

KARAKTERISTIK SUMBERDAYA MANUSIA DI BIDANG JASA TRANSPORTASI KOTA SALATIGA

Nurul Hidayah, lin Sulistyowati, Choirul Amin, Umrotun

Fakultas Geografi UMS

E-mail: nurulhiida08@gmail.com

ABSTRAK

Sumberdaya Manusia dipengaruhi oleh kemampuan, pengetahuan serta keterampilan yang didukung melalui jenjang pendidikan yang ditempuh. Kota Salatiga memiliki IPM mencapai 80,96 % (BPS, 2015). Hal tersebut menjadikan tantangan untuk masyarakat Kota Salatiga untuk terus berkompetisi dalam bidang ekonomi demi mempertahankan keberlangsungan hidupnya. Kota Salatiga merupakan salah satu Kota kecil yang ada di Jawa Tengah dengan letak yang strategis karena berada di jalur provinsi antara Jogjakarta dan Semarang sehingga keberadaan ini sangat berpengaruh dengan karakteristik yang ada di kota kecil ini. Hal tersebut membuat Kota Salatiga ramai dengan aktivitas masyarakat sehingga menyebabkan pengembangan sumberdaya manusia dibidang profesi yang berkaitan dengan transportasi merupakan salah satu pilihan penting pemerintah dan masyarakat Kota Salatiga agar dapat terus berkembang. Pengetahuan tentang karakteristik SDM dalam profesi ini sangat diperlukan agar pengembangan SDM dan profesi dibidang ini dapat terarah dan tepat sasaran. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survey yang memfokuskan pada jasa transportasi yaitu sopir angkot, tukang ojek, kusir andong dan tukang becak. Sampel diambil dengan teknik *accidentally sampling* pada 128 responden yang berada di sekitar Pasar Blauran, Pasar Raya dan Tamansari Kota Salatiga pada 26 – 28 Desember 2016. Teknik pengambilan data dilakukan dengan wawancara untuk mengetahui informasi mengenai jenis kelamin, usia, domisili, tingkat pendidikan, status perkawinan, status kepemilikan jasa transportasi, jam kerja, jumlah tanggungan dan pengalaman kerja. Hasil dari penelitian karakteristik SDM pada profesi yang berkaitan dengan transportasi menunjukkan bahwa Jenis kelamin di dominasi oleh laki-laki, usia diatas 50 tahun, tingkat pendidikan rata-rata tidak sekolah-SMA, perkawinan kebanyakan mereka telah kawin, kepemilikan kendaraan milik sendiri. Data-data yang ada menunjukkan bahwa SDM Kota Salatiga dibidang profesi transportasi sebenarnya merupakan SDM yang memiliki pendidikan yang rendah dan tidak memiliki pilihan pekerjaan lagi selain pekerjaan tersebut.

Kata kunci: karakteristik, Sumberdaya manusia, jasa transportasi,

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kualitas sumberdaya manusia menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi permasalahan ekonomi suatu Negara. Keberhasilan pembangunan ekonomi akan berdampak pada kesejahteraan masyarakat.

Kualitas sumberdaya manusia dipengaruhi oleh kemampuan, pengetahuan serta ketrampilan yang didukung melalui jenjang pendidikan yang ditempuh. Indeks Pembangunan Manusia di Kota Salatiga yang mencapai 80,96 (BPS, 2015) menjadi tantangan bagi masyarakat Kota Salatiga untuk terus berkompetisi dalam bidang ekonomi demi mempertahankan keberlangsungan hidup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Transportasi merupakan salah satu hal penting bagi kehidupan manusia yang berkaitan dengan mobilitas. Jasa transportasi bukan menjadi hal yang asing lagi bagi masyarakat karena masyarakat selalu membutuhkannya untuk kehidupan sehari-hari. Kota Salatiga merupakan salah satu Kota kecil yang ada di Jawa Tengah dengan letak yang strategis karena berada di jalur provinsi antara Jogjakarta dan Semarang sehingga keberadaan ini sangat berpengaruh dengan karakteristik yang ada di kota kecil ini. Kota yang ramai dengan aktifitas manusia dibidang perdagangan ini membuat kebutuhan akan jasa transportasi meningkat. Walaupun keberadaannya jasa transportasi sudah bukan menjadi prioritas utama lagi bagi masyarakat karena masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi daripada kendaraan umum dengan berbagai alasan. Fasilitas transportasi yang kurang baik, dilihat dari segi fisik maupun pelayanan merupakan salah satu alasan utama pengguna jasa transportasi mulai berkurang. Namun masih ada beberapa masyarakat yang memilih menggunakan jasa transportasi umum untuk melakukan mobilitas.

Banyak pilihan jasa transportasi yang dapat digunakan masyarakat sesuai dengan tingkat kesukaan, masyarakat dapat memilih angkutan umum, becak, andong maupun ojek. Masing-masing jasa transportasi memiliki keunikan karena karakteristiknyapun berbeda-beda. Penelitian ini digunakan untuk mengetahui karakteristik dari tiap-tiap jasa transportasi baik dari angkutan umum, tukang ojek, tukang becak dan kusir andong, karena keselarasan tingkat pendidikan dan kualifikasi ketrampilan merupakan syarat utama yang harus dimiliki oleh tiap pekerja transportasi.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode survey yang memfokuskan pada jasa transportasi yaitu sopir angkot, tukang ojek, kusir andong dan tukang becak.

Penentuan sampel menggunakan teknik *accidentally sampling* pada 128 responden yang berada di sekitar Pasar Blauran, Pasar Raya dan Tamansari Kota Salatiga pada 26 – 28 Desember 2016.

Teknik pengambilan data dilakukan dengan wawancara untuk mengetahui informasi mengenai jenis kelamin, usia, domisili, tingkat pendidikan, status perkawinan, status kepemilikan jasa transportasi, jam kerja, jumlah tanggungan dan pengalaman kerja.

Bentuk analisa data menggunakan analisa deskriptif dalam menjelaskan karakteristik sumberdaya manusia khususnya sumberdaya dibidang jasa transportasi.

Tahapan penelitian secara garis besar adalah sebagai berikut:

1. Tahap survey pendahuluan
 Tahapan ini bertujuan untuk mengidentifikasi lokasi sebaran, parameter kuantitatif yang akan digunakan untuk penentuan ukuran dan distribusi sampel dan identifikasi data yang berkaitan dengan tujuan.
2. Tahap menyusun kuisisioner
 Tahapan ini digunakan untuk memperoleh data tentang karakteristik sopir angkot, tukang becak, tukang ojek dan kusir andong.
3. Tahapan kompilasi data primer
 Tahapan ini yaitu mengklasifikasi data berdasarkan parameter tertentu menggunakan tabulasi dan koding sebelum di analisis.

HASIL

Karakteristik SDM di bidang Transportasi

Tabel 1. Jenis Kelamin

| Jenis Kelamin | Profesi | | | |
|---------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir Angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| Laki-laki | 100 | 95 | 86 | 100 |
| Perempuan | 0 | 5 | 14 | - |
| Jumlah | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabel 2. Usia

| Usia | Profesi | | | |
|--------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir Angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| <15 | 4 | - | 1 | - |
| 15-29 | 8 | - | 4 | - |
| 30-39 | 23 | 3 | 23 | 5 |
| 40-49 | 25 | 27 | 23 | 12 |
| >50 | 40 | 70 | 49 | 83 |
| Jumlah | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabel 3. Daerah Asal

| Daerah Asal/Tempat Tinggal | Profesi | | | |
|---|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir Angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| Satu desa dengan tempat mangkal | 6 | 7 | 20 | 9 |
| Luar desa dengan tempat mangkal | 9 | 33 | 55 | 31 |
| Di luar Kecamatan dengan tempat mangkal | 57 | 38 | 22 | 28 |
| Di luar Kabupaten dengan tempat mangkal | 23 | 22 | 3 | 31 |
| Di luar propinsi | 4 | 0 | 0 | 1 |
| Jumlah | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabel 4. Tingkat pendidikan

| Pendidikan Yang ditempuh | Profesi | | | |
|--------------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir Angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| Tidak sekolah | 12 | - | - | - |
| SD | 37 | 55 | 22 | 81 |
| SMP | 27 | 33 | 44 | 14 |
| SMA | 22 | 12 | 34 | 5 |
| D3 | 1 | - | - | - |
| S1 | 1 | - | - | - |
| S2 | - | - | - | - |
| S3 | - | - | - | - |
| total | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabel 5. Status Perkawinan

| Status | Profesi | | | |
|------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| Menikah | 88 | 92 | 88 | 99 |
| Janda/duda | 9 | - | 12 | - |
| Bujang | 3 | 8 | - | 1 |
| Jumlah | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabel 6. Status Kepemilikan Kendaraan

| Status Kepemilikan Kendaraan | Profesi | | | |
|------------------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir Angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| Milik sendiri | 13 | 100 | 97 | 79 |
| Sewa | 87 | - | 3 | 21 |
| Jumlah | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabel 7. Jam kerja

| Jam Kerja per hari | Profesi | | | |
|--------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| <3 jam | 2 | 0 | 3 | 3 |
| 3-5 jam | 10 | 18 | 1 | 4 |
| 5-7 jam | 88 | 50 | 9 | 20 |
| >7 Jam | - | 32 | 87 | 74 |
| Jumlah | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tabel 8. Jumlah Tanggungan Keluarga

| Jumlah Tanggungan Keluarga | Profesi | | | |
|----------------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| <3 | 53 | 63 | 97 | 38 |
| 4-6 | 39 | 37 | 3 | 53 |
| 7-9 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| >10 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Jumlah | 100 | | | |

Tabel 9. Pengalaman Kerja

| Pengalaman Kerja | Profesi | | | |
|------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | Sopir angkot (%) | Kusir Andong (%) | Tukang Ojek (%) | Tukang Becak (%) |
| < 10 Tahun | 30 | 3 | 53 | 38 |
| 11 - 18 Tahun | 24 | 10 | 19 | 46 |
| 19 - 27 Tahun | 37 | 45 | 12 | 12 |
| 28 – 36 Tahun | 9 | 42 | 16 | 4 |
| Jumlah | 100 | | | |

PEMBAHASAN

Jenis Kelamin

Hasil survey menunjukkan bahwa untuk pekerjaan sopir angkot, kusir andong, tukang ojek, dan becak lebih dominan dilakukan oleh seorang laki-laki. Persentase laki-laki disetiap pekerjaan meliputi sopir angkot sebesar 100 %, kusir andong 95%, tukang ojek 86 %, tukang becak 100%. Laki-laki lebih dominan pada setiap pekerjaan tersebut dikarenakan laki-laki merupakan tulang punggung keluarga serta pekerjaan dalam bidang transportasi memang secara wajar dilakukan oleh seorang laki-laki dikarenakan pekerjaan tersebut mengandung banyak resiko. Berbagai resiko yang dapat muncul adalah pembegalan, kerusakan pada kendaraan, tindak kriminalitas lain yang riskan terjadi pada wanita.

Usia

Hasil survey menunjukkan bahwa dari semua profesi rata-rata didominasi oleh usia >50 tahun. Pada usia >50 jumlah pekerja dari profesi yang ada cenderung lebih dominan dibandingkan pada kelas umur lainnya. Usia >50 tahun pada sopir angkot sebesar 40%, kusir andong 70 %, tukang ojek 49 %, dan tukang becak 83 %. Ketidawajaran muncul pada karakteristik ini. Pada usia >50 tahun melakukan pekerjaan menjadi sesuatu yang tidak wajar dikarenakan resiko dan tenaga yang dikeluarkan untuk dapat menjalankan pekerjaan ini cukup lumayan berat. Namun, pada Kota Salatiga profesii ini menjadi sesuatu pekerjaan tnu para pensiunan. Kebanyakan dari mereka beranggapan bahwa mereka sudah tua dan tidak dapat melakukan pekerjaan lainnya, serta sudah merasa nyaman dengan profesi tersebut. Sedangkan kaum yang lebih muda memilih untuk mencari pekerjaan lainnya yang dapat menghasilkan penghasilan yang lebih tinggi dan lebih produktif dibandingkan dengan profesi dibidang transportasi.

Daerah Asal

Mayoritas sopir angkot dan kusir andong memiliki domisili berada diluar kecamatan dengan tempat mangkal memiliki persentase sopir angkot sebesar 57 % dan kusir andong sebesar 38 %. Tukang ojek kebanyakan berasal dari luar desa dengan tempat mangkal dan tukang becak sebnayak 31 % berasal dari luar desa dengan temat mangkal serta di luar kabupaten dengan tempat mangkal. Hal tersebut menyatakan bahwa dari semua profesi yang ada hanya sebagian kecil dari mereka yang berasal dari desa yang sama dengan tempat mangkal mereka.

Tingkat Pendidikan

Karakteristik pendidikan profesi yang bergerak dibidang transportasi yaitu sopir angkot kebanyakan dari meraka adalah tamatan SD sebesar 37%, tukang andong sebesar 55%, tukang becak sebesar 81 %. Namun, hal yang berbeda terjadi pada tukang ojek persentasi penddikan tertinggi adalah lulusan SMP yaitu sebesar 44 %.

Status perkawinan

Hasil survei menunjukkan SDM yang ada banyak dari mereka yang memiliki status perkawinan telah menikah. Persentase yang ada menunjukkan SDM yang telah menikah adalah sopir angkot sebesar 88% telah menikah, kusir andong sebesar 92%, tukang ojek sebesar 88%, dan tukang becak sebesar 99%. Sedangkan pada kusir andong dan tukang ojek terdapat setatus perkawinan yang janda/dudua yaitu masing-masing sebesar 9% dan 12 %. Hal tersebut dapat terjadi karena masalah ekonomi yang dialami oleh mereka. Karena perkembangan alat transportasi yang ada menyebabkan banyak penghasilan dari mereka yang semakin tahun semakin berkurang.

Status kepemilikan

Menurut survey yang ada status kepemilikan kendaraan mereka adalah miliki mereka sendiri. Persentase pada tiap profesi adalah kusir andong sebesar 100%, tukang ojek 97 %, dan tukang becak 79%. Pada sopir angkot kebanyakan dari mereka memiliki mobil dari penyewaan. Sopir angkot memiliki karakteristik yang berbeda dikarenakan harga mobil yang mahal sehingga tidak semua orang dapat membelinya serta terdapat paguyuban sopir angkot yang mengurus masalah angkot pada daerah Salatiga.

Jam kerja

Rata-rata jam kerja sopir angkot Kota Salatiga adalah sebesar 5-7 jam dengan persentase sebesar 88%, kusir andong memiliki jam kerja 5-7 jam sebesar 50%, tukang ojek sebesar 87% dengan jam kerja selama lebih dari 7 jam perhari, dan tukang becak sebesar 74% dengan jam kerja per hari lebih dari 7 jam.

Jumlah tanggungan

Pekerja di bidang transportasi yang ada di Kota Salatiga rata-rata memiliki jumlah tanggungan kurang dari 6 dan ada hanya 1% yang memiliki jumlah tanggungan lebih dari 10 yaitu pada jasa tukang becak. Hal ini menandakan bahwa mereka bekerja untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarganya.

Jenis pekerjaan sebelumnya

Pengalaman kerja akan mempengaruhi penghasilan, semakin lama menekuni pekerjaan tersebut maka akan semakin paham kendala-kendala yang akan dihadapi otomatis mereka akan mencari jalan lain untuk menjadi semakin baik. Pekerja di bidang transportasi yang ada di Kota Salatiga ini sebagian besar bekerja sudah lebih dari 10 tahun hanya beberapa yg kurang dari 10 tahun yaitu sopir angkot sebesar 30%, kusir andong 3%, tukang ojek 53% dan tukang becak 38%.

KESIMPULAN

Sumberdaya manusia di bidang transportasi di Kota Salatiga dapat dikatakan masih sangat rendah, padahal sumberdaya manusia merupakan acuan tingkat kesejahteraan masyarakat. Kualitas pendidikan dan kualifikasi ketrampilan merupakan syarat yang harus ada untuk menciptakan sumberdaya yang berkualitas.

Kualitas pendidikan untuk pekerja transportasi didominasi oleh lulusan sekolah dasar dan berjenis kelamin laki-laki. Kualifikasi ketrampilan dapat dilihat dari pengalaman kerja dari tiap-tiap jasa transportasi, sebagian besar mereka sudah berpengalaman lebih dari 10 tahun bekerja.

PENGHARGAAN

Ucapan terima kasih ini penulis ucapkan kepada:

1. Teman-teman Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta angkatan 2014 yang telah membantu dalam pengambilan data.
2. Bapak Choirul Amin, S.Si M.M dan Dra. Umrotun, M.Si. yang telah membimbing penulis sehingga dapat menyelesaikan tulisan ini.

REFERENSI

- Bintarto. 1996. *Tenaga Kerja Dalam Pembangunan*. Universitas Indonesia. Jakarta : LP3ES.
- Firdausy, Carunia Mulya. 2004. *Alternatif Strategi dalam Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Seminar Nasional Program Pasca Sarjana Ilmu Ekonomi Universitas Sriwijaya Palembang.
- Simanjuntak, P. 2001. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: LP3ES.
- Soffian, E. dan Tukiran (Ed). 2012. *Metode Penelitian Survei*. Cetakan Ketiga Puluh. Edisi Revisi. Penerbit LP3S. Jakarta.
- Wirasuhardjo. 1996. *Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Rineke Cipta.