

PENGARUH HUBUNGAN SOSIAL ANTARA MAJIKAN DAN PENGEMUDI BECAK MOTOR (BENTOR) DI KAB. BULUKUMBA

Muhdi Late
Sekolah Tinggi Ilmu Kesejahteraan Sosial Tamalanrea Makassar
Corresponding Email:

Abstract

The results of the study show that the relationship between the employer and the hitchhiker is associative, that is, there is mutually beneficial cooperation. The wage distribution system is carried out in terms of "tax" payments, namely the bump driver pays the bump rental every day to the bump truck owner. There is no formal or legal written work agreement between the employer and the crash driver. Their agreement is only based on social relations and mutual trust.

Keywords: Academic Procrastination Behavior, Internet Use

Abstrak

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan antara majikan dan pengemudi bentor terjalin secara asosiatif, yakni adanya kerjasama yang saling menguntungkan. Sistem pembagian upah dilakukan dengan istilah pembayaran "pajak", yakni pengemudi bentor membayar sewa bentor setiap hari kepada pemilik bentor. Tidak ada perjanjian kerja yang dibuat secara resmi atau hukum tertulis antara majikan dan pengemudi bentor. Perjanjian mereka hanya didasari atas hubungan sosial dan sifat saling mempercayai.

Kata kunci: Hubungan Sosial, Motor Becak

PENDAHULUAN

Indonesia sebagaimana layaknya negara dunia ketiga lainnya, sedang mengalami pertumbuhan penduduk yang cukup pesat. Sementara, pertumbuhan ekonomi yang terjadi secara umum belum mampu menciptakan landasan keseimbangan pertumbuhan antara sector per Kabupatenan dan pedesaan sehingga menghasilkan wilayah-wilayah perKabupatenan yang semakin padat penduduk (Judohusodo,1991). Pertumbuhan penduduk yang tinggi menyebabkan tidak seimbangya persebaran penduduk di wilayah pedesaan dan perKabupatenan. Hal ini menyebabkan terjadinya fenomena mobilitas penduduk dari desa menuju ke Kabupaten.

Adanya kesenjangan antara Kabupaten dan desa juga menjadi penyebab penduduk desa melakukan migrasi ke Kabupaten-Kabupaten secara besar-besaran. Selain kesenjangan, daya tarik dan upah juga menjadi factor pendorong masyarakat desa memilih untuk melakukan

migrasi (urbanisasi). Kab. Bulukumba sebagai salah satu Kabupaten besar di Sul-Sel mengalami arus perpindahan penduduk dari desa yang cukup tinggi. Kabupaten Bulukumba kemudian menjadi tempa ttujuan dan domisili mencari pekerjaan untuk menopang kebutuhan hidup keluarga bagi para pendatang, dari berbagai kelompok etnis. Di sisi lain, pertambahanjumlahpendudukKabupatenBuluku mbamembawa pula konsekuensi pada pemenuhankebutuhanakantransportasidaratautau angkutanKabupaten (angkot).

Tak dapat dipungkiri bahwa kebutuhan akan transportasi darat (angkot) bagi masyarakat perKabupatenan semakin hari semakin meningkat. Kondisi ini dipengaruhi oleh semakin meningkatnya mobilitas masyarakat per Kabupaten dari satu tempat ke tempat lain. Ketika seseorang hendak bepergian dari suatu tempat, misalnya dari rumah ke kantor, dari kantor ketempat pertemuan, dari desa ke Kabupaten, dari rumah kesekolah, dari rumah ke

pasar, dan sebagainya pasti membutuhkan transportasi. Artinya, pengguna jasa transportasi angkot meliputi semua lapisan masyarakat, antara lain misalnya pegawai, pelajar, pedagang, dan sebagainya.

Hubungan sosial adalah interaksi atau hubungan timbal balik antara individu dengan individu, atau kelompok dengan kelompok, serta antara individu dengan kelompok. Hubungan sosial dapat dibedakan menjadi dua, yaitu proses yang asosiatif dan disosiatif. Hubungan asosiatif merupakan hubungan yang bersifat positif, artinya hubungan ini dapat mempererat atau memperkuat jalinan atau solidaritas kelompok. Sementara, hubungan sosial disosiatif merupakan hubungan yang bersifat negatif, artinya hubungan ini dapat merenggangkan atau menggoyahkan jalinan atau solidaritas kelompok yang telah dibangun.

Konsep sektor informal muncul pertama kali di dunia ketiga melalui serangkaian penelitian tentang pasar tenaga kerja perKabupatenan di Afrika. Konsep ini diperkenalkan oleh Keith Hart (Damsar, 1997:158) yang mengimbangi secara tegas kegiatan ekonomi yang bersifat formal dan informal. Sektor informal ini sebelum penelitian oleh Hart, dikenal dengan istilah sektor tradisional, antithesis dari sektor Modern. Damsar (1997:172) menyatakan bahwa sektor informal dinegara-negara yang sedang berkembang muncul dari ketidakmampuan sektor informal untuk menampung antrian panjang pencari kerja. Situasi ini muncul sebagai konsekuensi logis dari dari kebijakan industri yang merupakan bagian sistematis dari apa yang disebut sebagai sektor informal. Mc Gee (1977) mengemukakan bahwa di kebanyakan Kabupaten-Kabupaten dunia ketiga yang pesat perkembangan ekonominya sering tidak diimbangi oleh kesempatan kerja. Luapan angkatan kerja tersebut lalu tertampung di sektor informal dengan produktifitas yang bersifat subsistem yaitu hanya untuk mempertahankan hidup (Rachbini, dkk., 1994).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan jenis studi kasus. Menurut Sugiyono (2006), metode kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya eksperimen) di mana peneliti adalah sebagai informan kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara gabungan (*trianggulasi*), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Selanjutnya metode kualitatif dinamakan juga metode interpretatif karena data hasil penelitian lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan di lapangan. Dalam pandangan penelitian kualitatif, gejala itu bersifat menyeluruh dan tidak dipisah-pisahkan (*holistic*), sehingga peneliti kualitatif tidak akan menetapkan penelitiannya hanya berdasarkan variabel penelitian.

Hal yang mendasari atau alasan memakai penelitian kualitatif karena pada umumnya penelitian tentang ilmu-ilmu sosial permasalahannya belum terlalu jelas, bersifat holistik, sangat kompleks, dinamis, dan penuh makna, sehingga tidak memungkinkan data pada situasi sosial tersebut dilakukan dengan metode yang lain. Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Bulukumba Berdasarkan tujuan penelitian maka penelitian ini menggunakan jenis dan sumber data yang terdiridari data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung di lapangan melalui observasi dan wawancara mendalam (*indepth interview*) dengan para informan. Informan utama dalam penelitian ini adalah pengemudi becak motor (bentor).

Selain data primer dari para informan utama, peneliti juga mendapatkan data sekunder. Data sekunder adalah data pelengkap yang bersumber dari dokumen-dokumen, literatur, undang-undang, tokoh-tokoh masyarakat yang

berhubungan serta yang berkaitan dengan penelitian ini. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara mendalam dengan para informan penunjang. Populasi penelitian ini adalah semua tukang bendor yang ada atau beroperasi di Kabupaten Bulukumba. Sementara sampel dipilih berdasarkan system *purposif sampling* (sesuai tujuan penelitian) dengan memilih tiga responden sebagai data penelitian untuk diwawancarai secara mendalam.

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi tidak turut serta (*nonpartisipant observation*), wawancara mendalam (*indept interview*) dan dokumentasi. Ketiga model atau teknik pengumpulan ini semuanya digunakan untuk mendapatkan gambaran dan data dari para informan. Adapun hal-hal yang akan peneliti observasi adalah bagaimana kondisi riil sosial ekonomi dari masyarakat miskin misalnya menyangkut dengan keadaan rumah, perlengkapan, dan perabot rumah, serta usaha-usaha sampingan lainnya. Hal lain yang peneliti lakukan pada saat peneliti berkunjung ke rumah para informan baik pada saat wawancara maupun pada saat di mana peneliti hanya sekedar jalan-jalan dan ngobrol-ngobrol dengan mereka.

Teknik yang digunakan dalam analisis data ini adalah teknik analisis data komponensial atau dengan menganalisis data yang berhubungan dengan majikan dengan pengemudi bendor dan tokoh masyarakat serta pemerintah setempat yang ada di Kabupaten Bulukumba. Selanjutnya, indikator-indikator tersebut dianalisis secara kualitatif deskriptif-narasi kemudian dilakukan proses klasifikasi data. Tahap selanjutnya adalah membuat abstraksi teoretis terhadap temuan di lapangan. Hal ini dimaksudkan untuk menguji universalitas berlaku tidaknya teori terhadap realitas sosial di tempat penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Komunitas Tukang Bendor di Kabupaten Kab. Bulukumba

Becak motor (bendor) dalam beberapa tahun terakhir semakin menjamur di Kab. Bulukumba. Pertumbuhan dan perkembangan populasi bendor di Kab. Bulukumba semakin hari semakin bertambah. Kendaraan yang sejenis dengan becak dan menggunakan mesin sepeda motor sebagai tenaga penggerak semakin familiar di kalangan warga Kab. Bulukumba sebagai salah satu jenis moda transportasi darat untuk melayani kebutuhan warga Kab. Bulukumba. Semakin banyak warga Kab. Bulukumba yang memilih memanfaatkan jasa layanan bendor sebagai moda transportasi, khususnya untuk jalur yang tidak dilayani oleh transportasi umum atau angkutan Kabupaten lainnya seperti *pete-pete*.

Hal ini ditunjang oleh ongkos bendor yang relative masih terjangkau oleh masyarakat kalangan bawah, juga karena keunggulan lainnya dalam hal daya muat, yakni dapat memuat maksimal dua orang dewasa di bagian depan dan satu orang di bagian boncengan motor, di belakang tukang (pengemudi) bendor. Pertumbuhan dan perkembangan populasi bendor di Kab. Bulukumba menurut data statistik resmi belum tersedia. Kantor Dinas Perhubungan Kab. Bulukumba sebagai perpanjangan tangan dari Pemerintah Kabupaten Bulukumba yang mempunyai kewenangan dan tanggung jawab mengatur persoalan jalur, pangkalan dan retribusi belum memiliki data resmi tentang jumlah bendor dan pengemudinya di Kab. Bulukumba. Kondisi ini disebabkan oleh bendor belum diakui sebagai salah satu jenis transportasi yang dilihat dari sudut keamanan tidak layak sehingga belum terdaftar dan belum mendapat izin operasional secara resmi dinas terkait. Sebab, becak motor dari segi ukuran dan desain dinilai rentan mengalami kecelakaan dan tidak memenuhi standar keamanan. Selain itu, dalam undang-undang tidak diatur keberadaan becak

motor, karena kendaraan tersebut pada dasarnya adalah kendaraan roda dua.

Namun demikian, sebagai gambaran dapat dikemukakan pertumbuhan dan perkembangan bentor di Kab. Bulukumba yang diperoleh dan dirangkum dari berbagai sumber melalui media online. Sampai saat ini menurut Kepala Dinas Perhubungan Kab. Bulukumba, jumlah becak motor yang dilaporkan secara resmi baru 291 unit. Data yang dihimpun dari berbagai sumber antara lain menyebutkan bahwa jumlah bentor di Kab. Bulukumba sampai saat ini sudah mencapai 500-an unit. Sumber lain menyebutkan jumlah bentor di Kab. Bulukumba sudah mencapai 600 unit. Bahkan menurut salah satu anggota DPRD Kab. Bulukumba, bahwa data terakhir mengenai jumlah bentor yang beroperasi di Kab. Bulukumba sudah mencapai 700 unit.

Meski terdapat perbedaan dan data yang bervariasi mengenai jumlah bentor, berdasarkan gambaran pertumbuhan dan perkembangan bentor di Kab. Bulukumba tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa populasi bentor mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang sangat pesat dalam beberapa tahun terakhir. Akan tetapi, pertumbuhan dan perkembangan bentor yang sangat pesat itu tidak diimbangi dengan pengaturan yang jelas dan tegas dari Pemerintah Kab. Bulukumba, antara lain dalam hal izin operasional, izin trayek, dan tempat atau pangkalan operasi serta retribusi.

Pola Hubungan Sosial Antara Majikan dan Pengemudi Bentor

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di lapangan, tiga responden yang telah dipilih dan diwawancarai secara mendalam. Hasil wawancara informan tersebut akan dijadikan sebagai data dan selanjutnya dianalisis berdasarkan teori patron-klien. Informan-informan tersebut adalah sebagai berikut ini.

AG (1) adalah salah seorang tukangbentor yang beroperasi di Kasimpureng Kab. Bulukumba. Wilayah operasi di Kasimoureng dipilih AG karena memang AG berdomisili di Kasimpureng Lorong 8. AG menjalani profesi sebagai tukang bentor sejak lima bulan yang lalu. Sebelumnya, dia bekerja sebagai tukang becak yang beroperasi di kasimpureng. Wilayah operasi yang sama. AG memutuskan beralih profesi menjadi tukang bentor karena beberapa alasan. Pertama, kondisi lingkungan yang harus memaksa AG untuk beralih menjadi tukang bentor. Para tukang becak yang dulunya beroperasi di sekitar kasimpureng kini semakin berkurang dan beralih profesi menjadi tukang bentor. Kedua, masyarakat yang dulunya sering menumpang becak sebagai sarana transportasi, kini semakin cerdas dan lebih banyak memilih moda transportasi yang lebih efektif dan efisien seperti becak motor. Oleh karena itu, AG semakin hari semakin kehilangan pelanggan dan bahkan para langganan AG juga semakin banyak yang beralih memilih bentor sebagai sarana transportasinya. Ketiga, mengayuh becak lebih banyak membutuhkan tenaga dibanding mengemudikan bentor. Memang mengayuh becak tidak membutuhkan uang membeli bahan bakar, tetapi hal itu cukup menguras energy setiap hari. Sementara, jika mengemudikan bentor, cukup dengan uang Rp 20.000 setiap hari, AG sudah dapat mengemudikan bentornya sehari untuk mengantar penumpang.

Meskipun AG baru lima bulan bekerja sebagai tukang bentor, dia tetap merasa bersyukur karena pendapatan yang diperoleh sedikit lebih banyak dibandingkan saat menjadi tukang becak. AG mengaku dapat mengumpulkan uang pendapatan dari hasil mengemudikan bentor antara Rp 100.000 hingga Rp 300.000. Jumlah tersebut memang kadang-kadang kurang dari Rp 100.000, akan tetapi kadang-kadang juga AG bernasib baik sehingga dapat mendapatkan uang sampai lebih Rp 300.000.

Bekerja sebagai tukang bentor tidak dapat dipastikan pendapatan setiap hari. Jumlah pendapatan sangat relative atau para tukang bentor biasanya menyebut sebagai istilah lagi beruntung atau hari baiknya. Meski demikian, AG tetap merasa nyaman menggeluti profesinya sebagai tukang bentor sebab tidak ada pilihan pekerjaan yang lebih baik lagi. Penghasilan AG yang biasanya berjumlah antara Rp 50.000 hingga Rp 100.000 sudah dianggap cukup meskipun kadang-kadang hanya pas-pas untuk makan dan membiayai kebutuhan keluarganya. AG masih bisa makan tiga kali sehari. Itu artinya, AG masih mendapatkan uang setiap yang bisa memenuhi kebutuhan pangannya. Selain itu, kadang-kadang jika AG bernasib baik atau beruntung, ia mendapatkan uang lebih dari Rp 100.000 sehingga dia masih dapat menyisihkan sebagian hasil keringatnya untuk ditabung. Jika AG hanya dapat mengumpulkan uang Rp 50.000 setiap harinya, berarti penghasilan itu cukup untuk dimakan karena AG harus menyeter sewa bentor kepada pemilik sebanyak Rp 30.000 per hari. Penghasilan itu belum bersih karena AG harus mengurangnya dengan menghitung bensin yang dibeli untuk bahan bakar bentornya.

Penghasilan yang dianggap AG pas-pasan untuk kebutuhan keluarga memang sangat beralasan. Mengapa? Sebab AG menanggung seorang istri dan dua orang anak yang masih duduk di bangku sekolah dasar dan SMP. Namun, AG masih tetap bersyukur dengan pekerjaannya karena dia masih dapat menyekolahkan kedua anaknya. Meskipun tidak bisadipungkiri bahwa AG juga sebenarnya sangat terbantu dengan adanya pendidikan gratis. Sampai saat ini, AG masih tetap berusaha bekerja sebagai tukang bentor untuk mengumpulkan uang membeli perabot-perabot rumah tangga meskipun sudah ada sebelum AG menjadi tukang bentor. Kondisi rumah tangga AG sederhana tetapi cukup bahagia berdasarkan ukuran masyarakat prasejahtera. Keluarga AG masih dapat membeli pakaian baru sekali setahun bahkan lebih dari itu. AG juga masih

dapat menyantap makanan yang baik yang kadang-kadang dianggap sudah mahal menurutnya.

Berdasarkan deskripsi narasi di atas, dapat dikatakan bahwa selama AG bekerja sebagai tukang bentor, terjalin hubungan sosial yang baik dengan majikannya. Hal tersebut terlihat melalui pengakuan AG yang tetap merasa nyaman dan senang dengan profesinya sebagai tukang bentor. AG tetap bersyukur dengan penghasilannya yang kadang-kadang pas-pas untuk kebutuhan makan keluarganya.

Begitupun dengan DT (2). DT adalah salah seorang tukang bentor yang setiap hari beroperasi di sekitar Jalan Jendral Sudirman Kab. Bulukumba. DT menjalani profesinya sebagai tukang bentor sejak dua tahun yang lalu. Sebelumnya, DT bekerja sebagai tukang becak di Jalan Jendral Sudirman. DT merupakan salah seorang perantau (urban) dari Kabupaten Jeneponto yang mencoba mengadu nasid di Kabupaten Kab. Bulukumba. DT memilih menjadi tukang bentor karena melihat prospek tukang bentor lebih baik dibandingkan bekerja sebagai tukang becak. Selain mudah dioperasikan dan hemat tenaga, mengemudi bentor juga dapat sedikit membantu aktivitas keluarganya sehari-hari atau urusan-urusan pribadinya. Walaupun DT tidak pernah membeli motor, dia sudah dapat mengendarai kendaraan bermesin seperti motor sehingga mobilitasnya lebih cepat dan lebih jauh jangkauannya.

Peluang itu terbukti dengan semakin banyaknya masyarakat yang memilih jasa bentor sebagai sarana transportasi alternatif di Kabupaten besar seperti Kab. Bulukumba. Setelah DT memutuskan beralih dan bekerja sebagai tukang bentor, banyak rekan-rekan kerja DT yang ikut berprofesi sebagai tukang bentor. DT juga mengaku merasa senang menjalani profesinya sebagai tukang bentor sebab ada sedikit peningkatan pendapatan dibandingkan saat dia bekerja sebagai tukang becak. DT dapat mengumpulkan uang setiap hari antara Rp 60.000 hingga Rp 100.000. Jumlah itu lebih

sedikit dibandingkan sejak dua tahun yang lalu. DT mengaku ada penurunan hasil sejak semakin menjamurnya tukang-tukang bendor yang baru di sekitar wilayah operasinya.

Lain halnya dengan (3) PM. PM adalah seorang tukang bendor yang beroperasi di sekitar Jalan Sultan Hasanuddin Kab. Bulukumba. PM sudah satu tahun lima bulan bekerja sebagai tukang bendor. Sebelumnya, PM hanya bekerja sebagai buruh bangunan. Dia memilih meninggalkan bekerja sebagai buruh bangunan sebab bekerja sebagai buruh bangunan sangat menguras energi. PM merasa lelah bekerja sebagai buruh bangunan. Selain itu, pekerjaan sebagai buruh bangunan kadang-kadang tidak jelas penghasilannya. Jika tidak ada proyek pembangunan, maka PM tidak bisa bekerja. Penghasilan rata-rata PM jika bekerja sebagai buruh bangunan hanya maksimal Rp 50.000 per hari. Itu jumlah yang paling banyak. Paling sering PM menerima jumlah yang lebih rendah dari itu. Sementara, jika PM bekerja sebagai tukang bendor, dia bisa memperoleh uang rata-rata antara Rp 100.000 hingga 150.000. Jumlah itu bisa lebih banyak kalau PM lagi bernasib baik.

Sehari-harinya PM menanggung kebutuhan hidup seorang istri dan dua orang anak. Kebutuhan itu sedikit meringankan karena kedua anaknya belum bersekolah. Sementara istrinya hanya tinggal di rumah mengasuh anaknya. Meski demikian, PM tidak pernah mengeluh. PM selalu senang bersyukur bisa mendapat akbendor pinjaman dari majikannya untuk dipakai bekerja. Sejak PM bekerja sebagai tukang bendor, istrinya sudah dapat menyisihkan sebagian penghasilannya untuk ditabung. Keluarga PM termasuk keluarga sederhana dan hidup hemat. Dia tidak banyak membeli barang-barang lain di luar dari kebutuhannya. Makan tiga kali sehari itu sudah sangat menyenangkan. Membeli pakaian baru setiap tahunnya juga dianggapnya sudah cukup lumayan.

Perabot-perabot di rumahnya juga tidak seperti keluarga lainnya. Peralatan dapur cukup

sepasang kompor gas dan kulkas kecil.

Di ruang tamunya terpajang sebuah televisi 14 inchi. Anak-anaknya juga belum terlalu banyak menuntut dibelikan sesuatu. Hubungan tersebut berupa hubungan asosiatif yang bersifat kerjasama. Kerjasama itu sifatnya saling menguntungkan. AG, DT, PM beruntung bisa bekerja dengan meminjam bendor dari majikan tanpa harus mengeluarkan modal untuk membeli bendor. Sementara, usaha pemilik bendor atau majikan tetap berjalan lancar karena ada pengemudi bendor yang selalu bekerja untuknya dengan setiap hari menyeter uang sewa bendor sebanyak Rp 30.000. Hubungan antara majikan dan pengemudi bendor sebenarnya lebih diuntungkan pemilik bendor atau majikan. Mengapa? Setiap hari majikan sudah pasti mendapatkan uang Rp 30.000 dari AG, DT, PM meskipun AG, DT, PM mendapatkan hasil tidak terlalu banyak. Meski demikian, AG, DT, PM juga dapat memperoleh keuntungan besar jika dia dapat mengumpulkan uang lebih banyak dari Rp 30.000. sebab, berapa pun jumlah kelebihan penghasilan AG, DT, PM dari angka Rp 30.000, itu sudah pasti menjadi hak miliknya.

Keberadaan becak motor merupakan hal yang baru di Kab Bulukumba, perkembangan becak motor ini baru berlangsung sekitar kurang lebih 5 tahun belakangan ini. Awalnya becak motor ini hanya melakukan aktifitas pengangkutan di wilayah perumahan saja, tapi semakin hari aktifitasnya semakin luas. Saat ini yang menjadi pertanyaan posisi becak motor yang sudah menjadi salahsatu kendaraan umum apakah sudah memenuhi standar kelayakan kendaraan umum yang telah diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sudah jelas tidak ada aturan dalam pasal yang mengatur tentang klasifikasi becak bermotor ataupun aturan khusus mengenai kendaraan becak bermotor. Becak bermotor mungkin bisa diklasifikasikan sebagai kendaraan khusus, karena merupakan hasil modifikasi dari becak yang bertenaga manusia

yang telah diganti menjadi tenaga mesin dengan ketentuan perubahan bentuk atau tipe dari kendaraan becak bermotor telah dilakukan uji tipe dan uji berkala sesuai dengan ketentuan Undang-Undang LaluLintas. Dengan masuknya becak bermotor dalam klasifikasi

KESIMPULAN

Terdapat hubungan sosial yang erat antara majikan dan pengemudi bentor. Hubungan tersebut berbentuk pola hubungan asosiatif yang bersifat kerjasama saling menguntungkan. Para tukang bentor beruntung bisa mendapatkan bentor untuk dipakai bekerja tanpa harus mengeluarkan modal terlebih dahulu sedangkan para majikannya dapat menjalankan usahanya setiap hari tanpa harus bersusah payah turun ke jalan mencari penumpang. Sistem pembagian upah antara majikan dan pengemudi bentor dikenal dengan sistem “pajak”. Maksudnya, para pengemudi bentor harus membayar uang sewa bentor setiap hari kepada majikannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, R. Y.. 2010. “Negeri Patron-Klien Bernama Indonesia”. dalam <http://ridwansyahyusufachmad.wordpress.com>.
- Anantas, Aris. 1993. *Ciri Demografi Kualitas Penduduk dan Pembangunan Ekonomi*. Lembaga Demografi dan Lembaga Penerbit Universitas Indonesia: Jakarta.
- Basuki, Kami Hari dan Ismiyati. “Analisis Penggunaan Moda Transportasi Becak Motor di Kota Semarang”.
- Berry, David. 1991. *Pokok-Pokok Pikiran dalam Sosiologi*. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Brian, Turner. 2003. *Teori-Teori Sosiologi Modernitas Posmodernitas*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.
- Bungin, Burhan. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. PT Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Damsar. 1997. *Sosiologi Ekonomi*. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Effendi, Tajuddin Nur. 1993. *Sumber Manusia, Peluang Kerja dan Kemiskinan*. Tiara Wacana: Jogjakarta.
- Husaini, Usman dan Purnomo Setiady. 2008. *Metodologi Penelitian Sosial*. PT Bumi Aksara: Jakarta.
- Layn, S. B. 2008. “Dinamikalkatan Patron-Klien”, dalam *Populis, Vol. 3 No. 1, September 2008*.
- Pahrudin, H. M.. 2010. “Mengenal Hubungan Patron-Klien”, dalam <http://roedijambi.wordpress.com>.
- Prijono, Tjiptoherijanto. 2004. *Kependudukan Birokrasi dan Reformasi Ekonomi*. PT. RinekaCipta: Jakarta
- Rachbini, Didik J. dan Abdul Hamid. 1994. *Ekonomi informal di Perkotaan*. LP3ES: Jakarta
- Ritzer, George. 2010. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Rajawali Pers: Jakarta.
- Salim, Agus. 2002. *Perubahan Sosial Sketsa Teori dan Refleksi Metodologi Kasus Indonesia*. PT Tiara Wacana: Yogya.
- Schrool, J. W.. 1981. *Modernisasi, Pengantar Sosiologi Pembangunan Negara-Negara Sedang Berkembang*. Gramedia: Jakarta.
- Scott, J. C. 1983. *Moral Ekonomi Petani*. Cet. Ke-2. LP3S: Jakarta.
- Simanjuntak, B. 1992. *Perubahan dan Perencanaan Sosial*. Tarsito: Bandung.
- Siregar, Muchtarudin. 1980. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia: Jakarta.

- Soekanto, Soerjono. 1982. *Sosiologi Suatu Pengantar*. PT Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Sugiyono. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. CV Alfabeta: Bandung.
- Sunarto. 1987. *Sosiologi dan Antropologi*. CV. ARMICO: Jakarta.
- Sztompka. Piotr. 2008. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Prenada Media Group: Jakarta.
- Usman, Sunyoto, 2004. *Sosiologi: Sejarah, Teori, dan Metodologi*. Cet. I, CIRED: Yogyakarta.
- _____. 2010. *Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta