

Analisis Pendapatan Pengatur Lalu Lintas Di Kota Makassar

A. Fathyan Al Fathir^{a*}, Fatmawati^b, Sabir^b

^aJurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin, Indonesia, andifathyanalfaathir@gmail.com

^bJurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin, Indonesia,

INFO ARTIKEL

Keywords:

Income,
Unofficial traffic controllers,
Makassar City

Kata Kunci:

Pendapatan
Pengatur lalu lintas tidak
resmi,
Kota Makassar

ABSTRACT

In this era of technology that continues to develop, we are faced with the complexity of the types of work that exist. There are many job options that individuals can choose according to their skills, skills and education. Starting from jobs in the formal to informal sectors, jobs with low to high income. If it is only based on individual preferences, it can be ascertained that almost all individuals do not want low-paying jobs with uncertain income, but want the opposite, namely jobs with high salaries. This research aims to analyze the income of unofficial traffic controllers in Makassar City. This research data was obtained by observation and direct and in-depth interviews with unofficial traffic controllers in Makassar City. The findings of this research show that the average monthly income of unofficial traffic controllers in Makassar City is Rp. 2,717,142. Income is influenced by traffic density, work intensity, and workplace. Income is used to meet daily consumption and children's education.

ABSTRAK

Pada era teknologi yang terus berkembang seperti sekarang ini, kita dihadapkan dengan kompleksitas jenis pekerjaan yang ada. Ada banyak pilihan pekerjaan yang dapat menjadi opsi oleh individu yang disesuaikan dengan keahlian, keterampilan, serta pendidikan yang dimilikinya. Mulai dari pekerjaan di sektor formal hingga tidak formal, pekerjaan dengan pendapatan rendah hingga tinggi. Apabila hanya berdasar pada preferensi individu dapat dipastikan hampir semua individu tidak menginginkan pekerjaan dengan gaji rendah dengan penghasilan tidak tentu, tapi menginginkan sebaliknya, yaitu pekerjaan dengan gaji tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pendapatan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar. Data penelitian ini diperoleh dengan cara

observasi serta wawancara langsung dan mendalam dengan pengatur lalu lintas tidak resmi yang ada di Kota Makassar. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan perbulan dari pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar adalah Rp. 2.717.142. Pendapatan dipengaruhi oleh kepadatan lalu lintas, intensitas kerja, dan tempat kerja. Pendapatan dipergunakan untuk memenuhi konsumsi sehari-hari dan pendidikan anak.

PENDAHULUAN

Pembangunan berkelanjutan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan, memenuhi kebutuhan hidup serta aspirasi masyarakat. Pembangunan yang berkelanjutan pada dasarnya ditujukan untuk mencari pemerataan pembangunan antar generasi pada saat ini maupun generasi yang akan datang (Salim,1990). Dalam rangka mencapai tujuan tersebut diperlukan perencanaan dan pelaksanaan pembangunan ekonomi yang berdasar pada keserasian, keselarasan serta keseimbangan unsur-unsur pemerataan sebuah pembangunan, pertumbuhan ekonomi, dan kesejahteraan masyarakat.

Kesejahteraan merujuk pada suatu kondisi di mana individu mampu memenuhi kebutuhan pokoknya, baik itu kebutuhan akan makanan, pakaian, tempat tinggal, air minum yang bersih, kesempatan untuk melanjutkan pendidikan dan pekerjaan yang memadai yang dapat menunjang kualitas hidupnya sehingga hidupnya bebas dari kemiskinan, kebodohan, ketakutan, atau kekhawatiran yang kemudian menciptakan rasa aman tentram, baik lahir maupun batin (Fahrudin, 2012). Diwujudkannya kesejahteraan ini agar warga negara tersebut dapat hidup layak dan terhindar dari kemiskinan.

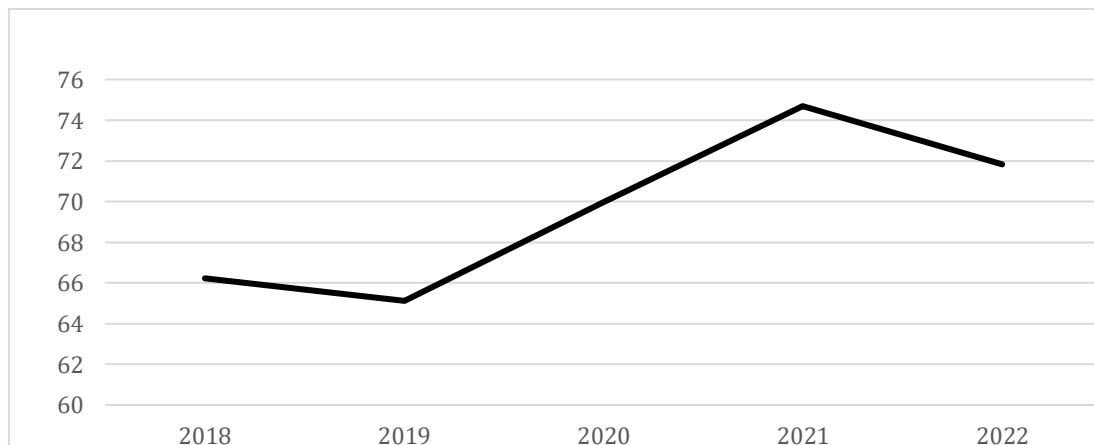
Kesejahteraan dan kemiskinan sangat erat kaitannya. Kemiskinan dapat menjadi hambatan utama bagi pencapaian kesejahteraan individu maupun masyarakat. Penduduk yang miskin adalah mereka yang berada di bawah garis kemiskinan. Garis Kemiskinan adalah ukuran nilai rupiah dari pengeluaran minimum yang diperlukan seseorang untuk memenuhi kebutuhan pokok hidupnya selama sebulan, baik kebutuhan makanan maupun tidak makanan. Pada tahun 2022, tercatat sebanyak 26.363 jiwa penduduk miskin di Indonesia dengan garis kemiskinan Rp. 397.125 pada tahun yang sama (BPS, 2023)

Kemiskinan sejak lama telah disadari sebagai masalah yang bersifat multidimensional. Maksudnya kemiskinan tidak hanya dinarasikan pada situasi kekurangan atau ketidakmampuan secara ekonomi saja. Kemiskinan timbul apabila masyarakat tidak memiliki kemampuan-kemampuan utama, pendidikan yang

memadai, memiliki kondisi kesehatan yang buruk, merasa tidak aman, memiliki kepercayaan diri yang rendah atau suatu perasaan tidak berdaya atau tidak memiliki hak kebebasan berbicara, dan tidak memiliki pendapatan atau dengan kata lain pengangguran (Haughton dan Khandker 2012).

Kemiskinan di Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, pendidikan, kesehatan, jumlah penduduk dan pengangguran. Pengangguran dapat mengakibatkan meningkatnya jumlah penduduk miskin dikarenakan penduduk yang menganggur tidak memiliki kemampuan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Lukmawan, 2019). Senada dengan teori Sukirno (2011) bahwa dampak negatif dari pengangguran adalah penurunan pendapatan masyarakat yang pada akhirnya menyebabkan terjadinya penurunan kesejahteraan masyarakat yang memungkinkan jatuh ke dalam perangkap kemiskinan. Masalah seperti ini masih sering kita jumpai di kota-kota besar seperti Makassar.

Kota Makassar adalah ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan serta menjadi salah-satu kota metropolitan di Indonesia. Kota Makassar merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia (KTI), Kota Makassar berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang dari darat, laut, hingga udara dan pusat pelayanan pendidikan serta kesehatan (Sulselprov.go.id, 2022). Fakta tersebut tidak menjadikan Kota Makassar terbebas dari berbagai masalah sosial dan ekonomi termasuk kemiskinan.



Gambar 1
Jumlah Penduduk Miskin (Ribuan Jiwa) Di Kota Makassar, Tahun 2018- 2022

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Pada era teknologi yang terus berkembang seperti sekarang ini, kita dihadapkan dengan kompleksitas jenis pekerjaan yang ada. Ada banyak pilihan pekerjaan yang dapat menjadi opsi oleh individu yang disesuaikan dengan keahlian, keterampilan, serta pendidikan yang dimilikinya. Mulai dari pekerjaan di sektor formal hingga tidak formal, pekerjaan dengan pendapatan rendah hingga tinggi. Apabila hanya berdasar pada preferensi individu dapat dipastikan hampir semua individu tidak menginginkan pekerjaan dengan gaji rendah dengan penghasilan tidak tentu, tapi menginginkan sebaliknya, yaitu pekerjaan dengan gaji tinggi. Hal ini bersifat dilematis mengingat tingkat angkatan kerja yang tidak berbanding lurus dengan ketersediaan lapangan kerja. Pada akhirnya mereka harus melakukan sebuah pekerjaan dengan gaji rendah serta dengan pendapatan tidak tentu.

Tabel 1
Jumlah Penduduk Berumur 15 Tahun Keatas Menurut Jenis Kegiatan Selama Seminggu Yang Lalu Dan Jenis Kelamin Di Kota Makassar, Tahun 2022

Kegiatan Utama (<i>Main Activity</i>)	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki (<i>Male</i>)	Perempuan (<i>Female</i>)	
I. Angkatan Kerja/ <i>Economically Active</i>	472.640	256.995	729.635
1. Bekerja/ <i>Working</i>	407.657	235.711	643.368
2. Pengangguran Terbuka/ <i>Unemployment</i>	64.983	21.284	86.267
II. Bukan Angkatan Kerja/ <i>Not Economically Active</i>	134.434	366.927	501.361
1. Sekolah/ <i>Attending School</i>	64.441	87.360	151.801
2. Mengurus Rumah Tangga/ <i>Housekeeping</i>	22.278	258.028	280.306
3. Lainnya/ <i>Others</i>	47.715	21.539	69.254
Jumlah/ <i>Total</i>	607.074	623.922	1.230.996

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 2022, dari 729.636 angkatan kerja di kota Makassar, sebanyak 86.267 jiwa atau 11,82% di antaranya tidak memiliki pekerjaan (pengangguran). Pengangguran adalah suatu keadaan di mana seseorang yang tergolong dalam angkatan kerja ingin mendapatkan pekerjaan namun belum mendapatkannya (Yanuar 2009).

Ketidakseimbangan jumlah tenaga kerja untuk memperoleh pekerjaan dan kehidupan yang layak maka, digelutilah profesi pengatur lalu lintas tidak resmi yang akrab dengan sapaan “Pak Ogah” yang beroperasi di sejumlah titik jalan yang bertugas membantu mengatur lalu lintas kendaraan yang akan berbelok di

persimpangan atau di perputaran arah. Sebutan “Pak Ogah” diberikan oleh masyarakat yang merujuk pada seseorang atau sekelompok orang di luar institusi negara yang mengatur jalan di persimpangan dan mendapat imbalan secara langsung dari pengguna jalan. Istilah "Pak Ogah" berasal dari karakter dalam serial film boneka Indonesia yang dikenal sebagai "Si Unyil". Salah satu tokoh dalam serial tersebut adalah Pak Ogah, yang terkenal dengan ungkapannya "Cepek dulu dong". Kemudian, istilah "Pak Ogah" menjadi populer dan digunakan secara umum untuk menggambarkan tunakarya yang cenderung malas atau hanya ingin mengerjakan pekerjaan yang ringan (Adhi, 2022).

Secara hukum, aksi pengatur lalu lintas tidak resmi ini tidak dibenarkan. Hal ini diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 28 ayat (1) dan Pasal 274 ayat (1) menyatakan: “Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”. Selain itu, pekerjaan sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi ini merupakan pekerjaan dengan risiko tinggi, seperti tertabrak kendaraan yang melintas, polusi udara yang membahayakan kesehatan pernapasan dan berbagai risiko lainnya.

Lokasi kerja ini berada di persimpangan-persimpangan jalan yang memiliki risiko kemacetan yang tergolong tinggi. Karena memang pada awal mulanya kehadiran pengatur lalu lintas tidak resmi di jalan bertujuan untuk mengurangi kemacetan. Namun fakta di lapangan, sering kali keberadaan mereka malah menjadi penyebab kemacetan panjang. Mereka sering beroperasi di sejumlah titik jalan yang telah memiliki rambu-rambu resmi, seperti di jalur putar balik. Sehingga keberadaan mereka kurang bermanfaat. Masalah lainnya adalah masih sering terjadi premanisme dan perebutan lahan operasi yang membuat para pengatur lalu lintas tidak resmi harus memberi sejumlah uang untuk memastikan keamanan mereka dalam bekerja (Adhi, 2022).

Munculnya pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar dilatarbelakangi oleh faktor ekonomi di mana kebutuhan hidup yang terus meningkat, terutama yang hidup di kota-kota besar. Tentunya diperlukan usaha dan pekerjaan dalam rangka memenuhi kebutuhan sehari-hari tersebut. Namun, tidak semua individu memiliki modal dan pengetahuan yang sama untuk mereka kembangkan agar menjadi modal untuk berpenghasilan (Hajerni, 2016). Faktor lain yang mendorong aksi seseorang memilih profesi pengatur lalu lintas tidak resmi sebagai pekerjaan sampingan di berbagai ruas jalan kota Makassar lantaran pekerjaan pengatur lalu lintas tidak resmi tidak membutuhkan kualifikasi pendidikan yang tinggi, tidak membutuhkan keahlian yang khusus, jam kerja yang dapat dilakukan di waktu luang, dan dapat memberikan

penghasilan tambahan (Tamrin dkk, 2023).

Tujuan pengatur lalu lintas tidak resmi ini semata-mata untuk memperoleh nafkah kehidupan atau karna faktor ekonomi semata (Suhardyanto, 2015). Bila dilihat dari segi penghasilannya, pekerjaan ini termasuk pekerjaan dengan penghasilan tidak tentu. Pengendara yang mendapatkan jasa bantuan pengatur lalu lintas tidak resmi rata-rata memberi imbalan uang senilai Rp.1.000 sampai Rp.5.000 (Tamrin, 2023). Namun tak jarang mereka juga diberi upah berupa, makanan, minuman atau bahkan rokok. Yang menjadi permasalahan kemudian, apakah pendapatan yang diperoleh dari pekerjaan sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi ini dapat mencukupi kebutuhan hidupnya, sehingga kemudian mereka dapat mencapai kesejahteraan.

Berdasarkan uraian yang telah penulis paparkan, maka penulis merumuskan sebuah judul penelitian yaitu, “Analisis Pendapatan Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi di Kota Makassar”

KAJIAN PUSTAKA

1. Teori Pendapatan

Pendapatan adalah pemasukan dari penjualan barang dan jasa (Swanburg, 1997). Definisi lain dari pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diperoleh seseorang dari pekerjaannya, biasanya pendapatan dihitung secara bulanan atau tahunan. Dalam konteks ekonomi, pendapatan merupakan balas jasa atas penggunaan faktor-faktor produksi yang dimiliki oleh sektor rumah tangga dan sektor perusahaan. Ini bisa berupa gaji atau upah, sewa, bunga serta keuntungan/profit (Hendrik, 2011).

Konsep pendapatan ini dijelaskan oleh Wild (2003), “*economic income is typically measured as cash flow plus the change in the fair value of net assets. Under this definition, income includes both realized (cash flow) and unrealized (holding gain or loss) components*”. Menurut Wild, pendapatan secara khusus diukur sebagai arus kas perubahan dalam nilai bersih aktiva. Wild menyertakan komponen pendapatan yang dapat direalisasikan. Dari definisi tersebut, pendapatan dalam konteks ekonomi menunjukkan adanya aliran dana (kas) yang terjadi dari satu pihak kepada pihak lainnya. Rosyidi (1999) menyatakan bahwa "pendapatan harus berasal dari aktivitas produktif". Pendapatan bagi masyarakat muncul sebagai hasil dari jasa atas produktifitas yang diberikan kepada bisnis. Pendapatan bagi bisnis diperoleh dari pembelian yang dilakukan oleh masyarakat untuk mendapatkan barang dan jasa yang dihasilkan atau diproduksi oleh bisnis.

2. Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi

Petugas pengatur lalu lintas merupakan seseorang yang mempunyai peranan untuk mengatur lalu lintas demi tercapainya kelancaran, keamanan, keselamatan, dan juga ketertiban berlalu lintas. Di Indonesia terdapat dua lembaga resmi yang mengatur jalannya lalu lintas yaitu Petugas Dinas Perhubungan dan Polisi Lalu Lintas (POLANTAS). Petugas pengatur lalu lintas ini telah diatur dalam peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 tahun 2012 tentang pengaturan lalu lintas dalam keadaan tertentu dan penggunaan jalan.

Kemacetan yang terjadi pada simpang tak bersinyal kemudian dimanfaatkan oleh petugas pengatur lalu lintas tidak resmi untuk membantu perpindahan kendaraan. Petugas pengatur lalu lintas tidak resmi atau Pak Ogah merupakan sederetan orang yang keberadaannya berkontribusi dalam menanggulangi kemacetan ataupun malah memperparah kemacetan. Pengatur lalu lintas tidak resmi (*illegal traffic wardens*) adalah pengatur jalan ilegal yang biasanya meminta upah di jalan atas jasanya mengatur lalu lintas (Coppel, 2006)

Secara hukum, aksi pengatur lalu lintas tidak resmi tidak dibenarkan. Hal ini diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 28 ayat (1) dan Pasal 274 ayat (1) menyatakan: “Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”. Selain itu, pekerjaan sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi ini merupakan pekerjaan dengan risiko tinggi, seperti tertabrak kendaraan yang melintas, polusi udara yang membahayakan kesehatan pernapasan dan berbagai risiko lainnya.

Penelitian terdahulu

Dalam menganalisis pendapatan pengatur lalu lintas, Malik (2016) menjelaskan bahwa penyebab seseorang memilih menjadi pengatur lalu lintas tidak resmi sebagai alternatif profesi adalah faktor ekonomi atau kemiskinan, tingkat pendidikan yang rendah, pengalaman kerja yang kurang memadai, sampai adanya imitasi (peniruan) atau sekedar ikut-ikutan khususnya pada anak-anak.

Sejalan dengan itu, Hajerni (2016) mengungkapkan bahwa pengatur lalu lintas tidak resmi menggantungkan kehidupannya dari upah yang diperoleh atas jasa membantu melancarkan pengendara roda empat untuk membelokkan kendaraannya, sebab mereka berfikir bahwa inilah pekerjaan yang dapat mereka lakukan di luar keterbatasan pengalaman dan pengetahuan yang mereka miliki untuk mencari pekerjaan yang lebih baik adapun dari mereka yang memilih untuk bekerja sebagai

pengatur lalu lintas tidak resmi ini hanya untuk sekedar mencari uang semata agar dapat memenuhi kebutuhan primernya. Jadi jelas kegiatan pengatur lalu lintas tidak resmi ini adalah ilegal dan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang ada

Namun demikian, Khomsiyah (2017) memaparkan bahwa faktor internal yang melatarbelakangi seseorang berprofesi sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi, meliputi ketertarikan pribadi dan rendahnya tingkat pendidikan. Faktor eksternal meliputi dorongan keluarga, dorongan masyarakat, dan terbantunya aparat kepolisian. Sedangkan strategi bertahan hidup yang dijalankan pengatur lalu lintas tidak resmi yaitu selalu bekerja setiap hari dari pagi hingga sore hari, para pengatur lalu lintas tidak resmi memiliki pekerjaan sampingan untuk menambah penghasilan, mengatur pengeluaran yang akan digunakan untuk pemenuhan kebutuhan hidup, memanfaatkan anggota keluarga untuk ikut bekerja demi mencukupi kebutuhan hidup, dan melakukan peminjaman, misalnya meminjam uang kepada teman, tetangga, berhutang ke warung, memanfaatkan bantuan miskin, atau meminjam uang ke bank. Pada keluarga berpenghasilan rendah dengan berbagai keterbatasan dan kondisi yang sangat riskan untuk berubah, strategi perilaku dan strategi penyeimbang/adaptasi merupakan bentuk menghadapi tekanan perubahan (Fachry dkk, 2022).

Penggunaan ruang publik merupakan pilihan eksistensi yang paling memungkinkan bagi pengatur lalu lintas tidak resmi. Fenomena pengatur lalu lintas tidak resmi menampakkan maslaah kelas bawah pada Masyarakat perkotaan. Pengatur lalu lintas tidak resmi sebagai profesi yang cukup bersahabat dengan masyarakat kelas bawah karena tidak membutuhkan pendidikan tinggi, tidak memerlukan keahlian khusus, dan dapat dilakukan diwaktu luang. Jalan raya sebagai ruang publik dipahami sebagai arena dimana mereka bisa mendapatkan penghidupan sekaligus mengekspresikan eksistensi dan aktualisasi diri, fenoomena ini merupakan suatu pertarungan eksistensi sejalgigus gambaran eksosresi atas minimnya ruang publik di Kota Makassar.

Disisi lain, Hasyim, dkk (2022) menjelaskan bagaimana respon masyarakat terhadap pengatur lalu lintas tidak resmi dipandang dari dua sisi, keberadaan mereka sangat membantu karena keterbatasan personil dari pihak polisi lalu lintas yang mengatur jalan pada saat jam sibuk, namun terkadang mereka juga membuat jalanan menjadi macet. Keberadaan pengatu laul lintas di lokasi rawan macet yang belum terdapat lampu rambu lalu lintas membantu memperlancar jalan. Dalam penelitian ini menjelaskan selain ingin membantu orang lain juga ingin agar mendapatkan penghasilan berupa uang atas imbalan jasa yang dilakukan supeltas.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode kualitatif. Pemilihan pendekatan ini didasarkan tiga alasan. Pertama, permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini yaitu tentang pendapatan pengatur lalu lintas tidak resmi yang mana membutuhkan sejumlah data lapangan yang bersifat aktual dan kontekstual. Kedua, adanya keterkaitan antara masalah yang dikaji dengan sejumlah data primer dari subjek penelitian yang suit dipisahkan dari latar belakang alamiahnya, dan ketiga, karena lebih sensitif dan adaptif terhadap peran dan berbagai pengaruh yang timbul. Penelitian ini dilakukan dalam wilayah Kota Makassar, khususnya jalur dan lokasi dimana terdapat aktifitas dan populasi pengatur lalu lintas tidak resmi, yang mendapatkan imbalan secara langsung oleh pengendara. Pemilihan wilayah tersebut dilakukan secara purposive (sengaja) dengan pertimbangan bahwa lokasi tersebut merupakan latar belakang alamiah dari pengatur lalu lintas tidak resmi itu sendiri.

Kegiatan pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode wawancara menggunakan pedoman (*guide*), observasi, dan dokumentasi yang telah dijelaskan sebelumnya terhadap pengatur lalu lintas tidak resmi. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif, dengan lebih banyak bersifat uraian dari hasil wawancara, observasi dan studi dokumentasi. Data yang telah diperoleh selanjutnya dianalisis secara kualitatif serta diuraikan dalam bentuk deskriptif. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian mengikuti prosedur yang dijelaskan Bungin (2003), yang meliputi langkah-langkah, reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*), dan penarikan kesimpulan (*conclusion drawing*).

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Informan

Berdasarkan Tabel 2 informan atau pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar memiliki rentan antara 21- 65 tahun. Meski demikian, profesi ini didominasi oleh kelompok usia muda. Dari umur informan tersebut dapat diketahui informan memiliki semangat kerja yang tinggi dan energik dalam menekuni pekerjaan sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi.

Tabel 2
Karakteristik Informan

No	Informan	Usia (tahun)	Jenis Kelamin	Lamanya Bekerja	Tingkat pendidikan
1	Informan Pertama (DN)	65	Laki-laki	4 tahun	SD
2	Informan Kedua (A)	24	Laki-laki	2 tahun	SMK

No	Informan	Usia (tahun)	Jenis Kelamin	Lamanya Bekerja	Tingkat pendidikan
3	Informan Ketiga (G)	37	Laki-laki	5 tahun	SMP
4	Informan Keempat (U)	50	Laki-laki	8 tahun	Tidak tamat SD
5	Informan Kelima (DR)	35	Laki-laki	3 tahun	SMA
6	Informan Keenam (M)	26	Laki-laki	4 tahun	SMA
7	Informan Ketujuh (C)	21	Laki-laki	2 tahun	SMK

Sumber: data kualitatif (diolah penulis)

Dari Tabel 2 dapat dilihat bahwa lamanya informan-informan yang menjadi pengatur lalu lintas telah bekerja rata-rata selama 4 tahun. Berdasarkan data tersebut, dapat disimpulkan bahwa mereka telah memiliki banyak pengalaman dan telah terbiasa dengan situasi dan kondisi di jalan, seperti paparan sinar matahari yang menyengat, lalu lintas yang padat, serta polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan yang lalu-lalang yang tidak jarang mengganggu kesehatan pernafasan. Maka dari itu, mereka melindungi diri dengan masker, topi, dan pakaian yang dapat melindungi mereka dari polusi dan paparan sinar matahari yang menyengat.

Tabel 2 menunjukkan bahwa tingkat pendidikan tertinggi yang ditempu dari dari ketiga informan adalah setingkat SMA. Hal ini menunjukkan bahwa orang-orang yang berprofesi sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi adalah mereka yang memiliki keterbatasan dalam mengakses pendidikan. Pendidikan menjadi alasan mereka kesulitan dalam mendapatkan pekerjaan, sehingga mereka menggeluti pekerjaan pengatur lalu lintas tidak resmi, baik itu sebagai pekerjaan utama atau hanya sekedar pekerjaan sampingan.

Faktor-faktor yang Memengaruhi Seseorang untuk Menggeluti Profesi Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi

Faktor-faktor yang memengaruhi seseorang untuk menggeluti profesi pengatur lalu lintas tidak resmi ini cukup kompleks, namun faktor yang paling utama adalah faktor ekonomi. Orang-orang yang berprofesi sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi ini kesulitan dalam memenuhi kebutuhan hidup dirinya maupun keluarga. Hal ini dikarenakan mereka kesulitan mendapatkan pekerjaan dengan tingkat pendidikan yang rendah, kesehatan yang buruk serta aspek-aspek lainnya seperti mininya keterampilan (*skill*). Melihat adanya peluang dalam memperoleh pendapatan tanpa adanya standar pendidikan, kesehatan, serta jam kerja mendorong mereka untuk menggeluti profesi pengatur lalu lintas tidak resmi ini. Berikut pototngan wawancara dengan informan G (G):

P : Mengapa informan menggeluti profesi pengatur lalu lintas tidak resmi?

G : Siapa kira-kira mau terimaki kerja kalau sekolahta sampai SMP?

Terjemahan: “Sulit mendapatkan pekerjaan yang layak dengan pendidikan yang rendah”

Selain itu ada faktor imitasi (peniruan) yang terjadi dalam profesi ini. Orang-orang yang menggeluti profesi ini awal mulanya melihat kemudian meniru profesi ini. Antara informan A, DN, dan U tinggal dilingkungan yang sama dimana U menjadi orang pertama yang menggeluti profesi ini. Sedangkan G sendiri tidak tinggal dilingkungan yang sama, namun memiliki hubungan keluarga dengan infroman U, dimana U merupakan paman dari G. Begitu pula yang terjadi di titik lokasi persimpangan jalan jembatan tello, informan M menjadi yang pertama dilingkungannya, kemudian ditiru (imatasi) oleh DR dan C.

Pendapatan

Pendapatan merupakan sejumlah uang yang diperoleh dari suatu aktifitas yang dilakukan. Berdasarkan hasil analisis wawancara yang telah dilakukan berikut pendapatan perbulan yang diperoleh oleh pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar.

Tabel 3
Rata-Rata Pendapatan Perbulan Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi Di Kota Makassar

No	Informan	Rata-rata pendaptan perbulan (Rp)
1	DN	720.000
2	A	1.500.000
3	G	2.400.000
4	U	3.000.000
5	DR	3.000.000
6	M	4.500.000
7	C	3.900.000
Total rata-rata perbulan		2.717.142

Sumber: Data primer, 2023

Rata-rata pendapatan perbulan dari ketujuh informan yang berprofesi sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar adalah Rp. 2.717.142. Pendapatan tersebut digolongkan kedalam *Moderate income group*, golongan yang berpenghasilan sedang dengan pendepatan rata-rata Rp.1.500.000 – Rp. 4.500.000 per bulan.

Faktor-faktor yang Memengaruhi Pendapatan Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi

Terdapat beberapa faktor utama yang memengaruhi jumlah pendapatan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar. Berikut faktor-faktor tersebut:

1. Kepadatan Lalu Lintas

Pendapatan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar bergantung pada kepadatan lalu lintas. Semakin padat lalu lintas maka semakin besar pula kemungkinan pendapatan yang mereka peroleh. Dalam situasi lalu lintas yang padat, waktu perjalanan pengguna jalan dapat meningkat secara signifikan. Hal ini dapat membuat para pengemudi merasa frustrasi dan cenderung mencari jalan pintas atau solusi cepat untuk menghindari kemacetan. Para pengatur lalu lintas tidak resmi menawarkan bantuan dengan mendahulukan mereka yang memberi imbalan uang. Berikut kutipan wawancara dengan responden:

P : Apa faktor yang memengaruhi jumlah pendapatan hariannya?

C : Kalau sore itu kan biasa macet, nah disitu biasa banyak kasi

Pemaknaan: Tingkat kepadatan lalu lintas memengaruhi pendapatannya, semakin tinggi tingkat kepadatan lalu lintas, maka semakin besar kemungkinan pendapatan yang diperoleh. Kepadatan lalu lintas biasanya terjadi di waktu-waktu seperti Senin pagi.

2. Intensitas Kerja

Berdasarkan data wawancara yang telah dianalisis dapat dilihat bahwa intensitas hari maupun jam kerja memengaruhi pendapatan pengatur lalu lintas tidak resmi.

Tabel 4
Intensitas Kerja Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi Di Kota Makassar

No	Informan	Jam per hari	Hari per minggu	Pendapatan (Rp)	
				Per-hari	Per-bulan
1	DN	4	4	45.000	720.000
2	A	4	5	75.000	1.500.000
3	G	7	6	100.000	2.400.000
4	U	7	7	100.000	3.000.000
5	DR	4	7	100.000	3.000.000
6	M	5-8	7	150.000	4.500.000
7	C	5	6	150.000	3.900.000

Sumber: Data primer, 2023

Semakin tinggi intensitas hari maupun jam kerjanya maka semakin tinggi pula pendapatan yang diperoleh oleh pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar. Intesnitas hari dan jam kerja pengatur lalu lintas tidak resmi ini bergantung pada kesedian dan ketersediaan waktu individu itu sendiri karena ada juga pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar yang memiliki pekerjaan lain. Berikut potongan wawancara dengan informan kedua (A) dan informan ketujuh (C):

P : Apakah informan memiliki pekerjaan lain?

A : Kerjaka juga disitu bengkel sampingna Immim

P : Apakah informan memiliki pekerjaan lain?

C : Ma kurirka juga, kan kalau pake ojol biasa mahalki, apalagi kalau jauh toh kayak di Goa begitu

Pemaknaan: Informan A memiliki pekerjaan lain sebagai montir di sebuah bengkel yang terletak di samping IMMIM dan informan C memiliki pekerjaan lain sebagai kurir.

Intensitas kerja setiap pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar berbeda beda. Hal ini bergantung pada kesedian dan kemampuan fisik pengatur lalu lintas tidak resmi itu sendiri. Pengatur lalu lintas tidak resmi harus berdiri dan bergerak di bawah terik matahari atau cuaca yang tidak bersahabat dalam waktu yang lama. Ditambah dengan paparan polusi udara yang berasal dari kendaraan yang melintas. Kemampuan fisik mereka akan memengaruhi sejauh mana mereka dapat menjalankan tugas mereka tanpa kelelahan yang berlebihan. Maka dari itu, intensitas kerja dari pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar berbeda-beda.

3. Lokasi

Lokasi menjadi salah-satu faktor yang memengaruhi jumlah pendapatan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa pendapatan pengatur lalu lintas ini bergantung pada aktifitas atau kepadatan lalu lintas. Beberapa jalan di Kota Makassar memiliki aktifitas atau kepadatan yang relatif lebih tinggi dari pada jalan lainnya. Di lokasi yang padat, pengatur lalu lintas tidak resmi memiliki lebih banyak peluang untuk mengatur lalu lintas dan meminta imbalan kepada pengguna jalan. Sebaliknya, di daerah yang kurang padat, peluang untuk menghasilkan uang dari pengaturan lalu lintas tidak resmi lebih sedikit.

Tabel 5
Perbandingan Rata-Rata Pendapatan Perbulan Pengatur Lalu Lintas
Berdasarkan Lokasi

Lokasi	Rata-rata pendapatan perbulan pengatur lalu lintas tidak resmi (Rp)
Jl. Perintis Kemerdekaan (sekitar MCD Perintis)	1.540.000
Simpang jalan jembatan pasar tello	3.800.000

Sumber: Data primer, 2023

Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi Memiliki Pekerjaan Sampingan

Tidak semua pengatur lalu lintas tidak resmi memiliki pekerjaan sampingan karena untuk memiliki pekerjaan sampingan tentu akan menyulitkan bagi mereka sendiri. Mulai dari mengelola waktu hingga menghadapi risiko kerugian, ada sejumlah hambatan yang dapat dihadapi. Tentunya, memiliki pekerjaan sampingan akan berdampak pada kinerja pekerjaan utama seseorang. Motivasi utama bagi pengatur lalu lintas untuk menjalankan pekerjaan sampingan adalah untuk meningkatkan penghasilan. Meskipun ada potensi kerugian, pekerjaan sampingan masih dianggap sebagai pilihan terbaik untuk meningkatkan pendapatan guna memenuhi kebutuhan sehari-hari atau sekadar menambah sumber penghasilan.

Pemanfaatan pendapatan

Pendapatan yang diperoleh pengatur lalu lintas tidak resmi dipergunakan untuk memenuhi berbagai kebutuhan seperti kebutuhan sehari-hari hingga pendidikan anak. Berikut potongan wawancara dengan informan G:

P : Pendapatan yang diperoleh digunakan untuk apa?

G : Untuk istriku, anaku, belima juga rokok

P : Bagaimana pendidikan anak informan?

G : sekolahji, SD

P : Apakah informan memiliki tabungan

G : untuk anak harus ada

Pemaknaan: Pendapatan yang diperoleh digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari keluarga, Pendidikan anak, serta tabungan untuk pendidikan anak dimasa yang akan datang.

Para pengatur lalu lintas tidak resmi dapat bertahan dalam jangka waktu yang

lama hingga bertahun-tahun karena selain beberapa di antara mereka memiliki pendapatan tambahan dari pekerjaan sampingan, mereka juga memiliki kemampuan untuk mengelola dengan bijak berbagai pengeluaran demi memenuhi kebutuhan hidup mereka. Mereka selalu melakukan perhitungan matang terkait pengeluaran mereka, mengutamakan mana yang merupakan kebutuhan yang lebih penting dan harus dipenuhi terlebih dahulu, serta mengidentifikasi kebutuhan yang dapat ditunda. Oleh karena itu, mereka berharap bahwa penghasilan yang mereka peroleh akan mencukupi untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka.

Umumnya, pengatur lalu lintas tidak resmi ini cenderung memprioritaskan kebutuhan dasar mereka, seperti makanan, pakaian, tempat tinggal, pembayaran listrik, dan kebutuhan pokok lainnya. Kepentingan utama mereka adalah memastikan kebutuhan dasar berupa sandang, pangan, dan papan terpenuhi, dan jika ketiga kebutuhan ini telah tercukupi, mereka merasa telah mencapai tingkat kesejahteraan yang cukup.

SIMPULAN, KETERBATASAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada penelitian ini yang dapat disimpulkan bahwa, Jumlah rata-rata pendapatan perbulan jasa pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar adalah Rp. 2.717.142. disamping itu, terdapat faktor-faktor yang memengaruhi jumlah rata-rata pendapatan perbulan jasa pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar. Pertama, kepadatan lalu lintas pendapatan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar bergantung pada kepadatan lalu lintas. Semakin padat lalu lintas maka semakin besar pula kemungkinan pendapatan yang mereka peroleh. Kedua, intensitas Kerja Semakin tinggi intensitas hari maupun jam kerjanya maka semakin tinggi pula pendapatan yang diperoleh oleh pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar. Ketiga, lokasi Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa pendapatan pengatur lalu lintas ini bergantung pada aktifitas atau kepadatan lalu lintas. Beberapa jalan di Kota Makassar memiliki aktifitas atau kepadatan yang relatif lebih tinggi dari pada jalan lainnya. Terakhir, pendapatan yang diperoleh pengatur lalu lintas tidak resmi dipergunakan untuk memenuhi berbagai kebutuhan mulai dari kebutuhan sehari-hari hingga pendidikan anak.

Berdasarkan pemaparan yang telah dilakukan oleh penulis, maka penulis merekomendasikan beberapa masukan. Pertama, pemerintah Kota Makassar untuk memberikan pelatihan keterampilan atau pendidikan yang terkait dengan sektor industri kecil kepada pengatur lalu lintas tidak resmi. Dengan cara ini, mereka dapat memanfaatkan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh untuk memperoleh

pendapatan jika mereka tidak lagi dapat bekerja sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi. Kedua, pemerintah daerah serta kementerian dan lembaga terkait untuk lebih berperan dalam memerhatikan kondisi ekonomi dan sosial dalam upaya membantu meningkatkan kesejahteraan masyarakat khususnya mereka yang berprofesi sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi baik itu dari segi ekonomi, pendidikan dan kesejahteraan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhi, A. (2022). *Pak Ogah dan Kegagalan Representasi Politik Kaum Pinggiran di Kota Yogyakarta*. Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa, 3(2), 104-116.
- Badan Pusat Statistik (BPS) diakses dari <http://www.bps.go.id/>, diakses pada tanggal 20 Mei 2023 pada jam 21.20 WITA
- Baskoro, E. P. (2009). *Model Pelatihan Pemberdayaan Perempuan Berbasis Masyarakat*
- Basrowi, S. (2008). *Memahami penelitian kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta, 12(1), 128-215.bas
- Bungin, B. (2003). *Focus Group Discussion untuk Analisis Data Kualitatif dalam Analisis Data Penelitian Kualitatif: Pemahaman Filosofis dan Metodologis Penguasaan Model Aplikasi*. Penerbit Raja Grafindo Perkasa, Jakarta.
- Coppel, C. A. (Ed.). (2006). *Violent conflicts in Indonesia: analysis, representation, resolution*. Routledge.
- Fachry, M. E., Ikhsan, N., Radjab, M., & Bulkis, S. (2022). *Strategy for Women Scavengers in Fulfilling the Family Economy in Makassar City (The Case of Scavengers Involving Toddlers in Urban Areas)*. International Journal of Applied Biology, 6(2), 79-86.
- Fahrudin, A. (2012). *Pengantar kesejahteraan sosial*. PT Refika Aditama.
- Hajerni, (2016). *Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Pak Ogah*. Jurnal Equilibrium Pendidikan Sosiologi, 3(2).
- Haughton, J., & Khandker, S. R. (2012). *Pedoman tentang kemiskinan dan ketimpangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Hendrik. (2011). *Analisis Pendapatan Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Dalam Usaha*. Jakarta: Raja Grafindo
- Hasyim, M. S., Romadhona, R. I., & Putri, I. (2022). *Motivasi Eksistensi Pekerja Informal Sukarelawan Pengatur Lalu Lintas (Supeltas) di Jakarta, Bogor dan Bekasi*. *Multiverse: Open Multidisciplinary Journal*, 1(3).
- Khomsiyah, H. (2017). *Strategi Bertahan Hidup Sukarelawan Lalu Lintas Jalan (Pak Ogah) di Kabupaten Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta*. *E-Societas*, 6(1).

- Lukmawan, V., & Pudjihardjo, M. (2019). *Analisis Pengaruh Jumlah Penduduk, Pendidikan, Pengangguran, dan Kesehatan Terhadap Kemiskinan di Jawa Tengah Tahun 2014-2018* (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya)
- Malik, N. F. (2016). *tinjauan sosio yuridis tentang keberadaan bantuan polisi (banpol atau pak ogah) di kota makassar (Studi Kasus Tahun 2014–2016)*. Repository Unhas, III, 2, 62-63.
- Nomor, P. K. (10). *Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas*.
- Nomor, U. U. R. I. (10). *Tahun 1992 tentang perkembangan kependudukan dan pembangunan keluarga sejahtera*. Undang Undang Nomor, 52.
- Nursalam, N., & Akhir, M. (2015). *Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Pak Ogah*. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan*, 3(2).
- Rosyidi, S. (1999). *Pengantar Teori Ekonomi Edisi Baru*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Salim, E. (1990). *Konsep Pembangunan Berkelanjutan*. Jakarta: Gramedia.
- Suhardyanto, M. (2015). *Fenomena Pekerja Anak Sebagai “Pak Ogah” di Kecamatan Ciputat, Tangerang Selatan*. *Repository UIN JKT*, VIII, 2, 81-83.
- Sukirno, S. (2011). *Makro Ekonomi Teori Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sulselprov.go.id (2022). *eskripsi Daerah Kabupaten Tana Toraja*. Diakses pada 10 Mei 2023, https://sulselprov.go.id/pages/info_lain/22
- Swansburg, R. C. (1997). *Budgeting and financial management for nurse managers*. Jones & Bartlett Learning.
- Tamrin, S., Irawan, M. P., Najamuddin, N., & Arisnawawi, A. (2023). *Eksistensi Pak Ogah Pada Ruang Publik Jalan Raya di Kota Makassar*. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan*, 11(2), 229-236.
- Wild, John J.; Subramanyam, K.R. and Halsey, Robert F. 2004. *Financial Statement Analysis*. Eighth Edition. McGraw-Hill Irwin, Inc.
- Yanuar. 2009. *Ekonomi Makro Suatu Analisis Untuk Konteks Indonesia*. Jakarta : Yayasan Mpu Ajar Artha