

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PENDAPATAN PENGATUR LALU LINTAS TIDAK RESMI DI KOTA MAKASSAR**

**A. FATHYAN AL FAATHIR**



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2023**

# **SKRIPSI**

## **ANALISIS PENDAPATAN PENGATUR LALU LINTAS TIDAK RESMI DI KOTA MAKASSAR**

sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi

disusun dan diajukan oleh

**A. FATHYAN AL FAATHIR**  
**A011201021**



kepada

**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2023**

# SKRIPSI

## ANALISIS PENDAPATAN PENGATUR LALU LINTAS TIDAK RESMI DI KOTA MAKASSAR

disusun dan diajukan oleh

**A. FATHYAN AL FAATHIR**  
**A011201021**

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi

Makassar, 17 Oktober 2023

Pembimbing I



Dr. Fatmawati, SE.,M.Si.,CWM®  
NIP. 196401061988032001

Pembimbing II



Dr. Sabir, SE.,M.Si.,CWM®  
NIP. 19640715 2002121003

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Hasanuddin



Dr. Sabir, SE.,M.Si.,CMW®  
NIP. 19640715 2002121003

# SKRIPSI

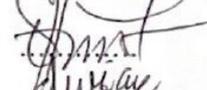
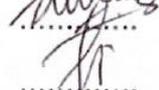
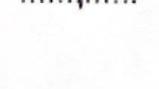
## ANALISIS PENDAPATAN PENGATUR LALU LINTAS TIDAK RESMI DI KOTA MAKASSAR

disusun dan diajukan oleh

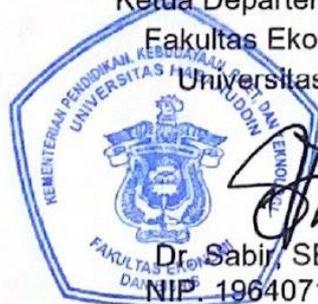
**A. FATHYAN AL FAATHIR**  
**A011201021**

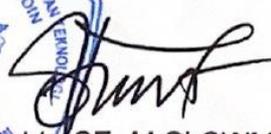
telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
pada tanggal 17 Oktober 2023 dan dinyatakan  
telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,  
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Fatmawati, SE.,M.Si.CWM®.	Ketua	1. 
2.	Dr. Sabir, SE.,M.Si.CWM®.	Sekretaris	2. 
3.	Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, S.E., M.Si., CWM®.	Anggota	3. 
4.	Fitriawati Djam'an, S.E., M.Si.	Anggota	4. 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Hasanuddin



  
Dr. Sabir, SE.,M.Si.CWM®  
NIP. 19640715 2002121003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : A. Fathyan Al Faathir

NIM : A011201021

Jurusan/program studi : Ekonomi Pembangunan

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul

### **ANALISIS PENDAPATAN PENGATUR LALU LINTAS TIDAK RESMI DI KOTA MAKSSAR**

adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar Pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 17 Oktober 2023

Yang membuat pernyataan,



A. Fathyan Al Faathir

## PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini merupakan tugas akhir untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi (S.E.) pada Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.

Selama proses penyusunan skripsi ini, penulis menghadapi berbagai tantangan, tetapi dengan keyakinan, kesabaran, dan dukungan dari berbagai pihak, akhirnya penulis berhasil menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, dengan penuh rasa rendah hati, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang tak terhingga dan mengungkapkan penghargaan yang sangat tinggi kepada:

1. Kedua orang tua saya, Ayahanda Andi Makkulasse Takka, S.Km., S.Sos., M.Si dan Ibunda (Alm) Andi Rosimini Ali, S.E. yang senantiasa memberikan dukungan dan doa yang tidak dapat tergantikan dengan apapun.
2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Prof. Dr. Abdul Rahman Kadir, S.E., M.Si., CIPM, CWM, CRA, CRP. Wakil Dekan Bidang Akademik dan Inovasi Dr. Mursalim, SE., M.Si, CRA., CRP., CWM. Wakil Dekan Bidang Keuangan, Perencanaan dan Sumber Daya Dr.Arifuddin,SE., Ak., M.Si., CA. Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan, Alumni dan Kemitraan Dr. Anas Iswanto Anwar, SE., MA., CWM.
3. Bapak Dr. Sabir, SE.,M.Si.CWM®. selaku Ketua Departemen Ilmu Ekonomi dan pembimbing II dalam penyusunan skripsi ini, terima kasih atas segala keikhlasan dan ketersediaan meluangkan waktu dalam

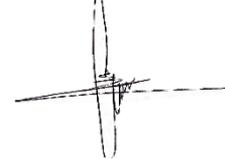
memberikan arahan, segala pemikiran, ide, bantuan, nasehat, serta ilmu dalam menyelesaikan skripsi ini.

4. Ibu Dr. Fatmawati, SE.,M.Si., CWM® selaku Pembimbing Akademik dan Pembimbing I dalam penyusunan skripsi ini, terima kasih atas segala motivasi, dukungan, arahan, ilmu, yang luar biasa besar dan di curahkan dengan penuh keikllasan.
5. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Ekonomi yang telah menginspirasi dan bersedia membagi ilmunya kepada penulis, terimakasih atas pembelajaran dan bantuan selama masa studi penulis.
6. Segenap Pegawai Perpustakaan, Ibu Susi, serta Pegawai Akademik, dan Kemahasiswaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. terima kasih telah membantu dalam pengurusan administrasi selama masa studi penulis.
7. Saudari kandung saya Andi Ratu Tria Syahrani, S.Km., M.Si. dan saudara kandung saya Andi Ningrat Milad Muhammad yang telah menjadi motivasi agar senantiasa melangkah maju.
8. Sahabat rasa keluarga yang tergabung dalam group “Sumber Beban Dunia/SUBEDU”, Ariski, Andi Esse Nurul Fatimah, Ulva Kharisma, dan Nur Rahmila Putri Tamrin. Terima kasih telah berbagi waktu dan energi untuk saling menguatkan ditengah gempuran masalah hidup.
9. Sahabat-sahabat dibangku perkuliahan, Egy Pratama, Nur Aprilia, Ashernov Abraham Wijaya, Ihsan Rahim, Riska Nuramalia, Nasriah Idris, Abdi Fauzan, Mahesa Abdillah, Nurul Wahida, Moh. Rafky Abd. Razak dan teman-teman lainnya. Terima kasih karena telah mau sama-sama berjuang dalam meraih gelar Sarjana Ekonomi.

10. Teman-teman yang tergabung dalam group “Sembarang” atas segala bentuk kebaikan yang telah diberikan.
11. Teman-teman yang tergabung dalam group “CEO Of Yotta” atas segala bentuk dukungan yang telah diberikan.
12. Sahabat Adel Rahmat. Terima kasih atas kediaannya dalam kebersamai penulis dalam proses pengambilan data penelitian ini.
13. Rekan-rekan kerja RISUJI. Terima kasih atas kerja keras dan segala bentuk dukungan yang telah diberikan.
14. Seluruh keluarga besar “Timusu Family” dan “Lamassakkirang Family”. Terimakasih atas motivasi yang telah diberikan.
15. Seluruh Netizen, baik Tik-tok maupun Instagram yang telah memberikan berbagai bentuk dukungan yang menjadi motivasi bagi penulis.

Penulis menyadari adanya aspek-aspek yang masih perlu diperbaiki dalam skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran dan kritik dari pembaca dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas skripsi ini. Penulis juga berharap agar skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan bagi semua pembaca. *Inshaallah.*

Makassar, 2 Oktober 2023



A. Fathyan Al Faathir

## ABSTRAK

### **Analisis Pendapatan Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi di Kota Makassar**

#### ***Income Analysis of Unofficial Traffic Controllers in Makassar City***

A. Fathyan Al Faathir  
Fatmawati  
Sabir

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

**Kata Kunci:** Pendapatan, Pengatur lalu lintas tidak resmi.

This research aims to analyze the income of unofficial traffic controllers in Makassar City. This research data was obtained by observation and direct and in-depth interviews with unofficial traffic controllers in Makassar City. The findings of this research show that the average monthly income of unofficial traffic controllers in Makassar City is IDR 2.717.142. Income is influenced by traffic density, work intensity, and place of work. Income is used to meet daily consumption and children's education.

**Keywords:** Income, Unofficial traffic controllers.

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL .....	i
HALAMAN JUDUL .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL .....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN .....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	7
1.3. Tujuan Penelitian .....	8
1.4. Manfaat Penelitian .....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	9
2.1. Landasan Teori .....	9
2.1.1. Teori Pendapatan.....	
2.1.2. Teori Kesejahteraan.....	13
2.2. Kemiskinan.....	14
2.3. Pengatur Lalu Lintas Tidak resmi .....	15
2.4. Tinjauan Empiris .....	17
2.5. Kerangka Pikir Penelitian.....	19

BAB III METODE PENELITIAN .....	22
3.1. Rancangan Penelitian .....	22
3.2. Kehadiran Peneliti.....	22
3.3. Lokasi Penelitian .....	23
3.4. Jenis dan Sumber Data .....	23
3.5. Instrumen Penelitian .....	24
3.6. Keabsahan dan Keajegan Penelitian .....	25
3.6.1. Keabsahan Konstruk ( <i>Construct Validity</i> ).....	26
3.6.2. Keabsahan Internal ( <i>Internal Validity</i> ) .....	27
3.6.3. Keabsahan Eksternal ( <i>Eksternal Validity</i> ) .....	27
3.6.4. Keajegan (Reabilitas).....	27
3.7. Teknik Pengumpulan Data .....	28
3.8. Teknik Analisis Data .....	28
3.8.1. Reduksi Data ( <i>Data Reduction</i> ) .....	28
3.8.2. Penyajian Data ( <i>Data Display</i> ) .....	30
3.8.3. Penarikan Kesimpulan ( <i>Conclution Drawing</i> ).....	31
3.9. Definisi Operasional.....	32
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	33
4.1. Karakteristik Wilayah Penelitian dan Karakteristik Informan .....	33
4.1.1. Kondisi Geografis dan Kependudukan Kota Makassar .....	33
4.1.2. Karakteristik informan .....	36
4.2. Informan Pertama (DN) .....	39
4.2.1. Pengkodean ( <i>Coding</i> ) Wawancara Informan Pertama (DN) .....	40
4.2.2. Ringkasan Pengkodean Wawancara Informan Pertama (DN) .....	42
4.2.3. Kategorisasi Pola Jawaban Informan Pertama (DN) .....	43
4.3. Informan Kedua (A) .....	44
4.3.1. Pengkodean ( <i>Coding</i> ) Wawancara Indorman Kedua (A) .....	45
4.3.2. Ringkasan Pengkodean Wawancara Informan Kedua (A) .....	48

4.3.3. Kategorisasi Pola Jawaban Informan Kedua (A) .....	49
4.4. Informan Ketiga (G) .....	49
4.4.1. Pengkodean ( <i>Coding</i> ) Wawancara Informan Ketiga (G) .....	50
4.4.2. Ringkasan Pengkodean Wawancara Informan Ketiga (G) .....	53
4.4.3. Kategorisasi Pola Jawaban Informan Ketiga (G) .....	55
4.5. Informan Keempat (U) .....	54
4.5.1. Pengkodean ( <i>Coding</i> ) Wawancara Informan Keempat (U) .....	55
4.5.2. Ringkasan Pengkodean Wawancara Informan Keempat (U) .....	59
4.5.3. Kategorisasi Pola Jawaban Informan Keempat (U) .....	60
4.6. Informan Kelima (DR) .....	60
4.6.1. Pengkodean ( <i>Coding</i> ) Wawancara Informan Kelima (DR) .....	61
4.6.2. Ringkasan Pengkodean Wawancara Informan Kelima (DR) .....	64
4.6.3. Kategorisasi Pola Jawaban Informan Kelima (DR) .....	65
4.7. Informan Keenam (M) .....	65
4.7.1. Pengkodean ( <i>Coding</i> ) Wawancara Informan Keenam (M) .....	66
4.7.2. Ringkasan Pengkodean Wawancara Informan Keenam (M) .....	68
4.7.3. Kategorisasi Pola Jawaban Informan Keenam (M) .....	70
4.8. Informan Ketujuh (C) .....	70
4.8.1. Pengkodean ( <i>Coding</i> ) Wawancara Informan Ketujuh (C) .....	71
4.8.2. Ringkasan Pengkodean Wawancara Informan Ketujuh (C) .....	74
4.8.3. Kategorisasi Pola Jawaban Informan Ketujuh (C) .....	75
BAB V PEMBAHASAN .....	76
5.1. Faktor-faktor yang Memengaruhi Seseorang untuk Menggeluti Profesi Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi .....	76
5.2. Pendapatan .....	77
5.3. Faktor-faktor yang Memengaruhi Pendapatan Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi .....	78
5.3.1. Kepadatan Lalu Lintas .....	78

5.3.2. Intensitas Kerja .....	79
5.3.3. Lokasi .....	81
5.4. Pengatur Lalu Lintas Tidak Resmi Memiliki Pekerjaan Sampingan .....	81
5.5. Pemanfaatan pendapatan .....	82
BAB VI PENUTUP .....	84
6.1. Kesimpulan .....	84
6.2. Saran.....	85
DAFTAR PUSTAKA.....	86
LAMPIRAN.....	90

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1 Jumlah penduduk berumur 15 tahun keatas menurut jenis kegiatan selama seminggu yang lalu dan jenis kelamin di Kota Makassar, tahun 2022.....	4
4.1 Jumlah penduduk menurut kecamatan di Kota Makassar (jiwa), tahun 2020-2022 .....	34
4.2 Karakteristik informan .....	37
5.1 Rata-rata pendapatan perbulan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar .....	78
5.2 Intensitas kerja pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar .....	79
5.3 Perbandingan rata-rata pendapatan perbulan pengatur lalu lintas berdasarkan lokasi.....	81

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1.1 Jumlah penduduk miskin (ribu jiwa) di Kota Makassar, tahun 2018- 2022 .....	3
2.1 Skema kerangka piker penelitian.....	21
3.1 Teknik analisi data .....	31
4.1 Jumlah pengangguran (jiwa) di Kota Makassar, tahun 2018- 2022 .....	35

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1 Biodata .....	91
2 Pedoman Wawancara Kepada Informan.....	92
3 Dokumentasi .....	94

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

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

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

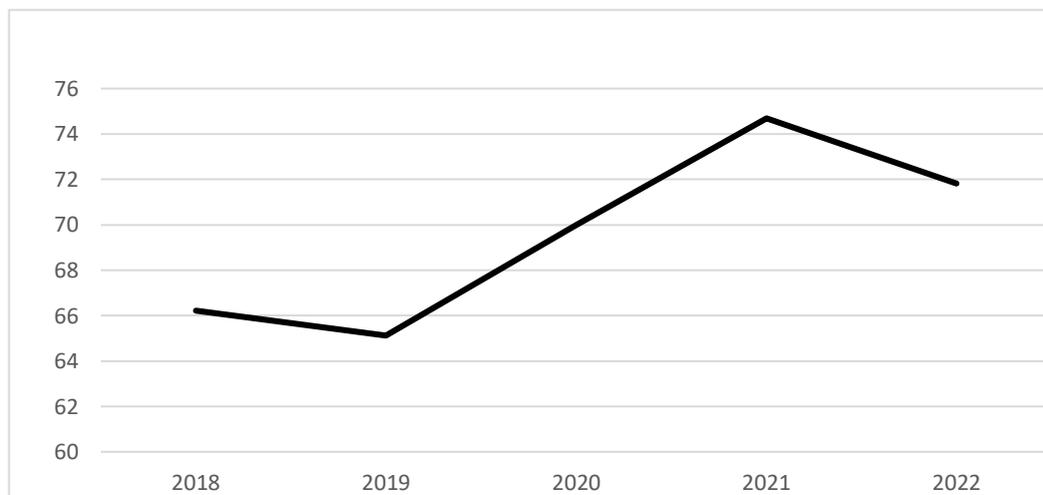
Kesejahteraan dan kemiskinan sangat erat kaitannya. Kemiskinan dapat menjadi hambatan utama bagi pencapaian kesejahteraan individu maupun masyarakat. Penduduk yang miskin adalah mereka yang berada di bawah garis kemiskinan. Garis Kemiskinan adalah ukuran nilai rupiah dari pengeluaran minimum yang diperlukan seseorang untuk memenuhi kebutuhan pokok

hidupnya selama sebulan, baik kebutuhan makanan maupun tidak makanan. Pada tahun 2022, tercatat sebanyak 26.363 jiwa penduduk miskin di Indonesia dengan garis kemiskinan Rp. 397.125 pada tahun yang sama (BPS, 2023)

Kemiskinan sejak lama telah disadari sebagai masalah yang bersifat multidimensional. Maksudnya kemiskinan tidak hanya dinarasikan pada situasi kekurangan atau ketidakmampuan secara ekonomi saja. Kemiskinan timbul apabila masyarakat tidak memiliki kemampuan-kemampuan utama, pendidikan yang memadai, memiliki kondisi kesehatan yang buruk, merasa tidak aman, memiliki kepercayaan diri yang rendah atau suatu perasaan tidak berdaya atau tidak memiliki hak kebebasan berbicara, dan tidak memiliki pendapatan atau dengan kata lain pengangguran (Haughton dan Khandker 2012).

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

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



**Gambar 1.1 Jumlah penduduk miskin (ribu jiwa) di Kota Makassar, tahun 2018- 2022**

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

Pada era teknologi yang terus berkembang seperti sekarang ini, kita dihadapkan dengan kompleksitas jenis pekerjaan yang ada. Ada banyak pilihan pekerjaan yang dapat menjadi opsi oleh individu yang disesuaikan dengan

keahlian, keterampilan, serta pendidikan yang dimilikinya. Mulai dari pekerjaan di sektor formal hingga tidak formal, pekerjaan dengan pendapatan rendah hingga tinggi. Apabila hanya berdasar pada preferensi individu dapat dipastikan hampir semua individu tidak menginginkan pekerjaan dengan gaji rendah dengan penghasilan tidak tentu, tapi menginginkan sebaliknya, yaitu pekerjaan dengan gaji tinggi. Hal ini bersifat dilematis mengingat tingkat angkatan kerja yang tidak berbanding lurus dengan ketersediaan lapangan kerja. Pada akhirnya mereka harus melakukan sebuah pekerjaan dengan gaji rendah serta dengan pendapatan tidak tentu.

**Tabel 1.1 Jumlah penduduk berumur 15 tahun keatas menurut jenis kegiatan selama seminggu yang lalu dan jenis kelamin di Kota Makassar, tahun 2022**

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

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023

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

Ketidakseimbangan jumlah tenaga kerja untuk memperoleh pekerjaan dan kehidupan yang layak maka, digelutilah profesi pengatur lalu lintas tidak resmi yang akrab dengan sapaan "Pak Ogah" yang beroperasi di sejumlah titik jalan yang bertugas membantu mengatur lalu lintas kendaraan yang akan berbelok di persimpangan atau di perputaran arah. Sebutan "Pak Ogah" diberikan oleh masyarakat yang merujuk pada seseorang atau sekelompok orang di luar institusi negara yang mengatur jalan di persimpangan dan mendapat imbalan secara langsung dari pengguna jalan (Khomsiyah, 2016). Istilah "Pak Ogah" berasal dari karakter dalam serial film boneka Indonesia yang dikenal sebagai "Si Unyil". Salah satu tokoh dalam serial tersebut adalah Pak Ogah, yang terkenal dengan ungkapannya "Cepek dulu dong". Kemudian, istilah "Pak Ogah" menjadi populer dan digunakan secara umum untuk menggambarkan tunakarya yang cenderung malas atau hanya ingin mengerjakan pekerjaan yang ringan (Adhi, 2022).

Secara hukum, aksi pengatur lalu lintas tidak resmi ini tidak dibenarkan. Hal ini diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 28 ayat (1) dan Pasal 274 ayat (1) menyatakan: "Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling

banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)". Selain itu, pekerjaan sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi ini merupakan pekerjaan dengan risiko tinggi, seperti tertabrak kendaraan yang melintas, polusi udara yang membahayakan kesehatan pernapasan dan berbagai risiko lainnya.

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

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

yang dapat dilakukan di waktu luang, dan dapat memberikan penghasilan tambahan (Tamrin dkk, 2023).

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

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

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Berapa rata-rata pendapatan perbulan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar?
2. Apa faktor-faktor yang memengaruhi rata-rata pendapatan perbulan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui rata-rata pendapatan perbulan jasa pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi rata-rata pendapatan perbulan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan penulis dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai wadah dalam mengaplikasikan ilmu dan pengetahuan yang telah penulis peroleh selama masa kuliah serta memberikan kontribusi pemikiran untuk membangun dan menambah khasanah ilmu dan pengetahuan.
2. Sebagai masukan informasi bagi pemerintah daerah khususnya pihak, lembaga, dan kementrian terkait dalam merumuskan kebijakan untuk menangani persoalan pengatur lalu lintas tidak resmi di Kota Makassar.
3. Sebagai referensi dan sumber informasi bagi pihak yang ingin melakukan penelitian yang lebih mendalam tentang penelitian ini.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Landasan Teori**

##### **2.1.1. Teori Pendapatan**

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

Konsep pendapatan dalam Ilmu Ekonomi mengacu pada nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam satu periode dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir periode seperti pada awal periode. Fokus utama konsep ini adalah pada pola pengeluaran kuantitatif terhadap konsumsi selama satu periode. Secara umum, pendapatan adalah jumlah total kekayaan awal pada awal periode ditambah dengan semua hasil yang diperoleh selama periode tersebut, bukan hanya yang dikonsumsi. Definisi pendapatan dalam Ilmu Ekonomi mengecualikan perubahan lebih dari jumlah total kekayaan, modal usaha awal periode, dan menekankan pada nilai yang statis pada akhir periode. Konsep pendapatan ini dijelaskan oleh Wild (2003), *“economic income is typically measured as cash flow plus the change in the fair value of net assets. Under this definition, income includes both realized (cash flow) and unrealized (holding gain or loss) components”*. Menurut Wild, pendapatan secara khusus diukur sebagai arus kas perubahan

dalam nilai bersih aktiva. Wild menyertakan komponen pendapatan yang dapat direalisasikan. Dari definisi tersebut, pendapatan dalam konteks ekonomi menunjukkan adanya aliran dana (kas) yang terjadi dari satu pihak kepada pihak lainnya. Rosyidi (1999) menyatakan bahwa "pendapatan harus berasal dari aktivitas produktif". Pendapatan bagi masyarakat muncul sebagai hasil dari jasa atas produktifitas yang diberikan kepada bisnis. Pendapatan bagi bisnis diperoleh dari pembelian yang dilakukan oleh masyarakat untuk mendapatkan barang dan jasa yang dihasilkan atau diproduksi oleh bisnis.

Dengan demikian, pendapatan merupakan cerminan posisi ekonomi keluarga dalam masyarakat. Pendapatan keluarga mencakup total keseluruhan pendapatan kekayaan keluarga, dan digunakan untuk mengkalsifikasikan keluarga dalam tiga kelompok pendapatan, yaitu: pendapatan rendah, pendapatan menengah dan pendapatan tinggi. Pembagian ini terkait dengan status, pendidikan dan keterampilan serta jenis pekerjaan seseorang, namun bersifat relative (Hariningsih dan Simatupang, 2008).

#### **2.1.1.1. Jenis-jenis Pendapatan**

Menurut Raharja (2002) jenis pendapatan dibagi dalam dua bentuk, yaitu sebagai berikut:

##### 1) Pendapatan ekonomi

Pendapatan ekonomi adalah sejumlah uang yang dapat digunakan oleh keluarga dalam suatu periode tertentu untuk membelanjakan diri tanpa mengurangi atau menambah asset neto (*net asset*), termasuk dalam pendapatan ekonomi termasuk upah gaji,

pendapatan bunga deposito, penghasilan transfer dari pemerintah, dan lain-lain.

## 2) Pendapatan uang

Pendapatan uang adalah sejumlah uang yang diterima keluarga pada periode tertentu sebagai balas jasa atau faktor produksi yang diberikan terutama penghasilan transfer cakupannya lebih sempit dari pendapatan ekonomi.

### 2.1.1.2. Tingkatan Pendapatan

Menurut Yudohusodo (1998) tingkat pendapatan seseorang dapat digolongkan dalam beberapa golongan yaitu:

- 1) *Low income group* adalah golongan yang berpenghasilan rendah dengan pendapatan rata-rata Rp.1.500.000 perbulan
- 2) *Moderate income group* adalah golongan yang berpenghasilan sedang dengan pendapatan rata-rata Rp.1.500.000 – Rp. 4.500.000 per bulan
- 3) *Midle income group* adalah golongan yang berpenghasilan menengah dengan pendapatan rata-rata Rp. 4.500.000 – Rp. 9.000.000 per bulan
- 4) *High income group* adalah golongan yang berpendapatan tinggi dengan rata-rata pendapatan lebih dari Rp.9.000.000 per bulan

### 2.1.1.3. Faktor-faktor yang Memengaruhi Pendapatan

Adapun faktor-faktor yang memengaruhi pendapatan menurut Samuelson dan Nordhaus (1997) adalah sebagai berikut:

### 1) Lamanya Bekerja

Dengan meningkatkan pengalaman, keterampilan dan keahlian, individu perlu mengembangkan diri dalam bidang tertentu dalam periode waktu tertentu. Berbagai keterampilan individu meliputi aspek fisik (kekuatan), mental (kecerdasan, ketangkasan), dan sifat-sifat pribadi yang dapat memengaruhi sejauh mana tingkat produktivitas sepadan dengan pendapatan.

### 2) Intensitas/ Jam Kerja

Dalam lingkungan kerja, terdapat variasi dalam kekuatan dan durasi jam kerja individu. Ada orang yang memiliki kecenderungan untuk bekerja keras dengan memanfaatkan waktu mereka sepenuhnya di tempat kerja dan mengurangi waktu istirahat. Disisi lain, ada juga orang yang bekerja sesuai dengan keahlian mereka dan mampu membagi waktu antara bekerja dan istirahat.

### 3) Risiko

Terdapat beberapa pekerjaan yang membutuhkan pengalaman dan berisiko tinggi dalam menerima imbalan yang lebih besar dibandingkan dengan pekerjaan yang membutuhkan sedikit spesialisasi..

### 4) Pendidikan

Modal manusia merupakan investasi waktu dan uang untuk meningkatkan mutu sumber daya manusia melalui pendidikan dan pelatihan. Berinvestasi dalam meningkatkan keterampilan individu tidak hanya mengUkan bagi individu itu sendiri, tetapi juga masyarakat secara keseluruhan. Pendidikan sebenarnya menghasilkan imbalan yang sebanding dengan investasinya, termasuk penghasilan yang diperoleh.

#### 5) Faktor lainnya

Salah satu faktor yang memengaruhi pendapatan adalah perlakuan diskriminatif. Dalam situasi di mana ada diskriminasi atau pengecualian terhadap suatu profesi tertentu, faktor ini berperan dalam menentukan besarnya pendapatan yang diperoleh.

#### 2.1.2. Teori Kesejahteraan

*Grand theory* kesejahteraan yaitu *Welfare state* menurut Bentham (1748-1832), menyatakan gagasan bahwa pemerintah memiliki tanggung jawab dalam menjamin *the greatest happiness (atau welfare) of the greatest number of citizens*. Bentham menggunakan istilah "*utility*" untuk menjelaskan konsep kebahagiaan atau kesejahteraan. Berdasarkan konsep utilitisme yang dia kembangkan, Bentham mengemukakan bahwa sesuatu yang dapat menimbulkan kebahagiaan ekstra adalah sesuatu yang baik. Sebaliknya, sesuatu yang menimbulkan sakit adalah sesuatu yang buruk.

Konsep kesejahteraan mengacu pada UU No. 10 Tahun 1992 yang menyatakan bahwa keluarga sejahtera adalah keluarga yang dibentuk berdasarkan berdasarkan perkawinan yang sah, mampu memenuhi kebutuhan spiritual dan material yang layak, bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, memiliki hubungan yang serasi, selaras, dan seimbang antara anggota keluarga dan masyarakat dan lingkungan.

Menurut Undang-Undang Nomor 11 tahun 2009 kesejahteraan sosial merupakan suatu keadaan terpenuhinya kebutuhan hidup yang layak bagi masyarakat, sehingga mampu mengembangkan diri dan dapat melaksanakan fungsi sosialnya yang dapat dilakukan pemerintah, pemerintah daerah dan

masyarakat dalam bentuk pelayanan sosial yang meliputi rehabilitasi sosial, jaminan sosial, pemberdayaan sosial, dan perlindungan sosial.

Kesejahteraan menurut Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN/BAPPENAS) kesejahteraan didefinisikan sebagai kondisi di mana seseorang atau sekelompok orang, laki-laki atau perempuan mampu memenuhi hak-hak dasarnya untuk mempertahankan dan mengembangkan kehidupan yang bermartabat.

## **2.2. Kemiskinan**

Badan Pusat Statistik (BPS) mendefinisikan kemiskinan sebagai suatu kondisi dimana individu tidak memiliki kemampuan untuk memenuhi kebutuhan dasar minimum untuk hidup layak lebih jauh disebutkan kemiskinan merupakan sebuah kondisi yang berada dibawah garis nilai standar kebutuhan minimum, baik untuk makanan dan non makanan yang disebut garis kemiskinan atau juga disebut batas kemiskinan.

Yacoub (2012) menyatakan bahwa kemiskinan adalah salah-satu masalah yang sangat penting. Karena ini berkaitan dengan hal-hal paling mendasar dalam hidup seperti makanan, pakaian, rumah, kesehatan, dan pendidikan. Kemiskinan tidak hanya menjadi masalah di satu temoat, tapi masalah besar yang banyak negara hadapi. *World Bank* (2004) mengungkapkan salah satu alasan orang jadi miskin adalah karena mereka tidak punya cukup uang dan hal-hal berharga untuk hidup. Mereka yang miskin juga biasanya tidak punya pekerjaan, tidak bisa sekolah, dan tidak sehat. Jadi, kemiskinan ini susah dan

berhubungan dengan banyak masalah, seperti tidak punya pekerjaan dan tidak cukup sehat dan pintar.

### **2.3. Pengatur Lalu Lintas Tidak resmi**

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

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

Sebutan “Pak Ogah” diberikan oleh masyarakat yang merujuk pada seseorang atau sekelompok orang di luar institusi negara yang mengatur jalan raya dan mendapat imbalan secara langsung dari pengguna jalan (Khomsiyah, 2016). Istilah “Pak Ogah” terinspirasi dari salah-satu tokoh dalam serial film boneka Indonesia yaitu “Si Unyil”. Salah-satu tokoh dalam serial film tersebut adalah Pak Ogah yang terkenal dengan ungkapannya “Cepek dulu dong”, kata

Pak Ogah kemudian memasuki wahana populer dan menjadi istilah umum untuk menyebutkan semua tunakarya yang lebih senang bermalas-malasan atau melakukan pekerjaan ringan (Adhi, 2022).

Keberadaan petugas pengatur lalu lintas tidak resmi menuai pro dan kontra pada kalangan masyarakat (Hajerni, 2016). Keberadaan pengatur lalu lintas tidak resmi bisa membantu kinerja aparat kepolisian dalam pengaturan lalu lintas namun disisi lain, aktivitas pengatur lalu lintas tidak resmi justru dianggap mengganggu kondusifitas lalu lintas karena bertindak sesuai dengan keinginannya, bukan pada aspek kelancaran dan keamanan lalu lintas (Tirtana, 2018). Bahkan ada kecenderungan pengatur lalu lintas tidak resmi ini justru mengatur lalu lintas berdasarkan alasan komersil, yang mana hal ini merugikan pengendara lainnya.

Pengatur lalu lintas tidak resmi memberi layanan atau Bantuan prioritas kepada kendaraan yang hendak putar balik, di mana posisi pengatur lalu lintas tidak resmi itu berada disisi pengemudi (roda empat) duduk, padahal itu sangat menyalahi ketentuan. Posisi pengatur lalu lintas tidak resmi berada di dekat pengemudi mobil saat membantu kendaraan memutar balik dapat membuat kecelakaan. Benturan mungkin saja terjadi antara kendaraan yang hendak putar balik dengan kendaraan yang berada di jalur prioritas, atau kendaraan yang ditahan untuk mengalah karena ada kendaraan tengah putar balik. Hal ini terjadi karena ketidaktahuan pengatur lalu lintas tidak resmi mengenai tata cara pengaturan lalu lintas yang benar sehingga menimbulkan bahaya pada lalu lintas (Antony 2020).

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

#### **2.4. Tinjauan Empiris**

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

Hajerni (2016) mengungkapkan bahwa pengatur lalu lintas tidak resmi menggantungkan kehidupannya dari upah yang diperoleh atas jasa membantu melancarkan pengendara roda empat untuk membelokkan kendaraannya, sebab mereka berfikir bahwa inilah pekerjaan yang dapat mereka lakukan di luar keterbatasan pengalaman dan pengetahuan yang mereka miliki untuk mencari pekerjaan yang lebih baik adapun dari mereka yang memilih untuk bekerja sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi ini hanya untuk sekedar mencari uang semata agar dapat memenuhi kebutuhan primernya. Jadi jelas kegiatan pengatur

lalu lintas tidak resmi ini adalah ilegal dan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang ada

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

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

ini merupakan suatu pertarungan eksistensi sejalgus gambaran eksosesi atas minimnya ruang publik di Kota Makassar.

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

## **2.5. Kerangka Pikir Penelitian**

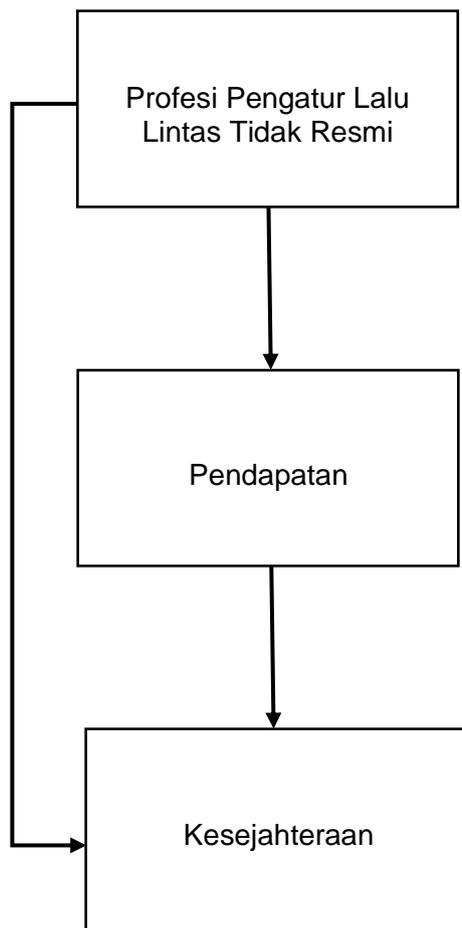
Sebutan "Pak Ogah" diberikan oleh masyarakat yang merujuk pada seseorang atau sekelompok orang di luar institusi negara yang mengatur jalan di persimpangan dan mendapat imbalan secara langsung dari pengguna jalan (Khomsiyah, 2016). Profesi sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi merupakan pekerjaan dengan penghasilan tidak menentu. Biasanya mereka diberi upah Rp.1000 hingga Rp. 5000 (Tamrin, 2023)

Besar kecilnya pendapatan sangat memengaruhi tingkat kesejahteraan seseorang, tidak terkecuali orang-orang yang berprofesi sebagai pengatur lalu lintas tidak resmi. Seseorang dengan pendapatan yang cukup memungkinkan seseorang untuk memenuhi kebutuhan dasar, kualitas hidup dan pendidikan yang lebih baik sehingga terhindar dari kemiskinan. Dengan adanya pendapatan yang

memadai, seseorang dapat memastikan keamanan dan kenyamanan mereka, yang merupakan faktor penting dalam proses mencapai kesejahteraan.

Pendapatan dan kesejahteraan merupakan konsep yang saling terkait satu-sama lain, tetapi tidak identik. Pendapatan dapat menjadi salah-satu faktor yang berkontribusi dalam kesejahteraan, sedangkan kesejahteraan tidak hanya bergantung pada indikator pendapatan semata, namun juga melibatkan aspek-aspek lain.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui rata-rata pendapatan perbulan dari pengatur lalu lintas tidak resmi yang ada di Kota Makassar. Adapun kerangka pikir dalam penelitian ini sebagai berikut:



**Gambar 2.1 Skema kerangka pikir penelitian**