lanjut akan semakin jelas karena data yang diperoleh dan hasilnya pun akan lebih sempurna, pada teknik ini peneliti akan menganalisis dampak penertiban trayek angkutan kota terhadap tingkat kesejahteraan supir angkutan desa di Kabupaten Pesawaran.

³¹ Sugiono, *Metode Penelitian Administrasi*, CV Alfa Beta, Bandung, 1998, hlm. 300

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi atau transpor diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan.³²Tempat asal dapat merupakan daerah produksi, dan tempat tujuan adalah daerah konsumen (atau pasar). Tempat asal dapat pula merupakan daerah perumahan (permukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, toko, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, bandar udara, dan masih banyak sekali yang lainnya, ataupun dalam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan tempat tujuan.

Transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan. Sangat pentingnya peranan transportasi dalam kehidupan manusia dan perekonomian dapat tercermin bahwa: (1) transportasi

³²Sakti Adji Sasmita. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. (Yogyakarta: Graha Ilmu) 2011. H, 7

merupakan urat nadi perekonomian, (2)transportasi adalah setua dengan perdaban manusia, (3)transportasi merupakan faktor pembentuk pertumbuhan ekonomi wilayah, (4)transportasi merupakan *leading sector* (sektor pendahulu, yang harus disediakan lebih dahulu dalam menunjang pembangunan), (5)transportasi menciptakan penghematan perjalanan waktu yang signifikan.³³

2. Jenis-Jenis Transportasi

Pengoperasian untuk masing-masing transportasi berbeda disebabkan sifat, dan jenis alat angkutan yang digunakan tidaklah sama. Berikut merupakan jenis-jenis transportasi³⁴:

Tabel 2.1. Jenis-jenis Transportasi

Kategori Angkutan	Klasifikasi
I	-dari segi barang yang di angkut:
	a. Angkutan penumpang (<i>passenger</i>)
	b. Angkutan barang (<i>goods</i>)
	c. Angkutan pos (<i>mail</i>)
II	- dari sudut geografis:
	a. Angkutan antarbenua
	b. Angkutan antarpulau
	c. Angkutan antarkota
	d. Angkutan antardaerah
	e. Angkutan di dalam kota
III	- dari sudut teknis dan alat pengangkutannya:
	a. Angkutan jalan raya
	b. Angkutan rel
	c. Angkutan melalui air
	d. Angkutan pipa
	e. Angkutan laut
	f. Angkutan udara

³³*Ibid*, Sakti Aji Sasmita.H, 8

³⁴Kamaludin.*Ekonomi Transportasi*. 2003. (Jakarta : Ghalia Indonesia). Hlm 15

3. Faktor Permintaan Jasa Transportasi

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan karena hal-hal berikut³⁵ :

- a. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah dan lain-lain.
- b. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain. Pemilihan pengguna transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu:
 - 1) Segi pelayanan
Terkait dengan kapasitas jumlah penumpang yang diangkut dan aksesibilitas atau akses transportasi yang mudah didapat.
 - 2) Keselamatan dalam perjalanan
Menyangkut adanya kemungkinan kecelakaan dan trauma dimasa lalu.
 - 3) Biaya
Transportasi dapat diakses dengan biaya terjangkau yang sesuai dengan daya beli masyarakat.
 - 4) Jarak Tempuh
 - 5) Kecepatan Gerak

³⁵Nasution, M.N. 2004. *Manajemen Jasa Terpadu*. PT Graha Indonesia. Jakarta

kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan masalah efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya pelanggan menginginkan kecepatan yang tinggi agar segera sampai di tempat tujuan.

- 6) Keperluan
- 7) Fleksibilitas
- 8) Aman dan Nyaman

Terwujudnya ketenangan dan kenikamatan bagi penumpang selama perjalanan dari asal sampai ke tujuan baik didalam maupun diluar sarana transportasi

- 9) Tingkat Populasi, dll.

4. Manfaat Transportasi

Jasa transportasi menciptakan guna tempat dan guna waktu. Guna yang diciptakan jasa transportasi merupakan manfaat dalam bidang ekonomi, sosial dan politik/strategis. Manfaat jasa transportasi dirasakan dalam lingkup lokal, regional, nasional dan internasional. Lingkupnya sangat luas, bersifat multi sektoral, dan multi disiplin. Bersifat multi sektoral berarti berarti sektor transportasi terkait dengan sektor-sektor lain, (seperti sektor perdagangan, industri, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi, dan lainnya). Bersifat multi disiplin, artinya disiplin transportasi terkait dengan disiplin-disiplin lain (misalnya disiplin pengembangan wilayah, disiplin pembangunan pedesaan, pembangunan perkotaan, dan lainnya).

Selanjutnya, manfaat jasa transportasi dijelaskan berikut ini :

a. Manfaat Ekonomi Jasa Transportasi

Tersedianya jasa transportasi yang cukup (berkapasitas) memberikan manfaat ekonomi, misalnya:³⁶(1) akan memperluas pasar, dengan tersedianya jaringan transportasi yang luas maka pengiriman barang ke berbagai pasar yang jauh letaknya dapat dilaksanakan secara lancar; (2) dapat menstabilkan harga barang, dengan tersedianya fasilitas transportasi yang lancar maka kekurangan barang di suatu daerah dapat didatangkan barang yang dibutuhkan dari daerah lain yang kelebihan barang tersebut, sehingga tingkat harga di kedua daerah menjadi berkesimbangan atau harga menjadi stabil, (3) terjadinya pelayanan transportasi yang lancar, akan mendorong daerah-daerah untuk melakukan spesialisasi produksi sesuai dengan potensi sumber daya yang dimilikinya.

b. Manfaat Sosial Jasa Transportasi

Tersedianya pelayanan transportasi yang cukup dan lancar memberikan manfaat sosial, diantaranya adalah: (1) memberikan pelayanan pendidikan dan pelayanan kesehatan ke berbagai daerah yang tersebar karena sudah tersedianya jaringan jalan yang merata di daerah-daerah pedesaan, (2) dapat mempererat persaudaraan dan hubungan sosial kemasyarakatan antar daerah melalui pekan olahraga, pekan kesenian dan budaya, dan pertemuan ilmiah lainnya; dan

³⁶*Opcit.* Sakti Aji SasmitaH,9

(3)dapat membantu daerah-daerah yang mengalami bencana alam dan menderita wabah penyakit (melalui transportasi udara) meskipun daerah-daerah tersebut sukar dijangkau melalui transportasi darat.

c. Manfaat Politik/Strategis Jasa Trransportasi

Terwujudnya sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien merupakan fasilitas yang handal, untuk: (1)membasmi segala bentuk gejolak dan gangguan keamanan yang timbul didalam negeri; dan (2) menangkan segala bentuk infiltrasi dan gangguan keamanan yang berasal dari luar negeri.³⁷

5. Fungsi Transportasi dalam Perekonomian dan Pembangunan

Fungsi utama transportasi dalam perekonomian dan pembangunan ada dua, yaitu (1) sebagai penunjang (*serving facility*), dan (2) sebagai pendorong atau pendukung (*promoting facility*).³⁸

Pertama, transportasi berfungsi sebagai penunjang (*serving facility*) dimaksudkan jasa transportasi itu melayani pengembangan sektor-sektor lain yaitu sektor pertanian, industri, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi, dan lainnya

Kedua, transportasi berfungsi sebagai pendorong pembangunan (*Promoting facility*), dimaksudkan bahwa pengadaan/pengembangan fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi diharapkan dapat membantu membuka keterisolasian, keterpencilan, keterbelakangan daerah-daerah serta daerah perbatasan.Daerah terisolasi adalah daerah yang belum

³⁷*Ibid*, Sakti Aji Sasmita.H, 10

³⁸*Ibid*. Sakti Aji Sasmita. H,11

terjangkau oleh pelayanan transportasi, meskipun letaknya tidak jauh dari pusat kegiatan/pelayanan. Daerah terpencil adalah daerah yang terletak sangat jauh dari pusat kegiatan/pelayanan dan tidak terjangkau oleh pelayanan transportasi.

Daerah terbelakang adalah daerah yang tidak berkembang, tingkat kesejahteraannya rendah, karena tidak memiliki sumber daya ekonomi yang unggul atau/ dan ketersediaan fasilitas transportasi yang terbatas. Daerah perbatasan adalah daerah-daerah yang terletak paling depan atau paling luar berhadapan dengan negara-negara tetangga, umumnya potensi sumber daya ekonominya dan ketersediaan fasilitas transportasi terbatas, kemampuan sumber daya manusianya (penduduk lokal) lemah, bahkan banyak diantara pulau-pulau kecil yang terletak diperbatasan tidak berpenghuni.

Pembangunan prasarana dan sarana transportasi serta penyediaan pelayanan jasa transportasi menuju ke dan dari daerah-daerah terisolasi, terpencil, terbelakang, daerah perbatasan diharapkan dapat membuka aksesibilitas, memperluas hubungan jasa distribusi (jasa perdagangan dan jasa transportasi) dengan daerah-daerah diluar, meningkatkan mobilitas penduduk, selanjutnya dapat mendorong peningkatan produksi dan produktivitas, meningkatkan kemampuan penduduk lokal, meningkatkan pemasaran produk lokal, yang pada akhirnya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mengurangi tingkat kesenjangan antar daerah.

6. Transportasi Dalam Islam

Pada zaman Rasulullah SAW unta biasanya digunakan sebagai kendaraan, termasuk perang. Tenaganya yang kuat dengan berjalan di tengah gurun pasir menjadi nilai positif dari hewan tersebut. Meskipun demikian, hewan tersebut tidak bisa berlari kencang seperti kuda. Namun, pada saat itu alat transportasi utama antar kampung dan kota adalah kuda, unta, keledai dan kereta kuda. Manusia menempuh jarak yang jauh dengan berjalan kaki, bagi yang mampu tentunya mengendarai kuda atau kereta kuda. Dalam hal tersebut, binatang-binatang tunggangan serta alat-alat pengangkutan umum lainnya merupakan kendaraan yang memang diciptakan Allah untuk manusia agar dapat merekendarai. Terdapat pada Qs. Yasin : 41-42 yang berbunyi :

وَأَيَّةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفَلَكِ الْمَشْحُونِ ٤١ وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ
مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ ٤٢

Artinya: “Dan suatu tanda (kebesaran Allah yang besar) bagi mereka adalah bahwa kami angkut keturunan mereka dalam bahtera yang penuh muatan(41). Dan Kami ciptakan untuk mereka yang akan mengendarai seperti bahtera itu”.³⁹

Dengan banyaknya jumlah manusia yang terus berkembang, sarana yang ada sudah tidak memadai lagi, untuk memenuhi kebutuhan manusia Allah menciptakan berbagai sarana dan kendaraan untuk memudahkan manusia berhubungan satu dengan yang lainnya. Setelah ribuan tahun

³⁹Kementerian Urusan Agama Islam, Wakaf, Da'wah dan Irsyad Kerajaan Saudi Arabia. *Alqur'anul Karim*. (Madinah : Muamma' Malik Fahd Li Thiba'at Al Mushaf Assyarif). H, 710

manusia menggunakan alat transportasi tradisional seperti unta, kuda dan keledai, maka pada awal abad ke 20 mulai muncul alat transportasi seperti kereta api, mobil, motor bahkan pesawat terbang. Allah telah menceritakan akan adanya perkembangan alat transportasi ini 14 abad yang lalu, ketika itu manusia belum mengerti dengan teknologi tentang kendaraan mobil, motor, kereta api, apalagi pesawat terbang. Mereka hanya mengenal unta, kuda dan keledai sebagai alat transportasi utama didaratan, dan ini masih terjadi hingga beberapa tahun kemudian hingga awal abad ke 20. Disebutkan pada Firman Allah dalam Qs. An-Nahl : 8 yang berbunyi:

وَالْخَيْلِ وَالْبِغَالِ وَالْحَمِيرِ لِيَتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ۝٨

Artinya: *“Dan (Dia telah menciptakan) kuda, bagal, dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. Dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya”*⁴⁰

Allah memuliakan dan memanjakan manusia di dunia ini dengan berbagai fasilitas. Namun pada kenyataannya sedikit sekali manusia yang bersyukur kepada Allah. Manusia selalu menuntut apa yang menjadi haknya, tapi lupa memenuhi kewajibannya terhadap Allah yang telah memenuhi semua fasilitas dan kebutuhan hidupnya di bumi ini. Pada firman Allah disebutkan dalam surat Al-Israa' : (70) yang berbunyi :

﴿وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَا فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِّنَّا طَيِّبَاتٍ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَ الْكَلْبِ
رُمَّنًا لِّقُنَاتٍ فَضِيلًا ۝٧٠﴾

⁴⁰Ibid. Alquranul Karim. Hlm. 403

Artinya: *“Dan sesungguhnya telah Kami muliakan anak-anak Adam, Kami angkut mereka di daratan dan di lautan, Kami beri mereka rezeki dari yang baik-baik dan Kami lebihkan mereka dengan kelebihan yang sempurna atas kebanyakan makhluk yang telah Kami ciptakan”*⁴¹

Dengan kemajuan teknologi yang telah dikuasai, manusia mampu membuat kendaraan motor, mobil, kereta api bahkan pesawat terbang. Perjalanan yang semula ditempuh sehari-hari dengan berjalan kaki sekarang bisa ditempuh hanya dalam beberapa jam saja dengan kendaraan mobil atau motor. Perjalanan antar Kota dan Negara yang dahulu membutuhkan waktu berbulan-bulan, sekarang bisa ditempuh hanya beberapa jam saja dengan pesawat terbang. Jumlah manusia semakin banyak, mobilitas mereka pun semakin tinggi. Allah telah memenuhi semua kebutuhan manusia dengan menciptakan berbagai alat transportasi seperti motor, mobil, kereta api, pesawat terbang dan lain sebagainya.

Pemegang otoritas (pemerintah atau pimpinan lembaga) merupakan pihak yang bertanggung jawab untuk mengelola aset publik, baik yang berupa barang ataupun jasa, menjaga dan mengatur sistem pemanfaatannya bagi masyarakat.⁴² Contoh-contoh Aset Publik dalam Islam adalah:

- a. Rumah ibadah, balai pendidikan, balai pengobatan, rumah yatim piatu, panti jompo, dan panti-panti pelayanan sosial lainnya.
- b. Jalan, jembatan, pelabuhan, fasilitas umum, dan sejenisnya.

⁴¹ *ibid.* Alquranul Karim. Hlm. 435

⁴² Husain Syahatah. *Perlindungan Aset Publik dalam Perspektif Hukum Islam*. (Jakarta: Sinar Grafika) 2005. Hlm, 8

- c. Proyek-proyek infrastruktur bagi masyarakat, misalnya listrik, air, transportasi, sanitasi, jalan, dan sejenisnya
- d. Tanah-tanah yang dialokasikan untuk kepentingan umum seperti taman bermain, lapangan, dan ruang olah raga.
- e. Barang tambang yang dieksplorasi dari milik negara
- f. Laut, sungai, mata air, dan saluran air.
- g. Proyek-proyek yang bertipologi keamanan khusus.

Transportasi menjadi salah satu fokus yang diperhatikan oleh umat Muslim. Salah satu contoh pembangunan transportasi yaitu pada masa Khalifah Umar Bin Khattab. Khalifah Umar memberikan perhatian besar terhadap pembangunan infrastruktur. Kota Kufah dan Basrah dibangun atas perintahnya. Selain itu, ketika pembanguann kota ini tengah berlangsung, Khalifah memberikan perhatian khusus terhadap jalan-jalan raya, pelebaran jalan, dan meletakkan pembangunan masjid dipusat kota. Tindakan Umar yang paling terkenal di Mesir adalah mengizinkan Amr Bin Ash untuk menggali terusan al-Fustat ibukota Mesir, yang terletak didekat Kairo dengan pelabuhan Suez. Terusan ini difasilitasi dengan pelayaran antara Hijaz dan Mesir yang memudahkan transportasi dan pengiriman makanan dari Mesir ke Madinah. Penggalian terusan yang dimaksud adalah saluran yang dibuka setelah penaklukan Mesir. Terusan ini dimulai dari al-Fustat sampai dengan Suez. Pejabat yang ditugaskan adalah Amr Bin Ash pada masa pemerintahan Khalifah Umar. Terusan ini disebut Terusan Amirul Mukminin (*The Channel of Commander of*

Believers) dan menjadi jalur transportasi terbesar antara Mesir, Laut Merah, dan India. Tujuan penggalian, menurut Al-Maqrizi adalah untuk mengatasi kekurangan pangan di Madinah. Semula Amr Bin Ash mengirimkan makanan melalui jalur darat. Kemudian untuk memudahkan pengiriman, Umar Bin Khattab memerintahkan Amr Ibn Ash untuk membuka terusan dan mengirimkan makanan melalui jalur laut, pembangunan terusan ini selesai pada akhir tahun. Lalu kapal-kapal digunakan untuk mengirimkan makanan ke Makkah dan Madinah. Jalur ini tetap dibuka hingga akhir masa pemerintahan Bani Umayyah sampai perlahan-lahan terusan mulai ditutupi pasir.⁴³

Pemikir Muslim, Ibnu Khaldun berpendapat mengenai pentingnya transportasi “jika jarak antara negeri sudah dekat dan jalan sudah dilalui dengan aman, akan meningkatlah transportasi dan harganya pun akan murah” sehingga dengan demikian kesejahteraan masyarakat akan meningkat⁴⁴. Kesejahteraan masyarakat menjadi tujuan hidup bagi pembangunan suatu daerah/negara juga menjadi tujuan bagi setiap manusia.

Allah SWT. telah menurunkan Islam untuk menyelesaikan permasalahan hidup manusia., baik masalah privat maupun masalah

⁴³ Adiwarman Azwar Karim. *Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada). 2012. Hlm, 140.

⁴⁴ Anwar Abbas. *Bung Hatta dan Ekonomi Islam, Pergulatan Menangkap Makna Keadilan dan Kesejahteraan*. (LP3M STIE Ahmad Dahlan: Jakarta. 2008). Hlm 290-295

kolektif. Dalam Islam, kepemilikan barang dan jasa terbagi menjadi 3, yaitu kepemilikan individu, kepemilikan umum, dan kepemilikan negara.

Fasilitas umum merupakan bagian dari kepemilikan umum termasuk didalamnya adalah transportasi. Kepemilikan umum adalah hak yang diberikan oleh syara' kepada komunitas/umat untuk memanfaatkan sumber daya alam secara bersama-sama. Barang dan jasa yang merupakan kepemilikan individu bisa menjadi kepemilikan umum tanpa barang dan jasa tersebut dapat menyengsarakan kepemilikan umat. Tetapi barang dan jasa yang kepemilikannya ada pada umat (milik umum) tidak memungkinkan dimiliki oleh individu atau segelintir orang saja. Barang dan jasa milik umum harus dikelola melalui peran negara agar hasilnya dapat dikembalikan bagi kemaslahatan umum, yang merupakan bentuk dari pelayanan kepada umat dan bukan dijadikan sebuah industri bisnis.

B. Pola Jaringan (Trayek)

Pola jaringan (Trayek) adalah lintasan kendaraan bermotor angkutan umum untuk untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus dengan mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Trayek digunakan untuk melayani pergerakan moda transportasi mengangkut barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.⁴⁵

⁴⁵Sakti Adji Sasmita. *Transportasi Komprehensif dan Multimoda*. 2014. (Yogyakarta : Graha Ilmu). H, 99

Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan terwujudnya pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain dengan mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Pedoman teknis penyelenggaraan angkutan umum telah diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 687/AJ.206/DRDJ/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur .

1. Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut:

a. Pola tata guna tanah

Lintasan trayek diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi permintaan yang tinggi. Lokasi yang potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

b. Pola pergerakan penumpang angkutan umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan penumpang sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien.

c. Kepadatan Penduduk

Salahsatu factor

menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

d. Karakteristik jaringan

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

e. Daerah pelayanan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

2. Cara menentukan wilayah penumpang angkutan umum yaitu sebagai berikut:

- a. Wilayah pelayanan angkutan penumpang umum kota dapat ditentukan setelah diketahui batas-batas wilayah terbangun.
- b. Batas wilayah pelayanan angkutan penumpang umum kota/perkotaan ditentukan oleh hal-hal berikut:
 - 1) Batas Wilayah Terbangun Kota/perkotaan
 - (a) Wilayah terbangun kota/perkotaan dapat diketahui batas-batasnya dengan melihat peta pembangunan lahan suatu kota dan daerah sekitarnya atau dengan menggunakan foto udara.
 - (b) Wilayah terbangun kota adalah wilayah kota/perkotaan yang menggunakan lahannya didominasi oleh bangunan-bangunan yang membentuk suatu kesatuan.
 - 2) Pelayanan Angkutan Umum Penumpang Kota

Untuk menentukan titik terjauh pelayanan angkutan umum penumpang kota, dilakukan beberapa cara yaitu:

 - (a) Menghitung besarnya permintaan pelayanan angkutan umum penumpang kota pada kelurahan-kelurahan yang terletak disekitar batas wilayah terbangun kota;
 - (b) Menghitung jumlah penumpang minimal untuk mencapai titik impas pengusaha angkutan penumpang umum;

(c)

Menentukan batas wilayah pelayanan kota dengan menghubungkan titik-titik terluas, terluar tersebut diatas.

3) Struktur Jaringan Jalan

- c. Sehubungan dengan butir 1 dan 2 di atas dapat dilakukan perencanaan atau studi yang banyak melibatkan aspek serta pengamatan guna mencapai pemenuhan pelayanan angkutan penumpang umum yang optimal.
- d. Proses perencanaan harus mengacu pada kebijaksanaan angkutan umum berikut:
- 1) Peraturan yang sudah ada dan berlaku;
 - 2) Kebijakan pemerintah daerah khususnya dalam sektor publik;
 - 3) Ketetapan wilayah operasi angkutan bus kota dan interaksinya dengan jenis angkutan yang lalu.
- e. Tahapan proses perencanaan meliputi:
- 1) Analisa permintaan.

Analisa permintaan dilakukan dengan cara:

 - (a) menelaah rencana pengembangan kota, inventarisasi tata guna tanah dan aktivitas ekonomi wilayah perkotaan;
 - (b) Menelaah data penduduk, inventarisasi data perjalanan yang termasuk didalamnya asal tujuan perjalanan, dimaksud perjalanan pemilihan moda angkutan (moda split) dan jumlah penduduk serta penyebarannya.

- (c) Menelaah pertumbuhan penumpang masalah dan pertumbuhan beberapa parameter lain, misalnya pemilik kendaraan dan pendapatan.

2) Analisis Kinerja Rute dan Operasi.

Analisis ini mengkaji beberapa parameter sebagai berikut:

- (a) Faktor muat (*load factor*)
- (b) Jumlah penumpang yang diangkut
- (c) Waktu antara (*headway*)
- (d) Waktu tunggu penumpang
- (e) Kecepatan perjalanan
- (f) Sebab-sebab kelambatan
- (g) Ketersediaan angkutan, dan
- (h) Tingkat konsumsi bahan bakar.

4) Penyusunan Rencana

- (a) Rencana pengembangan angkutan umum didasarkan pada permintaan dan kebijakan yang berlaku yaitu :

- (1) Penetapan rute (jumlah dan kepadatan)
- (2) Pelayanan operasi (jumlah armada, waktu antara, kecepatan, jam operasi) tiap rute.

- (b)

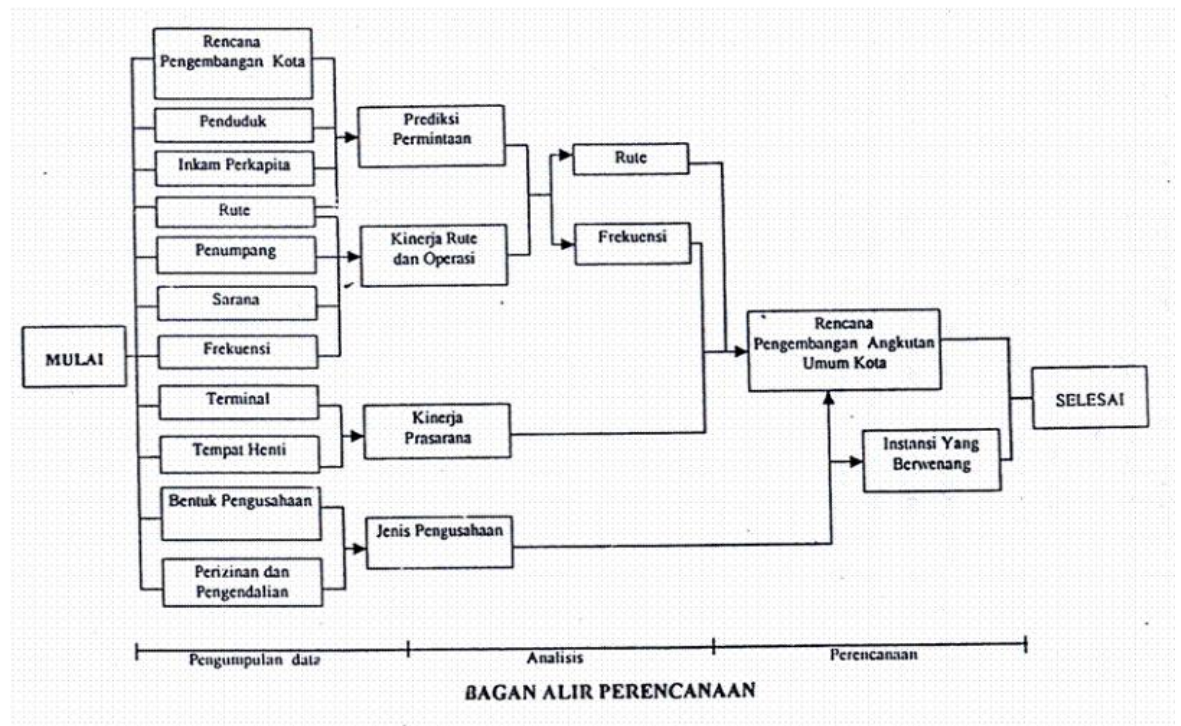
Pengembangan prasarana dan sarana angkutan umum sesuai dengan permintaan dan peraturan yang ditentukan:

- (1) Kebutuhan tempat henti

(2) kebutuhan tempat pemantauan

(3) Kelembagaan dan peraturan

Untuk menjamin berjalannya sistem angkutan umum bus kota yang baik diperlukan peraturan dan kelembagaan yang sesuai, meliputi sistem organisasi dan prosedur perizinan.



C. Kesejahteraan Masyarakat

1. Pengertian Kesejahteraan

Dalam membahas kesejahteraan, tentu harus diketahui dahulu tentang pengertian kesejahteraan. Sejahtera menurut W.J.S Poerwadarmita adalah ‘aman, sentosa, dan makmur’.⁴⁶ Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, dalam kamus besar Bahasa Indonesia kesejahteraan yakni hal atau keadaan

⁴⁶ W.J.S. Poerwadarmita, *Pengertian Kesejahteraan Manusia*, Mizan, Bandung, 1996, h. 126.

sejahtera; keamanan, keselamatan, dan ketentraman.⁴⁷ Dengan kata lain kesejahteraan adalah sebuah kondisi dimana seorang dapat memenuhi kebutuhan pokok, baik itu kebutuhan akan sandang, pangan, papan serta memiliki pekerjaan sesuai dengan yang diinginkan dalam pemenuhan kebutuhan seseorang.

Dalam Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Bab I Ketentuan Umum Pasal I angka 31 menjelaskan bahwa kesejahteraan adalah “Suatu pemenuhan kebutuhan atau keperluan yang bersifat jasmani dan rohaniah, baik dalam maupun dari luar hubungan kerja, yang secara langsung atau tidak langsung atau dapat mempertinggi produktivitas kerja dalam lingkungan kerja yang aman dan sehat”.

Kesejahteraan masyarakat adalah suatu kondisi yang memperlihatkan tentang keadaan kehidupan masyarakat yang dapat dilihat dari standar kehidupan masyarakat.⁴⁸ Kesejahteraan masyarakat juga bermakna kondisi dimana kebutuhan dasar dapat terpenuhi yang dapat tercermin dari keadaan rumah yang layak huni, kebutuhan sandang dan pangan yang tercukupi, biaya pendidikan dan kesehatan yang terjangkau serta berkualitas, atau dimana individu mampu memaksimalkan utilitasnya pada tingkat batasan tertentu atau kondisi dimana seseorang dapat memenuhi kebutuhan jasmani dan rohaninya.⁴⁹

⁴⁷ Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta : PT Gramedia Pustaka, 2011) h. 534.

⁴⁸ Rudi Badrudin, *Ekonomika Otonomi Daerah*, (Yogyakarta : UUP STIM YKPN, 2012), h. 145.

⁴⁹ Mustafa Edwin Nasution, et.al. *Pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam*, (Jakarta : Kencana, 2007), h. 102.

Kesejahteraan masyarakat tidak hanya berhubungan dengan hal yang bersifat ekonomi namun berhubungan dengan beberapa faktor non ekonomi seperti faktor sosial, budaya dan politik.⁵⁰ Konsep kesejahteraan dapat dibedakan menjadi dua yaitu⁵¹:

- a. Kesejahteraan individu, merupakan cara mengaitkan kesejahteraan dengan pilihan individu secara objektif. Pilihan yang dilakukan individu sebagai uji yang objektif adalah membandingkan kesejahteraan individu pada situasi yang berbeda misalnya, seseorang yang memiliki skala preferensi tertentu lebih memilih produk A dari pada produk B. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kesejahteraan orang tersebut lebih tinggi kalau memilih produk A daripada produk B.
- b. Kesejahteraan sosial, merupakan cara mengaitkan kesejahteraan dengan pilihan sosial secara objektif yang diperoleh dengan cara menjumlahkan kepuasan seluruh individu dalam masyarakat.

Upaya untuk meningkatkan perekonomian masyarakat dapat diwujudkan pada beberapa langkah strategis untuk memperluas akses masyarakat pada sumber daya pembangunan serta menciptakan peluang bagi masyarakat tingkat bawah untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan, sehingga masyarakat bisa mengatasi keterbelakangan dan memperkuat daya saing perekonomiannya.⁵²

2. Indikator Kesejahteraan Masyarakat

⁵⁰ Rudi Badrudin, 2012, *Op.Cit.* h. 146.

⁵¹ *Ibid*

⁵² Gunawan Sumodiningrat, *Membangun Perekonomian Rakyat*, (Yogyakarta : IDEA, 1998) h. 146.

Undang-undang No. 10 Tahun 1992 memberikan batasan mengenai keluarga sejahtera, yaitu keluarga yang dibentuk berdasarkan perkawinan yang sah, mampu memenuhi kebutuhan hidup spiritual dan material yang layak, bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, memiliki hubungan yang serasi, selaras, dan seimbang antara anggota, anggota keluarga dengan masyarakat dan lingkungan.⁵³Berdasarkan pengertian tersebut, maka dikembangkan indikator yang dapat mencerminkan tingkat kesejahteraan keluarga di Indonesia. Biro Pusat Statistik Provinsi Lampung menerangkan bahwa untuk melihat tingkat kesejahteraan rumah tangga suatu wilayah beberapa indikator yang menjadi ukuran, antara lain⁵⁴ :

a. Tingkat pendapatan keluarga

Upah dan gaji yang biasa disebut dalam istilah asing *wages and salaries* merupakan pendapatan yang diperoleh rumah tangga sebagai imbalan dalam sebulan terhadap penggunaan jasa sumber tenaga kerja yang mereka gunakan dalam membentuk produk nasional. Indikator pendapatan digolongkan menjadi 3 item yaitu :

- 1) Tinggi (> Rp. 10.000.000)
- 2) Sedang (Rp. 5.000.000)
- 3) Rendah (< Rp. 5.000.000)

Pendapatan supir angkutan umum dipengaruhi oleh:

- a) Curahan Jam Kerja

⁵³Prijono Tjiptoherijanto, *Prospek Perekonomian Indonesia Dalam Rangka Globalisasi*, (Jakarta : PT Rineka Cipta, 2002), h. 120.

⁵⁴*Bappeda.lampungprov.go.id. Indikator Kesejahteraan Rakyat Provinsi Lampung, 2012*, di akses pada 22 Mei 2017

^Tingkat pencurahan jam kerja adalah banyaknya jam kerja yang dicurahkan terhadap jumlah kerja yang tersedia⁵⁵. Jam kerja dan pendapatan merupakan variabel yang sulit untuk dipisahkan. Pendapatan dan upah diperoleh seorang dari suatu pekerjaan melalui pencurahan jam kerja untuk bekerja yang menghasilkan barang dan jasa. besarnya pendapatan seseorang tergantung pada sedikit banyaknya waktu yang digunakan untuk bekerja, semakin lama ia bekerja akan semakin besar pula penghasilannya. Semakin lama orang bekerja semakin sedikit waktu yang tersedia untuk bersenang-senang.

b) Jumlah Penumpang

Jumlah penumpang akan sangat mempengaruhi tinggi rendahnya pendapatan supir angkutan. Karena dalam sehari tidak dapat dipastikan pendapatan supir tersebut. Jika keadaan ramai maka penumpang yang akan diangkut oleh supir akan memengaruhi pendapatan supir.

c) Kepemilikan Angkutan

Angkutan terbagi menjadi dua macam kepemilikan, yaitu angkutan yang dimiliki sendiri dan angkutan sewa (dimiliki oleh orang lain). Dalam hal ini angkutan yang dimiliki oleh orang lain adalah pengusaha angkutan yang menyewakan mobilnya kemudian dikemudikan oleh oranglain. Ada pemilik angkutan yang sekaligus menjadi sopir angkot sendiri. Pemilik ini membeli dengan modalnya

⁵⁵Mubyarto.*Peluang Kerja dan Berusaha di Pedesaan*.1990. (Yogyakarta:BFFE UGM). Hlm, 36.

sendiri sehingga tidak ada target pendapatan yang harus dicapai setiap hari namun tetap mengejar pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Selain itu ada juga pemilik angkutan yang bertindak sebagai pemilik saja dengan menyerahkan mobil kepada pekerja atau sopir sesuai dengan kesepakatan, baik itu mengenai besarnya biaya yang harus disetorkan kepada pemilik angkutan dan ada juga kesepakatan mengenai siapa yang menanggung bahan bakar angkot serta perawatan angkutan.

b. Pengeluaran Rumah Tangga

Adanya Komposisi pengeluaran rumah tangga dengan membandingkan pengeluaran untuk pangan dengan non-pangan (pengeluaran/konsumsi).

Pola pengeluaran rumah tangga merupakan salah satu indikator yang dapat memberikan gambaran keadaan kesejahteraan penduduk. Semakin tinggi pendapatan maka porsi pengeluaran akan bergeser dari pengeluaran untuk makanan ke pengeluaran bukan makanan. Pergeseran pola pengeluaran terjadi karena elastisitas permintaan terhadap makanan pada umumnya rendah, sebaliknya elastisitas permintaan terhadap barang bukan makanan pada umumnya tinggi.

Kelompok penduduk yang tingkat konsumsi makanannya sudah mencapai titik jenuh, sehingga peningkatan pendapatan akan digunakan untuk memenuhi kebutuhan barang bukan makanan atau ditabung. Dengan demikian, pola pengeluaran dapat dipakai sebagai

salah satu alat untuk mengukur tingkat kesejahteraan penduduk, dimana perubahan komposisinya digunakan sebagai petunjuk perubahan tingkat kesejahteraan. Indikator pengeluaran digolongkan menjadi 3 item yaitu :

- 1) Tinggi (> Rp. 5.000.000)
- 2) Sedang (Rp. 1.000.000 – Rp. 5.000.000)
- 3) Rendah (< Rp. 1.000.000)

c. Tingkat pendidikan keluarga

Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk mencerdaskan bangsa melalui pendidikan seperti yang diamanatkan dalam UUD 1945. Pendidikan menjadi sangat penting bagi suatu bangsa karena menjadi salah satu investasi bagi pembangunan dalam menentukan kualitas suatu bangsa. Selain itu pendidikan memiliki peranan strategis sebagai motor penggerak kemajuan pembangunan.

Pendidikan merupakan salah satu faktor yang mampu mengatasi masalah rendahnya tingkat kesejahteraan masyarakat, karena berhubungan dengan pola pikir, tingkat pengetahuan dan keterampilan dalam memanfaatkan potensi alam yang ada. Profil pendidikan penduduk dapat dilihat dari gambaran umum tingkat pendidikan (formal) yang dicapai, ketersediaan sarana pendidikan serta partisipasi penduduk usia sekolah.

d. Tingkat kesehatan keluarga

Kesehatan dan gizi merupakan bagian dari indikator kesejahteraan penduduk dalam hal kualitas fisik. Dengan ketersediaan gizi baik dan seimbang akan mendukung kualitas kesehatan dalam kehidupan manusia. Pembangunan kesejahteraan diarahkan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia serta kualitas kehidupan dalam upaya mensejahterakan masyarakat. Tingkat kesejahteraan masyarakat dapat dilihat dari gambaran umum mengenai sarana, tenaga kesehatan dan angka kesakitan masyarakat.⁵⁶

Keadaan kesehatan merupakan salah satu indikator kesejahteraan penduduk suatu bangsa. Tingkat kesejahteraan penduduk dapat ditunjukkan antara lain dari tingkat pemanfaatan fasilitas kesehatan, penolong persalinan dan status gizi balita.

e. Kondisi perumahan serta fasilitas yang dimiliki dalam rumah tangga

Sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Dasar (UUD) 1995 dan pasal 28 H Amandemen UUD 1945, bahwa rumah adalah salah satu hak dasar rakyat dan oleh karena itu setiap warga negara berhak bertempat tinggal dan mendapat lingkungan hidup yang baik dan sehat. Secara umum, kualitas rumah tinggal ditentukan oleh kualitas bahan bangunan yang digunakan, yang secara nyata mencerminkan tingkat kesejahteraan penghuninya. Selain kualitas rumah tinggal, fasilitas yang digunakan dalam kehidupan sehari-hari juga mencerminkan tingkat

⁵⁶ Bappeda.lampungprov.go.id. Indikator Kesejahteraan Rakyat Provinsi Lampung Tahun 2012.

kesejahteraan. Keadaan dan kualitas serta fasilitas lingkungan perumahan memberikan sumbangan dalam kenyamanan hidup sehari-hari. Bangunan yang dianggap kategori sejahtera adalah luas lantai 10 m² dan bagian terluas dari rumah bukan tanah. Status penguasaan tempat tinggal milik sendiri.

Berbagai fasilitas yang mencerminkan kesejahteraan tersebut diantaranya dapat terlihat dari luas lantai rumah, sumber air minum, sumber penerangan dan fasilitas tempat buang air besar.

3. Tingkatan Keluarga Sejahtera

Dalam indikator tersebut, tingkat keluarga dibagi dalam 5 tahapan yaitu, tahap Pra Sejahtera, tahap Sejahtera I, tahap Sejahtera II, tahap Sejahtera III, dan tahap sejahtera III+ (Menteri Negara Kependudukan/Kepala BKKBN, 1996).⁵⁷

Pengklasifikasian Kepala Keluarga dilakukan menggunakan acuan indikator-indikator pemenuhan kebutuhan penduduk. Indikator-indikator pemenuhan kebutuhan penduduk. Indikator-indikator tersebut adalah sebagai berikut :

a. Keluarga Pra Sejahtera

Keluarga Pra Sejahtera adalah keluarga yang belum dapat memenuhi kebutuhan dasarnya secara minimal, seperti kebutuhan spiritual,

⁵⁷*Ibid*, h. 121.

pangan, sandang, papan, kesehatan dan Keluarga Berencana. Secara operasional mereka tampak *tidak mampu* memenuhi salah satu indikator berikut ini⁵⁸ :

- a. Menjalankan ibadah sesuai dengan agamanya
 - b. Makan minimal dua kali sehari
 - c. Pakaian lebih dari satu pasang
 - d. Sebagian besar lantai rumahnya tidak dari tanah
 - e. Jika sakit dibawa ke sarana kesehatan
- b. Keluarga Sejahtera Tahap I

Keluarga Sejahtera Tahap I adalah keluarga-keluarga yang telah dapat memenuhi kebutuhan fisik minimum secara minimal tetapi belum dapat memenuhi kebutuhan sosial dan psikologis seperti kebutuhan pendidikan, interaksi dalam keluarga, interaksi dengan lingkungan tempat tinggal dan pekerjaan yang menjamin kehidupan yang layak. Secara operasional mereka tidak mampu memenuhi salah satu indikator berikut⁵⁹ :

- 1) Menjalankan ibadah secara teratur
- 2) Minimal seminggu sekali makan daging/telur/ikan
- 3) Minimal memiliki baju baru sekali dalam setahun
- 4) Luas lantai rumah rata-rata 8m² per-anggota keluarga
- 5) Tidak ada anggota keluarga yang berusia 10-60 tahun yang buta huruf latin

⁵⁸*Ibid*, h. 113.

⁵⁹*Ibid*, h. 114.

- 6) Semua anak berusia 5-15 tahun bersekolah
- 7) Salah satu anggota keluarga memiliki penghasilan tetap
- 8) Dalam tiga bulan terakhir tidak sakit dan dapat melaksanakan fungsinya dengan baik

Keluarga Pra Sejahtera dan Sejahtera Tahap I dibagi menjadi dua kelompok yaitu :

1. Karena alasan ekonomi/keluarga miskin yaitu keluarga yang menurut kemampuan ekonominya lemah dan miskin. Keluarga-keluarga semacam ini mempunyai sifat seperti yang dalam indikator yang dikembangkan oleh BPS dan Bappenas, yaitu keluarga yang secara ekonomis memang miskin atau sangat miskin dan belum dapat menyediakan keperluan pokoknya dengan baik.
2. Karena alasan non-ekonomi yaitu keluarga yang kemiskinannya bukan karena pada harta/uang atau kemampuan untuk mendukung ekonomi keluarganya tetapi miskin kepeduliannya untuk mengubah hidupnya menjadi lebih sejahtera misalnya dalam hal partisipasi pembangunan dan kesehatan dengan membiarkan rumahnya masih berlantai tanah padahal sebenarnya mampu untuk memplester lantai rumahnya atau kalau anaknya sakit tidak dibawa/diperiksa ke puskesmas.⁶⁰

c. Keluarga Sejahtera Tahap II

⁶⁰Rudi Badrudin, 2012, *Op.Cit.* h. 172

Keluarga Sejahtera Tahap II adalah keluarga-keluarga yang telah dapat memenuhi indikator sebagai berikut⁶¹ :

- 1) Minimal seminggu sekali menyediakan lauk daging, telur
- 2) Satu tahun minimal mempunyai 1 stel pakaian baru
- 3) Luas rumah minimal 8m² untuk setiap penghuni rumah
- 4) Anggota keluarga yang berusia 60 tahun kebawah bisa baca tulis latin
- 5) Anak umur 6-15 tahun bersekolah
- 6) Minimal salah satu anggota keluarga mempunyai penghasilan tetap
- 7) Dalam 3 bulan terakhir anggota keluarga dalam keadaan sehat
- 8) Anak hidup 2 atau lebih, keluarga yang masih usia pasangan subur memakai kontrasepsi
- 9) Anggota keluarga melaksanakan ibadah agama secara teratur

d. Keluarga Sejahtera Tahap III

Keluarga Sejahtera Tahap III adalah keluarga-keluarga yang telah dapat memenuhi indikator sebagai berikut :

- 1) Mempunyai tabungan keluarga
- 2) Minimal satu hari satu kali makan bersama yang digunakan untuk komunikasi antar keluarga
- 3) Salah satu anggota keluarga aktif dalam kegiatan masyarakat
- 4) Minimal 6 bulan sekali mengadakan rekreasi bersama keluarga
- 5) Memperoleh informasi dari radio/TV/surat kabar

⁶¹ Buku Kerja Penyuluhan Lapangan Keluarga Berencana, Kantor Wilayah BKKBN Provinsi Lampung, 1995.

- 6) Mudah dalam memperoleh sarana transportasi
- 7) Ada upaya untuk meningkatkan pengetahuan tentang agama

e. Keluarga Sejahtera Tahap III Plus

Indikator Keluarga Sejahtera Tahap III Plus adalah sebagai berikut :

- 1) Aktif dalam memberikan sumbangan materiil secara rutin
- 2) Aktif sebagai pengurus dalam salah satu organisasi masyarakat

Dari indikator yang telah dipaparkan di atas, diperoleh pengklasifikasian tingkat perekonomian keluarga sebagai berikut :

1) Keluarga Pra Sejahtera

Keluarga Pra Sejahtera adalah keluarga yang belum dapat memenuhi salah satu atau lebih kebutuhan dasar Keluarga Sejahtera Tahap I yakni sandang, pangan, papan, kesehatan dan kebutuhan ibadahnya.

2) Keluarga Sejahtera Tahap I

Keluarga Sejahtera Tahap I adalah keluarga yang sudah dapat memenuhi kebutuhan dasarnya minimal 1 sampai 5 indikator Keluarga Sejahtera Tahap I.

3) Keluarga Sejahtera Tahap II

Keluarga Sejahtera Tahap II adalah keluarga yang telah memenuhi kebutuhan dasarnya dari keluarga Sejahtera Tahap I juga dapat memenuhi kebutuhan social dan psikolog yang tertera pada kriteria Keluarga Sejahtera Tahap II.

4) Keluarga Sejahtera Tahap III

Keluarga Sejahtera Tahap III adalah keluarga yang sudah dapat memenuhi seluruh Indikator Keluarga Sejahtera Tahap I, dan 1-9 indikator Keluarga Sejahtera Tahap II serta dapat memenuhi kriteria 1-7 Indikator Keluarga Sejahtera Tahap III.

5) Keluarga Sejahtera Tahap III Plus

Keluarga Sejahtera Tahap III Plus adalah keluarga yang sudah memenuhi indikator Keluarga Sejahtera Tahap I, II, III serta aktif dalam memberikan sumbangan materiil secara aktif dan aktif sebagai pengurus dalam salah satu organisasi masyarakat seperti yang tertera pada indikator Keluarga Sejahtera Tahap III Plus..

4. Kesejahteraan Dalam Islam

a. Pengertian Kesejahteraan (*Falah*) Dalam Ekonomi Islam

Falah berasal dari bahasa arab dari kata *qflaha-yuflihu* yang berarti kesuksesan, kemuliaan, kemenangan, yaitu kemuliaan kemenangan dalam hidup.⁶²Kehidupan yang mulia dan kesejahteraan di dunia dan akhirat, dapat terwujud apabila terpenuhi kebutuhan-kebutuhan hidup manusia secara seimbang.Tercukupinya kebutuhan hidup masyarakat yang memberikan dampak yang disebut *masalahah*.*Maslahah* adalah segala bentuk keadaan baik matrial maupun non matrial, yang mampu meningkatkan kedudukan manusia sebagai makhluk yang paling mulia.*Maslahah* merupakan dasar bagi kehidupan manusia terdiri dari lima hal yaitu, agama (*dien*), jiwa (*nafs*), intelektual (*'aql*), keluarga dan

⁶²Pusat Kajian dan Pengembangan Ekonomi Islam (P3EI), Ekonomi Islam, (Jakarta: Rajawali Press, 2009), h.2

keturunan (*nasl*) dan material. Kelima hal tersebut merupakan kebutuhan dasar manusia yaitu kebutuhan yang mutlak terpenuhi, agar manusia dapat hidup bahagia di dunia dan diakhirat. Jika salah satu kebutuhan tersebut tidak terpenuhi niscaya kebahagiaan hidup juga tidak tercapai dengan sempurna.⁶³

Sejahtera adalah aman, sentosa, makmur, damai dan selamat dari segala macam gangguan, kesukaran dan sebagainya.⁶⁴ Pengertian ini sejalan dengan pengertian Islam yang berarti selamat sentosa, aman dan damai. Dari pengertian ini dapat dipahami bahwa masalah kesejahteraan sosial sejalan dengan misi Islam itu sendiri. Misi itulah yang menjadi misi Rosulullah SAW. yang dinyatakan dalam firman Allah SWT. dalam Al-Quran surat Al-Anbiyaa' (21): 107

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ ١٠٧

Artinya: “Dan tiadalah Kami mengutus kamu, melainkan untuk (menjadi) rahmat bagi semesta alam”⁶⁵

Dalam ekonomi Islam, kesejahteraan merupakan terhindar dari rasa takut terhadap penindasan, kelaparan, dahaga, penyakit, kebodohan, terjamin masa depan diri, bahkan lingkungan. Hal ini sesuai dengan kesejahteraan surgawi dapat dilukiskan antara lain dalam peringatan Allah kepada Nabi Adam AS. Dalam firman Allah dalam Al-Quran surat Thaha (20) : 117-119)

⁶³*Ibid*, h. 6

⁶⁴W.J.S. Poerwadarmita, *Pengertian Kesejahteraan Manusia*, (Bandung: Mizan, 1996), h.126

⁶⁵Kementerian Urusan Agama Islam, Wakaf, Da'wah dan Irsyad Kerajaan Saudi Arabia. *Alqur'anulKarim*. (Madinah : Mujamma' Malik Fahd Li Thiba'at Al Mushaf Assyarif). Hlm, 508

فَقُلْنَا يَا آدَمُ إِنَّ هَذَا عَدُوٌّ لَّكَ وَلِزَوْجِكَ فَلَا يُخْرِجَنَّكَمَا مِنَ الْجَنَّةِ فَتَشْقَى ۚ ۱۱۷
 إِنَّ لَكَ أَلَّا تَجُوعَ فِيهَا وَلَا تَعْرَىٰ ۚ ۱۱۸ وَأَنَّكَ لَا تَظْمَأُ فِيهَا وَلَا تَصْحَىٰ
 ۱۱۹

Artinya:

"Maka Kami berkata: "Hai Adam, sesungguhnya ini (iblis) adalah musuh bagimu dan bagi isterimu, maka sekali-kali janganlah sampai ia mengeluarkan kamu berdua dari surga, yang menyebabkan kamu menjadi celaka(117).Sesungguhnya kamu tidak akan kelaparan di dalamnya dan tidak akan telanjang,119. Dan Sesungguhnya kamu tidak akan merasa dahaga dan tidak (pula) akan ditimpa panas matahari di dalamnya (118)".⁶⁶

Berdasarkan ayat ini jelas bahwa sandang, pangan, dan papan yang diistilahkan dengan tidak lapar, dahaga, dan kepanasan semuanya telah terpenuhi disana.Terpenuhi kebutuhan ini merupakan unsur pertama untuk kesejahteraan masyarakat.

Islam memandang kesejahteraan yang diperoleh masyarakat melalui peningkatan pendapatan, yaitu balas jasa atas usaha yang dilakukan dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi yang dimiliki.Jika faktor-faktor produksi tersebut dimanfaatkan secara optimal maka pendapatan masyarakat dapat ditingkatkan.

b. Indikator Kesejahteraan Masyarakat dalamEkonomi Islam

Dalam ekonomi islam memberikan bahwa kesejahteraan dilakukan melalui pemenuhan semua kebutuhan pokok manusia, menghapuskan semua kesulitan dan ketidaknyamanan, serta meningkatkan kualitas kehidupan secara moral dan material.⁶⁷

⁶⁶*Ibid. Alqur'anulKarim .H, 490*

⁶⁷Adiwarman A. Karim, *Ekonomi Mikro Islam*, (Jakarta: Pt. Raja Grafindo Persada,),

Adapun menurut Muhammad Abdul Manan, ekonomi sebagai ilmu pengetahuan sosial yang mempelajari masalah-masalah ekonomi rakyat yang di ilhami oleh nilai-nilai Islam.⁶⁸Tujuan ekonomi Islam menciptakan kehidupan manusia yang aman dan kesejahteraan. Sebagai tatanan ekonomi, islam menagnjurkan manusia bekerja dan berusaha. Bekerja dan berusaha dilakukan oleh manusia diletakkan Allah pada timbangan kebaikan. Menurut teori Islam, kehidupan terbagi menjadi dua unsur materi dan spiritual yang satu sama lain saling membutuhkan, yakni:

1. Unsur Materi

Kenikmatan yang disediakan Allah dibumi berupa rezeki dan perhasan. Islam memandang kehidupan dunia ini secara wajar, islam membolehkan manusia memanfaatkan nikmat dunia dalam batas-batas yang dihalalkan-Nya dan menjauhi yang haram. Al-Quran dan Hadis menyebutkan sejumlah kehidupan yang baik, beberapa kenikmatan dalam kehidupan:

- a) Nikmat makan dan minum

Makanan dan minuman yang baik-baik lagi lezat dan wangi seperti daging, buah-buahan, susu, madu, air tawar yang mengalir, dan menyegarkan.

- b) Nikmat pakaian dan perhiasan

⁶⁸*Ibid*, h.10

Allah memberikan nikmat kepada hamba-Nya dengan menjadikan mereka buat pakaian dan perhiasan. Tujuan utama pakaian adalah menutup aurat. Perhiasan adalah sesuatu yang dipakai berhias secara lahir. Pakaian termasuk *daharuriat* (kebutuhan yang tidak boleh tidak harus terpenuhi), sedangkan perhiasan sebagai penambah dan pelengkap.

- c) Nikmat tempat tinggal
- d) Nikmat kendaraan
- e) Nikmat rumah tangga
- f) Permainan (hiburan)
- g) *Zuhud* (kesederhanaan yang dianjurkan Islam)⁶⁹

2. Unsur Spiritual

Sesungguhnya pondasi kebahagiaan kehidupan terletak kedamaian, kelapangan dada dan ketenangan hati. Jika manusia menginginkan kebahagiaan, maka sesungguhnya ia tidak akan memperoleh dengan mengumpulkan harta dengan sebanyak-banyaknya.⁷⁰

Indikator kesejahteraan menurut Islam merujuk kepada Al-Quran surat Al-Qashah ayat 77:

وَاتَّبِعْ فِيمَا ءَاتَاكَ اللَّهُ الدَّارَ الْآخِرَةَ وَلَا تَنْسَ نَصِيبتَكَ مِنَ الدُّنْيَا وَأَحْسِن كَمَا
أَحْسَنَ اللَّهُ إِلَيْكَ وَلَا تَبْغِ الْفَسَادَ فِي الْأَرْضِ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْمُفْسِدِينَ ٧٧

Artinya: “Dan carilah pada apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu (kebahagiaan) negeri akhirat, dan janganlah kamu

⁶⁹ Yusuf Qardhawi, Op, Cit. h. 67-76

⁷⁰ Yusuf Qardawi, *Norma dan Etika Ekonomi Islam*, (Jakarta: Gema Insani, 2000), h.64

melupakan bahagianmu dari (kenikmatan) duniawi dan berbuat baiklah (kepada orang lain) sebagaimana Allah telah berbuat baik, kepadamu, dan janganlah kamu berbuat kerusakan di (muka) bumi. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang berbuat kerusakan”

Tafsir unsur kesejahteraan dari ayat di atas yaitu:⁷¹

a) Mencari bekal untuk kehidupan akhirat (spritual)

Berdayakan apa saja yang telah di anugerahkan Allah berupa harta maupun nikmat yang tidak terhitung dalam rangka ketaatan kepada Allah SWT. guna meraih pahala di dunia maupun diakhirat, karena dunia merupakan tempat bercocok tanam untuk bekal menuju akhirat.

b) Tidak mengabaikan kehidupan dunia (material)

Allah memberikan kebahagiaan di dunia seperti berbagai macam makanan dan minuman, pakaian, tempat tinggal, perkawinan, dan lain-lain sesuai prinsip agama. Semua hal itu bisa didapat apabila berusaha dalam mendapatkan penghasilan melalui bekerja. Istilah kerja dalam Islam bukanlah semata-mata merujuk pada mencari rezeki untuk menghidupi diri dan keluarga dengan menghabiskan waktu siang maupun malam dari pagi hingga sore terus menerus tak kenal lelah, tapi kerja mencakup segala bentuk amalan atau pekerjaan yang mempunyai unsur kebaikan keberkahan bagi diri sendiri, keluarga, masyarakat, serta negara.⁷² Etos kerja muslim didefinisikan sebagai sikap kepribadian yang melahirkan keyakinan yang mendalam bahwa bekerja itu bukan hanya untuk memuliakan dirinya, menampakkan

⁷¹Muhammad Amin Suma. *Tafsir Ayat Ekonomi*. 2013. (Jakarta:Bumi Aksara). H, 65-66

⁷²Yusuf Qardhawiy, *Peran Nilai dan Moral dalam Perekonomian Islam*. 1977. (Jakarta:Rajawali Pers). H, 146

kemanusiaannya, melainkan juga sebagai manifestasi dari amal shaleh.

Etos kerja dalam Islam mencerminkan sebagai berikut

(1) Bekerja Keras

Bekerja penuh kegigihan atau bekerja keras merupakan sesuatu keharusan dalam bekerja yang mendorong umat Islam untuk memiliki etos kerja yang tinggi. Allah berfirman dalam QS. At-Taubah : 105

وَقُلْ أَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ
إِلَىٰ عِلْمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ ١٠٥

Artinya: “Dan katakanlah: “Bekerjalah kamu, maka Allah dan Rasul-Nya serta orang-orang mukmin akan melihat pekerjaanmu itu, dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) Yang Mengetahui akan yang ghaib dan yang nyata, lalu diberitakakan-Nya kepada kamu apa yang telah kamu kerjakan”. (QS. At-Taubah:105)⁷³

(2) Produktifitas Kerja

Bahwa dalam bekerja jangan pernah menyalah-nyaiakan segala sesuatu kesempatan yang ada. Dalam konteks agrobisnis, misalnya produktifitas berarti pentang untuk menelantarkan lahan jangan sampai ada lahan yang tidur, jangan pula ada peralatan atau sarana produksi yang menganggur. Selain berbuat dan bekerja yang terbaik dalam melakukan kegiatan usaha, memberikan kesenangan juga tidak

⁷³Kementerian Urusan Agama Islam, Wakaf, Da'wah dan Irsyad Kerajaan Saudi Arabia. *Op. Cit.* H, 298

merugikan orang lain.⁷⁴ Firman Allah SWT. dalam surah Al-An'am:135 berbunyi

قُلْ يَوْمَ نَعْمَلُوا عَلَىٰ مَكَانَتِكُمْ إِنِّي عَامِلٌ فَسَوْفَ تَعْلَمُونَ مَن تَكُونُ لَهُ
عَقِبَةُ الدَّارِ إِنَّهُ لَا يُفْلِحُ الظَّالِمُونَ ١٣٥

Artinya: “Katakanlah: “Hai kaum Ku berbuatlah sepenuh kemampuanmu, sesungguhnya Akupun berbuat (pula). Kelak kamu akan mengetahui, siapakan (diantara kita) yang akan memperoleh hasil yang baik didunia ini. Sesungguhnya orang-orang yang zalim itu tidak akan mendapatkan keberuntungan.”⁷⁵

(3) Motifasi

Adanya dorongan dari dalam untuk mandiri untuk mengembangkan usaha yang dijalani. Menjadikan diri sebagai sosok yang menginginkan perubahan. Firman Allah SWT. dalam QS. Ar-Ra'd : 11 berbunyi

لَهُ مُعَقَّبَاتٌ مِّنْ بَيْنِ يَدَيْهِ وَمِنْ خَلْفِهِ يَحْفَظُونَهُ مِنْ أَمْرِ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ لَا يُغَيِّرُ
مَا بِقَوْمٍ حَتَّىٰ يُغَيِّرُوا مَا بِأَنْفُسِهِمْ وَإِذَا أَرَادَ اللَّهُ بِقَوْمٍ سُوءًا فَلَا مَرَدَّ لَهُ
وَمَا لَهُمْ مِّنْ دُونِهِ مِنْ وَالٍ ١١

Artinya: “Bagi manusia ada malaikat-malaikat yang selalu mengikutinya bergiliran, di muka dan di belakangnya, mereka menjaganya atas perintah Allah. Sesungguhnya Allah tidak merubah keadaan sesuatu kaum sehingga mereka merubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri. Dan apabila Allah menghendaki keburukan terhadap sesuatu kaum, maka tak ada yang dapat menolaknya; dan sekali-kali tak ada pelindung bagi mereka selain Dia”⁷⁶

(4) Hemat

⁷⁴Sudrajat Rasyi, *Kewirausahaan Bimbingan Santri Mandiri*. (Jakarta:Karyuda). H. 38

⁷⁵Kementerian Urusan Agama Islam, Wakaf, Da'wah dan Irsyad Kerajaan Saudi Arabia *Opcit.*H. 210

⁷⁶*Ibid.* . H. 370

Sikap hidup hemat atau menghindari berbuat boros. Pemborosan adalah diantara sifat tercela yang harus dihindari, kriteria boros disini merujuk pada membelanjakan harta melebihi kebutuhan atau membeli barang-barang yang manfaatnya rendah, serta membelanjakan harta pada tempatnya, bukan cerminan adanya etos kerja yang tinggi. Firman Allah SWT. dalam QS. Al-Isra':26-27 berbunyi

وَأَتَدَا الْقُرْبَانَ بِحَقِّهِمْ الْمَسْكِينِ وَآبَاءَ السَّبِيلِ لَا تُبَدِّرْ تَبْدِيرًا ۚ
 إِنَّا الْمُبَدِّرُونَ بَيْنَكُمْ وَالْأَخْوَانَ الشَّيْطَانِ كَانُوا الشَّيْطَانُ لِرَبِّكَ كُفُورًا ۚ

Artinya: “Dan berikanlah kepada keluarga-keluarga yang dekat akan haknya, kepada orang miskin dan orang yang dalam perjalanan dan janganlah kamu menghambur-hamburkan (hartamu) secara boros (26). Sesungguhnya pemboros-pemboros itu adalah saudara-saudara syaitan dan syaitan itu adalah sangat ingkar kepada Tuhannya (27)”⁷⁷

(5) Tangguh

Indikator etos kerja Islam terletak pada muslin yang tangguh, tahan uji dan tidak lemah. Orang seperti ini akan bekerja sekuat tenaga sebelum akhirnya mengembalikan semua ikhtiarnya kepada Allah SWT, karna ia akan lebih mampu memikul amanah yang memiliki tanggung jawab. Firman Allah SWT. dalam QS. Al-Qashash ayat 26 yang berbunyi:

قَالَتْ إِحَدَهُمَا يَا أَبَتِ اسْتَجِرْهُ إِنَّ خَيْرَ مَنِ اسْتَجَرْتَ الْقَوِيَّةُ الْأَمِينُ

Artinya: “Salah seorang dari kedua wanita itu berkata: "Ya bapakku ambillah ia sebagai orang yang bekerja (pada kita), karena sesungguhnya orang yang paling baik yang kamu ambil

⁷⁷Ibid. H. 428

untuk bekerja (pada kita) ialah orang yang kuat lagi dapat dipercaya"⁷⁸

c) Berbuat baik dan tidak membuat kerusakan

Berbuat baik dapat berupa kebaikan bersifat material atau memberi kepada sesama, dan dapat pula berbuat baik bersifat moral seperti etika sopan santun.

Kesejahteraan dalam Islam merupakan suatu konsep yang berkaitan dengan kepemilikan harta kekayaan yang oleh Allah diberikan kepada manusia, dimana dengan kekayaan yang dimilikinya itu dimanfaatkan untuk kebaikan yaitu memberikan manfaat bagi dirinya, keluarganya dan juga orang lain.

Orang yang sejahtera dalam bidang ekonomi, Allah memberikan petunjuk agar sebagiannya dari harta kekayaannya itu dinafkahkan untuk menolong orang lain dan digunakan untuk beribadah kepada-Nya dan juga kesejahteraan itu dapat dinikmati oleh anggota rumah tangganya baik yang berhubungan dengan kebutuhan pangan, sandang, perkawinan dan perumahan, dengan ketentuan jangan sampai dengan kesejahteraan ekonomi rumah tangga itu berlaku sewenang-wenang dan berbuat kerusakan di muka bumi Allah. Atau dengan kata, lain kesejahteraan menurut konsep Islam adalah terpenuhinya kebutuhan material bagi kehidupan rumah tangga dan juga terpenuhinya kebutuhan spiritual keagamaan, sehingga hidupnya akan bahagia baik di dunia maupun kehidupan akhirat kelak.

⁷⁸*Ibid.* H. 613

Ukuran atau indikator kesejahteraan dalam konsep ekonomi Islam, sebagaimana dikemukakan oleh Imam Al Ghazali bahwa kesejahteraan secara umum berkaitan dengan pemeliharaan lima tujuan dasar, yaitu agama, jiwa, akal, keluarga atau keturunan, harta atau kekayaan⁷⁹.

D. Deskriptif Variabel

Teori	Indikator	Pertanyaan
<p>Trayek Adalah lintasan kendaraan bermotor angkutan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus dengan mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Dalam UU No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan Pasal 15 ayat 3 menyebutkan bahwa Pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.</p>	<p>1. Kendaraan milik perusahaan angkutan berdomisili di Kabupaten Pesawaran / bila bernomor polisi wilayah lain maka diwajibkan mutasi ke Pesawaran</p> <p>2. Menerbitkan Surat Keputusan Izin Trayek/Operasi yang berlaku selama 5 tahun dan wajib melakukan daftar ulang selama 1 tahun sekali</p>	<p>1. Apakah Pemilik Kendaraan ini berdomisili di Pesawaran? Jika tidak berdomisili, apakah sudah mutasi ke Pesawaran?</p> <p>2. Apakah sudah membayar perpanjangan izin trayek kendaraan (izin trayek hidup)</p>
<p>3. Kesejahteraan adalah Suatu pemenuhan kebutuhan atau keperluan yang bersifat jasmani dan rohaniah, baik</p>	<p>1. Tingkat Pendapatan. a) Tinggi (> Rp. 10.000.000) b) Sedang (Rp. 5.000.000) c) Rendah (< Rp. 5.000.000)</p>	<p>1. Berapa pendapatan dalam sebulan</p>

⁷⁹Salim Bahreisy dan Said Bahreisy, 1990. *Terjemah Singkat Tafsir Ibnu Kkatsier*, Jld. 6. (Surabaya : Bina Ilmu), h. 182

dalam maupun dari luar hubungan kerja, yang secara langsung atau tidak langsung atau dapat mempertinggi produktivitas kerja dalam lingkungan kerja yang aman dan sehat. (UU No.13 Tahun 2003)	2. Pengeluaran: a) Tinggi (> Rp. 5.000.000) b) Sedang (Rp. 1.000.000 – Rp. 5.000.000) c) Rendah (< Rp. 1.000.000)	1. Berapa Pengeluaran dalam Sebulan
	3. Tingkat Pendidikan	2. Apakah semua keluarga yang menjadi tanggungan menjalani pendidikan formal
	3. Tingkat Kesehatan	4. Kemanakah pertolongan pertama bila terkena sakit
	5. Kondisi perumahan serta fasilitas yang dimiliki	1. Luas Rumah 2. Jenis Lantai rumah 3. Kepemilikan Rumah 4. Apakah Sudah diterangi listrik 5. Apakah punya MCK sendiri

E. Penelitian Terdahulu

1. Analisi Etos Kerja Supir Angkutan Umum dalam Meningkatkan Kesejahteraan Ekonomi Keluarga di Tinjau dari Perspektif Sumber Daya Insani. (Study pada Supir Angkutan Umum Jurusan Kedondong ke Palapa Tanjung Karang). 2015

Pendapatan supir angkutan umum yang sangat bergantung dengan permintaan konsumen. Adanya indikasi kebiasaan supir yang menyimpang dari etos kerja seorang Muslim seperti: sering *ngetem* terlalu lama, sering menurunkan penumpang sebelum sampai di tujuan, berbohong, dan terkadang berlaku tidak sopan, dikhawatirkan akan turut menurunkan pendapatan dan mempengaruhi kesejahteraan.

Hasil penelitian bahwa etos kerja supir angkutan umum berpengaruh terhadap usaha mereka dalam meningkatkan kesejahteraan ekonomi keluarga. Sebagian dari supir angkutan umum jurusan Kedondong ke Palapa yang melakukan etos kerja yang baik seperti bekerja keras, produktifitas kerja, motifasi, hemat, tangguh, mendapatkan hasil baik sesuai usaha mereka. Adapun etos supir yang bekerja dengan etos kerja yang tidak baik seperti malas, bertindak boros, dan kurang tangguh artinya mereka mudah menyerah dalam mencari penumpang saat bekerja mendapatkan hasil yang sesuai dengan yang mereka lakukan. Etos kerja supir angkutan umum mempengaruhi hasil usaha mereka yang juga mempengaruhi usaha mereka dan ini dapat dilihat dari perbedaan pendapatan supir angkutan umum baik iyu bulanan maupun harian.

2. Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi. Oleh: Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna. E-Jurnal Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Udayana.

Dalam rangka mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, pemerintah telah menyediakan banyak fasilitas yang diharapkan dapat digunakan dengan sebaik-baiknya oleh masyarakat. Salah satunya adalah angkutan kota yang merupakan solusi yang terbaik bagi masyarakat yang ingin berpergian namun tidak memiliki kendaraan pribadi. Tujuan dari

penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan terminal Mengwi.

Dalam penelitian ini juga dibahas tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot. Data yang digunakan disini merupakan sumber dari instansi yang bersangkutan dan terpercaya. Jenis penelitian Kuantitatif, Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis regresi yang telah disesuaikan dengan pokok permasalahan dan tujuan penelitian dengan dukungan data dari pihak terkait. Sesuai dengan apa yang telah diujikan ditemukan bahwa pendapatan sopir angkot sesudah pembangunan terminal Mengwi mengalami penurunan. Jam bekerja, kepemilikan angkutan, dan pengalaman mengemudi secara parsial berpengaruh positif terhadap pendapatan sopir angkutan kota, sedangkan tarif secara parsial berpengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkutan kota.

3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Supir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember. Oleh: Dwi Siswanto.
Skripsi Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Fenomena yang terjadi semakin turunya armada angkutan desa dari tahun ketahun, fenomena juga terjadi di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Sopir angkutan desa di terminal Arjasa merupakan jenis pekerjaan yang keberadaannya sangat berpengaruh dalam mengatasi ketimpangan

ekonomi dan perkembangan perekonomian Kabupaten Jember. Variabel yang di gunakan variabel terikat yaitu pendapatan sopir angkutan pedesaan dan variabel bebas yaitu curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja.

Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan, dan variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.

4. Dampak Kebijakan Perubahan Arus Lalu Lintas Terhadap Pendapatan Sopir Angkot Yang Melewati Kawasan Kota Kabupaten Jember (Studi Kasus Dampak Perubahan Arus Lalu Lintas Di Kawasan Kota Kabupaten Jember Berdasarkan Pada Peraturan Bupati Jember No 16 Tahun 2010 Pasal 11 Tentang Arus Lalu Lintas Di Kawasan Kota Kabupaten Jember Terhadap Pendapatan Sopir Angkot D). Oleh: Panji Mahanata. Skripsi Program Studi Administrasi Negara, Jurusan Ilmu Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Jember.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menjelaskan dampak dari adanya perubahan arus lalu lintas di kawasan kota Kabupaten Jember terhadap pendapatan sopir angkot yang melintasi kawasan kota Kabupaten Jember khususnya terhadap sopir angkot D, serta memberikan masukan bagi pihak-pihak yang terkait agar dapat menghasilkan solusi terbaik.

Adanya perubahan arus lalu lintas di kawasan kota Kabupaten Jember ini sebagai akibat dari adanya kebijakan tentang pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas di wilayah kota Kabupaten Jember yang didasari dengan Peraturan Bupati Jember No 16 tahun 2010. Peraturan Bupati Jember No 16 tahun 2010 ini diterbitkan yakni sebagai solusi untuk mengatasi masalah kemacetan yang disebabkan oleh tidak sebangunnya jumlah kendaraan dan jumlah ruas jalan di wilayah kota Kabupaten Jember.

Hal ini menyebabkan akses masyarakat yang menggunakan angkutan umum ke Jl Syamandudi (Pasar Tanjung) hingga Jl Gajah Mada (depan Nico 1) menjadi berkurang karena angkot tidak dapat melewati rute tersebut. Ini membuat masyarakat yang dulu menggunakan angkot ketika menuju kawasan itu, berpikir ulang jika ingin naik angkot bahkan sebagian masyarakat beralih ke moda transportasi lain selain angkot misalnya kendaraan pribadi. Ini bisa jadi membuat penumpang angkot menurun dan akhirnya membuat pendapatan sopir angkot berkurang. Selain akses yang menjadi lebih sulit, penurunan penumpang angkot juga bisa disebabkan oleh meningkatnya masyarakat yang membeli kendaraan pribadi.

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan diketahui bahwa setelah adanya perubahan arus lalu lintas di kawasan kota Kabupaten Jember ini pendapatan sopir angkot D mengalami penurunan. Hal ini karena dengan adanya perubahan arus lalu lintas ini, masyarakat menjadi malas naik angkot karena nanti harus jalan kaki dari perempatan Trunojoyo ke Jl Syamanhudi-Jompo sehingga masyarakat lebih memilih beralih ke moda transportasi lain misalnya motor. Penyebab lainnya yaitu semakin murahnya dan semakin mudahnya kredit motor atau kendaraan pribadi sehingga masyarakat lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi.

BAB III

GAMBARAN UMUM DAN LAPORAN HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kabupaten Pesawaran

1. Sejarah Singkat Kabupaten Pesawaran

Kabupaten Pesawaran merupakan sebuah kabupaten Daerah Otonomi Baru yang merupakan daerah pemekaran dari Kabupaten Lampung Selatan. Kabupaten Pesawaran terbentuk setelah melalui perjuangan pembentukan dalam kurun waktu yang sangat panjang. Pada tahun 1968, dimulai dengan usulan pemekaran Kabupaten Lampung Selatan menjadi 3 (tiga) kabupaten yaitu :

- a. Kabupaten Tanggamus dengan ibukota di Kota Agung, yang terbentuk pada tahun 1997,
- b. Kabupaten Rajabasa (sekarang Kabupaten Lampung Selatan) dengan ibukota di Kalianda, dan
- c. Kabupaten Pesawaran dengan ibukota Gedong Tataan.

Selanjutnya dengan semangat reformasi dan desentralisasi masyarakat Kabupaten Lampung Selatan di belahan barat melanjutkan perjuangan pendahulunya dengan melakukan terobosan guna terwujudnya Kabupaten Pesawaran melalui proses Yuridis Formal dengan Panitia Pelaksanaan Persiapan Kabupaten Pesawaran (P3KP) yang tertuang dalam SK. Nomor : 021/P3KP/PPK/IV/2001, hingga akhirnya terbentuklah Kabupaten Pesawaran

melalui Undang-Undang No.33 Tahun 2007, dengan hari jadi ditandai peresmian oleh Menteri Dalam Negeri Pada Tanggal 2 November 2007.

2. Visi Misi Kabupaten Pesawaran

Visi :

“Bersama Masyarakat Pesawaran Mewujudkan Cita-Cita Luhur, Mewujudkan Kabupaten Pesawaran Yang Maju, Makmur dan Sejahtera”

Misi :

- a. Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih, Terpercaya dan Melayani
- b. Mewujudkan Infrastruktur Mantap Dan Berkualitas
- c. Mewujudkan Terciptanya Masyarakat Yang Sehat Jasmani Dan Rohani
- d. Mewujudkan Pendidikan Yang Terjangkau, Berkualitas Dan Bermartabat
- e. Mewujudkan Petani Yang Makmur Dan Sejahtera Berbasis Agribisnis
- f. Mewujudkan Sumber Daya Manusia Yang Unggul Dan Kreatif Serta Memperkuat Perekonomian Daerah
- g. Optimalisasi Sumber Daya Alam Untuk Kesejahteraan Masyarakat
- h. Mewujudkan Desa Tangguh Dan Mandiri

3. Kondisi Geografis Kabupaten Pesawaran

Secara geografis Kabupaten Pesawaran terletak pada koordinat 104,920 – 105,340’ Bujur Timur, dan 5,120 -5,840’ Lintang Selatan. Secara administratif luas wilayah Kabupaten Pesawaran adalah 1.173,77 km² dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : berbatasan dengan Kabupaten Lampung Tengah
- b. Sebelah Selatan : berbatasan dengan Teluk Lampung Kabupaten Tanggamus
- c. Sebelah Barat : berbatasan dengan Kabupaten Tanggamus
- d. Sebelah Timur : berbatasan dengan Kabupaten Lampung Selatan dan Kota Bandar Lampung

Pada tahun 2007 hingga sekarang jumlah kecamatan di Kabupaten Pesawaran telah mengalami perubahan akibat adanya pemekaran dengan bertambahnya 4 kecamatan sehingga total menjadi 11 kecamatan yaitu Kecamatan Kedondong, Waylima, Padang Cermin, Punduh Pidada, Gedong Tataan, Negeri Katon, Tegineneng, Marga Punduh, Way Khilau, Way Ratai, dan Teluk Pandan.

4. Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk Kabupaten Pesawaran

Luas wilayah dan Jumlah penduduk berdasarkan masing-masing kecamatan di Kabupaten Pesawaran tahun 2015 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk kabupaten Pesawaran, 2015

No	Kecamatan	Luas Wilayah		Penduduk		Kepadatan Penduduk
		Km ²	%	Jiwa	%	Jiwa/Km ²
1	Punduh Pidada	113,19	9,64	13.390	3,14	118,30
2	Marga Punduh	111,00	9,46	13.512	3,17	121,73
3	Padang Cermin	127,34	10,85	27.405	6,43	215,21
4	Teluk Pandan	77,34	6,59	35.692	8,37	461,49
5	Way Ratai	112,95	9,62	34.505	8,09	305,49
6	Kedondong	67,00	5,71	33.707	7,91	503,09
7	Way Khilau	64,11	5,46	26.762	6,28	417,44
8	Way Lima	99,83	8,51	30.582	7,17	306,34

9	Gedong Tataan	97,06	8,27	94.204	22,09	970,57
10	Negeri Katon	152,69	13,01	64.707	15,18	423,78
11	Tegineneng	151,26	12,89	51.923	12,18	343,27
Jumlah		1.173,77	100,00	426.389	100,00	363,26

Sumber: Badan Pusat Statistik Pesawaran dalam Angka 2016

Jumlah penduduk Kabupaten Pesawaran tahun 2015 sebanyak 426.389 jiwa, dengan jumlah penduduk terpadat berada di ibukota Kabupaten Pesawaran yaitu Kecamatan Gedong Tataan dengan total 94.707 jiwa. Luas wilayah Kabupaten Pesawaran yaitu 1.173,77 Km², dengan wilayah terluas berada di Kecamatan Negeri Katon seluas 151,26 Km². Dengan demikian, Ibukota Kabupaten Pesawaran yaitu Kecamatan Gedong Tataan menempati daerah dengan kepadatan penduduk/km² terpadat di Kabupaten Pesawaran yaitu sebanyak 970,57 Jiwa/Km².

5. Kepala Daerah

a. Periode 2 November 2007 – 1 November 2008

Bupati : Drs. H. Haris Fadilah, MM. (Pejabat Bupati Pesawaran)

Wakil Bupati : -

b. Periode 24 November 2008 – 23 Oktober 2009

Bupati : Djunaidi Djaya, SH. MH. (Pejabat Bupati Pesawaran)

Wakil Bupati : -

c. Periode 24 November 2009 – 2 Mei 2010

Bupati: Drs. H. Haris Fadilah, MM (Pejabat Bupati Pesawaran)

Wakil Bupati: -

d. Periode 3 Mei 2009 – 19 September 2010

Bupati: Drs. Untung Subroto (Pejabat Bupati Pesawaran)

Wakil Bupati: -

e. Periode 2010 – 2015

Bupati: Aries Sandi Dharma Putra, SH., MH.

Wakil Bupati : Drs. Musiran

f. Periode september 2015 – Februari 2016

Bupati: Drs. Puryanto, M.M (Pejabat Bupati Pesawaran)

Wakil Bupati: -

g. Periode 2016 – Sekarang

Bupati: H. Dendi Ramadhona K, S.T

Wakil Bupati: Eriawan, S.H

6. Jalanan Transportasi Kabupaten Pesawaran

Panjang jalan keseluruhan di Kabupaten Pesawaran sebesar 782,957 km dengan kondisi jalan 70,19 persen berkondisi baik, 2,26 persen sedang, 2,24 persen berkondisi rusak, dan 25,31 persen rusak berat.

Panjang Jalan menurut Kecamatan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Pesawaran (km) tahun 2015 yaitu sebagai berikut:

Tabel 3.2. Panjang Jalan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Pesawaran (Km), 2015

No	Kecamatan	Kondisi Jalan (Km)				Jumlah
		Baik	Sedang	Rusak	Rusak Berat	
1	Punduh Pidada	12,535	0,650	1,250	13,715	28,150
2	Marga Punduh	2,080	0,400	0,700	12,460	15,640

3	Padang Cermin	73,462	2,250	2,650	20,258	98,260
4	Teluk Pandan	17,885	1,120	1,455	14,700	35,160
5	Way Ratai	27,245	1,105	0,700	15,400	44,450
6	Kedondong	14,314	0,520	0,750	14,576	30,160
7	Way Khilau	15,871	0,650	0,859	15,540	31,920
8	Way Lima	61,490	1,950	2,415	19,255	85,110
9	Gedong Tataan	136,315	3,500	4,055	28,140	172,010
10	Negeri Katon	108,577	2,950	1,570	24,040	137,137
11	Tegineneng	79,750	2,650	1,100	21,100	104,600
Jumlah		549,524	17,745	17,504	198,184	782,957

Sumber: Badan Pusat Statistik Pesawaran dalam Angka 2016

Dari data dapat terlihat bahwa di Kecamatan Gedong Tataan yang merupakan ibukota Kabupaten Pesawaran memiliki kondisi jalan yang bagus lebih banyak dan lebih panjang dibandingkan kecamatan yang lain. Hal ini akan memudahkan jalur bagi transportasi darat yang hendak melintas yang hendak melintas di jalan tersebut.

B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kab. Pesawaran

1. Sejarah Berdirinya Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran

Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Pesawaran No.14 Tahun 2014 tentang perubahan kedua Peraturan Daerah No.05 Tahun 2011 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah kabupaten Pesawaran (Lembaran Daerah Kabupaten Pesawaran Tahun 2014 Nomor 14, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Pesawaran Nomor 49), merupakan tindak lanjut dari UU No.33 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kabupaten Pesawaran di Provinsi Lampung dimana secara umum tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten

Pesawaran Sesuai dengan Peraturan Bupati No.24 Tahun 2014 tanggal 27 Oktober 2014 Tentang Uraian Tugas Jabatan Dinas Perhubungan adalah *“Melaksanakan Urusan Pemerintah di bidang perhubungan darat, perhubungan laut berdasarkan azas otonomi dan tugas pembantuan”*.

2. Visi Misi Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran

Visi Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran dirumuskan dengan memperhatikan visi Pemerintah Daerah Kabupaten Pesawaran, maka ditetapkan visi Dinas Perhubungan sebagai berikut:

“Terwujudnya Pelayanan Jasa Perhubungan yang Kompetitif untuk Mendukung Percepatan Kemajuan Ekonomi Daerah”.

Pelayanan jasa perhubungan kompetitif, mendukung percepatan kemajuan ekonomi, yaitu pelayanan yang memenuhi kriteria, sebagai berikut:

- a. Pelayanan Perhubungan yang Kompetitif yaitu kemampuan Dinas Perhubungan untuk memformulasikan strategi dan kebijakan yang menempatkan pada suatu posisi menguntungkan berkaitan dengan pihak lainnya sehingga menghasilkan jasa pelayanan perhubungan yang akomodatif terhadap dinamika dan aspirasi masyarakat dan diterima oleh semua pihak.
- b. Mendukung Percepatan Kemajuan Ekonomi Daerah, Dinas Perhubungan sebagai jasa pelayanan dibidang perhubungan harus mampu menaikkan total dan pendapatan perkapita dengan memperhitungkan percepatan pertumbuhan kemajuan ekonomi kabupaten Pesawaran dan disertai dengan perubahan fundamental dalam struktur ekonomi serta pemerataan

pendapatan bagi Penduduk Kabupaten Pesawaran yang bersifat intersektoral, multidisipliner, dan berfikir komprehensif dalam merespon aspirasi masyarakat dengan tetap memperhatikan peraturan perundangan yang berlaku sesuai dengan tuntutan global dalam menghasilkan suatu pelayanan yang berkualitas untuk mendukung terwujudnya Kabupaten Pesawaran yang maju.

Visi dijabarkan lebih lanjut kedalam misi yang akan menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran. Dengan pernyataan misi diharapkan seluruh anggota organisasi dan pihak yang berkepentingan dapat mengetahui dan mengenal keberadaan serta peran instansi pemerintah dalam menyelenggarakan tugas pemerintahan. Oleh karena itu misi Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran dirumuskan sebagai berikut:

1. Meningkatkan Kualitas dan Kuantitas Sarana dan Prasarana Perhubungan
2. Meningkatkan Jasa Pelayanan Bidang Perhubungan
3. Memperluas Jaringan Pelayanan Jasa Perhubungan
4. Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Insan Perhubungan

Penjelasan masing-masing misi:

Misi kesatu:

Meningkatkan Kualitas dan Kuantitas Sarana dan Prasarana Perhubungan. Dinas perhubungan harus berperan sebagai pelaksana fungsi manajemen dalam bidang sarana dan prasarana. Dinas Perhubungana harus mampu mengkoordinasikan program perencanaan

pembangunan sarana dan prasarana perhubungan secara intensif dalam mengembangkan prasarana dan fasilitas perhubungan seperti penyediaan halte angkutan umum yang layak dan memadai sehingga bisa memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa transportasi untuk lebih tertib menunggu sarana transportasi umum. Juga keberadaan terminal dengan segala fasilitas penunjang yang layak bagi penumpang/pengguna jasa transportasi umum bisa meningkatkan pelayanan bagi masyarakat.

Misi kedua

Meningkatkan Jasa Pelayanan Bidang Perhubungan merupakan upaya dalam mempercepat pertumbuhan kemajuan daerah, terutama Kabupaten Pesawaran. Dengan menerapkan prinsip kesetaraan, keadilan pelayanan yang maksimal yang berlandaskan pada keterbukaan/transparansi kepada masyarakat, kooperatif dan partisipasi aktif kepada seluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*). Peningkatan sistem pelayanan perhubungan salah satunya ditempuh agar mampu menghasilkan output yang bersifat komprehensif, sehingga menciptakan iklim kondusif secara keseluruhan dalam proses. Institusi pelayanan juga harus berperan sebagai pelaksana fungsi manajemen dalam bidang perencanaan. Dengan demikian program pelayanan perhubungan mampu mengkoordinasikan proses pelayanannya secara intensif dan menyeluruh dengan melakukan

kajian/analisis dalam rangka keselarasan program kegiatan yang telah dirumuskan.

Misi ketiga

Memperluas Jaringan Pelayanan Jasa Perhubungan. Dinas perhubungan juga selain itu juga harus berperan sebagai perpanjangan sayap jasa pelayanan dalam memfungsikan manajemen dalam program rencana, serta melakukan kajian/analisis yang dirumuskan dengan sistem manajemen sistem pelayanan yang ditempuh melalui penelitian dan kajian analisis yang dapat menjadi bahan masukan dalam pengambilan kebijakan guna peningkatan program-program pelayanan bidang perhubungan. Peningkatan pelayanan jasa informasi juga merupakan upaya terwujudnya pelayanan jasa. Oleh karena itu Dinas Perhubungan harus dapat meningkatkan kemampuan menyediakan data atau informasi pelayanan dengan cepat, tepat dan akurat.

Misi keempat

Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Insan Perhubungan. Untuk menjamin agar program/kegiatan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan sesuai dengan rencana yang ditetapkan maka perlu dilakukan penempatan SDM perhubungan yang berkualitas dan handal yang mampu menghadapi segala tantangan dan kendala dalam menghadapi segala permasalahan baik itu yang sifatnya pelayanan publik ataupun non publik dan yang mungkin akan timbul karena segala akibatnya. Peningkatan kualitas sumber daya manusia

akan menghasilkan realisasi (input), keluaran (output), dan hasil (outcome) yang berkualitas serta dapat dipertanggungjawabkan.

3. Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran

- a. Kepala Dinas: Andry Effendi, ST., MM
- b. Sekretaris: Ponirin, SE. MM
 - 1) Kepala Subbagian Umum dan Kepegawaian: Sahmin, S.I.P., MM.
 - 2) Kepala Subbagian Program dan Keuangan: Fera Juli Erna, A.Md. Kep. M.
- c. Kepala Bidang Perhubungan Darat: Muhtador, S.Sos
 - 1) Kasi Angkutan Darat: Yanti Meda, SE., MM.
 - 2) Kasi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Jalan: Andi Akbar, A.Md, LLAJ. SE. MM
 - 3) Kasi Pengendalian Operasional: Sudarmono. SH.
- d. Kepala Bidang Perhubungan Laut: Efendi, SE.
 - 1) Kasi Angkutan Laut: Firly Daya, SE.
 - 2) Kasi Pelabuhan Laut: Kamarudin
 - 3) Kasi Keselamatan Angkutan Laut/Pelayaran: Asmanto, S.T.
- e. Kepala Bidang Perencanaan dan Sarana Prasarana: Cendrahadi, SE., MM.
 - 1) Kasi Perencanaan: Rade Wijaya, SE.,MM.
 - 2) Kasi Sarana dan Prasarana: Amanuddin, SE.,MM.
 - 3) Kasi Jaringan Informasi Perhubungan: Rahmat, SH. MM.
- f. Kelompok Jabatan Fungsional.
 - 1) UPT Pengujian Kendaraan Bermotor: Arief Rakhman
 - 2) UPT Perparkiran
 - 3) UPT Terminal

4. Tugas dan Fungsi Pokok Bidang Perhubungan Darat

Dalam Peraturan Bupati Nomor 40 Tahun 2009 tentang Uraian Tugas Jabatan Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran:

Bidang Perhubungan Darat

Pasal 8

- (1) Bidang Perhubungan Darat dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas Perhubungan
- (2) Bidang Perhubungan Darat mempunyai tugas menghimpun, mengkoordinasikan dan merumuskan kebijakan teknis serta melaksanakan kegiatan bidang
- (3) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Kepala Bidang Perhubungan Darat mempunyai fungsi :
 - a. Pelaksanaan kebijakan teknis bidang;
 - b. Pelaksanaan program dan kegiatan;
 - c. Pelaksanaan pembinaan, pengkoordinasian, pengendalian, pengawasan program dan kegiatan dalam lingkup bidang;
 - d. Pelaksanaan evaluasi program dan kegiatan dalam lingkup bidang; dan
- (4) Uraian tugas Kepala Bidang Perhubungan Darat sebagai berikut :
 - a. Melaksanakan koordinasi dengan seluruh bidang dan sekretariat dalam rangka penyusunan program kerja dinas, sebagai pedoman penyusunan program, kegiatan dan anggaran pendapatan dan belanja dinas serta rencana kerja pada bidang perhubungan darat untuk dijadikan bahan acuan dalam pelaksanaan tugas;
 - b. Memimpin, mengarahkan serta memantau bawahan dalam melaksanakan tugas dibidang perhubungan darat, pengendalian dan operasi dan keselamatan lalu lintas angkutan darat, agar pelaksanaan tugas dapat berjalan sesuai program kerja yang telah disusun;
 - c. Melaksanakan pembinaan, penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pengawasan dan pengendalian operasional dibidang lalu lintas jalan;
 - d. Melaksanakan penyiapan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pemberian bimbingan teknis lalu lintas jalan, penyiapan pembinaan teknis sarana lalu lintas jalan, penyiapan, pengawasan, pengendalian dan operasional lalu lintas jalan;
 - e. Melaksanakan pembinaan, penyelenggaraan manajemen penyusunan dan pendapatan rencana umum jaringan transportasi jalan kabupaten ;
 - f. Melaksanakan penyiapan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa jaringan trayek dan penetapan kebutuhan kendaraan untuk angkutan yang wilayah pelayanannya melebihi wilayah kabupaten, penyiapan pada jaringan trayek angkutan pedesaan dan menginventarisasi daerah angkutan baru;
 - g. Melaksanakan penyusunan dan penetapan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan kabupaten;
 - h. Melaksanakan penyiapan penetapan operasi dan kebutuhan kendaraan untuk angkutan taksi yang wilayah pelayanannya dalam satu kabupaten;
 - i. Melaksanakan penyiapan rekomendasi operasi angkutan sewa dan pemberian ijin usaha angkutan, pariwisata, penetapan tarif penumpang dalam kabupaten;

- j. Melaksanakan penyiapan pengawasan pengendalian dan operasional di bidang angkutan jalan;
- k. Menyelenggarakan manajemen pengelolaan terminal dalam wilayah kabupaten;
- l. Mempelajari peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan dinas perhubungan serta perundang-undangan yang berhubungan dengan bidang perhubungan serta sebagai landasan dalam pelaksanaan tugas bidang perhubungan darat.
- m. Membagi habis tugas pada bidang perhubungan darat kepada bawahan, agar setiap aparatur yang ada memahami tugas dan tanggung jawabnya;
- n. Menerima, mempelajari laporan dan saran dari bawahan sebagai masukan untuk dijadikan bahan dalam menyusun program kerja selanjutnya;
- o. Membina, memberikan motivasi kepada bawahan agar melaksanakan tugas secara berdaya guna dan berhasil guna;
- p. Mengevaluasi hasil kerja bawahan sebagai bahan penyusunan hasil kerja lebih lanjut;
- q. Melakukan kerja sama dengan unit kerja yang ada guna menunjang kelancaran pelaksanaan tugas.
- r. Membuat laporan kepada kepala dinas sebagai masukan untuk di jadikan bahan dalam menyusun program kerja dinas lebih lanjut.
- s. Melaksanakan tugas ke dinas lain yang diberikan oleh atasan sesuai dengan petunjuk dan ketentuan yang berlaku.

Seksi Angkutan Darat

Pasal 9

- (1) Seksi Angkutan Darat dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang Perhubungan Darat;
- (2) Seksi Angkutan Darat mempunyai tugas Penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan operasional, bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di Bidang Perhubungan Darat;
- (3) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Kepala Seksi Angkutan Darat mempunyai fungsi :
 - a. Pelaksanaan kebijakan teknis seksi;
 - b. Pelaksanaan program dan kegiatan;
 - c. Pembinaan, pengkoordinasian, pengendalian dan pengawasan program dan kegiatan dalam lingkup seksi;
 - d. Pelaksanaan evaluasi program dan kegiatan dalam lingkup seksi.
- (4) Uraian tugas Kepala Seksi Angkutan Darat sebagai berikut :
 - a. Melakukan sinkronisasi dan korelasi kerja dengan unit kerja lainnya di lingkungan bidang dalam rangka penyusunan rencana program kerja angkutan orang dan barang/barang khusus untuk dijadikan pedoman dalam pelaksanaan pekerjaan;

- b. Menginventarisasi permasalahan yang berhubungan dengan bidang angkutan darat dan penyusunan bahan untuk pemecahan masalahnya;
- c. Menyusun dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan kabupaten;
- d. Menyiapkan bahan petunjuk teknis angkutan orang, dan barang/barang khusus;
- e. Memberikan izin trayek angkutan pedesaan dan pembatasan dalam wilayah kabupaten;
- f. Melaksanakan perencanaan pengelolaan terminal, jaringan trayek kabupaten, perencanaan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB);
- g. Memberikan izin usaha angkutan barang dan bongkar muat barang;
- h. Menyusun jaringan lalu lintas angkutan barang pada jaringan jalan kabupaten;
- i. Melakukan pengendalian dan penyelenggaraan angkutan barang/barang khusus;
- j. Melakukan pembinaan terhadap perusahaan angkutan barang/barang khusus dalam wilayah kabupaten;
- k. Menetapkan wilayah operasi dan kebutuhan kendaraan untuk angkutan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten.
- l. Menetapkan wilayah operasi angkutan taxi, travel dan bus yang melayani khusus untuk layanan kendaraan dari tempat tertentu yang memerlukan tingkat pelayanan tinggi/wilayah operasi dalam kabupaten;
- m. Memberikan izin angkutan sewa berdasarkan kuota yang ditetapkan pemerintah;
- n. Memberikan izin angkutan umum;
- o. Memberikan rekomendasi asal/tujuan angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP) di Kabupaten;
- p. Memimpin mengarahkan dan memotivasi aparatur non struktural umum dilingkungan seksi angkutan darat agar dapat melaksanakan tugas secara berdaya guna dan berhasil guna;
- q. Membagi habis tugas seksi angkutan darat kepada aparatur non struktural umum sebagai bawahannya, agar setiap personil memahami tugas dan tanggung jawabannya;
- r. Mengumpulkan, menghimpun dan menyusun data dari bawahan sebagai bahan untuk membuat laporan pelaksanaan tugas kepada atasan sebagai masukan dalam penyusunan program lebih lanjut;
- s. Mengevaluasi hasil pelaksanaan tugas bawahan;
- t. Melakukan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan.

5. Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Pesawaran

Trayek Angkutan Pesawaran dibuat berdasarkan acuan, baik berupa Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Daerah Dll.

a. Landasan hukum operasi Dinas Perhubungan kabupaten

Pesawaran:

- 1) UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
- 2) UU No.25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik
- 3) UU No.28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah
- 4) UU No.23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
- 5) Peraturan Pemerintah No.55 Tahun 2014 Tentang Kendaraan
- 6) Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan
- 7) Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tentang Angkutan Barang Dan Orang
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Masal Berbasis Jalan
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- 10) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- 11) Peraturan Kepala Kepolisian Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor
- 12) Peraturan Daerah Kabupaten Pesawaran Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Perizinan Tertentu

a. Proses Terbentuknya Angkutan Pedesaan di Kabupaten

Pesawaran

Proses pembuatan izin trayek angkutan pesawaran seperti yang dijelaskan oleh Arief Rakhman, ST. MM selaku UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran adalah sebagai berikut:

- 1) Perjanjian MOU No 1 Tahun 2009 melalui Peraturan Bersama Bupati Kabupaten Pesawaran dengan Walikota Bandar Lampung. Peraturan ini sifatnya belum kuat karena belum menjadi Peraturan Daerah dan bersifat hanya mengeluarkan surat izin bupati. Fungsinya hanya memberikan izin untuk mutasi angkutan yang ingin mendaftar di trayek kabupaten apabila pemilik angkutan tidak berdomisili di Kabupaten Pesawaran. Angkutan ini dinamakan Angkutan Perbatasan antara Kemiling dan Gedong Tataandan belum terkena retribusi..
- 2) Dengan dikeluarkannya Peraturan Daerah Kabupaten Pesawaran Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Perizinan Tertentu Pasal 27 Bahwa izin trayek angkutan sudah dikenakan/bayar retribusi.
- 3) Tahun 2014 keluarlah Peraturan Pemerintah No. 74 Tentang Angkutan Jalan Pada Bab 3 Pasal 15 ayat 3 yang berbunyi "Pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/barang dalam wilayah kabupaten/kota". Selanjutnya Bab 4 Pasal 22 menyebutkan bahwa Jenis Pelayanan Angkutan Orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas:
 - a) Angkutan lintas batas negara
 - b) Angkutan antarkota antarprovinsi
 - c) Angkutan antarkota dalam provinsi
 - d) Angkutan perkotaan, dan
 - e) Angkutan Perdesaan.

Oleh karenanya, nama angkutan perbatasan yang terbentuk tahun 2009 sudah hilang, dan pada tahun 2014 diganti dengan nama angkutan pedesaan.

- 4) Di tahun 2016, barulah Penertiban trayek angkutan pedesaan Kabupaten Pesawaran oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran dengan rute Gedong Tataan (Terminal Gading Rejo dan Kedondong) sampai Terminal Kemiling Bandar Lampung benar-benar dilaksanakan. Sehingga dengan penertiban ini, sudah tidak ada lagi supir dengan trayek Kota Bandar Lampung memasuki wilayah trayek Kabupaten Pesawaran, dan sebaliknya, supir dengan trayek Kabupaten Pesawaran tidak lagi memasuki wilayah trayek kota. Sebagai pembeda, bahwa angkutan Kota Bandar Lampung tetap di cat berwarna merah hati seperti biasanya, sementara cat angkutan pedesaan berwarna hijau dan bertuliskan angkutan pedesaan.
- 5) Saat ini, Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran sedang membuat payung hukum untuk aturan dan penjelasan mengenai angkutan pedesaan. Rencana payung hukum tersebut akan membuat peraturan mengenai:
 - a) Peraturan Bupati tentang Pesawaran Tentang Tata Cara Pelaksanaan Izin Trayek Dan Perizinannya Di Kabupaten Pesawaran.
 - b) Selanjutnya akan dibuat Peraturan Daerah Tentang Pola Angkutan Jalan
 - c) Selanjutnya Peraturan Bupati Tentang Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan

- d) Lalu mengenai Peraturan Bupati Tentang Tarif Angkutan. Saat ini, besarnya tarif trayek kabupaten masih mengikuti tarif trayek kota yaitu sebesar Rp 4.000

b. Proses pendaftaran Trayek Angkutan Pesawaran

Proses pendaftaran trayek dilakukan oleh para pemilik angkutan di Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran. Alur pendaftaran izin trayek yang diatur oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran adalah sebagai berikut:

- 1) Pemohon (Pengusaha angkutan yang berbadan hukum Indonesia) berupa BUMN, BUMD, PT atau Koperasi
 - (a) Mengajukan surat permohonan diajukan kepada Bupati Pesawaran cq. Dinas Perhubungan melalui bidang perhubungan darat
 - (b) Melampirkan (Surat pengusaha petugas perusahaan, KTP, SIM, STNK, BPKB, KIR dan surat izin perusahaan)
 - (c) Membawa kendaraan untuk diperiksa kelaikannya.

Apabila point diatas tidak memenuhi persyaratan, maka proses pendaftaran ditunda sampai pendaftar melengkapi persyaratan.

- 2) Staf Dinas Perhubungan mengaudit berkas pemohon dan melakukan registrasi surat
 - (a) Surat didisposisikan dengan alur: staf – Kasi Angkutan – Kabid Perhubungan Darat – Sekretaris Dinas – Kepala Dinas – Bidang Perhubungan Darat

Apabila tidak melengkapi persyaratan, maka akan dapat tolakan dengan tertulis, atau ditunda hingga melengkapi persyaratan.

- 3) Apabila memenuhi persyaratan maka Dinas Perhubungan Mengeluarkan Surat Persetujuan (Izin Trayek Operasi) / Rekomendasi Mutasi apabila kendaraan belum berdomisili Kabupaten Pesawaran dengan masa berlaku selama 2 bulan. Proses mutasi kendaraan dilakukan di Samsat Raja Basa untuk mendapatkan: STNK, BPKB, dan Plat Kendaraan dengan No. Pol. Domisili Pesawaran, warna kendaraan sesuai dengan rekomendasi dari Dinas Perhubungan.
- 4) Melakukan Uji Kendaraan di Kantor Pengujian Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran. Apabila tidak laik jalan, maka diwajibkan melengkapi persyaratan laik jalan (buku KIR) kendaraan.
- 5) Setelah proses selesai, maka Dinas Perhubungan menerbitkan Surat Keputusan Izin Trayek yang berlaku selama 5 tahun dan wajib melakukan daftar ulang selama 1 tahun sekali berupa kartu pengawasan.

C. Gambaran Umum Supir Angkutan Desa di Kabupaten Pesawaran

1. Jumlah Angkutan yang Terdaftar dalam Trayek Angkutan Desa

Kabupaten Pesawaran hingga saat ini hanya memiliki satu trayek angkutan pedesaan, yaitu angkutan yang melintas dari Gedong Tataan (Kedondong dan/atau Terminal Gading Rejo) sampai Terminal Kemiling

di Bandar Lampung. Trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran ini berciri mobil yang di cat berwarna hijau. Berikut merupakan data angkutan yang terdaftar dalam trayek ini.

Tabel 3.3. Data Angkutan Pedesaan Trayek Kemiling-Gedong Tataan Kabupaten Pesawaran Periode 5 (Lima) Tahun 2012 s/d 17 November 2016

No	Uraian	Tahun			
		2012-2013	2014	2015	2016 s/d 11 November 2016
1	Baru		48	15	57
2	Perpanjangan (Daftar Ulang)		12	7	83
4	Mati		16	69	8
	TOTAL UNIT	28	76	91	148

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa ditahun 2013 sudah ada 28 unit angkutan umum yang terdaftar di trayek angkutan Pesawaran, di tahun 2014 unit yang mendaftar di trayek Pesawaran bertambah sebanyak 48 unit sehingga total angkutan umum di tahun 2014 menjadi 76 unit dengan rincian sebanyak 12 unit yang melakukan perpanjangan dan 16 unit mati trayek. Selanjutnya di tahun 2015 angkutan umum yang mendaftar di trayek Pesawaran bertambah sebanyak 15 unit sehingga ditahun tersebut angkutan umum yang terdaftar sebanyak 91 unit. Tahun 2016 bertambah 57 mobil angkutan umum yang mendaftar di Trayek Pesawaran sehingga total ditahun tersebut sebanyak 148 unit mobil angkutan umum.

2. Karakteristik Responden

Penelitian ini dilakukan pada supir angkutan pedesaan Kabupaten Pesawaran pada tanggal 10-11 September 2017. Dari populasi 148 unit mobil angkutan yang terdaftar dalam trayek angkutan Pesawaran, penulis mengambil sampel 15% yaitu 23 unit mobil angkutan yang berarti karakteristik responden ini berdasarkan 23 supir angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran

a. Responden Berdasarkan Usia

Tabel 3.4. Distribusi Responden Berdasarkan Usia

Usia (Tahun)	Responden	Persentase (%)
19-29	5	21,73
30-39	6	26,08
40-49	8	34,80
>50	4	17,39
Jumlah	23	100,00

Sumber: Data Primer

Berdasarkan usianya, responden dalam penelitian ini di dominasi oleh responden yang berusia 40-49 tahun sebanyak 8 responden atau 34,80% dari jumlah keseluruhan responden. Sedangkan responden yang berusia lebih dari 50 tahun menjadi responden yang jumlahnya terkecil yaitu berjumlah 4 responden atau 17,39%.

b. Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tabel 3.5. Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan

Tk. Pendidikan	Responden	Persentase
SD	13	56,52
SLTP	6	26,08
SLTA	4	17,40
Jumlah	23	100,00

Sumber: Data Primer

Berdasarkan tabel, dapat terlihat bahwa jumlah responden yang memiliki tingkat pendidikan terakhir SD berjumlah 13 orang atau 56,52%, jumlah responden yang memiliki tingkat pendidikan terakhir SLTP berjumlah 6 orang atau 26,08%, dan responden yang memiliki tingkat pendidikan terakhir SLTA berjumlah 4 orang atau 17,40%.

c. Responden Berdasarkan Kepemilikan Angkutan

Tidak semua supir angkutan pedesaan memiliki mobil (angkutan) sendiri. Ada supir yang memiliki mobil angkutan sendiri, dan membawa sendiri angkutan tersebut. Ada supir yang meminjam mobil angkutan orang lain untuk dikemudikan, dan nantinya akan diberi imbalan berupa uang sewa (setoran) kepada pemilik angkutan. Berikut merupakan data jumlah supir yang memiliki angkutan sendiri dan supir yang mengendarai angkutan milik orang lain.

Tabel 3.6. Distribusi Responden Berdasarkan Kepemilikan Angkutan

No	Karakteristik Kepemilikan	Responden	Persentase
1	Milik Sendiri	12	52,17
2	Milik Orang Lain	11	47,83
Jumlah		23	100,00

Sumber: Data Primer

Dari tabel dapat terlihat bahwa supir yang mengemudi mobil angkutan milik sendiri berjumlah 12 orang atau 52,17%, sedangkan supir yang mengemudi mobil angkutan milik orang lain ada 11 orang atau 47,83%.

d. Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan responden perbulan terhitung dalam 25 hari kerja. Pendapatan yang di maksud dalam skripsi dibagi kedalam dua bagian yaitu pendapatan supir sebelum adanya trayek angkutan pedesaan (ketika responden masih menjadi supir dalam trayek Kota Bandar Lampung), dan pendapatan ketika sudah menjadi supir dalam trayek angkutan pedesaan Kabupaten Pesawaran.

Tabel 3.7. Perbedaan Pendapatan Sebelum Dan Sesudah Perubahan Trayek (dalam ribuan)

No	Dalam Trayek Kota Bandar Lampung					Dalam Trayek Kabupaten Pesawaran				
	P.Kotor /hari	Bensin	Setoran	P.Bersih /hari	P.Total /bulan	P.Kotor /hari	Bensin	Setoran	P.Bersih /hari	P.Total /bulan
1.	360	145	-	215	5.375	270	130	-	140	3.500
2.	360	120	-	240	6.000	280	110	-	170	4.250
3.	300	130	-	170	4.250	250	110	-	140	3.500

4.	360	150	-	210	5.250	260	130	-	130	3.250
5.	360	145	-	215	5.375	300	130	-	170	4.250
6.	400	150	-	250	6.250	280	110	-	170	4.250
7.	360	140	-	220	5.500	260	100	-	160	4.000
8.	360	130	100	130	3.250	270	110	80	80	2.000
9.	330	130	100	100	2.500	250	110	70	70	1.750
10.	360	130	100	130	3.250	280	110	90	80	2.000
11.	400	150	100	150	3.750	280	110	85	85	2.125
12.	400	150	100	150	3.750	300	130	90	80	2.000
13.	400	150	100	150	3.750	290	125	85	80	2.000
14.	360	140	100	120	3.000	300	130	90	80	2.000
15.	400	150	120	130	3.250	300	130	100	70	1.750
16.	360	140	100	120	3.000	300	135	85	80	2.000
17.	360	140	110	110	2.750	280	100	100	80	2.000
18.	400	150	120	130	3.250	300	130	100	70	1.750
19.	360	140	-	220	5.500	260	110	-	150	3.750
20.	360	130	-	230	5.750	270	110	-	120	4.000
21.	400	150	-	250	6.250	290	110	-	180	4.500
22.	330	120	-	210	5.250	270	110	-	160	4.000
23.	330	130	-	210	5.250	290	115	-	175	4.375

Dari tabel dapat terlihat, bahwa adanya perubahan pendapatan ketika supir masih berada pada rute trayek Bandar Lampung, dan ketika supir sudah tidak lagi berada pada trayek Bandar Lampung (sudah mendaftar di Trayek Pesawaran).

e. Responden Berdasarkan Pengeluaran

Pengeluaran yang dimaksud dalam karakteristik ini yaitu pengeluaran konsumsi rumah tangga 1 bulan (30 hari), uang untuk membeli bahan bakar

mobil angkutan (25 hari).Pengeluaran yang dikeluarkan ketika menjadi supir dalam trayek Kota Bandar Lampung, dan pengeluaran ketika telah menjadi supir di trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Pesawaran.

Tabel 3.8.Perbedaan Pengeluaran Sebelum dan Sesudah Perubahan Trayek

No	Dalam Trayek Kota Bandar Lampung				Dalam Trayek Kabuapte Pesawaran	
	Pengeluaran /hari	Pengeluaran /bulan	Jumlah anggota keluarga	Pengeluaran /hari	Pengeluaran /bulan	Jumlah anggota keluarga
1.	35.000	1.050.000	3	50.000	1.500.000	4
2.	30.000	900.000	4	40.000	1.200.000	4
3.	40.000	1.200.000	3	45.000	1.350.000	3
4.	35.000	1.050.000	4	35.000	1.050.000	3
5.	50.000	1.500.000	6	50.000	1.500.000	4
6.	40.000	1.200.000	3	35.000	1.050.000	3
7.	45.000	1.350.000	5	60.000	1.800.000	5
8.	50.000	1.500.000	4	40.000	1.200.000	4
9.	35.000	1.050.000	3	35.000	1.050.000	3
10.	40.000	1.200.000	5	50.000	1.500.000	5
11.	50.000	1.500.000	4	45.000	1.350.000	4
12.	35.000	1.050.000	4	40.000	1.200.000	4
13.	40.000	1.200.000	4	35.000	1.050.000	4
14.	50.000	1.500.000	5	45.000	1.350.000	5
15.	45.000	1.350.000	4	45.000	1.350.000	4
16.	50.000	1.500.000	6	60.000	1.800.000	6
17.	40.000	1.200.000	5	40.000	1.200.000	5
18.	60.000	1.800.000	7	50.000	1.500.000	5

19.	55.000	1.650.000	6	50.000	1.500.000	6
20.	70.000	2.100.000	7	60.000	1.800.000	7
21.	60.000	1.800.000	7	60.000	1.800.000	7
22.	50.000	1.500.000	5	50.000	1.500.000	5
23.	30.000	900.000	3	40.000	1.200.000	3

Sumber: Data Primer

Dari tabel dapat terlihat, bahwa adanya perubahan pendapatan ketika supir masih berada pada rute trayek Bandar Lampung, dan ketika supir sudah tidak lagi berada pada trayek Bandar Lampung (sudah mendaftar di Trayek Pesawaran).

f. Responden Berdasarkan Jam Operasional

Jam operasional adalah lamanya waktu yang dipakai supir untuk bekerja mengendarai mobil angkutan.

Tabel 3.9. Distribusi Responden Berdasarkan Jam Operasional

Dalam Trayek Kota Bandar Lampung				Dalam Trayek Kabupaten Pesawaran		
No	PP	Waktu Operasional	Total Jam Kerja	PP	Waktu Operasional	Total Jam Kerja
1	4x	05.30 – 19.00	13 jam 30 menit	5x	05.30 – 18.00	12 jam 30 menit
2	3x	06.00 – 19.00	13 jam	4x	06.00 – 17.30	11 jam 30 menit
3	3x	06.00 – 18.00	12 jam	4x	06.00 – 18.00	12 jam
4	4x	05.30 – 19.00	13 jam 30 menit	5x	05.30 – 18.00	12 jam 30 menit
5	4x	06.00 – 18.00	12 jam	5x	06.00 – 18.00	12 jam
6	4x	05.00 – 19.00	14 jam	4x	05.00 – 18.30	13 jam 30 menit

7	4x	05.00 – 19.00	14 jam	4x	05.00 – 18.30	13 jam 30 menit
8	3x	06.00 – 18.00	12 jam	4x	06.00 – 18.00	12 jam
9	3x	06.00 – 18.00	12 jam	4x	06.00 – 18.00	12 jam
10	3x	06.00 – 18.00	12 jam	4x	06.00 – 18.00	12 jam
11	4x	06.00 – 18.00	12 jam	4x	06.00 – 18.30	12 jam 30 menit
12	4x	05.30 – 18.30	13 jam	5x	06.00 – 18.30	12 jam 30 menit
13	4x	06.00 – 18.00	12 jam	5x	06.00 – 18.00	12 jam
14	4x	06.00 – 18.00	12 jam	5x	06.00 – 18.00	12 jam
15	4x	05.30 – 18.30	13 jam	5x	06.00 – 18.00	12 jam
16	4x	06.00 – 18.00	12 jam	5x	06.00 – 17.00	11 jam
17	4x	06.00 – 18.00	12 jam	4x	06.00 – 18.00	12 jam
18	4x	05.30 – 18.00	12 jam 30 menit	5x	06.00 – 18.00	12 jam
19	4x	05.30 – 18.30	13 jam	4x	05.30 – 18.00	12 jam 30 menit
20	3x	05.30 – 18.30	13 jam	4x	06.00 – 17.30	11 jam 30 menit
21	4x	05.30 – 18.30	13 jam	4x	05.30 – 17.30	12 jam
22	3x	06.00 – 18.30	12 jam 30 menit	4x	06.00 – 18.30	12 jam 30 menit
23	3x	05.30 – 18.30	13 jam	4x	06.00 – 17.30	11 jam 30 menit

Sumber: Data Primer

g. Keadaan Perumahan dan Fasilitas yang dimiliki

1) Luas Rumah

Seluruh responden yang berjumlah 23 supir angkutan pedesaan Kabupaten Pesawaran memiliki luas rumah lebih dari 10 m².

2) Kepemilikan Rumah

Status kepemilikan rumah responden supir angkutan pedesaan Kabupaten Pesawaran yaitu rumah pribadi/rumah orangtua dan rumah kontrakan. Jumlah responden yang memiliki rumah pribadi/rumah orangtua berjumlah 21 responden atau 91,30%, dan supir yang tinggal dirumah kontrakan berjumlah 2 responden atau 8,70%.

3) Alas/Lantai Rumah

Dari 23 responden, sebanyak 14 responden atau 60,86% memiliki bagian terluas dari rumah tersebut beralas semen, baik semen kasar ataupun semen halus. Sedangkan 9 responden atau 39,14% memiliki rumah beralaskan keramik.

4) Penerangan Rumah (Listrik)

Seluruh responden yang berjumlah 23 supir angkutan pedesaan Kabupaten Pesawaran sudah diterangi Listrik, baik dengan prabayar maupun pascabayar.

5) MCK (Mandi Cuci Kakus)

Seluruh responden sudah memiliki MCK sendiri, baik yang status kepemilikan rumah sendiri/orangtua maupun yang tinggal dirumah kontrakan.

h. Dampak Penertiban Trayek Angkutan yang Dirasakan Responden

Penertiban trayek angkutan umum ini mempunyai dampak tersendiri bagi supir Trayek Kabupaten. Dari hasil wawancara kepada para supir, Berikut merupakan dampak penertiban dan pemindahan trayek:

- 1) Jumlah supir yang terlampaui banyak sementara permintaan penumpang akan angkutan umum semakin berkurang.
- 2) Banyaknya supir ilegal yang belum daftar Trayek Angkutan Pedesaan namun sudah bisa beroperasi untuk menjadi supir.
- 3) Belum tersedianya terminal.
- 4) Terkendalanya membayar perpanjangan izin trayek (retribusi) secara perorangan
- 5) Belum ditetapkan tarif angkutan secara resmi untuk trayek di Kabuapten Pesawaran.
- 6) Belum sepenuhnya menjalankan aturan terkait pemeriksaan layak jalan bagi angkutan umum yang terdaftar dalam trayek
- 7) Karena makin sulitnya mencari penumpang, sehingga memaksa supir harus *ngetem* lebih lama menunggu angkutan penuh

BAB IV

ANALISIS DATA

A. Dampak Penertiban Trayek Angkutan Umum Terhadap Kesejahteraan Supir Trayek Kabupaten Pesawaran

1. Dampak Penertiban Trayek Angkutan Umum

Pelaksanaan otonomi daerah merupakan suatu harapan cerah bagi pelaksanaan pembangunan secara keseluruhan dimana masing-masing daerah memiliki kesempatan untuk mengelola, mengembangkan, dan membangun daerah masing-masing sesuai kebutuhan dan potensi yang dimiliki. Menurut UU No 32 Tahun 2004, pengertian otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Kewenangan yang dimaksud mencakup dalam seluruh bidang pemerintahan, seperti Pertanahan, pertanian, pendidikan dan kebudayaan, tenaga kerja, kesehatan, lingkungan hidup, pekerjaan umum, perhubungan, perdagangan dan industri, penanaman modal, serta koperasi.

Kabupaten Pesawaran merupakan sebuah kabupaten Daerah Otonomi baruyang merupakan daerah pemekaran dari kabupaten Lampung Selatan. Maka saat ini Kabupaten Pesawaran memiliki pemerintahan sendiri salah satunya adalah dalam bidang Perhubungan.

Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Pesawaran No.14, yang merupakan tindak lanjut dari UU No.33 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kabupaten Pesawaran. Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran berperan dalam melaksanakan urusan pemerintah dibidang perhubungan, salah satunya yaitu menjamin adanya ketersediaan angkutan umum sebagaimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan Pasal 15 ayat 3 menyebutkan Pemerintah daerah kabupaten/kota menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.

Awalnya kebutuhan angkutan umum masyarakat Kabupaten Pesawaran dilayani oleh Trayek Kota Bandar Lampung. Namun setelah Kabupaten Pesawaran melakukan otonomi daerah, maka kebutuhan masyarakat Kabupaten Pesawaran akan angkutan umum harus disediakan oleh Pemerintah Dinas Perhubungan. Lintasan Trayek di Kabupaten Pesawaran diatur pertama kali dalam MOU Peraturan Bersama Antara Walikota Bandar Lampung dan Bupati Pesawaran No. 01 Tahun 2009 Bab 2 Lintasan Trayek dan Perizinan menyebutkan bahwa Lintasan perbatasan menjadi kumpulan trayek antara Kota Bandar Lampung dengan Kabupaten Pesawaran yaitu pada lintasan trayek “Terminal Kemiling dan Gedong Tataan”.

Semua supir yang terdaftar pada Trayek Kabupaten Pesawaran merupakan mutasi/perpindahan dari Trayek Kota Bandar Lampung. Berpindahnya trayek mempunyai dampak tersendiri bagi para supir. Maka, dampak adanya

penertiban trayek angkutan bagi supir Trayek Kabupaten Pesawaran adalah sebagai berikut:

- a. Jumlah supir yang terlampau banyak sementara permintaan penumpang akan angkutan umum semakin berkurang. Penertiban secara keseluruhan belum begitu terasa bagi sebagian supir. Seperti wawancara penulis terhadap beberapa supir angkutan kota adalah sebagai berikut: “dampak yang paling terasa adalah belum seluruhnya supir sudah terdaftar dalam trayek Pesawaran ini, karena mereka hanya bermodal mobil mikrolet, lalu mengecat sendiri mobil tersebut, dan mereka sudah bisa beroperasi mencari penumpang. Hal ini menyebabkan akan bertambahnya persaingan bagi para supir dalam mencari penumpang. Dan selanjutnyaz akan menurunkan pendapatn supir”.⁸⁰
- b. Penumpang harus dua kali naik angkutan umum bila hendak ke Bandar Lampung, sehingga banyak penumpang yang beralih dari angkutan umum. Semakin sulitnya mencari penumpangmemaksa supir harus *ngetem* lebih lama menunggu angkutan penuh.
- c. Belum sepenuhnya menjalankan aturan terkait pemeriksaan layak jalan bagi angkutan umum yang terdaftar dalam trayek.
- d. Belum tersedianya terminal. Saat ini supir trayek kabupaten Pesawaran masih meminjam untuk memakai terminal di Terminal Kemiling Bandar Lampung dan Terminal Gading Rejo

⁸⁰Wawancara kepada Bapak Junaidi sebagai Supir Angkutan Pedesaan Trayek Kabupaten Pesawaran, Tanggal 11 September 2017.

Pringsewu. Ketiadaan terminal membuat supir sulit mencari penumpang. Karena biasanya para supir mengandalkan teman dari Trayek kota untuk meminta menurunkan/mengoper penumpang agar naik mobil angkutan pedesaan milik dirinya.

- e. Terkendalanya membayar perpanjangan izin trayek (retribusi) secara perorangan, karena dalam peraturan dinas perhubungan Kabupaten Pesawaran seharusnya yang menjadi penyedia jasa angkutan umum adalah perusahaan berbadan hukum seperti BUMN, BUMD, PT, atau Koperasi. Maka, untuk kedepannya akan dibentuk jasa penyedia angkutan umum berbadan hukum. Hal ini membuat resah para supir. Berikut merupakan hasil wawancara pada salah satu supir: “tahun ini belum bisa bayar perpanjangan trayek, karena pihak Dinas Perhubungan ingin yang terdaftar dalam trayek adalah jasa angkutan yang berbentuk badan hukum, bukan secara perorangan. Pak Azis, selaku orang yang mempunyai banyak angkutan umum ingin mengajukan permohonan membuat koperasi seperti yang diinginkan oleh Dinas Perhubungan Pesawaran, namun hal ini ditolak oleh pihak dinas perhubungan”⁸¹
- f. Belum di tetapkannya tarif angkutan secara resmi untuk trayek di Kabupaten Pesawaran. Karena saat ini tarif trayek Kabupaten Pesawaran masih mengikuti tarif di trayek Kota Bandar Lampung.

⁸¹Wawancara kepada Bapak Komarudin sebagai Supir Angkutan Pedesaan Trayek Kabupaten Pesawaran, Tanggal 11 September 2017.

Menurut penulis, pentingnya pelaksanaan aturan terkait pemeriksaan layak jalan bagi kendaraan yang terdaftar dalam trayek, dan pemeriksaan terkait kepemilikan izin trayek sangat penting dilaksanakan oleh Dinas perhubungan Kabupaten Pesawaran. Karena demi terwujudnya pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu sesuai pada amanah yang tercantum dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sehingga, penertiban trayek ini belum sepenuhnya terlaksana dengan baik.

2. Pengaruh Penertiban trayek Angkutan Umum Terhadap Kesejahteraan Supir

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa kesejahteraan merupakan aspek penting dari kualitas manusia secara keseluruhan. Upaya untuk meningkatkan kualitas hidup manusia dalam kaitannya dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat, bukanlah persoalan yang mudah. Masyarakat sejahtera yang dibangun bertujuan untuk mengembangkan kualitas keluarga agar dapat timbul rasa aman, tentram dan harapan masa depan yang baik dalam mewujudkan kesejahteraan lahir dan batin. Untuk mengukur kesejahteraan tersebut digunakan beberapa indikator:

a. Tingkat Pendapatan Masyarakat

Menurut BPS (Badan Pusat Statistik) pendapatan adalah seluruh penghasilan yang diterima baik sektor formal maupun non formal yang terhitung dalam jangka waktu tertentu. Biro Pusat Statistik mencari

pendapatan yaitu pendapatan berupa uang adalah segala hasil kerja atau usahanya. Indikator pendapatan digolongkan menjadi 3 item yaitu:

- 1) Tinggi > Rp. 10.000.000
- 2) Sedang Rp. 5000.000 – Rp. 10.000.000
- 3) Rendah < Rp. 5.000.000

Dari data yang didapat dari wawancara kepada para supir, dapat diketahui bahwa pendapatan supir ketika berada di trayek kota dan kini telah berada di taryek kabupaten yaitu menurun. Menurut keterangan responden, penyebab menurunnya pendapatan disebabkan karena beberapa hal yaitu: banyaknya supir angkot yang tersedia sementara penumpang semakin menurun, menjamurnya jasa transportasi online, dan kemudahan dalam membeli secara kredit kendaraan baik beroda dua maupun roda empat sehingga banyak masyarakat yang membawa kendaraan pribadi dibanding naik angkutan umum.

Pendapatan Supir angkutan pedesaan ditentukan oleh banyaknya penumpang yang diangkut perhari dalam tiap PP perjalannya. Sehingga, banyaknya jumlah PP tidak menentukan besarnya pendapatan yang didapat jika penumpang sepi. Ketika terdaftar pada trayek kota, supir yang memiliki pendapatan sedang atau Rp.5.000.000–Rp.10.000.000 berjumlah 6 responden, dan supir yang memiliki pendapatan rendah dengan nominal Rp.5000.000–Rp.10.000.000 berjumlah 17 responden. Namun ketika terdaftar dalam trayek kabupaten, tidak ada supir yang memiliki penghasilan sedang, seluruh responden memiliki pendapatan rendah yaitu <Rp. 5.000.000.

Berikut merupakan pendapatan supir sebelum dan sesudah adanya penertiban trayek angkutan pedesaan:

Sebelum supir berpindah ke trayek angkutan pedesaan, mereka terdaftar pada trayek kota. Di trayek kota, mereka melayani masyarakat dengan rute rute Tanjung Karang – Perumnas Kemiling dan/atau Tanjung Karang – Terminal Kemiling - Gedong Tataan/Kedondong (± 23 Km). Dan saat supir tersebut telah mejadi supir di trayek kabupaten, maka rute perjalanan menjadi Terminal Kemiling – Gedong Tataan/Kedondong (± 16 Km). Dengan perbedaan jarak tempuh ini, membuat sebagian supir menambah jumlah perjalanan Pulang Pergi (PP).

Tabel 4.1. Perbedaan Jumlah Perjalanan Ketika Supir Berada Di Taryek Kota Dan Setelah Berada Di Trayek Kabupaten

Jumlah PP Sebelum Adanya Trayek Pesawaran (Dalam Trayek Bandar Lampung)	Jumlah PP Sesudah Adanya Trayek Angkutan Pesawaran	Jumlah Responden	Persentase
3	4	9	39,14
4	4	6	26,08
4	5	8	34,78
Jumlah		23	100,00

Sumber: Data diolah

Sebagian responden mengalami perubahan dalam melakukan perjalanan mencari penumpang yang terhitung dalam PP (Pulang Pergi). Ketika masih teraftar di trayek Kota, responden yang melakukan perjalanan 3 kali PP (Pulang Pergi) dan bertambah menjadi 4 PP ketika sudah terdaftar di trayek Pesawaran ada 9 Responden atau 39,14%.

Selanjutnya, responden yang tetap melakukan perjalanan sebanyak 4 kali PP baik dalam trayek kota maupun trayek kabupaten berjumlah 6 responden atau 26,08%. Dan, responden yang mengalami kenaikan jumlah PP dari 4 kali ketika terdaftar di trayek kota, dan kini ketika menjadi supir trayek kabupaten menjadi 5 kali PP berjumlah 8 responden 34,78%

Dalam setiap perjalanan, para supir akan mendapatkan penghasilan. Uang yang dikumpulkan perhari dari jumlah PP yang dituju disebut sebagai penghasilan kotor. Karena belum dikurangi biaya untuk membeli bahan bakar dan juga biaya setoran mobil apabila supir menyewa angkutan kendaraan kepada orang lain.

Bertambahnya jumlah perjalanan (PP) yang dilakukan supir ketika terdaftar menjadi supir trayek kabupaten tidak serta merta membuat penghasilan kotornya bertambah. Yang terjadi merupakan kebalikannya, yaitu sang supir merasakan penurunan pendapatan penghasilan kotor perharinya. Karena, biasanya dalam trayek angkutan kota dalam 1 kali PP bisa mendapatkan penghasilan kotor \pm Rp.100.000, kini ketika supir terdaftar pada trayek kabupaten, pendapatan kotor dalam 1 kali PP menurun rata-rata menjadi \pm Rp.70.000. Berikut merupakan data penurunan penghasilan kotor perhari dari para responden

Tabel 4.2. Selisih Penghasilan Kotor Perhari Ketika Terdaftar dalam Trayek Kota dan Setelah Terdaftar di Trayek Kabupaten

Penurunan Penghasilan Kotor/hari	Responden	Persentase
0 – Rp 50.000	2	8,70
Rp 51.000 – Rp 100.000	17	73,91
Rp 101.000 – Rp 150.000	4	17,39
Jumlah	23	100,00

Sumber: Data Diolah

Dari data dapat terlihat bahwa 2 responden atau 8,70% mengalami penurunan pendapatan kotor sekitar 0 – Rp 50.000 per hari. Penurunan pendapatan kotor dengan jumlah responden tertinggi berkisar pada Rp 51.000 – Rp 100.000 dengan jumlah 17 responden atau 73,91%. Dan penurunan pendapatan selanjutnya yaitu Rp 101.000 – Rp 150.000 berjumlah 4 responden atau 17,39%.

Dengan adanya penurunan pendapatan kotor para supir, akan berimbas kepada berkurangnya penghasilan bersih para supir tersebut. Penghasilan bersih supir angkutan pedesaan perhari didapat dari penghasilan kotor dikurangi biaya bahan bakar dan biaya setoran bagi supir yang tidak punya kendaraan angkutan sendiri. Berikut merupakan penurunan penghasilan bersih perhari yang dialami oleh para responden ketika masih berada di trayek kota berbanding dengan yang kini berada di trayek kabupaten.

Tabel 4.3. Penurunan Pendapatan Bersih Perhari Dalam Trayek Angkutan Pedesaan

Penurunan Penghasilan Bersih Perhari	Responden	Persentase
0 – Rp 50.000	10	43,47
Rp 51.000 – Rp 100.000	12	52,18
Rp 101.000 – Rp 150.000	1	4,35
Jumlah	23	100,00

Sumber: data diolah

Semua responden pada faktor pendapatan supir yang dahulunya bekerja pada trayek kota dan kini beralih ke trayek pesawaran mengalami penurunan. Sebanyak 10 responden atau 43,47% mengalami Penurunan pendapatan pada kisaran 0 – Rp.50.000. Sebanyak 12 responden atau 52,18% mengalami penurunan pendapatan pada kisaran Rp51.000 – Rp100.000. Dan hanya 1 responden atau 4,35% mengalami penurunan pendapatan pada kisaran Rp101.000 – Rp150.000.

Dari penurunan bersih perhari inilah, mengakibatkan penuruanan pendapatan supir perbulan. Berikut merupakan data perbandingan penghasilan bersih para responden ketika berada di trayek kota berbanding dengan kini berada di trayek kabupaten.

Tabel 4.4. Perbandingan Pendapatan ketika Berada di Trayek Kota dan di Trayek kabupaten

Pendapatan/bulan	Pendapatan Responden dalam Trayek Kota	Pendapatan dalam Trayek Kabupaten
< Rp 5.000.000	17	23
Rp 5.000.000 – Rp. 10.000.000	6	-

>Rp.10.000.000	-	-
Jumlah	23	23

Sumber: data diolah

Dari data terlihat bahwa Ketika terdaftar pada trayek kota, supir yang memiliki pendapatan sedang atau >Rp. 5.000.000 berjumlah 6 responden, dan supir yang memiliki pendapatan rendah dengan nominal <Rp. 5000.000 berjumlah 17 responden. Namun ketika terdaftar dalam trayek kabupaten, tidak ada supir yang memiliki penghasilan sedang >Rp. 5.000.000, dan seluruh responden memiliki pendapatan rendah yaitu >Rp. 5000.000.

Dari hasil wawancara kepada supir, mereka menyatakan bahwa ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung, penghasilan yang mereka dapatkan lebih besar di bandingkan ketika Berada di Trayek Kabupaten. Sehingga, ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung mereka masih bisa menyisihkan sedikit uang untuk tabungan keluarga. Namun, ketika Berada di Trayek Kabupaten semua penghasilan habis digunakan untuk keperluan pada hari itu juga (tidak bisa lagi menabung).

b. Komposisi Dan Pengeluaran Masyarakat

Pola pengeluaran rumah tangga merupakan salah satu indikator yang dapat memberikan gambaran keadaan kesejahteraan penduduk. Semakin tinggi pendapatan maka porsi pengeluaran akan bergeser dari pengeluaran untuk makanan ke pengeluaran bukan makanan. Kelompok penduduk yang tingkat konsumsi makanannya sudah mencapai titik jenuh, sehingga peningkatan

pendapatan akan digunakan untuk memenuhi kebutuhan barang bukan makanan atau ditabung. Dengan demikian, pola pengeluaran dapat dipakai sebagai salah satu alat untuk mengukur tingkat kesejahteraan penduduk, dimana perubahan komposisinya digunakan sebagai petunjuk perubahan tingkat kesejahteraan. Indikator pengeluaran digolongkan menjadi 3 item yaitu:

- 1) Tinggi (> Rp. 5.000.000)
- 2) Sedang (Rp. 1.000.000 – Rp. 5.000.000)
- 3) Rendah (< Rp. 1.000.000)

Berikut merupakan perubahan pengeluaran supir ketika berada di trayek angkutan kota dan ketika setelah berada pada trayek kabupaten:

Tabel 4.5. Perbedaan Pengeluaran Supir Saat Berada di Trayek Kota dan Ketika Sudah Berada di Trayek Kabupaten

No	Pengeluaran dalam Trayek Kota		Pengeluaran dalam Trayek Kabupaten		Perubahan Pengeluaran
	Pengeluaran/hari	Pengeluaran/bulan	Pengeluaran/hari	Pengeluaran/bulan	
1.	35.000	1.050.000	50.000	1.500.000	+450.000
2.	30.000	900.000	40.000	1.200.000	+300.000
3.	40.000	1.200.000	45.000	1.350.000	+150.000
4.	35.000	1.050.000	35.000	1.050.000	0
5.	50.000	1.500.000	50.000	1.500.000	0
6.	40.000	1.200.000	35.000	1.050.000	-150.000
7.	45.000	1.350.000	60.000	1.800.000	+450.000
8.	50.000	1.500.000	40.000	1.200.000	+300.000
9.	35.000	1.050.000	35.000	1.050.000	0

10.	40.000	1.200.000	50.000	1.500.000	+300.000
11.	50.000	1.500.000	45.000	1.350.000	-150.000
12.	35.000	1.050.000	40.000	1.200.000	+150.000
13.	40.000	1.200.000	35.000	1.050.000	-150.000
14.	50.000	1.500.000	45.000	1.350.000	-150.000
15.	45.000	1.350.000	45.000	1.350.000	0
16.	50.000	1.500.000	60.000	1.800.000	+300.000
17.	40.000	1.200.000	40.000	1.200.000	0
18.	60.000	1.800.000	50.000	1.500.000	-300.000
19.	55.000	1.650.000	50.000	1.500.000	-150.000
20.	70.000	2.100.000	60.000	1.800.000	-300.000
21.	60.000	1.800.000	60.000	1.800.000	0
22.	50.000	1.500.000	50.000	1.500.000	0
23.	30.000	900.000	40.000	1.200.000	+300.000

Sumber: data diolah

Pengeluaran yang dimaksud merupakan pengeluaran pangan ditambah dengan non pangan seperti listrik, biaya pendidikan, hiburan, biaya kesehatan, dll. Rata-rata supir berada pada indikator pengeluaran sedang yaitu pada nominal Rp 1.000.000 – Rp 5.000.000 perbulan, baik ketika berada pada trayek kota maupun trayek kabupaten. Dengan Adanya perubahan trayek, Pengeluaran yang dikeluarkan supir untuk kebutuhan rumah tangganya mengalami perubahan. Jumlah responden yang mengalami perubahan penambahan pengeluaran berjumlah 9 responden atau 39,14%. Jumlah responden yang mengalami perubahan penurunan pengeluaran berjumlah 7

responden atau 30,43%. Jumlah responden yang tidak mengalami perubahan baik itu penurunan atau penambahan pengeluaran berjumlah 7 responden atau 30,43%.

Jumlah responden yang mengalami perubahan penambahan pengeluaran berjumlah 9 responden atau 39,14%. Dari keterangan para supir, penambahan pengeluaran terjadi karena dikarenakan bertambah mahal nya harga bahan pokok, kebutuhan biaya pendidikan, konsumsi listrik, dll. Pengeluaran bertambah akan tetapi pendapatan berkurang, tidak membuat supir tersebut mengurangi konsumsinya, akan tetapi mereka mengurangi pengeluaran non konsumsi seperti tabungan.

Jumlah responden yang tidak mengalami perubahan baik itu penurunan atau penambahan pengeluaran berjumlah 7 responden atau 30,43%. Kelompok supir ini tidak menurunkan atau menaikkan pengeluarannya, namun mereka tetap merasakan penurunan kualitas atau kuantitas dalam kehidupan sehari-harinya dikarenakan harga-harga yang kian mahal di banding tahun sebelumnya ketika mereka masih dalam trayek kota.

Jumlah supir yang mengalami perubahan penurunan pengeluaran berjumlah 7 responden atau 30,43%. Dari keterangan para responden, berkurangnya pendapatan ikut membuat pengeluaran terhadap kebutuhan sehari-hari. Disamping itu, berkurangnya jumlah tanggungan anggota keluarga seperti anak yang sudah bekerja atau sudah menikah ikut mempunyai andil dalam pengurangan pengeluaran perbulannya.

c. Tingkat Pendidikan Masyarakat

Pendidikan merupakan salah satu faktor yang mampu mengatasi masalah rendahnya tingkat kesejahteraan masyarakat, karena berhubungan dengan pola pikir, tingkat pengetahuan dan keterampilan dalam memanfaatkan potensi alam yang ada. Pendidikan merupakan bimbingan atau pertolongan yang diberikan oleh orang dewasa kepada pengembangan anak untuk mencapai kedewasaan dengan tujuan agar anak cakap melaksanakan tugas hidupnya sendiri tidak dengan bantuan orang lain.

Supir trayek kabupaten pada umumnya dapat baca tulis. Hal ini dapat ditunjukkan dari semua responden pernah mengenyam bangku pendidikan. Jumlah responden yang memiliki tingkat pendidikan terakhir Sekolah Dasar (SD) berjumlah 13 responden atau 56,52%, jumlah responden yang memiliki tingkat pendidikan terakhir SLTP berjumlah 6 responden atau 26,08%, dan responden yang memiliki tingkat pendidikan terakhir SLTA hanya berjumlah 4 responden atau 17,40%.

Walaupun pendidikan supir sebagian besar hanya mengenyam pendidikan SD dan SLTP namun tidak mengurangi keberhasilan usaha mereka. Banyak diantarnya juga yang mampu memenuhi kebutuhan pokok keluarga walaupun hanya bertamatan SD.

Peran pendidikan untuk menjadi supir ini tidak berpengaruh terhadap kesejahteraan supir. Karena, besar kecilnya penghasilan yang diterima supir merupakan dari ramai atau tidaknya penumpang yang didapat. Sedangkan pengaruh adanya trayek kabupaten memberikan potensi yang baik bagi

pendidikan keluarga. Para supir mampu menyekolahkan anaknya ke jenjang pendidikan yang lebih tinggi darinya yaitu jenjang SLTA bahkan ada beberapa yang dapat melanjutkan pendidikan anaknya hingga ke perguruan tinggi dengan usaha dan pendapatan dari supir angkutan ini.

Pada indikator tingkat pendidikan, tidak ada perbedaan ketika supir berada di trayek kota dan kini telah berada di trayek kabupaten. Karena, supir dapat menyekolahkan anak-anaknya.

d. Tingkat Kesehatan Masyarakat

Keadaan kesehatan merupakan salah satu indikator kesejahteraan penduduk suatu bangsa. Tingkat kesejahteraan penduduk dapat ditunjukkan antara lain dari tingkat pemanfaatan fasilitas kesehatan, penolong persalinan dan status gizi balita. Kesehatan adalah suatu kesejahteraan dari badan, jiwa dan sosial yang memungkinkan setiap orang hidup produktif secara ekonomi. Indikator kesehatan yang menjadi komponen kesejahteraan yaitu terpenuhinya sandang, pangan dan kesehatan sehari-hari.

Kesehatan supir angkutan umum trayek kabupaten secara umum cukup baik. Begitupun dengan keluarga, tidak ada keluarga yang mengalami sakit serius yang tidak dapat ditangani dengan tenaga kesehatan. Balita pun terlepas dari gizi buruk. Apabila keluarga sakit, Puskesmas atau klinik kesehatan setempat merupakan pertolongan pertama yang akan dituju. Selain itu, beberapa supir dapat mengatasi masalah kesehatan dengan membeli obat warung atau apotek, minum jamu, dan tukang urut.

Pada indikator tingkat kesehatan, tidak ada perbedaan ketika supir berada di trayek kota dan kini telah berada ditrayek kabupaten. Karena, supir dapat membawa anggota keluarga ke puskesmas/klinik terdekat bila sakit.

e. Kondisi perumahan serta fasilitas yang dimiliki dalam rumah tangga

Sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Dasar (UUD) 1995 dan pasal 28 H Amandemen UUD 1945, bahwa rumah adalah salah satu hak dasar rakyat dan oleh karena itu setiap warga negara berhak bertempat tinggal dan mendapat lingkungan hidup yang baik dan sehat. Selain kualitas rumah tinggal, fasilitas yang digunakan dalam kehidupan sehari-hari juga mencerminkan tingkat kesejahteraan. Berbagai fasilitas yang mencerminkan kesejahteraan tersebut diantaranya dapat terlihat dari luas lantai rumah, sumber air minum, sumber penerangan dan fasilitas tempat buang air besar.

Menurut Biro Pusat Statistik dikatakan perumahan yang di anggap sejahtera adalah tempat berlindung yang mempunyai dinding, lantai dan atap yang baik. Bangunan yang di anggap kategori sejahtera adalah luas lantainya lebih dari 10 m² dan bagian teluas dari rumah adalah bukan tanah, dan setatus penguasaan rumah atau tempat tinggal adalah milik sendiri. Dalam wawancara terhadap 23 responden supir, semua responden memiliki tempat tinggal dengan luas lebih dari 10 m² dan 60,86% atau 14 responden memiliki bagian terluas dari rumah tersebut beralas semen, baik semen kasar ataupun semen halus, selanjutnya 39,14% atau 9 responden beralaskan keramik. Status kepemilikan rumah tersebut sebagian besar merupakan rumah milik sendiri. Hanya 2 responden dengan status kepemilikan rumah masih kontrak.

Sumber air minum responden beraneka ragam, ada yang dari aliran air pegunungan, air PAM, dan air isi ulang atau air galon. Sementara, sumber penerangan semua responden sudah menggunakan listrik, baik menggunakan listrik Prabayar maupun Pasca Bayar. Dan yang terakhir adalah terkait MCK (Mandi Cuci Kakus), semua responden memiliki MCK sendiri dirumah yang dihuni nya.

Pada indikator perumahan serta fasilitas yang dimiliki, tidak ada perbedaan ketika supir berada di trayek kota dan kini telah berada ditrayek kabupaten. Karena, supir tetap tinggal dirumah yang sama dan dengan fasilitas yang sama.

Untuk mengetahui keadaan suatu rumah tangga menduduki tahapan sejahtera, harus dilihat dari indikator tahapan keluarga sejahtera dari BKKBN, yaitu:

1. Keluarga Pra Sejahtera

Keluarga Pra Sejahtera adalah keluarga yang belum dapat memenuhi kebutuhan dasarnya secara minimal, seperti kebutuhan spiritual, pangan, sandang, papan, kesehatan dan Keluarga Berencana. Secara operasional mereka tampak *tidak mampu* memenuhi salah satu indikator berikut ini :

- a. Menjalankan ibadah sesuai dengan agamanya
- b. Makan minimal dua kali sehari
- c. Pakaian lebih dari satu pasang
- d. Sebagian besar lantai rumahnya tidak dari tanah
- e. Jika sakit dibawa ke sarana kesehatan

Supir ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung maupun kini setelah berada di Trayek Kabupaten Pesawaran dapat memenuhi kebutuhan 5 poin tersebut.

2. Keluarga Sejahtera Tahap I

Keluarga Sejahtera Tahap I adalah keluarga-keluarga yang telah dapat memenuhi indicator Keluarga Pra Sejahtera ditambah dengan :

- a. Menjalankan ibadah secara teratur
- b. Minimal seminggu sekali makan daging/telur/ikan
- c. Minimal memiliki baju baru sekali dalam setahun
- d. Luas lantai rumah rata-rata 8m^2 per-anggota keluarga
- e. Tidak ada anggota keluarga yang berusia 10-60 tahun yang buta huruf latin
- f. Semua anak berusia 5-15 tahun bersekolah
- g. Salah satu anggota keluarga memiliki penghasilan tetap
- h. Dalam tiga bulan terakhir tidak sakit dan dapat melaksanakan fungsinya dengan baik

Supir ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung maupun kini setelah berada di Trayek Kabupaten Pesawaran dapat memenuhi kebutuhan 8 poin tersebut.

3. Keluarga Sejahtera Tahap II

Keluarga Sejahtera Tahap II adalah keluarga-keluarga yang telah dapat memenuhi indikator Keluarga Sejahtera Tahap I ditambah dengan :

- a. Minimal seminggu sekali menyediakan lauk daging, telur
- b. Satu tahun minimal mempunyai 1 stel pakaian baru
- c. Luas rumah minimal $8m^2$ untuk setiap penghuni rumah
- d. Anggota keluarga yang berusia 60 tahun kebawah bisa baca tulis latin
- e. Anak umur 6-15 tahun bersekolah
- f. Minimal salah satu anggota keluarga mempunyai penghasilan tetap
- g. Dalam 3 bulan terakhir anggota keluarga dalam keadaan sehat
- h. Anak hidup 2 atau lebih, keluarga yang masih usia pasangan subur memakai kontrasepsi
- i. Anggota keluarga melaksanakan ibadah agama secara teratur

Supir ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung maupun kini setelah berada di Trayek Kabupaten Pesawaran dapat memenuhi kebutuhan 9 poin tersebut.

4. Keluarga Sejahtera Tahap III

Keluarga Sejahtera Tahap III adalah keluarga-keluarga yang telah dapat memenuhi indikator Keluarga Sejahtera Tahap II sebagai berikut :

- a. Mempunyai tabungan keluarga

- b. Minimal satu hari satu kali makan bersama yang digunakan untuk komunikasi antar keluarga
- c. Salah satu anggota keluarga aktif dalam kegiatan masyarakat
- d. Minimal 6 bulan sekali mengadakan rekreasi bersama keluarga
- e. Memperoleh informasi dari radio/TV/surat kabar
- f. Mudah dalam memperoleh sarana transportasi
- g. Ada upaya untuk meningkatkan pengetahuan tentang agama

Supir ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung bisa memenuhi aspek 7 poin diatas, tetapi setelah berada di Trayek Kabupaten Pesawaran tidak dapat memenuhi poin pertama karena tidak bisa menyisihkan uang untuk tabungan keluarga.

5. Keluarga Sejahtera Tahap III Plus

Indikator Keluarga Sejahtera Tahap III Plus adalah yang dapat memenuhi aspek Keluarga Pra Sejahtera, Keluarga Sejahtera I, Keluarga Sejahtera II, Keluarga Sejahtera III dan ditambah dengan:

- a. Aktif dalam memberikan sumbangan materiil secara rutin
- b. Aktif sebagai pengurus dalam salah satu organisasi masyarakat

Supir ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung maupun kini setelah berada di Trayek Kabupaten Pesawaran tidak dapat memenuhi tahapan Keluarga Sejahtera Tahap III Plus.

B. Pandangan Ekonomi Islam tentang Pengaruh Penertiban Trayek Angkutan Umum terhadap Kesejahteraan Supir

Mewujudkan kesejahteraan dan meningkatkan kehidupan yang layak bagi kaum Muslim merupakan kewajiban syar'i, yang jika disertai ketulusan niat akan naik pada tingkatan ibadah. Terealisasinya pengembangan ekonomi di dalam Islam adalah dengan keterpaduan antara upaya individu dan upaya pemerintah. Di mana peran individu sebagai asas dan peran pemerintah sebagai pelengkap.⁸² Dalam Islam negara berkewajiban melindungi kepentingan masyarakat dari ketidakadilan. Negara juga berkewajiban memberikan jaminan sosial agar seluruh masyarakat hidup secara layak.

Pemegang otoritas (pemerintah atau pimpinan lembaga) merupakan pihak yang bertanggung jawab untuk mengelola aset publik, baik yang berupa barang ataupun jasa, menjaga dan mengatur sistem pemanfaatannya bagi masyarakat.⁸³ Salah satu contoh aset publik dalam Islam yaitu fasilitas umum dan proyek infrastruktur seperti transportasi.

Transportasi umum merupakan salah satu fasilitas publik dalam suatu daerah yang harus dipenuhi terlebih dahulu guna menunjang pembangunan. Oleh karenanya setiap wilayah yang melakukan otonomi daerah wajib menyediakan angkutan umum untuk kepentingan masyarakatnya.

Transportasi menjadi salah satu fokus yang diperhatikan oleh umat Muslim. Salah satu contoh pembanguann transportasi yaitu pada masa Khalifah

⁸²Jaribah Ibnu Ahmad al-Haritsi, *Fikih Ekonomi Umar Bin al-Khathab*, (terj), (Jakarta: Khalifa, 2006), hlm. 735.

⁸³Husain Syahatah. *Perlindungan Aset Publik dalam Perspektif Hukum Islam*. (Jakarta: Sinar Grafika) 2005. Hlm, 8

Umar Bin Khattab. Khalifah Umar memerintahkan Pejabat Amr Bin Ash untuk mengizinkan penggalan Terusan al-Fustat ibukota Mesir. Hal ini bertujuan untuk memudahkan transportasi dan pengiriman makanan.

Penertiban Angkutan Umum pada skripsi ini bertujuan untuk mendukung otonomi daerah yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Pesawaran, yang tujuannya untuk pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial di daerah, yang selanjutnya akan mensejahterakan masyarakat pada umumnya. Kesejahteraan merupakan tujuan setiap ekonomi, begitupun dalam Ekonomi Islam.

Islam memerintahkan Muslim bekerja untuk memperoleh pendapatan dan mencapai kesejahteraan. Dalam hal ini, pendapatan supir dapat timbul dari etos kerja yang baik. Etos kerja dalam pandangan islam adalah sebagai berikut: Bekerja keras, produktivitas kerja, motivasi, hemat, tangguh.

Beberapa etos kerja tersebut dilakukan oleh supir angkutan umum baik ketika berada di trayek kota maupun di trayek kabupaten. Dari hasil wawancara terhadap responden, mereka telah berupaya untuk bekerja keras dalam mencari pendapatan. Terbukti, mereka mencari nafkah pada pagi hari antara pukul 05.30 – 06.00 untuk mengangkut penumpang yang hendak berjualan di pasar, seperti Pasar Tamin (ketika para responden masih berada di trayek kota), dan mengangkut penumpang ke Pasar Wiyono, Tataan, dan Gading (sampai saat ini berada di trayek kabupaten). Dan sasaran selanjutnya ialah mengangkut anak sekolah dan orang yang hendak berangkat kerja.

Hal ini membuktikan bahwa bekerja adalah suatu kewajiban, setiap muslim yang mampu harus bekerja karena hal itu adalah tanggung jawab moral

terhadap masyarakat dan dirinya sendiri. Allah SWT. berfirman dalam QS. Ar-Ra'd ayat 11:

لَهُ مُعَقَّبَاتٌ مِّنْ بَيْنِ يَدَيْهِ وَمِنْ خَلْفِهِ يَحْفَظُونَهُ مِنْ أَمْرِ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ لَا يُغَيِّرُ مَا بِقَوْمٍ
حَتَّىٰ يُغَيِّرُوا مَا بِأَنْفُسِهِمْ وَإِذَا أَرَادَ اللَّهُ بِقَوْمٍ سُوءًا فَلَا مَرَدَّ لَهُ وَمَا لَهُمْ مِّنْ دُونِهِ مِنْ
وَالِ ۱۱

Artinya: “Bagi manusia ada malaikat-malaikat yang selalu mengikutinya bergiliran, dimuka dan dibelakangnya, mereka menjaganya atas perintah Allah, sesungguhnya Allah tidak merubah keadaan suatu kaum sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri dan apabila Allah menghendaki keburukan suatu kaum, maka tidak ada yang dapat menolaknya. Dan sekali-kali tidak ada pelindung bagi mereka selain Dia”⁸⁴

Ayat diatas menjelaskan bahwa Allah SWT.tidak menghendaki hamba-Nya hanya berdo'a saja tanpa berusaha. Manusia diharuskan mempunyai semangat tinggi untuk selalu bergerak maju kearah yang lebih baik, karena Islam tidak suka sifat malas dan miskin, karena miskin mendekatkan pada kekufuran.

Terkait produktivitas kerja, ketika mereka berada di trayek kota, mereka dalam sehari bekerja hanya mampu melakukan 3-4x PP karena jarak yang ditempuh cukup jauh. Kini ketika berada di trayek kabupaten mereka menaikkan hingga 4-5x PP. Hal ini disebabkan karena jarak tempuh yang lebih singkat dari biasanya, maka dari itu mereka harus lebih giat lagi dalam mencari penumpang.

Firman Allah SWT. dalam surah Al-An'am:135 berbunyi

⁸⁴Departemen Agama, *al-Quran al-Karim dan Terjemahannya*, (Semarang: PT. Karya Toha Putra, 1996), hlm. 250

قُلْ يَوْمَ الْقِيَامِ أَكْمَلُوا عَلَىٰ مَكَانَتِكُمْ إِنِّي عَامِلٌ فَسَوْفَ تَعْلَمُونَ مَنْ تَكُونُ لَهُ
عُقُوبَةُ الدَّارِ إِنَّهُ لَا يُفْلِحُ الظَّالِمُونَ ١٣٥

Artinya: “Katakanlah: “Hai kaum Ku berbuatlah sepenuh kemampuanmu, sesungguhnya Akupun berbuat (pula). Kelak kamu akan mengetahui, siapakan (diantara kita) yang akan memperoleh hasil yang baik didunia ini. Sesungguhnya orang-orang yang zalim itu tidak akan mendapatkan keberuntungan.”⁸⁵

Selanjutnya yaitu etos kerja mengenai ketangguhan, mkasudnya adalah setiap muslim harus bekerja dengan tahan uji, tidak lemah, dan berusaha sekuat tenaga lalu hasilnya di serahkan kepada Allah SWT. Dalam hal ini, sang supir bekerja rata-rata sampai 12 jam bahkan ada yang sampai 13 jam 30 menit sehari ketika berada di trayek kota, dan ketika berada di trayek kabupaten mereka menurunkan jam kerja menjadi 11 jam 30 menit sampai 12 jam 30 menit. Ketika mereka berada di trayek kota, mereka masih mencari penumpang sampai pukul 18.00 - 19.00 karena pada saat jam tersebut penumpang masih ramai. Namun kini ketika berada di trayek kabupaten, mereka mencari penumpang hanya sampai pukul 17.30 – 18.30 karena diatas jam tersebut sudah tidak ada lagi penumpang yang membutuhkan angkutan umum.

Firman Allah SWT. dalam QS. Al-Qashash : 26 berbunyi

قَالَتْ إِحْدَاهُمَا يَا أَبَتِ اسْتَجِرْهُ إِنَّ خَيْرَ مَنِ اسْتَجَرْتَ الْقَوِيُّ الْأَمِينُ

Artinya: “Salah seorang dari kedua wanita itu berkata: "Ya bapakku ambillah ia sebagai orang yang bekerja (pada kita), karena sesungguhnya orang yang paling baik yang kamu ambil

⁸⁵Opcit. Alqur'anulKarim. Hlm. 210

untuk bekerja (pada kita) ialah orang yang kuat lagi dapat dipercaya”⁸⁶

Selanjutnya, seluruh responden mengatakan pengeluaran perhari di trayek kota untuk bensin, rokok, dll lebih banyak dibandingkan ketika sudah pindah di trayek kabupaten. Karena, di trayek kota selain uang besin lebih besar, uang pendapatan yg lebih besar juga lebih boros dikeluarkan untuk rokok, dll. Dibanding ketika sekarang berada di taryek kabupaten. Sifat boros yang dahulu ketika berada di taryek kota tidak sesuai dengan ajaran Islam, walaupun kini ketika berada di trayek kabupaten sudah tidak boros lagi. Ayat Ekonomi Islam berkaitan dengan larangan boros yaitu Surat Al-Isra’ ayat 26-27:

وَأَاتِ ذَا الْقُرْبَىٰ حَقَّهُ وَالْمِسْكِينَ وَابْنَ السَّبِيلِ وَلَا تُبَذِّرْ تَبْذِيرًا ۚ ۲۶ إِنَّ الْمُبْذِرِينَ
كَانُوا إِخْوَانَ الشَّيْطَانِ ط ۖ وَكَانَ الشَّيْطَانُ لِرَبِّهِ كَفُورًا ۚ ۲۷

Artinya: “Dan berikanlah haknya kepada keluarga-keluarga yang dekat akan haknya, juga kepada orang miskin dan orang yang dalam perjalanan, dan janganlah kamu menghambur-hamburkan (hartamu) secara boros(26). Sesungguhnya pemboros-pemboros itu adalah saudara-saudara syaitan dan syaitan itu sangat ingat kepada Tuhannya(27).”⁸⁷

Dalam ekonomi Islam, kesejahteraan merupakan terhindar dari rasa takut terhadap penindasan, kelaparan, dahaga, penyakit, kebodohan, terjamin masa depan diri, bahkan lingkungan. Hal ini sesuai dengan kesejahteraan surgawi dapat

⁸⁶*Ibid. Alqur'anulKarim. Hlm. 613*

⁸⁷Departemen Agama, *al-Quran al-Karim dan Terjemahannya*, (Semarang: PT. Karya Toha Putra, 1996), hlm. 428.

dilukiskan antara lain dalam peringatan Allah kepada Nabi Adam AS. Dalam firman Allah dalam Al-Quran surat Thaha (20) : 117-119)

فَقُلْنَا يَا آدَمُ إِنَّ هَذَا عَدُوٌّ لَكَ وَلِزَوْجِكَ فَلَا يُخْرِجَنَّكَ مِنَ الْجَنَّةِ فَتَشْقَىٰ ۚ ۱۱۷ إِنَّكَ إِلَّا
تَجُوعَ فِيهَا وَلَا تَعْرَىٰ ۚ ۱۱۸ وَأَنَّكَ لَا تَظْمَأُ فِيهَا وَلَا تَصْحَىٰ ۚ ۱۱۹

Artinya:

"Maka Kami berkata: "Hai Adam, sesungguhnya ini (iblis) adalah musuh bagimu dan bagi isterimu, maka sekali-kali janganlah sampai ia mengeluarkan kamu berdua dari surga, yang menyebabkan kamu menjadi celaka (117). Sesungguhnya kamu tidak akan kelaparan di dalamnya dan tidak akan telanjut(118). Dan Sesungguhnya kamu tidak akan merasa dahaga dan tidak (pula) akan ditimpa panas matahari di dalamnya (119)".⁸⁸

1. Unsur Materi

a. Nikmat makan dan minum

Walaupun pendapatan supir ketika berada di trayek kabupaten mengalami penurunan, namun tidak membuat semua supir untuk menurunkan kualitas dan kuantitas makanannya. Sehingga penyediaan makanan yang lezat dan bergizi tetap bisa mereka penuhi.

b. Nikmat Pakaian dan Perhiasan

Para supir tetap bisa membeli pakaian untuk keluarganya meskipun pendapatan menurun. Terlebih lagi ketika hari raya telah tiba, supir tetap mampu membeli pakaian baru untuk seluruh keluarganya terlebih untuk anak-anaknya.

c. Nikmat Tempat Tinggal

⁸⁸Ibid. Alqur'anulKarim .H, 490

Para supir sebagian besar sudah punya rumah sendiri maupun tinggal di rumah orangtuanya. Walaupun ada beberapa supir yang belum punya rumah sendiri, namun mereka masih mampu untuk membayar kontrakan rumah yang wajar.

d. Nikmat kendaraan

Sebagian supir mempunyai kendaraan angkutan umum sendiri, sementara supir yang masih sewa mobil angkutan minimal sudah mempunyai motor sendiri. Sehingga, tidak ada supir yang tidak mempunyai kendaraan. Sehingga dapat memudahkan dirinya maupun keluarganya untuk memenuhi kebutuhan.

e. Nikmat Rumah Tangga

Sebagian supir sudah berumah tangga dan mempunyai anak. Hal ini membuktikan bahwa bekerja sebagai supir angkutan umum juga dapat memenuhi kebutuhan keluarga bahkan tanggungan lain seperti orangtua.

f. Permainan (hiburan)

Supir angkutan umum ini tetap bisa berlibur bersama keluarganya baik ketika berada dalam trayek kota maupun dalam trayek kabupaten.

g. Zuhud (kesederhanaan yang dianjurkan Islam)

Tidak boros dan tidak menghamburkan uang ditengah kebutuhan yang semakin banyak merupakan salah satu cerminan dari kesederhanaan supir angkutan. Mereka mengaku, lebih boros (untuk membeli rokok, dll) ketika berada di taryek kota dibanding berada di trayek kabupaten.

2. Unsur Spritual

a. Mencari bekal kehidupan akhirat

Bekerja sebagai salah satu bekal ibadah untuk kehidupan akhirat nanti.

Karena supir bekerja untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan untuk sampai ditempat tujuan.

b. Tidak meninggalkan kehidupan dunia

Tujuan bekerja agar dapat memuhi kebutuhan duaniwi. Para supir giat bekerja menaikkan produktivitas demi tercukupinya kebutuhan hidup.

c. Berbuat baik dan tidak membuat kerusakan

Tetap berbuat baik kepada sesama dan membayar izin trayek retribusi merupakan contoh nyata untuk membuat kerusakan, sehingga tidak ada supir lain yang dirugikan karena adanya supir gelap/ilegal tidak terdaftar dalam trayek yang akan menyebabkan penurunan pendapatan pada supir resmi.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data tentang pengaruh penertiban trayek angkutan umum terhadap pendapatan dan kesejahteraan supir yaitu:

1. Dampak penertiban trayek pada supir angkutan pedesaan yaitu terjadinya penurunan kesejahteraan. Semula, supir ketika berada di Trayek Kota Bandar Lampung berada pada Tingkat Keluarga Sejahtera Tahap 3 (karena pendapatan masih bisa disisihkan untuk tabungan keluarga), namun ketika kini berada di Trayek Kabupaten Pesawaran berada pada Tingkat Keluarga Sejahtera Tahap 2 (pendapatan langsung habis dikeluarkan/sudah tidak bisa lagi menabung). Dampak penertiban trayek mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan yaitu adanya penurunan pendapatan supir setelah berada di trayek Kabupaten Pesawaran dibandingkan dengan ketika supir berada di trayek Kota Bandar Lampung. Selanjutnya, pendapatan menurun sedangkan pengeluaran meningkat ikut memengaruhi perubahan kuantitas dan kualitas pengeluaran supir. Sedangkan, jika dilihat dari tingkat pendidikan, kesehatan, perumahan serta fasilitas yang dimiliki tidak terjadi perubahan ketika supir berada di Trayek Kota Bandar Lampung berbanding kini berada di Trayek Kabupaten Pesawaran.
2. Dampak penertiban trayek terhadap kesejahteraan supir dalam perpektif Ekonomi Islam, dari sisi pendapatan Islam yaitu para supir tetap bekerja

dengan produktif yang artinya etos kerja supir semakin baik. Walaupun pendapatan supir menurun, namun mereka tetap menaati aturan yang berlaku. Dari sisi kesejahteraan Islam, pengaruh penurunan pendapatan secara material tidak berpengaruh signifikan terhadap kualitas spritual supir terutama dalam menaati aturan pemerintah.

B. Saran

1. Bagi Pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Pesawaran, diharapkan lebih tegas dalam pengawasan trayek. Diperlukan adanya pemeriksaan terhadap seluruh angkutan pedesaan terkait kepemilikan izin trayek. Agar melakukan larangan untuk supir ilegal yang tidak terdaftar dalam trayek untuk beroperasi. Lalu, pihak terkait agar kiranya dapat melakukan analisis kebutuhan permintaan masyarakat akan angkutan umum dan menyediakan kebutuhan akan terminal. Selanjutnya, diperlukan pelaksanaan terkait pemeriksaan angkutan layak jalan, sehingga akan melindungi konsumen dalam hal ini masyarakat/penumpang jasa angkutan umum untuk terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan.
2. Bagi supir, tetap istiqomah dalam menghadapi penurunan pendapatan karena adanya kebijakan untuk berpindah trayek. Harus tetap giat dan produktif dalam bekerja, serta selalu menaati aturan/kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah.

DAFTAR PUSTAKA

- Adiwarman A. Karim. *Ekonomi Mikro Islam*, (Jakarta: Pt. Raja Grafindo Persada)
- , 2012. *Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*.(Jakarta:Raja Grafindo Persada)
- Anwar Abbas. 2008. *Bung Hatta dan Ekonomi Islam. Pergulatan Menangkap Makna Keadilan dan Kesejahteraan*.(Jakarta:LP3M STIE Ahmad Dahlan)
- Asri Wahyu Astuti. 2013. Peran Ibu Rumah Tangga dalam Meningkatkan Kesejahteraan Keluarga di Desa Bejen Kecamatan Bejen Kabupaten Temanggung. (Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang)
- Chairuman Pasaribu dan Lubis. K, Suwardi. 1996. *Hukum Perjanjian dalam Islam*. (Sinar Grafika) .
- Gregory Mankiw. 2000. *Pengantar Ekonomi Jilid 2*, (Jakarta:Erlangga)
- Gunawan Sumodiningrat. 1998. *Membangun Perekonomian Rakyat*. (Yogyakarta:IDEA)
- Husain Husain Syahatah. 2005. *Perlindungan Aset Publik dalam Perspektif Hukum Islam*. (Jakarta:Sinar Grafika).
- Jimly Asshiddiqie. 2011. *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*. (Jakarta:Sinar Grafika).
- Kamaludin. 2003. *Ekonomi Transportasi*. (Jakarta : Ghalia Indonesia)
- Kementerian Urusan Agama Islam, Wakaf, Da'wah dan Irsyad Kerajaan Saudi Arabia. *Alquranul Karim*. (Madinah:Mujamma' Malik Fahd Li Thiba'at Al-Mushaf Assyarif)
- Mubyarto. 1990. *Peluang Kerja dan Berusaha di Pedesaan*. (Yogyakarta:BFFE UGM)

- Mudrajad Kuncoro. 2004. *Otonomi dan Pembangunan Daerah*. (Erlangga)
- Muhammad Tholhah Hasan. 2004. *Islam dan Masalah Sumber Daya Manusia*. (Jakarta:Rineka Cipta)
- Nasution, Mustafa Edwin. 2007. *Pengenalan Eksklusif Ekonomi Islam*, (Jakarta: Kencana Penada Media Group)
- Nasution MN. 2004. *Manajemen Jasa Transportasi Terpadu*. (Jakarta:Graha Indonesia)
- Nurul Huda, et. al. 2009. *Ekonomi Makro Islam*, (Jakarta: Prenada Media Group)
- . 2012. *Keuangan Publik Islami, Pendekatan Teoritis dan Sejarah*. (Jakarta:Kencana Prenada).
- Prathama Rahardja dan Mandala Manurung. 2010. *Teori Ekonomi Makro*. (Jakarta: LP, FE-UI)
- Prijono Tjiptoherijanto. 2002. *Prospek Perekonomian Indonesia Dalam Rangka Globalisasi*, (Jakarta : Rineka Cipta)
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. 2011. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cet. Ke-4, (Balai Pustaka:Jakarta).
- Pusat Kajian dan Pengembangan Ekonomi Islam (P3EI). 2009. *Ekonomi Islam*, (Jakarta: Rajawali Press)
- Rudi Badrudin. 2012. *Ekonomika Otonomi Daerah*, (Yogyakarta:UUP STIM YKPN)
- Rahardjo Adji sasmita. 2014. *Pertumbuhan Wilayah dan Wilayah Pertumbuhan*. (Graha Ilmu : Yogyakarta)
- Sakti Adji Sasmita. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. (Yogyakarta:Graha Ilmu)

- , 2014. *Transportasi Komprehensif dan Multimoda*. (Yogyakarta:Graha Ilmu)
- Sudrajat Rasyi. *Kewirausahaan Bimbingan Santri Mandiri*. (Jakarta:Karyayuda)
- Lubis. K, Suhrawardi dan Farid Wadji. 2012. *Hukum Ekonomi Islam*. (Sinar Grafika: Jakarta)
- W.J.S.Poerwadarimta. 1996. *Pengertian Kesejahteraan Manusia*. (Bandung:Mizan)
- Yusuf Qardawi. 2012. *Norma dan Etika Ekonomi Islam*, (Jakarta: Gema Insani)
- , *Peran dan Nilai Moral dalam Perekonomian Islam*. (Jakarta:Rajawali Pers)
- Bappeda.lampungprov.go.id. Indikator Kesejahteraan Rakyat Provinsi Lampung*, 2012, di akses pada 22 Mei 2017
- bps.pesawarankab.go.id (on-line). Pesawaran Dalam Angka 2015*.