



**KARAKTERISTIK SEKTOR INFORMAL PADA KEREA REL LISTRIK (KRL) EKONOMI
(RUTE: JAKARTA-BOGOR)**

Bagus Widihandoko¹ dan Muhammad Mukti Alie²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro
email : leesoonlyu9snsd@gmail.com

Abstrak : Sektor informal di Indonesia terjadi karena urbanisasi. Sektor informal banyak muncul di daerah yang berpotensi melahirkan permintaan akan suatu barang yang tinggi. Salah satu tempat yang memiliki permintaan akan suatu barang yang tinggi adalah di kereta rel listrik (KRL). Pengambilan data dalam penelitian ini menggunakan wawancara insidental dengan metode multistage sampling. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jenis, jumlah pendapatan dan distribusi barang dagangan yang berhubungan dengan sektor informal di di kereta rel listrik (KRL). Hasil dari tugas akhir adalah mengetahui karakteristik sektor informal pada kereta rel listrik (KRL) ekonomi rute Jakarta-Bogor. Pelaku sektor informal bersifat mobile atau selalu berpindah-pindah dan menggunakan pikulan dan kereta dorong. Pola pergerakan dari pelaku sektor informal juga dapat dilihat terbagi menjadi tiga, yaitu pedagang yang berjualan antara stasiun Jakarta Kota hingga Manggarai, Stasiun Depok baru hingga Bogor dan pelaku sektor informal yang berdagang di sepanjang rute antara stasiun Jakarta kota hingga Bogor.

Kata Kunci: kereta rel listrik, sektor informal

Abstract: Informal sector in Indonesia its cause urbanization. Informal sector appears in good demand areas. One of good demand are commuter train. In this study used incidental interview with multistage sampling method. This study aims to find out type, income merchantment and distribution of commodity what related with informal sector in commuter train. . The output of this study is find out characteristic of informal sector on commuter train. Informal sector are mobile or always on the move and use the pole and stroller. Movement patterns of informal sector operators also can be divided into three, the merchant who sells between Manggarai to Jakarta Kota Station, , the merchant who sells between Bogor and Depok Baru station and the merchant who trade along the route between the Jakarta to Bogor station.

Keywords: commuter train, informal sector

PENDAHULUAN

Kegiatan sektor informal mudah ditemui di wilayah perkotaan dan akan semakin banyak jumlahnya di kota-kota besar. Semakin metropolis daerah tersebut akan semakin terbuka ruang bagi sektor informal untuk masuk dan berkembang sehingga memenuhi ruang daerah tersebut. Keberadaan sektor informal tersebar di pusat kegiatan ekonomi yang selanjutnya akan memberikan peluang dengan jumlah permintaan terhadap produk yang mereka jual ke masyarakat luas. Salah satu tempat berkembangnya sektor informal perkotaan adalah di sarana transportasi massal.

Pentingnya peran transportasi bagi pergerakan penduduk dapat menimbulkan pengaruh-pengaruh dari sektor lainnya. Hal ini dikarenakan kebutuhan transportasi merupakan *derived demand* atau kebutuhan keturunan akibat adanya kegiatan lainnya seperti aktivitas ekonomi, sosial serta aktivitas lainnya. Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung dari perekonomian. Hal ini terjadi karena banyaknya penduduk yang menggunakan moda transportasi akan menimbulkan permintaan akan suatu barang maupun jasa. Maka berkembanglah sektor perekonomian, baik itu sektor formal maupun informal atau yang melakukan kegiatan perekonomian di sekitar tempat transit kendaraan maupun yang melakukan kegiatan ekonomi di atas moda transportasi.

Perkembangan sektor ekonomi terutama sektor informal yang ada di atas moda transportasi umum berkembang sangat cepat. Hal ini didorong semakin sulitnya mendapat pekerjaan yang formal sehingga mereka menjadi pelaku ekonomi informal di atas moda transportasi. Buktinya adalah yang terjadi dalam kereta rel listrik (KRL). Demikian halnya fenomena yang terjadi pada KRL ekonomi rute Jakarta Bogor. Lama perjalanan kereta adalah 1 jam 30 menit. Dalam waktu lima menit terdapat tujuh hingga sepuluh pelaku sektor informal yang lalu lalang dalam kereta rel listrik tersebut. Berbagai macam sektor informal hadir di dalam angkutan massal kereta rel listrik. Para pelaku sektor informal tersebut secara kasat mata dapat dibedakan berdasarkan jenis barang yang

diperdagangkan. Dari jenis barang dagangan tersebut akan membedakan pelaku sektor informal dari omzet penjualan. Dari omzet penjualan juga ditentukan oleh jumlah pelaku sektor informal lain yang memperdagangkan jenis barang yang serupa.

KAJIAN LITERATUR

Sistem Transportasi

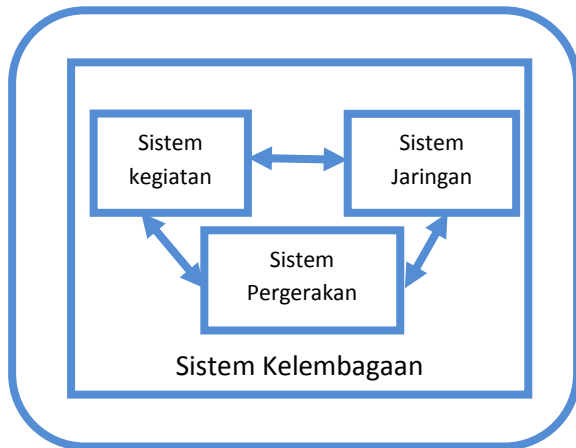
Sistem adalah penggabungan beberapa komponen yang saling berhubungan dan membentuk suatu perangkat tertentu yang digunakan untuk mencapai tujuan tertentu dengan cara menjalankan komponen-komponen tersebut (Khisty, 2005:7). Transportasi sangat erat kaitannya dengan dua hal, yaitu perpindahan atau pergerakan serta perpindahan secara fisik barang maupun manusia ke tempat lain. Sehingga dapat diartikan transportasi merupakan kegiatan perpindahan ataupun pergerakan terhadap manusia maupun barang dari tempat asal ke tempat yang dituju (Salim, 2002:6).

Dari pengertian tentang sistem serta transportasi yang telah dijelaskan dapat diartikan bahwa sistem transportasi adalah gabungan beberapa komponen yang saling berhubungan yang digunakan untuk melayani pergerakan ataupun perpindahan secara fisik barang maupun manusia dari tempat asal menuju tempat yang akan dituju. Namun pengertian tersebut adalah penjelasan sistem transportasi secara makro, sedangkan sistem transportasi makro tersebut terdiri dari beberapa bagian yang lebih mikro yang mempunyai kaitan erat sehingga saling mempengaruhi.

Konsep Sistem Transportasi

Konsep sistem transportasi secara makro terdiri beberapa elemen mikro yang saling berhubungan erat dan saling berpengaruh. Elemen mikro tersebut adalah sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas serta sistem kelembagaan. Pergerakan terjadi karena keinginan untuk memenuhi seluruh kebutuhan yang diinginkan manusia. Namun semua kebutuhan yang ingin dipenuhi tersebut tidak seluruh kebutuhan dapat diperoleh ditempatnya berada. Hal ini dikarenakan setiap tata guna lahan

mempunyai karakteristik yang berbeda beda. Sistem kegiatan seperti inilah yang akan menimbulkan bangkitan serta tarikan pergerakan yang dilakukan manusia untuk memenuhi kebutuhannya tersebut. Namun bangkitan dan tarikan pergerakan dari tata guna lahan ke tata guna yang lain pasti akan berbeda tergantung dari intensitas serta jenis kegiatan tersebut.



Sumber : Tamin (2000:28)

GAMBAR 1
KONSEP SISTEM TRANSPORTASI

Kereta Rel Listrik

Jika melihat UU No. 23 Tahun 2007 tentang pengertian kereta api, maka dapat dijelaskan bahwa Kereta rel Listrik adalah salah satu jenis kereta api dengan yang menggunakan listrik sebagai tenaga geraknya. Selain itu dalam kereta rel listrik berjalan diatas rel yang dirangkai sendiri. Sehingga tidak perlu dirangkai dengan kereta lainnya agar bisa bergerak.

Kereta rel listrik biasanya digunakan untuk mengangkut penumpang yang bersifat *commuter*. Kereta rel listrik juga biasanya memiliki jarak antar stasiun yang relatif berdekatan, hal ini berkaitan dengan sifat penumpang yang *commuter*. Selain itu berdasarkan pola pergerakan penumpang yang *commuter* menyebabkan kereta rel listrik mempunyai jadwal yang relatif berdekatan sehingga dalam satu hari dapat melakukan lebih dari satu kali perjalanan.

Sektor Informal

Secara teoritis apa yang dinamakan sektor informal yaitu sebagian kegiatan ekonomi yang bersifat marginal. Mempunyai ciri seperti kegiatan yang tidak teratur, tidak tersentuh peraturan bermodal kecil dan bersifat harian tempat tidak tetap, berdiri sendiri berlaku dikalangan masyarakat berpenghasilan rendah, tidak membutuhkan keahlian khusus dan tidak mengenal sistem perbankan, pembukuan maupun perkreditan (Ahmad,2002).

Sektor informal adalah sektor ekonomi bayangan yang berbentuk unit kecil yang biasanya dilakukan dalam lingkup keluarga dan menggunakan sumber daya yang seadanya (ever dalam alisjahbana, 2006: 2). Ekonomi bayangan adalah kegiatan ekonomi yang aktivitasnya tidak diatur dalam pemerintahan. Dalam jual beli sektor informal tidak dilaporkan ke dinas pajak. Sektor informal merupakan kegiatan perekonomian yang tidak diakui dalam sistem perekonomian Indonesia sebagaimana dijelaskan dalam pasal 33 UUD 1945. Dalam pasal 33 UUD 1945 dijelaskan bahwa sistem ekonomi yang diakui dalam pemerintahan Indonesia adalah Perusahaan Negara, Perusahaan swasta seperti PT, CV dan lain-lain serta koperasi. Tidak diakuiinya sektor informal dalam sistem ekonomi Indonesia membuat posisinya lemah dan rentan terhadap penggusuran serta pengusiran.

Menurut Hans Dieter Evers dalam Alisjahbana (2006: 2) sektor informal merupakan sektor “ekonomi bayangan” yang beroperasi pada unit-unit kecil yang efisien dan sesuai dengan karakteristik migran. Yang dimaksud “ekonomi bayangan” oleh Evers dijelaskan sebagai seluruh kegiatan ekonomi yang tidak terliput oleh statistik resmi pemerintah dan karenanya tidak terjangkau oleh aturan dan pajak negara. Ciri-ciri sektor informal menurut Hans Dieter Ever dalam Alisjahbana (2006: 2) adalah :

1. Seluruh aktivitasnya bersandarkan pada sumber daya seadanya
2. Ukuran usahanya umumnya kecil dan aktivitasnya merupakan kegiatan usaha keluarga
3. Untuk menopang kegiatan digunakan teknologi tepat guna dan bersifat padat karya

4. Tenaga kerja yang berkerja umumnya terdidik dan terlatih melalui pola-pola yang tidak resmi
5. Seluruh aktivitas beraa di luar jalur yang diatur pemerintah
6. Aktivitas mereka berada dipasar yang sangat bersaing

Tanpa disadari sektor informal merupakan sektor yang muncul akibat pertumbuhan ekonomi perkotaan dan proses urbanisasi secara besar-besaran yang terjadi di kota-kota di Indonesia. Selain itu munculnya sektor informal di kota-kota besar adalah banyak diantara pendatang yang tidak memiliki keterampilan dan pendidikan yang memadai untuk hidup di kota-kota besar. Dan yang harus dihadapi oleh kota-kota tersebut adalah tumbuhnya suatu masyarakat lapisan bawah yang umumnya berkecimpung disektor informal (Ahmad,2002).

Pembangunan yang tidak seimbang antara kawasan perkotaan dan pedesaan juga menjadi merebaknya sektor informal di kawasan perkotaan. Namun di lain kesempatan, modernisasi pertanian juga membuat jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan semakin sedikit sehingga angka pengangguran di desa juga meningkat. Dengan menurunnya tingkat kesempatan kerja di desa tidak pelak akan menghasilkan tingkat upah yang semakin jauh jaraknya antara di desa dan di kota. Saat kesempatan kerja disektor formal tersedia di perkotaan, maka banyak penduduk desa akan terserap masuk di sektor tersebut, namun karena arah investasi perkotaan sangat tidak ramah terhadap penduduk yang kurang berpendidikan menyebabkan mereka tidak terserap dalam sektor formal dan menyebabkan perkembangan sektor informal tidak dapat dihindari (Rachbini dalam Alisyahbana, 2006).

Jenis Sektor Informal

Berdasarkan sifat pelayanan yang diberikan oleh pedagang terhadap konsumennya, sektor informal dapat terbagi menjadi tiga jenis, yaitu :

1. Menetap (*Static*)

Jenis sektor informal yang seperti ini sifat pelayanannya adalah mereka

menetap disuatu tempat. Biasanya mereka menetap secara bergerombol di suatu lingkungan tertentu. Sehingga jika ada yang memerlukan barang dagangan yang ditawarkan pelaku sektor informal, maka orang tersebut harus mendatangi lokasi dimana pelaku sektor informal menawarkan dagangannya.

2. Semi Menetap (*Semi-Static*)

Sifat pelayanan dari jenis sektor informal semi menetap ini adalah mereka hanya akan menetap pada saat-saat tertentu saja. Saat-saat tertentu tersebut terjadi dimana ada kemungkinan jumlah pembeli barang dagangan mereka akan berjumlah besar. Di saat itulah mereka akan bersifat menetap, namun jika kemungkinan jumlah pembeli mereka berjumlah sedikit jika mereka menetap maka mereka akan berubah menjadi berpindah-pindah agar barang dagangannya dapat laris dibeli konsumen.

3. Berpindah-pindah (*Mobile*)

Sifat pelayanan dari jenis sektor informal yang bersifat *mobile* atau berpindah-pindah adalah mereka menggunakan prinsip jemput bola. Artinya mereka yang akan mendatangi calon konsumen untuk menawarkan barang dagangan mereka, sehingga terkesan mereka yang "mengejar" konsumennya. Biasanya jenis sektor informal yang seperti ini mempunyai volume barang dagangan yang relatif kecil, untuk memudahkan pergerakan berpindah-pindah mereka.

Berdasarkan jenis sarana usahanya dapat dikelompokkan menjadi lima jenis, yaitu (Manning & Noer Effendi, 1996 : 358-370):

- Gerobak/ kereta dorong

Bentuk aktivitas PKL yang menggunakan gerobak/kereta dorong dibagi 2 (dua) macam yaitu gerobak/kereta dorong yang tanpa atap dan gerobak/kereta dorong yang memiliki atap untuk melindungi barang dagangan dari pengaruh panas, debu, hujan, dan sebagainya. Bentuk gerobak/kereta dorong ini dapat dikategorikan dalam bentuk aktivitas PKL yang permanen (*static*) atau semi permanen (*semi static*)

dan umumnya dijumpai pada jenis makanan dan minuman.

- **Pikulan**
Bentuk aktivitas PKL yang menggunakan sebuah atau dua buah keranjang dengan cara dipikul. Bentuk pikulan ini dapat dikategorikan dalam bentuk aktivitas PKL keliling (*mobile hawker*) atau semi permanen (*semi static*) yang sering dijumpai pada jenis barang, makanan, dan minuman.
- **Warung semi permanen**
Bentuk aktivitas PKL yang terdiri dari beberapa gerobak/kereta dorong yang telah diatur sedemikian rupa secara berderet dan dilengkapi dengan kursi dan meja. Bagian atap dan sekelilingnya biasanya ditutup dengan pelindung yang terbuat dari kain plastik, terpal atau lainnya yang tidak tembus air. Berdasarkan sarana usaha tersebut maka dapat dikategorikan sebagai aktivitas PKL permanen (*static*) dan umumnya dijumpai pada jenis makanan dan minuman.
- **Kios**
Bentuk aktivitas PKL yang menggunakan papan papan yang diatur sedemikian rupa sehingga menyerupai sebuah bilik semi permanen, dan umumnya penjual tinggal didalamnya, dapat dikategorikan sebagai aktivitas PKL yang menetap (*static*).
- **Gelaran / alas**
Bentuk aktivitas PKL yang menggunakan alas berupa kain, tikar, terpal atau lainnya untuk menjajakan barang dagangannya. Berdasarkan sarana tersebut maka PKL pada golongan ini termasuk dalam kategori aktivitas jasa semi permanen (*semi static*), dan umumnya sering dijumpai pada jenis barang kelontong.
Berdasarkan jenis barang atau jasa yang ditawarkan, sektor informal dapat dibedakan menjadi empat kelompok (Mc. Gee and Young, 1977:81) :
1. Bahan makanan mentah dan setengah jadi
2. Makanan siap saji
3. Non food
4. Jasa Pelayanan

Terkait dengan aspek legalitas, sektor informal dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu:

1. Sektor informal Sah

Bagian sektor informal yang sah ini masih terbagi-bagi menjadi beberapa kelompok lagi. Kelompok dari sektor informal yang sah adalah :

- Sektor informal untuk pemenuhan kebutuhan primer dan sekunder
Contoh dari sektor informal kelompok ini adalah sektor informal yang usahanya dibidang pertanian atau makanan serta kebutuhan papan.
- Sektor informal untuk pemenuhan kebutuhan tersier
Contoh dari sektor informal kelompok ini adalah sektor informal yang usahanya untuk memenuhi kebutuhan yang bersifat mewah seperti kendaraan
- Distribusi barang berskala kecil
Maksud dari kelompok ini adalah sektor informal yang biasanya melakukan distribusi barang dari produsen besar hingga para pedagang kecil. Contohnya adalah pedagang pasar, pedagang kelontong, pedagang kaki lima (pkL) hingga pedagang asongan.
- Transaksi-transaksi yang bersifat pribadi
Contoh : dari kelompok ini adalah pinjam meminjam serta pengemis
- Sektor informal bidang jasa yang tidak melanggar hukum
Contoh : pengamen, semir sepatu dan jasa legal lainnya

2. Sektor Informal Tidak Sah

Sektor informal tidak sah adalah sektor informal dimana kegiatan serta transaksi dari sektor informal tersebut melanggar norma hukum yang berlaku. Contoh dari sektor informal tidak sah adalah pencurian, pencopetan, pencucian uang, pelacuran, perdagangan narkoba dan lainnya.

Mata Rantai Sektor Informal

Mata rantai dari kegiatan turunan sektor informal berpusat kepada upaya apelu

sektor informal memperoleh barang dagangannya. Para pelaku sektor informal dapat memperoleh barang dagangannya dari berbagai sumber. Para pelaku sektor informal dapat memperoleh barang dagangannya dari produsen langsung, melalui distributor, toko pengecer maupun dari sesama pelaku sektor informal (Chandrakirana, 1994:37). Biasanya para pelaku sektor informal dengan bebas memilih dengan cara apa dan dengan siapa dia memperoleh kebutuhan barang dagangannya dengan pertimbangan-pertimbangan tertentu. Para pelaku sektor informal biasanya menggunakan pertimbangan-pertimbangan ekonomis untuk memperoleh kebutuhan barang dagangannya. Hal ini dilakukan untuk memperoleh keuntungan maksimum.

Tidak semua dari pelaku sektor informal memiliki kebebasan dalam memilih cara mendapatkan barang dagangannya. Untuk jenis-jenis tertentu, terutama pedagang makanan memiliki keterikatan tertentu dengan pemasoknya. Pemasok barang untuk pelaku sektor informal terbagi menjadi dua macam (Chandrakirana, 1994:37), yaitu :

1. Pemasok Produsen

Pemasok produsen adalah pemasok yang memproduksi sendiri barang yang dibutuhkan pelaku sektor informal. Para pemasok produsen menggunakan tenaga pelaku sektor informal sebagai strategi pemasaran. Pemasok produsen terbagi menjadi dua jenis berdasarkan kekuatan modal, ada yang pemasok produsen bermodal besar dan adapula dengan modal kecil. Dari modal tersebut akan mempengaruhi jumlah produksi, omzet serta pendapatan bersih dari pemasok produsen tersebut.

2. Pemasok Penyalur

Pemasok penyalur adalah pemasok yang mencari keuntungan dengan sebagai perantara antara produsen dengan pelaku sektor informal. Pemasok penyalur dapat terbagi menjadi dua yaitu yang mengolah

kembali barang yang didapat dari produsen sebelum dijual kembali kepada pelaku sektor informal dan pemasok penyalur yang hanya menjadi perantara tanpa mengubah ataupun mengolah bentuk barang.

METODE PENELITIAN

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dalam penelitian ini akan menggunakan mix method. Mix method adalah metode yang menggabungkan metode kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif digunakan karena metode ini lebih peka dan dapat menyesuaikan diri dengan nilai-nilai yang dihadapi dalam menghadapi objek penelitian, hal ini dibutuhkan karena dalam penelitian kali ini sumber data yang akan digunakan hanya dimiliki responden. Selain itu dalam metode kualitatif bersifat induktif yang dapat lebih dalam menemukan data-data lapangan. Dengan metode ini maka akan terdeskripsi kondisi serta permasalahan yang ada secara sistematis, faktual dan akurat karena bersumber dari fakta-fakta. Oleh karena data-data yang digunakan lebih banyak yang bersifat tidak tertulis maka dalam penelitian kali ini menggunakan wawancara terbuka terhadap responden. Wawancara ini juga bermanfaat untuk menggali lebih dalam informasi dari responden tentang fenomena yang terjadi dari sudut pandang pihak yang terlibat langsung, dalam hal ini adalah pelaku sektor informal.

Untuk mendapatkan data yang dibutuhkan berdasarkan tabel kebutuhan data, maka diperlukan teknik pengumpulan data yang harus disesuaikan dengan jenis dan sumber data. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder.

- Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari sumber utama. Dalam metode pengumpulan data primer,

peneliti melakukan obsevasi sendiri di lapangan. Dalam penelitian ini, data primer akan didapat melalui dengan cara wawancara. Wawancara juga dikenal dengan nama lain *interview*. Wawancara merupakan suatu cara pengumpulan data dengan cara menanyakan langsung kepada responden tentang permasalahan yang akan diteliti (Sugiarto,2003:17). Pertanyaan yang diajukan dalam wawancara biasanya telah dipersiapkan terlebih dahulu oleh peneliti. Namun tidak menutup kemungkinan pertanyaan-pertanyaan yang dilontarkan diluar pertanyaan yang disiapkan sebelumnya. Hal ini terjadi bila ada hal yang menarik yang perlu dipertnyakan lebih dalam. Namun pertanyaan yang diajukan tidak boleh melenceng terlalu jauh dari pertanyaan yang telah disediakan, karena telah menjadi panduan bagi peneliti.

- Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder sering disebut sebagai metode penggunaan bahan dokumen, hal ini dikarenakan peneliti tidak secara langsung mengambil data di lapangan melainkan menggunakan data yang dibuat oleh pihak-pihak lain (Sugiarto,2003). Data sekunder yang dilakukan dalam penelitian kali ini adalah kajian dokumen mengenai data-data tentang perkeretaapian khususnya tentang jumlah penumpang dan jumlah keberangkatan kereta rel listrik Jabotabek rute Jakarta-Bogor.

HASIL PEMBAHASAN

Jenis dan Jumlah

Pembahasan karakteristik sektor informal dalam Kereta Rel Listrik (KRL) adalah pembahasan mengenai sektor informal yang berada di dalam moda transportasi tersebut. Dengan kata lain sektor informal yang akan dibahas adalah sektor informal yang

melakukan kegiatan perdagangan di dalam gerbong Kereta Rel Listrik (KRL) kelas ekonomi yang melayani rute Jakarta Kota – Bogor. Namun sektor informal yang akan dibahas adalah sektor informal dimana terjadi transaksi barang maupun jasa antara pelaku sektor informal dengan penumpang yang berada di dalam moda angkutan Kereta Rel Listrik (KRL) kelas ekonomi. Selain itu, jenis transaksi yang akan dibahas adalah jenis transaksi yang tidak melanggar norma yang ada di Indonesia atau termasuk sektor informal sah.

Jenis karakteristik yang akan dibahas ada 3 jenis, yaitu jenis, jumlah pelaku dan pendapatan dari sektor informal. Dari ketiga jenis karakteristik tersebut akan terlihat ciri dari sektor informal yang ada di Kereta Rel Listrik (KRL) kelas ekonomi rute Jakarta Kota – Bogor dengan sesama jenis moda Kereta Rel Listrik (KRL) kelas ekonomi rute lain maupun terhadap jenis moda angkutan umum lain. Selain itu dari tiga karakteristik tersebut diharapkan dapat diketahui pendapatan yang akan hilang secara total ataupun jika dihitung tiap jenis informal mengingat rencana PT.KAI Daerah Operasi (Daops) I yang akan mengganti Kereta Rel Listrik (KRL) kelas ekonomi dengan Kereta Rel Listrik (KRL) kelas yang lebih tinggi sehingga menutup peluang para pelaku sektor informal melakukan aktivitasnya dan membuat mereka akan kehilangan penghasilan yang digunakan untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarganya.

TABEL I
JENIS DAN JUMLAH PELAKU SEKTOR INFORMAL

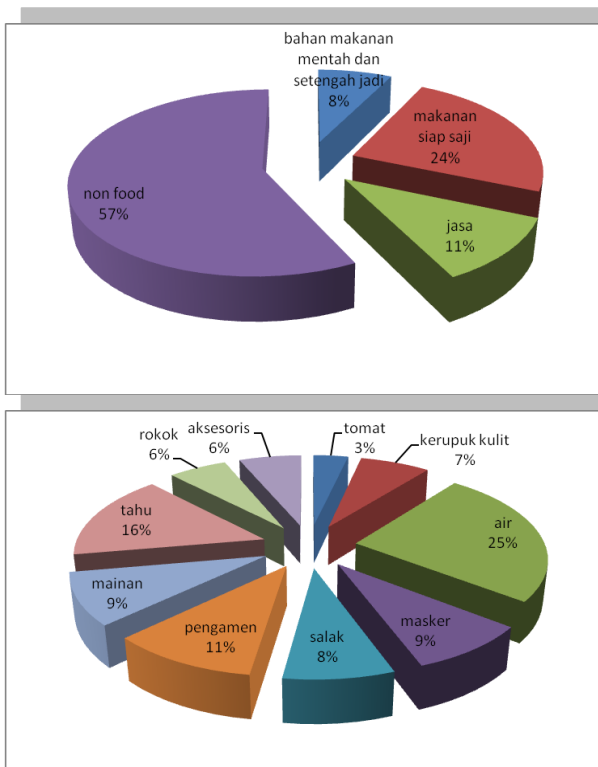
Jenis Sektor Informal	Jumlah Pedagang
tomat	10
kerupuk	12
air minum	30
masker	15
salak	10
pengamen	15
mainan	15
tahu	20

rokok	7
aksesoris	10

Sumber : Penyusun, 2011

Pendapatan

Tujuan dari para pedagang melakukan aktivitas perdagangan adalah untuk mendapatkan penghasilan. Penghasilan tersebut digunakan untuk menghidupi kebutuhan hidup sehari-hari. Penghasilan yang didapatkan oleh para pedagang berasal dari keuntungan barang dagangan yang mereka jual. Pendapatan yang diperoleh para pedagang pasti akan berbeda-beda jumlah pastinya. Namun jumlah pendapatan mereka biasanya dalam kisaran angka yang tidak berselisih jauh.



TABEL II
SINTESA HASIL WAWANCARA

No	Nama Responden	Jenis Sektor Informal	Omzet	Pendapatan	Asal	Lokasi Mata Rantai	Jangkauan Berdagang
1	Ardiansyah	Tomat	Rp 45.000 - Rp 60.000	Rp 15.000 - Rp 20.000	Bogor	Bogor	Bogor - Depok Baru
2	Indra	Tomat	Rp 45.000 - Rp 60.000	Rp 15.000 - Rp 20.000	Bogor	Bogor	Bogor - Depok Baru
3	Dikin	Salak	Rp 85.000 - Rp 100.000	Rp 30.000 - Rp 50.000	Cawang	Kramat Jati	Bogor - Manggarai
4	Udin	Kerupuk kulit	Rp 30.000 - Rp 40.000	Rp 15.000 - Rp 20.000	Depok	Bojong Gede	Bogor - Depok Baru

GAMBAR 2
PENDAPATAN PELAKU SEKTOR INFORMAL BERDASARKAN JENISNYA

Pendapatan para pedagang itu dipengaruhi oleh empat hal, yaitu jumlah bawaan barang dagangan yang akan ditawarkan oleh para penumpang. Hal kedua yang akan mempengaruhi jumlah pendapatan yang akan diperoleh oleh para pedagang adalah waktu operasional mereka berdagang. Semakin lama sudah pasti juga akan meningkatkan pendapatan mereka. Hal lain yang dapat mempengaruhi pendapatan pedagang adalah bergantung kepada jenis barang, apakah barang tersebut dapat digunakan saat itu juga atau harus diolah lebih dulu. Dan yang terakhir adalah selisih harga barang saat mereka membeli barang dagangan yang kemudian mereka jual kembali.

5	joni	Tahu dan Lontong	Rp 80.000 - Rp 90.000	Rp 25.000 - Rp 40.000	Cimanggis	Cijantung	Ps.Minggu - Bogor
6	Dadang	Tahu dan Lontong	Rp 90.000 - Rp 100.000	Rp 30.000 - Rp 35.000	Cawang	Cawang	Kota - Ps.Minggu
7	Abi	Tahu dan Lontong	Rp 90.000 - Rp 100.000	Rp 30.000 - Rp 35.000	Cawang	Cawang	Manggarai - Depok Baru
8	Maman	Air Minum Kemasan	Rp 75.000 - Rp 100.000	Rp 30.000 - Rp 50.000	Depok	Depok	Bogor - Depok Baru
9	Ari	Air Minum Kemasan	-	Rp25.000	Citayam	Depok	Bogor - Depok Baru
10	Budi	Air Minum Kemasan	Rp 70.000 - Rp 100.000	Rp 35.000 - Rp 50.000	Manggarai	Manggarai	kota - Manggarai
11	Said	Air Minum Kemasan	Rp 75.000 - Rp 85.000	Rp35.000	Ps.Minggu	Ps.Minggu	Manggarai - Depok Baru
12	Lukman	Masker dan Tissue Kertas	Rp 50.000 - Rp 70.000	Rp 25.000 - Rp35.000	Depok	-	Bogor - Depok Baru
13	Yadi	Masker dan Tissue Kertas	Rp80.000	Rp35.000	Cikini	-	Kota - Ps.Minggu
14	Slamet	Masker dan Tissue Kertas	Rp 50.000 - Rp 60.000	Rp 20.000 - Rp 25.000	Manggarai	-	Manggarai - Depok Baru
15	Hadi	Mainan	Rp 40.000 - Rp 50.000	Rp 25.000 - Rp 30.000	Cimanggis	Ps.Gembrong	Manggarai - Bojong Gede
16	Arif	Mainan	Rp 50.000 - Rp 75.000	Rp 25.000 - Rp 40.000	Sawah Besar	Tamansari	kota - Depok Baru
17	Deni	Mainan	Rp35.000	Rp20.000	Kp. Melayu	Ps.Gembrong	kota - Manggarai
18	Ade	Aksesoris Wanita dan Rumah Tangga	Rp 45.000 - Rp 50.000	Rp 20.000 - Rp 30.000	Bojong Gede	Bojong Gede	Bogor - Depok Baru
19	Yana	Rokok		Rp 20.000 - Rp 25.000	Manggarai	Manggarai	kota - Manggarai
20	Udin	Rokok	Rp 40.000 - Rp 50.000	Rp 20.000 - Rp 25.000	Ps.Minggu	Ps.Minggu	Kota - Ps.Minggu
21	Ahmad	Pengamen	-	Rp40.000	Bojong Gede	-	Bojong Gede - Depok Baru
22	Apri	Pengamen	-	Rp40.000	Manggarai	-	Manggarai - Depok Baru
23	Rini	Pengamen	-	Rp 25.000 - Rp 40.000	Sawah Besar	-	kota - Manggarai

Sumber: Penyusun, 2011

KESIMPULAN & REKOMENDASI

Kesimpulan

Sektor informal di kereta rel listrik (KRL) rute Jakarta – Bogor merupakan salah satu contoh aktivitas perekonomian yang muncul akibat adanya pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan moda transportasi umum. Keberadaan sektor informal semakin berkembang dari aktu ke waktu seiring dengan banyaknya masyarakat yang ingin mencari penghasilan sedangkan mereka tidak

mempunyai keahlian yang baik. Namun semakin berkembangnya sektor informal di kereta rel listrik (KRL) justru membuat ketidaknyamanan untuk penumpang. Ketidaknyamanan penumpang disebabkan oleh jumlah mereka yang terlalu banyak.

Setelah dilakukan penelitian ini didapati kesimpulan bahwa sektor informal di kereta rel listrik (KRL) rute Jakarta-Bogor itu terdapat sepuluh jenis jika dilihat dari jenis dagangannya, yaitu pedagang Tomat, salak, kerupuk kulit, Tahu dan Lontong, air minum kemasan, masker dan tissue kertas, mainan, Aksesoris wanita dan rumah tangga, rokok dan pengamen. Dari jumlah pedagang sangat sulit untuk mengetahui jumlah pasti dari pelaku sektor informal karena tidak ada

pendataan khusus mengenai jumlah pedagang di kereta rel listrik (KRL).

Pelaku sektor informal di kereta rel listrik (KRL) dilihat dari pelayanannya bersifat *mobile*. Ketika berdagang pelaku sektor informal menyusuri koridor-koridor menawarkan barang dagangannya tanpa berhenti di satu titik tertentu dalam jangka waktu yang lama. Ketika berdagang menyusuri koridor kereta pelaku sektor informal menggunakan dua cara yaitu menggunakan alat yang dipikul atau dibawa menggunakan tangan. Cara yang kedua yang digunakan adalah menggunakan kereta dorong, penggunaan kereta dorong bisa dikatakan sebagai hal yang khas dari pelaku sektor informal di kereta rel listrik (KRL).

Pergerakan pelaku sektor informal juga dapat diketahui bahwa tidak semua pelaku sektor informal berdagang sepanjang rute dari Stasiun Bogor hingga Stasiun Jakarta Kota. sebagian pedagang hanya berdagang di beberapa stasiun, setelah selesai mereka akan turun dari kereta rel listrik (KRL) dan berganti kereta yang berlawanan arah dengan kereta rel listrik (KRL) yang mereka naiki sebelumnya. Dari perilaku pelaku sektor informal tersebut dapat diketahui pola pergerakan pelaku sektor informal. Pola pergerakan pelaku sektor informal dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu :

- Pedagang yang hanya berjualan di zona utara rute Jakarta-Bogor, yaitu antara stasiun Jakarta Kota hingga stasiun Manggarai. Pelaku sektor informal di rute ini mempunyai kesulitan dalam berpindah-pindah karena stasiun-stasiun yang ada di daerah ini ada di atas ketinggian tertentu. Sehingga para pedagang hanya berpindah di stasiun yang mudah berpindah yaitu stasiun manggarai dan Jakarta Kota.
- Pedagang yang hanya berjualan di zona selatan rute Jakarta-Bogor, yaitu antara stasiun Bogor hingga stasiun Depok baru. Pelaku sektor informal di daerah ini tidak memiliki masalah seperti yang dialami pelaku sektor informal di daerah utara.
- Pedagang yang berjualan disepanjang rute Jakarta-Bogor. Hal ini berarti pelaku sektor informal yang berdagang di rute ini adalah gabungan dari dua zona yang telah

disebutkan ditambah dengan zona yang terletak di antara dua zona tersebut. Zona tambahan ini meliputi stasiun Manggarai hingga stasiun Depok Baru.

Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan dari hasil studi dan temuan di lapangan, maka dapat diberikan beberapa saran yang ditujukan kepada pihak PT KAI Daerah Operasional (Daops) I dan Pemerintah pusat maupun Pemerintah daerah yang dilewati jalur kereta rel listrik (KRL) rute Jakarta – Bogor. Adapun rekomendasi tersebut adalah :

1. Mengembangkan perekonomian bagi pelaku sektor informal yang disingkirkan dengan cara pengembangan perekonomian di stasiun maupun disekitarnya. Program tersebut perlu didukung oleh PT KAI dan Pemerintah Pusat dan Daerah agar dapat berjalan dengan baik. Program tersebut selain berguna untuk pelaku sektor informal yang menjadi korban kebijakan juga dapat berfungsi sebagai sarana peningkatan kualitas pelayanan yang diberikan kepada penumpang kereta rel listrik (KRL) sehingga diharapkan jumlah pengguna akan bertambah dan pelaku sektor informal juga tidak akan kehilangan sumber penghasilan.
2. Untuk mendukung program pengembangan perekonomian di stasiun dan sekitarnya PT KAI harus mengkaji terlebih dahulu stasiun mana yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai pengembangan ekonomi bagi pelaku sektor informal yang terpinggirkan. Hal ini dikarenakan tidak semua stasiun yang dilewati kereta rel listrik (KRL) rute Jakarta – Bogor berpotensi untuk dikembangkan dalam bidang ekonomi. Stasiun yang dapat dijadikan tempat pengembangan ekonomi dapat dilakukan di stasiun yang memiliki angka bangkitan dan tarikan yang tinggi. Angka bangkitan dan tarikan yang tinggi menandakan jumlah penumpang yang menggunakan moda angkutan kereta rel listrik (KRL) cukup banyak sehingga peluang untuk terus memajukan usaha akan terbuka karena objek pasar mereka berjumlah banyak.

3. Jika pengembangan kegiatan perekonomian dapat dilakukan tentu pihak mata rantai distribusi komoditas barang dagang juga tidak akan kehilangan pemasukan. Bahkan jika pengembangan kegiatan ekonomi di stasiun berkembang dengan baik, bukan tidak mungkin mata rantai distribusi komoditas barang dagang akan ikut berkembang.

Peran Pemerintah Pusat maupun Daerah diharapkan dapat memberikan bantuan secara finansial kepada pelaku sektor informal. Bantuan finansial tersebut dapat berupa pinjaman lunak ataupun kredit usaha kecil dan menengah yang tidak memberatkan pelaku sektor informal. Dengan adanya usaha tersebut akan memudahkan pelaku sektor informal dalam mencari modal tambahan membuka usaha baru sehingga tidak harus mencari tambahan modal kepada pihak lain yang justru akan merugikan pelaku sektor informal dan akan membuat keadaan semakin memburuk serta meningkatkan angka kemiskinan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Ahmadin. 2002. *Re-Desain Jakarta : Tata Kota Tata Kita 2020*. Jakarta: Kotakita Press
- Alisjahbana. 2006. *Marginalisasi Sektor Informal Perkotaan*. Surabaya: ITS Press
- Alisjahbana. 2006. *Sisi Gelap Perkembangan Kota-Resistensi Sektor Informal dalam Perspektif Sosiologis*. Jogjakarta: LaksBang Pressindo
- Brannen, Julia. 2005. *Memadu Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Chandrakirana, Kamala dan Isono Sadoko. 1994. *Dinamika Ekonomi Informal di Jakarta Industri Daur Ulang, Angkutan Becak dan Dagang kaki Lima*. Jakarta: Center of Policy and Implementation Studies CPIS
- Joetata, Hadihardjoja. 1997. *Sistem Transportasi*. Jakarta: Ghalia
- Khisty, C.Jotin dan B. Kent Lall. 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga
- Manning, Chris dan Tadjudin Noor Effendi. 1996. *Urbanisasi, Pengangguran dan*

Sektor Informal. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia

- Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Nasution, HMN. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia
- Salim, Drs H.A Abbas. 2002. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Sugiarto. 2003. *Teknik Sampling*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Sukirno, Sadono. 1973. *Pengantar Teori Ekonomi Makro*. Jakarta: PT. Pustaka Rinaman Pressindo
- Tamin, Ofyar. Z. 1998. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB
- Umar, Husein. 2001. *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. Jakarta: RajaGrafindo Persada
- Undang Undang No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
- Yin, Robert K. 1996. *Studi Kasus Studi dan Metode*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Yustika, Ahmad E. 2000. *Industrialisasi Pinggiran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar