

II. TINJAUAN PUSTAKA, KERANGKA PIKIR DAN HIPOTESIS

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Geografi Ekonomi

Menurut Nursid, 1998:54,

“Geografi Ekonomi adalah cabang geografi manusia yang bidang studinya struktur keruangan aktivitas ekonomi. Titik berat studinya adalah aspek keruangan struktur ekonomi manusia yang termasuk kedalamnya bidang pertanian, industri, perdagangan, transportasi, komunikasi, dan lain-lain.”

Titik tekan kajian geografi ekonomi dalam penelitian ini yaitu kegiatan ekonomi manusia (usaha tukang ojek dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya) dalam hubungannya dengan ruang sebagai wadah dari gejala yang diamati.

2. Pengertian Tukang Ojek

Pengertian ojek adalah sepeda motor yang dilambangkan/diojukkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya untuk memperoleh nafkah, sedangkan tukang ojek adalah orang yang mencari nafkah dengan ojek (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1992:700).

3. Kepemilikan Sepeda Motor

Dalam konsep harta kekayaan, setiap barang selalu ada pemiliknya yang disebut pemilik barang. Pemilik barang mempunyai hak atas barang miliknya yang disebut hak milik.

Menurut Soejono dan Abdurrahman (1998;12):

“Kata milik berasal dari bahasa arab (Mel’k) dipergunakan dengan arti sekedar memiliki atau dijadikan milik sendiri.”

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat penulis simpulkan bahwa memiliki suatu barang berarti bahwa pemilik barang mempunyai hak atas barangnya tersebut.

Untuk memiliki sepeda motor, dapat dilakukan dengan berbagai macam cara, yaitu dengan membeli dengan tunai dan membeli dengan kredit.

4. Jumlah Jam Kerja Tukang Ojek

Jumlah jam kerja menurut Kartasapoetra (1987;197) adalah jam kerja yang diperlukan untuk memproduksi hasil yang telah direncanakan.

Menurut Badan Pusat Statistik (2003:13):

“Lamanya jam kerja merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi produktifitasnya yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan.”

Jumlah jam kerja menurut BPS (2003:13) digolongkan dalam dua kelompok yaitu:

- a. Rendah bila jumlah jam kerja atau sama dengan dari 5 jam/hari
- b. Tinggi bila jumlah jam kerja lebih dari 5 jam/ hari.

Jumlah jam kerja yang dimaksud dalam penelitian ini adalah berapa lama atau berapa banyak waktu yang digunakan tukang ojek dalam melaksanakan kegiatan dalam satu hari.

5. Jumlah Rata-rata Penumpang yang Menggunakan Jasa Ojek

Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut. (<http://id.wikipedia.org/wiki/Penumpang>)

Penumpang dikelompokkan dalam dua kelompok:

- a. Penumpang yang naik suatu mobil tanpa membayar, apakah dikemudikan oleh pengemudi atau anggota keluarga.
- b. Penumpang umum adalah penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar, wahana bisa berupa ojek, taxi, bus, kereta api, kapal laut dan pesawat terbang.

Jumlah rata-rata penumpang yang menggunakan jasa ojek dapat dikelompokkan dalam dua kelompok yaitu:

- a. Rendah: kurang dari atau sama dengan 16 orang/ hari
- b. Tinggi: lebih dari 16 orang/hari

Jumlah rata-rata penumpang yang menggunakan jasa ojek yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jumlah rata-rata penumpang umum yang menggunakan jasa ojek dengan membayar dengan sejumlah uang atau ongkos tertentu.

6. Daerah Jangkauan Kerja Tukang Ojek

Faktor aksesibilitas merupakan salah satu dari lima faktor yang berperan dalam mengungkapkan pola pembangunan berkelanjutan, faktor yang lain adalah penduduk, pertumbuhan industri, jasa dan pendapatan. Hal ini sejalan dengan pendapat Salim dalam Raldi Hendro Koestoer (1995:49) yang menyebutkan bahwa dalam mengungkapkan pola pembangunan kota berkelanjutan ada 5 faktor yang berperan yaitu penduduk, pertumbuhan industri, jasa, pendapatan, dan simpul-simpul aksesibilitas terhadap aktivitas ekonomi kota.

Berdasarkan pendapat di atas dapat dikatakan aksesibilitas sangat menentukan gerak manusia dalam beraktivitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Apabila suatu lokasi memiliki aksesibilitas yang mudah dijangkau maka lokasi tersebut akan cepat berkembang.

Suatu tempat dapat dikatakan terasing/terisolasi kalau tempat itu sukar dijangkau (dengan angkutan) dari tempat-tempat lain, meski tempat tersebut relatif tidak jauh dari tempat-tempat lain itu. Keterjangkauan atau aksesibilitas tidak selalu terkait dengan jarak, tetapi lebih berkaitan dengan kondisi medan atau ada tidaknya sarana angkutan yang dapat dipakai.

Manusia dalam beraktivitas selalu memperhitungkan jarak tempat ia tinggal dengan jarak tempat ia melakukan aktivitasnya yang dalam hal ini pusat pelayanan. Daldjoeni (1997;153) menyatakan bahwa,

“Kebutuhan manusia memiliki dua hal yang khas. Pertama disebut *range* (jangkauan), yaitu jarak yang perlu ditempuh oleh orang untuk mendapatkan barang kebutuhannya hanya kadang-kadang saja. Kedua disebut *threshold* adalah jumlah minimal penduduk yang diperlukan untuk kelancaran dan kesinambungan suplai barang.”

Berdasarkan pendapat tersebut, dapat penulis simpulkan bahwa kebutuhan manusia memiliki dua hal yang khas yaitu jangkauan atau jarak yang perlu ditempuh oleh orang untuk mendapatkan barang kebutuhannya hanya kadang-kadang saja, dan jumlah minimal penduduk yang diperlukan untuk kelancaran dan kesinambungan suplai barang yang dibutuhkan.

Daldjoeni (1997:117) membagi jarak menjadi dua yaitu,

“Jarak ekonomi dan jangkauan barang. Jarak ekonomi bagi perjalanan orang dihitung adalah biaya transportasi, waktu dan susah payahnya. Jangkauan (*range*) barang adalah jarak yang paling jauh yang harus ditempuh penduduk (yang tempat tinggalnya terpencar) untuk membeli barang ditempat yang sentral”

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, dapat dijelaskan bahwa jarak terbagi menjadi dua, yaitu jarak ekonomi dan jangkauan barang. Jangkauan barang tersebut ditentukan oleh jarak ekonomi disamping harga barang yang bersangkutan dengan faktor-faktor lain. Pengertian jarak sangat bervariasi, dapat diartikan sesuai kondisi yang sedang dialami. Jarak dalam ruang dapat diukur dengan satuan panjang meter, km, depa dan kaki. Jarak dapat diukur juga dengan

satuan waktu seperti menit, jam atau hari, sedangkan jarak status sosial diidentifikasi sebagai jarak pada golongan kelas berbeda.

Menurut Daldjoeni, 1997;231,

“Jarak juga dapat dibagi menjadi jarak mutlak dan jarak relatif. Jarak mutlak paling umum diekspresikan dalam unit ukuran fisik seperti mil, kilometer, yard, meter dan sebagainya. Sedangkan jarak relatif adalah waktu yang dibutuhkan untuk sampai ketujuan, ongkos karcis kendaraan atau tiket, juga kesenangan yang akan dihayati selama perjalanan.”

Jarak dapat merupakan faktor pembatas yang bersifat alami, sekalipun arti pentingnya juga bersifat relatif sejalan dengan kemajuan kehidupan dan teknologi. Jarak berkaitan erat dengan arti lokasi dan upaya pemenuhan kebutuhan atau keperluan pokok kehidupan (air, tanah subur, pusat pelayanan), pengangkutan barang dan penumpang.

Oleh karena itu jarak tidak hanya dinyatakan dengan ukuran jarak lurus di udara yang mudah diukur pada peta, tetapi dapat pula dinyatakan sebagai jarak tempuh baik yang dikaitkan dengan waktu perjalanan yang diperlukan maupun satuan biaya angkutan. Sejalan dengan kemajuan teknologi dan upaya efisiensi, jarak tempuh maupun biaya angkutan antara dua tempat yang berjauhan berubah dari waktu ke waktu.

Daerah jangkauan kerja yang dimaksud dalam penelitian ini adalah daerah yang harus ditempuh tukang ojek untuk mengantarkan penumpang menuju tujuan masing-masing.

7. Sistem Ongkos Ojek

Sistem ongkos ojek adalah berdasarkan kesepakatan antara penumpang dengan tukang ojek. Djoko Mudji Rahardjo dan Herliswanny (1999:54) mengatakan sistem ongkos ojek ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penumpang dan tukang ojek.

Pentingnya peranan ongkos transportasi, yang pada dasarnya jarak angkutan dan nilai jasa terdapat hubungan yang erat. oleh karena itu terdapat hubungan yang langsung antara jarak yang ditempuh dengan ongkos angkutan yang akan dipungut atau dibebankan kepada barang yang akan diangkut.

Dengan bertambahnya volume angkutan dari suatu jasa yang diberikan, maka hal ini akan menurunkan ongkos transportasi rata-rata perunit, karena akan memungkinkan dapat diberikannya ongkos angkutan yang lebih rendah dan meningkatkan penyediaan jasa angkutan secara lebih baik.

Ongkos angkutan merupakan bagian dari harga. Winardi (1986:375) Harga adalah menyatakan nilai tukar suatu kesatuan tertentu. harga dikenal dengan beberapa istilah termasuk antara lain: ongkos angkutan imbalan jasa, uang sewa dan tarif. Tarif angkutan adalah sejumlah biaya yang dikenakan kepada penumpang kendaraan umum.

Menurut Abbas Salim (1993:41-42) jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Tarif menurut trayek adalah tarif angkutan berdasar atas pemanfaatan operasional dari modal transport yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh modal transport tersebut.
2. Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam suatu daerah tertentu, misalnya tarif bus.
3. Tarif deferensial adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.

Berdasarkan pendapat tersebut, dapat penulis simpulkan bahwa terdapat tiga jenis tarif, yaitu tarif menurut trayek yang merupakan tarif berdasarkan jarak yang di tempuh, tarif lokal adalah tarif yang berlaku pada daerah tertentu, dan tarif deferensial yaitu tarif menurut jarak, muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan tersebut.

8. Tingkat Pendapatan Tukang Ojek

Rendahnya pendapatan akan menyebabkan sulit terpenuhinya berbagai kebutuhan pokok seperti sandang, pangan dan papan, perumahan, kesehatan, dan pendidikan (Emil Salim, 1984:44). Pengukuran pendapatan dengan menghitung jumlah seluruh pendapatan dalam nilai mata uang rupiah.

Tahun 2011 upah minimum propinsi Lampung adalah Rp 855.000 atau Rp. 42.750 per hari. Semakin tinggi penghasilan seseorang maka akan tercukupi kebutuhan hidupnya sedangkan semakin rendah penghasilan seseorang maka akan semakin sulit untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Tingkat pendapatan tukang ojek yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pendapatan yang diperoleh tukang ojek perhari yang akan dihubungkan dengan upah minimum Propinsi Lampung tahun 2011 dengan kategori sebagai berikut:

- 1) Tinggi jika pendapatan > Rp. 42.750/hari
- 2) Rendah jika pendapatan ≤ Rp. 42.750/hari

9. Tingkat Pemenuhan Kebutuhan Pokok Keluarga Tukang Ojek

Kebutuhan pokok adalah kebutuhan dasar manusia yang harus dipenuhi untuk dapat hidup wajar. Menurut Daan Dimara dalam Mulyanto Sumardi dan Hans Dieter Evers (1985:300) kebutuhan pokok adalah kebutuhan akan bahan makanan, perumahan, sandang serta barang-barang dan jasa serta pendidikan, kesehatan dan partisipasi. Lebih lanjut dikatakan bahwa kebutuhan pokok manusia ini dibedakan menjadi dua kebutuhan yaitu kebutuhan primer dan kebutuhan sekunder.

Ukuran pemenuhan kebutuhan pokok dapat dilihat dari pemenuhan kebutuhan minimum atas sembilan bahan pokok per kepala per tahun. Menurut Arie Kusuma Dewa dalam Totok Mardikanto (1990:23) pemenuhan kebutuhan pokok berdasarkan sembilan bahan pokok sebagai berikut: kebutuhan pokok minimum per kapita per tahun mencakup sembilan bahan pokok yang meliputi; beras 140 kg, ikan asin 15 kg, gula pasir 3,5 kg, tekstil kasar 4 meter, minyak tanah 60 liter, minyak goreng 6 kg, garam 9 kg, sabun cuci 20 kg dan kain batik 2 potong. Karena standar yang dikemukakan oleh Arie Kusuma Dewa menggunakan

standar bahan pokok (barang) sehingga perlu dirupiahkan dengan harga yang berlaku pada saat survey di daerah penelitian. Agar lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1 berikut :

Tabel 1. Rincian Kebutuhan Pokok Minimum Perkapita Per Tahun di Kelurahan Kemiling Permai Kecamatan Kemiling tahun 2010

No	Jenis Kebutuhan Pokok	Jumlah Kebutuhan	Harga Satuan (Rupiah)	Total (Rupiah)
1	Beras	140 Kg	7.000,-	980.000,-
2	Ikan Asin	15 Kg	28.000,-	420.000,-
3	Gula Pasir	3,5 Kg	11.000,-	38.500,-
4	Tekstil Kasar	4 Meter	20.000,-	80.000,-
5	Minyak Goreng	6 Kg	11.000,-	66.000,-
6	Minyak Tanah	60 Liter	9.000,-	540.000,-
7	Garam	9 Kg	5.000,-	45.000,-
8	Sabun	20 Kg	10.000,-	200.000,-
9	Kain Batik	2 Potong	52.500,-	105.000,-
	Jumlah			2.474.500,-

Sumber : Data Pra Survey, pada 17 Desember 2010 di Kelurahan Kemiling Permai.

Berdasarkan Tabel 1 dapat dilihat bahwa kebutuhan pokok minimum perkapita per tahun berdasarkan harga jual 9 bahan pokok sebesar Rp. 2.474.500,- dan bila dihitung per bulan maka kebutuhan pokok minimumnya adalah Rp. 2.474.500,- dibagi 12 bulan = Rp. 206.208,- kemudian untuk mencari kebutuhan pokok per keluarga per bulan maka Rp. 206.208,- dikalikan dengan jumlah anggota keluarga, sehingga akan didapat total kebutuhan pokok minimum keluarga per bulan. Dengan ketentuan apabila jumlah pemenuhan kebutuhan pokok minimum per keluarga per bulan kurang dari atau sama dengan pendapatan bersih yang diperoleh keluarga per bulan maka dapat dikatakan bahwa pemenuhan kebutuhan pokok minimum keluarga per bulan terpenuhi, tetapi apabila jumlah pemenuhan kebutuhan pokok minimum per keluarga per bulan lebih dari pendapatan bersih

yang diperoleh keluarga per bulan maka dapat dikatakan bahwa pemenuhan kebutuhan pokok minimum keluarga per bulan tidak terpenuhi.

Pemenuhan kebutuhan pokok yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pemenuhan akan kebutuhan pokok minimum yang meliputi 9 bahan pokok perkapita per tahun yang diuangkan dalam satuan rupiah dengan ketentuan:

- a) Terpenuhi : Apabila jumlah pemenuhan kebutuhan pokok minimum perkapita per bulan lebih dari atau sama dengan Rp. 206.208,- per bulan.
- b) Tidak terpenuhi: Apabila jumlah pemenuhan kebutuhan pokok minimum perkapita per bula kurang dari Rp. 206.208,- per bulan.

10. Kategori Pekerjaan Sebagai Tukang Ojek

Untuk memenuhi kebutuhan hidupnya manusia melakukan aktivitas di berbagai bidang pekerjaan. Tingkat pendapatan dan kondisi sosial ekonomi masyarakat dapat diketahui dari jenis pekerjaannya. Selain itu jenis pekerjaan yang diperoleh adalah pekerjaan yang sesuai dengan lapangan kerja yang ada atau tersedia. Menurut pendapat Sisdjiatmo Kusumosuwidho (1981:200) jenis pekerjaan adalah :

“Macam pekerjaan yang sedang atau pernah dilakukan orang-orang yang termasuk golongan bekerja. Selanjutnya jenis pekerjaan dibagi 8 golongan besar yaitu: (1) tenaga profesional, (2) teknisi dan tenaga lain, (3) tenaga administrasi, tenaga tata usaha dan tenaga yang berhubungan dengan hal itu, (4) tenaga penjualan, (5) tenaga usaha jasa, (6) tenaga usaha pertanian dan

sebagainya, (7) tenaga produksi dan sejenis operator alat-alat pengangkutan, (8) dan lain-lain.”

Berdasarkan pendapat tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa ada beberapa jenis pekerjaan yaitu tenaga profesional, teknisi dan tenaga lain, tenaga administrasi, tenaga tata usaha dan tenaga yang berhubungan dengan hal itu, tenaga penjualan, tenaga usaha jasa, tenaga pertanian, tenaga produksi dan lain-lain.

Sedangkan jenis pekerjaan usaha jasa menurut Chris Manning dan Tadjuddin Noer Effendi (1996:149)....penjaja, pengemudi becak, penjual makanan, penyemir sepatu, pengemis, buruh pengangkut dan sebagainya....

Merujuk pendapat di atas, pekerjaan sebagai tukang ojek termasuk pekerjaan usaha jasa. Kategori pekerjaan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pekerjaan sebagai tukang ojek yang merupakan pekerjaan pokok.

B. Penelitian Terdahulu

Penelitian tentang pekerjaan sektor informal sebagai tukang ojek pernah dilakukan oleh

- (1) Rialita (2005) yang menunjukkan bahwa, dari 64 responden atau 85,33% tukang ojek berstatus sebagai kepala keluarga, 57 responden atau 76% memiliki sepeda motor sendiri meskipun 33 sepeda motor dari jumlah tersebut masih mengangsur pada dealer motor, 63 responden atau 84% daerah jangkauan hingga daerah luar kelurahan Langkapura, 65 responden

atau 86,67% curahan jam kerja tinggi, 44 responden atau 58,67% tingkat pendapatan dibawah rata-rata, 64 responden atau 85,33% pokoknya sebagai tukang ojek, 38 responden atau 50,67% menentukan ongkos berdasarkan kesepakatan dengan penumpang, 75 responden atau 100% menggunakan sistem antri atau bergiliran, 75 responden atau 100% masuk keanggotaan resmi tukang ojek.

- (2) Revy Petrigradia, Russ Bona Frazilla, Sri Hendarto, dan Sony Sulaksono Wibowo (2009) yang menunjukkan bahwa pendapatan perkapita dan jumlah anggota keluarga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap karakteristik kepemilikan sepeda motor. Sedangkan faktor panjang perjalanan tidak berpengaruh terhadap karakteristik tersebut. Untuk variabel pendapatan rumah tangga dapat disimpulkan bahwa rata-rata rumah tangga yang memiliki sepeda motor memiliki karakteristik pendapatan rata-rata per kapita di bawah 3 juta rupiah. Hal tersebut dikarenakan, beban per anggota keluarga yang tidak terlalu besar sehingga dengan penghasilan yang ada masyarakat cenderung untuk lebih memiliki motor. Untuk penghasilan lebih dari 3 juta rupiah, rumah tangga cenderung tidak memiliki sepeda motor, karena kecenderungan untuk lebih memiliki kendaraan roda empat dalam hal ini mobil.

C. Kerangka Pikir

Salah satu pekerjaan sektor informal warga Kelurahan Kemiling Permai kecamatan Kemiling adalah tukang ojek. Dalam bekerja, tukang ojek memerlukan sepeda motor untuk mengangkut penumpangnya. Untuk memperoleh sepeda motor yang digunakan oleh tukang ojek dapat diperoleh dengan berbagai macam cara, membeli dengan tunai, membeli dengan kredit, menyewa dan pinjaman. Tukang ojek yang mampu membeli sepeda motor secara tunai dan yang diperoleh dengan meminjam maka pendapatan yang diperoleh akan semakin besar karena tidak perlu menyisihkan sejumlah uang tertentu untuk biaya angsuran.

Pendapatan tukang ojek sangat bergantung pada jumlah jam kerja, jumlah penumpang dan daerah jangkauan kerja. Semakin tinggi jumlah jam kerja yang digunakan tukang ojek, maka pendapatan akan semakin meningkat, begitu juga dengan banyaknya penumpang yang menggunakan jasa mereka, semakin banyak jumlah penumpang yang menggunakan jasa mereka maka penghasilan mereka semakin banyak dan mereka dapat memenuhi kebutuhan pokok keluarga. Selain itu, daerah jangkauan kerja juga berpengaruh terhadap pendapatan tukang ojek, semakin jauh daerah tujuan penumpang, maka ongkos ojek semakin mahal dan akan meningkatkan pendapatannya. Dalam menentukan ongkos ojek, tukang ojek dapat melakukan tawar menawar, namun ada juga penumpang yang sudah tahu ongkosnya. Pendapatan dapat memenuhi kebutuhan pokok dari tukang ojek tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis ingin mendapatkan gambaran tentang pekerjaan sektor informal sebagai tukang ojek di Kelurahan Kemiling Permai Kecamatan Kemiling. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada bagan kerangka pikir berikut ini :

Studi tentang pekerjaan sektor informal sebagai tukang ojek di Kelurahan Kemiling Permai:

1. Kepemilikan sepeda motor
2. Jumlah jam kerja
3. Jumlah rata-rata penumpang
4. Daerah Jangkauan
5. Sistem ongkos
6. Tingkat pendapatan
7. Tingkat pemenuhan kebutuhan pokok keluarga
8. Kategori pekerjaan sebagai tukang ojek

Gambar 1. Kerangka Pikir