

**RESISTENSI SOPIR TRUK GUNA MENGHADAPI TEKANAN
PIHAK LAIN DALAM PEKERJAANNYA**

(Studi Kasus pada Sopir Truk Ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi)

SKRIPSI



Disusun Oleh:

Adam Syahfila

NIM: 071511433073

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
DEPARTEMEN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA
Semester Genap Tahun 2018/2019**

**RESISTENSI SOPIR TRUK GUNA MENGHADAPI
TEKANAN PIHAK LAIN DALAM PEKERJAANNYA**
(Studi Kasus pada Sopir Truk Ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi)

SKRIPSI



Disusun Oleh:

Adam Syahfila

NIM: 071511433073

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
DEPARTEMEN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA
Semester Genap Tahun 2018/2019**

HALAMAN PERNYATAAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIAT

Bagian atau keseluruhan isi Skripsi ini tidak pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademis pada bidang studi dan/atau universitas lain dan tidak pernah dipublikasikan/ditulis oleh individu selain penyusun kecuali bila dituliskan dengan format kutipan (langsung ataupun tidak langsung) dalam isi Skripsi.

Apabila ditemukan bukti bahwa pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di Universitas Airlangga.

Surabaya, 6 Mei 2019



Adam Syahfila

NIM: 07151143073

**RESISTENSI SOPIR TRUK GUNA MENGHADAPI
TEKANAN PIHAK LAIN DALAM PEKERJAANNYA**
(Studi Kasus pada Sopir Truk Ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi)

SKRIPSI

Maksud: Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi S1 pada Fakultas
Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga.

Disusun Oleh:

Adam Syahfila

NIM: 071511433073

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
DEPARTEMEN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS AIRLANGGA
Semester Genap Tahun 2018/2019**

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING

**RESISTENSI SOPIR TRUK GUNA MENGHADAPI
TEKANAN PIHAK LAIN DALAM PEKERJAANNYA**
(Studi Kasus pada Sopir Truk Ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi)

Skripsi ini telah memenuhi persyaratan dan disetujui untuk diujikan.

Surabaya, 6 Mei 2019

Dosen Pembimbing



Drs. Sudarso, M.Si
NIP. 196805141992031002

HALAMAN PENGESAHAN PANITIA PENGUJI

Skripsi ini telah diujikan dan disahkan dihadapan komisi penguji

Program Studi SI-Sosiologi

Departemen Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Airlangga

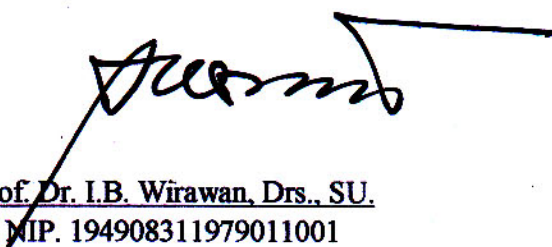
Pada hari : Kamis

Tanggal : 16 Mei 2019

Pukul : 08.30 – selesai


Komisi Penguji terdiri dari:


Ketua Penguji


Prof. Dr. I.B. Wirawan, Drs., SU.
NIP. 194908311979011001

Anggota

Anggota


Karnaji, S.Sos, M.Si.
NIP. 196804211997021001


Drs. Sudarso, M.Si.
NIP. 196805141992031002

ABSTRAK

Bekerja sebagai sopir truk tentunya mempunyai risiko tersendiri, apalagi sebagian besar waktu mereka lebih banyak dihabiskan di jalan raya. Banyaknya risiko yang dihadapi seringkali membuat para sopir mengutarakan keluhan mereka baik secara langsung ataupun melalui media sosial. Hal tersebut yang pada akhirnya membuat peneliti tertarik untuk mengetahui lebih lanjut mengenai tekanan serta perlawanan yang dilakukan oleh sopir. Apa saja tekanan pihak lain yang diterima oleh sopir truk dalam pekerjaannya? Bagaimana tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk dalam menghadapi tekanan tersebut?

Penelitian ini termasuk dalam tipe penelitian deskriptif dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif. Jumlah informan yang digunakan sebanyak 6 orang (MAM, J, RP, HEB, S, ARH) yang ditentukan menggunakan teknik *snowball*. Sedangkan proses pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan wawancara mendalam. Analisis data dilakukan dengan menggunakan teori resistensi yang dipopulerkan oleh James Scott.

Setelah melalui tahap analisis data diperoleh beberapa hasil mengenai tekanan sopir dalam pekerjaannya serta tindakan resistensi yang dilakukan. Tekanan dan resiko yang harus dihadapi oleh sopir truk ekspedisi selama berada di perjalanan sangat bermacam-macam mulai dari tindakan premanisme, pungli, kekhawatiran akan kendala dan musibah di perjalanan, intensitas waktu berkumpul bersama keluarga yang sedikit, hingga tuntutan dari majikan atau juragan. Hal tersebut pada akhirnya memunculkan perlawanan sopir yang dilakukan secara tertutup maupun secara terbuka. Resistensi tertutup yang dilakukan sopir antara lain berupa membicarakan di belakang subjek, menyindir melalui media sosial, serta melakukan kecurangan-kecurangan. Sedangkan resistensi terbuka dilakukan dengan cara berdebat, berkonvoi, menabrak atau mencelakai preman, hingga melapor ke pihak yang lebih memiliki kekuasaan.

Kata kunci: resistensi, sopir truk, ekspedisi.

ABSTRACT

Work as a truck driver certainly has its own risk, moreover most of the time they spent more on the highway. The large number of risk to be faced often makes the drivers expressed their complaints either directly or on social media. Ultimately this was make researchers interested to know and striving to analyze further about pressure and resistance of which done. What are the pressure from other parties that the truck driver receives in his job? How the action of resistance carried out by truck driver against the pressure?

This research included in type a descriptive research using qualitative approach method. The number of informants used as many as 6 people (MAM, J, RP, HEB, S, ARH) were determined using a snowball technique. While the process of data collection was done by indepth interview. Data analysis was done using the theory resistance that was popularized by James Scott.

After going trough the stage of data analysis obtained some result about driver pressure in his job as well as the act of resistance done. Pressure and risk to be faced by truckers expedition during the trip is very diverse ranging from acts of thuggery, wild charges, fears of constraints and disruptions in travel time, the intensity of a family getting together a little, until the demands of employers or business owners. This ultimately gave rise to the resistance of the driver a closed or open. Resistance to closed committed driver, among others, be discussed behind the subject, satire through social media, as well as doing the cheating. While the open resistance carried out by way of arguing, hand in hand, hit or harm thugs, to report to the party that has more power

Keywords: resistance, truck driver, expedition.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puji dan syukur penulis persembahkan kepada Allah SWT, karena atas berkat, rahmat, dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana S1 pada Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga. Penulis menyadari bahwa dalam tahap proses penelitian dan penyusunan skripsi ini dari awal hingga akhir tidak terlepas dari peran berbagai pihak yang senantiasa memberikan dukungan dan semangat, untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Pertama kepada Allah SWT yang telah memberikan kemudahan dan kelancaran bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Orang tua, keluarga, serta saudara yang telah memberikan semangat, kekuatan, serta kepercayaan agar tidak menyerah dalam menyelesaikan kewajiban.
3. Bapak Drs. Sudarso, M.Si selaku dosen pembimbing yang telah sabar dan selalu meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan serta motivasi kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
4. Ibu Dr. Sutinah, Dra., Ms selaku ketua Departemen Sosiologi sekaligus dosen pengampu mata kuliah proposal skripsi yang telah memberikan arahan serta dukungan selama proses penulisan skripsi dari mulai awal pemilihan judul hingga selesai.

5. Ibu Prof. Dr. Emy Susanti, M.Si selaku dosen wali yang selalu ramah dan memberikan masukan dalam proses perkuliahan.
6. Seluruh staf pengajar di Departemen Sosiologi yang dengan sabar membagikan ilmunya kepada penulis. Semoga ilmu yang diberikan dapat menjadi pahala jariyah bagi bapak dan ibu semua
7. Seluruh informan yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk memberikan pengalaman, wawasan, serta informasi yang dibutuhkan oleh penulis. Semoga anda semua diberi keberkahan dan kelancara dalam bekerja mencari nafkah untuk keluarga.
8. Teman spesial sekaligus adik yang selalu menemani penulis dalam mencari data dan pengerjaan skripsi, memberikan bantuan serta support kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih banyak untuk pengorbanan dan segala hal yang telah diberikan.
9. Sahabat-sahabat penulis Panji, Pramono, Naswan, Indra, Gebi, Andre, Sanny, Mita, Illiyin, Wheni, Yanti, Rozikin dan lainnya yang mungkin lupa saya sebutkan namanya. Terima kasih banyak untuk semua support serta bantuan yang dengan senang hati selalu kalian berikan.
10. Teman-teman “agen rahasia” Pesut, Falakh, Faisal, Nino, Siwi, Amirul, Ayub, Agung, Imam, dan pungky yang selalu memberikan bantuan, support, dan hiburan selama penulis mengerjakan skripsi ini.
11. Teman-teman “Bambang Squad” Iluk, Fajar, Abraham, Bowo, dan Laksa yang selalu menjadi rekan diskusi yang asik. Terima kasih untuk ilmu yang telah kalian bagikan.

12. Seluruh keluarga “Sosmate 2015” yang tidak dapat penulis sebutkan namanya satu persatu, terima kasih atas pengalaman dan kebersamaan selama ini yang tidak akan pernah bisa penulis lupakan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak kekurangan dalam penelitian ini serta jauh dari kata sempurna baik isi maupun penulisannya karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan penulis. Oleh karena itu, kritik serta saran yang membangun dari pembaca sangat penulis harapkan guna pembelajaran untuk penulisan selanjutnya agar menjadi lebih baik lagi. Akhir kata, penulis berharap semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca serta penelitian-penelitian selanjutnya.

Surabaya, 6 Mei 2019

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN TIDAK MELAKUKAN PLAGIAT	ii
HALAMAN JUDUL DALAM	iii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
HALAMAN PENGESAHAN PANITIA PENGUJI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I: PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.3.1 Tujuan Umum	6
1.3.2 Tujuan Khusus	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
1.4.1 Manfaat Akademis	7
1.4.2 Manfaat Praktis	7
1.5 Tinjauan Pustaka	7
1.5.1 Studi Terdahulu	7
1.5.2 Kerangka Teoritik	11
1.6 Metode Penelitian	15
1.6.1 Pendekatan Penelitian	15
1.6.2 Batasan Konsep	16
1.6.3 Setting Sosial	17
1.6.4 Penentuan Informan	17
1.6.5 Metode Pengumpulan Data	19
1.6.6 Metode Analisis Data	21
BAB II: GAMBARAN UMUM	22
2.1 Gambaran Umum Kabupaten Banyuwangi	22
2.2 Gambaran Transportasi Jasa Angkutan di Banyuwangi	23
2.3 Gambaran Kehidupan Sopir Truk	25

2.4 Komunitas Sopir Truk di Banyuwangi	28
2.5 Fungsi dan Pelayanan Jasa Angkutan atau Ekspedisi	29
2.6 Proses Pengangkutan dan Pengiriman Barang	31
2.7 Banyaknya Permintaan akan Jasa Ekspedisi	33
BAB III: PROFIL INFORMAN DAN TEMUAN DATA	37
3.1 Profil Informan	37
3.1.1 Informan Pak MAM	37
3.1.2 Informan Pak J	39
3.1.3 Informan Pak RP	41
3.1.4 Informan Pak HEB	42
3.1.5 Informan Pak S	44
3.1.6 Informan Pak ARH	46
3.2 Macam-macam Tekanan Sopir Truk dalam Pekerjaannya	48
3.2.1 Masih Maraknya Tindakan Premanisme di Jalan	48
3.2.2 Fenomena Pungli oleh Oknum Petugas	57
3.2.3 Kecepatan dan Ketepatan Waktu	62
3.2.4 Kekhawatiran akan Kendala dan Musibah di Perjalanan	66
3.2.5 Intensitas Waktu Berkumpul Bersama Keluarga yang Sedikit	68
3.2.6 Muatan yang Sering Kali Melebihi Kapasitas	69
3.3 Resistensi Sopir Truk terhadap Oknum Petugas	74
3.3.1 Membicarakan di Belakang Petugas	74
3.3.2 Memebela Diri dengan Debat	76
3.3.3 Melapor ke Presiden	80
3.4 Resistensi Sopir terhadap Preman	81
3.4.1 Membicarakan di Belakang Preman	81
3.4.2 Berkendara Beriringan atau Konvoi	83
3.4.2 Menabrak atau Mancelakai Preman	85
3.4.4 Melapor ke Aparat Kepolisian	87
3.5 Resistensi Sopir terhadap Majikan atau Juragan	88
3.5.1 Membicarakan di Belakang Majikan	88
3.5.2 Melakukan Kecurangan-kecurangan	91
BAB 1V: INTERPRETASI TEORITIK	100
4.1 Pendahuluan	100
4.2 Pembahasan	101
4.2.1 Resistensi Tertutup	101
4.2.2 Resistensi Terbuka	104
BAB V: PENUTUP	111
5.1 Kesimpulan	111
5.2 Saran	112

DAFTAR TABEL

Table 2.1. Jumlah Kendaraan Bermotor Kab. Banyuwangi	23
Tabel 2.2. Jumlah Kendaraan Bermotor Kab. Banyuwangi (Lanjutan)	24
Table 2.3. Frekuensi Penyeberangan Kendaraan Barang di Pelabuhan Ketapang	24
Table 2.3. Frekuensi Penyeberangan Kendaraan Barang di Pelabuhan Ketapang (Lanjutan)	25
Table 3.1. Ringkasan Tekanan dan Resiko Sopir Truk dalam Pekerjaannya	72
Table 3.2. Ringkasan Tekanan dan Resiko Sopir Truk dalam Pekerjaannya (Lanjutan)	73
Table 3.3. Ringkasan Tekanan dan Resiko Sopir Truk dalam Pekerjaannya (Lanjutan)	74
Tabel 3.4. Ringkasan Resistensi Sopir Truk terhadap Tantangan Pekerjaannya	97
Tabel 3.5. Ringkasan Resistensi Sopir Truk terhadap Tantangan Pekerjaannya (Lanjutan)	98
Tabel 3.6. Ringkasan Resistensi Sopir Truk terhadap Tantangan Pekerjaannya (Lanjutan)	99

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Peta Kabupaten Banyuwangi	22
Gambar 2.2. Acara Komunitas Sopir Truk	35
Gambar 2.3. Pengambilan Muatan di Luar Ekspedisi	35
Gambar 2.4. Situasi Bongkar Muat di Area Ekspedisi	36
Gambar 2.5. Truk yang Sedang Mengantre Muatan	36

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sopir truk dapat dikatakan termasuk pekerja yang sering berpindah tempat atau bergerak (*mobile population*) disebabkan sifat pekerjaannya.¹ Pekerjaan sebagai sopir truk dapat membawa para sopir kepada risiko atau masalah yang sewaktu-waktu dapat terjadi di perjalanan, seperti kecelakaan, kerusakan kendaraan, kemacetan, tuntutan dari tengkulak atau majikan, dan mendapat sanksi tindakan pelanggaran. Terdapat banyak problema dan perjuangan yang harus dihadapi oleh sopir truk ketika sedang mengirim barang. Ketika kita sudah selesai makan, mereka masih harus menahan lapar, ketika kita sudah terlelap tidur, mereka terpaksa menahan kantuk agar bisa segera sampai tempat tujuan. Begitulah kira-kira ungkapan yang dapat menggambarkan kehidupan sopir truk. Intensitas bertemu keluarga juga sangat sedikit karena waktu yang mereka miliki lebih banyak dihabiskan di perjalanan. Pendapatan yang diterima oleh sopir truk juga tergolong kecil. Hal tersebut tergantung pada jumlah serta jenis barang atau muatan yang dikirim. Jarak tempuh dalam proses pengiriman barang juga mempengaruhi besar upah yang diterima oleh sopir truk. selain itu, tekanan dari pihak lain yang diterima oleh sopir truk selama berada di perjalanan juga sangat beragam, mulai dari pungli hingga premanisme.

Berdasarkan cerita dari sopir truk terkuak fakta bahwa nyatanya masih banyak kasus pungli dan prmanisme yang terjadi di jalan raya. Menurut berita yang dimuat oleh *m.detik.com*, para sopir mengeluhkan masih maraknya tindakan pungli dan premanisme di jalan raya kepada Presiden Jokowi saat diundang di Istana Negara. Presiden mengundang beberapa perwakilan sopir truk dari berbagai daerah ke Istana Negara untuk dimintai keterangan setelah menerima banyak laporan terkait maraknya aksi pungli dan premanisme. Saat ditanya mengenai

¹ Dadun., dkk. Jurnal Kesehatan Reproduksi Volume 1 Nomor 2 Tahun 2011. "Perilaku Sex Tak-Aman Pekerja Berpindah di Pantai Utara Jawa dan Sumater Utara Tahun 2007". Depok: Pusat Penelitian Kesehatan Universitas Indonesia. Hal. 93

banyaknya pungli dan premanisme, para sopir mengeluhkan masih maraknya kasus pungli dari kawasan Sumatera hingga Jakarta. Menurut para sopir, tindakan pungli biasanya dilakukan oleh aparat polisi atau Dishub. Presiden Jokowi juga menerima aduan mengenai banyaknya tindakan preman yang memeras sopir truk.²

Pungli (pungutan liar) secara umum dapat diartikan sebagai pungutan yang dilakukan secara tidak sah atau melanggar peraturan yang telah ditetapkan di dalam undang-undang, serta dilakukan oleh dan untuk kepentingan pribadi oknum petugas. Pungli merupakan penyalahgunaan wewenang oleh oknum petugas yang bertujuan untuk memudahkan urusan atau memenuhi kepentingan dari si pembayar pungutan dimana dalam kasus ini adalah sopir truk. Pungli sejatinya melibatkan dua pihak yakni pengguna jasa dan oknum petugas yang berinteraksi secara langsung untuk melakukan transaksi rahasia maupun terang-terangan. Oleh sebab itu, pada umumnya proses pungli terjadi pada tingkat lapangan serta dilakukan dalam waktu singkat dengan imbalan yang diberikan langsung (biasanya berupa uang). Sopir truk merupakan salah satu sasaran empuk yang biasanya dijadikan target oleh oknum petugas untuk dimintai pungutan liar.

Salah satu masalah yang dihadapi oleh Bangsa Indonesia saat ini adalah persoalan ekonomi dan moral. Kemiskinan serta pengangguran menambah keterpurukan Bangsa Indonesia saat ini. Faktor tersebut yang pada akhirnya menimbulkan banyak kejahatan. Tidak dapat dipungkiri bahwa faktor ekonomi merupakan masalah sentral yang saat ini dapat menimbulkan tindak kejahatan. Seperti yang sering kita jumpai saat ini, banyak orang mengambil jalan pintas dengan menghalalkan segala cara untuk bisa mendapatkan uang.³ Beberapa contoh kasusnya adalah tindakan pungli yang dilakukan oleh oknum petugas terhadap sopir truk ekspedisi sebagai sasarannya. Keberadaan sopir truk memiliki peranan besar dalam pembangunan perekonomian nasional melalui jasa ekspedisi atau pengangkutan barang. Jasa pengangkutan dapat menunjang pembangunan

² M.detik.com, "Sopir Truk Mengeluh ke Jokowi, Marak Pungli dan Preman di Jalan", diakses dari <https://m.detik.com/news/berita/d-4010258/sopir-truk-mengeluh-ke-jokowi-marak-pungli-dan-preman-di-jalan>, diakses pada 22 Juni 2019

³ Rustiyanto, Karel Hamda. Naskah Akademik Ilmu Hukum Tahun 2014. "Upaya Polisi dalam Menanggulangi Pungutan Liar terhadap Sopir Truk Galian C di Wilayah Kabupaten Sleman". Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Hal.3

nasional dalam berbagai sektor di suatu negara serta mempercepat penyebaran perdagangan barang kebutuhan sehari-hari dan bahan yang diperlukan dalam proses pembangunan sampai ke pelosok tanah air. peranan tersebut yang sepatutnya harus kita dukung dan juga hargai, bukan malah memanfaatkan keberadaan para sopir untuk melakukan sebuah kecurangan dengan cara pungli.

Pungli sejatinya tergolong dalam suatu tindakan korupsi, karena dalam prosesnya terdapat aktivitas suap-menyuap yang dilakukan antara masyarakat dengan aparat atau petugas. Istilah pungli ini pernah begitu terkenal saat Kepala Staf Kopkamtib (Komando Operasi Keamanan dan Ketertiban) yang bekerja sama dengan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara sedang gencar-gencarnya melaksanakan OPSTIB (Operasi Tertib) guna memberantas maraknya tindakan pungutan liar. Wahyudi Kumorotomo dalam bukunya yang berjudul “Etika Administrasi Negara” mendefinisikan beberapa unsur yang melekat pada tindakan pungutan liar, yakni:

1. Setiap pungli bersumber pada kekuasaan yang didelegasikan (*delegated power, derived power*). Pelaku-pelaku pungli adalah orang-orang atau sekelompok oknum yang memperoleh kekuasaan atau wewenang dari instansi maupun negara dan memanfaatkannya untuk kepentingan-kepentingan pribadi. Pungli mengandung arti bahwa yang hendak diubah atau diselewengkan adalah keputusan-keputusan pribadi yang menyangkut urusan-urusan instansi atau negara tadi. Jadi yang menjadi persoalan adalah bahwa akibat-akibat buruk dari korupsi ditanggung oleh masyarakat, instansi atau negara, bukan oleh si pelaku korupsi.
2. Pungli melibatkan fungsi ganda yang kontradiktif dari pejabat-pejabat yang melakukannya. Ketika seorang pejabat atau oknum disogok oleh sopir sebagai jalan pintas agar bisa lolos dari tilang atau agar petugas mengeluarkan surat dispensasi muatan kepada sopir atau perusahaan ekspedisi angkutan barang, perbuatan mengeluarkan izin serta meloloskan sopir dari tilang tersebut merupakan fungsi dari jabatannya

sekaligus kepentingan pribadinya. Sebenarnya truk-truk yang melanggar peraturan atau melebihi batas muatan seharusnya diberikan sanksi tilang serta harus sidang di pengadilan. Akan tetapi, aparat yang bertugas demi memperkaya diri sendiri kadang-kadang atau bahkan dengan sengaja seringkali meloloskan truk yang melanggar atau bermuatan jauh melebihi batas berat yang telah ditentukan.

3. Pungutan liar dilakukan dengan tujuan untuk kepentingan pribadi, instansi, atau kelompok tertentu. Oleh karena itu, pungutan liar akan senantiasa bertentangan dengan kepentingan organisasi, kepentingan negara atau kepentingan umum.
4. Orang-orang atau oknum yang mempraktikkan tindakan pungli tersebut biasanya berusaha untuk merahasiakan perbuatannya. Mungkin saja tindakan pungli sudah begitu mendarah daging serta menjadi tradisi sehingga banyak individu yang terlibat serta susah untuk diberantas. Meskipun telah menjadi hal yang biasa dan banyak diketahui masyarakat, pada keadaan seperti ini pun setidaknya motif tindakan pungli ini tetap disembunyikan oleh pelakunya. Hal ini disebabkan karena setiap tindakan pungli pada hakikatnya mengandung unsur penipuan dan bertentangan dengan hukum.
5. Pungli dilakukan secara sadar dan disengaja oleh para pelakunya. Dalam hal ini tidak ada keterkaitan antara tindakan pungli dengan kapasitas rasional pelakunya. Dengan demikian pungli dapat dikatakan berbeda dengan *mal-administrasi* atau salah urus (*mis-management*), yang meskipun merugikan tapi cenderung dilakukan secara tidak sengaja, teledor atau lalai.⁴

Masalah lain yang harus dihadapi oleh para sopir selama berada di perjalanan di samping tindakan pungli yakni aksi premanisme. Istilah premanisme berasal dari Bahasa Belanda (*Vrijman*), yang berarti orang bebas, merdeka dinamisme atau aliran. Istilah atau sebutan dari *perjoratif* seringkali digunakan

⁴ Kumorotomo, Wahyudi. 2011. Etika Administrasi Negara. Jakarta: Rajawali Pers. Hal. 213-214

untuk menunjukkan suatu kegiatan sekelompok orang yang mencari penghasilannya terutama dengan cara melakukan pemerasan terhadap kelompok masyarakat lainnya. Kata preman sendiri dalam Bahasa Inggris disebut “*Freeman*” yang berarti manusia bebas. Fenomena preman di Indonesia berkembang hingga saat ini dikarenakan ekonomi yang sulit serta angka pengangguran yang tinggi.⁵ Kasus premanisme hingga saat ini masih sering ditemui oleh para sopir truk hampir di sepanjang jalan. Aksi tersebut tentunya memberikan kerugian tersendiri bagi para sopir karena sebagian dari uang saku mereka terpaksa digunakan untuk membayar para preman.

Selain tekanan dan resiko berupa aksi pungli dan premanisme yang telah disebutkan di dalam penelitian terdahulu serta artikel berita di atas, tekanan lain juga bisa berasal dari majikan atau juragan sopir truk sendiri. Sopir truk yang hanya sebagai pekerja tidak tetap merasa tak berdaya terhadap segala perintah dan aturan yang diberika oleh majikan mereka selaku pemilik truk. Akibat dari ketidakberdayaan yang dimiliki oleh para sopir, mereka hanya bisa patuh terhadap segala perintah yang diberikan oleh majikan meskipun terkadang itu dirasa dapat merugikan mereka. Akan tetapi, tidak jarang terdapat sopir truk yang melakukan perlawanan terhadap majikan mereka.

Oleh karena itu, berdasarkan permasalahan yang telah disebutkan di atas, maka peneliti menjadi tertarik untuk mengetahui dan menganalisis lebih lanjut mengenai apa saja tekanan pihak lain yang diterima oleh sopir truk dalam pekerjaannya serta bagaimana proses terjadinya tekanan tersebut. Selanjutnya, penelitian ini juga bertujuan untuk mengkaji resistensi yang dilakukan oleh sopir truk dalam menghadapi tekanan yang diterima baik selama berada di perjalanan maupun saat di luar perjalanan, sehingga penelitian ini berjudul “RESISTENSI SOPIR TRUK GUNA MENGHADAPI TEKANAN PIHAK LAIN DALAM PEKERJAANNYA (Studi Kasus pada Sopir Truk Ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi).

⁵ Nugraha, Fadil Adi Putra. 2019. RESPON SOPIR TRUK TERHADAP PUNGLI DAN KAWALAN (Studi pada Sopir Truk Lintas Sumatera di Bandar Agung, Terusan Nunyai, Lampung Tengah). Skripsi, Universitas Airlangga.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, penelitian ini bermaksud untuk menggambarkan tekanan dari pihak lain yang harus dihadapi oleh sopir truk ekspedisi dalam dengan pekerjaannya saat berada di perjalanan maupun tidak serta ingin menunjukkan bagaimana tindakan resistensi yang dilakukan dalam menghadapi tekanan tersebut dengan menggunakan pemikiran dari James C. Scott mengenai resistensi untuk mengkaji secara dalam fenomena sopir truk ekspedisi tersebut. Pertanyaan penelitian yang ingin dijawab selanjutnya difokuskan pada dua hal, yaitu:

1. Apa saja tekanan dari pihak lain yang diterima sopir oleh truk dalam pekerjaannya?
2. Bagaimana tindakan resistensi sopir truk ekspedisi dalam menghadapi tekanan tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Suatu penelitian dilakukan berdasarkan tujuan dan signifikansi tertentu yang dapat bermanfaat bagi akademis dan pihak-pihak terkait. Adapun tujuan dari penelitian ini dibedakan menjadi dua, yakni:

1.3.1. Tujuan Umum

Secara umum penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memperoleh jawaban dari fokus penelitian yang telah disusun oleh peneliti, yakni: apa saja tekanan dari pihak lain yang harus diterima oleh sopir truk ekspedisi dalam pekerjaannya baik saat berada di perjalanan maupun tidak serta bagaimana tindakan resistensi yang dilakukan dalam menghadapi tekanan tersebut.

1.3.2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mendeskripsikan macam-macam tekanan dari pihak lain yang diterima sopir truk ekspedisi dalam pekerjaannya.
- b. Untuk mendeskripsikan tindakan resistensi sopir truk ekspedisi dalam menghadapi tekanan tersebut.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis:

1. Untuk mengembangkan wawasan dan disiplin ilmu, baik secara teori maupun praktik penelitian terutama dalam kajian-kajian di bidang Sosiologi.
2. Sebagai bahan pertimbangan, referensi, serta masukan untuk penelitian sejenis yang akan dilakukan selanjutnya.

1.4.2 Manfaat Praktis:

1. Dapat memberikan informasi mengenai apa saja tekanan dari pihak lain yang diterima sopir truk dalam pekerjaannya pekerjaannya serta tindakan resistensi yang dilakukan sehingga diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan ketika akan membuat kebijakan baru.
2. Dapat memberi masukan serta solusi sebagai rekomendasi kepada pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan penelitian yang tengah dikaji.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Studi Terdahulu

Penelitian tentang tekanan dari pihak lain dan resistensi sebelumnya sudah banyak dilakukan, namun tidak ditemukan penulisan yang membahas mengenai topik yang spesifik tentang resistensi sopir truk dalam menghadapi tekanan dari pihak lain dalam pekerjaannya. Terdapat beberapa penelitian terdahulu di dalam skripsi maupun jurnal yang membahas mengenai tekanan dari pihak lain dalam pekerjaannya serta resistensi yang dilakukan oleh sopir, diantaranya:

1. Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Afiq Mudzakkir mengenai “resistensi sopir angkot terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo study pada sopir mikrolet *lyn*/Joyoboyo-Sidoarjo-Porong (JSP)” pada tahun 2017. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan serta mendeskripsikan tentang bentuk-bentuk resistensi sopir angkot *lyn/jsp* yang ada di Sidoarjo terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo. Adapun hasil dari penelitian ini adalah resistensi yang dilakukan oleh sopir angkot *lyn/jsp* terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo antara lain dengan

menjalin komunikasi dengan kelompok sopir angkutan umum jenis lain. Bentuk perlawanan dan penolakan yang dilakukan oleh kelompok sopir *lyn/jsp* terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo adalah dengan membangun komunikasi dengan kelompok sopir jenis angkutan umum lainnya yang juga dianggap terkena dampak dari pengoperasian bus Trans Sidoarjo. Komunikasi tersebut sering dilakukan oleh sopir *lyn/jsp* kepada sopir *lyn* dan jenis angkutan umum lainnya disaat disela-sela bertemu di jalan ketika sedang menunggu penumpang atau saat *ngetem* bareng. Komunikasi tersebut berupa bisik-bisik juga dilakukan oleh pemimpin atau pemilik angkutan umum antar pemimpin dan pemilik angkutan umum terkait penolakan terhadap bus Trans Sidoarjo.⁶ Penelitian tersebut memfokuskan pada tindakan resistensi oleh sopir angkot terhadap satu sumber permasalahan yakni adanya pengoperasian bus Trans Sidoarjo, sedangkan dalam penelitian ini sumber dari tindakan resistensi yang dilakukan bukan hanya satu melainkan beberapa tekanan dari pihak lain yang harus dihadapi oleh sopir truk seperti pungli, premanisme, tuntutan dari majikan atau pemilik truk, dan lain-lain.

2. Selanjutnya penelitian yang membahas tentang tekanan dari pihak lain yang diterima sopir juga dilakukan oleh Muhammad Sayadi dengan judul “Tinjauan Hukum Pungutan Liar terhadap Pengemudi Angkutan Kota Antar Daerah di Kabupaten Wajo” pada tahun 2015. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya pungutan liar terhadap pengemudi angkutan kota antar daerah serta upaya apa saja yang dilakukan dalam menanggulangi pungutan liar tersebut. Informan dalam penelitian ini adalah pengemudi angkutan kota antar daerah di terminal Callaccu Sengkang Kabupaten Wajo yang berjumlah 15 orang. Adapun hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa faktor yang menyebabkan terjadinya pungutan liar terhadap pengemudi angkutan kota antar daerah

⁶ Mudzakkir, Afiq. Jurnal Sosiologi Volume 05 Nomor 01 Tahun 2017. “Resistensi Sopir Angkot terhadap Pengoperasian Bus Trans Sidoarjo Study pada Sopir Mikrolet Lyn/Joyoboyo-Sidoarjo-Porong (JSP)”. Surabaya: Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya. Hal. 9-10

meliputi: faktor ekonomi, faktor mental, serta adanya peranan dari korban atau pengemudi sendiri. Sementara upaya yang dilakukan untuk menanggulangi terjadinya pungutan liar terhadap pengemudi angkutan kota antar daerah meliputi pemberian sanksi yang tegas kepada para pelaku baik itu sanksi jabatan maupun hukum, meningkatkan kesejahteraan pegawai negeri golongan menengah ke bawah, meningkatkan pembinaan internal mengenai kode etik dan disiplin kepada petugas (aparatur negara), meningkatkan pengetahuan dan sosialisasi masalah hukum khususnya peraturan yang berkenaan dengan lalu lintas, serta meningkatkan kesadaran hukum terhadap masyarakat khususnya pengemudi angkutan kota antar daerah.⁷ Penelitian tersebut memfokuskan pada faktor penyebab dan upaya menanggulangi terjadinya pungutan liar serta menjadikan sopir angkutan kota antar daerah sebagai informannya. Sedangkan dalam penelitian ini yang menjadi informan adalah sopir truk ekspedisi dan lebih berfokus pada jenis tekanan serta tindakan resistensi yang dilakukan dalam menghadapi tekanan tersebut.

3. Terdapat juga penelitian yang dilakukan oleh Ramona Vanella pada tahun 2017 dengan judul “Pungutan Liar yang Dilakukan Masyarakat terhadap Sopir Truk (Studi Kasus: Masyarakat Lakuak Kelurahan Batu Gadang Kecamatan Lubuk Kilangan Kota Padang)”. Adapun tujuan dari dilakukannya penelitian tersebut adalah untuk mengetahui dan mendeskripsikan faktor penyebab masyarakat melakukan pungutan liar terhadap sopir truk. Dalam penelitian yang dilakukan ini, peneliti melakukan proses wawancara terhadap beberapa informan yakni masyarakat setempat, sopir truk, ketua RT, ketua RW dan pemuda-pemudi Lakuak Kelurahan Batu Gadang Kecamatan Lubuk Kilangan yang keseluruhan berjumlah 15 orang. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa faktor penyebab masyarakat melakukan pungutan liar kepada sopir truk yaitu: 1. Faktor kekuasaan seperti kepemilikan tanah serta

⁷ Sayadi, Muhammad. Jurnal Tomalebbi 1 (1), 83-94 Tahun 2015. “Tinjauan Hukum Pungutan Liar terhadap Pengemudi Angkutan Kota Antar Daerah di Kabupaten Wajo”. Makassar: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Makassar. Hal. 93

keepakatan atau persetujuan, 2. Faktor ekonomi, dan 3. Faktor lemahnya kontrol sosial.⁸ Penelitian tersebut memfokuskan pada bagaimana awal mula terbentuknya pungutan liar kepada sopir truk di kampung Lakuak serta faktor apa yang mendasari masyarakat melakukan hal tersebut. Sedangkan dalam penelitian yang akan peneliti lakukan ini permasalahan yang diambil bukan hanya pungutan liar, tetapi juga beberapa tekanan dari pihak lain yang diterima oleh sopir truk. Selain itu, peneliti juga ingin mengetahui bagaimana tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk dalam menghadapi tekanan tersebut.

4. Terakhir, penelitian dari Fadil Adi Putra Nugraha pada tahun 2019 dengan judul “RESPON SOPIR TRUK TERHADAP PUNGLI DAN KAWALAN (Studi pada Sopir Truk Lintas Sumatera di Bandar Agung, Terusan Nunyai, Lampung Tengah)”. Tujuan dari penelitian ini yakni untuk mengetahui tanggapan sopir truk mengenai fenomena pungli dan kawalan yang terjadi di Jalan Lintas Sumatera. Proses wawancara dilakukan kepada enam informan diantaranya tiga informan tua yang dinilai memiliki banyak pengalaman serta tiga informan muda yang masih sedikit pengalaman. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa para sopir truk merasa resah dengan adanya fenomena pungli dan kawalan yang ada di Jalan Lintas Sumatera. Sopir truk dituntut untuk membayar pungli dan kawalan yang menurut mereka tidak begitu memberikan manfaat. Berbagai strategi untuk menghindari pun dilakukan oleh sebagian sopir truk agar mereka bisa terbebas dari aksi pungli dan kawalan yang ada di Jalan Lintas Sumatera.⁹ Penelitian ini memfokuskan hanya pada tindakan pungli dan kawalan saja. Sedangkan dalam penelitian yang akan peneliti lakukan permasalahan yang digali lebih luas tidak hanya berfokus pada pungli dan kawalan saja melainkan juga mencakup tekanan dari pihak

⁸ Vanella, Romana. 2017. “Pungutan Liar yang Dilakukan Masyarakat terhadap Sopir Truk (Studi Kasus: Masyarakat Lakuak Kelurahan Batu Gadang Kecamatan Lubuk Kilangan Kota Padang)”. Hal. 6-12

⁹ Loc.Cit. Hal. 66-67

yang lain. Selain itu, peneliti juga ingin mencari tindakan resistensi apa yang dilakukan oleh para sopir guna menghadapi tekanan tersebut.

1.5.2 Kerangka Teori

Teori Resistensi James Scott

Penelitian ini menggunakan teori resistensi dari James Scott untuk menganalisis realitas hasil dari fokus penelitian. Resistensi didefinisikan sebagai semua tindakan dari anggota masyarakat kelas bawah dengan maksud untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya.¹⁰ Setiap tindakan masyarakat kelas bawah dengan maksud melunakkan atau menolak tekanan-tekanan yang dikenakan pada kelas itu oleh kelas-kelas yang lebih atas (misalnya tuan tanah, pemilik mesin, pemberi pinjaman uang) atau untuk mengajukan tekanannya sendiri (misalnya pekerjaan, lahan, kemurahan hati, penghargaan) terhadap kelas-kelas atas. Resistensi dalam konsep James Scott bertujuan untuk mendapatkan reaksi dari pihak yang dilawan. Resistensi dapat dilihat sebagai upaya untuk mendapatkan reaksi dari pihak yang dilawan. Resistensi dapat dilihat sebagai upaya untuk membangun keseimbangan dan kesetaraan dari situasi yang menghimpit kelompok lemah akibat tindakan atau kebijakan kelompok yang lebih kuat. Sehingga pada hakikatnya, resistensi muncul sebagai usaha untuk mencapai demokrasi yang secara nyata memberikan kebebasan dan kesetaraan.¹¹

Menurut Scott, resistensi merupakan tindakan yang sekurang-kurangnya melibatkan suatu pengorbanan perorangan atau kolektif jangka pendek supaya diperoleh keuntungan bersama yang berjangka lebih panjang. Kerugian-kerugian langsung dari pemogokan, pemboikotan, atau bahkan penolakan memperoleh pekerjaan atau tanah garapan merupakan bentuk pengorbanan jangka pendek yang diharapkan mampu memberikan keuntungan jangka panjang. Bagi Scott, tindakan ini dinamai dengan “kerelaan rutin” yaitu sebuah cara dimana mereka yang tidak berdaya menghadapi kelas di atasnya dengan mengenakan topeng penyelamatnya.

¹⁰Scott, James. 2000. Senjatanya orang-orang yang kalah. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia. Hal. 321

¹¹ Hardt, Michael dan Negri Antonio. 2000. Empire. Cambridge: Harvard University Press. Hal. 223

Tujuan resistensi tersebut dimaksudkan untuk memperkecil atau menolak sama sekali klaim-klaim yang ditujukan kelas-kelas dominan atau mengajukan klaim-klaim dalam menghadapi kelas dominan. Sifat resistensi sehari-hari adalah informal, sering tidak terbuka, pada umumnya berkenaan dengan hasil-hasil langsung yang bersifat *de-facto*.¹²

James Scott dalam studinya *Weapons of the Weak: Everyday Form of Peasant Resistance* tentang resistensi petani di Malaysia.¹³ Menurut Scott selama ini telah banyak bermunculan sebagai sebuah literatur mengenai bentuk-bentuk resistensi yang telah dipakai oleh petani. Terlebih lagi pada bentuk perlawanan diantara kelompok sosial dalam *civil society*. Berbeda dengan penelitian sebelumnya, dalam studinya Scott mencoba mengobservasi serta mendeskripsikan tentang merasakan tingkah laku masyarakat miskin di perkampungan Malaysia yaitu di Sedaka yang menjadi sebuah kerangka sosial kehidupan mereka dalam melakukan kegiatan perlawanan. Scott membagi tiga level perbedaan atas resistensi:

- a. Ketika tingkat ekonomi makro dan proses perpolitikan diberikan kepada petani namun hal tersebut jauh dari kerangka sosial yang diharapkan oleh para petani.
- b. Intervensi pemerintah yang kurang melakukan observasi terhadap norma kehidupan masyarakat sekitar.
- c. Dan yang terakhir, terdiri dari peristiwa lokal dan kondisi perasaan serta pengalaman dari masing-masing individu.¹⁴

Resistensi dalam studi James Scott yaitu berfokus pada bentuk-bentuk perlawanan yang sebenarnya ada dan terjadi di sekitar kita dalam kehidupan sehari-hari, ia menggambarkan dengan jelas bagaimana bentuk perlawanan kaum minoritas lemah. Mereka yang tidak mempunyai kekuatan dalam melakukan

¹² Manihuruk, Hendraven Desito. 2009. KELOMPOK KEPENTINGAN DAN KEBIJAKAN PENERTIBAN PKL (Studi Kasus Resistensi Serikat Pedagang Kaki Lima Bubutan terhadap Kebijakan Penertiban PKL Buku di Jalan Semarang). Skripsi, Universitas Airlangga.

¹³ Martinussen, John. 1999. *Society State & Market: A Guide To Competing Theories Of Development*. London and New York: Zed Books Ltd. Hal. 316

¹⁴ Ibid. Hal. 316

penolakan terbuka ternyata mempunyai cara lain dalam menghindari sebuah intervensi. Menurut Scott terdapat beberapa bentuk resistensi, yaitu:

- a. Resistensi terbuka (*public transcript*), merupakan bentuk resistensi yang terorganisasi, sistematis, dan berprinsip. Manifestasi yang digunakan dalam resistensi adalah cara-cara kekerasan (*violent*) seperti pemberontakan.
- b. Resistensi semi-terbuka (proses sosial atau demonstrasi).
- c. Resistensi tertutup (*hidden transcript*) yang bersifat simbolis dan ideologis, bentuk tindakannya berupa gosip, fitnah, penolakan terhadap kategori-kategori yang dipaksakan kepada masyarakat serta penarikan kembali rasa hormat kepada pihak penguasa.¹⁵

Kategori tersebut oleh Scott dibedakan atas artikulasi perlawanan, bentuk, karakteristik, wilayah sosial dan budaya. Resistensi terbuka dikarakteristikan adanya interaksi terbuka antara kelas-kelas superdinat. Sementara resistensi tertutup dikarakteristikan oleh adanya interaksi tertutup, tidak langsung antara kelas-kelas subordinat dengan kelas-kelas superdinat. Untuk melihat perbedaan yang lebih jelas antara kedua bentuk resistensi tersebut, Scott mencirikan resistensi terbuka sebagai resistensi yang bersifat: 1) organik, sistematis, kooperatif, 2) berprinsip atau tidak mementingkan diri sendiri, 3) berkonsekuensi revolusioner, 4) mencakup gagasan atau maksud meniadakan basis dominasi. Dengan demikian, aksi demonstrasi atau protes yang diwujudkan dalam bentuk unjuk rasa, mogok makan (dan lain-lain) merupakan konsekuensi logis dari perlawanan terbuka terhadap pihak superdinat.¹⁶

Sedangkan perlawanan sembunyi-sembunyi dapat dicirikan sebagai perlawanan yang bersifat: 1) tidak teratur, tidak sistematis, dan terjadi secara individual, 2) bersifat *oportunistik* dan mementingkan diri sendiri, 3) tidak berkonsekuensi revolusioner, 4) lebih akomodatif terhadap sistem dominasi. Oleh karena itu, gejala-gejala kejahatan seperti: pencurian kecil-kecilan, hujatan,

¹⁵Suriadi, Andi. Jurnal Komunitas Volume 4 Nomor 3 Tahun 2008. "Resistensi Masyarakat dalam Pembangunan Infrastruktur Pedesaan". Hal. 54-55

¹⁶ Arifin, Novrizal. 2017. Resistensi Masyarakat terhadap Pembangunan Hotel The Rayja di Desa Bulukerto Kecamatan Bumiaji Kota Batu. Skripsi, Universitas Airlangga. Hal. 30-31

makian, bahkan berpura-pura patuh (tetapi di belakang membangkang) merupakan perwujudan dari perlawanan sembunyi-sembunyi. Scott menambahkan bahwa perlawanan jenis ini (sembunyi-sembunyi) tidak begitu dramatis, namun terdapat di mana-mana, melawan efek-efek pembangunan kapitalis asuhan negara. Perlawanan jenis ini bersifat perorangan dan sering kali anonim. Terpencar dalam komunitas-komunitas kecil dan pada umumnya tanpa sarana-sarana kelembagaan untuk bertindak kolektif, menggunakan sarana perlawanan yang bersifat lokal dan sedikit memerlukan koordinasi atau perencanaan.¹⁷

Berdasarkan definisi tersebut, terdapat tiga benang merah yang dapat digaris bawahi. Pertama, tidak ada keharusan bagi resistensi untuk mengambil bentuk aksi bersama, aksi yang dilakukan dapat bersifat individual, spontan, dan tidak terorganisir. Kedua, tujuan-tujuan resistensi dibentuk, yakni agar terdapat reaksi balik dari pihak yang dilawan. Reaksi tersebut berupa tindakan yang bersifat melunakkan atau menghilangkan segala bentuk tekanan yang dibebankan kepadanya. Ketiga, resistensi yang dimaksud lebih mengarah pada resistensi simbolis atau ideologis (misalnya gosip, fitnah, penolakan terhadap kategori-kategori yang dipaksakan, penarikan kembali sikap hormat) sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari resistensi berdasarkan kelas.

Majikan sebagai pemilik truk, juragan buah atau pemilik ekspedisi berhak mengatur para sopir truk untuk mengikuti aturan yang diberikan, bahkan hingga muncul tuntutan-tuntutan yang diberikan kepada sopir truk. Tekanan dari pihak lain muncul dikarenakan sopir truk termasuk dalam kelompok yang lemah. Mereka tidak memiliki kuasa atas truk yang dipakai karena mereka hanya bekerja sebagai buruh kepada majikan pemilik truk.. Tekanan yang diterima sopir truk juga datang dari oknum petugas dan preman dalam bentuk pungutan liar serta sering kali disertai dengan ancaman bahkan preman tidak segan-segan untuk melukai korbannya. Sopir truk sebagai pengguna jalan yang hanya mengerti rambu-rambu dan kurang paham akan undang-undang juga terpaksa harus patuh dengan apa yang dilakukan oleh petugas tanpa bisa membela diri meskipun hal

¹⁷ Ilmiah, Dini Nurul. 2017. "PANOPTICON' DI LIPONSOS KEPUTIH SURABAYA (Studi tentang Praktik Dominasi dalam Relasi Kuasa antara Penghuni dengan Pihak Liponsos Keputih Surabaya dan Resistensi Penghuni)". Skripsi, Universitas Airlangga. Hal. 34

tersebut dinilai merugikan mereka. Selain itu, jumlah sopir truk yang maksimal hanya dua orang dalam satu mobil tidak kuasa jika harus melawan sekelompok preman yang jumlahnya hingga puluhan yang disetiap aksinya tidak jarang disertai ancaman dengan menggunakan senjata tajam. Keadaan demikian ini tidak menutup kemungkinan akan membuat para sopir truk bersikap resisten, meski dalam kadar ringan sekalipun. Oleh karena itu, peneliti membutuhkan bantuan melalui penjelasan teori resistensi dari James Scott untuk menjelaskan proses terjadinya resistensi dari sopir truk ekspedisi terhadap tekanan dari pihak lain yang diterima.

Meskipun dalam bukunya Scott menggambarkan resistensi yang dilakukan oleh kelompok petani. Akan tetapi, kedudukan petani sebenarnya hampir memiliki kesamaan dengan sopir truk yakni sebagai buruh atau kaum lemah dan tidak berdaya. Oleh karena itu, peneliti menggunakan Resistensi oleh James Scott ini untuk menggambarkan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk. Resistensi yang dilakukan oleh sopir truk tidak serta merta terjadi begitu saja, namun melalui proses yang dapat dijelaskan dalam bentuk tahapan-tahapan. Dalam penelitian ini, dibutuhkan penggalan data yang dalam dari informan sehingga dapat mengungkap fase-fase kesadaran kritis yang muncul dan mencuat dalam bentuk tindakan resistensi. Selanjutnya hasil data akan dianalisis hingga pada akhirnya dapat dibuat sebuah kesimpulan yang mengemukakan jawaban dari fokus penelitian dalam penelitian ini..

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang mencoba memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.¹⁸ Alasan memilih metode penelitian kualitatif adalah karena metode ini lebih menekankan pada

¹⁸ Moleong, Lexy J. 2014. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya. Hal. 6

pentingnya wawancara mendalam daripada sekedar survey dalam bentuk pertanyaan tertutup, maka cara-cara kualitatif dianggap peneliti cocok untuk digunakan sebagai metode penelitian dalam studi kali ini.

Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menghasilkan data deskriptif mengenai kata-kata lisan maupun tertulis dan tingkah laku yang diamati dari orang-orang yang diteliti. Penelitian kualitatif merupakan salah satu jenis penelitian yang bertujuan untuk menyajikan gambaran lengkap mengenai setting sosial atau dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial, dengan jalan mendeskripsikan secara mendalam. Salah satu ciri penelitian kualitatif yang membuat realitas sosial dapat dikaji mendalam adalah hubungan peneliti dengan yang diteliti bersifat interaktif dan tidak dapat dipisahkan.

Pemilihan penggunaan pendekatan kualitatif ini disesuaikan dengan tujuan penelitian yaitu untuk mendeskripsikan jenis serta proses tekanan dari pihak lain yang diterima oleh sopir truk dan tindakan resistensi sopir truk terhadap tekanan tersebut.

1.6.2 Batasan Konsep

Batasan konsep dalam penelitian merupakan batasan konsep yang mempunyai kegunaan atau fungsi untuk mempertegas konsep istilah-istilah yang digunakan dalam sebuah penelitian. Batasan konsep dalam penelitian ini meliputi:

- Resistensi
Merupakan sebuah tindakan perlawanan yang dilakukan guna menghadapi tekanan dari pihak lain dalam pekerjaannya.
- Sopir Truk
Merupakan individu yang bekerja mengemudikan truk untuk mengirim barang dari suatu tempat ke tempat lain.
- Ekspedisi
Perusahaan jasa pengangkutan atau pengiriman barang dari suatu tempat ke tempat lain.

1.6.3 Setting Sosial

Penelitian ini dilakukan dengan mengambil lokasi di Kabupaten Banyuwangi. Lokasi tersebut dipilih karena Kabupaten Banyuwangi merupakan titik sentral yang menghubungkan antara Pulau Jawa dan Pulau Bali serta pulau-pulau lain disekitarnya. Selain itu, Kabupaten Banyuwangi merupakan salah satu daerah penghasil komoditas hasil perkebunan dan pertanian seperti buah-buahan serta sayur-sayuran. Komoditas tersebut nantinya akan dikirim ke luar kota sehingga di sana terdapat lebih dari 20 ekspedisi yang dikelola perusahaan maupun perorangan serta banyak dari masyarakatnya yang memiliki truk sebagai sarana untuk mengirim komoditas tersebut. Truk yang ada bukan hanya milik pribadi, namun bisa juga milik majikan dan perusahaan ekspedisi. Perusahaan ekspedisi atau para juragan buah biasanya memiliki armada truk sendiri. Akan tetapi, ada juga yang mengandalkan truk dari luar perusahaan bahkan dari luar Kota Banyuwangi. Sopir truk di Banyuwangi juga memiliki beberapa komunitas atau organisasi tersendiri yakni Komunitas Driver Laros Banyuwangi (KDLB), *Canter Mania Indonesia Community (CMIC) koridor Banyuwangi*, dan Persatuan Sopir Truk Indonesia (PSTI) Banyuwangi. Adanya komunitas tersebut berguna sebagai sarana menjalin silaturahmi antar sopir truk dan media untuk saling membantu sesama anggota yang sedang mengalami masalah atau musibah di perjalanan.

1.6.4 Penentuan Informan

Kriteria informan dalam penelitian ini adalah individu yang berprofesi sebagai sopir truk ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi. Sopir truk ekspedisi dipilih karena memiliki rute perjalanan yang lebih jauh dari pada angkutan yang lain seperti bus ataupun travel. Rute yang dilalui truk ekspedisi juga tidak terjadwal seperti angkutan umum dan travel sehingga tekanan dari pihak lain yang diterima akan lebih banyak dan beragam. Selanjutnya, penentuan informan dilakukan dengan menggunakan teknik pemilihan *snowball* atau teknik bola salju,

dimana sampel ditentukan melalui informan kunci, kemudian ditambah dan diluaskan menurut informasi sampel pertama, begitu seterusnya.¹⁹

Pemilihan teknik tersebut dikarenakan perilaku atau kebiasaan sopir truk selama di perjalanan tidak dapat dipahami hanya dengan sekali dua kali pengamatan saja, melainkan harus mengamati perilaku-perilaku yang dilakukan dalam kesehariannya. Selain itu, peneliti juga tidak mempunyai data mengenai subjek yang akan di teliti. Sehingga untuk membantu memudahkan dalam proses menggali data, akhirnya peneliti memilih teknik *snowball* yang nantinya informasi berawal dari informan utama atau informan kunci, dengan begitu diharapkan informan yang telah dipilih mampu memberikan data dan informasi sedalam-dalamnya yang diperlukan oleh peneliti guna menjawab fokus penelitian yang ada dalam penelitian ini. Penelitian ini menggunakan 6 informan sebagai sumber data yang nantinya akan dianalisis pada bab selanjutnya. Alasan penentuan informan yang berjumlah 6 orang ini karena pada individu ke-6 peneliti sudah mengalami titik kejenuhan data dan telah dirasa cukup. Ke-6 informan yang terpilih tersebut adalah sebagai berikut:

1. Informan pertama yakni Bapak MAM yang kebetulan merupakan saudara dari peneliti. Bapak MAM kemudian menjadi sumber utama peneliti yang pada akhirnya dijadikan informan kunci guna membantu peneliti menentukan informan-informan selanjutnya. Bapak MAM merupakan sopir truk ekspedisi dengan rute Jawa, Bali, hingga Nusa Tenggara dan sudah bekerja sebagai sopir selama kurang lebih 13 Tahun.
2. Informan kedua hingga keenam semuanya ditemukan oleh peneliti dengan menggunakan teknik *snowball*. Kesemua informan ini merupakan hasil diskusi antara peneliti bersama informan Bapak MAM. Berdasarkan kriteria yang disesuaikan dengan keinginan peneliti, kemudian Bapak MAM memberi rekomendasi dan akhirnya

¹⁹ Salim, Agus. 2006. Teori dan Paradigma Penelitian Sosial: Buku Sumber untuk Penelitian Kualitatif. Yogyakarta: Tiara Wacana. Hal. 71

peneliti mendapatkan informan Bapak J, Bapak RP, Bapak HEB, Bapak S, dan Bapak ARH.

3. Bapak J merupakan sopir truk ekspedisi yang dulunya memiliki rute hingga ke Sumatera. Bapak RP merupakan sopir truk ekspedisi sekaligus menjadi ketua salah satu komunitas sopir truk di Banyuwangi. Bapak HEB merupakan sopir truk ekspedisi yang telah belasan tahun bekerja menjadi sopir. Bapak S merupakan sopir truk perusahaan ekspedisi khusus penyuplai cabai ke wilayah Jakarta, Jawa Barat, dan Jawa Timur. Sedangkan Bapak ARH merupakan sopir truk ekspedisi sekaligus majikan pemilik truk.

1.6.5 Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan salah satu langkah penting yang harus diperhatikan dalam proses penelitian. Dalam penelitian ini diperlukan data dari subjek penelitian untuk dapat menjawab permasalahan penelitian, data primer akan diperoleh melalui teknik observasi, dokumentasi, serta wawancara. Observasi dilakukan untuk memperoleh informasi yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Observasi sebagai pengamatan secara langsung di lapangan dan pencatatan dengan sistematis situasi atau kejadian yang dilihat oleh peneliti. Menurut hal tersebut, dalam melakukan observasi maka peneliti mengamati secara langsung fenomena-fenomena apa saja yang terdapat di lapangan.

Teknik wawancara yang digunakan adalah wawancara secara mendalam (*indepth interview*) dengan menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*) yang disusun dalam bentuk pertanyaan terbuka. Wawancara merupakan percakapan yang dilakukan dengan maksud atau tujuan tertentu. Pewawancara menanyakan secara langsung dan rinci mengenai hal-hal yang perlu ditanyakan dalam melengkapi kebutuhan penelitian sesuai dengan pedoman wawancara terkait dengan topik penelitian yang diangkat dan yang diwawancarai memberikan jawaban atas pertanyaan tersebut. Hasil dari wawancara mendalam yang telah dilakukan akan dicatat sebagai hal yang sangat penting dalam penelitian. Melalui

metode ini, wawancara dilakukan dengan tujuan agar informan dapat memiliki kesempatan untuk menceritakan dan menggambarkan terkait dengan tekanan pihak lain dalam pekerjaannya serta tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk ekspedisi. Hal tersebut diharapkan dapat memberikan keterangan dan data dari individu-individu yang terkait dalam penelitian. Data yang telah diperoleh berupa hasil rekaman wawancara selanjutnya akan disalin dalam bentuk transkrip percakapan.

Selanjutnya untuk mendapatkan informasi yang benar-benar akurat, tahap pertama sekaligus merupakan tahap utama adalah mempelajari karakteristik pribadi subjek yang menjadi informan dalam penelitian. Tahap pertama ini merupakan tahap yang menentukan ke tahap berikutnya karena dengan membangun hubungan dekat tanpa batasan antara peneliti dengan informan diharapkan nantinya akan timbul keterbukaan sehingga informasi yang kemudian ingin digali dapat mengalir dengan lancar dan runtut dalam suasana yang kondusif, santai, serta penuh dengan keakraban selama proses wawancara dilakukan.

Peneliti juga menggunakan metode dokumentasi yang merupakan metode tambahan dalam melengkapi pengumpulan data yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Peneliti melengkapi metode dokumentasi ini dengan *tape recorder*, buku catatan serta kamera untuk merekam. Peralatan-peralatan tersebut digunakan agar dapat merekam informasi verbal maupun non verbal.

Selain data primer melalui wawancara mendalam (*indepth interview*), dalam penelitian ini juga diperoleh data sekunder. Data ini didapatkan melalui studi pustaka, melakukan penelusuran data yang berasal dari sumber-sumber resmi seperti dari penelitian terdahulu, buku-buku, jurnal, media massa, dokumen-dokumen dan arsip, situs internet, dan lain-lain. Data sekunder kemudian digunakan sebagai data pendukung dan informasi tambahan untuk melengkapi data yang telah terkumpul.

1.6.6 Metode Analisis Data

Setelah semua data terkumpul, maka langkah berikutnya adalah pengolahan dan analisis data. Proses analisis data dilakukan dari berbagai sumber data yang telah diperoleh. Data yang telah didapatkan selanjutnya di jabarkan menjadi bentuk transkrip wawancara dalam bentuk tulisan yang rinci dan lengkap mengenai apa yang dilihat dan didengar dengan baik secara langsung maupun dari rekaman dengan tujuan peneliti mendapatkan data atau informasi yang dapat menjawab semua pertanyaan atau fokus dalam penelitian ini. Transkrip wawancara ditulis sesuai dengan keaslian dari kalimat yang diucapkan oleh informan saat proses pelaksanaan *indepth interview* (bahasa daerah, bahasa asing, bahasa “khusus”, dll). Hasil dari transkrip wawancara kemudian dikategorisasi untuk menjawab fokus penelitian. Kategorisasi data selanjutnya digunakan untuk menjelaskan fokus penelitian dari hasil pengamatan atau wawancara mendalam. Setelah proses kategorisasi data, proses selanjutnya adalah analisa data yang diinterpretasi sesuai dengan teori yang digunakan dalam penelitian ini sehingga hasil dari interpretasi teori dan data disimpulkan dengan menggambarkan fokus penelitian dan akan muncul kesimpulan dalam penelitian. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Deskripsi Umum Kabupaten Banyuwangi



Gambar 2.1. Peta Kabupaten Banyuwangi

Sumber: banyuwangikab.go.id

Kabupaten Banyuwangi merupakan salah satu kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Ibu kotanya adalah Kota Banyuwangi. Kabupaten ini terletak di ujung paling timur Pulau Jawa sehingga dijuluki sebagai *The Sunrise of Java*. Daerah ini berbatasan langsung dengan Selat Bali di Timur, Samudra Indonesia di Selatan, Kabupaten Situbondo di Utara, serta Kabupaten Bondowoso dan Kabupaten Jember di sebelah Barat. Pusat pemerintahan Kabupaten Banyuwangi terletak sekitar 300 km sebelah timur Kota Surabaya, ibu kota Provinsi Jawa Timur. Kabupaten yang termasuk dalam kawasan Tapal Kuda ini sekaligus menjadi kabupaten terluas di Jawa Timur bahkan di Pulau Jawa dengan luas wilayahnya yang mencapai 5.782,50 km².

Kabupaten Banyuwangi terdiri atas 25 kecamatan yang terdiri atas sebanyak 217 desa dan kelurahan. Memiliki julukan sebagai Kota Gandrung dengan lagu daerah yakni Umbul-Umbul Belambangan.

2.2 Gambaran Mengenai Transportasi Jasa Angkutan di Banyuwangi

Transportasi merupakan salah satu sarana dan prasarana fisik yang memiliki pengaruh sangat dominan dalam mendukung kemajuan perekonomian di suatu daerah. Cepat atau lambatnya kemajuan ekonomi bisa saja tergantung dari tersedianya kelengkapan fasilitas transportasi. Kabupaten Banyuwangi sendiri dapat dikatakan memiliki fasilitas transportasi yang relatif maju dan terus mengalami perkembangan sejak beberapa tahun terakhir. Pembangunan akses jalan hingga ke pelosok desa menjadi salah satu fokus besar Pemerintah Kabupaten Banyuwangi guna menunjang transportasi darat. Sejak tiga tahun terakhir, pembangunan ruas jalan pada seluruh wilayah di Kabupaten Banyuwangi terus mengalami peningkatan. Panjang jalan di wilayah Banyuwangi pada tahun 2015 telah mencapai 3010 kilometer yang meliputi jenis permukaan *hotmix* sepanjang 2.350,76 kilometer, *lapen* sepanjang 150,50 kilometer, tanah sepanjang 290,50 kilometer, dan lainnya sepanjang 218,24 kilometer. Pembangunan fasilitas transportasi darat dilakukan guna menunjang mobilitas masyarakat khususnya warga Banyuwangi sendiri maupun masyarakat luar kota pada umumnya yang menggunakan kendaraan bermotor. Berikut ini merupakan tabel jumlah seluruh jenis kendaraan bermotor yang ada di Kabupaten Banyuwangi.

Tabel 2.1. Jumlah Kendaraan Bermotor Kabupaten Banyuwangi

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan		
		2010	2011	2012
1	Sedan	1.950	1.982	2.996
2	Jeep	1.628	1.741	2.303
3	Station Wagon	11.925	12.683	16.537
4	Bus	178	157	267
5	Truk	2.218	4.978	8.101
6	Pick Up	9.783	6.954	9.816

Tabel 2.2. Jumlah Kendaraan Bermotor Kabupaten Banyuwangi (Lanjutan)

7	Sepeda Motor	356.641	349.069	490.010
8	Alat Berat	36	15	-
9	Lainnya	310	-	414
Jumlah/Total		384.669	377.579	530.444

Sumber: UPT Dinas Pendapatan Provinsi Jawa Timur Kabupaten Banyuwangi

Dari data di atas tampak bahwa setiap tahunnya jumlah kendaraan di Banyuwangi terus mengalami peningkatan termasuk pada jenis kendaraan angkutan seperti bus dan truk. Hal ini menandakan bahwa kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi juga terus bertambah dari tahun ke tahun. Fasilitas jasa angkutan seperti truk juga dinilai dapat mendukung kemajuan perekonomian masyarakat Banyuwangi. Hal tersebut dikarenakan banyaknya masyarakat Banyuwangi yang menjadi petani buah dan sayur. Mereka tentunya mengandalkan fasilitas jasa angkutan tersebut untuk mengirim hasil panen mereka ke berbagai wilayah baik di dalam maupun luar kota. Dengan begitu, para petani dapat memperoleh peluang pasar yang lebih luas.

Sedangkan untuk fasilitas transportasi udara, Pemerintah Kabupaten Banyuwangi telah menyediakan Bandara Blimbingsari yang melayani beberapa rute domestik maupun internasional. Terdapat juga Pelabuhan Ketapang yang melayani penyeberangan ke Pulau Bali dan pulau-pulau lain di sekitarnya. Tidak hanya kendaraan pribadi saja, mobilitas beberapa jenis kendaraan barang di Pelabuhan Ketapang juga terus mengalami peningkatan setiap tahunnya seperti yang tertera pada tabel.

Tabel 2.3. Frekuensi Penyeberangan Kendaraan Barang di Pelabuhan Ketapang

Tahun	Jenis Kendaraan Barang		
	Gol.IV	Gol.V	Gol.VI
2013	132.651	251.621	200.902
2014	148.281	272.718	186.530

Tabel 2.4. Frekuensi Penyeberangan Kendaraan Barang di Pelabuhan Ketapang (Lanjutan)

2015	160.883	276.859	175.028
------	---------	---------	---------

Sumber: BPS Kabupaten Banyuwangi

Dari data yang menunjukkan terjadinya peningkatan jumlah volume kendaraan barang yang menyeberang melalui pelabuhan ketapang diketahui bahwa mobilitas tidak hanya dilakukan pada satu daerah saja melainkan juga antar pulau. Seperti yang kita ketahui bahwa Banyuwangi pada dasarnya merupakan penghubung antara Pulau Jawa dan Pulau Bali. Oleh karena itu, tidak heran jika tingkat mobilitas di Kabupaten Banyuwangi khususnya pada fasilitas jasa angkutan sangatlah besar. Dengan tersedianya fasilitas transportasi tersebut diharapkan dapat memberikan akses terhadap informasi, pasar, jasa masyarakat, serta peluang-peluang baru guna meningkatkan perekonomian serta mendukung dalam proses pembangunan.

Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa sektor transportasi merupakan salah satu faktor penting dalam proses pembangunan suatu daerah. Keberadaan fasilitas transportasi khususnya jasa angkutan dapat meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk maupun sumber daya guna mendukung pertumbuhan perekonomian disuatu daerah. Pertumbuhan perekonomian suatu daerah bisa saja bergantung dari daerah lain. Dengan adanya transportasi jasa angkutan diharapkan dapat menghilangkan isolasi serta memberi peningkatan disemua bidang, baik perdagangan, industri, maupun sektor-sektor lainnya sehingga dapat merata di seluruh wilayah. Oleh karena itu, sektor jasa angkutan juga dapat dikatakan sebagai salah satu faktor yang menjadi aspek pendukung perekonomian antar wilayah.

2.3 Gambaran Umum Kehidupan Sopir Truk

Menjadi seorang sopir truk merupakan sebuah pilihan, karena sejujurnya pekerjaan tersebut bukanlah suatu hal yang mudah dan butuh keahlian dalam mengemudi. Butuh waktu yang tidak sebentar untuk dapat menjadi sopir yang piawai dalam mengemudi. Sopir truk biasanya mengawali karirnya dengan

menjadi kernet terlebih dahulu. Sembari menjadi kernet, mereka sekaligus bisa mempelajari bagaimana cara mengemudi truk yang baik dan benar di jalan raya. Kernet truk memiliki tanggung jawab yang lebih kecil dari pada sopir truk serta biasanya mendapatkan pekerjaan kasar seperti mengisi muatan (*ngelangsir*) dan bongkar muatan. Akan tetapi, hal tersebut tidak sepenuhnya terjadi, semua tergantung sopirnya, terkadang ada yang melakukan bongkar dikerjakan bersama antara sopir dengan kernet. Berbeda dengan kernet, sopir truk memiliki tanggung jawab yang lebih besar terhadap majikan pemilik truk, tengkulak, dan juragan atas barang muatan yang dibawanya. Selain itu, sopir juga bertanggung jawab atas kondisi truk sehingga beban perawatan seperti servis dan mencuci biasanya dilakukan oleh sopir bukan kernet.

Hal yang membedakan antara sopir truk dengan sopir lain yaitu sebagian besar dari mereka melakukan pekerjaannya sebagai bagian dari hobi. Seperti yang kita lihat sekarang ini, truk tidak hanya digunakan sebagai moda transportasi angkutan barang, tetapi juga menjadi sarana untuk menyalurkan hobi. Truk dimodifikasi dan dihias sedemikian rupa agar terlihat lebih menarik. Terkadang mereka juga mengadakan acara festival atau kontes yang menampilkan truk-truk yang telah dimodifikasi serta diikuti oleh komunitas sopir truk dari berbagai daerah. Oleh karena mereka bekerja sesuai hobi, maka apapun yang dialami dan dikerjakan akan terasa menyenangkan serta terlihat lebih mudah. Meskipun kerasnya kehidupan di jalan seakan menjadi makanan sehari-hari bagi mereka. Akan tetapi, semua itu rela mereka jalani demi untuk menafkahi keluarga mereka di rumah.

Kepribadian sopir truk saat ini dapat dikatakan cenderung berbeda dengan sopir truk dahulu. Dahulu sikap sopir truk bisa dibilang seakan suka mencari masalah dengan sopir yang lain. Misalnya, saat ada sopir truk yang hendak menyalip kendaraan di depannya, sopir yang lain malah memepet truk tersebut seakan untuk tidak mau memberi jalan. Namun, saat ini sopir menjadi lebih menghargai dan memiliki sikap solidaritas antar sesama sopir truk. Ketika melihat sopir truk lain yang sekiranya membutuhkan bantuan seperti sedang mengalami masalah dengan kendaraannya, mereka tidak segan untuk berhenti dan

menawarkan bantuan meskipun sebelumnya mereka tidak saling kenal. Hal tersebut mereka lakukan sebagai bentuk rasa solidaritas antar sesama sopir serta sebagai harapan jika suatu saat sedang mengalami masalah sebaliknya juga akan dibantu seperti halnya yang telah mereka lakukan.

Kehidupan sopir truk satu dengan yang lain di perjalanan juga tidak sama. Banyak faktor yang menjadi penyebab ketidaksamaan tersebut, salah satunya adalah muatan yang mereka bawa. Misalnya, antara kehidupan sopir truk yang mengangkut produk industri serta kayu berbeda dengan mereka yang membawa muatan tidak tahan lama seperti buah dan sayur. Sopir truk yang membawa muatan produk industri seperti semen dan mesin memiliki waktu perjalanan yang lebih panjang. Seperti yang biasa kita lihat di jalan-jalan, truk-truk besar yang membawa muatan jenis tersebut berjalan sangat pelan dan bahkan sering kali menyebabkan kemacetan dikarenakan beban muatan mereka yang sangat berat. Sopir truk seperti ini dituntut untuk memiliki kesabaran yang tinggi karena kendaraan mereka sendiri hanya dapat berjalan dengan pelan. Kecepatan rata-rata kendaraan mereka hanya 20 hingga 40 kilometer per jam, sedangkan jarak yang harus mereka tempuh lumayan panjang, bahkan sampai antar pulau. Selain itu, mereka juga diharuskan memiliki *skill* yang mumpuni dalam mengemudikan truk tersebut mengingat beban muatan mereka yang sangat berat sehingga kendaraan mereka tidak sampai mundur saat di tanjakan dan tidak sampai mengalami rem blong saat di turunan.

Sedangkan kehidupan sopir truk yang membawa muatan buah dan sayur cenderung mengarah ke efektivitas dan efisiensi waktu mengingat barang bawaan mereka yang tidak dapat bertahan lama di perjalanan. Perjalanan yang ditempuh harus sesuai dengan waktu yang telah ditentukan tidak peduli masalah serta hambatan apa saja yang ada di jalan. Apalagi jika yang mereka bawa adalah cabai dengan tujuan pengiriman luar kota. Waktu yang ditempuh harus sesingkat mungkin. Misalnya, perjalanan truk dengan muatan cabai dari Banyuwangi ke Jakarta harus ditempuh dalam waktu hanya sekitar 18 sampai 20 jam. Sedangkan pada umumnya, waktu yang dibutuhkan dalam perjalanan dari Banyuwangi ke Jakarta kurang lebih sekitar 24 sampai 26 jam padahal saat ini jumlah kendaraan

semakin banyak. Akibatnya, berkendara dengan kecepatan tinggi sudah seperti menjadi kebiasaan yang harus dijalankan. Kecepatan hingga 120 km/jam merupakan makanan sehari-hari bagi mereka. Bahkan untuk sekadar duduk santai di warung pun tidak sempat mereka lakukan. Mereka hanya berhenti saat makan dan mengisi bahan bakar. Saat lelah atau mengantuk, mereka istirahat dan tidur di dalam truk bergantian antara sopir dengan kernetnya.

2.4 Komunitas Sopir Truk di Banyuwangi

Terdapat beberapa komunitas sopir yang ada di Banyuwangi, diantaranya adalah Komunitas *Driver Laros* Banyuwangi (KDLB) dan *Canter Mania Indonesia Community* (CMCI) koridor Banyuwangi. Komunitas *Driver Laros* Banyuwangi sendiri mencakup seluruh sopir yang berasal Banyuwangi baik itu sopir truk, *pick up*, travel, maupun bus. Sedangkan komunitas *Canter Mania Indonesia Community* koridor Banyuwangi hanya khusus menaungi sopir truk dengan jenis kendaraan Mitsubishi *Canter* yang berasal dari Banyuwangi saja. CMIC sendiri sebenarnya memiliki anggota dari berbagai wilayah di Indonesia dan dibagi berdasarkan koridor mulai dari Banyuwangi di ujung timur hingga Lampung di ujung barat. Khusus untuk CMIC koridor Banyuwangi yang telah dibentuk dua tahun lalu saat memiliki anggota sekitar 40 orang dan setiap tahunnya terus bertambah. Komunitas tersebut dibuat dengan tujuan memudahkan komunikasi antar sesama sopir truk. Anggota komunitas nantinya akan mendapat kartu anggota dan bisa bergabung dalam grup sosial media yang telah dibuat sebelumnya. Diharapkan dengan adanya grup ini nanti saat terdapat anggota komunitas yang mengalami masalah atau musibah di jalan, maka infonya dapat segera meluas melalui grup sosial media dan anggota lain yang berada di sekitar tempat kejadian bisa membantu rekannya tersebut.

Adanya grup komunitas tersebut dirasa sangat bermanfaat bagi anggota. Mereka menjadi lebih mudah mengenal rekan sesama sopir truk yang juga berasal dari Banyuwangi hanya dengan melihat kontak yang terdapat di dalam grup komunitas. Ketika ada salah satu anggota mendapatkan informasi atau sedang mengalami masalah di perjalanan, dia bisa langsung memberikan kabar melalui chat di grup tanpa harus mengirim pesan satu per satu kepada rekannya. Grup

sosial media komunitas juga berguna untuk menanyakan kepada rekan sopir truk yang lain apakah ada barang atau muatan yang dapat mereka bawa. Hal tersebut mengingat semakin banyak muatan yang dapat dibawa oleh sopir truk, maka akan semakin banyak pula upah yang mereka dapat. Oleh karena itu, mereka akan terus mencari dan mengisi muatan ke dalam truknya hingga mencapai batas tonase dan tinggi yang telah ditentukan. Jadi, selama bak truk masih muat untuk diisi, maka sopir truk akan terus mencari muatan agar nantinya dia tidak sampai merugi. Komunitas sopir truk di Banyuwangi juga rutin mengadakan acara khusus anggota komunitas maupun gabungan dari sejumlah komunitas dari wilayah lain.

Acara atau *event* yang biasa diadakan oleh anggota komunitas yakni berkumpul dalam rangka menjalin silaturahmi antar sesama anggota. Dalam acara tersebut mereka juga mengajak anggota keluarga untuk ikut dalam acara tersebut sehingga dapat saling mengenal satu sama lain. Terdapat juga kegiatan arisan diantara sopir truk yang tergabung sebagai anggota komunitas. Para anggota juga diwajibkan membayar iuran yang nantinya digunakan sebagai uang kas komunitas. Tak jarang mereka juga mengadakan acara hiburan seperti musik dangdut yang diharapkan selain dapat menghibur, kegiatan tersebut dapat digunakan sebagai sarana untuk mempererat hubungan kekerabatan diantara mereka. Komunitas sopir truk terkadang juga menyelenggarakan acara perkumpulan atau kopi darat secara nasional yang juga dihadiri oleh anggota komunitas dari berbagai daerah di Indonesia. Selain untuk ajang silaturahmi, acara tersebut juga bertujuan untuk memamerkan truk-truk mereka yang telah dimodifikasi sedemikian rupa sehingga terlihat lebih menarik. Dalam beberapa acara tersebut panitia juga menjual berbagai souvenir seperti stiker, topi, dan kaos yang dapat menggambarkan identitas sebagai anggota komunitas. Akan tetapi, souvenir tersebut tidak diperjual-belikan secara umum melainkan hanya untuk anggota komunitas sendiri. Hal tersebut bertujuan agar identitas dari anggota komunitas tidak sampai disalahgunakan.

2.5 Fungsi dan Pelayanan Jasa Angkutan atau Ekspedisi

Fungsi dari jasa ekspedisi yakni menyediakan kendaraan bagi konsumen yang digunakan untuk pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain.

Pemindahan dilakukan dari perusahaan ekspedisi atau tempat pengirim ke tempat penerima barang. Selain menyediakan kendaraan, tentunya pihak ekspedisi juga wajib menyediakan jasa pengemudi. Ekspedisi bertanggung jawab memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan dengan menjamin bahwa barang konsumen aman dan selamat sampai di tempat tujuan dengan tepat waktu. Hal tersebut merupakan salah satu cara guna mencapai keberhasilan penjualan jasa dengan memenuhi harapan pelanggan dan memperoleh kepuasan dari konsumen. Pihak ekspedisi juga diharuskan melakukan perawatan dan perbaikan semua kendaraan miliknya secara rutin demi kelancaran dalam melakukan proses pengiriman barang. Selain itu, tugas penting yang harus dilakukan oleh perusahaan ekspedisi adalah menerima, menyimpan, dan mengangkut barang. Dalam prosesnya, barang dikirim oleh bos atau pengusaha ke tempat ekspedisi. Setelah barang tersebut sampai di tempat ekspedisi, barang disimpan terlebih dahulu untuk menunggu kendaraan yang akan mengirim. Setelah kendaraan datang, maka dilakukan proses menaikkan barang ke truk untuk selanjutnya dikirim ke tempat tujuan.

Salah satu kriteria penentu kualitas jasa ekspedisi yakni tersedianya jaminan atau asuransi guna meyakinkan kepada pelanggan bahwa barangnya terbebas dari resiko. Pihak ekspedisi bukan hanya bertindak sebagai penyalur barang dari pengirim ke penerima, mereka juga bertanggung jawab terhadap kondisi barang yang dikirim. Oleh karena itu, sopir selalu dituntut untuk sampai ke tempat tujuan tepat waktu dan tidak sampai terlambat sehingga kondisi barang masih tetap bagus dan layak. Saat sopir terlambat dan kondisi barang menjadi berubah atau mulai membusuk karena terlalu lama berada di perjalanan, maka pihak ekspedisi akan terkena komplain dari tengkulak selaku pemilik barang. Efeknya sopir truk yang sering kali terlambat akan menerima sanksi dari pihak ekspedisi berupa teguran hingga yang terberat yakni tidak diperbolehkan lagi untuk ikut dalam perusahaan ekspedisi tersebut. Ketika terjadi kecelakaan saat proses pengiriman dan terdapat barang yang rusak akibat kejadian tersebut, maka klaim dibagi menjadi tiga, yakni antara sopir, pihak ekspedisi, dan tengkulak.

2.6 Proses Pengangkutan dan Pengiriman Barang

Proses pengangkutan barang atau yang dalam kehidupan sopir truk biasa disebut “*ngelangsir*” memiliki mekanisme yang berbeda-beda antara sopir satu dengan yang lain. Lagi-lagi faktor yang mempengaruhi adalah muatan yang dibawa. Sopir truk yang membawa muatan produk industri cenderung memiliki rute dan waktu yang monoton. Mereka mengambil barang di perusahaan tempatnya bekerja dan mengantar ke lokasi pemesan atau agen. Sementara untuk truk yang membawa muatan buah dan sayur pengambilan barang tidak selalu dilakukan di satu tempat. Mereka sering berpindah-pindah dalam melakukan pengambilan muatan tergantung tempat di mana barang tersebut berada. Salah satu tempat yang biasa dilakukan proses bongkar muat adalah di area ekspedisi. Para petani buah dan sayur yang ingin mengirim hasil panennya terlebih dahulu mengumpulkan komoditasnya tersebut untuk selanjutnya dikirim melalui jasa ekspedisi. Pengambilan barang oleh sopir truk selain di ekspedisi umumnya juga dilakukan di rumah atau perkebunan milik juragan buah dan sayur.

Jenis buah dan sayur yang dikirim ke ekspedisi biasanya memiliki ukuran yang kecil seperti buah naga, alpukat, rambutan, dan jeruk serta lokasi perkebunan yang tidak jauh dari tempat ekspedisi. Jumlahnya juga tergolong sedikit, sehingga dalam satu kali pengiriman sopir truk dapat membawa lebih dari satu jenis buah atau sayur. Sedangkan untuk buah-buahan yang berukuran besar seperti semangka dan melon, sopir atau kernet truk harus mengambilnya di rumah atau perkebunan milik juragan yang akan mengirim komoditas tersebut. Hal ini harus dilakukan karena jumlah muatan yang sangat banyak hingga mencapai 4 ton sehingga tidak memungkinkan untuk para juragan buah jika harus mengirim terlebih dahulu ke lokasi ekspedisi. Proses pengangkutan barang juga membutuhkan waktu yang tidak sebentar karena mereka menunggu proses pemetikan di kebun atau sawah serta pengiriman ke lokasi ekspedisi. Mereka juga harus mengantre dengan sopir-sopir truk yang lain untuk menunggu proses bongkar muat barang. Sembari menunggu giliran, mereka biasanya berbincang-bincang dengan sopir lain dengan harapan memperoleh informasi atau sekadar untuk mencari hiburan. Tak jarang

mereka memanfaatkan waktu tersebut untuk tidur atau istirahat mengingat setelah itu mereka akan melakukan perjalanan yang panjang.

Proses *langsir* umumnya hanya dilakukan oleh satu orang saja antara kernet atau sopir. Ketika kernet mengambil muatan, maka sopir truk yang beristirahat di rumah. Selanjutnya, saat proses pengiriman barang giliran kernet yang beristirahat dan sopir yang mengemudi. Hal tersebut dilakukan sebagai bentuk berbagi tugas sehingga saat proses pengiriman barang antara kernet dan sopir tidak sampai sama-sama mengantuk. Waktu istirahat mereka selama melakukan perjalanan juga sangat sedikit, bahkan terkadang harus disesuaikan dengan waktu makan. Artinya jika dalam perjalanan sopir dan kernet makan tiga kali, maka itulah waktu yang digunakan untuk istirahat sembari minum kopi. Lama tidaknya durasi atau kemampuan sopir dalam mengemudi tergantung pada kondisi tubuh. Dalam kondisi tubuh yang fit, sopir dapat mengemudi dalam waktu yang lama. Sebaliknya jika kondisi tubuh sopir dalam keadaan kurang fit, maka baru mengemudi sebentar sudah lelah dan mengantuk. Jika sopir sudah mengantuk dan merasa tidak sanggup lagi mengemudi, maka akan diganti oleh kernet dan begitu pun sebaliknya.

Pengiriman komoditas buah dan sayur dari Banyuwangi biasanya hanya dilakukan ke daerah-daerah di wilayah Pulau Jawa dan Bali saja, sedangkan untuk pengiriman luar Jawa seperti Sumatera, Kalimantan, Nusa Tenggara dan Sulawesi kebanyakan merupakan produk industri seperti jamu. Upah atau bayaran yang diterima sopir berasal dari sisa setoran yang diberikan kepada majikan. Ibarat ongkos dari Banyuwangi ke Jakarta sebesar empat setengah juta, setoran kepada majikan sebanyak dua setengah juta, dan digunakan untuk biaya lain-lain seperti pembelian solar dan pembayaran tol satu juta delapan ratus. Sisa dari uang tersebut senilai dua ratus ribu digunakan untuk biaya hidup sering kali tidak cukup dan habis. Oleh karena itu, sopir mengejar pendapatan dengan cara mencari muatan sebanyak mungkin setelah mengantar kiriman dari Banyuwangi. Semakin banyak muatan maka semakin banyak pula upah yang didapat oleh sopir karena setoran ke pemilik truk tetap sama. Ketika sopir mengalami masalah di perjalanan, sedangkan uang yang diberikan sebagai ongkos sudah habis maka

mereka biasanya menghubungi pihak ekspedisi dan nanti akan ditransfer atau memakai uang pribadi mereka dulu yang nantinya akan diganti oleh pihak ekspedisi.

2.7 Banyaknya Permintaan akan Jasa Ekspedisi

Salah satu faktor yang menjadi penyebab banyaknya permintaan akan jasa angkutan barang atau ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi yakni semakin meningkatnya jumlah komoditas yang dihasilkan oleh petani buah dan sayur. Kabupaten Banyuwangi merupakan salah satu daerah pemasok komoditas perkebunan dan pertanian terbesar di Jawa Timur. Potensi perkebunan di Kabupaten Banyuwangi memiliki total luas areal sebesar 82.143,63 hektare, dengan rincian alokasi untuk Perkebunan Negara seluas 48.449,63 hektare, Perkebunan Swasta seluas 12.567,53 hektare dan Perkebunan Rakyat seluas 21.126,67 hektare. Dari seluruh luas areal tersebut terdapat beberapa komoditas tanaman buah yang menjadi produk unggulan dari daerah yang merupakan salah satu sentra pertanian di Provinsi Jawa Timur dan nasional ini. Komoditas buah unggulan Kabupaten Banyuwangi yang diperdagangkan di pasar nasional antara lain buah naga, durian, jeruk siam, pepaya, pisang, alpukat, dan semangka, sedangkan buah manggis dan melon saat ini sudah ada yang telah mampu menembus pasar ekspor atau internasional.

Hasil produksi buah-buahan di Banyuwangi terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2012 hasil produksi buah-buahan di Kabupaten Banyuwangi yakni sekitar 418.082,10 ton. Kemudian pada tahun 2013 produksi buah mengalami peningkatan pada angka 497.640, 42 ton per tahun. Selanjutnya pada tahun 2014 produksi buah-buahan di Kabupaten Banyuwangi kembali mengalami peningkatan hingga mencapai angka 663.325,20 ton per tahun.²⁰ Begitu juga pada produktivitas sayuran di Kabupaten Banyuwangi yang setiap tahunnya juga mengalami peningkatan. Produktivitas sayuran di Kabupaten Banyuwangi pada tahun 2012 yakni sebanyak 78,21 kuintal per hektare.

²⁰Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuwangi. Luas Panen Produksi dan Produksi dan Produktivitas Buah-buahan 2008-2014. <https://banyuwangikab.bps.go.id/statisticable/2015/02/04/86/luas-panen-produksi-dan-produktivitas-buah-buahan-2008---2014.html>, diakses pada 30 Januari 2019

Sedangkan produktivitas sayuran yang dihasilkan pada tahun 2013 rata-rata mencapai 84,89 kuintal per hektare. Hingga pada tahun 2014 produktivitas sayuran di Kabupaten Banyuwangi mencapai 87,04 kuintal per hektare.²¹

Kabupaten Banyuwangi juga menghasilkan komoditas pertanian seperti padi, bawang merah, bawang putih, cabai dan sayur-sayuran yang juga termasuk ke dalam komoditas andalan yang banyak dihasilkan oleh masyarakat Banyuwangi dan produktivitasnya terus bertambah dari tahun ke tahun. Komoditas yang dihasilkan tersebut nantinya akan dikirim ke seluruh wilayah di Indonesia terutama di Pulau Jawa seperti Surabaya, Malang, Semarang, Bandung hingga Jakarta. Oleh karena semakin melimpahnya hasil komoditas yang harus di kirim ke luar kota, hal tersebut menimbulkan banyaknya permintaan masyarakat akan jasa ekspedisi untuk mengirim hasil komoditas tersebut. Bisnis ekspedisi dinilai menjadi bisnis yang menjanjikan seiring dengan banyaknya permintaan terhadap jasa ekspedisi. Akibatnya sekarang banyak dari masyarakat memiliki truk sebagai sarana untuk mengirim komoditas tersebut. Akan tetapi, ada juga bos atau juragan buah di Banyuwangi telah memiliki truk sendiri sehingga tidak perlu mengandalkan perusahaan ekspedisi untuk mengirim barang mereka dengan tujuan agar biaya pengiriman barang bisa ditekan seminimal mungkin.

Setiap perusahaan ekspedisi setidaknya mempunyai lima sampai sepuluh truk, bahkan ada perusahaan ekspedisi yang sampai memiliki 20 armada truk yang semuanya terus beroperasi. Selain mengandalkan armada truknya sendiri, perusahaan ekspedisi juga menggantungkan pengiriman komoditas terhadap truk dari masyarakat Banyuwangi maupun dari luar kota. Hal tersebut dikarenakan tidak sebandingnya jumlah barang yang harus dikirim jika hanya mengandalkan armada truk dari perusahaan ekspedisi saja. Semakin banyaknya jumlah truk di Banyuwangi tentu saja akan diikuti oleh semakin banyaknya masyarakat yang bekerja sebagai sopir truk maupun kernet truk.

²¹Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuwangi. Luas Panen Produksi dan Produksi dan Produktivitas Sayuran 2008-2014. <https://banyuwangikab.bps.go.id/statisticable/2015/02/04/86/luas-panen-produksi-dan-produktivitas-sayuran-2008---2014.html>, diakses pada 30 Januari 2019.



Gambar 2.2. Acara Komunitas Sopir Truk

Sumber: Dokumen pribadi



Gambar 2.3. Pengambilan Muatan di Luar Ekspedisi

Sumber: Dokumen pribadi



Gambar 2.4. Situasi Bongkar Muat di Area Ekspedisi

Sumber: Dokumen pribadi



Gambar 2.5. Truk yang Sedang Mengantre Muatan

Sumber: Dokumen pribadi

BAB III

PROFIL INFORMAN DAN TEMUAN DATA

Bab ini menjelaskan tentang profil informan yang dalam hal ini adalah sopir truk ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi dan telah bersedia menjadi informan pada penelitian ini. Pada sub bab profil informan dapat diketahui mengenai latar kehidupan dari informan yang meliputi inisial nama lengkap, usia, pendidikan terakhir, dan lain-lain. Selain berisi tentang profil informan, dalam sub bab ini juga memaparkan hasil temuan sekaligus analisis data lapangan yang didapat melalui penelitian pada tahap wawancara serta observasi visual.

3.1 Profil Informan

Terdapat enam informan yakni MAM, J, RP, HEB, S, dan ARH yang masing-masing merupakan para sopir truk ekspedisi dari Kabupaten Banyuwangi. Pada sub bab temuan data serta analisis data ini, peneliti akan menjawab pertanyaan yang merujuk pada fokus dalam penelitian. Peneliti juga menyajikan data melalui kutipan data atau kutipan hasil wawancara yang telah dilakukan sebelumnya bersama informan dalam bentuk narasi sehingga lebih mudah untuk dipahami oleh pembaca. Narasi disusun atas jawaban-jawaban dari informan berdasarkan pertanyaan-pertanyaan yang telah peneliti susun dalam pedoman wawancara. Di bawah ini akan dijelaskan secara rinci mengenai profil informan dan temuan data dalam penelitian, sebagai berikut:

3.1.1 Informan Pak MAM

Informan pertama peneliti yakni Bapak MAM. Pak MAM adalah sopir truk ekspedisi yang melayani rute pengiriman antar provinsi bahkan antar pulau. Beliau merupakan penduduk asli Dusun Tebuan Desa Kembiritan. Sedangkan istrinya juga warga asli Desa Kembiritan, namun berbeda dusun dengan beliau. Saat ini Pak MAM berusia 32 tahun dan istrinya berusia 31 tahun. Bapak MAM hanya mengenyam pendidikan hingga sampai SMK saja, berbeda dengan istrinya yang lulusan sarjana dan saat ini berprofesi sebagai guru honorer disalah satu SD di desa tempat beliau tinggal. Istri beliau sudah menjabat sebagai guru honorer

selama kurang lebih 8 tahun dan sampai saat ini belum diangkat menjadi Aparatur Sipil Negara (ASN). Hasil dari pernikahannya dengan sang istri, beliau dikaruniai dua orang anak. Anak beliau yang pertama berusia 11 tahun dan bersekolah di tempat istri beliau mengajar, sedangkan anak beliau yang kedua meninggal dunia pada usia kurang lebih 2 tahun karena sakit.

Pak MAM sudah bekerja sebagai sopir truk ekspedisi selama kurang lebih 13 tahun dengan penghasilan sebesar tiga setengah sampai empat juta perbulan. Menurut beliau dengan pendapatan beliau sekarang ini masih cukup untuk memenuhi kebutuhan keluarga termasuk menyekolahkan anaknya, namun jika untuk memenuhi gaya hidup maka dirasa relatif kurang. Alasan bapak MAM memilih pekerjaan sebagai sopir truk adalah karena beliau memang suka dengan pekerjaan ini. Selanjutnya, alasan yang kedua adalah beliau ingin menjembatani antara pengusaha dan petani dalam proses perekonomian mereka. Sebelum bekerja sebagai sopir truk ini, Bapak MAM juga pernah bekerja sebagai sales makanan ringan, berjualan bubur ayam, dan berjualan sayur membantu ayahnya yang bekerja sebagai petani. Bapak MAM ini memang bisa dikatakan tergolong sebagai orang yang mandiri sejak kecil. Truk yang dipakai beliau bekerja bukan miliknya sendiri, melainkan milik majikannya. Dalam sekali jalan mengirim barang pulang pergi yang biasanya membutuhkan waktu kira-kira satu minggu, Pak MAM memberikan setoran kepada pemilik truk sebesar 2 juta rupiah.

Rekan beliau dalam mengirim barang juga tidak selalu sama, berganti-ganti tergantung siapa yang ada dan mau untuk diajak bekerja. Beliau ikut dalam sebuah perusahaan ekspedisi di wilayah Kecamatan Srono sehingga muatan yang dibawa keluar kota berasal dari perusahaan tersebut. Muatan yang dibawa dari Banyuwangi rata-rata berupa buah atau sayur-mayur untuk dibawa ke Jakarta, sedangkan dari Jakarta muatan yang dibawa biasanya adalah produk-produk industri. Muatan dari Jakarta tersebut nantinya akan dikirim sesuai permintaan. Kebanyakan barang dari Jakarta tersebut tujuan pengirimannya adalah Pulau Bali. Meskipun ada juga yang dikirim ke Surabaya, Banyuwangi, bahkan hingga ke Nusa Tenggara. Barang yang dikirim tidak hanya satu jenis, melainkan ada

beberapa jenis karena semakin banyak barang yang dibawa maka akan semakin banyak pula upah yang diterima beliau.

Bapak MAM memilih rute pengiriman jarak jauh karena jika rute pengiriman hanya antar kota dalam provinsi saja maka bayarannya tidak akan cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari keluarga beliau. Semenjak menikah dengan istrinya, beliau tinggal di rumah mertuanya yang saat itu memang tidak ada yang menghuni karena mertua beliau membuka usaha warung makan di Bali dan menetap di sana untuk beberapa waktu. Akan tetapi sekarang mertua beliau sudah kembali ke Banyuwangi dan tinggal bersama beliau. Oleh karena itu, sekarang dalam satu rumah beliau tinggal bersama kedua mertua, istri, dan anak beliau. Rumah tempat tinggal beliau tergolong cukup bagus jika dibandingkan dengan rumah-rumah yang ada di sekitarnya. Dari teras depan hingga seluruh ruangan di dalam rumah lantainya sudah dilapisi oleh keramik kecuali ruang dapur yang masih dilapisi oleh *plesteran* (semen halus). Di teras rumah juga terdapat beberapa kursi dan bunga hias.

3.1.2 Informan Pak J

Bapak J menjadi informan kedua peneliti yang didapat melalui informasi dari pak MAM. Pak J merupakan penduduk asli Dusun Pandan yang memang sejak lahir hingga saat ini tidak berpindah tempat tinggal. Pak J saat ini berusia 44 tahun, sedangkan istri beliau yang berprofesi sebagai ibu rumah tangga berusia 43 tahun. Beliau hanya mengenyam bangku kuliah hingga Sekolah Menengah Atas (SMA) saja. Selama kurang lebih 20 tahun pernikahannya dengan sang istri, Pak J memiliki dua orang anak yakni laki-laki dan perempuan. Kedua anak beliau masih sama-sama sekolah, yang pertama anak laki-laki beliau duduk di kelas tiga SMK dan anak perempuan beliau yang kedua duduk di kelas dua SMP. Bapak J bersama keluarganya tinggal di rumah beliau sendiri yang letaknya di samping jalan raya. Pak J bekerja sebagai sopir truk sudah 20 tahun lebih bahkan sebelum beliau menikah. Waktu muda beliau saat sebelum menjadi sopir, Bapak J pernah bekerja sebagai pegawai PLN, mekanik di sebuah bengkel, nelayan, kuli bangunan, hingga pada akhirnya beliau tertarik untuk belajar mengemudikan truk

dan mengirim barang bersama. Semenjak saat itu Bapak J merasa cocok dengan pekerjaannya sebagai sopir truk.

Truk yang digunakan beliau bekerja bukanlah milik sendiri, melainkan milik majikannya. Bapak J pernah mengalami musibah yakni truk milik majikan yang ia gunakan untuk bekerja tiba-tiba hilang dan sampai saat ini tidak bisa ditemukan. Dalam sekali perjalanan pulang pergi dari Banyuwangi ke Jakarta Bapak J biasanya memberi setoran sebanyak 2 juta kepada juragan atau pemilik truknya dan sisa dari setoran itu yang menjadi upah Pak J dalam mengirim barang. Beliau tidak ikut perusahaan ekspedisi seperti sopir-sopir yang lain sehingga beliau langsung mengambil muatan dari bos atau juragan buah di daerah Plampang yang sudah menjadi langganannya dalam mengambil muatan. Pendapatan yang diperoleh dari pekerjaan ini juga tidak bisa ditentukan karena besar kecilnya pendapatan tergantung dari jumlah dan jenis muatannya sendiri. Semakin banyak muatan yang dibawa maka semakin besar upah yang diterima. Jenis barang juga mempengaruhi besar kecilnya upah yang diterima. Misalnya, ongkos kirim cabai yang diterima sopir lebih besar dari ongkos kirim buah atau sayur karena tuntutan dan resiko yang harus dihadapi oleh sopir selama di perjalanan juga lebih besar.

Saat ini Bapak J bekerja mengirim buah-buahan atau palawija dari Banyuwangi ke wilayah Jakarta dan Jawa Tengah tergantung permintaan dari juragannya, yang penting beliau merasa cocok dengan bayarannya. Waktu yang beliau tempuh dalam mengirim barang dari Banyuwangi ke Jakarta biasanya sekitar 24 jam dikarenakan saat ini kendaraan di jalan semakin ramai. Setelah sampai Jakarta, beliau kembali membawa muatan untuk di kirim ke Surabaya hingga Bali. Berbeda saat waktu muda dulu ketika Bapak J belum memiliki anak, beliau masih sering membawa muatan cabai dan rutenya hingga sampai ke Sumatera. Namun, sekarang beliau tidak lagi menempuh rute jarak jauh karena kondisi staminanya yang sudah tidak lagi memungkinkan.

Meskipun di Banyuwangi terdapat komunitas sopir truk, Bapak J memilih untuk tidak ikut bergabung dalam komunitas tersebut karena beliau merasa dengan ikut maupun tidak rasanya sama saja. Dalam mengirim barang, Bapak J

bekerja bersama keponakan atau rekannya yang tempat tinggalnya tidak jauh dari rumah beliau. Bapak J merasa bahwa upah dari pekerjaannya sebagai sopir truk masih dapat memenuhi kebutuhan keluarga termasuk membiayai anak-anaknya sekolah. Meskipun Bapak J hanya lulusan SMA, tapi beliau tidak pernah membatasi anaknya untuk menempuh pendidikan tinggi. Terserah sang anak jika setelah lulus SMK akan melanjutkan ke perguruan tinggi, maka beliau akan tetap berusaha membiayai bagaimanapun caranya yang penting anaknya bersungguh-sungguh ataupun setelah lulus anaknya ingin langsung bekerja beliau juga tidak masalah.

3.1.3 Informan Pak RP

Bapak RP merupakan sopir truk ekspedisi yang menjadi informan ketiga peneliti. Saat ini beliau sudah menginjak usia 27 tahun. Pak RP mengaku bahwa beliau dahulu menempuh pendidikan hingga sarjana strata 1. Beliau saat ini tinggal di rumahnya di Desa Bagorejo Kecamatan Srono bersama dengan keluarganya. Rumah Bapak RP terletak berdampingan dengan rumah mertua beliau dan berada tepat di pinggir jalan desa. Kebetulan mertua laki-laki beliau juga dahulu bekerja sebagai sopir truk maupun sopir *pick up*. Kondisi rumah tergolong biasa dan tidak terlalu mewah, di samping rumah beliau terdapat garasi truk yang terbuat dari kayu dan beratap genteng. Istri beliau hanya bekerja sebagai ibu rumah tangga. Meskipun usia beliau masih menginjak usia 27 tahun, tetapi beliau sudah bekerja sebagai sopir selama hampir sembilan tahun. Bapak RP mengatakan bahwa truk yang beliau gunakan untuk bekerja selama ini bukanlah miliki atau hasil dari pembeliannya sendiri, melainkan milik ayahnya yang diamanahkan kepada beliau.

Bapak RP biasanya membutuhkan waktu dua minggu dalam sekali jalan pulang pergi untuk mengirim barang, itu pun saat muatan sedang ramai. Jika muatan sedang sepi, maka waktu yang dibutuhkan lebih lama dari itu. Sebelum bekerja menjadi sopir truk, Pak RP terlebih dahulu belajar dengan menjadi kernet. Saat ini beliau bekerja dengan mengantar barang dari Banyuwangi ke Jakarta hingga yang paling jauh sampai ke Mataram, Nusa Tenggara Barat. Seperti rata-rata sopir ekspedisi yang berasal dari Banyuwangi, Pak RP biasa membawa buah

dan sayur dari Banyuwangi untuk dikirim ke Jakarta, kemudian dari Jakarta biasanya membawa paket untuk dikirim ke berbagai daerah di Pulau Jawa dan Bali hingga Nusa Tenggara. Muatan yang Pak RP bawa tidak hanya satu jenis, oleh karena itu proses bongkar muat juga tidak hanya dilakukan di satu wilayah saja melainkan di beberapa tempat. Pendapatan yang Pak RP terima dari pekerjaan beliau menjadi sopir truk ekspedisi ini tidak menentu, semua tergantung dari muatan yang dibawa. Jika sedang ramai maka muatan yang dibawa bisa maksimal. Namun disaat sepi, Pak RP hanya membawa muatan seadanya dan upah yang diterima juga cenderung lebih sedikit.

Meskipun pendapatan yang beliau terima tidak menentu, akan tetapi Bapak RP merasa bahwa gajinya masih bisa mencukupi kebutuhan sehari-hari beliau dan keluarga. Alasan Bapak RP memilih pekerjaan menjadi sopir truk ini adalah lebih minim persyaratan, tidak seperti saat melamar pekerjaan di sebuah perusahaan atau kantor. Pekerjaan yang pernah beliau lakukan sebelum menjadi sopir truk ekspedisi seperti sekarang ini diantaranya adalah pelayan di sebuah *mall*, selain itu beliau juga pernah menjadi tukang parkir. Bapak RP ini merupakan ketua salah satu komunitas sopir truk di Kabupaten Banyuwangi. Komunitas sopir truk beliau ini sudah berdiri kurang lebih sekitar dua tahun lamanya. Untuk anggotanya sendiri saat ini sudah sebanyak 40 orang dan terus bertambah setiap tahunnya. Menurut beliau dengan adanya komunitas ini sesama sopir akan lebih mudah berkoordinasi dan saling membantu saat berada di perjalanan. Bapak RP juga sering kali mengadakan acara dengan anggota sesama komunitas satu wilayah maupun dengan wilayah lain.

3.1.4 Informan Pak HEB

Informan selanjutnya adalah Bapak HEB. Beliau merupakan sopir truk ekspedisi asal Banyuwangi yang saat ini berusia 34 tahun. Beliau telah bekerja sebagai sopir truk ekspedisi kurang lebih sudah 15 tahun lamanya. Bapak HEB hanya mengenyam pendidikan sampai bangku SD saja. Pak HEB merupakan masyarakat asli Desa Bagorejo Krajan, Kecamatan Srono, Kabupaten Banyuwangi dan hingga saat ini beliau tetap tinggal di situ bersama keluarga. Usia pernikahan Pak HEB dengan sang istri kini telah menginjak 6 tahun dan

sudah dikaruniai dua orang anak. Anak beliau yang pertama sekarang sudah kelas satu SD dan yang kedua baru berusia 16 bulan. Istri beliau sehari-hari hanya bekerja sebagai ibu rumah tangga. Pada awalnya Bapak HEB tidak langsung menjadi sopir truk melainkan terlebih dahulu belajar mengemudikan mobil pick up. Alasan Pak HEB memilih pekerjaan sebagai sopir truk adalah karena tidak ada pekerjaan lain yang cocok menurut beliau. Selain itu, beliau juga sudah senang dan menikmati pekerjaan beliau yang sekarang ini.

Sebelum bekerja sebagai sopir truk seperti sekarang, dahulu Pak HEB bekerja sebagai petani membantu kedua orang tuanya yang juga seorang petani. Pendapatan yang beliau terima dari pekerjaan sebagai sopir truk ini tidaklah menentu. Bayaran yang didapat merupakan sisa dari setoran kepada pemilik truk, sisa untuk bayar tol serta sisa uang solar dan keperluan-keperluan yang lain. Rata-rata pendapatan beliau dalam sekali jalan adalah sekitar 700 ribu rupiah. Saat muatan sedang ramai, beliau bisa mendapat upah hingga 1 juta rupiah. Akan tetapi, saat muatan sedang sepi dan terjadi banyak masalah selama di perjalanan, beliau bisa mendapat upah hanya 500 ribu rupiah. Pak HEB merasa dengan gaji yang didapat dari pekerjaan beliau ini terkadang masih belum mencukupi kebutuhan keluarganya apalagi jika dalam sekali jalan beliau hanya mendapat upah sebesar 500 ribu, sedangkan keperluan keluarganya juga cukup banyak termasuk untuk membayar sekolah dan membeli susu anak. Akan tetapi, jika dalam sekali jalan beliau mendapat sisa satu juta maka beliau merasa cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari beliau bersama keluarga. Rute yang biasa beliau tempuh yakni dari Banyuwangi ke Jakarta dengan membawa muatan buah lokal Banyuwangi.

Pengambilan muatan tidak hanya dilakukan di area ekspedisi saja, melainkan sering kali beliau juga harus mengambil muatan di rumah atau kebun milik juragan buah. Sedangkan dari Jakarta beliau membawa Paket atau barang-barang industri untuk dikirim ke Bali hingga yang terakhir kemarin beliau mengantar paket konveksi ke Bima, Nusa Tenggara Barat. Bapak HEB tidak memiliki pekerjaan sampingan selain menjadi sopir truk ekspedisi. Oleh karena itu, pemasukan untuk memenuhi kebutuhan Pak HEB dan keluarga hanya

bergantung dari pekerjaan beliau sebagai sopir truk ini. Truk yang Pak HEB gunakan untuk bekerja merupakan milik majikan yang kebetulan masih ada hubungan saudara dengan beliau. Setoran yang harus beliau berikan kepada majikan pemilik truk dalam sekali perjalanan pulang pergi mengirim barang adalah sebesar 2 juta rupiah. Dalam sekali perjalanan mengirim barang yang kira-kira memakan waktu satu minggu, Bapak HEB tidak sendiri melainkan bersama temannya yang juga sama-sama sopir. Dengan begitu, mereka bisa saling bergantian dalam mengemudikan truk saat salah satu dari mereka mengantuk atau lelah. Bapak HEB saat ini belum ikut tergabung dalam komunitas sopir truk Banyuwangi. Akan tetapi, sebenarnya beliau ingin sekali ikut bergabung dalam grup komunitas tersebut sehingga dapat menambah teman, pengetahuan, serta wawasan.

3.1.5 Informan Pak S

Bapak S sebagai informan ke lima merupakan sopir truk ekspedisi yang bekerja di perusahaan yang khusus menyuplai cabai dari Banyuwangi. Saat ini Pak S berusia 54 tahun dan sudah bekerja menjadi sopir sejak tahun 1985 yang berarti kurang lebih sudah 34 tahun. Informan sebenarnya tinggal di Kecamatan Singojuruh. Akan tetapi, setelah menikah beliau ikut istrinya tinggal di Kecamatan genteng. Beliau hanya mengenyam pendidikan hingga bangku SD saja begitu pula dengan istrinya yang bekerja sebagai penyortir cabai di perusahaan yang sama. Informan telah menikah sebanyak dua kali dan telah bercerai dengan istri beliau yang pertama. Hasil dari pernikahan dengan istri yang pertama beliau dikaruniai dua orang anak yang saat ini seluruhnya telah hidup berkeluarga. Sedangkan dengan istri yang kedua saat ini beliau memiliki dua orang anak. Anak beliau yang pertama saat ini duduk di kelas 6 SD, sedangkan yang kedua masih belum sekolah. Pada awalnya beliau pertama kali bisa mengemudikan kendaraan saat bekerja di toko bangunan pada tahun 1985. Setelah mulai mahir mengemudikan mobil, beliau memutuskan untuk mencari pekerjaan yang lebih layak yakni dengan menjadi sopir taksi.

Beliau menjadi sopir taksi dengan melayani rute seputar Kota Banyuwangi saja seperti wilayah Banyuwangi kota, Rogojampi, dan Genteng. Pak S menjadi

sopir taksi hanya sampai tahun 1990 saja. Setelah itu, beliau itu beliau memutuskan untuk berganti pekerjaan lagi menjadi sopir truk ekspedisi. Semenjak saat itu beliau mulai mengirim barang hingga ke luar Kota Banyuwangi. Sebelum bekerja sebagai sopir perusahaan seperti sekarang ini, beliau ikut ekspedisi atau juragan dan masih mengirim ke pasar-pasar. Baru mulai tahun 2003 hingga sekarang beliau bekerja di perusahaan ini dan mengirim cabai ke perusahaan lain yang membuat produk berbahan dasar cabai di wilayah Jakarta, Bandung, dan Surabaya. Perusahaan tempat beliau bekerja ini hanya mengirim jenis cabai merah besar. Setelah selesai mengantar pesanan cabai, beliau pulang dengan membawa muatan yang telah ditentukan oleh pihak perusahaan sebelumnya. Ketika permintaan cabai sedang ramai biasanya beliau hanya memiliki kesempatan berada di rumah selama dua hari dan setelah itu kembali berangkat. Namun, ketika permintaan cabai sedang sepi misalnya dikarenakan harga cabai yang mahal beliau bisa sampai 25 hari berada di rumah.

Alasan beliau memilih pekerjaan ini adalah karena tidak ada pekerjaan lain lagi serta beliau merasa pekerjaannya sekarang sudah cocok. Selain itu, pendidikan beliau yang hanya sebatas lulusan SD membuat beliau tidak mampu jika harus melamar pekerjaan yang lebih baik lagi seperti pekerja kantoran ataupun Aparatur Sipil Negara (ASN). Jadi daripada beliau harus menjadi tenaga kasar seperti kuli atau tukang panggul, maka beliau memilih untuk mengambil jalan pintas dengan bekerja menjadi sopir truk seperti sekarang. Dengan begitu, beliau bisa lebih menghemat tenaga dan tidak terlalu sengsara dalam bekerja.

Pendapatan yang beliau terima merupakan sisa dari ongkosan yang diberikan oleh pihak perusahaan sebagai uang saku untuk perjalanan mengirim barang. Biasanya ongkosan yang diberikan oleh pihak perusahaan kepada beliau sebagai uang saku adalah sebesar 4 juta rupiah. Ongkos itu sudah termasuk biaya tol, solar, mencuci mobil, perawatan kendaraan dan lain-lain. Untuk itu, Pak S harus benar-benar bisa menghemat dan mengatur keuangan tersebut jika ingin membawa pulang uang sisa. Jika beliau berangkat berdua, maka sisa dari ongkos tadi dibagi dua orang. Namun, ketika beliau mengirim barang sendiri, maka uang sisa dari ongkosan tersebut menjadi milik beliau sendiri. Pak S mengatakan bahwa

pendapatan yang beliau terima dari pekerjaan ini masih kurang mencukupi untuk kebutuhan sehari-hari. Apalagi anak-anak beliau masih kecil-kecil sehingga masih membutuhkan banyak biaya untuk kedepannya. Selain menjadi sopir beliau tidak memiliki pekerjaan sampingan untuk mendukung pendapatan beliau. Untungnya istri beliau bersedia membantu menambah penghasilan keluarga dengan bekerja sebagai buruh penyortir cabai di perusahaan yang sama.

3.1.6 Informan Pak ARH

Informan terakhir yakni Bapak ARH merupakan sopir truk ekspedisi yang melayani rute dari Banyuwangi hingga ke seputaran wilayah Jawa Tengah dan Yogyakarta saja. Pak ARH saat ini berusia 29 tahun dan telah bekerja sebagai sopir truk selama kurang lebih 6 tahun semenjak 2013 hingga sekarang. Bapak ARH terakhir mengenyam pendidikan sampai bangku SMK. Beliau merupakan penduduk asli dan hingga saat ini tinggal di Dusun Sugih Waras, Desa Bumiharjo, Kecamatan Glenmore. Saat ini beliau berstatus duda karena telah bercerai dengan istrinya. Hasil dari pernikahan bersama istrinya dahulu memberikan beliau satu orang anak yang sekarang hampir berusia 2 tahun. Beliau saat ini tinggal di rumah hanya bersama ibunya karena ayah beliau telah lama menjadi TKI di Malaysia. Setelah lulus SMK awalnya Pak ARH memutuskan untuk mencoba mendaftar di sekolah akademi, namun tidak ada yang lolos. Pada akhirnya beliau memilih untuk menyusul ayahnya di Malaysia dan ikut bekerja disana selama kurang lebih tiga tahun setengah. Di Malaysia Pak ARH juga bekerja sebagai sopir truk di perusahaan kelapa sawit.

Setelah pulang dari Malaysia Pak ARH memutuskan untuk membeli truk yang akhirnya beliau gunakan untuk bekerja sekarang ini. Itulah yang menjadi alasan beliau memilih pekerjaan sebagai sopir truk yang dikarenakan kebingungan akan modal dari hasil bekerjanya di Malaysia digunakan untuk apa. Awalnya beliau hanya membeli satu truk, namun karena tuntutan dari juragan buahnya akhirnya beliau membeli satu truk lagi dan menyuruh orang lain untuk membawanya. Dalam satu minggu biasanya beliau mengirim barang hingga dua kali pulang pergi. Pertama kali Pak ARH mulai bekerja sebagai sopir, beliau mengambil muatan rutin di rumah juragan buah yang terletak di wilayah Sanggar.

Rata-rata komoditas yang beliau kirim adalah buah naga dan jeruk. Akan tetapi, semenjak juragannya mengalami kerugian saat memasang lampu untuk buah naga serta ditipu oleh rekan bisnisnya sehingga tidak lagi mengirim buah, beliau tidak lagi ikut pada juragannya tersebut. Setelah tidak bekerja pada juragannya yang pertama, beliau akhirnya mengirim barang dengan beralih ke beberapa ekspedisi sampai akhirnya beliau menetap di salah satu ekspedisi. Saat ini beliau mengambil barang hanya dari satu ekspedisi saja yang terletak di wilayah Benculuk. Ekspedisi ini juga khusus mengirim ke wilayah sekitar Jawa Tengah saja seperti Semarang, Pekalongan, hingga Pemalang.

Dahulu beliau juga pernah mengirim barang hingga ke Bandung. Dalam mengirim barang beliau tidak sendirian melainkan bersama rekannya yang rumahnya tidak jauh dari tempat tinggal beliau. Pak ARH memilih untuk mengajak rekan saat mengirim barang karena beliau termasuk orang yang tidak bisa menahan kantuk. Selain itu, saat terjadi masalah di perjalanan seperti pecah ban bisa diatasi bersama-sama. Pendapatan beliau dari pekerjaan ini tidaklah menentu. Rata-rata ongkosan untuk sekali kirim dari Banyuwangi ke Semarang sekitar 2 juta 900 ribu rupiah yang berarti jika pulang pergi beliau menerima ongkosan hampir 6 juta rupiah. Ongkosan tersebut sudah termasuk biaya solar, tol, dan lain-lain. Sedangkan untuk setoran yang harus diberikan kepada Pak ARH oleh sopir yang membawa mobilnya adalah sebesar 1 juta 200 ribu rupiah. Dengan begitu, sopir bisa memperoleh penghasilan bersih mulai dari 500 hingga 700 ribu rupiah.

Besar pendapatan seperti itu menurut Pak ARH masih mencukupi untuk kebutuhan sehari-hari yang penting beliau bisa mengontrol pengeluaran sehingga tidak terlalu boros. Selain mengandalkan penghasilan dari pekerjaannya sebagai sopir, Pak ARH juga memiliki usaha lain. Usaha yang beliau tekuni selain menjadi sopir yakni dengan berdagang. Beliau seringkali pulang kembali dari Semarang ke Banyuwangi dengan membawa komoditas seperti beras dan jagung yang dibelinya disana. Beliau membeli beras dan jagung disana karena harganya lebih murah sehingga sampai Banyuwangi bisa dijual kembali. Semenjak saat itu

Pak ARH bersama orang tuanya memutuskan untuk membuka warung di depan rumah beliau.

3.2 Macam-macam Tekanan Sopir Truk dalam Pekerjaannya

3.2.1 Masih Maraknya Tindakan Premanisme di Jalan

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan dengan para informan diperoleh beberapa fakta menarik seputar berbagai macam tekanan dari pihak lain terhadap sopir truk ekspedisi dalam pekerjaannya. Antara lain, fakta bahwa masih ditemuinya tindakan premanisme yang dialami oleh para sopir. Tindakan premanisme tidak hanya ditemui di satu atau dua wilayah saja, melainkan di berbagai wilayah sepanjang jalan yang dilewati oleh sopir truk. Meskipun sekarang jumlahnya dianggap lebih menurun dibandingkan beberapa tahun silam, nyatanya hingga saat ini keberadaan preman masih sering dijumpai. Berikut adalah penuturan dari para informan terkait dengan maraknya tindakan premanisme di sepanjang jalan yang mereka lewati:

“Lek preman iki asline sek eneng, yo wes kuwi asline koyok seng kawalan seng tulisane stiker-stiker koyok SAS terus jamane ndisek gajah oling ngono kuwi kan asline premanisme to asline yo.” (Kalau preman ini sebenarnya masih ada, ya itu sebenarnya kayak yang kawalan yang tulisannya stiker-stiker kayak SAS terus zamannya dulu gajah oling gitu itu kan sebenarnya premanisme kan sebenarnya ya). (ARH).

“Kalo bilang kejadian sih mayoritas mas setiap daerah itu ada insyaAllah, ya bukan kita istilahnya itu njelek-njelekin orang Banyuwangi apa orang Jember apa orang Surabaya apa orang mana orang mana sampek dari Jakarta itu semua ada, ada, cuman kita asal ya itu kita nggak sampek ribut gitu aja.” (HEB).

Menurut penuturan dari para informan tersebut di atas, terlihat bahwa premanisme masih ada dan tersebar diberbagai wilayah bahkan dari Banyuwangi hingga Jakarta meskipun jumlahnya cenderung lebih menurun dibandingkan pada tahun 90-an. Ditambah lagi dengan keterangan dari Pak RP yang mengatakan bahwa tindakan premanisme hingga saat ini masih banyak dan diibaratkan seperti mati satu tumbuh seribu. Sedangkan menurut Pak S, meskipun kawanan preman hingga sekarang masih ada, namun jumlahnya tidak sebanyak dahulu lagi. Terdapat beberapa kawanan preman yang membentuk sebuah kelompok dan selanjutnya mengharuskan sopir truk untuk membayar sejumlah uang sebagai

iuran agar mobilnya aman dari tindakan premanisme. Hal tersebut biasa disebut sebagai kawalan oleh para sopir. Meskipun kawanan preman banyak tersebar di berbagai wilayah dari Banyuwangi hingga Jakarta. Akan tetapi, wilayah preman yang sebenarnya paling ditakuti oleh para sopir adalah di kawasan Jawa Timur. Menurut Pak RP, daerah yang paling ditakuti oleh para sopir apalagi yang berasal dari luar kota yakni di kawasan Tanggul Jember dikarenakan di kawasan tersebut masih banyak ditemui kawanan preman. Keterangan lain juga disampaikan oleh Pak J dan Pak ARH berikut ini.

“Jatiroto jek akeh mas, saiki tiap neng rel sepur iku to, rel sepur iku trek kuabeh trek pikep iku kan sering ngekek i duwek neng kono, mboh limang ewu mboh rong ewu yo kudu nguncali masalah e seng resek kan arek-arek iku to.” (Jatiroto masih banyak mas, sekarang tiap di rel kereta itu to, rel kereta itu truk semua truk *pick up* itu kan sering memberi uang di situ, entah 5 ribu entah 2 ribu ya harus melemparkan (uang) masalahnya yang nakal itu kan orang-orang situ kan). (J).

“Kuwi lek ki, lek Jatiroto ki nganu mas, Jatiroto ki enek seng rel kulon, kuwi pas neng rel, neng sebelah bar e bar e rumah sakit, o terae mesti wong njalok-njalok asline wong tukang becak, asline kadang njalok neng montor L sapek, lek koyok trek jarang terae, lek neng Jatirorto ki seng mayoritas seng diuber kadang mesti L sapek og, L sapek kuwi masalah e kan ko Suroboyo dekne dewe, gek montor kan rutene pendek, lek trek ngene ki disalah i sek jarang masalah e gelemo misale nguber diobet-obetne bak ketatap bak opo ra malah njungkel.” (Itu kalau, kalau Jatiroto itu nganu mas, Jatiroto itu ada yang rel sebelah barat, di sebelah setelahnya rumah sakit, o memang mesti orang minta-minta sebenarnya orang tukang becak, sebenarnya kadang minta ke mobil L 300, kalau kayak truk jarang memangnya, kalau di Jatiroto itu yang mayoritas yang dikejar kadang mesti L 300 gitu, L 300 itu masalahnya kan dari Surabaya dia sendirian, dan mobilnya kan rutanya pendek, kalau truk gini dimintain gitu masih jarang masalahnya kalau mau pun misalnya ngejar dipepet bak kesenggol bak apa nggak malah jatuh). (ARH).

Sasaran yang menjadi incaran para preman yakni sopir truk maupun mobil *pick up* yang membawa barang muatan. Sopir mobil *pick up* seperti L 300 lebih sering menjadi sasaran premanisme dikarenakan biasanya dalam mengirim barang sang sopir hanya berkendara seorang diri sehingga preman menjadi lebih berani. Berbeda halnya dengan yang terjadi pada sopir truk, preman cenderung tidak melakukan pemaksaan kepada sopir karena sopir truk kebanyakan berkendara berdua bahkan bertiga dengan kernetnya. Apalagi jika sopir truk saling berkendara

beriringan atau berkonvoi dengan rekan sopir yang lain. Para preman berani untuk meminta bahkan memaksa sopir memberikan uang kepada merela lantaran para preman tersebut biasanya sudah hafal dan tahu bahwa mobil-mobil semacam itu membawa uang untuk biaya perjalanan yang bisa mereka mintai. Keterangan yang sama mengenai kawasan preman di wilayah Jawa Timur yang masih rawan juga disampaikan oleh informan Pak Mam, sebagai berikut:

“Masih banyak, masih banyak. Di daerah Jatiroto itu ada, Jatiroto itu sebelum Lumajang kali panjang itu ada, sepanjang sungai itu, terus Leces, sebenarnya banyak sih sebenarnya banyak, terus daerah Situbondo itu ada juga Situbondo sebelum kita naik ke Hutan Baluran itu, itu di sana juga ada, daerah Pasuruan Leces sampek pokoknya setiap daerah itu pasti ada, di setiap daerah, Probolinggo Njorongan itu Lumajang sampek Klakah mana itu ada, cuman kalo kita ikut terus preman ini itu biar pun kita nggak punya tok (cap) tapi kan preman itu ngasih tau ke preman yang lain pokoknya mobil daerah sini itu saya yang berkuasa, kadang berbagi kekuasaan lah, berbagi kekuasaan, itu tetep masih ada, sampek Jawa Barat sampek Jakarta itu ada, preman-preman jalanan yang kita terus harus bayar bulanan.” (MAM).

Berdasarkan keterangan dari beberapa informan di atas, dapat diketahui mengenai kawasan preman yang beroperasi di wilayah Jawa Timur. Rata-rata preman beroperasi di wilayah yang sepi oleh kendaraan dan jauh dari permukiman penduduk seperti daerah perbatasan Tanggul hingga Jatiroto serta di Kabupaten Situbondo sekitar kawasan Hutan Baluran. Meskipun yang disebutkan oleh informan hanya nama-nama wilayah di Jawa Timur, tidak menutup kemungkinan bahwa masih banyak kawasan preman yang ditakuti oleh para sopir di luar Provinsi Jawa Timur seperti Jawa Tengah, Jawa Barat hingga Jakarta. Intinya setiap preman mempunyai kekuasaan di wilayahnya masing-masing. Menurut keterangan dari salah satu informan, kawasan preman beraksi di segala waktu termasuk siang hari disaat masyarakat sedang beraktivitas.

“Wes gak mikir awan bengi mas, awan ae kendel akeh uwong og, sampean kene seng arek-arek kenek neng kene iki yo awan-awan ngene iki, montor liwat awan-awan diuber-uber, wes gak mikir lek jenenge ngonokan i gak mikir awan bengi, bengi tambah wedi, lo bengi ape nyegat trek bengi sepi yo sikat trek matek dek e ngono lo, yo kan wedi lek awan kan gak wedi akeh uwong kan mikire alah koncone, umpomo aku diuber sepedah ayo mandek-mandek, koyok sampean paling ibarate paling sampean mikire alah paling koncone kan ngono, lak bengi

kan tambah resiko dek e nguber montor nguber ape nyalip gietne njungkel loro kene kan pangah mlaku montor yo panggah iso mlaku og, resikone ngono lo, bengi sopir i kendel bengi, ojo nganu, pedah-pedah ngono i opo wes.” (Sudah tidak peduli siang malam mas, siang saja berani banyak orang kok, anda sini yang orang-orang kena di sini ini ya siang-siang gini ini, mobil lewat siang-siang dikejar-kejar, sudah tidak peduli kalau namanya begituan itu tidak peduli siang malam, malam tambah takut, lo malam mau menghadang truk malam sepi ya ditabrak truk mati dia gitu lo, ya kan takut kalau siang kan tidak takut banyak orang kan mikirnya mungkin temannya, misal saya dikejar sepeda motor ayo berhenti-berhenti, kayak anda paling ibaratnya paling anda mikirnya mungkin temannya kan gitu, kalau malam kan tambah resiko dianya ngejar mobil ngejar mau nyalip digas jatuh sakit kita kan tetap jalan mobil ya tetap bisa jalan kok, resikonya gitu lo, malam sopir itu malah berani malam, jangan main-main, sepeda-sepeda gitu itu apa sudah). (J).

Berdasarkan dari penjelasan yang disampaikan oleh Pak J di atas, diketahui bahwa para preman lebih banyak beroperasi pada waktu siang hari. Kawanan preman lebih berani melancarkan aksinya di siang hari meskipun banyak orang lain di sekitarnya karena minimnya kecurigaan dari masyarakat. Orang lain akan mengira bahwa para preman tersebut adalah teman dari sopir truk yang sedang mengajak bicara. Sedangkan saat malam hari waktu tersebut malah dirasa beresiko bagi preman jika tetap melancarkan aksinya. Sopir yang nekat bisa saja justru malah mencelakai preman tersebut dikarenakan dalam aksinya preman biasanya hanya membawa sepeda motor yang jika dibandingkan dengan truk pasti akan kalah.

Untuk meminimalisir tindakan premanisme di Jalan yang sering merugikan sopir maupun pihak-pihak lain, biasanya pihak perusahaan berinisiatif untuk ikut keanggotaan atau kawalan dengan cara menyeter iuran perbulan kepada para preman. Seperti dalam kutipan keterangan yang disampaikan oleh informan berikut ini:

“Kalau preman-preman jalanan itu ya ada yang ikut keanggotaan, kita ngasih bulanan perbulan berapa itu kan demi keamanan di jalan, itu gitu demi keamanan di jalan, kadang kita bisa menghindari bajing loncat apa kalo kita itu kena apa di jalan pas kita parkir kadang kan ada aja kan preman-preman yang itu pasti, cuman karena kita itu ikut apa ada yang mengawasi preman-preman itu, itu bisa diminimalisir, kadang ban serep kan hilang, itu kalau kita ikut apa preman mana kita ikut bulanan kita ngontak yang bersangkutan preman kalo kita kejadian ban

serep hilang di daerah sini itu kadang ada preman yang di sana itu kadang bisa ketemu, kadang kita kena preman di daerah sini kena uang sekian kita terus telfon sama preman yang kita ikut bulanan itu nanti dicari info terus nanti kadang bisa kembali uangnya, kadang gitu, jadi kita untuk keamanan di jalan, karena di setiap daerah-daerah itu pasti ada preman-preman yang menguasai itu, jadi daerah sini kawasan saya daerah sini kawasan preman ini preman A preman B daerah Jawa Timur preman A, Jawa tengah preman B, jadi seperti itu sebenarnya, itu memang ada, memang ada.” (MAM).

Keikutsertaan perusahaan dalam keanggotaan atau kawalan para preman dengan membayar iuran perbulan dengan tarif tertentu bertujuan untuk mendapatkan keamanan serta meminimalisir tindak kejahatan yang dilakukan oleh preman selama berada di perjalanan. Selain itu barang-barang milik sopir yang terlanjur dicuri atau dirampas oleh preman seperti uang, HP, ban serep, dan lain-lain diharapkan nantinya bisa dikembalikan. Sebagai tanda keikutsertaan keanggotaan atau kawalan preman biasanya armada truk kita akan diberi cap atau stempel logo identitas preman tersebut. Salah satu logo kawalan preman yang biasa dijumpai di *body-body* truk yakni sakram, SAS, TRS, dan gajah oling. Akan tetapi, tidak semua sopir truk mengikuti keanggotaan atau kawalan preman dengan membayar uang rutin setiap bulan. Seperti yang diutarakan oleh informan Pak MAM dan Pak HEB berikut ini:

“Kalo saya nggak pernah ikut, nggak pernah ikut, nggak pernah ikut preman-preman bulanan itu saya, kalo saya pokoknya ya mudah-mudahan saya juga nggak ingin terjadi itu, ya cuman kita Bismillah aja lah niat kerja cari nafkah untuk keluarga ya mudah-mudahan diberi kemudahan kelancaran di jalan itu aja berdoa cuman berdoa, saya nggak pernah ikut preman-preman itu.” (MAM).

“Kalo kawalan masalah kawalan maksudnya kawalan itu kan kawalan preman gitu ya, kalo saya pribadi sih nggak nggak ikut mas cuman saya ikut kan ikut ekspedisinya mas yang di sini ini mas johan ini kan istilahnya ya mungkin kalo sudah ikut gini kan anu to mas saya nggak mikir kawalan-kawalan gimana-gimana kan nggak nggak mikir ke situ yang penting kita jalan gitu aja, kalo masalah kawalan-kawalan itu.” (HEB).

Berdasarkan kutipan keterangan dari kedua informan diatas mereka tidak ikut dalam keanggotaan atau kawalan preman manapun. Mereka hanya yakin dengan niat untuk bekerja dan mencari nafkah bagi keluarga sehingga tidak sampai memikirkan untuk ikut kawalan preman atau sejenisnya. Jika mereka para

preman hanya meminta sejumlah uang yang jumlahnya tidak terlalu banyak dan para sopir tersebut bisa memberi, maka sang sopir akan memberikan sejumlah uang mereka secara suka rela.

Cerita berbeda diutarakan oleh Pak ARH yang dulunya pernah mengikuti kawalan preman, sebagai berikut:

“Aku ndisek pernah melu masalah e, melu seng jeneng e TRS kuwi, aku kan lintas Jogja yo to, trekku ki seng sitok e iki ceritane ngantem bis, nabrak bis neng Jogja kono, seng digowo Aji ndisek kae, la nuabrak bis dier la waktu kuwi aku ndisek sopirku seng ndisek montorku kan dikawalne yo to, otomatis ora ketang sak ulan ngekek i mboh seket ewu yo to, mari kuwi tak telpon, montorku saiki ngene ngene ngene, buktine raiso mbantu, kan percuma yo to.” (Aku dulu pernah ikut masalahnya, ikut yang namanya TRS itu, aku kan lintas Jogja ya kan, trekku ini yang satunya itu ceritanya nabrak bis, nabrak bis di Jogja sana, yang dibawa Aji dulu itu, la nabrak bis la waktu itu sopirku yang dulu mobilku kan dikawalin ya kan, otomatis paling nggak satu bulan harus ngasih misal lima puluh ribu ya kan, habis itu saya telpon, mobilku sekarang gini gini gini, buktinya nggak bisa bantu, kan percuma ya kan).(ARH).

Pak ARH pada awalnya berinisiatif untuk ikut salah satu kawalan preman dengan menyeter sejumlah uang setiap bulannya. Hal tersebut dilakukan dengan harapan Pak ARH bisa aman selama di perjalanan dan para preman dapat memberi bantuan saat beliau mengalami masalah. Akan tetapi, selama mengikuti kawalan tersebut beliau tidak merasakan manfaat apa-apa dan dirasa malah percuma. Ketika beliau mengalami masalah, para preman tersebut juga pada kenyataannya tidak dapat memberi bantuan apa-apa. Semenjak saat itu beliau memutuskan untuk tidak ikut kawalan lagi. Menurut beliau lebih baik mending ikut asuransi yang jelas dapat membantu dan memberi manfaat misalnya ketika mobilnya mengalami kerusakan.

Sedangkan untuk tindakan yang dilakukan oleh preman sendiri kepada sopir truk menurut Pak RP yakni biasanya mereka meminta uang hingga barang berharga lainnya milik sopir. Tindakan preman tersebut sering kali disertai dengan ancaman menggunakan senjata tajam. Jika sopir atau korban tidak mau memberi uang, maka konsekuensinya preman tersebut bisa saja mencelakai sopir atau

merusak truknya. Berikut penuturan dari informan berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan:

“Pernah, kalo dimintain pernah ya itu tadi, kalo minta itu kalo istilahnya sekarang mampu saya itu ngasihnya segitu kalo premanya itu bisa nerima ya itu aja, cuma gitu, tapi nggak asal kita itu nggak disakitin itu aja wes Alhamdulillah gitu aja, asal kita ehm mampu memberi istilahnya kita ngasih 50 ribu premanya bisa nerima Alhamdulillah kita kan nggak sampek ribut nggak sampek gimana-gimana, intinya cumak begitu, bukan kita cari menang sendiri, kita bela uang 50 ribu toh preman itu mungkin jugak memang makannya kan dari situ gitu lo mas, kalo memang kalo kita sebagai sopir kerjanya mencari makan ya kalo nggak nyopir dari banyuwangi ke Jakarta kan nggak makan gitu lo mas keluarga gitu.” (HEB).

Hal serupa juga disampaikan oleh Pak J yang menceritakan mengenai tindakan preman yang merusak mobil jika tidak diberi uang, seperti berikut:

“Yo ngko kadang-kadang diuber koco dipecah, saiki gakpopo mek ngekek i mangewu ngekek i rong ewu gakpopo wes dianggep amal ae lah pada akhire awak dewe selamat neng embong kan yo penak, wes seng penting ati iki selamat, ngono iki ae wes gak usah mikir liyane duwek jek iso digoleki kan ngono.” (Ya nanti kadang-kadang dikejar kaca (truk) dipecah, sekarang tidak apa-apa hanya memberi lima ribu memberi dua ribu tidak apa-apa sudah dianggap amal saja lah pada akhirnya kita selamat di jalan kan ya enak, sudah yang penting hati ini selamat, gitu aja sudah tidak usah mikir lainnya uang masih bisa dicari kan begitu). (J).

Dari cuplikan informasi Pak J dapat dilihat bahwa para preman biasa meminta uang senilai puluhan ribu rupiah kepada sopir. Jika preman tersebut mau menerima besaran uang yang diberikan oleh sopir, maka hal tersebut tidak menjadi masalah bagi sopir yang penting dirinya dan mobilnya bisa selamat dan tidak sampai diapa-apakan. Alasan para sopir terpaksa memberi sejumlah uang mereka kepada preman adalah demi keamanan sopir itu sendiri dan juga truknya. Jika sopir tidak memberikan uangnya kepada preman, maka preman tersebut bisa nekat dan tidak segan-segan untuk mengancam dan melukai sopir dengan senjata tajam. Hal yang sama juga disampaikan oleh informan lainnya yakni Pak MAM dan Pak J, sebagai berikut:

“kadang kita ya selagi dia masih mau diberi sedikit maksimal sepuluh 20 ribu kita nggak jadi masalah, cuman kadang yang meminta lebih dari itu, kita kalau nanti kita berhenti itu justru malah habis, apapun disita, uang diminta HP diminta

apapun bisa dihabiskan sama preman itu, jadi kita ngasihnya sambil jalan, sambil kendaraan itu berjalan, kita kasih lewat cendela, ya 10 ribu 5 ribu 20 ribu, tapi rata-rata preman itu kalo memang dia itu preman-preman lokal daerah situ itu rata-rata mau dikasih 5 ribu 10 ribu itu udah mau, kalau preman-preman lokal, itu tantangannya kalau kita diberhentikan dengan yang pakai roda empat ya kita pasrah aja, kita nggak pakai perlawanan, kita perlawanan mati, kita melawan mati, jadi pasrah saja sudah, memohon agar tidak diapa-apakan, kalau mobil mau dibawa mau apa kita harus hanya memohon, memohon jangan dibawa cuman itu aja, tapi kalau memang tetep ndak bisa ya sudah kita harus pasrah, masalahnya itu taruhannya nyawa kalo kita mau melawan itu juga kita yang mati malahan kalo melawan preman, jadi kita ya wes pasrah aja.” (MAM).

“Yo meh koyok Jatiroto, lek preman ki pokok e Jawa Timur ki paling rawan untuk saat iki Jawa Timur, lek koyok Jawa Tengah sampek ngulon ki... lak dulu kan Sumatera yo, Sumatera iku kono tempate raja tega kabeh, laine Sumatera kan aman-aman ae, cuma yo seng kereng i seng jek akeh i Jawa Timur, Jawa Timur kan sering to kadang yo bolo-bolo kan dientekne, dientekne duwik e HP duwek kabeh dientekne, seng penting ki gak masalah seng penting aku selamat montorku selamat lek masalah duwek kan jek iso, ngono ki wes biasah la ape piye wong... La ngono kuwi yo sering, lo sampek kene kalungi clurit, seng dijojoh obeng ngono kuwi wes aku ngono kuwi bolak-balek tapi piye maneh seng penting aku wes, masalah e ngene lek neng embong kan wani yo wani gak yo gak usah macem-macem ibarate lak maju mundur maju mundur tiwas loro, karuan lek gak wani yo wes, ape mbok jukok opo jikuk en, adewe lek wani yo wani lak gak yo gak ngono lo, gak usah wani ngko macak kendel tapi gak wani tambah loro.” (Ya seperti kaya Jatiroto, kalau preman ini pokoknya Jawa Timur ini paling rawan untuk saat ini Jawa Timur, Kalau seperti Jawa Tengah sampai ke barat ini... kalau dulu kan Sumatera ya, Sumatera itu sana tempatnya raja tega semua, selain Sumatera kan aman-aman saja, cuma ya yang galak ini yang masih banyak ya Jawa Timur, Jawa Timur kan sering to kadang ya temen-temen kan dihabiskan, dihabiskan uangnya HP uang semua dihabiskan, yang penting tidak masalah yang penting saya selamat mobil saya selamat kalau masalah uang kan masih bisa (dicari), kayak gitu itu sudah biasa ya mau gimana lagi... la kayak gitu ya sering, lo sampai saya dikalungi clurit, yang ditusuk obeng gitu itu sudah aku kayak gitu bolak-balik tapi gimana lagi yang penting saya sudah, masalahnya gini kalau di jalan kan berani ya berani tidak ya tidak usah macam-macam ibaratnya kalau maju mundur maju mundur malah jadi sakit, mending kalau tidak berani ya sudah, mau kamu ambil apa ya silahkan, kita kalau berani ya berani kalau tidak ya tidak gitu lo, tidak usah berani nanti sok berani tapi tidak berani malah sakit). (J).

Saat dimintai uang oleh para preman, sopir biasanya memberikan uang tersebut lewat jendela dan sambil kondisi kendaraan berjalan. Hal tersebut dilakukan karena jika kita berhenti, maka preman tersebut akan merampas seluruh barang berharga milik sopir. Ketika melancarkan aksinya, preman juga sering kali

menggunakan tindakan pengancaman hingga melukai para sopir menggunakan senjata tajam yang telah mereka persiapkan sebelumnya. Seperti dalam keterangan dari Pak J di atas yang kebetulan beliau merupakan sopir truk ekspedisi yang dulunya pernah mengirim barang hingga lintas Sumatera. Informan menceritakan segala hal mengenai kejadian yang beliau alami berkali-kali selama menjadi sopir truk terkait tindakan premanisme mulai dari diancam menggunakan clurit hingga ditusuk dengan obeng. Pak J juga menceritakan bahwa pernah ada temannya yang dirampas oleh preman mulai dari HP, uang, dan barang berharga lainnya semua habis diambil dan terjadi di wilayah Jawa Timur. Pak J menyarankan lebih baik memberi uang kepada preman dari pada melawan yang nantinya malah akan menimbulkan resiko yang lebih besar.

Sedangkan menurut pendapat dari salah satu informan yakni Pak HEB, alasan yang melatar belakangi para preman melakukan tindakan tersebut antara lain adalah karena tuntutan hidup. Mereka tidak punya pekerjaan lain dan merasa mendapat keuntungan dari tindakan tersebut. Oleh karena itu, selagi sopir masih bisa memberi sejumlah uang dan preman mau menerima uang yang diberikan oleh sopir hal tersebut tidak menjadi masalah bagi sopir yang penting dia dan kendaraannya bisa selamat. Seperti dalam keterangan yang disampaikan oleh Pak J, dan Pak ARH berikut ini:

“La lek preman iku alasane wes memang alasan preman nganu kuwi yo gak ada alasan, alasane yo memang dek e gak punya pekerjaan kan ngono, lek uwong gak nduwe pengawean wes kebiasaan ngono yo wes opo ae panggah diantem mas kan ngono, wong saiki seng mlaku montor i ibarate koyok preman-preman neng embong mosok repot montor bendino uakeh yo, ketok e ki kan dek e ngerti iki montor adoh montor cedek ki wes paham lek ngono kuwi kan wes paham, kan iki tak nganu lah tak jaluk i duwek kan lek wes njaluk i duwek mosok repot preman i, lak pas apes yo gak penak lak pas gak apes kan yo penak njauk duwik e kan ngono, alasane wes uang makan seng opo kan ngono, lo sampean gak eroh neng kene ki kan onok neng kene iki, yo arek-arek tapi kebanyakan koyok sopir kan koyok sopir-sopir ibarate koyok aku koyok sopir lawas, yo kenal maksute ki preman iki iku aku wes eroh kabeh kenal, njalok yo tak kek i gak njalok yo wes meneng ae, seng penting ki gak nyalah ngono lo.” (La kalau preman itu alasannya ya udah memang alasan preman itu begitu itu ya tidak ada alasan, alasannya ya memang dia tidak punya pekerjaan kan gitu, kalau orang tidak punya pekerjaan sudah kebiasaan begitu ya sudah apa saja tetap dilakukan mas kan gitu, orang

sekarang yang berkendara ini ibaratnya seperti preman-preman di jalan masak repot mobil setiap hari kan banyak ya, kelihatannya ini kan dia tau ini mobil jauh ini mobil dekat ini sudah paham kalau begitu itu kan sudah paham, kan ini saya ini lah saya mintain uang kan kalau sudah mintain uang masak repot preman itu, kalau pas sial ya tidak enak kalau pas tidak sial kan ya enak minta uangnya kan gitu, alasannya ya uang makan yang apa kan gitu, lo kamu tidak tahu di sini ini kan ada di sini ini, ya orang-orang tapi kebanyakan kayak sopir kan kayak sopir-sopir ibaratnya kayak saya kayak sopir lama, ya kenal maksudnya preman ini itu saya sudah tau semua kenal, minta ya tak kasih tidak minta ya sudah diam saja, yang penting tidak mencari masalah gitu saja). (J).

“Iyo, yo asline wong megae kasarane kan wong megae to kuwi kan wong ra tau megae terus pegaweane ngono kuwi ngono lo kan yo bener hahaha... wong wes isone mek gor isuk turu mangan turu ngerokok uripe penak karepe la megaene opo megaene bengi kuwi asline kan kurang penggawean ngono kuwi terus nggolek penggawean ngono lo hehehe...” (Iya, ya sebenarnya orang bekerja kan istilahnya kan orang kerja kan itu orang gak pernah kerja terus kerjanya gitu itu gitu lo kan ya benar hahaha... orang sudah bisanya cuma pagi tidur makan tidur ngerokok hidupnya enak pengennya la kerjanya apa kerjanya malam itu sebenarnya kan kurang kerjaan gitu itu terus cari pekerjaan gitu lo hehehe...). (ARH).

Indonesia sebagai negara berkembang memungkinkan masyarakatnya menghalalkan segala cara untuk dapat memperoleh uang termasuk dengan melakukan tindakan kriminal seperti premanisme ini untuk bisa mendapatkan uang secara instan. Pekerjaan ini bisa dibidang dapat menghasilkan uang secara mudah dan tidak perlu mengeluarkan banyak tenaga dan pikiran. Preman hanya perlu duduk di pinggir jalan dan menunggu truk atau mobil barang lewat dan melemparkan sejumlah uang kepada mereka, maka tidak heran jika sekarang ini tindakan premanisme masih banyak kita temui di Indonesia.

3.2.2 Fenomena pungli oleh oknum petugas

Pada sub bab sebelumnya telah dijelaskan mengenai maraknya tindakan premanisme yang dialami oleh sopir truk ekspedisi. Berikut ini, akan dipaparkan kembali mengenai tekanan dari pihak lain selanjutnya yang harus diterima oleh sopir truk ekspedisi terkait dengan pekerjaannya. Bukan hanya harus berhadapan dengan preman, masalah yang sering kali dikeluhkan oleh sopir truk adalah tentang pungutan liar yang dilakukan oleh oknum petugas. Menurut penuturan para sopir, hal tersebut sudah menjadi kebiasaan yang sering kali mereka alami.

Berikut adalah kutipan wawancara dengan para informan yang berkaitan dengan tindakan pungli yang dilakukan oleh oknum petugas:

“Saiki lek polisi kan wes biasa mas, nyegat salah e opo kan gak tekok, isine kan njalok duwek itungane.” (Sekarang kalau polisi kan sudah biasa mas, memberhentikan salahnya apa kan tidak tanya, isinya kan minta uang istilahnya). (J).

“Lek pungli kuwi wes jaman ket ndisek mulai aku tas nyopir neng kene ki wes eneng ndisek, lek polisi ki panggah enek, masalah e opo, lek kelebihan muatan misale muatane duwur kuwi yo polisine njalok.” (Kalau pungli itu sudah dari zaman dulu mulai saya baru nyopir disini itu sudah ada dulu, kalau polisi itu tetep ada, masalahnya apa, kalau kelebihan muatan misalnya muatan tinggi ya polisinya minta (pungli)). (ARH).

Tindakan pungli oleh petugas sudah dianggap sebagai hal yang biasa oleh sopir serta dalam tindakannya oknum petugas selalu mencari kesalahan sopir agar mau memberikan sejumlah uang seperti yang disampaikan oleh Pak RP. Hal serupa juga disampaikan oleh informan lainnya yakni Pak MAM dan Pak S, sebagai berikut:

“Pungli-pungli di jalan itu iya ada masih ada, itu masih ada, yang dilakukan oleh oknum-oknum yang nakal-akal itu masih ada, masih ada, itu tetap masih ada, kalau itu memang gimana itu susah kalau dibasmi itu susah, masalahnya sudah menjadi tradisi, jadi ada aja kesalahan itu pasti ada, biar pun kita benar itu tetep ada kesalahan-kesalahan yang dicari, karena apa sosialisasi masalah undang-undang di jalan itu kita kayak dibutakan, sopir-sopir nggak pernah, apalagi pas buat SIM itu kan sebenarnya harusnya itu ada undang-undang yang apa yang disosialisasikan masalah di jalan yang harus diterapkan undang-undang kalau kita gini pasal ini gini ini itu tidak disosialisasikan jadikan dibutakan, jadi kita kalau mau melawan petugas juga percuma kita nggak tau undang-undangnya, percuma tetep ujung-ujungnya tetep duit, iya itu undang-undang itu UUD itu apa singkatan dari ujung-ujungnya duit (sambil tertawa), iya UUD itu ujung-ujungnya duit.” (MAM).

”Pungli-pungli sekarang itu ya pungli-pungli itu masih ada, pungli-pungli itu ada pungli itu, jadi ya cuman tertentu aja kalo pungli-pungli itu, ya itu nanti kalo kalo kita apa muatan itu melebihi itu pungli-pungli itu pasti ada, gitu lo, kalo kita muatan kita standart, itu ndak ada, ndak ada pungli, tapi kalo di nanti kalo di jalan kalo di jembatan timbang, itu kalo masio kita standart itu kan ngeliat-ngeliat standartnya mas, ada yang ada yang berat, ada yang ringan gitu lo, walaupun kita muatannya itu lebih tinggi kita itu ringan itu masih di masih diincar sama pungli-pungli itu gitu lo.” (S).

Berdasarkan kutipan keterangan yang telah disampaikan oleh informan diatas, diketahui bahwa fenomena pungutan liar masih banyak ditemui dan seakan sudah menjadi tradisi. Dalam aksinya oknum-oknum nakal tersebut akan memberhentikan truk yang lewat. Setelah itu, mereka akan meminta surat-surat dan terus mencari kesalahan dari sopir. Pada akhirnya sopir akan dimintai sejumlah uang agar bisa melanjutkan perjalanan dan tidak sampai ditilang. Dapat dikatakan tindakan pungli oleh oknum nakal tersebut dilakukan dengan memanfaatkan kesalahan para sopir seperti membawa muatan yang melebihi kapasitas. Sopir juga menyayangkan minimnya sosialisasi yang diberikan kepada mereka mengenai undang-undang berkendara di jalan raya sehingga mereka merasa seakan dibutakan akan hal tersebut. Mereka hanya diberi pengetahuan mengenai rambu-rambu di jalan raya saat pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Rata-rata kebanyakan tindakan pungli yang dialami oleh sopir terjadi di area tol. Seperti pada keterangan yang disampaikan oleh pak J saat wawancara. Beliau sering kali menemui tindakan pungli saat berada di jalan tol. Pak J merasa sangat dirugikan dengan tindakan tersebut. Pihak aparat dinilai terus-menerus mencari kesalahan sopir untuk bisa mendapat uang dari sopir tersebut, meskipun dalam perjalanannya sopir telah membawa kelengkapan surat yang harus dipersiapkan mulai dari surat kendaraan hingga surat muatan. Pak J sendiri mengibaratkan petugas seperti anak yang menunggu ayahnya di tengah jalan untuk meminta uang.

“Tol, yo kadang-kadang operasi-operasi iku kan kadang-kadang yo seng ditekone ki onok ae seng gowo opo seng surate, koyok kene ki ribet, aku ki koyok sopir ki repot wes surat perjalanan iki mau surat muatan iki kan wes onok, surat-surat wes lengkap yo jek onok ae seng alasan iki pokok isine yo duwek wes isine duwek tok ngono ae, tak pikir yo polisi-polisi ki wes anak e sopir lah ibarate koyok nyegat bapak e neng tengah embong njauk duwek pak ngono kae.” (Tol, ya kadang-kadang operasi-operasi itu kan kadang-kadang ya yang ditanyakan itu ada saja yang bawa apa yang suratnya, seperti kita ini susah, saya ini seperti sopir ini susah sudah surat perjalanan ini tadi surat muatan ini kan sudah ada, surat-surat sudah lengkap ya masih ada saja yang alasan ini pokok isinya ya uang udah isinya uang saja gitu saja, saya pikir ya polisi-polisi ini sudah anaknya sopir lah ibaratnya seperti menunggu ayahnya di tengah jalan minta uang pak gitu saja). (J).

Meskipun begitu, tidak menutup kemungkinan bahwa tindakan pungli juga dapat terjadi saat kegiatan operasi-operasi razia yang dilakukan oleh petugas di jalan raya. Menurut keterangan informan saat diwawancara, dalam operasi razia tersebut juga sering kali ditemui tindakan pungli oleh oknum petugas. Oknum petugas meminta sejumlah uang kepada sopir sehingga mereka tidak sampai ditilang dan bisa melanjutkan perjalanan. Biasanya oknum petugas beralasan kepada sopir dengan meminta uang untuk membeli rokok. Akan tetapi, saat diberi uang 20 ribu oleh sopir oknum petugas tersebut tidak mau menerima. Mereka meminta uang kepada sopir dengan jumlah nominal 50 ribu rupiah bahkan ada yang sampai 100 ribu rupiah. Padahal rata-rata harga rokok di pasaran adalah sekitar 20 ribu rupiah.

“Kalo operasi ya ada, operasi cuman minta uang rokok, gitu sama aja kok intinya di tol minta rokok di jalan minta rokok sama aja. Yo kalo PJR minta uang, ya biasa lah katanya uang rokok tapi uang rokok kok kalo dikasih dua puluh kok nggak mau mintanya lima puluh, kadang seratus.” (RP).

Berbeda dengan apa yang disampaikan oleh para informan sebelumnya, Pak HEB malah memberikan keterangan yang berbeda mengenai tindakan oknum petugas tersebut. Beliau menganggap bahwa tindakan oknum petugas tersebut dinilai sebagai sebuah kewajiban. Beliau juga merasa tidak keberatan dengan tindakan yang dilakukan oleh oknum petugas tersebut.

“Kalo masalah polisi ya memang itu tugasnya pak polisi ya kalo menurut saya sih yawes enjoy-enjoy aja gitu lo, kalo orang di sisi lain kan ada bilang polisi gini gini gini, tapi kalo saya pribadi ndak, memang kalo menurutku itu pak polisi juga tugas, saya memang sebagai sopir kadang-kadang yo *ndablek ancene* (memang nakal) mas ngono lo, kan yo gitu to, kita juga jangan bilang sopir mau menang sendiri hihh kan nggak gitu, gitu lo maksudnya, kalo saya nanggapi masalah gitu cumak gitu aja.” (HEB).

Pak HEB menganggap bahwa menindak dan menilang kendaraan merupakan tugas dari pihak aparat dan beliau merasa tidak keberatan dengan hal tersebut, meskipun di sisi lain banyak juga teman-temannya yang menganggap tindakan petugas tersebut berbeda dari pendapat yang diutarakannya. Memang pada kenyataannya banyak juga oknum petugas yang bertugas sesuai dengan aturan dan tidak melakukan pungutan liar. Pak HEB juga sadar bahwa terkadang

dia juga melanggar peraturan seperti melebihi batas muatan sehingga dia pasrah dan menerima jika harus ditilang atau dimintai sejumlah uang oleh petugas. Beliau bersikap tidak mau menjelekkan nama petugas dan tidak mau ambil pusing dengan masalah polisi tersebut. Pak HEB berpendapat bahwa asalkan sebagai sopir bisa tertib dalam berkendara dan membawa muatan maka pihak aparat tidak akan menindak mereka.

Sementara tindakan pungli di jembatan timbang saat ini hampir dipastikan sudah tidak ada lagi. Menurut Pak S, di jembatan timbang untuk saat ini sudah tidak ada pungutan liar lagi dan prosesnya harus sesuai dengan prosedur. Hal tersebut juga disampaikan oleh beberapa informan lainnya berikut ini:

“Nggak, sidang di pengadilan, harus sidang lek neng timbangan, yo mosok ate sok mben budal maneh kene mari tak jupuk rongatus seket sok mben tilang maneh kan yo repot.” (Nggak, sidang di pengadilan, harus sidang kalau di jembatan timbang, ya masak besok lusa berangkat lagi sini habis tak ambil dua ratus lima puluh besoknya kena tilang lagi kan ya repot). (J).

“kuwi ki ngene tapi saiki kan wes dibekukan, saiki kan wes di timbangan i wes ditutup del to saiki, neng ndi-ndi didel to wes an wes cumak seng bukak iki neng Pasuruan, seng lek neng Pasuruan iki anu modele saiki langsung ditilang, he'em langsung wes, gak enek mel-melane terae wes ra enek terae musime jamane Jokowi ki terae ngene langsung, lek ndisek jamane SBY kuwi sek enek, lek seng saiki jamane Jokowi wes total, tilang yo tilang wes ngono kuwi ho'o langsung saiki.” (Gitu itu gini tapi sekarang kan sudah dibekukan, sekarang kan sudah jembatan timbang sudah ditutup total sekarang, dimana-mana ditutup kan sudahan cuma yang buka ini di Pasuruan, yang kalau di Pasuruan ini anu modelnya sekarang langsung ditilang, iya langsung sudah, gak ada suap-suapan memang sudah gak ada memang musimnya zamannya Jokowi ini memang gini langsung, kalau dulu zamannya SBY itu masih ada, kalau yang sekarang zamannya Jokowi sudah total, tilang ya tilang sudah gitu itu iya langsung sekarang). (ARH).

Menurut keterangan dari para informan di atas diketahui bahwa saat ini tindakan pungli atau suap di jembatan timbang sudah tidak ada lagi. Semenjak kepemimpinan Presiden Jokowi banyak dilakukan penutupan jembatan timbang serta pengawasannya diperketat. Hal tersebut dikarenakan sebelumnya banyak jembatan timbang yang dimanfaatkan oleh petugasnya untuk melakukan pungli. Pihak petugas jembatan timbang akan memberikan toleransi dan membiarkan sopir melanjutkan perjalanan dengan syarat pihak sopir harus memberikan

sejumlah uang. Istilah suap di jembatan timbang tersebut di kalangan sopir biasa disebut dengan *mel-melan*. Akan tetapi, saat ini sanksi yang diberikan kepada pelanggar yang melewati jembatan timbang sudah diberlakukan sesuai prosedur. Sopir yang melanggar dengan membawa muatan melebihi kapasitas harus menerima sanksi tilang dan membayar denda langsung di pengadilan.

Pendapat lain yang dikemukakan oleh informan selanjutnya adalah mengenai alasan petugas melakukan tindakan pungli. Salah satu informan berpendapat bahwa alasan yang menjadi latar belakang oknum petugas melakukan hal tersebut adalah kemungkinan karena gaji yang tidak sesuai dan kebutuhan gaya hidupnya. Berikut ini, kutipan wawancara dari salah satu informan:

“Yaa... satu, mungkin, mungkin yang melatarbelakangi itu karena satu, mungkin gaji yang tidak sesuai mungkin, terus dua, itu ya gaya hidup sebenarnya yang membuat apa oknum-oknum melakukan itu mungkin gaya hidup, jadi apa yang kurang, mangkanya dia mencari apa tambahan lah mencari tambahan, terus kalau tindak apa tilang apa itu kan memang apa PEMDA itu memberi itu, memberi tugas untuk mencari apa tilangan-tilangan itu kan untuk pemasukan daerah, cuma kadang disalahgunakan sama oknum-oknum kepolisian yang bertugas di lapangan.” (MAM).

Pendapatan yang sedikit atau dirasa kurang bisa saja memaksa seseorang menggunakan cara lain untuk bisa memperoleh penghasilan tambahan. Selain itu, gaya hidup yang mewah atau berlebihan juga menuntut seseorang untuk memperoleh penghasilan yang lebih besar. Oleh karena itu, gaji yang diberikan oleh negara kepada oknum-oknum petugas tersebut masih dirasa kurang untuk memenuhi kebutuhan gaya hidupnya ataupun anggota keluarganya sendiri. Sikap individu yang tamak juga dapat membuat seseorang akan selalu merasa kekurangan meskipun gaji yang diterima bisa dibilang cukup besar. Pada akhirnya jabatan atau wewenang yang mereka miliki akan disalahgunakan.

3.2.3 Kecepatan dan ketepatan waktu

Selain tentang masalah premanisme dan pungutan liar oknum petugas, tekanan dari pihak lain terhadap sopir dalam pekerjaannya adalah mengenai kecepatan dan ketepatan waktu. Hal ini disebabkan karena muatan yang mereka bawa merupakan barang yang tidak dapat bertahan lama seperti buah dan sayur

atau hasil bumi lainnya. Berbeda dengan produk industri yang tidak akan rusak walaupun berada di perjalanan sehari-hari. Oleh sebab itu ketepatan waktu sangat dituntut dalam pekerjaan ini, apalagi jika yang dibawa adalah cabai. Berikut ini, kutipan wawancara dari informan Pak J:

“Lek tuntutan, masalah e lak muat lombok iku kan wes tuntutanane kudu banter kan ngono tok, tepat waktu gak sampek telat ngono lo, telat kan wes gak digae, sesok muatan gak kiro digae, dadi lek telat ngono gak digae. Cepet, masalah e ongkose kan larang, resiko pisan yo, lek buah kan santai ongkose yo biasa, tapi yo digae perantau yo panggah kan itungane yo gak nutut.” (Kalau tuntutan, masalahnya kalau muat cabai itu kan sudah tuntutannya harus cepat kan gitu saja, tepat waktu tidak sampai telat gitu lo, telat kan sudah tidak dipakai, besok muatan tidak mungkin dipakai, jadi kalau telat gitu gak dipakai. Cepet, masalahnya bayarannya kan mahal, resikonya juga ya, kalau buah kan santai bayarannya ya biasa, tapi kalau buat perantau ya tetap kan hitungannya ya gak sampai). (J).

Berdasarkan keterangan dari Pak J yang kebetulan beliau semasa mudanya juga pernah bekerja sebagai sopir truk ekspedisi yang membawa cabai diketahui bahwa tuntutan yang diberikan oleh bos atau juragan ialah kecepatan yang dibutuhkan untuk bisa sampai di tempat tujuan tepat pada waktunya dan tidak sampai terlambat. Hal tersebut dikarenakan jika muatan cabai terlalu lama berada di perjalanan, maka cabai tersebut akan membusuk dan tidak laku lagi untuk dijual. Akibatnya tengkulak akan merugi dan bisa saja perusahaan ekspedisi terkena komplain. Oleh sebab itu, rata-rata gaji yang diberikan kepada sopir cabai lebih besar jika dibandingkan dengan upah yang diterima sopir buah atau sayur. Upah yang besar tersebut sebanding dengan resiko yang harus dihadapi oleh sopir truk yang membawa muatan cabai.

Keterangan yang sama mengenai sopir truk cabai yang harus cepat dalam mengantarkan muatannya juga disampaikan oleh Pak HEB, berikut ini:

“Kalo truk yang bawa cabe itu baru mas kalo itu, harus harus itu wes, cepet, bosnya itu yang suruh cepet-cepet, jam satu jam ditelpon nyampek mana, satu jam lagi telpon nyampek mana itu kan disisi lain ada dorongan masalahnya kan begitu, kalo bawa cabe itu biar, biar cepet nyampek gitu lo maksudnya itu, kalo bawa cabe.” (HEB).

Menjadi sopir truk yang membawa muatan cabai berarti harus siap bekerja dalam tekanan. Ketika jam sudah dirasa mepet, maka sepanjang jalan telepon akan

terus berdering. Bos akan selalu menanyakan posisi keberadaan kendaraan yang membawa muatannya sudah sampai mana untuk meyakinkan bahwa barangnya tidak sampai datang terlambat.

Cerita yang serupa juga disampaikan oleh sopir truk cabai lainnya yakni Pak S. Beliau sebelum bekerja di perusahaan penyuplai cabai merah ini dulunya pernah menjadi sopir truk ekspedisi yang khusus mengirim cabai rawit dan cabai merah ke pasar-pasar yang ada di Jakarta. Berikut penuturan dari informan:

“Ya wes wah jalannya edan mas kalo jalan cabe pasar itu mas, pokoknya malem ini berangkat jam segini jam sana nanti jam sampek jam tiga jam dua, siang harus nyampek sana, delapan belas sembilan belas mas kalo cabe pasar, ya cabe rawit ya cabe merah, yang yang setan lagi ya cabe rawit itu, yaa rawit, rawit yang rawan itu rawit mas, ya itu jalannya wah wes itu udah nggak apa nggak makan nggak apa langsung puasa satu satu hari satu malam puasa, pokok stat dari sini makan sekali sampek tempat mas, cumak makan rokok makan rokok apa minum rokok minum rokok *ngono* (gitu) tok, kadang ya persediaan roti di *dashboard ngono* (gitu) tok.” (S).

Saat ini pak S hanya mengirim cabai ke perusahaan-perusahaan saja dan tidak lagi ke pasar. Dalam perjalanannya dalam perjalanannya mengirim cabai ke perusahaan seperti sekarang Pak S cenderung lebih santai karena tidak dituntut untuk cepat sampai tujuan. Pengiriman cabai ke perusahaan cenderung lebih santai dan tidak terlalu terburu-buru karena setelah sampai di perusahaan cabai akan langsung diproduksi. Dengan begitu, pihak perusahaan tidak perlu merasa khawatir meskipun cabai berada di perjalanan dalam waktu yang lebih lama. Lain halnya dengan cabai yang dikirim ke pasar. Menurut cerita yang disampaikan oleh Pak S tersebut diketahui bahwa dalam pengirimannya sopir dituntut untuk segera sampai di tujuan. Durasi pengiriman diharapkan bisa sesingkat mungkin karena setelah sampai pasar, cabai masih membutuhkan waktu beberapa hari untuk bisa habis terjual. Jika cabai terlalu lama berada di perjalanan, maka kemungkinan cabai tersebut akan menjadi busuk sebelum habis terjual kepada konsumen. Dalam perjalanannya mengirim cabai pasar, pak S rata-rata membutuhkan waktu 18 sampai 19 jam untuk sampai di tujuan. Padahal pada umumnya waktu yang dibutuhkan untuk perjalanan dari Banyuwangi ke Jakarta adalah 24 hingga 26

jam. Apalagi dengan kondisi jalan raya yang semakin ramai oleh kendaraan seperti sekarang ini. Ketika berangkat dari rumah biasanya Pak S membawa bekal makanan seperti roti. Hal tersebut dikarenakan dalam perjalanan beliau tidak memiliki kesempatan untuk berhenti makan ataupun istirahat. Kesemua hal tersebut dilakukan di dalam mobil sambil berjalan. Pak S hanya memberhentikan mobilnya hanya saat mengisi bahan bakar di SPBU.

Sedikit berbeda dengan sopir truk yang membawa cabai, tuntutan mengenai ketepatan waktu sopir truk yang membawa buah atau cenderung lebih minim dan masih bisa ditoleransi. Bos atau juragan tidak mengharuskan sopir untuk segera tiba di tempat tujuan seperti pada sopir cabai. Harapan bos hanya sopir datang tidak sampai terlambat terlalu lama agar buah atau sayur yang dibawa tidak busuk karena terlalu lama berada di perjalanan.

“Kalo saya pribadi lek masalah bawa buah lek suruh cepet nyampek apa gimana, gimana ya, belum pernah sih, juga sih masalahnya gini mas, ya namanya bos ya kita itu bawak buah mayoritas lah asal kita bukan dalam arti nggak telat bukan kita itu suruh, suruh cepet-cepet ndak, gitu lo, waktunya istilahnya kalo dari sini ke Jakarta istilahnya dua hari semalem nyampek Jakarta kan, kalo waktunya itu nggak telat pagi nyampek Jakarta kan beres gitu aja, asal nggak sampek kelewat waktu sampek berapa-berapa berhari-hari sampek empat hari sampek tiga hari ya kan itu kan konyol nanti buahnya jadi apa gitu lo, itu, cuman yang dipertanyakan cumak itu, yo nggak suruh cepet-cepet sopir wuih cepet nganu sopir nganu cepet nyampek sana, ndak ada mas kalo buah begitu, bukan ya istilahnya bukan masalah nyantai nggak nyantai ya, nggak keburu-buru nggak terburu-buru lah gitu saja, istilahnya kalo bilang nyantai ndak nyantai mas gitu lo, asal nggak terburu-buru gitu aja, beda kalo nyantai kan nanti nggak nyampek-nyampek lek nyantai mas, tapi kan maksudnya kan kita nggak buru-buru gitu lo, kalo bawa buah.” (HEB).

Keterangan yang sama mengenai resiko sopir truk yang membawa buah juga disampaikan oleh Pak MAM. Menurut informan tuntutan yang diberikan oleh juragan atau bos buah masalah ketepatan waktu untuk sampai di tempat tujuan masih bisa ditoleransi. Hal tersebut mengingat kondisi di jalan yang tidak dapat diprediksi oleh para sopir. Sopir hanya bisa mengusahakan untuk tepat waktu untuk bisa sampai di tujuan meskipun halangan di jalan sangatlah banyak seperti kemacetan dan masalah pada kendaraan.

“Tantangan dari pengusaha-pengusaha itu kalo dari juragan pengusaha tantangannya apa ya, tantangannya itu kalo masalah tepat waktu itu bisa di apa, kan karena kita di jalan, ya bisa dinego kalo masalah tepat waktunya itu bisa di nego karena kita itu keadaannya di jalan, kita ngga pernah tau keadaan di jalan, kadang lancar kadang macet kan itu tidak bisa diprediksi, jadi cuman kita itu hanya mengusahakan bisa tepat waktu, itu kalo masalah dari pengusaha atau bos itu tantangannya kalo sama bos.” (MAM).

Meskipun kebanyakan juragan buah tidak menuntut sopir untuk segera sampai seperti halnya yang terjadi pada sopir truk cabai. Akan tetapi, terkadang ada juga pedagang atau bos buah yang mengharuskan barangnya datang tepat waktu bahkan meminta klaim atau ganti rugi kepada sopir ketika barangnya terlambat tiba. Seperti pada keterangan yang disampaikan oleh pak MAM berikut ini:

“Ada, ada juga, ada juga kalo kita itu telat terlambat kadang ada yang kena klaim itu sebenarnya hanya permainan sebenarnya cuma permainan, kita pun bisa melawan itu karena tidak ada perjanjian hitam di atas putih, jadi kita kalo ada kita telat tidak tepat waktu diklaim itu kita bisa melawan karena tidak ada perjanjian hitam di atas putih, itu kita bisa melawan itu sebenarnya, cuman karena kadang sopir-sopir yang nggak pernah berpikir ke situ dia mau-mau aja diklaim itu mau aja. Klaim itu maksudnya gini, kita diminta ganti rugi gitu, diminta ganti rugi, karena telat waktu padahal itu nggak ada dalam perjanjian, kadang itu hanya permainan pedagang yang ya itu tadi lah, yang ya yang memang nakal, pedagang nakal pedagang nakal itu, ya kita bisa melawan itu.” (MAM).

Menurut keterangan dari Pak MAM, tindakan tersebut hanyalah permainan dari oknum pedagang nakal. Sebagai sopir yang tidak terikat perjanjian hitam di atas putih akan hal tersebut sebenarnya mereka bisa saja melawan sehingga tidak sampai harus membayar ganti rugi. Akan tetapi, sopir yang tidak tau akan hal tersebut merasa pasrah dan bersedia jika disuruh membayar ganti rugi oleh pedagang atas keterlambatannya.

3.2.4 Kekhawatiran akan Kendala dan Musibah di Perjalanan

Selain tekanan, terdapat juga resiko yang sering kali menghantui para sopir yakni kekhawatiran akan resiko yang terjadi di sepanjang perjalanan. Sebagai pekerja yang menempuh jarak hingga ribuan kilo meter dalam setiap minggunya tentu saja banyak resiko yang musti dihadapi oleh para sopir. Tak

jarang kendala atau masalah datang dari kondisi truknya sendiri, seperti kerusakan pada mesin dan kebocoran ban. Berikut penuturan dari informan Pak RP:

Menurut informan Pak RP, tantangan selama di perjalanan yang beliau takutkan adalah saat terjadi hujan. Genangan air akan membuat aspal jalan mengelupas sehingga menimbulkan banyak lubang. Selanjutnya, kondisi air yang menutupi jalan membuat lubang-lubang tersebut tidak terlihat oleh mata. Dikarenakan dalamnya lubang, terkadang ban truk yang menghantam lubang tersebut mengalami kebocoran. Hal itulah yang sering kali dikeluhkan oleh sopir dikarenakan dirasa menimbulkan kerugian. Mereka harus mengeluarkan uang lebih untuk menambal ban truknya. Selain itu waktu mereka juga tersita saat proses menambal ban truk tersebut. Tidak jarang hal-hal seperti ini yang membuat mereka jadi terlambat sampai di tujuan.

Berbeda dengan apa yang disampaikan oleh Pak RP, menurut Pak HEB kekhawatiran yang beliau rasakan adalah ketika melihat rekannya sesama sopir truk mengalami musibah kecelakaan. Berikut kutipan wawancara dari Pak HEB:

“Tantangan, tantangan, kalo masalah bilang kita tantangan itu yo gimana yo mas yo, kita liat temen yang, wes gimana yo mas kita i yo juga wallahualam yo mas yo, namanya orang itu nggak, nggak pingin cari istilahnya pingin ibarate cari apes kan nggak mungkin ya mas ya, kan saya liat temen itu ada yang kecelakaan gini-gini sampe meninggal terus korban sampek meninggal itu kan ya kita juga mikir gitu lo, jadi ya wes kalo tantangannya mungkin kesitu, jadi kita lebih, lebih hati-hati lagi lah istilahnya begitu.” (HEB).

Menurut penuturan dari Pak HEB di atas, diketahui bahwa tantangan yang beliau rasakan adalah ketika rekan sesama sopir truknya mengalami musibah kecelakaan bahkan sampai meninggal dunia. Pak HEB sendiri tentunya juga tidak menginginkan mengalami hal yang demikian tersebut. Seperti yang kita ketahui, banyak berita mengenai kecelakaan yang melibatkan truk-truk ekspedisi terutama yang membawa muatan cabai. Hal tersebut bisa saja terjadi disebabkan karena kondisi sopir yang terburu-buru sehingga memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Selain itu, faktor kelelahan yang menyebabkan sopir mengantuk sehingga tidak dapat mengendalikan laju truk juga bisa menjadi penyebab

terjadinya kecelakaan. Kecelakaan truk yang dialami oleh rekan Pak HEB hingga menyebabkan korbannya luka-luka bahkan meninggal dunia memunculkan kekhawatiran tersendiri bagi beliau. Positifnya, Pak HEB bisa lebih waspada dan berhati-hati saat membawa kendaraan.

3.2.5 intensitas waktu berkumpul bersama keluarga yang sedikit

Selanjutnya, resiko lain yang juga dirasakan oleh sopir yakni tentang intensitas waktu berkumpul bersama keluarga yang sangat sedikit. Sebagai sopir yang lebih banyak menghabiskan waktunya di perjalanan daripada di rumah wajar jika yang dikeluhkan ialah masalah minimnya intensitas berkumpul dengan keluarga. Dalam sekali perjalanan pulang pergi, sopir setidaknya membutuhkan waktu hingga satu minggu. Akan tetapi, ketika muatan sedang sepi, maka waktu yang dibutuhkan bisa lebih dari itu karena mereka harus menunggu muatan dahulu untuk dibawa pulang. Berikut adalah penjelasan dari informan Pak MAM:

“Tantangan di rumah itu ya kadang pas kita saat apa kepingin kumpul sama keluarga kadang kita pas keadaan di jalan, itu tantangan yang ada di keluarga, pas keluarga lagi kumpul-kumpul ada acara hajatan apa kita nggak bisa kumpul, kita pas waktu di jalan, itu tantangan yang di rumah, nanti kalau ada apa tetangga, keluarga yang punya hajat kita nggak bisa menghadiri itu tantangan yang dirumah pokok apa kegiatan yang ada di rumah itu tantangannya, sesama masyarakat-masyarakat yang di rumah itu, tantangannya di situ, kita nggak bisa seperti masyarakat yang lain selalu bisa menghadiri acara-acara hajatan tetangga saudara, itu tantangan yang di rumah.” (MAM).

Pak MAM sebagai seorang sopir truk ekspedisi yang melayani rute antar provinsi bahkan antar pulau sering kali merasa rindu ingin berkumpul bersama keluarga ketika beliau sedang berada di perjalanan. Apalagi ketika keluarga di rumah atau tetangga dekat beliau sedang mengadakan acara hajatan, beliau tidak bisa ikut berkumpul menghadiri acara tersebut karena sedang bekerja. Pak MAM juga merasa bahwa beliau tidak seperti warga masyarakat lain yang selalu bisa menghadiri acara hajatan yang diadakan oleh saudara atau tetangga dekatnya. Waktu rata-rata yang dibutuhkan sopir untuk sekali perjalanan pulang pergi mengirim barang yakni sekitar satu minggu. Sedangkan waktu saat berada dirumah biasanya hanya sehari sampai dua hari. Waktu tersebut termasuk yang digunakan sopir untuk menyetor uang ke juragan pemilik truk, mencuci truk,

melakukan perawatan terhadap truknya, dan lain-lain. Oleh karena itu, waktu yang digunakan untuk berkumpul bersama keluarga biasanya saat malam hari sebelum setelah seluruh anggota keluarga selesai menjalankan aktivitasnya masing-masing. Waktu luang disaat-saat seperti itu yang digunakan oleh sopir truk seperti halnya Pak MAM untuk berkumpul dan berbincang-bincang bertukar cerita satu sama lain bersama anggota keluarga.

3.2.6 Muatan yang sering kali melebihi kapasitas

Selain berbagai tekanan dan resiko yang telah disebutkan di atas, masalah lain yang juga dirasa menjadi resiko oleh sopir ialah muatan dari bos atau juragan yang sering kali melebihi kapasitas. Rata-rata muatan yang harus dikirim oleh sopir melebihi kapasitas tonase yang telah ditentukan dalam undang-undang yakni maksimal seberat lima ton. Secara tidak langsung hal tersebut juga dapat dikatakan merugikan sopir. Meskipun demikian resiko tersebut tetap dihadapi karena itulah pilihan satu-satunya yang harus diterima oleh sopir. Berikut penuturan salah satu informan mengenai hal tersebut:

“Lek muatan kabeh melebihi, kabeh melebihi, lo masalah e gak nutut mas, ngenteni muatan enteng adewe muatan yo seneng, tapi juragane seng gak onok seng kate muati ki gak onok, lak lombok paling nggak limang ton tapi masalah e kan njaluk e banter iso nutut regone lombok larang yo kan iso nutut, Jakarta no ongkosan limangewu jek iso nutut ibarate nggowo limang ton sak tone dikek i sak juta, iyo to? Limang ton limang juta kan dek e nutut lombok batine kan yo akeh lak nguber pasar kan neng kene umpomo regone saiki lombok limolas ewu, Jakarta isok selawe ewu kan wes nutut ngono lo, la lek buah gak iso wong buah ki hasile sitik, akeh rugine lah ibarate, lo saiki koyok jeruk gak onok jeruk iki muat peti sak jeruk e mesti wes nem ton pitung ton, la kon ngongkosi la aku sopir ki kabeh seneng enek aturan muatan enteng ki malah seneng kan muatan enteng ngene ki kan yo seneng muat enteng ongkose penak kan seneng montor solare yo gak pati boros kan ngono to. Saiki sampean koyok neng embong masalah timbangan iku timbangan trek i lo kae karepe pemerintah kan trek harus muat standar to maksute maksimale kan lima ton, la saiki sampean juragan buah opo maneh Jakarta ongkose larang opo gelem sampean, yo kan gak nutut, mesti kan paling nggak i enam ton lebih, pitung ton ngono kuwi supoyo nutut umpomo ongkose limang ewu, tapi lek limang ewu buah gak onok mas, buah i ongkose papat telu papat setengah, lak limang ewu 5 ribu iku cabe masalah e kan njaluk e banter.” (Kalau muatan semua melebihi, semua melebihi, lo masalahnya tidak sampai mas, nunggu muatan ringan kita muatan ya senang, tapi juragannya yang tidak ada yang mau memberi muatan gak ada, kalau cabe paling tidak lima ton tapi masalahnya kan mintanya kencang bisa nyampek harganya cabai mahal ya

kan bisa nyampek, Jakarta ongkos kirim 5 ribu (5 juta) masih bisa nyampek ibaratnya bawa lima ton satu tonnya dikasih satu juta, iya kan? Lima ton lima juta kan dia nyampek cabai ibaratnya kan ya banyak kalau ngejar pasar kan di sini umpama harganya sekarang cabai 15 ribu, Jakarta bisa 25 ribu kan sudah nyampek gitu lo, la kalau buah gak bisa orang buah hasilnya sedikit, banyak ruginya lah ibaratnya, lo sekarang seperti jeruk gak ada jeruk ini muat peti sama jeruknya saja pasti sudah enam ton tujuh ton, la suruh bayar ongkos la saya sopir ini semua senang ada muatan ringan ini malah senang kan muatan ringan gini kan ya senang muat ringan bayarannya enak kan senang mobil solarnya ya tidak terlalu boros kan gitu to. Sekarang anda seperti di jalan masalah timbangan itu timbangan truk itu lo kan maunya pemerintah kan truk harus muat standar to maksudnya maksimal lima ton, la sekarang anda juragan buah apa lagi Jakarta ongkosnya mahal apa mau anda, ya kan gak nyampek, pasti kan paling tidak enam ton lebih, tujuh ton gitu itu supaya nyampek ibarat ongkosnya 5 ribu (5 juta), tapi kalau 5 ribu buah gak ada mas, buah itu ongkos empat tiga empat setengah (juta), kalau 5 ribu lima ribu itu cabai masalahnya kan mintanya cepat sampai). (J).

Menurut keterangan yang disampaikan oleh Pak J, diketahui bahwa muatan yang harus dibawa oleh sopir truk kebanyakan melebihi kapasitas yang telah ditentukan dalam undang-undang. Hal tersebut merupakan tuntutan dari bos atau juragan buah yang mengirim barang. Bos atau juragan buah memang kebanyakan sengaja mengirim buah atau sayur dengan jumlah banyak dalam sekali perjalanan untuk meminimalisir kerugian. Rata-rata berat muatan buah yang harus dibawa oleh sopir seperti Pak J dalam sekali perjalanan adalah sekitar enam sampai tujuh ton dengan ongkos kirim mulai dari empat juta tiga ratus hingga empat juta setengah. Padahal menurut undang-undang, batas kapasitas muatan untuk truk sejenis *colt diesel* seperti yang dikendarai oleh Pak J maksimal adalah lima ton. Hal tersebut pada akhirnya juga dapat merugikan sopir karena telah melanggar aturan. Akibatnya, saat melewati jembatan timbang mereka akan terkena sanksi tilang dan harus sidang di pengadilan serta membayar denda sebesar 250 ribu rupiah. Berbeda dengan ketika membawa cabai. Meskipun muatannya hanya sekitar lima ton, namun ongkosnya lebih mahal ketika membawa buah. Hal tersebut karena memang harga jual cabai lebih mahal jika dibandingkan dengan harga jual buah atau sayur. Dengan begitu, bos cabai masih bisa merauk untung meskipun harus membayar ongkos lebih mahal. Selain itu, resiko di perjalanan yang dihadapi sopir ketika membawa cabai juga lebih besar.

Hal itulah yang menurut Pak J kenapa ongkos pengiriman cabai lebih mahal daripada ongkos pengiriman buah atau sayur.

Tabel 3.1. Ringkasan Tekanan dan Resiko Sopir Truk dalam Pekerjaannya

No	Tekanan dan resiko	Data	Informan
1	Tindakan premanisme	<ul style="list-style-type: none"> - Tindakan premanisme masih dijumpai di beberapa wilayah yang dilalui oleh sopir truk ekspedisi dalam mengirim barang meskipun jumlahnya dirasa lebih menurun dibandingkan beberapa tahun silam. - Daerah kawasan preman yang paling ditakuti terutama oleh sopir yang berasal dari luar kota dan masih banyak terdapat kawanan preman yakni di wilayah Jawa Timur (Jatiroto dan Tanggul Jember, Lumajang, Hutan Baluran). Selain itu, Sumatera juga dianggap sebagai sarang preman raja tega. - Kendaraan yang paling sering menjadi incaran preman adalah mobil pick up serta truk yang membawa barang. - Terdapat beberapa perusahaan serta individu yang ikut serta dalam kawalan preman seperti sakram, SAS, TRS, dan gajag oling dengan membayar sejumlah uang setiap bulannya dengan tujuan agar lebih aman serta meminimalisir tindak kejahatan yang dilakukan oleh preman. - Kawanan preman biasanya meminta uang serta barang berharga milik sopir yang disertai dengan ancaman bahkan hingga menggunakan senjata tajam. Ketika sopir tidak mau memberi, maka preman tersebut tidak segan-segan untuk merusak kendaraan milik sopir. - Kemungkinan alasan preman melakukan hal tersebut adalah karena tidak memiliki pekerjaan lain sehingga memilih cara tersebut untuk mendapatkan penghasilan. 	Pak MAM, Pak J, Pak RP, Pak HEB, Pak S, Pak ARH

Tabel 3.2. Ringkasan Tekanan dan Resiko Sopir Truk dalam Pekerjaannya
(Lanjutan)

2	Pungli petugas/aparat	<ul style="list-style-type: none"> - Masalah mengenai pungli oleh petugas atau aparat juga merupakan salah satu masalah yang seringkali dikeluhkan sopir truk selain tindakan premanisme. - Fenomena pungutan liar oleh oknum nakal masih banyak ditemui dan seakan sudah menjadi tradisi sehingga sulit untuk diberantas. - Kebanyakan pungli dilakukan di area tol meskipun tidak menutup kemungkinan juga dapat terjadi saat operasi razia di jalan raya. - Oknum petugas memanfaatkan kesalahan serta kebutuhan sopir untuk melakukan tindakan pungli. Sopir lebih memilih membayar pungli kepada petugas karena dinilai lebih instan dan tidak perlu menebus surat-surat di pengadilan. - Salah satu informan menganggap bahwa tindakan yang dilakukan oleh pihak aparat yang menindaknya merupakan sebuah kewajiban karena informan juga merasa melakukan kesalahan. - Semenjak pemerintahan Presiden Jokowi tindakan pungli di jembatan timbang sudah tidak ada lagi dan prosesnya telah sesuai dengan prosedur. - Kemungkinan alasan oknum nakal melakukan hal tersebut adalah gaji yang tidak sesuai serta kebutuhan gaya hidupnya. 	Pak MAM, Pak J, Pak RP, Pak HEB, Pak S, Pak ARH
---	-----------------------	---	---

Tabel 3.3. Ringkasan Tekanan dan Resiko Sopir Truk dalam Pekerjaannya
(Lanjutan)

3	Tuntutan majikan	<ul style="list-style-type: none"> - Tuntutan dari majikan atau juragan diantaranya adalah kecepatan dan ketepatan waktu untuk sampai di tempat tujuan terutama bagi sopir truk cabai. Sopir dituntut agar cepat sampai tujuan agar barang tidak terlalu lama berada di perjalanan sehingga tidak sampai membusuk dan rusak. - Tekanan lainnya yang berasal dari juragan adalah tuntutan untuk membawa muatan melebihi kapasitas yang ditentukan. Hal tersebut ditempuh majikan atau juragan agar tidak sampai memperoleh kerugian. 	Pak MAM, Pak J, Pak HEB, Pak S
4	Resiko lainnya	<ul style="list-style-type: none"> - Intensitas waktu yang sedikit dalam berkumpul bersama keluarga dikarenakan sebagian besar waktu digunakan untuk bekerja. - Tidak bisa ikut menghadiri acara atau hajatan yang diselenggarakan oleh keluarga atau tetangga sekitar dikarenakan sedang bekerja. - Ketakutan akan resiko ban bocor saat hujan dikarenakan lubang-lubang yang tertutup oleh genangan air sehingga tidak terlihat dan dapat menyebabkan kebocoran ban ketika ban truk menghantam lubang. - Kekhawatiran akan resiko dan musibah yang bisa saja menimpa sopir truk apalagi saat mereka menyaksikan ada salah satu rekannya yang sampai meninggal karena kecelakaan. 	Pak MAM, Pak RP, Pak HEB

3.3 Resistensi Sopir Truk terhadap Oknum Petugas

3.3.1 Membicarakan di Belakang Petugas

Pada sub bab sebelumnya telah dijelaskan mengenai tekanan yang berasal dari oknum petugas yang harus dihadapi oleh sopir yakni berupa banyaknya

fenomena pungli yang ditemui di jalan raya. Selanjutnya, dalam sub bab ini akan dijelaskan tentang tindakan resistensi apa saja yang dilakukan oleh sopir truk dalam menghadapi tekanan tersebut. Tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk dalam pembahasan pertama ini dilakukan secara sembunyi-sembunyi yakni dengan membicarakan di belakang petugas. Sopir truk sering kali membicarakan oknum petugas ketika sedang bertemu atau berkumpul dengan rekan sesama sopir. Menurut para sopir memang rata-rata yang menjadi bahan perbincangan saat berkumpul sesama sopir truk adalah tentang oknum-oknum petugas yang nakal. Berikut penuturan dari para informan:

“Waduh kalo itu sih kalo masalah pak polisi itu sudah istilahnya masalah omongan itu makanannya pak sopir itu hehehe, iya, makanannya pak sopir itu, woh saya tadi tilang sana, dimana-dimana muatannya segini hehehe, itu wes itu wes tiap hari itu mas denger omongane sopir gitu itu tiap saya istilahnya, tiap nongkrong ngopi ngene yang diomongin paling ya gitu itu pak polisinya.” (HEB).

“O mesti itu, itu mesti, sekali-kali itu mesti, setiap kita ketemu sopir dimana-dimana itu rata-rata yang jadi bahan pembicaraan itu ya polisi, itu sudah rata-rata, kadang ada teman yang mengupload ke facebook apa itu kan kena PJR di sini di sini masih ada pungli masih ada ini, itu memang sudah mendarah daging jadi untuk pemberantasannya juga susah.” (MAM).

“Ya pernah ya gitu lah yo yang dibicarakan ya cuman itu-itu aja mas ya yang saya tadi kenak polisi di sana, saya kenak tilang, saya kenak timbangan di sana itu pasti sudah, ndak membicarakan lain-lain kan ndak ya sudah itu memang, kalau itu resiko kita muatan berat ringan itu kan sudah resiko kita itu pasti sudah jadi kembang lambe sudah wes lek masalah itu lek kenek tilang kenek polisi wes kenek dingge nyanyian kembang lambe mas.” (S).

“Lek ngerasani polisi ki arek-arek iki nganu, palengno yowes ketilange gorogoro wes ra nduwe SIM ngono kuwi, yo kan kesalahan kesalahane, cumak berhubung kesalahan kan dimanfaatne sisan, maksute koyok nyangoni ora ditilang, la wong opo seng arep ditilang STNKne, yo koyok bos e yo emoh to jelase, wes seng nanggung yo, seng nanggung kan jelas supire wong seng salah supire ra nduwe SIM, arepe piye mosok arep STNKne seng ditilang yo jelase yo panggah la piye uang damai ae pak hehehe.. po ra yo ngono, podo butuh e, la asline kan yo sak repotan kabeh, podo wes podo nganune kabeh.” (Kalau membicarakan polisi ini teman-teman ini nganu, paling ya ketilang gara-gara sudah tidak punya SIM gitu itu, yak kan kesalahannya sendiri, cuma berhubung melakukan kesalahan akhirnya dimanfaatkan juga, maksudnya kayak memberi suap gak ditilang, la apa yang mau ditilang STNKnya, ya kayak bosnya ya tidak mau to pastinya, sudah yang nanggung ya, yang nanggung kan pastinya sopirnya orang yang salah sopirnya tidak punya SIM, mau gimana masak mau STNKnya

yang ditilang pastinya ya tetap la gimana uang damai aja pak hehehe... apa ya nggak gitu, sama butuhnya, la sebenarnya kan ya sama-sama repot semua, sama sudah sama nganunya semua). (ARH).

Menurut keterangan dari Pak HEB, topik pembicaraan mengenai oknum petugas nakal diibaratkan seperti makanan sehari-hari sopir truk saat berkumpul atau bertemu. Hal tersebut dikarenakan saat sopir truk berkumpul dengan rekan sesama sopir seperti ketika mereka istirahat makan, minum kopi sambil menunggu muatan, hal yang dibicarakan adalah mengenai oknum petugas. Para sopir selalu membicarakan pengalamannya mereka selama di perjalanan yang terkait dengan tindakan polisi termasuk terkena tilang dan dimintai pungli. Bahkan Pak MAM dalam keterangannya menyebutkan bahwa tidak jarang ada rekannya yang sengaja mengunggah pemberitaan ke media sosial dengan tujuan menyindir petugas atau menginformasikan bahwa tindakan pungli yang dilakukan oleh oknum petugas masih banyak ditemui dan memang susah untuk diberantas. Rata-rata memang yang dibicarakan oleh sopir saat berkumpul bersama teman-teman mereka adalah mengenai tindakan oknum aparat seperti yang disampaikan oleh Pak S. Sedangkan Pak ARH mengungkapkan bahwa sebenarnya tindakan tilang atau pungli yang dilakukan petugas merupakan akibat dari kesalahan sopir sendiri. Misalnya sopir yang tidak mempunyai SIM lebih memilih untuk memberi suap kepada petugas agar bisa lolos dari sanksi tilang. Dengan begitu, dapat dikatakan bahwa oknum petugas sengaja memanfaatkan kesalahan sopir untuk bisa memperoleh uang pungli. Antara pihak petugas dan pihak sopir sama-sama memiliki kebutuhan akan hal tersebut dan bisa saja mereka memperoleh keuntungan dari tindakan pungli itu. Pihak aparat diuntungkan dengan menerima uang dari sopir sebagai suap yang dapat digunakan sebagai pemasukan tambahan. Sedangkan pihak sopir diuntungkan dengan tidak perlu hadir di persidangan untuk menebus surat-suratnya yang ditahan.

3.3.2 Membela Diri dengan Debat

Tindakan resistensi berikutnya dilakukan secara terbuka atau terang-terangan. Tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir ini berupa membela diri dengan berdebat melawan petugas. Sopir berusaha berdebat melawan petugas agar

tidak sampai ditilang atau dimintai uang pungli karena dia merasa bahwa dirinya benar. Berikut penuturan dari para informan terkait tindakan resistensi tersebut:

“Kadang-kadang kan yo aku wes jengkel kene iki wes pegel, kerjo pegel yo tak tantang tambahan polisine ngono aparat-aparat seng ruwet-ruwet, wes saiki gak usah kakean cangkem sampean ngono, sampean njaok piro, saiki salahku opo ngengkel mbok tilang ae masalah e opo kesalahane teko ndi kok sampean ape nilang ae, tilangen lek sampean ape nilang, lo aku gak nganu mas yo, yo cumak aku kadang-kadang kan masalah e aparat kan isine nggedak isine, seng penting aku lengkap perkoro ngengkel panggah nganu yo tak engkel, yo saiki cobak aku punya kesalahan wong kesalahanku opo suratku lengkap, surat umpomo ijin bongkar muat yo nduwe, buku KIR yo onok, SIM yo wes onok opo seng kurang, o iki nganu kamu-kamu wes ngene iki seng muatane wes repot, aku untunge lek nang pulisi aku musti lak wes kadung nganu engkel-engkelan lek kadung pegel aku wes pegel, tak tantang malahan, karepe sampean piye, ngko lek sampean panggah nilang ae iki montorku kontake tak kekne yo to, lo kontake tak kekne montore sampean gowoen montore gak usah nilang montorku aku ngono, gowoen ngko onok seng njukuk aku ngono.” (Kadang-kadang kan ya saya sudah jengkel saya ini sudah kesal, kerja capek ya saya tantang malahan polisinya gitu aparat-aparat yang ribet-ribet, sudah sekarag gak usah banyak omong anda gitu, anda minta berapa, sekarang salah saya apa maksa anda tilang aja masalahnya apa kesalahannya dari mana kok anda mau nilang aja, silahkan ditilang kalau anda mau nilang, lo saya kan ndak nganu mas ya, ya cuma aku kadang-kadang kan masalahnya aparat isinya menggertak isinya, yang penting saya lengkap perkara debat tetap nganu ya tak debat, ya sekarang coba aku punya kesalahan orang kesalahanku apa suratku lengkap, surat andaikan izin bongkar muat ya punya, buku KIR ya ada, SIM ya sudah ada apa yang kurang, o ini nganu kamu-kamu sudah begini ini yang muatannya sudah repot, aku untungnya kalau ke polisi aku selalu kalau sudah terlanjur nganu saya debat kalau terlanjur kesal aku sudah kesal, saya tantang malahan, maunya anda gimana, nanti kalau anda tetap mau nilang aja ini mobil saya kontaknya saya kasihkan ya kan, lo kontaknya saya kasihkan mobilnya anda bawa mobilnya tidak usah nilang mobilku saya gitu, bawa saja nanti ada yang ngambil aku gitu). (J).

Berdasarkan keterangan dari Pak J di atas, beliau melakukan tindakan resistensi dengan cara berdebat dengan oknum petugas jika sudah merasa kesal. Pak J tetap tidak mau ditilang karena sudah merasa dirinya telah benar dan tidak melakukan pelanggaran. Pak J terus saja menanyakan kepada polisi perihal letak kesalahan beliau. Padahal dalam perjalanannya Pak J telah membawa kelengkapan surat-surat yang musti dipersiapkan, seperti surat izin bongkar muat, buku KIR, SIM dan lain-lain. Meskipun begitu, pihak aparat tetap saja mencari

kesalahan-kesalahan sopir agar dapat menilangnya atau berharap sopir tersebut mau memberikan sejumlah uang.

Perlawanan serupa juga dilakukan oleh informan lainnya terhadap oknum petugas yang menilang mereka. Akan tetapi, meskipun informan Pak MAM dan Pak RP telah melakukan perlawanan dengan cara berdebat membela diri, mereka merasa perlawanan yang dilakukannya sia-sia karena tetap dipandang salah oleh oknum petugas. Pak RP menegaskan bahwa beliau selalu dipandang salah oleh oknum petugas meskipun beliau telah merasa bahwa dirinya benar sehingga walaupun memaksa melakukan perlawanan beliau akan tetap kalah.

“Iyaa... debat debatnya itu tetep ndak mau disalahkan, jadi kita mencari apa kesalahan saya dimana dimana dimana tetep itu ujung-ujungnya tetep duit, tetep duit ujung-ujungnya tetep duit, jadi nggak ada terus kita debat kita menang nggak ada kalau sama pulisi itu nggak ada menangnya, menangnya ya sama duit kalau kita ngeluarin duit itu menang sama oknum-oknum polisi itu yang bertugas di jalanan.” (MAM).

Menurut keterangan dari yang disampaikan oleh Pak MAM, beliau melakukan perlawanan debat dengan petugas saat ditilang yang intinya beliau membela diri dan tidak mau disalahkan. Akan tetapi, menurut beliau perdebatan itu dirasa hanya sia-sia karena meskipun sopir telah melawan dan membela diri tetap akan salah di mata petugas. Begitu juga dengan yang disampaikan oleh Pak RP, sopir tetap dipandang salah meskipun mereka merasa dia benar. Mereka akan menang dan lolos dari tilang jika memberikan sejumlah uang atau suap kepada oknum yang bertugas di jalan raya.

Di sisi lain perlawanan yang dilakukan oleh sopir juga tidak diimbangi dengan pengetahuan mengenai undang-undang berkendara di jalan raya. Minimnya sosialisasi tentang undang-undang yang terkait dengan pekerjaan mereka membuat para sopir truk seakan dibutakan akan hal tersebut. Seperti pada kutipan percakapan dari hasil wawancara bersama Pak J dan Pak MAM berikut ini:

“La aku gak ngerti aku ngono kuwi, tapi lek sampean ngomong rambu-rambu sak indonesia sampean duduhe sopir, ibarate ngerti aku ngono, lo sopir i opo seng

neng embong kan mesti rambu-rambu seng di apalne kan yo rambu-rambu, lo sak durunge nggae SIM kan rambu-rambu kon ngapalne, iki opo parkir gak entok parkir iki kan iku paham pak, tapi lak undang-undang gak ngerti pak.” (La aku gak tau aku gitu itu, tapi kalau anda ngomong rambu-rambu seindonesia anda tanya sopir, ibaratnya tau aku gitu, lo sopir ini apa yang di jalan kan selalu rambu-rambu yang dihafalkan kan ya rambu-rambu, lo sebelum buat SIM kan rambu-rambu suruh dihafalkan, ini apa parkir tidak boleh parkir ini kan itu paham pak, tapi kalau undang-undang tidak tahu pak). (J).

“Ya debat, ya cuma debat, kita debat cuma debat tapi debat itu debat percuma kita juga kan ndak tau undang-undang, kita dibutakan dengan undang-undang, yang masalahnya nggak ada undang-undang yang untuk perlindungan sopir itu nggak ada, jadi kayak dijadikan apa sopir itu memang makanan empuk lah bagi para oknum-oknum nakal.” (MAM).

Para sopir mengaku tidak mengerti sama sekali jika harus dihadapkan dengan undang-undang berkendara. Para sopir hanya tau tentang rambu-rambu lalu lintas yang mereka pelajari saat akan membuat SIM. Oleh sebab itu, saat mereka melawan oknum petugas dengan berdebat pun hal tersebut dirasa percuma karena para sopir tidak tau mengenai undang-undang yang mengatur mereka dalam berkendara. Sopir truk merasa dibutakan akan undang-undang sehingga mereka tidak bisa membela diri. Ketika mereka membela diri dan berdebat dengan petugas, mereka malah dikenai pasal tambahan tentang melawan petugas. Hal tersebut mengakibatkan sopir merasa bahwa mereka seakan dijadikan makanan empuk sebagai sumber penghasilan tambahan oleh oknum-oknum nakal tersebut melalui pungutan liar. Keterangan yang sama juga disampaikan oleh informan Pak S:

“Ya pernah, pernah mas, ya kalo dimana, melawan kita seumpama kita kayak petugas itu tadi ngomong gini gini gini, saya ngomong njawab ya njawab itu katanya kita melawan petugas, ndak bisa kalo kita mau menerangkan yang yang bener-bener itu ndak bisa mas, kalo dipetugas, itu nganu itu kita njawab itu kita dikirian kita melawan petugas gitu lo, jadi ndak bisa menjelaskan yang betul-betul kita yang yang sebenarnya ndak bisa, harus kita pasti kita harus di melawan petugas, ditilang, ditilang gitu lo, kamu melawan petugas gini-gini padahal kita cuman kita ngomong apa adanya njawab kita apa adanya, gimana kesalahan saya, dari mana gitu lo, kamu gini-gini katanya wah sudah banyak alasan kita itu yaapa ya sama petugas itu bukannya kita itu dikasih penerangan kita dikasih tau, sebetulnya kita kan harus dikasih tau kalo kalo saya itu salah, gimana caranya, kita salah, ndak, kita ngomong kita katanya melawan petugas, sak repotan kalau kita mau ngomong bener-bener ndak bisa, bicara agak nganu sedikit sudah

walaupun kita bisa dijak damai ndak bisa sudah, tilang gitu aja, moro tulis tulis tulis gimana kesalahan nanti kesalahannya itu nanti udah nanti dibaca sama di surat tilang kita melawan petugas sudah gitu saja, melawan petugas gitu wes.” (S).

Meskipun Pak S telah mencoba membela diri dengan berdebat menjelaskan kejadian yang sebenarnya dan menanyakan apa kesalahannya kepada petugas, hal tersebut malah membuat beliau dituduh telah melawan petugas. Padahal beliau berharap dapat memperoleh penjelasan mengenai letak kesalahannya. Pada akhirnya beliau tetap dikenai sanksi tilang dengan pasal tambahan karena telah melawan petugas.

3.3.3 Melapor ke Presiden

Selain membela diri dengan berdebat dan membicarakan di belakang petugas, tindakan resistensi lainnya yang dilakukan oleh sopir truk adalah melapor ke presiden. Sopir sudah merasa kesal dengan banyaknya tindakan pungli yang dilakukan oleh petugas. Hal tersebut pada akhirnya membuat sopir tidak mempunyai cara lagi selain melapor kepada pemerintah yang dinilai dapat memberantas tindakan ini. Berikut penuturan dari informan Pak J mengenai aksi sopir truk yang melapor ke presiden masalah pungli dan premanisme:

“La lek koyok seng kapanane iku sampean krungu seng sopir Mojokerto seng mlaku neng Klaten, lo iku kan yo sopir kol desel koyok aku, dek e kan mengadu, opo seng diadune? preman karo pulisi kan ngono, wes iku wes bebane ngono kuwi, podo ae lek sopir neng ndi-ndi ki podo ae, seng dikeluhkan yo opo? Yo preman, pungli polisi. Lo iku akeh iku neng ndi-ndi ambek arek kan yo wes biasah iku, tapi opo wes teko iku wong petang ulan jatah e kan petang ulan, berarti Mei ndek ingi koyok e teko, arek Mojokerto iku, yo iku mbelo sopir sak Indonesia iku, sekirane ki seng pegel ibarate kan wes piye, lo kabeh dek e mandek neng ndi kan masalah ibarate kabeh mangan opo-opo gak kiro kelaparan arek iku wong akeh seng nulung kan ngono, yo sopir i wes ngono kuwi, sopir i manio gak kenal wes koyok dulur dewe, wes yo opo neh lak neng embong iku kan wes persodaraane sopir ki gak koyok neng embong , yo seng tak critakne mau neng embong enek opo-opo masio gak kenal panggah sopir kan ngekek i bantuan lah ngono lo.” (La kalau seperti yang kapan hari itu anda dengar yang sopir Mojokerto yang jalan ke Klaten, lo itu kan ya sopir *colt diesel* seperti saya, dia kan mengadu, apa yang diadukan? Preman sama polisi kan gitu, sudah itu memang sudah bebannya seperti itu, sama saja kalau sopir dimana-mana itu sama saja, yang dikeluhkan apa? Ya preman, pungli polisi. Lo itu banyak itu dimana-mana sama teman-teman kan ya sudah biasa itu, tapi apa sudah sampai orang empat bulan targetnya kan

empat bulan, berarti Mei kemarin sepertinya sampai, orang Mojokerto itu, ya itu membela sopir seluruh Indonesia itu, sekiranya itu capek ibaratnya kan sudah gimana, lo semua dia berhenti istirahat dimana kan masalah ibaratnya semua soal makan apa-apa gak mungkin kelaparan orang itu kan banyak yang menolong kan gitu, ya sopir itu sudah gitu itu, sopir meskipun tidak kenal sudah seperti saudara sendiri, sudah ya apa lagi kalau di jalan itu kan sudah peraudaraannya sopir itu gak seperti di jalan, ya seperti yang saya ceritakan tadi di jalan ada apa-apa meskipun tidak kenal tetap sopir kan memberi bantuan lah gitu lo). (J).

Seperti yang kita ketahui mengenai berita aksi Agus, sopir truk yang sempat viral karena rela berjalan kaki dari Sidoarjo menuju Jakarta demi untuk bisa menemui Presiden Jokowi. Agus merupakan sopir truk ekspedisi sama seperti informan Pak J ini. Aksi Agus berjalan kaki selama 26 hari tersebut bukan hanya untuk mencari sensasi belaka, namun ada maksud dan tujuan khusus. Dia mewakili sopir truk seluruh Indonesia ingin melapor kepada bapak presiden mengenai banyaknya tindakan pungutan liar (pungli) yang dialami sopir truk. Aksinya tersebut tidak sia-sia dan akhirnya ia diterima oleh presiden di Istana Negara. Menanggapi hal tersebut akhirnya Presiden Joko Widodo mengundang beberapa perwakilan sopir truk dari berbagai daerah ke Istana Negara. Dalam pertemuan tersebut sopir mengungkapkan bahwa masih banyak ditemui aksi premanisme dan pungli yang dialami sopir truk. Selama perjalanan dari Sidoarjo ke Jakarta, Agus tidak perlu khawatir masalah makan atau mencari tempat untuk istirahat karena ia selalu dibantu oleh rekan sesama sopir yang ikut menolong dan mendukungnya.

3.4 Resistensi Sopir terhadap Preman

3.4.1 Membicarakan di Belakang Preman

Pada sub bab macam-macam tekanan dari pihak lain yang diterima sopir truk sebelumnya telah dijelaskan mengenai tindakan premanisme yang dialami oleh sopir truk. Selanjutnya, dalam sub bab ini akan dijelaskan mengenai tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk terhadap preman. Tindakan resistensi yang akan dibahas pertama ini dilakukan secara sembunyi-sembunyi yakni berupa membicarakan di belakang preman. Berikut kutipan penuturan dari informan terkait dengan tindakan resistensi membicarakan di belakang preman:

“Kalo masalah begitu menyindir ngomong masalah kita dimintai preman di sana gini gini gini, kalo masalah itu ya sesama sopir itu juga curhatnya gitu mas gitu lo, dadi o saya tadi kena di sana saya kasih uang 20 ribu beres kita jalan, cumak begitu aja, istilahnya gitu, cumak sesama, sesama temen sesama sopir-sopir sini semua banyak mas dari mana dari masnya ini dari Malang (sambil menunjuk temannya) ada yang dari Tulungagung ada yang dari Jember, kan banyak sini. Iya, saya tadi kena di sana, dikasih 20 ribu udah diem tapi, kan udah beres jalan nggak ada apa-apa gitu aja, kalo udah dikasih informasi ya sopir lain nyampekit situ kan lebih hati-hati lagi gitu aja, biar nggak sampek bentrok.” (HEB).

Menurut keterangan yang telah disampaikan oleh Pak Heb tersebut, didapat dilihat bahwa melakukan tindakan resistensi dengan membicarakan di belakang preman sudah menjadi kebiasaan para sopir. Saat bertemu rekan sesama sopir, biasanya mereka curhat atau bertukar cerita mengenai tindakan premanisme yang mereka alami selama di perjalanan. Pak HEB membicarakan tindakan premanisme tersebut bukan hanya dengan rekan sesama sopir dari Banyuwangi saja, melainkan juga dengan sopir dari luar daerah yang saat itu beliau temui seperti dari Malang, Tulungagung, Jember, dan juga kota-kota lainnya. Pak HEB bertukar cerita mengenai tindakan premanisme yang mereka alami di perjalanan bersama rekan sesama sopir saat berkumpul. Biasanya perbincangan tersebut terjadi saat para sopir berkumpul sembari menunggu muatan di area ekspedisi serta saat istirahat makan atau minum kopi di salah satu warung. Perbincangan tersebut dilakukan sopir bukan tanpa alasan, hal tersebut bertujuan untuk berbagi informasi mengenai tindakan premanisme agar nantinya sopir yang lain bisa waspada dan berhati-hati. Penuturan serupa juga disampaikan oleh Pak J berikut ini:

“O yo wes ngono kuwi biasah kan masalah e ngene koyok sampean cerito aku maeng kenek preman neng kono kan seng neng kene gak ngerti, neng kono kan pas dek e dewean kan ngono, mangkane dek e iku lak nang tengah embong akeh mlaku bareng montor mlaku bareng preman gak kiro wani, preman kan wes golek celah e posisi montor iki mari mangan, mangan neng warung, akeh montor iki, preman jelas neng kono lek memang diincer montor iki yo to karo preman, la iki ngko mlaku sreet, tapi ngko lek iki mlaku enek kancane dek e kan gak kiro wani, ibarate wes onok barengane gak usah konco kampung, onok barengane ngono lo iki wes gak kiro wani premane, umpomo tak cegat seng ngarep mingger, seng mburi mandek, akhire kan yo geger kan ngono.” (O ya kayak gitu itu sudah biasa kan masalahnya gini kayak anda cerita ke saya tadi kena preman di sana kan yang di sini gak tau, di sana kan pas dia sendirian kan gitu, mangkanya dia itu kalau pas

di perjalanan banyak jalan bareng mobil jalan bareng preman gak mungkin berani, preman kan sudah cari celahnya posisi mobil ini (sopirnya) habis makan, makan di warung, banyak mobil ini, preman jelas di situ kalau memang diincar mobil ini ya kan sama preman, la ini nanti jalan sreet, tapi nanti kalau ini jalan ada temannya dia kan gak mungkin berani, ibaratnya sudah ada barengannya tidak usah teman kampung, ada barengannya gitu lo ini sudah gak mungkin berani premanya, seumpama saya hadang yang depan minggir, yang belakang ikut berhenti, akhirnya kan ya bentrok kan gitu). (J).

Informan Pak J juga menuturkan bahwa membicarakan tindakan premanisme sesama sopir telah menjadi kebiasaan bagi mereka saat sedang berkumpul. Selain itu, terkadang dalam perbincangan tersebut mereka juga membahas mengenai strategi untuk bisa meminimalisir tindakan premanisme yang mereka alami. Dalam aksinya, preman biasanya sudah mengincar truk yang akan mereka jadi target. Ketika terdapat sebuah truk yang berhenti sendirian di sebuah warung, maka itulah sasaran empuk bagi si preman. Akan tetapi, ketika terdapat banyak truk di sana preman akan berpikir dua kali untuk melakukan aksinya. Oleh karena itu, para sopir sering kali berinisiatif mencari barengan saat melewati jalan-jalan yang rawan tindakan premanisme untuk meminimalisir tindakan tersebut.

3.4.2 Berkendara Beriringan atau Konvoi

Seperti yang disampaikan pada sub bab sebelumnya, dalam perbincangan yang dilakukan sesama sopir terkadang mereka juga membahas strategi untuk meminimalisir tindakan premanisme salah satunya adalah dengan mencari barengan untuk berkendara beriringan atau konvoi dengan sopir lainnya. Mereka mencari barengan rekan sesama sopir lainnya untuk diajak konvoi dalam melakukan perjalanan. Dengan begitu, diharapkan preman tidak akan berani menghentikan truk mereka ataupun meminta uang kepada para sopir tersebut. berikut penuturan dari Informan Pak MAM dan Pak J mengenai hal tersebut:

“Iya itu, dengan cara... waktu, kita harus cari waktu yang tepat saat lewat jalan-jalan yang rawan, kedua kita harus apa mencari barengan, *opo lek ngarani* (apa istilahnya), konvoi, konvoi dengan sesama pengguna jalan itu sopir truk-truk yang lain, itu kita bisa konvoi, yag di tempat-tempat yang rawan.” (MAM).

“*Iyo golek barengan, la lek pengen gak dinganu preman yo golek barengan kan ngono lo, tapi yo jeneng e wong ki kan kebanyakan lak ibarate koyok aku, aku*

ibarate liwat Jatiroto dewean yo panggah wani masalah e kan tak pikir wes mbendino kan liwat ngono, tapi lak sopir lain daerah lah koyok daerah Jawa Tengah gak kiro wani Jatiroto dewean, wes sampek saiki gak kiro wani, tapi lak onok kancane kan wani dek e, lo golek barengan aman dek e, lo podo ae yo koyok adewe ki modele neng omah e uwong i yo Assalamualaikum ibarate kan ngono kuwi, lo iki lak neng kene, lak neng Sumatera melbu Pandan Sumbersari iku wes preman maneh, neng Pandan onok premane neng warung ngono lo, ngekek i duwek, ngko metu teko Pandan wes preman maneh, teko Sumbersari neng Pekulo wes preman maneh lak neng Sumatera, tapi neng kono maksute kan gak cedek-cedek ngene, kene Kalibaru wes kampung yo to, Banyuwangi baru kampung maneh, alas-alas tok iku lo.” (Iya cari barengan, la kalau pengen gak dianu preman ya cari barengan kan gitu lo, tapi ya namanya orang ini kan kebanyakan kalau ibaratnya katak saya, saya misal lewat Jatiroto sendirian ya tetap berani masalahnya kan saya pikir sudah tiap hari kan lewat gitu, tapi kalau sopir lain daerah lah seperti daerah Jawa Tengah tidak mungkin berani lewat Jatiroto sendirian, sudah sampai sekarang gak mungkin berani, tapi kalau ada temannya kan berani dia, lo cari barengan aman dia, lo sama saja kayak kita ini ibarat di rumahnya orang i ya Assalamualaikum ibaratnya kan gitu, lo ini kalau di sini, kalau di Sumatera masuk Pandan Sumbersari itu sudah preman lagi, di Pandan ada prman di warung gitu lo, ngasih uang, nanti keluar dari Pandan sudah preman lagi, sampai Sumbersari di Pekulo sudah preman lagi kalau di Sumatera, tapi di sana maksudnya kan gak dekat-dekat gini, kita masuk Kalibaru sudah kampung ya kan, Banyuwangi baru kampung lagi, hutan-hutan saja itu lo). (J).

Informan Pak MAM dan Pak J menjelaskan dalam keterangannya bahwa ketika melewati jalan-jalan yang rawan akan tindakan premanisme, biasanya para sopir akan menunggu rekan sopir truk yang lain untuk diajak konvoi. Mereka melakukan konvoi bersama sopir truk yang lain untuk meminimalisir tindakan premanisme yang sering mereka alami saat berkendara sendirian. Para sopir terutama yang berasal dari luar Jawa Timur sering kali merasa takut saat melewati jalan-jalan sepi dan rawan seperti di daerah Jatiroto yang jauh dari perkampungan penduduk. Oleh sebab itu, agar mereka tidak sampai diganggu dimintai uang oleh preman, maka mereka harus mencari rekan atau menunggu sopir lain yang juga akan melewati jalan tersebut. Maka dari itu, ketika mungkin kita pernah melihat terdapat beberapa kendaraan truk yang berjalan beriringan, hal tersebut bukanlah suatu kebetulan melainkan disengaja dan telah direncanakan sebelumnya oleh para sopir untuk menghindari aksi yang dilakukan oleh preman terhadapnya. Pak J yang merupakan sopir truk ekspedisi lintas Sumatera juga

menambahkan bahwa hal ini tidak sebanding dengan tindakan premanisme di Sumatera. Pak J menuturkan bahwa preman rata-rata ada di setiap kampung di Sumatera. Selain itu, di sana juga lebih banyak terdapat kawasan hutan dari pada rumah penduduk sehingga membuka peluang besar bagi kawanan preman untuk beraksi di tempat-tempat yang sepi tersebut.

3.4.3 Menabrak atau Mencilakai Preman

Tindakan resistensi selanjutnya yang dilakukan oleh sopir terhadap preman yaitu dengan cara menabrak atau mencencilakai preman yang mengejanya. Dalam aksinya, selain hanya duduk di pinggir jalan menunggu truk yang lewat dan meminta uang, biasanya preman juga mengejar truk yang sopirnya tidak mau memberi uang. Saat malam hari, biasanya preman tidak segan untuk mengejar sopir yang tidak mau memberi uang kepadanya meskipun sebenarnya tindakan tersebut malah bisa membahayakan preman itu sendiri. Preman tidak akan tahu apa yang akan dilakukan sopir terhadapnya. Sopir yang nekat bisa saja malah menabrak atau memepetkan truknya ke motor milik preman yang hal tersebut bisa saja malah mencencilakai si preman. Berikut penuturan dari informan Pak J:

“Lo bengi ape nyegat trek bengi sepi yo sikat trek matek dek e ngono lo, lak bengi kan tambah resiko dek e nguber montor nguber ape nyalip gietne njungkel loro kene kan pangah mlaku montor yo pangah iso mlaku og, resikone ngono lo, bengi sopir i kendel bengi, ojo nganu, pedah-pedah ngono i opo wes.” (Lo malam mau menghadang truk malam sepi yo ditabrak truk mati dia gitu lo, kalau malam kan tambah resiko dia ngejar mobil ngejar mau nyalip digas jatuh sakit kita kan tetap jalan mobil ya tetap bisa jalan kan, resikonya gitu lo, malam sopir itu berani malam, jangan nganu, motor-motor gitu itu apa sudah). (J).

Hal yang sama juga disampaikan oleh informan Pak MAM terkait dengan tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk berupa menabrak atau mencencilakai preman. Akan tetapi dilain sisi, sopir juga mempunyai resiko saat melakukan tindakan resistensi tersebut.

“Jadi kalo preman itu mengejar kita kalo dia cuman membawa kendaraan roda dua dan maksimal cuma dua orang ya tindakan yang kita lawan itu tabrak, tabrak, tabrak pokoknya, tapi ya wes itu tergantung kita juga resiko, kita juga resiko, resikonya kalo preman itu nggak mati, itu dikemudian hari kita yang beresiko, karena preman itu kan hafal sama mobil-mobil itu hafal, itu resikonya di situ kalo nggak mati, kalo nggak preman itu nggak mati. Pernah ada dulu temen ya itu dia

itu nggak sempat berkelahi cuman adu mulut terus mau di tabrak apa sama itu terus akhirnya besok-besoknya itu temen saya itu ndak berani lagi melintas lewat daerah situ, ndak berani lagi lewat daerah situ, itu resikonya kalo kita melawan preman-preman itu, makanya kalo tantangannya ya itu ditabrak sampek mati kalo bisa kalo nggak ya nggak usah, kita itu harus berani ngambil resiko yang seperti itu.” (MAM).

Berdasarkan keterangan Pak MAM diatas, dapat dilihat bahwa tindakan resistensi yang dilakukan sopir saat melawan preman yang hanya berjumlah satu atau dua orang dan hanya mengendarai motor yakni dengan menabrak preman tersebut. Akan tetapi, menurut Pak MAM saat melakukan tindakan tersebut sopir juga memiliki resiko sendiri. Resikonya adalah jika preman yang ditabrak tersebut tidak mati dan masih sadar serta ingat dengan kita, maka dikemudian hari bisa saja preman tersebut balik mencelakai kita. Oleh sebab itu, saat sopir melakukan tindakan tersebut sebisa mungkin preman yang ditabrak harus mati atau paling tidak jangan sampai hafal dengan kita karena dia bisa saja memiliki niat untuk balas dendam. Pak MAM juga menceritakan bahwa pernah ada temannya yang sempat melawan preman dan hendak menabraknya dan pada akhirnya di kemudian hari teman beliau tidak berani melewati kawasan preman tersebut lagi. Itulah resiko yang harus dihadapi opir saat melakukan tindakan resistensi tersebut.

Kejadian mengenai sopir yang nekat menabrak preman juga diceritakan oleh Pak ARH, berikut ini:

“Ndisek neng kono lo mas, ndek Baluran, kuwi ndisek enek neng kono jamane rong ewu limolas kae enek mati sitok, ditabrak, wong dicegat og, dicegat nggowo berang didudohne, tabrak sisan sak sepedah e, dincepne neng uwet mati to langsung seng nggowo berang kuwi, mati, kuwi arek kuwi yo arek Bali, kuwi biasae kirime anggur kirim Semarangan.” (Dulu disana lo mas, di Baluran, itu dulu ada disana zamannya dua ribu lima belas dulu ada yang meninggal satu, ditabrak, orang dihadang kok, dihadang bawa berang ditunjukkan, tabrak sekalian sama motornya, digencet ke pohon mati to seketika yang bawa berang itu, mati, itu orang itu ya orang Bali, itu biasanya kirimnya anggur kirim ke Semarang). (ARH).

Baluran merupakan kawasan hutan yang sepi dan jarang ditemui permukiman penduduk. Hal tersebut sering kali dimanfaatkan oleh preman untuk

melancarkan aksinya, sama seperti yang disampaikan oleh Pak ARH di atas. Pada tahun 2015 terdapat suatu kejadian yakni seorang sopir nekat menabrak preman yang hendak memalaknya. Hal tersebut dilakukan karena mungkin sopir merasa takut atau kaget dengan preman yang menghadangnya dengan membawa barang. Sopir tersebut lantas nekat menabrak preman yang menghadangnya hingga meninggal dunia.

3.4.4 Melapor ke Aparat Kepolisian

Selain tindakan resistensi yang telah disebutkan di atas, terdapat juga satu bentuk perlawanan yang dilakukan oleh sopir kepada preman. Tindakan resistensi yang dilakukan yakni berupa melaporkan preman kepada aparat kepolisian yang saat itu sedang bertugas. Tindakan tersebut dilakukan karena sopir merasa jumlah preman terlalu banyak.

Pak RP mengaku bahwa beliau pernah mengalami tindakan premanisme saat berada di Jakarta. Menurut beliau saat itu kawan preman yang beraksi bukanlah orang dewasa melainkan anak-anak yang masih dibawah umur. Pak RP mengaku bahwa beliau sempat melakukan perlawanan terhadap kawan preman tersebut. Akan tetapi, dikarenakan jumlah mereka lebih dari satu orang membuat Pak RP tidak sanggup jika harus melawan sendirian, walaupun menurut beliau kawan preman tersebut terdiri dari anak-anak kecil. Meskipun telah beliau lawan, pada akhirnya beliau melaporkan kawan preman tersebut kepada aparat kepolisian yang saat itu tengah bertugas. Pak RP lebih memilih untuk melaporkan preman tersebut kepada petugas karena tidak mau terlalu repot menghadapi preman serta untuk meminimalisir resiko yang akan ditimbulkan jika beliau tetap melawan preman tersebut seorang diri.

Memilih tindakan dengan melaporkan preman kepada pihak aparat juga dilakukan oleh informan lainnya yakni Pak ARH sebagai berikut:

“Bar kuwi aku terae yo laporan terae, aku kan arah neng arah neng Banyuwangi kan otomatis kan belok nganan yo to, mari lampu merah kuwi belok nganan pas neng kiri jalan aku laporan neng opo jenenge lantas kono neng pojokan, pak aku ditarik i duwek limangewu tak kek i rongewu arek e malah njalok limangewu ae nggebrak-nggebrak montorku, o arek e ciri-cirine piye tak omongi ngene ngene

ngene wes, maringono dataku dijaok i SIMku dijaok dipoto wes, maringono sakplok e kuwi yo sek isek mari kuwi keletan sak ulan neh terae wes ga enek mek gor kari wong ngelap-ngelapi opo iku, koco.” (Setelah itu aku memang ya laporan memang, aku kan arah ke arah ke Banyuwangi kan otomatis kan belok nganan ya kan, habis lampu merah itu belok nganan pas di kiri jalan aku laporan di apa namanya lantas situ di pojokann, pak aku dimintai uang lima ribu tak kasih dua ribu anaknya malah minta lima ribu terus nggebrak-nggebrak mobilku, o anaknya ciri-cirinya gimana tak bilangin gini gini gini sudah, habis itu dataku dimintai SIMku diminta difoto, habis itu semenjak itu ya masih ada habis itu jarak satu bulan lagi memang sudah gak ada cuma tinggal orang ngelap-ngelap apa itu, kaca). (ARH).

Hal tersebut terjadi saat Pak ARH sedang berada di Mojokerto, saat berhenti di lampu merah beliau tiba-tiba didatangi oleh seorang anak yang meminta uang kepadanya. Anak kecil tersebut memaksa minta uang kepada senilai 5 ribu rupiah akan tetapi, oleh pak ARH diberi 2 ribu rupiah. Merasa tidak puas anak itu pun menggebrak mobil milik Pak ARH. Pak ARH yang merasa marah kemudian turun dan menantang anak kecil tersebut hingga berlari. Setelah itu Pak ARH memutuskan untuk melaporkan tindakan premanisme yang dialaminya dengan tujuan kawanannya termasuk anak kecil yang memalaknya dapat ditangkap dan dibina.

Seperti yang kita tau bahwa tindak premanisme saat ini masih banyak ditemui di kota-kota besar termasuk di Jakarta. Biasanya dalam kawanannya preman, orang-orang dewasa hanya bermain di balik layar sebagai pengorganisir, sedangkan yang beroperasi di jalanan adalah mereka yang masih berusia muda karena dinilai lebih cekatan dan gesit dalam menghindari petugas. Diharapkan tindakan seperti yang dilakukan oleh Pak RP dan Pak ARH dengan melaporkan oknum preman kepada polisi tersebut dapat membuat kawanannya preman semakin berkurang dan bisa mendapat pembinaan sehingga nantinya dapat memperoleh pekerjaan yang lebih baik lagi.

3.5 Resistensi Sopir terhadap Majikan atau Juragan

3.5.1 Membicarakan di Belakang Majikan

Pada sub bab macam-macam tekanan dari pihak lain yang diterima oleh sopir truk ekspedisi telah dijelaskan mengenai tekanan yang berasal dari majikan

atau juragan buah. Maka dari itu, dalam sub bab ini akan dibahas mengenai tindakan resistensi yang dilakukan sopir terhadap majikan atau bos mereka. Sama seperti tindakan resistensi lain yang dilakukan terhadap oknum petugas dan preman, tindakan resistensi yang akan dibahas pertama kali ini dilakukan secara sembunyi-sembunyi yakni dengan cara membicarakan di belakang majikan. Berikut kutipan hasil wawancara dengan informan Pak MAM:

“Banyak, banyak ada yang bilang bos saya gini bos saya gini, ya kalo sudah kalo masih apa kalo masih apa itu kalo masih suka sama bosnya itu ya dipuji-puji bosnya, kalo bos saya itu gini bos saya itu gini, tapi kalau sudah nggak jadi bosnya nanti dijelek-jelekan, saya aja dulu gini gini gini, biasa itu lah manusiawi, kalau masih suka dipuji-puji kalau nggak suka dirasakan ya itu aja, manusiawi, banyak, sopir yang apa ngerasani kernetnya juga ada, iya sopir itu kalo ngomong kalau ngomong sama sopir sama sopir kalau ketemu sesama sopir itu yang dibicarakan kalau nggak kernetnya ya bosnya, jadi sopir itu kalo ketemu sesama sopir yang dibicarakan itu tadi sudah, kalau nggak kernetnya ya bosnya, itu yang dibicarakan.” (MAM).

Menurut penuturan Pak MAM, banyak sopir yang sering kali membicarakan mengenai bosnya saat berkumpul dengan rekan sesama sopir yang lain. Ketika hubungan sopir dengan majikannya masih harmonis, makan sopir akan memuji bosnya saat berbincang-bincang dengan sopir yang lain. Namun, saat sopir sudah merasa tidak suka dan terbebani dengan aturan yang diberikan majikannya, maka sopir akan menjelek-jelekan bosnya di hadapan sopir truk yang lain. Hal tersebut dilain wajar dan manusiawi oleh Pak MAM karena rata-rata sopir memang seperti itu. Selain membicarakan bosnya, biasanya sopir juga membicarakan tentang kernetnya. Sama halnya seperti saat membicarakan bosnya, ketika berbicara tentang kernetnya masalah yang diceritakan adalah mengenai baik dan buruknya.

Pak MAM juga menambahkan bahwa yang dibicarakan sopir tentang bosnya kepada rekan-rekan sopir yang lain biasanya berupa keluhan yang dirasakan sopir atas masalah-masalah yang datang dari majikannya. Berikut penuturan lanjutan dari Pak MAM:

“Ya kadang masalah setoran, ada, ada bos saya minta setoran sekian, kadang ada yang menekan sama sopir, kalo nanti bawa muatan sekian kalo ada apa

lebihannya minta tambah setoran, ada yang kelebihan waktu, waktu lebih satu hari aja minta setorannya minta nambah ada, ada yang nanti masalah bengkel masalah apa itu sebenarnya urusannya bos tapi bos minta fifty-fifty ada, ada yang bosnya kalo dimintai onderdil itu susah ada, ya macem-macem iya, kalo bos saya itu gini kalo onderdil besok besok besok, nanti yang bosnya yang enak itu dia menjawab sopirnya oh kalo bos saya dimintain ini langsung dikasih langsung dikasih, justru kadang waktunya mobil waktunya servis nggak di servis itu malah marah-marah bos saya ada yang gitu, macem-macem sudah.” (MAM).

Kebanyakan sopir saat sedang berkumpul mereka akan menghabiskan waktunya untuk berbincang-bincang dengan rekan sesama sopir. Tidak jarang dalam perbincangan tersebut menyinggung mengenai bos mereka. Sopir akan menceritakan keluh kesah mengenai pengalamannya saat bekerja dengan majikannya. Terdapat sopir yang menceritakan kebaikan bosnya, namun banyak juga yang mengeluhkan keburukan bosnya. Sopir mengeluhkan mengenai bosnya yang terkadang meminta setoran lebih kepadanya, memberi tekanan dan tuntutan terhadap sopir, ada yang membebankan perawatan kendaraan terhadap sopir, susah saat dimintai onderdil, dan masalah-masalah lainnya. Namun, tak jarang ada juga sopir yang menceritakan kebaikan majikannya saat berbincang-bincang dengan sopir yang lain dikarenakan hubungan dengan majikannya masih harmonis dan saling menguntungkan.

Pendapat yang sama mengenai tindakan sopir yang membicarakan majikan mereka secara sembunyi-sembunyi bersama rekan sopir yang lain juga disampaikan oleh Pak S:

“Ya lek ngerasan-ngerasani juragan ya wes konco-konco ki piye mas lek wes dek e rumongso kesel koyok rumongso rugi iku pasti ngerasani iku pasti onok mas, ngerasani iku pasti onok lek ngerasani iku, gak onok jeneng e gak ngerasani, pasti onok ngono lo, pasti onok lek paling ngerasani juragan seng nggak-nggak iku pasti onok, ngko kadang-kadang ngko njalok anu-anu anu-anu madep jalok anu-anu kepus gak onok kon madep gak onok seng wani, domongi og neng ngarepe juragane apik mas iyo-iyo iyo-iyo tapi nang njobo koyok tawon nggong, nggerundeng mas.” (Ya kalau membicarakan juragan ya udah teman-teman ini gimana ya mas kalau sudah dia merasa kesel kayak merasa rugi itu pasti membicarakan itu pasti ada mas, membicarakan itu pasti ada kalau membicarakan itu, gak ada namanya gak membicarakan, pasti ada gitu lo, pasti ada kalau membicarakan juragan yang tidak-tidak itu pasti ada, nanti kadang-kadang nanti minta anu-anu anu-anu menghadap minta anu-anu gak ada suruh menghadap gak

ada yang berani, dibiloangin kok di depannya juragannya baik mas iya-iya iya-iya tapi di luar kayak lebah madu, rame mas). (S).

Menurut keterangan yang disampaikan oleh Pak S diketahui bahwa para sopir rata-rata membicarakan majikan mereka dengan rekan sopir lainnya saat mereka sudah merasa kesal dan dirugikan dengan kebijakan yang diberikan oleh majikan mereka seperti upah atau ongkosan yang terlalu kecil jumlahnya. Akan tetapi, saat diminta menghadap sang majikan untuk menyampaikan keluhannya para sopir tidak ada yang berani karena takut nantinya mereka akan dipecat. Mereka hanya berani menyampaikan keluhannya kepada rekan sopir yang lain atas kebijakan majikan atau juragannya tersebut.

3.5.2 Melakukan Kecurangan-kecurangan

Selain melakukan dengan membicarakan di belakang majikan, sopir juga melakukan tindakan resistensi secara sembunyi-sembunyi lainnya yakni dengan melakukan kecurangan-kecurangan terhadap majikan mereka. Mereka melakukan kecurangan-kecurangan karena merasa tidak memperoleh keuntungan atau malah dirugikan ketika bekerja pada majikannya. Berikut keterangan dari informan Pak J terkait dengan tindakan kecurangan-kecurangan yang dilakukan oleh sopir truk terhadap majikan mereka:

“Nakale sopir i yo lak karo juragan i nakale sopir i ngene, wes gampang ngapusi kan ngono, ibarate misale aku mlaku montor sampean, tak gae ibarate setore yo PP an tapi, aku umpomone sampean megae ibarate montor mbok gae muat neng ndi terserah wes seng penting aku krungu awakmu budal laporan budal laporan kan ngunu kuwi ibarate, ape mbok setori sak ulan pisan, ape mbok setori, wes gak popo seng penting itungane nggenah, lo tapi ternyata suatu saat gak setor, waktu duwik e ntek yo to, montor kadang-kadang nableki sopir, montor tinggal neng Jakarta ngono tinggal gledak tinggal wes minggat neng ndi kan gak eroh, kuwi, la resikone wes ngono kuwi lak pas ketemu wong seng gak tanggung jawab ngono.” (Nakalnya sopir kalau sama juragan itu nakalnya sopir ini gini, sudah gampang membohongi kan gitu, ibarat misalnya saya bawa mobil anda, saya pakai misal setornya setiap PP tapi, aku ibaratnya anda kerja ibarat mobil kamu buat muat ke mana terserah sudah yang penting aka dengar kamu berangkat laporan berangkat laporan kan gitu ibaratnya, mau kamu bayar setoran satu bulan sekali, mau kamu bayar setoran, sudah tidak masalah yang penting hitungannya jelas, lo tapi ternyata suatu saat gak bayar setoran, waktu uangnya habis ya kan, mobil kadang-kadang menyiksa sopir, mobil ditinggal di Jakarta gitu ditinggal

begitu saja ditinggal sudah pergi ke mana kan gak tau, gitu, la resikonya ya seperti itu kalau pas ketemu orang yang tidak tanggung jawab gitu lo). (J).

Berdasarkan dari keterangan yang telah dijelaskan oleh Pak J di atas, dapat diketahui bahwa kenakalan atau kecurangan yang dilakukan sopir terhadap majikan diantaranya adalah dengan membohongi juragannya. Sopir melanggar kesepakatan mengenai setoran yang telah dibicarakan sebelumnya bersama majikan. Biasanya dalam sekali perjalanan pulang pergi mengirim barang, sopir menyetorkan uang senilai 2 juta rupiah kepada juragannya. Sedangkan sisa dari uang setoran tersebut merupakan gaji untuk sopir dari pekerjaannya mengirim barang. Akan tetapi, menurut Pak J ketikan waktunya bayar setoran kepada juragan ternyata sopir tersebut tidak melakukannya dikarenakan uang tersebut habis untuk membiayai truk yang mengalami masalah saat berada di perjalanan. Akibatnya, sopir terpaksa meninggalkan mobil begitu saja dan lari dari tanggung jawab. Menurut Pak J, resiko itulah jika mendapatkan sopir yang tidak tanggung jawab. Akan tetapi, dilain sisi bisa saja kecurangan sopir timbul karena dirinya merasa terbebani dengan sikap sang majikan.

Sikap majikan yang pelit atau susah saat dimintai uang onderdil atau biaya perawatan truk merupakan salah satu alasan sopir melakukan kecurangan. Urusan onderdil dan perawatan merupakan tugas sopir, sedangkan untuk biaya perawatan dan pembelian onderdil tetap berasal dari majikan. Akan tetapi, ada juga majikan yang membebani biaya perawatan kepada sopir serta susah saat dimintai uang untuk membeli onderdil. Hal tersebut yang kemudian menjadi alasan sopir melakukan kecurangan dengan cara membohongi majikan mereka. Seperti yang diutarakan oleh Pak RP saat proses wawancara berikut ini:

“Kecurangannya sopir ya mungkin ya itu mas kayak ya mungkin dia kecurangan buat benerin mobil mas bukan buat pribadi. Ya kalo juragannya kayak dimintai onderdil sulit itu kan dia berupaya gimana dia bohong untuk beli onderdil itu.” (RP).

Menurut penuturan Pak RP, kecurangan yang dilakukan sopir kepada majikan bukanlah bukan untuk kepentingan pribadi sopir sendiri melainkan bertujuan guna mendapatkan sejumlah uang yang nantinya digunakan untuk

memperbaiki kerusakan truk serta membeli onderdil. Sikap majikan yang pelit atau susah saat dimintai uang untuk membiayai perawatan truknya menjadi salah satu alasan sopir terpaksa melakukan kecurangan terhadap majikannya tersebut. Terlebih lagi jika majikan yang terkadang membebankan biaya perawatan kendaraan kepada sopir. Akibatnya, sopir merasa dirugikan dan terbebani dengan sikap majikannya tersebut.

Sementara itu, keterangan yang lumayan panjang disampaikan oleh Pak MAM masih terkait dengan tindakan kecurangan-kecurangan yang dilakukan sopir terhadap majikan mereka. Menurut Pak MAM kecurangan yang dilakukan sopir ini disebabkan karena sifat atau kebiasaan sopir itu sendiri. Kehidupan seorang sopir yang terbiasa dengan kegiatan foya-foya, minum-minuman keras membuat hidupnya penuh dengan kekurangan sehingga pada akhirnya melakukan segala hal untuk memnuhi kebutuhan tersebut termasuk dengan berbuat kecurangan terhadap majikannya. Berikut penuturan dari Pak MAM:

“Kecurangan-kecurangan ya ada sopir yang, kalo sopir itu kan tergantung, sopir itu ada yang nakalnya itu karena keadaan, jadi kalau sopir yang apa seneng foya-foya lah, apa dia itu memang suka minum-minuman keras, nanti kan uang saku habis uang setoran habis, nanti barang-barang kendaraan yang diambil, diganti, dioper, tukar tambah tukar tambah kan dia dapat itu, ada yang gitu, tergantung, kalo sopir-sopir yang niat kerja itu kayaknya nggak ada, jadi itu tergantung pelaku, oknum sopir itu lah, ada sopir yang kayak gitu, terus ada lagi kalo yang apa trek, biasanya itu kan ada sistim apa, fifty-fifty dari ongkosan, jadi kalau bos itu dapat muatan apa kita yang dapat muatan itu fifty-fifty ongkosan itu ada, jadi ibarat ongkosan satu juta, itu bos lima ratus sopir lima ratus, terus sopir itu lima ratus tadi itu plus uang saku, plus uang saku, jadi bos lima ratus itu bersih, la sopir lima ratus itu plus uang saku sisanya itu gaji, ada yang gitu, tapi juga sopir juga ada yang nakal nanti dapat ongkosan satu juta lima ratus bilangannya satu juta, nah itu curangnya di situ kan bos nggak tau, kalo sopirnya yang dapat sendiri kan nggak tau bos, ada aja yang gitu ada, nanti bilangannya sekian, nanti suruh pulang ngosong, pulang ngosong nanti padahal dia dapet muatan yang ongkos-ongkos lima ratus, ongkosan satu juta dari sana itu nggak masuk bos, ada juga yang gitu padahal dia jatahnya pulang ngosong, tapi karena ada di jalan apa ada ekspedisi yang titip barang cuma sedikit, jadi kan bisa bongkarnya itu 24 jam biasanya itu diambil sama sopir, tapi pokoknya waktu bongkarnya itu harus 24 jam bisa turun barang, jangan sampek kita kan kala waktu itu kan nggak ada kecurigaan dari bos kan nggak ada, mangkanya waktunya kan tetep tepat waktu nyampek rumah, kan gitu, ibarat selisih satu jam dua jam kan wajar namanya di jalan, bos kan nggak mungkin curiga, apa macet apa-apa itu kan bisa buat alasan, ada aja sopir yang

gitu, nanti dapat ongkosan jatahnya pulang ngosong harusnya ngosong tapi nggak ngosong, dapat muatan tapi nggak ngomong sama bos kalo dapat muatan, terus biar pun dapat muatan ya itu tadi, dapet ongkosan dua juta dia bilanginya cuma satu juta apa satu juta lima ratus, nah kan tetep dapet, itu kecurangan-kecurangan yang dilakukan sopir.” (MAM).

Selain disebabkan karena sikap majikan, aksi kecurangan juga dapat timbul karena sifat dan kebiasaan dari si sopir itu sendiri. Menurut penuturan Pak MAM, kehidupan sopir yang suka berfoya-foya menghambur-hamburkan uang, minum-minuman keras, berjudi dan lain sebagainya membuat sopir selalu merasa kekurangan bahkan gaji dari pekerjaannya saja tidak cukup untuk memenuhi kebutuhannya. Hal tersebut pada akhirnya membuat sopir mencari cara lain untuk bisa mendapatkan uang lebih termasuk dengan cara membohongi majikannya. Minimnya pengawasan dari juragan selama sopir truk berada di perjalanan dimanfaatkan oleh sopir untuk berbuat kecurangan. Tindakan kecurangan yang dilakukan oleh sopir saat berada di perjalanan diantaranya adalah menukar onderdil mobil yang masih baru dengan yang bekas, dengan begitu sopir bisa mendapat keuntungan tambahan dari kecurangannya tersebut.

Selain itu, bentuk kecurangan lain yang dilakukan sopir adalah berbohong mengenai ongkos kirim muatan. Sopir menyebutkan ongkos muatan yang lebih sedikit kepada juragan sehingga sisanya masuk ke kantong sopir pribadi. Terdapat juga sopir yang memanfaatkan keadaan dengan mengambil muatan setelah dalam perjalanan pulang setelah mengirim barang padahal harusnya dia pulang dengan tidak membawa muatan. Dengan begitu, upah yang diterima akan menjadi milik sopir sendiri tanpa diketahui oleh majikannya. Berdasarkan penjelasan yang telah disebutkan di atas, dapat diketahui bahwa resistensi yang dilakukan sopir truk dengan melakukan kecurangan terhadap majikan bukan hanya disebabkan oleh tekanan yang muncul dari pihak majikan atau bos saja. Akan tetapi, hal tersebut dapat juga terjadi karena keadaan dari sopir truk sendiri yang menyebabkan ia merasa kekurangan dan pada akhirnya berbuat curang terhadap majikannya untuk memperoleh penghasilan tambahan.

Keterangan mengenai tindakan kecurangan yang dilakukan oleh sopir lainnya disampaikan oleh Pas S:

“Yaa yawes iku mau mas wes yo koyok pikirane dek e wes sumpek yowes pikirane yowes opo pikirane macem-macem yowes gak onok maneh mas, pasti yo mboh njukuk barang e opo-opo ngono kuwi wes seng penting, he’e, ngono lo masio koyok tek perusahaane ndi jenenge provokator iku nang ndi-ndi onok mas, dimana perusahaan besar itu pasti ada he’e, ngono lo, barang neng ndi-ndi wes jujur seng jujur iki sewu siji mas, lek seng jujur iki wong megawe neng perusahaan gedi i wes gak onok jujur seratus persen i gak onok mas (sambil tertawa kecil), tenan, seng apik yo ngono, ngko apik-apik e lambe tok.” (Yaa yaudah itu tadi mas sudah ya kayak pikirannya dia sudah stres yaudah pikirannya yaudah papa pikirannya macem-macem yaudah gak ada lagi mas, pasti ya entah ngambil barangnya apa-apa gitu itu sudah yang penting, iya, gitu lo meskipun kayak punyanya perusahaan mana namanya provokator itu dimana-mana ada mas, dimana perusahaan besar itu pasti ada iya, gitu lo, barang dimana-mana sudah jujur yang jujur itu seribu satu mas, kalau yang jujur ini orang bekerja di perusahaan besar sudah gak ada jujur seratus persen i gak ada mas (sambil tertawa kecil), beneran, yang baik ya gitu, nanti baik di mulut saja). (S).

Menurut Pak S hampir dipastikan disetiap perusahaan pasti ada tindak kecurangan yang dilakukan oleh sopir. Biasanya hal tersebut terjadi karena kondisi sopir yang sedang bingung atau stres sehingga pada akhirnya melakukan sebuah kecurangan dengan tujuan tertentu. Kecurangan dilakukan dengan mencuri barang-barang milik perusahaan atau onderdil mobil. Pak S juga mengatakan bahwa di dalam perusahaan pasti tidak ada kejujuran yang seratus persen. Terkadang sopir yang terlihat baik hanya baik di mulut saja. Namun, dibelakang majikan bisa jadi melakukan kecurangan tanpa diketahui.

Tindak kecurangan oleh sopir truk yang lain dikemukakan oleh Pak ARH. Beliau merupakan sopir sekaligus majikan pemilik truk. Menurut beliau tindakan kecurangan yang dilakukan oleh sopir truk terdapat beberapa macam seperti berikut ini:

“Kecurangan i nganu mas, kemungkinan koyok ban, terus muatan, muatan iki misale wayae balek rong ngomong balek kemungkinan ngono, kemungkinan masalah e sampean kan gak ngerti, beda lek karo PT, lek PT kan main karo pom, misale, tukang pom kae yo main kabeh lo kae, lecet kabeh asline kae, lek koyok pihak yo lek trek yo tak ceritani lek trek yo, pihak PT ngene mas, masalah e tukang bensin kae main ngene, misale montormu parkir ngisi solar, diisi piro

mas, seket, diisi sek greek tek yo to, la kuwi ngko dileboknen neng liyane la modele ngono kuwi njaok sak liter opo rong liter, notane tok maksute seng njaok, notane dadi siji ngono lo, ngko diisi dek la maringono dilebokne neng notane dilebokne neng seng kuwi mau ngono lo kan selang kae loro kae, wes ngono kuwi, modele ngono kuwi". (Kecurangan i nganu mas, kemungkinan kayak ban, terus muatan, muatan ini misalkan waktunya pulang belum ngomong pulang kemungkinan gitu, kemungkinana masalahnya kan sampean gak tau, beda kalau seperti PT, kalau PT kan mainnya sama pom, misalkan, pegawai pom itu ya main semua lo itu, curang semua sebenarnya itu, kalau kayak pihak ya kalau truk ya tak kaih tau kalau truk yo, pihak PT gini mas, masalahnya pihak pom itu mainnya gini, misalnya mobilmu parkir ngisi solar, diisi berapa mas, diisi sek gree tek ya kan, la itu nanti dimasukkan ke lainnya la modelnya gitu itu minta satu liter apa dua liter, notanya saja maksudnya yang diminta, notanya jadi satu gitu lo, nanti diisi dek la habis itu dimasukkan ke notanya di yang itu tadi gitu lo kan selangnya itu dua itu, sudah gitu itu, modelnya gitu itu). (ARH).

Kecurangan sopir truk yang disebutkan oleh Pak ARH mulai dari menukar ban yang masih baru dengan yang bekas. Membohongi masalah muatan ketika sudah waktunya pulang tapi bilang ke juragan jika belum pulang, dengan begitu sopir bisa membawa muatan tanpa diketahui juragan yang pada akhirnya upah yang diberikan masuk ke kantong sopir pribadi. Selanjutnya adalah dengan melakukan kecurangan saat mengisi bahan bakar, sopir biasanya meminta beberapa liter solar namun, pembayarannya dibebankan kepada majikan. Menurut Pak ARH kecurangan tersebut dapat terjadi karena minimnya pengawasan dari pihak majikan. Selain itu majikan yang tidak emmpunya pengalaman menjadi sopir akan mudah untuk dibohongi.

Tabel 3.4. Ringkasan Resistensi Sopir Truk terhadap Tekanan Pihak Lain dalam Pekerjaannya.

No	Variabel	kategorisasi	Data	Informan
1	Resistensi terhadap oknum petugas	Membicarakan di belakang petugas	<ul style="list-style-type: none"> - Sopir truk membicarakan secara sembunyi-sembunyi bersama rekan-rekan sopir truk yang lain tentang tindakan petugas yang menilang maupun meminta pungutan liar terhadap mereka. - Tidak jarang terdapat juga sopir truk yang mengunggah foto atau video oknum petugas yang melakukan pungli sebagai bentuk sindiran kepada petugas serta untuk informasi bagi masyarakat luas. 	Pak MAM, Pak HEB, Pak S, Pak ARH
		Membela diri dengan berdebat	<ul style="list-style-type: none"> - Sopir yang tidak terima dengan tindakan yang dilakukan oleh oknum petugas berusaha membela diri dengan berdebat atau melakukan protes. - Perlawanan dengan cara berdebat atau melakukan protes kepada petugas sering kali dirasa sia-sia karena pada akhirnya sopir tetap harus membayar pungli atau dikenakan sanksi tilang. - Sopir menyayangkan minimnya sosialisasi mengenai undang-undang berkendara di jalan raya yang diberikan kepada mereka. 	Pak MAM, Pak J, Pak RP, Pak S
		Melapor ke presiden	<ul style="list-style-type: none"> - Sopir yang sudah kesal dengan banyaknya tindakan pungli akhirnya memutuskan untuk melaporkan hal ini kepada presiden sebagai pihak yang dinilai dapat memberantas pungli. 	Pak J

Tabel 3.5. Ringkasan Resistensi Sopir Truk terhadap Tekanan Pihak Lain dalam Pekerjaannya (Lanjutan).

2	Resistensi terhadap preman	Membicarakan di belakang preman	<ul style="list-style-type: none"> - Ketika sedang berkumpul dengan rekan sopir yang lain, sopir juga membicarakan secara sembunyi-sembunyi mengenai tindakan premanisme yang mereka alami. - Dalam perbincangan tersebut para sopir juga sering kali berdiskusi mengenai strategi untuk meminimalisi tindakan premanisme. 	Pak J, Pak HEB
		Berkendara beriringan atau berkonvoi	<ul style="list-style-type: none"> - Para sopir berinisiatif melakukan strategi dengan cara berkonvoi atau berkendara beriringan dengan sopir truk yang lain saat melewati jalan yang rawan dengan tujuan untuk meminimalisir tindak premanisme. - Dengan berkendara beriringan dengan rekan sopir yang lain diharapkan para preman tidak berani mengentikan laju truk. 	Pak MAM, Pak J
		Menabrak atau mencelakai preman	<ul style="list-style-type: none"> - Sopir yan terlanjur nekat bisa saja bertindak mencelakai atau menabrak preman yang berniat menghentikan laju kendaraannya. - Resiko yang harus dihadapi adala preman bisa saja membalas tindakan nekat sopir truk ini. 	Pak J, Pak MAM, Pak ARH
		Melapor ke aparat kepolisian	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat beberapa sopir yang memiliki inisiatif untuk melaporkan tindakan premanisme yang mereka alami kepada aparat kepolisian yang sedang bertugas. - Diharapkan tindakan tersebut dapat menekan jumlah preman yang beraksi di jalan raya. 	Pak RP, Pak ARH

Tabel 3.6. Ringkasan Resistensi Sopir Truk terhadap Tekanan Pihak Lain dalam Pekerjaannya (Lanjutan).

3	Resistensi terhadap majikan atau juragan	Membicarakan di belakang majikian	<ul style="list-style-type: none"> - Membicarakan di belakang majikan atau juragan sembunyi-sembunyi dengan rekan-rekan sopir yang lain saat sedang berkumpul. 	Pak MAM, Pak S
		Melakukan kecurangan-kecurangan	<ul style="list-style-type: none"> - Membohongi serta melakukan kecurangan-kecurangan di belakang majikan. - Para sopir memanfaatkan kelengahan serta minimnya pengawasan dari majikan atau juragan untuk melakukan kecurangan 	Pak MAM, Pak J, Pak RP, Pak S

BAB IV

INTERPRETASI TEORITIK

4.1 Pendahuluan

Pada bab sebelumnya telah dijelaskan mengenai temuan data yang didapat di lapangan selama proses penelitian berlangsung. Selanjutnya, dalam bab 4 ini akan dibahas mengenai analisa resistensi sopir truk terhadap tekanan dari pihak lain yang diterima. Hasil temuan data di lapangan dikaitkan dengan teori resistensi dari James Scott dan akan dipaparkan dalam bab ini. Teori dari James Scott ini digunakan sebagai acuan guna mengupas tindakan resistensi yang dilakukan oleh para sopir truk terhadap tekanan pihak lain dalam pekerjaannya yang diterima meliputi tekanan dari oknum petugas, preman, dan majikan atau juragan.

Berdasarkan dari pemaparan dalam bab 3 sebelumnya, ditemukan beberapa hal yang berkaitan dengan fokus penelitian. Diantaranya, bahwa yang menjadi alasan sopir melakukan resistensi adalah karena masih maraknya aksi-aksi premanisme di jalan raya. Fenomena pungli oleh petugas yang terjadi di jalan tol maupun dalam operasi razia pun masih kerap kali ditemui oleh para sopir truk ekspedisi. Serta tuntutan juragan yang dirasa membebani sopir seperti harus tiba tepat waktu dan tidak boleh terlambat. Sikap majikan yang terkadang pelit dan enggan untuk memberi uang perawatan kendaraan serta pembelian onderdil juga menjadi salah satu bentuk tekanan dan resiko bagi sopir.

Hal-hal tersebut di atas yang pada akhirnya mendorong para sopir truk ekspedisi untuk melakukan perlawanan terhadap individu atau kelompok yang dinilai memberikan tekanan tersebut. Tindakan resistensi yang dilakukan oleh para sopir terhadap pemberi tekanan tersebut juga sangat beragam seperti membicarakan secara sembunyi-sembunyi di belakang individu dengan rekan sesama sopir. Melakukan perdebatan secara langsung melawan oknum petugas yang menilangnya karena si sopir merasa dia tidak melakukan kesalahan dan telah memenuhi persyaratan berkendara juga sering kali dilakukan sopir sebagai bentuk dari resistensi mereka. Inisiatif mencari rekan sesama sopir truk untuk diajak

berkendara beriringan atau berkonvoi saat melewati kawasan yang rawan preman dijadikan strategi untuk menghindari tindakan premanisme. Sopir yang nekat akan melakukan perlawanan dengan cara menabrak atau mencelakai preman yang berusaha menghentikannya. Selanjutnya, tindakan resistensi terhadap majikan dilakukan dengan membohongi atau mencuri kecil-kecilan. Pada akhirnya, resistensi yang dilakukan sopir truk untuk melawan individu yang memberikan tekanan bagi mereka tersebut adalah dengan cara melapor atau mengadu ke pihak yang dirasa lebih mampu memberantas tindakan pungli dan premanisme. Tindakan resistensi tersebut yang selanjutnya akan dianalisis dengan menggunakan teori resistensi dari James Scott.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Resistensi tertutup

Resistensi tertutup merupakan perlawanan kaum lemah yang dilakukan secara sembunyi-sembunyi yang diwujudkan dalam bentuk tindakan kejahatan seperti pencurian kecil-kecilan, hujatan, makian, bahkan berpura-pura patuh (tapi di belakang membangkang).²² Resistensi tertutup juga dilakukan masyarakat dengan cara menghilangkan sikap hormat kepada pihak penguasa dengan menunjukkan gestur-gestur yang bersifat simbolis dan ideologis dengan menunjukkan ketidaksukaan terhadap pihak penguasa dengan tindakan berupa gosip, fitnah, penolakan terhadap kategori-kategori yang dipaksakan terhadap mereka serta penarikan kembali rasa hormat kepada pihak penguasa.²³ Tindakan resistensi tersebut sama halnya seperti yang dilakukan oleh sopir truk terhadap oknum petugas, kawanan preman serta majikan atau juragan yang menjadi sasaran utama dalam melakukan perlawanan. Para sopir merasa kesal dengan tindakan yang dilakukan oleh oknum petugas yang kerap kali meminta sejumlah uang pungutan liar terhadap mereka. Padahal menurut keterangan sopir, dia sudah mematuhi aturan berkendara termasuk membawa kelengkapan surat-surat. Akan tetapi,

²²Loc.Cit. Hal. 34

²³Loc.Cit. Hal. 54-55

oknum petugas tetap saja mencari-cari kesalahan sopir dengan tujuan agar sopir mau untuk memberikan sejumlah uang. Kekesalan tersebut terlihat saat peneliti melakukan wawancara dengan para informan. Menurut keterangan dari sopir, tindakan tersebut hanya akal-akalan petugas saja yang memanfaatkan keadaan dan kelemahan si sopir.

Perwujudan perlawanan secara tertutup memiliki gejala kejahatan seperti pencurian yang dilakukan secara kecil-kecilan dan sembunyi-sembunyi, hujatan yang ditujukan kepada pihak penguasa, makian, bahkan berpura-pura patuh (tetapi di belakang membangkang hingga melakukan kecurangan. Meskipun pada hakekatnya perlawanan jenis ini (sembunyi-sembunyi) tidak begitu dramatis. Akan tetapi, bisa terdapat di mana-mana.

Sopir yang tidak paham akan undang-undang atau sedang terburu-buru memilih jalan pintas dengan memberikan sejumlah uang agar dapat segera melanjutkan perjalanan. Selain itu, sopir memilih mengembangkan sikap *low profile* dengan menunjukkan keinginan untuk tidak mengungguli pihak lawan. Pihak sopir yang merasa tidak memiliki daya dan kekuatan atas petugas memilih patuh dan tidak memberontak sehingga bisa segera terbebas dari dominasi atau resiko yang bisa saja mereka terima seperti misalnya pasal tentang melawan petugas. Akan tetapi, pada akhirnya tindakan resistensi sopir truk dilakukan secara sembunyi-sembunyi yakni dengan cara membicarakan hal mengenai tindakan tersebut di belakang oknum petugas.

Di belakang petugas, sopir membicarakan tentang pengalaman serta keluhan yang dirasakan atas perlakuan petugas terhadapnya. Tindakan petugas yang dinilai merugikan sopir menjadi topik pembicaraan yang akhirnya menjurus kepada sikap ketidaksukaan serta menghilangkan rasa hormat kepada oknum aparat. Perbincangan ini terjadi umumnya ketika para sopir sedang berkumpul, seperti saat menunggu muatan di area ekspedisi atau saat istirahat dalam perjalanan. Tidak hanya dengan rekan yang dikenalnya saja, para sopir juga sering kali menjadikan masalah pungli oknum petugas ini sebagai bahan pembicaraan

dengan rekan sesama sopir dari daerah lain yang belum dikenalnya. Pembicaraan antar sopir yang membahas tindakan pungli oknum petugas sampai saat ini terus terjadi seiring dengan tindakan pungli yang masih merajalela dan sulit untuk diberantas.

Sikap tidak suka dan menghilangkan rasa hormat juga ditunjukkan sopir terhadap petugas dengan menyindir melalui media sosial. Bentuk sindiran tersebut masih terkait dengan tindakan pungli yang dilakukan oleh oknum aparat. Hal tersebut dilakukan dengan mengunggah foto atau video dengan *caption* atau komentar bernada sindiran terhadap petugas. Selain bertujuan untuk menyindir petugas, tindakan sopir dengan membagikan foto atau video oknum petugas yang melakukan tindakan pungli juga berfungsi untuk membagikan informasi kepada masyarakat serta pemerintah bahwa tindakan pungli tersebut masih ada dan banyak ditemukan hingga saat ini. Dengan begitu, diharapkan nantinya pemerintah bisa tau serta lebih peduli dengan kehidupan sopir truk dengan memberantas tindakan pungli yang sampai saat ini masih banyak ditemui di jalan raya.

Selain tentang tindakan pungli oknum petugas, maraknya aksi premanisme juga menjadi topik pembahasan para sopir saat berkumpul bersama rekan sopir truk lainnya. Tindakan preman yang dianggap merugikan sopir menjadi penyebab sopir melakukan resistensi. Sebagian dari sopir memilih menggunakan resistensi secara sembunyi-sembunyi guna menghindari resiko yang kemungkinan dapat terjadi padanya. Seperti yang kita ketahui, tindakan premanisme sering kali disertai ancaman bahkan mereka tidak segan-segan untuk melukai korbannya. Sopir yang merasa tidak berdaya untuk melakukan perlawanan secara langsung memilih melakukan perlawanan secara sembunyi-sembunyi diantaranya dengan membicarakan aksi premanisme tersebut dengan rekan sesama sopir lainnya.

Sikap patuh namun melakukan perlawanan dengan membicarakan secara sembunyi-sembunyi juga dilakukan sopir terhadap majikannya. Sopir tetap menggunakan 'topeng' ketaatan di depan majikan agar tetap dapat bekerja untuk

mempertahankan hidupnya. Akan tetapi dibelakang majikan, para sopir sering kali membicarakan tindakan majikan yang dirasa sangat membebaninya. Meskipun di depan majikannya sang sopir bersikap patuh dan seolah tidak ada masalah. Namun, sebenarnya sopir mengeluhkan kepada rekan sesama sopir mengenai tuntutan yang diberikan oleh majikan ataupun sikap majikannya yang pelit saat dimintai uang perawatan mobil. Sikap tidak suka terhadap juragan hanya ditunjukkan sopir di depan rekan sesama sopir lainnya.

Perlawanan secara sembunyi-sembunyi juga dilakukan sopir dengan cara melakukan kecurangan seperti membohongi majikan serta melakukan pencurian kecil-kecilan. Sikap patuh dan tidak banyak memberontak ditunjukkan sopir di depan majikan mereka. meskipun begitu, pada kenyataannya sopir malah melakukan kecurangan-kecurangan di belakang majikan. Kecurangan tersebut dilakukan sopir sebagai bentuk perlawanan terhadap sikap juragan yang pelit saat dimintai uang untuk mengganti onderdil serta adanya ketidakpuasan akan kebijakan yang diberikan oleh majikan atau juragannya. Oleh sebab itu, sopir terpaksa berbohong kepada majikan untuk bisa mendapatkan uang tersebut. Kecurangan sopir tidak hanya dilakukan dengan membohongi juragannya, terkadang sopir juga melakukan kecurangan dengan cara menukar onderdil mobil yang masih baru dengan yang bekas bahkan mencuri barang-barang milik perusahaan. Dengan begitu, sopir bisa mendapatkan keuntungan tambahan selain dari upahnya sebagai sopir truk yang dirasa masih kurang untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Sopir memanfaatkan minimnya pengawasan dari majikan untuk melakukan kecurangan-kecurangan tersebut.

4.2.2 Resistensi Terbuka

Resistensi terbuka merupakan bentuk perlawanan yang terorganisir sistematis dan berprinsip. Manifestasi yang digunakan dalam resistensi ini adalah dengan cara-cara seperti pemberontakan disertai kekerasan, aksi demonstrasi seperti unjuk rasa, mogok makan, dan lain-lain.²⁴ Resistensi terbuka dilakukan

²⁴Loc.Cit. Hal. 54-55

sopir secara langsung terhadap oknum petugas dan preman yang dinilai merugikan mereka. Resistensi terbuka atau secara terang-terangan dilakukan oleh sopir truk yang siap mengambil resiko terhadap perlawanan yang dia lakukan secara langsung. Sebagian dari sopir telah mencoba melakukan perlawanan verbal seperti membela diri dengan berdebat atau melontarkan protes terhadap petugas yang akan menilangnya. Protes tersebut semata-mata dilakukan karena sopir telah merasa bahwa dirinya benar dan tidak melanggar peraturan berkendara. Meskipun telah mencoba melakukan perlawanan dengan memprotes tindakan yang dilakukan oleh petugas. Akan tetapi, perlawanan yang dilakukan sopir tersebut sering kali berakhir sia-sia. Bahkan sopir bisa saja malah menerima resiko dengan mendapat pasal tambahan tentang melawan petugas. Sopir merasa menang melawan petugas dan bisa melanjutkan kembali perjalanannya jika sudah memberikan sejumlah uang suap kepada petugas.

Sadar bahwa perlawanan yang dilakukannya tersebut tidak membawa banyak perubahan, sopir mencoba melakukan perlawanan yang lebih ekstrim lagi. Perlawanan yang lebih ekstrim dilakukan saat mereka menyimpan sebuah ketidakpuasan pada titik klimaks. Setelah perlawanan berupa debat dan protes dengan petugas sudah dilakukan dan dirasa sia-sia dan berakhir dengan pemberian suap. Hal tersebut membuat sopir berinisiatif melaporkan tindakan yang mereka alami kepada pemerintah. Salah satu sopir nekat berjalan kaki dari Sidoarjo ke Jakarta untuk menyampaikan keluhannya mengenai maraknya tindakan pungli yang dilakukan oleh petugas kepada Bapak Presiden Jokowi. Selanjutnya, sopir tersebut diterima Presiden Jokowi di Istana negara. Menanggapi hal tersebut, akhirnya Presiden Jokowi mengundang perwakilan sopir truk dari beberapa daerah untuk menyampaikan keluhannya. Para sopir mengungkapkan bahwa selama ini masih banyak tindakan pungli yang dilakukan oleh petugas serta aksi premanisme di jalan raya. Perlawanan yang dilakukan sopir dengan menyampaikan keluhan mereka kepada pemerintah pusat yang dinilai memiliki kekuasaan lebih besar dari mereka ini diharapkan pada akhirnya dapat

menghilangkan tindakan pungli oleh oknum petugas yang selama ini dianggap sudah menjadi tradisi.

Sedangkan ketika berhadapan melawan preman, para sopir memilih menggunakan strategi dengan cara berkendara beriringan atau berkonvoi dengan sopir truk lainnya. Dalam pembicaraan dengan rekan sesama sopir lainnya di belakang preman seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, biasanya mereka menyusun strategi untuk menghadapi tindakan premanisme saat melewati jalan-jalan sepi yang salah satunya adalah dengan berkonvoi tersebut. Sopir yang dijadikan target oleh preman adalah mereka yang berkendara sendirian karena dirasa tidak akan berani melawan preman. Oleh karena itu, biasanya sopir menunggu rekan sopir yang lain sembari istirahat ketika akan melewati jalan yang rawan tindakan premanisme. Selanjutnya, mereka akan berkendara beriringan dengan dua atau lebih rekan sopir truk yang lain. Dengan begitu, preman tidak akan berani menghentikan laju truk untuk meminta uang atau barang berharga lainnya karena jumlah sopir truk lebih banyak dari pada jumlah preman. Sekalipun preman berani untuk menghentikan salah satu laju truk, maka seluruh sopir yang ada dalam konvoi tersebut akan melakukan perlawanan secara bersama-sama.

Perlawanan yang dilakukan oleh sopir yang berani mengambil resiko selanjutnya adalah dengan menabrak atau mencelakai preman yang akan menghentikan laju truknya. Kawanan preman yang mengejar truk biasanya berjumlah satu hingga dua orang saja dan hanya menggunakan sepeda motor. Sopir truk yang nekat bisa saja menabrak atau memepet motor si preman hingga terjatuh karena truk dan motor bukanlah lawan yang sebanding. Sopir truk akan semakin berani melakukan tindakan tersebut pada malam hari karena pada waktu itu kondisi jalan raya lebih sepi sehingga tidak ada orang yang melihat. Akan tetapi, sopir juga memiliki resiko sendiri jika melakukan perlawanan tersebut. Resikonya adalah jika preman tersebut tidak sampai meninggal dan hafal pada sopir atau mobil yang telah mencelakainya, maka bisa pada hari selanjutnya ganti preman tersebut yang balik menyerang si sopir. Hal itu terjadi karena sudah pasti

preman tersebut menyimpan dendam kepada sopir yang telah mencelakainya. Oleh karena itu, perlawanan jenis ini hanya dilakukan oleh sopir yang berani mengambil resiko tersebut.

Resistensi yang dilakukan oleh sopir selanjutnya masih ditujukan kepada kawanan preman. Seperti halnya yang dilakukan terhadap oknum petugas, perlawanan kepada preman juga menggunakan cara dengan melaporkan ke pihak yang dinilai lebih memiliki kuasa. Meskipun sopir sebelumnya telah berusaha melakukan perlawanan, namun ternyata jumlah preman lebih banyak sehingga sopir merasa tidak sanggup jika harus melawan seorang diri. Selain itu, sopir juga tidak mau terlalu repot menghadapi preman serta lebih memilih untuk meminimalisir resiko yang akan ditimbulkan. Pada akhirnya sopir lebih memilih melaporkan preman tersebut kepada aparat yang saat itu sedang bertugas. Diharapkan dengan melakukan tindakan tersebut, nantinya tindakan premanisme dapat berkurang serta individu yang tertangkap bisa memperoleh pembinaan sehingga tidak kembali pada pekerjaan mereka sebagai preman lagi.

Setelah menunjukkan macam-macam resistensi yang dilakukan oleh sopir truk ekspedisi di atas, selanjutnya peneliti membuat kategorisasi mengenai latar belakang para sopir serta tindakan resistensi yang dilakukannya. Kategorisasi pertama, yakni sopir truk ekspedisi dengan latar belakang sebagai sopir senior yang telah bekerja selama puluhan tahun. Tindakan resistensi yang dilakukan diantaranya berupa berdebat secara langsung sebagai bentuk protes atas tindakan petugas. Selanjutnya, menabrak atau mencelakai preman yang dianggap membahayakan mereka. Keadaan yang mendesak serta situasi yang mendukung memungkinkan sopir untuk berbuat nekat dengan mencelakai preman. Terakhir, melaporkan tindakan pungli dan premanisme kepada pihak yang lebih memiliki kuasa.

Kategori kedua, yakni sopir truk yang memiliki latar belakang sebagai sopir perusahaan. Tindakan resistensi yang dilakukan yakni dengan membohongi serta melakukan kecurangan terhadap majikan atau juragannya. Informan yang

memiliki latar belakang sebagai sopir perusahaan mengatakan bahwa setiap sopir pasti pernah melakukan kecurangan entah itu menukar onderdil kendaraan maupun mencuri barang perusahaan. Mereka memanfaatkan kelengahan serta minimnya pengawasan dari majikan untuk melakukan kecurangan.

Kategori ketiga, yakni Informan memiliki latar belakang pendidikan hanya tamatan sekolah dasar serta orang tuanya hanya seorang petani sehingga dapat dikatakan beliau berasal dari keluarga yang sederhana serta tidak neko-neko. Informan ini hanya melakukan tindakan resistensi ringan seperti *ngerasani* atau membicarakan di belakang individu, selebihnya beliau tidak melakukan resistensi apapun. Beliau secara suka rela memberikan sejumlah uang apabila ada preman yang meminta uang kepadanya. Tindakan yang dilakukan oleh pihak aparat terhadap beliau juga dianggap sebagai sebuah kewajaran. Selain itu, beliau juga tidak pernah melakukan perlawanan terhadap majikan yang tergolong masih saudara dengan beliau sendiri.

Kategori keempat, yakni sopir truk ekspedisi yang berasal dari berbagai latar belakang atau dalam hal ini adalah seluruh informan. Tindakan resistensi yang pertama berupa membicarakan di belakang individu atau *ngerasani*. Rata-rata keseluruhan sopir selalu membicarakan berbagai macam hal saat mereka sedang berkumpul termasuk tentang tindakan pungli oleh oknum aparat, preman yang memalak mereka, serta majikan atau juragan yang memiliki sikap yang dinilai tidak baik dan merugikan mereka. Tindakan resistensi yang kedua yakni dengan berkonvoi sebagai antisipasi sekaligus upaya untuk mencari aman dari tindakan premanisme. Rata-rata keseluruhan sopir selalu berinisiatif untuk mencari aman dengan melakukan konvoi atau berkendara beriringan dengan rekan sopir yang lain saat melewati daerah-daerah yang rawan akan tindakan premanisme. Hal tersebut dilakukan untuk meminimalisir kemungkinan tindakan premanisme yang sewaktu-waktu dapat terjadi kepada mereka.

Dalam analisis ini, telah dijelaskan mengenai tindakan perlawanan yang dilakukan oleh sopir truk ekspedisi yakni perlawan terbuka dan tertutup. Akan

tetapi, sebenarnya tindakan resistensi yang dilakukan tidak sesederhana itu. Berbagai macam tindakan perlawanan serta kategori yang telah disebutkan di atas kemudian menghasilkan beberapa proposisi kategorisasi mengenai tindakan resistensi sopir truk ekspedisi. Kategori tersebut, yakni resistensi dasar, resistensi kontak, dan resistensi klimaks.

Pertama, resistensi dasar yang merupakan tindakan resistensi awal serta cenderung lebih sederhana. Resistensi dasar dilakukan dengan menghindari kontak secara langsung dengan individu yang menjadi sumber tekanan seperti oknum petugas, preman, serta majikan atau juragan. Diantara contoh resistensi dasar yakni *ngerasani* atau membicarakan keburukan di belakang individu, berbuat curang terhadap majikan atau juragan. Selain itu, resistensi dasar juga bisa berupa tindakan antisipasi dengan berkonvoi ketika melewati jalan-jalan yang rawan atau penyusunan strategi guna meminimalisir tekanan yang dihadapi.

Kedua, resistensi lanjutan yang hampir mirip seperti resistensi dasar, namun kali ini sopir melakukan kontak langsung dengan individu yang memberikan tekanan. Contoh dari tindakan resistensi lanjutan yakni berdebat secara langsung dengan oknum petugas sebagai bentuk protes atas tindakan yang diberikan terhadap sopir. Selanjutnya, tindakan menabrak atau mencelakai preman yang dinilai dapat membahayakan mereka. Keadaan yang mendesak serta situasi yang mendukung memungkinkan sopir berbuat nekat dengan mencelakai preman tersebut.

Ketiga, resistensi klimaks merupakan tindakan resistensi yang dilakukan oleh sopir truk ketika mereka merasa tindakan resistensi dasar tidak dapat menyelesaikan masalah. Resistensi klimaks dilakukan dengan menghindari kontak langsung dengan individu seperti resistensi dasar, namun memiliki tingkat yang lebih tinggi. Contoh dari resistensi klimaks yakni sopir truk melaporkan tindakan pungli oknum aparat serta premanisme kepada pihak yang lebih memiliki kuasa. Resistensi tersebut dilakukan ketika sopir sudah merasa kesal dan jemu dengan tindakan yang merugikan mereka tersebut. Oleh karena itu, sopir memilih

melakukan tindakan resistensi tersebut dengan harapan bisa menyelesaikan masalah seperti pungli dan premanisme.

BAB V

PENUTUP

Sub bab terakhir karya tulis skripsi ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran bagi penelitian selanjutnya serta pihak-pihak yang terkait dalam masalah yang ada di penelitian ini.

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya dengan cukup panjang mengenai resistensi sopir truk terhadap tekanan pihak lain dalam pekerjaannya, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tekanan dan resiko yang harus diterima oleh sopir truk sangatlah beragam dan tidak hanya berasal dari satu sumber saja. Tekanan tersebut bisa datang dari individu yang berhubungan dengan pekerjaan sopir truk seperti oknum aparat yang bertugas di lapangan, majikan atau juragan buah, serta para kawanan preman yang beroperasi di sepanjang jalan yang dilalui oleh sopir truk. Selain itu, resiko juga bisa berasal dari situasi serta kondisi di perjalanan yang tidak dapat diprediksi oleh para sopir.

Macam-macam tekanan dari pihak lain serta resiko yang harus dihadapi oleh sopir truk dalam pekerjaannya antara lain adalah masih banyaknya tindakan premanisme yang ditemui di sepanjang perjalanan seperti pemalakan, pemerasan yang disertai dengan ancaman hingga pengrusakan kendaraan milik sopir, tindakan pungli oleh oknum petugas atau oknum aparat, kekhawatiran akan resiko, kendala, serta musibah yang sewaktu-waktu bisa saja dialami para sopir, intensitas waktu berkumpul bersama keluarga yang sedikit, dan tuntutan dari majikan atau juragan mengenai kecepatan dan ketepatan waktu untuk tiba di tempat tujuan serta muatan yang terkadang melebihi kapasitas.

Berbagai macam tekanan dan resiko tersebut selanjutnya memicu para sopir untuk mencoba melakukan tindakan resistensi terhadap individu-individu seperti oknum aparat, preman, serta majikan atau juragan yang memberikan

tekanan. Tindakan resistensi oleh sopir yang dilakukan baik secara tersembunyi maupun terang-terangan dibagi menjadi tiga kategori. Pertama, resistensi terhadap oknum petugas yang dilakukan oleh para sopir dengan cara membicarakan di belakang petugas, membela diri dengan berdebat, hingga melapor kepada presiden. Kedua, resistensi sopir truk terhadap preman yang ditunjukkan dengan cara membicarakan di belakang preman, berkendara beriringan atau berkonvoi, menabrak atau mencelakai preman, serta melapor ke aparat kepolisian. Ketiga, resistensi sopir terhadap majikan atau juragan yang dilakukan dengan cara membicarakan di belakang majikan serta melakukan kecurangan-kecurangan.

5.2 Saran

Dari permasalahan yang telah disebutkan di atas, maka peneliti mengajukan beberapa saran terhadap pihak-pihak yang terkait dengan masalah dalam penelitian ini. Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan tertinggi hendaknya mampu membuat kebijakan guna memberantas tindakan pungli oleh oknum petugas serta aksi premanisme yang sampai saat ini masih banyak ditemui. Pemerintah dapat memberikan efek jera terhadap aparat yang dinilai masih saja melakukan pungutan liar kepada sopir truk. Melakukan penangkapan serta pembinaan terhadap individu yang menjadi preman dianggap menjadi salah satu cara guna mengurangi tindakan premanisme di jalan raya.

Para sopir juga diharapkan ikut mendukung kebijakan pemerintah untuk mengurangi tindakan pungutan liar dengan tidak memberi suap terhadap oknum petugas. Beberapa sopir terkadang memang sengaja memberi suap kepada petugas sebagai cara instan untuk lolos dari sanksi tilang. Melakukan protes terhadap tindakan pungli yang dilakukan oleh petugas serta lebih memilih untuk diberi sanksi tilang daripada memberikan suap diharapkan dapat memberikan efek jera terhadap petugas.

Pihak majikan atau juragan nampaknya harus lebih memahami kondisi sopir dengan tidak membebani sopir dengan tuntutan yang nantinya dapat merugikan sopir. Memberikan muatan sesuai dengan kapasitas yang telah

ditentukan dalam undang-undang dapat meminimalisir resiko yang dialami sopir selama berada di perjalanan. Selain itu, diharapkan juragan juga memaklumi situasi dan kondisi di jalan yang terkadang menghambat perjalanan sopir dengan tidak terlalu memaksa sopir untuk segera sampai di tujuan.

Kajian ini diharapkan mampun menjadi bahan penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan sopir truk pada khususnya serta studi mengenai masalah resistensi pada umumnya. Selanjutnya, untuk penelitian berikutnya yang mungkin berkenaan dengan tema yang sama, peneliti berhadap dapat mengembangkan ke ranah yang lebih luas lagi seperti misalnya mengenai solidaritas antar sopir truk yang tentunya akan menjadi sangat menarik untuk dikaji dengan bantuan-bantuan teori yang sudah ada.

LAMPIRAN

**PEDOMAN WAWANCARA
(INTERVIEW GUIDE)**

**RESISTENSI SOPIR TRUK GUNA MENGHADAPI TEKANAN PIHAK LAIN
DALAM PEKERJAANNYA**

(Studi Kasus pada Sopir Truk Ekspedisi di Kabupaten Banyuwangi)

A. Identitas Informan

- Nama :
- Usia :
- Pendidikan :
- Alamat :
- Jumlah anak :
- Pendidikan anak :
- Pekerjaan istri :

B. Pengalaman Kerja

- Sudah berapa lama anda bekerja sebagai sopir?
- Berapa pendapatan yang didapat dari pekerjaan ini?
- Apakah cukup untuk memenuhi kebutuhan keluarga?
- Apa alasan anda memilih pekerjaan ini?
- Apa pekerjaan anda sebelum menjadi sopir?
- Apakah ada pekerjaan lain saat ini?

C. Jenis Tantangan

- Apa saja tekanan dari pihak lain dalam pekerjaan anda sebagai sopir truk?
- Kapan waktu terjadinya tekanan tersebut?
- Siapa yang melakukan tekanan tersebut?
- Apa yang melatar belakangi tekanan tersebut?
- Apakah ada tekanan atau resiko lain terkait pekerjaan anda?

D. Tindakan Resistensi

- Apa antisipasi yang dilakukan untuk menghindari tekanan dan resiko tersebut?
- Bagaimana bentuk perlawanan yang dilakukan guna menghadapi tekanan dari pihak lain tersebut?
- Apa saja kendala yang dihadapi dalam melakukan perlawanan?
- Adakah pihak lain yang membantu?

LAMPIRAN TRANSKRIP WAWANCARA INFORMAN

1. Nama Informan: MAM

Tempat Wawancara: Di rumah Bapak MAM

Waktu Wawancara: 24 Desember 2018 11:53

Durasi Wawancara: 56 menit 10 detik

Suasana tempat saat dilakukan wawancara: wawancara dilakukan di ruang tengah depan televisi di kediaman Bapak A yang sebenarnya rumah tersebut adalah milik mertua beliau. Kediaman beliau ini tergolong cukup bagus, seluruh lantai di dalam rumah hingga teras sudah dipasang keramik kecuali di dapur yang masih dilapisi oleh plesteran (semen halus). Saat wawancara berlangsung suasana di dalam rumah cukup ramai karena ada anak beserta istri beliau yang sedang menonton televisi. Sesekali anak dan istri beliau ikut mendengarkan percakapan peneliti dengan informan.

Gambaran informan saat akan dilakukan wawancara: Sedang duduk di kursi kayu sambil telfon dengan temannya kemudian mempersilahkan untuk memulai wawancara.

Respon informan saat wawancara: Informatif dan antusias dalam menjawab pertanyaan yang diajukan oleh peneliti.

P : Nama lengkapnya Njenengan?

I : MAM.

P : Usia?

I : Usia 32 tahun.

P : Pendidikan Terakhir?

I : Pendidikan Terakhir SMK.

P : Anaknya kelas berapa yang nomor satu? Usia?

I : Anaknya kelas 4 usia 11 tahun.

P : Anda sudah bekerja menjadi sopir berapa lama?

I : 13 tahun.

P : Untuk pendapatannya sendiri?

I : Pendapatannya sendiri tiga setengah sampai empat juta perbulan.

P : Apakah pendapatan itu cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari keluarga?

I : Kalau kecukupan itu tergantung.

P : Maksudnya?

I : Maksudnya, relatif relatif, kalau untuk biaya hidup itu cukup, tapi kalau untuk memenuhi gaya hidup itu relatif (sambil sedikit tertawa).

P : Kalau alasan anda memilih pekerjaan menjadi sopir ini apa alasannya?

I : Alasannya satu, itu memang suka dengan pekerjaannya. kedua, kita ingin menjembatani para pengusaha, petani, wes ingin menjadi jembatan lah, membantu proses perekonomian. Itu alasan yang kedua.

P : Untuk rutene sampean sendiri biasanya kirim ke mana saja?

I : Dari Banyuwangi ke Jakarta, nanti kalau dari Jakarta biasanya ya dapat muatan Surabaya, kadang wilayah Jawa Timur sampek Pulau Bali, Pulau Lombok, Pulau Sumbawa sampek ke Pulau Flores, jadi tergantung rejekinya, tergantung rejekinya. Kalau dapetnya wilayah Jawa Timur yang penting ongkosnya sesuai cocok ya kita ambil, kalau nggak ya cari yang lain, nanti Bali juga gitu yang penting ongkosnya cocok sesuai kita ambil biarpun sampai ke Flores, yang penting ongkosnya cocok.

P : Terus untuk muatan yang dibawa biasanya apa saja mas?

I : Kalo biasanya itu kalo dari sini buah, dari sini ke Jakarta itu buah, kalo dari jakarta biasanya ada barang proyek, proyek-proyek hotel, proyek-proyek apa.

P : Berarti industriian mas ya?

I : Iya industriil, ya barang dari jakarta rata-rata itu, industriil.

P : Kalau pekerjaan sebelum menjadi sopir ini apakah ada mas?

I : Sebelum menjadi sopir dulu pernah sales snack, jadi tukang bubur ayam juga pernah, jadi tukang sayur juga perah.

P : E untuk pekerjaan anda sendiri sebagai sopir ini kan tentunya mempunyai banyak tantangan dan resiko termasuk di jalan raya atau tantangan di rumah sendiri, itu kalau boleh tau tantangannya apa saja?

I : Kalau di jalan raya itu memang tantangannya semua itu ada tapi semua itu bisa dimina... dimini mi...

P : Minimalisir

I : Iyaa... diminimalisir dengan ya dari kita sendiri, itu bisa, seperti masalah polisi, masalah polisi itu tergantung kalau kita tidak melanggar lalu lintas itu juga nggak apa nggak sampai ditindak sama polisi, tidak melanggar lalu lintas, kalau masalah yang lain-lainnya seperti bajing loncat, seperti preman-preman jalanan itu juga

kita kan bisa waspada dengan kondisi jalan, kita tau dimana tempat-tempat yang itu rawan, dengan itu jadi kita itu me... minimi..

P : Meminimalisir.

I : Iya itu, dengan cara... waktu, kita harus cari waktu yang tepat saat lewat jalan-jalan yang rawan, kedua kita harus apa mencari barengan, opo lek ngarani, konvoi, konvoi dengan sesama pengguna jalan itu sopir truk-truk yang lain, itu kita bisa konvoi, yag di tempat-tempat yang rawan, itu tantangan di jalan, semua itu bisa diminimalisir, kalau masalah kecelakaan itu kita juga bisa kita kan bisa, rata-rata kecelakaan itu kan dari saat itu kelengahan lengah, lengah, karena kita itu lengah, itu bisa diminimalisir dengan itu, kadang karena konsentrasi yang kurang, terus... ngantuk yang dipaksa, itu bisa mengakibatkan kecelakaan, tapi semua itu bisa diminimalisir, terus kalau tantangan yang di rumah apa tantangan di rumah itu nggak ada masalahnya keluarga kan juga apa mengizinkan itu pekerjaan itu jadi nggak ada tantangan yang di rumah itu nggak ada, cuma tantangan di rumah itu ya kadang pas kita saat apa kepingin kumpul sama keluarga kadang kita pas keadaan di jalan, itu tantangan yang ada di keluarga, pas keluarga lagi kumpul-kumpul ada acara hajatan apa kita nggak bisa kumpul, kita pas waktu di jalan, itu tantangan yang di rumah, nanti kalau ada apa tetangga, keluarga yang punya hajatan kita nggak bisa menghadiri itu tantangan yang dirumah pokok apa kegiatan yang ada di rumah itu tantangannya, sesama masyarakat-masyarakat yang di rumah itu, tantangannya di situ, kita nggak bisa seperti masyarakat yang lain selalu bisa menghadiri acara-acara hajatan tetangga saudara, itu tantangan yang di rumah.

P : Pernah nggak sih sampean itu pas keadaan sakit yang lumayan berat tapi terpaksa berangkat?

I : Alhamdulillah belum pernah, belum pernah, jadi pas waktu sakit, keadaan sakit pas di rumah, jadi kita bisa mencari ganti, mencari pengganti yang bisa berangkat, tidak memaksakan diri.

P : Kalau tantangan kayak pungli polisi masih banyak ngga sih mas?

I : Pungli-pungli di jalan itu iya ada masih ada, itu masih ada, yang dilakukan oleh oknum-oknum yang nakal-akal itu masih ada, masih ada, itu tetap masih ada, kalau itu memang gimana itu susah kalau dibasmi itu susah, masalahnya sudah menjadi tradisi, jadi ada aja kesalahan itu pasti ada, biar pun kita benar itu tetep ada kesalahan-kesalahan yang dicari, karena apa sosialisasi masalah undang-undang di jalan itu kita kayak dibutakan, sopir-sopir nggak pernah, apalagi pas buat SIM itu kan sebenarnya harusnya itu ada undang-undang yang apa yang disosialisasikan masalah di jalan yang harus diterapkan undang-undang kalau kita gini pasal ini gini ini itu tidak disosialisasikan jadikan dibutakan, jadi kita kalau mau melawan petugas juga percuma kita nggak tau undang-undangnya, percuma tetep ujung-ujungnya tetep duit, iya itu undang-undang itu UUD itu apa singkatan dari ujung-ujungnya duit (sambil tertawa), iya UUD itu ujung-ujungnya duit.

P : Kalau menurut anda sendiri apa sih yang melatarbelakangi petugas-petugas melakukan itu? Apa karena...

I : yaa... satu, mungkin, mungkin yang melatarbelakangi itu karena satu, mungkin gaji yang tidak sesuai mungkin, terus dua, itu ya gaya hidup sebenarnya yang membuat apa oknum-oknum melakukan itu mungkin gaya hidup, jadi apa yang kurang, mangkanya dia mencari apa tambahan lah mencari tambahan, terus kalau tindak apa tilang apa itu kan memang apa PEMDA itu memberi itu, memberi tugas untuk mencari apa tilangan-tilangan itu kan untuk pemasukan daerah, cuma kadang disalahgunakan sama oknum-oknum kepolisian yang bertugas di lapangan.

P : Kalau sepengetahuan anda perlawanan yang dilakukan oleh sopir terhadap tindakan polisi itu apa?

I : Ya debat, ya cuma debat, kita debat cuma debat tapi debat itu debat percuma kita juga kan ndak tau undang-undang, kita dibutakan dengan undang-undang, yang masalahnya nggak ada undang-undang yang untuk perlindungan sopir itu nggak ada, jadi kayak dijadikan apa sopir itu memang makanan empuk lah bagi para oknum-oknum nakal.

P : Debat intinya kan nggak mau...

I : Iyaa... debat debatnya itu tetep ndak mau disalahkan, jadi kita mencari apa kesalahan saya dimana dimana dimana tetep itu ujung-ujungnya tetep duit, tetep duit ujung-ujungnya tetep duit, jadi nggak ada terus kita debat kita menang nggak ada kalau sama pulisi itu nggak ada menangnya, menangnya ya sama duit kalau kita ngeluarin duit itu menang sama oknum-oknum polisi itu yang bertugas di jalanan.

P : Pernah nggak sih sampean atau menemui rekan sampean yang intinya itu nggak mau bayar pungli itu?

I : Ya pernah, kita juga kadang ada pas kita juga kan cerita-cerita sama sopir sesama sopir gitu kadang kita ada nanti o tadi saya kena polisi di sana, kenapa? karena masalah ini ini ini kadang ada yang pernah tau itu bukannya urusannya polisi apalagi kayak seperti STNK, STNK pajaknya yang sudah kadaluarsa, itu kan sebenarnya bukan urusan polisi tapi urusan dinas perpajakan, selagi apa STNKnya itu masih ada itu ndak bisa, kecuali kalau STNKnya itu sudah kadaluarsa itu apa namanya, kan STNK itu kan ada itu yang lima tahun sekali dan yang satu tahun sekali itu lo, kalo yang kadaluarsa cuma satu tahun sekali itu sebenarnya bukan urusannya polisi tapi urusan dinas perpajakan, itu kan yang wajib mendenda itu apa dinas perpajakan bukan polisi, nggak ada hubungannya sama polisi selama yang lima tahun itu tetep masih berlaku, cuma kadang kan ya itu tadi karena tidak ada sosialisai terhadap sopir-sopir, jadi kita dibutakan sama undang-undang.

P : Jadi kayak ngerasani-ngerasani polisi itu...

I : O mesti itu, itu mesti, sekali-kali itu mesti, setiap kita ketemu sopir dimana-dimana itu rata-rata yang jadi bahan pembicaraan itu ya polisi, itu sudah rata-rata, kadang ada teman yang mengupload ke facebook apa itu kan kena PJR di sini di sini masih ada pungli masih ada ini, itu memang sudah mendarah daging jadi untuk pemberantasannya juga susah.

P : Kalau yang preman-preman jalanan itu mas?

I : Kalau preman-preman jalanan itu ya ada yang ikut keanggotaan, kita ngasih bulanan perbulan berapa itu kan demi keamanan di jalan, itu gitu demi keamanan di jalan, kadang kita bisa menghindari bajing loncat apa kalo kita itu kena apa di jalan pas kita parkir kadang kan ada aja kan preman-preman yang itu pasti, cuman karena kita itu ikut apa ada yang mengawasi preman-preman itu, itu bisa diminimalisir, kadang ban serep kan hilang, itu kalau kita ikut apa preman mana kita ikut bulanan kita ngontak yang bersangkutan preman kalo kita kejadian ban serep hilang di daerah sini itu kadang ada preman yang di sana itu kadang bisa ketemu, kadang kita kena preman di daerah sini kena uang sekian kita terus telfon sama preman yang kita ikut bulanan itu nanti dicari info terus nanti kadang bisa kembali uangnya, kadang gitu, jadi kita untuk keamanan di jalan, karena di setiap daerah-daerah itu pasti ada preman-preman yang menguasai itu, jadi daerah sini kawasan saya daerah sini kawasan preman ini preman A preman B daerah Jawa Timur preman A, Jawa tengah preman B, jadi seperti itu sebenarnya, itu memang ada, memang ada.

P : Kalau yang bayar itu perorangan apa biasanya perusahaan mas?

I : Kalo perusahaan ya perusahaan, kalo mobil perorangan ya perorangan yang bayar, kadang dari sopir sendiri, kadang dari memang dari bos, kalo perusahaan itu juga dari perusahaan itu sendiri yang mengasih, itu tetep ada itu tetep berlaku kalo preman-preman jalanan itu tetep berlaku, itu pun susah untuk diberantas, untuk diberantas.

P : Masih banyak berarti mas?

I : Masih banyak, masih banyak.

P : Rata-rata itu di daerah mana saja yang sampean tau?

I : Di daerah ini Jatiroto itu ada, Jatiroto itu sebelum Lumajang kali panjang itu ada, sepanjang sungai itu, terus Leces, sebenarnya banyak sih sebenarnya banyak, terus daerah Situbondo itu ada juga Situbondo sebelum kita mau naik ke Hutan Baluran itu, itu di sana juga ada, daerah Pasuruan Leces sampek pokoknya setiap daerah itu pasti ada, di setiap daerah, Probolinggo Njorongan itu Lumajang sampek Klakah mana itu ada, cuman kalo kita ikut terus preman ini itu biar pun kita nggak punya tok tapi kan preman itu ngasih tau ke preman yang lain pokoknya mobil daerah sini itu saya yang berkuasa, kadang berbagi kekuasaan lah, berbagi kekuasaan, itu tetep masih ada, sampek Jawa Barat sampek Jakarta itu ada, preman-preman jalanan yang kita terus harus bayar bulanan.

P : Sampean ikut bayar bulanan juga?

I : Kalo saya nggak pernah ikut, nggak pernah ikut, nggak pernah ikut preman-preman bulanan itu saya, kalo saya pokoknya ya mudah-mudahan saya juga nggak ingin terjadi itu, ya cuman kita Bismillah aja lah niat kerja cari nafkah untuk keluarga ya mudah-mudahan diberi kemudahan kelancaran di jalan itu aja berdoa cuman berdoa, saya nggak pernah ikut preman-preman itu.

P : Itu mekanismenya yaapa se mas, kalo misalnya kita nggak ngasih ke preman itu akan diapakan?

I : Ya itu resikonya kadang kita, apa ya sebenarnya kadang karena kita terlanjur kenal sama preman itu terus preman itu mengenal kita, akhirnya terus kita jadi ditelfon, ini waktunya bayar bulan ini kadang gitu, kalo kita nggak pernah kenal ya mungkin ndak pernah ditelfon, saya kan nggak kenal preman-preman itu, dan saya ndak pernah mau mengenal, jadi biar pun saya tau itu preman tapi tetep saya diem aja, biar pun saya tau o ini preman sini ini preman sini cuman saya nggak nggak ingin mengenal, nggak ingin kenal.

P : Kalo sepengetahuane sampean tantangan ini kan apa perlawanan itu yang dilakukan sama sopir ini apa kepada preman, adakah yang nggak mau bayar?

I : Itu tergantung, tergantung, perlawanannya itu tergantung masalahnya gini, kalo kita yang rata-rata preman itu mengejar, mengejar kendaraan yang dijadikan target, itu kan sebenarnya gitu, jadi kalo preman itu mengejar kita kalo dia cuman membawa kendaraan roda dua dan maksimal cuma dua orang ya tindakan yang kita lawan itu tabrak, tabrak, tabrak pokoknya, tapi ya wes itu tergantung kita juga resiko, kita juga resiko, resikonya kalo preman itu nggak mati, itu dikemudian hari kita yang beresiko, karena preman itu kan hafal sama mobil-mobil itu hafal, itu resikonya di situ kalo nggak mati, kalo nggak preman itu nggak mati, kadang kita ya selagi dia masih mau diberi sedikit maksimal sepuluh dua puluh ribu kita nggak jadi masalah, cuman kadang yang meminta lebih dari itu, kita kalau nanti kita berhenti itu justru malah habis, apapun disita, uang diminta HP diminta apapun bisa dihabiskan sama preman itu, jadi kita ngasihnya sambil jalan, sambil kendaraan itu berjalan, kita kasih lewat cendela, ya sepuluh ribu lima ribu dua puluh ribu, tapi rata-rata preman itu kalo memang dia itu preman-preman lokal daerah situ itu rata-rata mau dikasih lima ribu sepuluh ribu itu udah mau, kalau preman-preman lokal, itu tantangannya kalau kita diberhentikan dengan yang pakai roda empat ya kita pasrah aja, kita nggak pakai perlawanan, kita perlawanan mati, kita melawan mati, jadi pasrah saja sudah, memohon agar tidak diapa-apakan, kalau mobil mau dibawa mau apa kita harus hanya memohon, memohon jangan dibawa cuman itu aja, tapi kalau memang tetep ndak bisa ya sudah kita harus pasrah, masalahnya itu taruhannya nyawa kalo kita mau melawan itu juga kita yang mati malahan kalo melawan preman, jadi kita ya wes pasrah aja.

P : Pernah nggak sampean menemukan kayak sopir itu sampek berkelahi sama preman-preman karena nggak mau bayar itu?

I : Itu kayaknya nggak pernah, nggak ada, yawes rata-rata itu memang kalo preman-preman itu kita kalo mau berkelahi itu resikonya dikemudian hari, karena kita kerjanya itu cuma di situ, jadi kita itu tantangannya di situ, kita melawan terus kemudian harinya itu kita yang terus beresiko, pernah ada dulu temen ya itu dia itu nggak sempat berkelahi cuman adu mulut terus mau di tabrak apa sama itu terus akhirnya besok-besoknya itu temen saya itu ndak berani lagi melintas lewat daerah situ, ndak berani lagi lewat daerah situ, itu resikonya kalo kita melawan preman-preman itu, makanya kalo tantangannya ya itu ditabrak sampek mati kalo bisa kalo nggak ya nggak usah, kita itu harus berani ngambil resiko yang seperti itu.

P : Kalo tantangan dari juragan atau pengusaha-pengusaha itu apa mas?

I : Tantangan dari pengusaha-pengusaha itu kalo dari juragan pengusaha tantangannya apa ya, tantangannya itu kalo masalah tepat waktu itu bisa di apa, kan karena kita di jalan, ya bisa dinego kalo masalah tepat waktunya itu bisa di nego karena kita itu keadaannya di jalan, kita ngga pernah tau keadaan di jalan, kadang lancar kadang macet kan itu tidak bisa diprediksi, jadi cuman kita itu hanya mengusahakan bisa tepat waktu, itu kalo masalah dari pengusaha atau bos itu tantangannya kalo sama bos.

P : Tapi pernah ada nggak mas bos yang harus gini gini tepat waktu gitu?

I : Ada, ada juga, ada juga kalo kita itu telat terlambat kadang ada yang kena klaim itu sebenarnya hanya permainan sebenarnya cuma permainan, kita pun bisa melawan itu karena tidak ada perjanjian hitam di atas putih, jadi kita kalo ada kita telat tidak tepat waktu diklaim itu kita bisa melawan karena tidak ada perjanjian hitam di atas putih, itu kita bisa melawan itu sebenarnya, cuman karena kadang sopir-sopir yang nggak pernah berpikir ke situ dia mau-mau aja diklaim itu mau aja.

P : Klaim itu maksudnya gimana mas?

I : Klaim itu maksudnya gini, kita diminta ganti rugi gitu, diminta ganti rugi, karena telat waktu padahal itu nggak ada dalam perjanjian, kadang itu hanya permainan pedagang yang ya itu tadi lah, yang ya yang memang nakal, pedagang nakal pedagang nakal itu, ya kita bisa melawan itu, itu tadi karena itu nggak ada apa ya nggak ada perlindungan untuk sopir itu memang nggak ada, dinas perlindungannya itu lo yang nggak ada jadi kita juga sopir menjalankan kendaraan itu sudah salah, kalo menurut polisi itu sudah salah sudah biar pun punya SIM, itu sudah salah ada aja yang dicari kesalahannya itu ada aja tetep ada aja, itu tadi karena nggak ada sosialisasi masalah undang-undang apa undang-undang lalu lintas yang disosialisasikan terhadap sopir-sopir, ya harusnya itu ada, harusnya itu ada, waktu kita bikin SIM ada sosialisasinya undang-undang yang diberikan kepada sopir peminta izin mengemudi kan, SIM bikin SIM itu harusnya ada, sebenarnya sopir kalo mau demo nggak apa nggak mau kerja jalan itu juga lumpuh sebenarnya, perekonomian itu lumpuh, tapi sopir nggak pernah ada, sopir biar pun dibeginikan cuma diem diginikan cuma diem, itu nggak ada cobak ada

yang demo seluruh Indonesia nggak jalan satu minggu aja sudah lumpuh perekonomian itu pasti, nggak peduli itu sopir trek apa sopir bis apa sopir apa, itu kalo sudah itu mau mogok kerja semua itu kompak sudah lumpuh perekonomian Indonesia, itu pasti sebenarnya, cuman kenapa kok nggak ada apa nggak ada, perlindungan terhadap sopir-sopir itu makanya kan ya itu lah malah dimanfaatkan, makanya itu yang paling enak petugas oknum-oknum yang kerja di lapangan di lalu lintas, apa itu di dishub dinas perhubungan perhubungan apa di PJR patroli jalan raya itu, rata-rata ya itu lah, itu masih ada pungli-pungli, itu susah dibasmi.

P : Terus kalo biasanya perlawanan yang dilakukan oleh sopir kepada majikan atau juragan itu apa saja mas?

I : Iya kalau seperti saya ini kan nggak ada ikatan hitam di atas putih, terus kita pun nggak ada tunjangan dari bos kan nggak ada, kita muatan cari sendiri, terus resiko-resiko apa seperti polisi terus apa pecah ban di jalan, itu kan juga resiko kita yang nanggung sendiri, kayak kena polisi kan bos nggak mau tau, jadi perlawanannya apa, ya nggak ada kita yang penting kan bos itu taunya mobil berangkat pulang harus ada setoran, kan gitu jadi masalah yang lain-lain itu nggak ada sangkut pautnya sama bos intinya kan gitu, perlawanannya itu ya tergantung lah tergantung perlawanannya dari segi apa, perlawanannya dari segi apa. Kalo kita sudah setor terus juragan minta yang gimana-gimana namanya muatan kan kita cari sendiri, bos menarjet satu bulan harus sekian pp, ya kalo memang bos bisa menyediakan muatan dari sini disediakan sama bos dari Jakarta disediakan sama bos ya nggak masalah, kalo kita kan nggak bisa begitu masalahnya kita kan dari sini juga nyari sendiri muatan dari Jakarta juga sama nyari sendiri, jadi kalo bos mau menarjet satu bulan harus sekian pp itu nggak bisa, jadi sebelum kita mengambil atau membawa kendaraan itu kita kan ngobrol dulu sama bos, cara kerjanya gimana sistim kerjanya gimana, kita apa dibicarakan di depan, jadi biar nantinya kalo kita sudah bawa mobil itu sudah jalan mobil itu nggak ada lagi apa persepsi-persepsi bos yang sekiranya itu ngga nggak percaya sama kita, jadi bos kalau sudah memasrahkan kendaraan sama sopir sama saya itu dia sudah percaya, jadi kayak-kayak nggak mungkin diapa nggak mungkin dibohongi, kan gitu, ya tapi ada aja sopir yang kayak gitu ada aja, tapi kan ya nggak lama, ada aja, nanti dibawa terus gak dikasih setoran ada, ada sopir yang gitu-gitu ada, kenakalan sopir itu seperti itu, kalo perlawanan sopir ke juragan ya mungkin kalau pas ada pecah ban terus bos minta apa minta fifty-fifty atau gimana gitu paling kita nanti kan paling cuman masalah omongan saja, nanti walaupun kita bantu pun kita kalau bisa membantu kadang nggak nggak langsung cash, apa kita nyicil dengan nambah setoran yang sampek itu apa itunya klaim-klaimannya itu tadi.

P : Kalo kecurangan-kecurangan yang sampean tau dari sopir itu apa saja mas?

I : Kecurangan-kecurangan ya ada sopir yang, kalo sopir itu kan tergantung, sopir itu ada yang nakalnya itu karena keadaan, jadi kalau sopir yang apa seneng foya-foya lah, apa dia itu memang suka minum-minuman keras, nanti kan uang saku habis uang setoran habis, nanti barang-barang kendaraan yang diambil, diganti, dioper, tukar tambah tukar tambah kan dia dapat itu, ada yang gitu, tergantung,

kalo sopir-sopir yang niat kerja itu kayaknya nggak ada, jadi itu tergantung pelaku, oknum sopir itu lah, ada sopir yang kayak gitu, terus ada lagi kalo yang apa trek, biasanya itu kan ada sistim apa, fifty-fifty dari ongkosan, jadi kalau bos itu dapat muatan apa kita yang dapat muatan itu fifty-fifty ongkosan itu ada, jadi ibarat ongkosan satu juta, itu bos lima ratus sopir lima ratus, terus sopir itu lima ratus tadi itu plus uang saku, plus uang saku, jadi bos lima ratus itu bersih, la sopir lima ratus itu plus uang saku sisanya itu gaji, ada yang gitu, tapi juga sopir juga ada yang nakal nanti dapat ongkosan satu juta lima ratus bilangannya satu juta, nah itu curangnya di situ kan bos nggak tau, kalo sopirnya yang dapat sendiri kan nggak tau bos, ada aja yang gitu ada, nanti bilangannya sekian, nanti suruh pulang ngosong, pulang ngosong nanti padahal dia dapet muatan yang ongkos-ongkos lima ratus, ongkosan satu juta dari sana itu nggak masuk bos, ada juga yang gitu padahal dia jatahnya pulang ngosong, tapi karena ada di jalan apa ada ekspedisi yang titip barang cuma sedikit, jadi kan bisa bongkarnya itu 24 jam biasanya itu diambil sama sopir, tapi pokoknya waktu bongkarnya itu harus 24 jam bisa turun barang, jangan sampek kita kan kala waktu itu kan nggak ada kecurigaan dari bos kan nggak ada, mangkanya waktunya kan tetep tepat waktu nyampek rumah, kan gitu, ibarat selisih satu jam dua jam kan wajar namanya di jalan, bos kan nggak mungkin curiga, apa macet apa-apa itu kan bisa buat alasan, ada aja sopir yang gitu, nanti dapat ongkosan jatahnya pulang ngosong harusnya ngosong tapi nggak ngosong, dapat muatan tapi nggak ngomong sama bos kalo dapat muatan, terus biar pun dapat muatan ya itu tadi, dapet ongkosan dua juta dia bilangannya cuma satu juta apa satu juta lima ratus, nah kan tetep dapet, itu kecurangan-kecurangan yang dilakukan sopir.

P : Kalo sopir-sopir itu pernah nggak mas kayak ngerasani bos-bos e gitu?

I : Banyak, banyak ada yang bilang bos saya gini bos saya gini, ya kalo sudah kalo masih apa kalo masih apa itu kalo masih suka sama bosnya itu ya dipuji-puji bosnya, kalo bos saya itu gini bos saya itu gini, tapi kalau sudah nggak jadi bosnya nanti dijelek-jelekan, saya aja dulu gini gini gini, biasa itu lah manusiawi, kalau masih suka dipuji-puji kalau nggak suka dirasani ya itu aja, manusiawi, banyak, sopir yang apa ngerasani kernetnya juga ada, iya sopir itu kalo ngomong kalau ngomong sama sopir sama sopir kalau ketemu sesama sopir itu yang dibicarakan kalau nggak kernetnya ya bosnya, jadi sopir itu kalo ketemu sesama sopir yang dibicarakan itu tadi sudah, kalau nggak kernetnya ya bosnya, itu yang dibicarakan, kadang kalo nggak itu muatan, kalo nggak muatan ya polisi wes itu bahan bicaranya wes itu aja pokoknya udah, yang jadi bahan bicara ya itu-itu aja, kalo nggak gitu apa kesenangan-kesenangannya hobi-hobi apa mancing apa apa itu burung, ayam, kalo sudah ketemu yang sama cocoknya kan yang dibicarakan kalo kesenengannya ayam ayam terus yang dibicarakan, kalo yang seneng mancing mancing itu wes sama aja sebenarnya, manusiawi, yang membedakan cuman apa ya cuman pekerjaannya kalo sifat manusianya tetep sama, sama, orang mau kerja apa aja kan semua tergantung oknum masing-masing, sama aja sebenarnya kalo masalah sifat manusianya, yang membedakan cuman pekerjaan, biar pun sopir ada yang baik ada, yang suka menolong yang peduli sesama yang peduli sama siapapun ada, ada sopir yang jahat yang suka ini itu ada, ada sopir

yang tekun ibadahnya juga ada, sama aja kalo masalah sifat manusianya, cuman apa ya kayak sopir itu kan godaannya, godaannya itu memang bener-bener besar dibandingkan dengan pekerjaan-pekerjaan yang lain, masalahnya satu, yang dilewati itu kan jalur-jalur yang ada cewek-cewek, cafe-cafe, itu kan di tepi-tepi jalan disepanjang jalan mulai dari Banyuwangi sampek Jakarta itu kan ada tempat-tempat yang seperti itu, jadi tergantung manusianya, tergantung pergaulannya, sopir yang suka nyabu juga banyak, iya sopir yang nggak doyan apa-apa yang bener-bener niat bekerja juga ada, sama semua itu sama tergantung sifat manusianya, masalahnya apa sopir itu kan pegang duit jadi kalo masalah royal ya royal kalo nggak ya nggak, sebenarnya kan ada yang dibikin royal bahwa dia itu pegang duit nggak tau itu duat siapa kan nggak tau, yang penting intinya dia kan pegang duit intinya begitu, nggak tau itu uang saku uang setoran kan nggak tau, yang penting dia pegang duit, masalah nantinya dia bisa setor apa nggak itu pusing urusan belakang mangkanya nanti larinya ada yang apa mobil nggak disetori karena uangnya habis buat gitu bukannya buat keluarga tapi buat kesenengannya sopir pribadi kesenangan pribadi, ada sopir nanti kalau sudah uangnya habis buat judi buat mabuk apa dibuat apa nanti bilangny sama istri sampek rumah kena klaim katanya yang barangnya rusak diklaim sama ekspedisi, ada aja sopir yang gitu, padahal uangnya habis buat kesenangan pribadi tapi kan nggak mungkin jujur sama keluarga, ya jadi terus dampaknya tetep keluarga, dampaknya tetep ke keluarga, makanya saya dulu pernah kerja sama orang yang seneng foya-foya, iya dulu kerja saya waktu itu ngernet, waktu itu saya ngernet sama orang yang suka apa foya-foya, jadi saya ngambil muatan apa itu nggak tau kalo apa duitnya habis saya nggak tau, saya juga nggak ikut apa-apa nggak ikut ngabiskan uang juga enggak, saya juga waktu itu kan memang nggak suka kayak gitu, jadi pada waktu itu terus dapet muatan sampek tujuan Bali, habis bongkar di Bali uangnya habis katanya bilang sama saya itu uangnya habis sampek buat nyebrang untuk pulang aja nggak ada, sampek pinjam-pinjam ke teman sampekan buat untuk pulang untuk nyebrang buat beli tiket kapal itu nggak ada, saya juga nggak tau uang kemana, saya tanya katanya habis buat itu nyawer-nyawer cewek-cewek itu katanya, makanya sampek waktu di dalam kapal pada waktu nyebrang itu di dalam mobil ditelpon sama istrinya diloudspeaker sama dia, diloudspeaker istrinya telpon, sampek istrinya itu bilang terus kalo pulang setiap pulang nggak bawa duit apa saya ini besok suruh masak batu katanya, sampek saya ingatkan udahlah jangan diulangi lagi kasian keluarga, berarti kan kalo sudah bilang kayak gitu berarti kan sudah terlalu sampek istri bilang kayak gitu, kalo pulang nggak bawa duit nggak bawa duit apa saya ini makannya suruh masak batu kata istrinya, saya itu denger masalahnya diloudspeaker sama temen saya itu, jadi waktu itu kita bawa ongkosan ongkosan mahal kalo umumnya kalo kita itu nggak nggak uang nggak sampek habis buat foya-foya, itu sudah lumayan sebenarnya, tapi berhubung uangnya habis jadi saya itu sampek bayar aja diutang jadi saya pulang pun dikasih uang berapa 200 ribu apa 150 ribu gitu waktu itu, jadi sisanya ya udah nggak ada, waktu itu pernah saya kerja kayak gitu, sama orang kayak gitu pernah, jadi punya pengalaman, kerja sama orang yang tekun ibadah juga pernah, iya tekun ibadah juga pernah, waktunya sholat sholat, pernah, tapi Alhamdulillah rejekinya juga berbeda sama yang suka foya-foya, semua itu tergantung

manusianya, makanya kalo kita sudah pernah nakal itu kita sudah bisa merasakan baru kita bisa oiya kalo nakal itu seperti ini itu juga apa membedakan, kan itu tadi adanya orang baik karena ada orang buruk, adanya orang tua karena ada orang yang muda kan gitu, ada siang ada malam, udah dibikin gitu aja jadi biar nggak pusing.

P : Kalo teman sampean yang biasa ngerasani bosnya itu ada nggak yang pernah cerita kayak...

I : Ya kadang masalah setoran, ada, ada bos saya minta setoran sekian, kadang ada yang menekan sama sopir, kalo nanti bawa muatan sekian kalo ada apa lebihnya minta tambah setoran, ada yang kelebihan waktu, waktu lebih satu hari aja minta setorannya minta nambah ada, ada yang nanti masalah bengkel masalah apa itu sebenarnya urusannya bos tapi bos minta fifty-fifty ada, ada yang bosnya kalo dimintai onderdil itu susah ada, ya macem-macem iya, kalo bos saya itu gini kalo onderdil besok besok besok, nanti yang bosnya yang enak itu dia menjawab sopirnya oh kalo bos saya dimintain ini langsung dikasih langsung dikasih, justru kadang waktunya mobil waktunya servis nggak di servis itu malah marah-marah bos saya ada yang gitu, macem-macem sudah, mangkanya kalo apa kalo kerja-kerja kayak gitu itu seneng, seneng, masalahnya kan kita kumpul dengan berbagai macam manusia, sifat yang berbeda-beda, jadi kita itu kadang kalo pas denger sopir apa ngerasani itu bosnya apa kernetnya itu kadang cuma ketawa aja, ya manusia itulah, cuma kadang nggak menyadari ya itu tadi, macam-macam manusia ada lebihnya ada kekurangannya, itu kan yang pasti yang jelas, jadi lebih gampang lagi untuk kita berpikir apapun ya itu tadi setiap apa-apa ya kalo ada siang ada malam, ada sehat ada sakit kan gitu, sudah itu sudah jelas, tergantung manusianya semua itu tergantung manusia yang menyikapinya, tapi memang senengnya kita kerja sopir kan seperti itu, kita kerja rasanya tapi nggak kerja, kita kan sopir kan cuma jalan-jalan kesana kesana kan kesana gitu, tapi dibayar intinya kan begitu, enakya kan disitu jadi senengnya sebenarnya disitu, jadi rata-rata orang bekerja sopir itu jiwanya memang jiwa-jiwa petualang, memang dia itu seneng traveling, seneng traveling, rata-rata, makanya terus dia itu apa betah kerja jadi sopir itu betah kan karena itu, kalo orang yang nggak betah kan juga ada orang yang nggak mau kerja di luar daerah, biarpun dia di sawah cuman tani, apa hasil yang minim pun tetep dia lakukan karena itu nggak suka, nggak suka merantau nggak suka apa nggak suka kerja di luar daerah, biar pun sopir juga sama, saya pun sebenarnya kalau kelamaan di Jakarta atau kelamaan di mana itu juga nggak betah ngga kerasan, iya, jadi kalau saya itu satu minggu pulang kan lain kan masih ada pulang, tapi kalau sudah suruh merantau ke mana ke Pulau Bali atau ke mana itu yang lama nggak pulang nggak ketemu keluarga itu nggak betah, jadi memang nggak betah saya suruh merantau nggak betah, kalo satu minggu itu kan nggak lama, jadi ada rasa kangennya sama keluarga, itu yang bikin kita apa lain, lain dari yang lain, kalo kita kerja di rumah aja kan kangennya nggak ada setiap hari ketemu, kalo kita kelamaan di luar daerah juga sama kalo terlalu luamaa itu juga nggak itu, tapi kalo satu minggu sekali ketemu itu kan beda dalam jangka satu minggu itu ada cerita-cerita yang unik cerita-cerita kita punya cerita, keluarga punya cerita, nanti kan kita bisa bercerita selama apa satu minggu,

yang di rumah juga gitu cerita selama satu minggu di rumah gini gini gini, kita pun yang di jalan juga gitu cerita selama di jalan satu minggu yang ngerjain gini gini gini, jadi ada buat bahan pembicaraan itu ada, iya itu, uniknya di situ uniknya, keluarga sopir itu di situ, terus itu, kita pun kerja kan nggak nggak melulu disatu tempat terus kan nggak, kita juga berangkat juga nggak mesti kita berangkat itu di Jakarta terus bongkarnya di situ kan ngga, kadang berbeda-beda tempat, biar pun kita yang kita muat nggak gitu, ngambilnya nggak dicuma satu tempat, itu yang pasti tu berbeda-beda tempat, besok di sini, besoknya lagi di sana besoknya lagi di sana berbeda-beda tempat, terus berbeda-beda orang, la itulah yang bikin uniknya di situ uniknya, bongkaran pun juga gitu bongkaran pun juga gitu nggak melulu di satu tempat, berbeda-beda tempat.

P : Kalo kayak gitu berbeda-beda tempat, berbeda-beda orang, itu bisa dikatakan tantangan nggak bagi njenengan?

I : Iya, iya, jadi kita itu yang penting gini kalo sopir itu rata-rata pedomannya di mana pun tempat kalo kita bisa me apa beradaptasi kalo kita bisa kalo basa jawanya apa? Kalo basa jawanya itu titip titip awak, bisa menaruh diri insyaAllah kita itu selamat di mana pun tempatnya, iya, terus biar pun orang itu sendiri kalo sesama sopir kan apalagi sopir ini, uh sampek lintas ke sana sampek lintas ke sana, dia pun kagum kadang dia itu merasa oh berarti ini bener-bener orang yang nekat kan gitu jadi kita kadang dia itu menghargai sama kita justru menghargai karena itu tadi, dia kan mungkin mengukur kemampuan dia, jadi menghargai kan resiko, iya kadang iya kan mesti tanya mas ini berangkat ke mana mas sana iya puh biasanya kerjanya gimana mas masalah apa i sering kita pas muat-muat itu sering ditanya-tanya masalah itu masalah puh katanya di sana preman-preman gini, iya kadang ada kalo sopir yang kurang ajar justru malah ditakut-takutin iya kalo di sana itu gini gini gini biar, ada yang gitu malah ditakut-takutin ada nanti yang meredakan, ora itu cuma nganu kalo kita biasa-biasa di jalan juga nggak, ada itu tergantung iya, nanti apalagi kita kan kalo orang Banyuwangi, kalo orang Jakarta itu biasanya orang orang Banten, orang Bandung, orang Bogor kalo kita pas bongkar-bongkat di tempat itu apa pas muat-muat di tempat yang itu kadang nanya, mas katanya santet itu di Banyuwangi terkenal santetnya, kalo yang pernah dengar, o iya kalo yang kita itu wuh justru kita justru malah kita apa ya kita bong-bongi malahan, kita apa itu namanya, iya melebihi-lebihkan biar dia itu semakin, iya, iya, iya kita sering nanya-nanya gitu, oh apalagi kalo musim-musim panas kayak gini pak, ita santet di Banyuwangi itu murah, masak mas, iya, masalahnya santet itu kan kalo musim panas itu dijemur, jadi apa itu lebih lebih apa lebih apa ya mandi itu apa Bahasa Indonesianya itu hehe, lebih manjur, iya, jadi lebih manjur (sambil tertawa), iya dulu kadang masak mas, iya, sampek ada mas, nanya masalah mas kalo dapetin cewek itu banyak di sana itu kalo mau cuman dapetin cewek-cewek kayak gitu apa, sampe jaran goyang woh, tempatnya sana kalo Banyuwangi, masak mas, wo iya intinya kita dia semakin penasaran, iya, kita dimana-mana itu kan gitu, ya sebenarnya ya itu, jadi kadang rata-rata orang yang di luar daerah itu sama sopir mengharganya di situ, karena kita mungkin dianggap banyak pengalaman, sering itu tadi, berkumpul berbeda-beda orang terus lintasnya juga begitu jauh kan, gitu, jadi wes mereka mendengarkan di jalan itu

karena rawan preman rawan ini rawan ini berani jadi kan sudah orang nekat kan gitu, jadi penilaian mereka itu di situ, mangkanya menghargai sesama sopir itu menghargai, iya.

P : Untuk kendala selama sopir-sopir melakukan perlawanan itu apa saja mas?

I : Melawan apa itu?

P : Ya semua ya polisi ya preman.

I : Kalo polisi kita melawannya ya debat, itu nggak ada lagi sudah, kita cuma debat itu melawannya, kita debat pun itu kadang bisa memperingan kadang juga bisa mempeberat, iya repot juga, kita melawan petugas itu kadang bisa memperingan apa memperingan apa namanya memperingan denda, memperingan denda karena kita membela diri, kadang ada juga karena kita itu membela diri dengan debat kadang ditambah lagi pasal katanya melawan petugas kan ya repot, karena itu tadi karena kita itu nggak pernah tau undang-undang, kita nggak pernah disosialisasikan tentang itu, jadi kadang kita debat itu untuk membela diri, kadang itu sama polisi itu dijadikan melawan petugas, melawan petugas yang apa wong kita membela diri, karena oknum yang nakal itu tadi sudah, sebenarnya itu tadi kalo memang apa oknum-oknum itu tadi sudah bersih insyaAllah semua itu enak juga, sekarang gaji sopir itu tiga setengah sampe empat juta itu kalo yang apa kita luar kota antar provinsi, kalo kita yang hanya kota-kota lokalan saja yang cuman itu nggak segitu pendapatannya, itu yang pendapatan yang untuk luar kota, antar provinsi lah, jarak jauh, kalo yang cuman satu provinsi aja yang cuman Jawa Timuran apa yang cuman kawasan lokalan Jawa Tengahan saja nggak sampek keluar kota itu juga nggak sampek segitu pendapatannya, ya itu tadi karena kan belum polisinya, belum itunya, premannya.

P : Untuk pihak lain yang membantu dalam melakukan perlawanan itu siapa saja mas, ada nggak?

I : Nggak ada, ya nggak ada, ya diri kita sendiri kadang rekan-rekan yang lain pun juga mau apa membantu ini itu ini itu juga berfikir, jadi karena itu tadi apa persatuannya, jadi kita itu hanya paling saing membantunya ya kita konvoi kan gitu karena kita konvoi bareng-bareng itu jadi kan kayak preman-preman itu mau menghentikan kendaraan itu juga berfikir dua kali karena ini berapa orang, jadi dia berfikirnya di situ, ya kita membela dirinya ya itu tadi, konvoi dengan cara konvoi dengan mobil-mobil yang lain mencari barengan untuk melintas daerah yang rawan, itu membela dirinya itu nggak ada lagi.

P : Sudah mungkin itu saja lain kali bisa disambung lagi.

I : Iyaa... terima kasih.

P : Nggeh, sama-sama.

2. Nama Informan: J

Tempat Wawancara: Di rumah Bapak J

Waktu Wawancara: 12 Oktober 2018 16:16

Durasi Wawancara: 1 jam 18 menit 05 detik

Suasana tempat saat dilakukan wawancara: Wawancara dilakukan di rumah Bapak J tepatnya di ruang tamu. Saat peneliti berkunjung, informan sedang mengecat rumahnya yang kebetulan sedang direnovasi. Terdapat kedua anak informan yang masih memakai seragam sekolah sedang menonton televisi di ruang tengah. Sedangkan istri informan sama sekali tidak kelihatan di rumah. Informan juga sempat menyuguhkan minuman kepada peneliti di tengah-tengah berlangsungnya wawancara. Rumah informan terletak di pinggir jalan raya sehingga saat wawancara berlangsung suara kendaraan sangat terdengar hingga ke dalam rumah.

Gambaran informan saat akan dilakukan wawancara: Sedang mengecat rumah kemudian mempersilahkan peneliti untuk masuk dan duduk di kursi ruang tamu yang terbuat dari kayu.

Respon informan saat wawancara: Ramah, informatif dan antusias dalam menjawab pertanyaan dari peneliti serta sesekali bercerita di luar topik wawancara.

P : Assalamualaikum pak...

I : Waalaikumssalam...

P: Apa benar ini rumah pak J sopir truk?

I : Iya mas, monggo pinarak (mempersilahkan masuk).

P : Jadi gini pak, perkenalkan saya Adam Syahfila mahasiswa Unair, nah kebetulan saya sekarang lagi penelitian tentang kehidupan sopir truk pak, jadi saya ingin bertanya-tanya kepada bapak mengenai kehidupan sopir truk.

I : Ini seng ditekoni masalah neng embong ngono to?

P : Iya pak, nama lengkap bapak siapa?

I : J.

P : Pak J.

I : Sampean seng ndudui aku sopo? Jeki?

P : Nggeh pak, saya tanya ke Indra Juga.

I : Ohh...

P : Usianya bapak berapa?

I : 44 paling kalau ga salah.

P : Kalau ibu?

I : Ibu 43.

P : Pendidikan bapak terakhir.

I : SMA.

P: Punya anak berapa pak?

I : Dua.

P : Masih sekolah pak?

I : Iya, STM kelas tiga sama SMP kelas dua.

P : Kalau ibu kerja apa pak?

I : Ibu rumah tangga.

P : Bapak nyopir itu truknya miliki sendiri atau gimana?

I : Nggak, miliki orang lain, itungane buruh lah buruh nyopir.

P : Sudah berapa lama pak kerja jadi sopir ini?

I : sopir ini ya itungane 20 tahun lebih mas aku jadi sopir ini wong aku gorong nikah wes nyopir aku, nyopir truk wisan.

P : Langsung truk itu pak?

I : ya ndak, tapi sak durunge aku kawin wes nyopir truk. La itungane anakku STM iki lahir tau songo-songo, pirang taun sampek saiki?

P : Hampir 20.

I : 20 tahun lebih, aku masalah e sembilan empat sembilan nganu iku wes nyopir.

P : Bapak sebelum kerja jadi sopir ini dulu kerja apa pak?

I : Aku yo serabutan masalah e sak durunge jek bujang kan yo nyopir cuma megaweku kan cobak-cobak, tau melok neng jaringan PLN iku, megawe melok nyelerek neng laut, opo ae tak lakoni, wong jenenge arek enom kan yo opo ae dilakoni, nguli yo tau, akhire seng tak pelajari yo mlaku sopir iku.

P: Bapak asli sini ta?

I : Iya asli sini.

P : Kalau ibu?

I : Ibu Banyuwangi kota. Lek aku asli kene.

P : Pak izin saya tutup ya pintunya (menutup pintu karena suara kendaraan dari luar rumah sangat berisik).

I : Iyo tutupen ae ben penak.

P : Kalau boleh tau pendapatan njenengan sebagai sopir ini berapa pak?

I : Pendapatan ga mesti mas, masalah e kan muatan iku kan... tergantung muatan, masalah e aku kan yo muatan golek dewe.

P : Mboten tumut ekspedisi pak?

I : Gak, aku gak melok ekspedisi, ibarate muatan yo teko bos-bos jeruk, juragan lombok ngono kuwi aku melok-melok muat, soale kan lek masalah pendapatan iku ibarate gak tentu, yo kadang i wes penak jenenge wong megawe to kadang yo gak penak kan ngono, masalah e jenenge wong megawe neng embong kan tantangane yo akeh, kadang- kadang yo wes kenek preman-preman iku.

P : Masih banyak preman-preman gitu pak?

I : Lak neng embong yo wes memang nggene, dadi lek ibarate gak kenek polisi yo kenek preman iku, masalah e neng embong. Lak neng embong iku wes yo kadang-kadang yo penak kadang-kadang yo gak penak jenenge wong megawe kan gak selalu mulus. Wes itungane penak ngko ndelalah teko omah ibarate penghasilan yo wes sak enek e di terimo, la piye maneh.

P : Kalau dari sini itu mesti muat buah-buahan ta pak?

I : Iya buah, polowijo lah pokok e, biasae ndisek lombokan tok mas, buah i jek tuwek-tuwekan iki aku ibarate kan saiki wes males adoh.

P : Dikirim ke mana pak biasanya?

I : Kalau buah ya Jakarta, lak dulu waktu jek itungane jek rong duwe anak lah iku wes lintas aku, Sumatera, Palembang. Pokok e ndi seng onok tak lakoni, la lek masalah e koyok aku ate njagakne ibarate muat iki tok kan yo gak iso, pokok cocok ongkose yo dibawa.

P: Kalau sekarang masih jakartaan pak?

I : Iyo mas jek panggah masalah e tergantung muatan, enek muatan Jakarta yo Jakarta, muatan Jawa Tengah yo Jawa Tengah seng penting kan cocok karo ongkose ngono lo mas, yo koyok wong megawe ibarate sampean wes cocok kan yo panggah dilakoni, lek gak cocok lapo dilakoni kan ngono, lek masalah megawe kan kabeh duwe resiko, opo ae samean megawe neng omah yo duwe resiko, seng penting kan niate ki megae.

P : Menurut njenengan gajine njenengan sebagai sopir ini cukup nopo mboten pak buat kebutuhan sehari-hari?

I : lek dikatakan cukup Alhamdulillah cukup yo, lek masalah kurang yo Alhamdulillah jenenge uwong i we biasah pasang surut, maksute yo koyok sampean kan keroso kadang-kadang penak kadang gak penak, tapi Alhamdulillah untuk biaya-biaya anak-anak sekolah iki cukup lah, ibarate mampu lah gak sampek bingung.

P : Alasan bapak memilih pekerjaan ini itu apa pak?

I : Alasane iki... asline alasane iki wong aku biyen ki mbingkel mas yo, pertama jek bujang kan aku melok bingkel, mbingkel iso aku cuma karena konco yo to, tak pikir ndelok mbingkel ki golek duwek penak, mungkin karena merintis kan yo kadang sepi dienten-enteni kok gak onok nganu, nah pas aku ndelalah kan onok konco seng ngejak ayo wes nyopir ae wes, yo wes akhire munggah iku kok ngeroso lebih penak, ibarate aku ulan depan butuh duwek sak mene iku mampu mergo nyopir iki, kok iso berarti wes penak wes cocok, iki ae wes tak lakoni apa megae liyone wong gak nduwe, wong gak nduwe kan repot, nduwe sawah kan megawe neng sawah.

P : Bapak punya pekerjaan lain selain sopir ini?

I : Nggak ada mas, pekerjaane sopir iki. Maksute pekerjaan liyo iki gak nduwe aku. Yo koyok ibuk e yo wes gak megawe lah wes ibu rumah tangga.

P : Di Banyuwangi ini juga banyak grup-grup sopir gitu pak? Komunitas-komunitas?

I : Sopir ki, onok, Banyuwangi ada koridor, maksute koyok truk komuniti iku onok koridor Banyuwangi. soalnya untuk saiki akeh mas, koyok ngono kan akeh, cuma aku nggak melok ngono'an, ngono'an kuwi enak e kan ngene, yo asline podo ae mas saiki melok o ngono ambi gak i sama saja, masalah e koyok awak dewe neng ndi paran konco kan akeh, dadine lek onok opo-opo iki bolo gak usah dijuluk i tulung mesti nulungi kan ngono, yo sebalik e ngono, yo awak dewe ibarate neng embong kentekan ban ngono kuwi konco kene gak njalok tulong konco mandek kabeh, takok opo-opo seng nganu kan ngono. Lak masalah ikatan kerja sopir sama sopir iki solidaritase apik, dadi gak perlu dikongkon. Mboh iku wong adong wong Malang, maksute iki enek konco kok nganu, masio gak kenal yo tanya bekno kene iso mbantu, sebalik e kan ngono masalah e kan koyok aku dewe nganu yo dibantu arek-arek, mboh seng mbantu sopo aku dewe gak paham masalah e neng embon, lak wes mlaku neng embong yo wes ngono kuwi, sebalik e koyok aku dewe yo Alhamdulillah ndelalah e enek seng nulung kan ngono, dadi podo-podo penak, dadi koyok sopir ibarate kae tak jarno iku gak onok, mesti kan saling membantu, kenal mboh gak iki montor leter e endi masio leter adoh mboh gak iki kiro-kiro kae delok e nganu yo mandek, opo'o mas? Misale kene iso mbantu yo dibantu lek gaiso pamitan tak mlaku sek aku ngono. Lek ngomong neng perjalanan sopir ki soro mas abot, resiko kan nyowo to, lek megawe liyane

kan jek mungkin jek kenek di nganu masalah e lek koyok awak dewe wes ati-ati ngko liyane seng gak ati-ati kan ngono, dadi resikone tambah lebih gede, dadi lek masalah koyok pati kan seng kuoso seng nganu, jenenge wong megawe ki kabeh punya resiko cumak megawe lak neng embong kan lebih gede resiko, ketok ibarate ketok, ketok nyata ibarate sampean ndelok sering terjadi kecelakaan, ngko kene ki wes mlaku enak-enak kan onok ae ngko ngono kuwi, lek gak ngono ngko resiko neng embong i antara preman-preman, pungli-pungli ngono kuwi. Yo mungkin wong nyawang kuwi penak, yo koyok aku dewe kepingine megawe neng omah budal isuk muleh sore kan kepingin, tapi yo megawene opo wong gaenek seng dikerjakne, golek penggawean kan yo angel, sampean neng kene golek penggawean ibarate yo seng ecek-ecek, itungane kan angel awak dewe kan ibarate bayaran kan yo gak nutut, masa depan ki wes gak mampu untuk saat iki, biaya iki wes abot lah megawe-megawe, sampean kan eroh dewe sekolah biayae yo gak sitik kan, saiki megae ki repot, bayarane ki ibarate ki gak cocok karo tenogone yo to, gak megae kan yo tabah remuk, kan repot, wong megae saiki kan yo ibarate hasile ki gak memuaskan kan ngono, gak cocok karo biaya hidup iki, saiki biaya kan abot, biaya transport abot, dadi kebanyakan pengeluaran ki kebanyakan ke transport, transport iku kan wes biayane kan akeh, opo-opo macem-macem saiki kan wes duwek kabeh, opo meneh neng embong, duwek neng embong ki wes gak onok ajine duwek, sesok umpomo ongkosan Jakarta limang juta kan wes akeh, menurut sampean kok ongkos PP Jakarta limang juta, lo ongkos PP Jakarta limang juta iku wes gak onok apa-apane untuk biaya transport iku gak nutut, saiki ibarate BBM seng munggah maneh, koyok tol kan saiki kudune gae e-toll iku to, kartu toll lek Jakarta PP iku wolong atus, iku untuk tol, sebelum ada tol kan gak pengeluaran wolong atus la iku ae itungane kepotong bayarane sopir kan ngono, masalah e ongkosan iku mulai dulu sampai sekarang iku kan ndak naik mas panggah, Jakarta iku ibarate papat pitu, limang ewu kan ngono kuwi tok, ket solar murah sampek saiki solare larang yo panggah ae, biaya bertambah dadi koyok penghasilan kan mengurangi ibarate kan ngono, la seumpomo lek aku gak megawe kan tambah loro, akhire kan dilakoni ae wes, seng penting kan kene usaha duet kan wes onok seng ngatur kan ngono onok ae lah ibarate kanggo sehari-hari jek panggah iso cukuplah, tapi lek ibarate wes kate piye-piye ngono duwe ana sekolah SMP STM ate tuku liyo-liyo yo gak mampu, biaya sekolah iki wes ibarate wes Alhamdulillah ngono. Saiki sampean pikir wes pengeluaran SPP rong atus paling ngga, SMP satus seket, iku gorong liyane gorong sangune tiap hari kan abot ngono kuwi kan yo abot, arek sitok sepuluh arek loro rong puluh ewu satu hari budal sekolah, la iku tiap hari la lek koyok anak gak mikir liyane malah bene seng penting Alhamdulillah iso ae lah rejeki wes ono seng ngatur dewe.

P : Kalau bapak kirim dari Jakarta itu pulangnya bawa apa pak?

I : Ya muatan, paketan. Kirim Bali, Surabaya, gak mesti pokok e ndi seng onok cocok yo digowo.

P : Biasanya rekannya itu mencarikan muatan juga pak?

I : Biasae sopire mas, kalo Jakarta kan sopir dua kalo Jawa Tengah kan paling engkel megae dewe, masalae lek sopir loro gak bayaran itungane kan ngono gak nutut, gak cocok karo kesele, Jawa Tengah ki arek loro megae arek loro ko omah ki bayarane wes gak onok, tapi lek umpomo Jakarta i jek iso lah, dianggep iki katakan gausah mikir macem-macem mikire mek iki tok wes mikire mek megawe, mboh budal Jawa Tengah mboh budal Jakarta tak pikir i aku wes bayaran-bayaran satus ewu, gak yo mikir lebih iku wes, entok gak entok harian satus ewu Jakarta limang dino wes entok limangatus ewu wes Alhamdulillah. Lek biyen itungane biaya solar rong nganu yo lumayan, ibarate koyok Jakarta elek-elekan paling nggak bayar kin sewu limangatus jek entuk, la untuk saiki ape njangko nganu wes gak nutut masalah e biaya transport biaya hidup iki wes luarang.

P : Berarti semakin kesini malah tambah sulit pak ya?

I : Lo semakin abot, megae yo itungane tambah maju tapi kok tambah abot kan ngono. Itungane yo wes ngono kuwi, itungane Indonesia iki kan tambah maju ibarate tambah maju tapi megae iki kok tambah abot, biaya iki wes gak, aku wegae ki gae biaya urep ibarate gak nutut ngono, sampean pikir to saiki wong aku nyopir ki yo mulai tau rong ewu, tahun dua ribu munggah iku kan ongkosan Jakarta iku kan tetep sakmono ae sampek saiki pokok empat setengah paling gede lima ribu kan ngono, itu dulu, saiki yo sakmene panggah sakmono, masalah e koyok petani koyok bos-bos iku kan yo gak mampu ape naikne harga koan wong buah e payune yo, wes gak nutut kan ngono. Saiki sampean koyok neng embong masalah timbangan iku timbangan trek i lo kae karepe pemerintah kan trek harus muat standar to maksute maksimale kan lima ton, la saiki sampean juragan buah opo maneh Jakarta ongkose larang opo gelem sampean, yo kan gak nutut, mesti kan paling nggak i enam ton lebih, pitung ton ngono kuwi supoyo nutut umpomo ongkose limang ewu, tapi lek limang ewu buah gak onok mas, buah i ongkose papat telu papat setengah, lak limang ewu lima ribu iku cabe masalah e kan njaluk e banter.

P: Harus cepat pak ya kalau cabe?

I : Cepet, masalah e ongkose kan larang, resiko pisan yo, lek buah kan santai ongkose yo biasa, tapi yo digae perantau yo panggah kan itungane yo gak nutut.

P : Bapak juga pernah sampai kecelakaan gitu pak?

I : Kecelakaan Alhamdulillah lek aku maksute gak sampek anu ki gak, yo biasa lah kecelakaan aku nabrak montor ngono ki gak sampek parah ibarate montore kono gak sampek parah montorku yo gak sampek parah, yo Alhamdulillah selamat lah ibarate gak tau lah Alhamdulillah.

P : Tantangannya di jalan itu preman sama polisi-polisi gitu pak?

I : Saiki lek polisi kan wes biasa mas, nyegat salah e opo kan gak tekok, isine kan njalok duwek itungane.

P : Oh gitu ya pak.

I : Loh iyo dikek i duwek wes meneng ngalah berangkat, alasane seng ditekok i opo wong saiki aku muat dek e ngendek, kan jarang operasi polisi kalo operasi kan jarang lek neng embong kan penggaweane lek neng tol njaok duwek ibarate njaok duwek kan ngono, masalah e njaok duwek alasane yo alasan koyok awak dewe panggah salah, polisi ki lek aparat ki repot, saiki aku wes kesalahan nggak ada, surat-surat lengkap opo-opo muatan yo biasah wes segitiga wes dipasang iku ae umpomo ibarate gak dikek i duwek mesti onok ae masalah e kan ngono, la iku ngko lak pas kenek preman, siji kan preman resikone abot, la lek masalah kenek preman aku bolak-balek mas.

P : Ketemu di mana aja biasanya kalo preman pak?

I : Sek preman seng parah ki asline Jawa Timuran ki lo.

P : Daerah pundi pak?

I : Yo meh koyok Jatiroto, lek preman ki pokok e Jawa Timur ki paling rawan untuk saat iki Jawa Timur, lek koyok Jawa Tengah sampek ngulon ki... lak dulu kan Sumatera yo, Sumatera iku kono tempate raja tega kabeh, laine Sumatera kan aman-aman ae, cuma yo seng kereng i seng jek akeh i Jawa Timur, Jawa Timur kan sering to kadang yo bolo-bolo kan dientekne, dientekne duwik e HP duwek kabeh dientekne, seng penting ki gak masalah seng penting aku selamat montorku selamat lek masalah duwek kan jek iso, ngono ki wes biasah la ape piye wong...

P : Njenengan juga pernah pak?

I : La ngono kuwi yo sering, lo sampek kene kalungi clurit, seng dijojoh obeng ngono kuwi wes aku ngono kuwi bolak-balek tapi piye maneh seng penting aku wes, masalah e ngene lek neng embong kan wani yo wani gak yo gak usah macem-macem ibarate lak maju mundur maju mundur tiwas loro, karuan lek gak wani yo wes, ape mbok jukok opo jikuk en, adewe lek wani yo wani lak gak yo gak ngono lo, gak usah wani ngko macak kendel tapi gak wani tambah loro.

P : Kalo preman itu yang disasar truk saja apa gimana pak?

I : La lek preman ki masalah e kebanyakan yo wes trek iku, jarang kan montor pribadi seng dinganu preman jarang, masalah e lek mungkin yo koyok preman-preman e kan yo mungkin bekase sopir kabeh, masalah e kan tau sopir nyekel duwek ki duwek gae perjalanan ngono iku, lek pribadi mosok eroh paling pribadi kan koyok mari njukuk duwek neng bank kae kan duduk preman, kae kan wes rampok ibarate lain, la lek koyok neng embong trek i kelase yo preman-preman iku, raja tega yo wes raja tega kabeh asline.

P : Kronologinya itu gimana pak, apa tiba-tiba diberhentikan gitu?

I : Yo biasae montor mlaku ngene iki lak nggowo sepedah ngono jek iso ngehindar aku mas, pedah ngono aku jek wani ibarate pedah iki saumpomo rea-reo ape ngendek aku ibarate kene ki ibarate gak bahaya yo aku gak kiro mandek kan ngono, kalo memang ibarate dek e terlalu parah nemen aku iso lek masalah

sepeda musuh trek kan panggah menang aku tak getne, mboh tak serempetne mboh tak piyekne kan aku iso, masalah e koyok preman-preman setiap hari kan wes paham neng pingger embong iki montor iki montor iki kan ngono iku wes paham, masalah e tiap hari penggaweane kan cangkruk pingger embong, dadi montor kabeh trek trek saiki kan ono PTne kabeh, o iki montor kae sopire kae kan wes paham.

P : Jatiroto masih banyak pak?

I : Jatiroto jek akeh mas, saiki tiap neng rel sepur iku to, rel sepur iku trek kuabeh trek pikep iku kan sering ngekek i duwek neng kono, mboh limang ewu mboh rong ewu yo kudu nguncali masalah e seng resek kan arek-arek iku to.

P : Kalo nggak ngasih pak?

I : Yo ngko kadang-kadang diuber koco dipecah, saiki gakpopo mek ngekek i mangewu ngekek i rong ewu gakpopo wes dianggep amal ae lah pada akhire awak dewe selamat neng embong kan yo penak, wes seng penting ati iki selamat, ngono iki ae wes gak usah mikir liyane duwek jek iso digoleki kan ngono.

P : Kalo pungli-pungli polisi gitu pak, biasanya di tol aja pak?

I : Tol, yo kadang-kadang operasi-operasi iku kan kadang-kadang yo seng ditekokne ki onok ae seng gowo opo seng surate, koyok kene ki ribet, aku ki koyok sopir ki repot wes surat perjalanan iki mau surat muatan iki kan wes onok, surat-surat wes lengkap yo jek onok ae seng alasan iki pokok isine yo duwek wes isine duwek tok ngono ae, tak pikir yo polisi-polisi ki wes anak e sopir lah ibarate koyok nyegat bapak e neng tengah embong njauk duwek pak ngono kae.

P : Ujung-ujungnya duit pak ya?

I : Yo duwek ujung-ujunge duwek gak onok, saiki gak onok.

P : Kadang-kadang juga di pos gitu ngasih pak ya?

I : iyo, lek pas adewe ki, memang ngono kuwi nguncali duwek neng pos ngono kuwi memang wes kebiasaan, tapi lak saiki kan modele opo jare polisine gak, tapi yo wes gak iso wong tol iku yo panggah, neng tol iku lapo padahal kan neng tol iku kan kendaraan asline kan gak oleh mandek lek gak memang kendaraan iku darurat kan ngono, neng tol ae polisi wani ngendek kendaraan, seng ditekoki opo? Yo gak ono yo duwek, mari ngono yo ati-ati mas pak yo ngono kuwi, lek neng embong yo ngono kuwi tapi yo kene ki wes saiki koyok timbang ruwet-ruwet, masalah e kan males adewe ape ngelawan karo aparat ujunge panggah salah, dadi ditilang ngko leren jupok Suroboyo kan yo repot awak dewe, malese kan teko iku moh ribet asline, wes karuan aiki umpomo nganu iki sak mene karuan mbayar ngono gak ribet, wes kesel itungane wes kesel kene ki soro wes kesel neng embong tapi kok ribet ki wes sopir paling gak seneng, ibarate koyok timbangan untuk saiki kan asline kan gak korupsi to, tapi kan masalah e koyok muatan yo to lek wes muatan iki karepe pemerintah iki seng kudune montor tonasene limang

ton, limang ton kan wes gak kiro nutut sampean juragane kirim Suroboyo limang ton ongkose sewu limangatus ngono kan yo mikir payune piro tukune kan gak nutut.

P : Berarti njenengan juga pernah pak melebihi muatan?

I : Lek muatan kabeh melebihi, kabeh melebihi, lo masalah e gak nutut mas, ngenteni muatan enteng adewe muatan yo seneng, tapi juragane seng gak onok seng kate muati ki gak onok, lak lombok paling nggak limang ton tapi masalah e kan njaluk e banter iso nutut regone lombok larang yo kan iso nutut, Jakarta no ongkosan limangewu jek iso nutut ibarate nggowo limang ton sak tone dikek i sak juta, iyo to? Limang ton limang juta kan dek e nutut lombok batine kan yo akeh lak nguber pasar kan neng kene umpomo regone saiki lombok limolas ewu, Jakarta isok selawe ewu kan wes nutut ngono lo, la lek buah gak iso wong buah ki hasile sitik, akeh rugine lah ibarate, lo saiki koyok jeruk gak onok jeruk iki muat peti sak jeruk e mesti wes nem ton pitung ton, la kon ngongkosi la aku sopir ki kabeh seneng enek aturan muatan enteng ki malah seneng kan muatan enteng ngene ki kan yo seneng muat enteng ongkose penak kan seneng montor solare yo gak pati boros kan ngono to.

P : Terus gimana pak, kan juga kena sanksi kalo melanggar gitu?

I : Yo ditilang, lo kan repot dadi ditilang, saiki tilangan iku rongatus seket, la kan koyok awak dewe koyok sopir iki wes ngono kuwi wes gak mampu ibarate saiki wes.

P : Itu bayar di tempat pak dua ratus lima puluh?

I : Nggak, sidang di pengadilan, harus sidang lek neng timbangan, yo mosok ate sok mben budal maneh kene mari tak jupuk rongatus seket sok mben tilang maneh kan yo repot, nggowone panggah abot, lo kan lek diterapne kan yo lak montor ae seng diantem-antem kan yo repot, kudune kan memang lek diterapke koyok bos-bos polowijo lah yo koyok bos-bos iku kan kudune lak memang muatan harus sekian iso gak iso harus sekian kon ngedukne ibarate lek memang diterapke ngene kan asline timbangan iku pemerintah lek nerapne ngene penak, saiki aku muat melebihi muatan kudune wes petang ton setengah asline lak kol ki asline, aku muat pitung ton, lek memang pemerintah nerapne kan suatu saat kan akhire musuhe rakyat, kon ngedukne barange gak usah ditilang kan penak, la koyok aku kan koyok sopir-sopir akhire kan yo wes oh nganu umpomo wingi muat buah e sampean tak gowo wes gak popo lek nganu tak bayare la teko kono tibak e didukne gak usah ditilang didukne barange kan seng resiko sampean, aku yo gah to aku lak ongkose dowo lak ngko neng perjalanan kon ngedokne pokok e wes iso gak iso ngko kon ngedukne paling akeh ibarate kon ngedukne rong ton setengah, akhire pemerintah musuh e yo panggah rakyat iku, lo rakyat yo kan yo pegel, petani-petani kan yo rugi kan yo dirugikan to mas, asline lak waktu dulu kan gak mas penak, biyen lancar timbangan pemerintah wes timbangan kompensasi rong puluh ewu wes entuk kompen surat tilang timbangan lah kompen ibarate kan mbayar kompen iku kan penak, melbu timbangan tuku kompen rong puluh ewu

kan wes penak, dadi koyok sopir ki wes gak ribet seng siap ditilang siap seng aduh wes... dadine repote neng embong i wes ngono kuwi, gak kenek rea-reo wes pemerintah lah aku i wes pemerintah, tak pikir wes lah resikone, lek saiki lak koyok awak dewe kan tek e pemerintah kan iku timbangan, mboh muat abot mboh muat opo wes kompene sak mene, karuan kan ngono penak wes, ibarate harus masuk kas negara itungane kan ngono, kan duwe negara iku ibarate pemerintah wes ngekek i patokan ibarate melbu timbangan kompene seket ewu kan ngono, tiap masuk seket ewu kan yo gak masalah tiap Jawa Timur lah yo, Jawa Timur Jawa Tengah ngono tok, umpamane aturane Jawa Timur aku tuku Kalibaru yo kompen seket ewu wes rono gak tuku, sesok mulih e melbu Jawa Timur perbatasan melbu timbangan tuku seket ewu melbu timbangan terus tapi kan wes tuku kompen mau kan wes gak biaya neh cuma ngko nek Jawa Tengah biaya maneh kan ngono, saiki repot lek memang ditilang yo panggah ditilang saiki koyok ibarate neng Jawa Timur kenek tilang ngko umpomo budal Jakarta kan Jawa tengah tilangan iku tak duduhne, ngko neng Jawa Barat yo tilangan iku tak kekne, kan gak mbayar, lo ngko kono kan yo rugi podo ae, la akhire Jawa Tengah kan gak entok opo-opo, paling yo panggah mbayar kompen kene paling nggak yo seket ewu, ibarate ngono mungkin yo tapi yo iku masalah e koyok Jawa Tengah Jawa Barat ki timbangan tutup jekan, Jawa Timur tok seng bukak.

P : Di mana itu pak?

I : Jawa Timur lak Beji Pasuruan kan bukak, lo iku ae sampek ngedang-ngedang iku mbendine nyegat-nyegat montor iku kan akeh seng ngeblong gak gelem, lo lak memang diterapne kan montor pasiran lak eroh dewe to Suroboyo dam-dam gak tau melbu, dam-dam gedi-gedi opo melbu timbangan kan gak, tapi lek seng montor buah-buah iku seng dicegati, yo dam iku opo'o gak dilebokne, lak memang diatur kan cegaten kabeh lak memang pemerintah jare ngatur yo dek e ngejak o aparat ditegake iyo to, lo wong iku gak, saiki opo bedane kan ngono, padahal muatane lebih abot pasiran, Lumajang Suroboyo iku pasiran gaonok pasir enteng, lo iyo iku gak onok melbu timbangan, montor buah-buah iku tok seng dicegati, lo iku kan repot saiki diterapne tapi setengah-setengah, iku montor buah-buah tok se seng dicegati seng kadang sampek diuber, tapi montor pasiran wes gak diumek blas, Jawa Timur mas timbangan seng ruwet Jawa Timur.

P : Apa punya bekingan pak kayak gitu itu?

I : Yo gak asline nyapo pemerintah mikiri bekingan-bekingan yo gak, yo cumak lak menurut aku ibarate masio nduwe bekingan podo-podo nganu ae wes yo karuan gak usah timbangan-timbangan, kan timbangan Beji kan tas bukak i yo wes mulai kuwi kan sak eroh ku, tapi liyane nggak ono liyane Jawa Timur gak onok timbangan bukak.

P : Anda apa juga punya bekingan-bekingan gitu pak?

I : Lapo wes, bekingan-bekingan gak penting ngono kuwi.

P : Kalo perusahaan-perusahaan biasanya kan punya pak.

I : Iyo biasae kan ibarate koyok trek aku nduwe kawalan kan ibarate kawalan to, saiki kan kawalan-kawalan wes gak onok, kawalan iku wes podo ae wong kawalan iku seng ngawal yo kabeh, kawalan waktu biyen kan aku selama nyopir gak tau melok kawalan, aku moh masalah e, wes to njalok yo tak kek i duwek wes ngono kuwi tok, wong si A si B njalok tak kek i, wong dek e njalok kan gak bendino, menurutku kan ngono gausah ruwet, saiki kawalan, aku kawalan melok si A, kawalan iki kan uakeh to kawalan ki, lo saingane kawalan iki akeh, lo iki aku melok si A la sesok seng nyegat si B kawalan liyo yo to, seng omongane ki wes onok seng nganu-nganu, lo kan repot, ape mok jaluk i kabeh umpomo ibarate wong Banyuwangi kawalane si A ngko Jember kawalane si B kan repot lak ngono kuwi kan yo repot, memang kawalan ndi onok kawalan koyok pulisi iku aparat seng kawalan karuan yo to, kan tiap kecamatan onok polsek kan penak kawalan iki kawalan iki, kan penak memang aparat ape ben nganu keamanane sopir-sopir iku kan, la lek koyok seng kapanane iku sampean krungu seng sopir Mojokerto seng mlaku neng Klaten, lo iku kan yo sopir kol desel koyok aku, dek e kan mengadu, opo seng diadune? preman karo pulisi kan ngono, wes iku wes bebane ngono kuwi, podo ae lek sopir neng ndi-ndi ki podo ae, seng dikeluhkan yo opo? Yo preman, pungli polisi. Lo iku akeh iku neng ndi-ndi ambek arek kan yo wes biasah iku, tapi opo wes teko iku wong petang ulan jatah e kan petang ulan, berarti Mei ndek ingi koyok e teko, arek Mojokerto iku, yo iku mbelo sopir sak Indonesia iku, sekirane ki seng pegel ibarate kan wes piye, lo kabeh dek e mandek neng ndi kan masalah ibarate kabeh mangan opo-opo gak kiro kelaparan arek iku wong akeh seng nulung kan ngono, yo sopir i wes ngono kuwi, sopir i manio gak kenal wes koyok dulur dewe, wes yo opo neh lak neng embong iku kan wes persodaraane sopir ki gak koyok neng embong , yo seng tak critakne mau neng embong enek opo-opo masio gak kenal panggah sopir kan ngekek i bantuan lah ngono lo.

P : Itu tadi kan kendala dari preman dari polisi, kalau kendala dari juragan itu apa pak?

I : lek kendala teko juragan ki ngene, tuntutan juragan i ndak ada tuntutan cuma ibarate ngene sak umpomo montor tak ngge muat des, yo paling aku setor yo wes seng penting setoran, setorane yo umpomo Jakarta setor rong juta yo rong juta iku, gak ada tuntutan piye-piye ki gak onok, seng penting wes aku megae koyok umume, wes ngono kuwi, lek masalah e lek ambi juragan ibarate lek menurut aku wes gaada masalah, ibarate masalah opo masalah e paling masalah pribadi lah bukan masalah pekerjaan, saiki opo-opo wong megae lek tanggung jawab kan gak mungkin ape piye-piye to, seng penting wong megae kan siji punya tanggung jawab, yo wes wong urep ki wes ilmune jujur tok iku wes ojo nganu liyane wes, ibarate lek neng ndi-ndi jujur kan panggah penak.

P : Kalo yang melatarbelakangi tindakan pungli premanisme gitu apa kira-kira menurut bapak?

I : Yo alasane lek koyok pulisi iku alasane iku repot alasane masalah e lek pungli alasan kesalahan seng anu iki, la lek preman iku alasane wes memang alasan

preman nganu kuwi yo gak ada alasan, alasane yo memang dek e gak punya pekerjaan kan ngono, lek uwong gak nduwe panggawean wes kebiasaan ngono yo wes opo ae panggah diantem mas kan ngono, wong saiki seng mlaku montor i ibarate koyok preman-preman neng embong mosok repot montor bendino uakeh yo, ketok e ki kan dek e ngerti iki montor adoh montor cedek ki wes paham lek ngono kuwi kan wes paham, kan iki tak nganu lah tak jaluk i duwek kan lek wes njaluk i duwek mosok repot preman i, lak pas apes yo gak penak lak pas gak apes kan yo penak njauk duwik e kan ngono, alasane wes uang makan seng opo kan ngono, lo sampean gak eroh neng kene ki kan onok neng kene iki, yo arek-arek tapi kebanyakan koyok sopir kan koyok sopir-sopir ibarate koyok aku koyok sopir lawas, yo kenal maksute ki preman iki iku aku wes eroh kabeh kenal, njalok yo tak kek i gak njalok yo wes meneng ae, seng penting ki gak nyalah ngono lo.

P : Kalo preman itu siang juga operasi pak?

I : Wes gak mikir awan bengi mas, awan ae kendel akeh uwong og, sampean kene seng arek-arek kenek neng kene iki yo awan-awan ngene iki, montor liwat awan-awan diuber-uber, wes gak mikir lek jenenge ngonokan i gak mikir awan bengi, bengi tambah wedi, lo bengi ape nyegat trek bengi sepi yo sikat trek matek dek e ngono lo, yo kan wedi lek awan kan gak wedi akeh uwong kan mikire alah koncone, umpomo aku diuber sepedah ayo mandek-mandek, koyok sampean paling ibarate paling sampean mikire alah paling koncone kan ngono, lak bengi kan tambah resiko dek e nguber montor nguber ape nyalip gietne njungkel loro kene kan pangah mlaku montor yo panggah iso mlaku og, resikone ngono lo, bengi sopir i kendel bengi, ojo nganu, pedah-pedah ngono i opo wes.

P : Kalo antisipasine njenengan terhadap tindakan itu biasanya apa pak?

I : Lek koyok kene ki wes opo tindakane, seng penteng kene njaluk gak terlalu akeh mas, lek sampean pungli pulisi tak kek i rong puluh ewu meneng wes gak masalah lah lek aku, ibarate koyok sopir i moh ruwet asline, pokok siji ojok njaluk e akeh-akeh kan ngono, ojo sampek ibarate satus ewu terus tilang kan yo loro kene wong kene megae teko omah rong bayaran kok mok jaluk i kan ngono, wes kene ki sewajare umpomo ibarate kene jelas lengkap ape ngengkelo kene panggah kalah lek ambi aparat, panggah salah, yo wes duwek iku, pak wes gowoen wes ngono kuwi tok, tambah didongakne kene ngekek i duwek rong puluh ewu didongakne tambahan ati-ati kan ngono, ape kene ngengkel wong saiki salahku opo tetek mbengek i panggah salah, repote kan ngono panggah kalah wong undang-undang, aku wes sering ngengkel, kadang-kadang kan yo aku wes jengkel kene iki wes pegel, kerjo pegel yo tak tantang tambahan polisine ngono aparat-aparat seng ruwet-ruwet, wes saiki gak usah kakean cangkem sampean ngono, sampean njaok piro, saiki salahku opo ngengkel mbok tilang ae masalah e opo kesalahane teko ndi kok sampean ape nilang ae, tilangen lek sampean ape nilang, lo aku gak nganu mas yo, yo cumak aku kadang-kadang kan masalah e aparat kan isine nggedak isine, koyok sampean nggowo sepedah ae wes, ditekok i iki-iki kesalahane kan onok ae seng ditekokne kan onok ae, macak nggowo buku, jenenge uwong lo yo macak buku tilangan i wes bingung to yo sampean i wes

mesti bingung, lo uwong i rakyat iki onok cegatan iku bingung og manio duwe SIM jek bingung lo lak yo jek grogi, lek aku gak lapo grogi, operasi model piye panggah tak, seng penting aku lengkap perkoru ngengkel panggah nganu yo tak engkel, yo saiki cobak aku punya kesalahan wong kesalahanku opo suratku lengkap, surat umpomo ijin bongkar muat yo nduwe, buku KIR yo onok, SIM yo wes onok opo seng kurang, o iki nganu kamu-kamu wes ngene iki seng muatane wes repot, aku untunge lek nang pulisi aku musti lak wes kadung nganu engkel-engkelan lek kadung pegel aku wes pegel, tak tantang malahan, karepe sampean piye, ngko lek sampean panggah nilang ae iki montorku kontake tak kekne yo to, lo kontake tak kekne montore sampean gowoen montore gak usah nilang montorku aku ngono, gowoen ngko onok seng njukuk aku ngono, lo aku lo saiki lek masalah degeng mendegeng lo yo, lo koyok awak dewe kan gak eroh to wong kae dodolan tukang becak anak e dinese neng polda kan gak ngerti ibarate kan ngono, lo awak dewe kan masalah e gak tau gak ngerti lek masalah degeng-degengan wong kabeh model ngono kan yo repot, lo lek aku ponakanku neng polda loro, dines nang polda i loro ponakanku anak e mbakku tapi aku ndak mau tau, moh aku la wong gae opo , aku emoh mas, masalah e ibarate anakku lah ibarate aku ape ngomong wes jelas, tapi aku moh, cuma ngko kadang-kadang lek aku wes pegel ngono kae yo aku cumak ngomong gak ngomong aku nduwe anak neng kono i gak, wes sampean gowo wes montore wes ape mbok gowo mbok pek, lo tak konokne, lo ki sampean piye karepe pak, lo sampean iki ruwet aku ki ngono salahku ki opo wong kene gak nduwe kesalahan panggah ape nilang ae karepe sampean, sampean lek gelem duwek rong puluh ewu gedene seket ewu ra gelem yo uwes aku i ngono, tapi yo gelem akhire kan repot, ngko kadang-kadang kan tekok koncoku boloku, sopo iku, oh iku anak e dines neng polda pak, ngono wes gak ngomong ket mau-mau, lo aku lak gelem wes kadong pegel kene kesel-kesel kakean ruwet ngono kae aku cumak tapi ngono ki aku gak tau sampek ngebel ponakanku, yo cumak sepisan aku mas tau ketilang neng Waru iku, mari tol waru kan subuh-subuh kan aku ngantuk, lo aku minggir neng kantore PJR iku neng nganu iku, mudun tol Waru kan onok kantore PJR iku, la aku minggir ki pas neng latar, maksute ki kan gak, woh isuk-isuk didodok ambi PJR aku, aku digugah ayo tangi-tangi, opo pak aku ngono, surat-surat, surat-surat piye pak kok, wong aku gak ngganggu embong wong aku parkire neng latar wong gak onok larangan kok, yo gak entok turu neng tol nganu-nganu repot tilang, tilang akhire tak kek i duwek rong puluh ewu gak gelem seket ewu gak gelem, tilang, sidang wes mari ngono aku muleh ne ngebel ponakanku, mas aku ketilang ngono, ponakanku tekok serine tilangan kan enek serine to, serine piro lek, seriku tak kirim, la komendane PJR tol iku kan koncone, jenenge pak sopo kae yo, pokok aku pas waktune muleh iku kan kantore PJR kan pingger lor, seng arah neng Bungur kae, aku akhire tak parkir neng tol, neng ngisore jembatan layang kae akhire aku mlaku rono njukuk surat stn ku, jenenge Pak Bagus pokok e, nyari siapa pak, Pak Bagus aku ngono, oh orangnya sedang keluar pak, gak pak aku ate njukuk stn ku aku ngono, jenenge iki aku ngono, oh iya sebentar, lo iku langsung di kekne, lo gak tekok sopo ngono gak, onok pulisi neng kantor ngono langsung di kekne, aku ngomong Pak Bagus kono mau bingung wong komendane kono mau yo to, akhire oh iki kenal langsung gak kakean omong, loh gak mbayar iki kau ngono, wes gak usah pak.

Tapi ngono kuwi asline aku isin dewe aku isin ngko ndarani, masalah e ngko kan ndarani degeng-degengan ndarani ngedu sak kan repot, koyok wong koyok awak dewe wong rakyat ki repot kadang-kadang kan awak dewe kenek masalah koyok wong tuwek wes wonge wes tuwek anak e ndelalah anak e ki mboh neng Jawa Tengah mboh dadi aparat podo aparate yo to, ndelalah dek e gegere masalah musuh e yo masalah aparat, akhire anak e teko, musuh e yo panggah aparat kan ngono, ngko mungkin awakmu ngedu aku, pokok e wes onok ae wes ngono kuwi modele, ngedu pangkat mu elek anakku pangkate dukur ape nganu piye, polisi kan moh ruwet-ruwet, sampean pangkatmu opo, pangkate wes urong nganu ae wes kakean gaya, lo kowe kok ngelok-ngelokne aku, uwes gak usah nganu pak sampean njaluk duwek piro tak kek i wes aku ngono, lek dikonokne dek e yo asline ingah-ingih, paling alasane iku ae ditilang buku tilangan tulis, la iku kan modele tulis tok terus asline diguwak kan iso lek dikek i duwek yo to, buku tilangan iku lo modele kan tulis jeneng to, J kan ngono, alamat iki, padale tulis tok tanda tangan wes ngono kuwi tok wes isine, iki opo aku i ngono.

P : Kalau bentuk perlawanan dari njenengan dari sopir-sopir terhadap polisi niku nopo pak?

I : (informan menerima telepon dari rekannya). Opo meneh seng ditekoni?

P : Ya ini tadi pak bentuk perlawanan sopir-sopir ke polisi.

I : Perlawanan neng pulisi ki wes gak enek perlawanan mas, lek koyok aku persoalanku yo opo wong, yo asline perlawan iku nggag ada, sopir iki ngene, sopir iki seng penting ki gak ruwet ngono, gak ruwet iki, tapi yo seng adewe ki wes ibarate adewe ki wes lengkap ibarate kan seng ruwet ki kan aparate seng ruwet duduk aku seng ruwet kan ngono, yo paling perlawananku yo lo pak saiki opo kesalahanku opo sampean genahne, yo koyok ngono kuwi yo kadang-kadang wes seng digenahne pasal saiki wes KUHP nomer iki kan awak dewe kan gak paham, paling perlawananku umpomo dek e ngekek i ngono-ngono kuwi lo pak saiki ngene, undang-undang seng nggae sampean yo to, sampean lek tekok supir masalah rambu-rambu sampean tekok neng aku aku ngono, ojo tekon undang-undang gak ngerti aku, lo sampean lo sampean melanggar pasal iki kan ngono, pelanggaran dendone sak iki seng ditekokne dendo iku kan dendone saiki kan paling limang atu ewu, kan gaonok peraturan kan dendone larang kabeh, wes SIM melanggar SIM lek neng Jakarta sak juta, lo saiki piye ngono kuwi lo saiki kan repot ngelawan aparat apane seng di lawan, lo saiki koyok ibarate koyok aku, yo perlawanan sopir iki yo gak onok paling yo mek njelasne lo pak aku adoh-adoh megae ibarate lek gak montor lengkap, ibarate umpomo aku iki megae, umpomo ibarate aku iki ape ngaret lek gak gamanku landep kan gak mungkin aku wani ngaret kan ngono, yo podo ae ambi aku mlaku montor iki lak aku gak nduwe ibarate gak nduwe, wong nganu ki persyaratane lo yo, lo persyaratane sopir opo, SIM, umpomo SIM iki montor plat kuning plat ireng kan wes onok aturane, la surat-surat lengkap, buku KIR yo wes onok, surat ijin bongkar muat yo wes nduwe, masalah e teko ndi, tapi kan jek panggah salah, lo kan repot lo saiki sampean gak sah iku ae, sampean nggae KTP ae wes, nggae KTP i ibarate

maksutku nggae KTP mbayar yo to, opo to? Yo rene kek no to, nggae KTP mbayar, tapi kan yo jek angel, gaekno teh iki.

P : Mboten usah repot-repot pak.

I : (menyuguhkan teh yang telah dibuatkan oleh anaknya) alah ora nyapo to. Lek perlawanane aku wes mek njelasne saiki, aku wes lengkap pak, ibarate SIM nduwe, persyaratane sopir dadi sopir i kudu ngene kan wes tau to, lek sampean nerangne undang-undang ki sopir i gak eroh opo-opo pak aku ngono, lo tak ngonokne, gak ngerti undang-undang seng nggae sampean, sampean iso KUHP pasal sak ene dendo iki, la aku gak ngerti aku ngono kuwi, tapi lek sampean ngomong rambu-rambu sak indonesia sampean duduhne sopir, ibarate ngerti aku ngono, lo sopir i opo seng neng embong kan mesti rambu-rambu seng di apalne kan yo rambu-rambu, lo sak durunge nggae SIM kan rambu-rambu kon ngapalne, iki opo parkir gak entok parkir iki kan iku paham pak, tapi lak undang-undang gak ngerti pak, tapi lek umpomo seng dilakoni opo yo dilawano yo percuma og, panggah kalah, biasae repot eg koyok, kene ki wes dilakoni ae wes, tapi dipikir kan gak mbendino, kenek lah, gak masalah, gak popo lah wong aku sesok yo dicegat maneh kan ibarate kan duduk wong liyo, ibarate gak mesti satu bulan sekali kan ngono , lo koyok preman barang kan belum tentu sak ulan pisan kenek.

P : Kalau perlawanan ke preman pak?

I : Perlawanan yo gak onok perlawanan masalah e koyok awak nang tengah embong ibarate arek loro lah yo, la kono melebihi orang, wes gak tau melawan ibarate, ibarate koyok perlawanan ambi preman ki gak tau, masalah e kene kan neng kampunge uwong.

P : Kalau biasanya ngerasani-ngerasani antar sopir gitu pak?

I : o yo wes ngono kuwi biasah kan masalah e ngene koyok sampean cerito aku maeng kenek preman neng kono kan seng neng kene gak ngerti, neng kono kan pas dek e dewean kan ngono, mangkane dek e iku lak nang tengah embong akeh mlaku bareng montor mlaku bareng preman gak kiro wani, preman kan wes golek celah e posisi montor iki mari mangan, mangan neng warung, akeh montor iki, preman jelas neng kono lek memang diincer montor iki yo to karo preman, la iki ngko mlaku sreet, tapi ngko lek iki mlaku enek kancane dek e kan gak kiro wani, ibarate wes onok barengane gak usah konco kampung, onok barengane ngono lo iki wes gak kiro wani premane, umpomo tak cegat seng ngarep mingger, seng mburi mandek, akhire kan yo geger kan ngono.

P : Emmb caranya gitu pak ya.

I : Iyo golek barengan, la lek pengen gak dinganu preman yo golek barengan kan ngono lo, tapi yo jeneng e wong ki kan kebanyakan lak ibarate koyok aku, aku ibarate liwat Jatiroto dewean yo panggah wani masalah e kan tak pikir wes mbendino kan liwat ngono, tapi lak supir lain daerah lah koyok daerah Jawa Tengah gak kiro wani Jatiroto dewean, wes sampek saiki gak kiro wani, tapi lak

onok kancane kan wani dek e, lo golek barengan aman dek e, lo podo ae yo koyok adewe ki modele neng omah e uwong i yo Assalamualaikum ibarate kan ngono kuwi, lo iki lak neng kene, lak neng Sumatera melbu Pandan Sumpersari iku wes preman maneh, neng Pandan onok premane neng warung ngono lo, ngekek i duwek, ngko metu teko Pandan wes preman maneh, teko Sumpersari neng Pekulo wes preman maneh lak neng Sumatera, tapi neng kono maksute kan gak cedek-cedek ngene, kene Kalibaru wes kampung yo to, Banyuwangi baru kampung maneh, alas-alas tok iku lo.

P : Kalo perlawanan ke majikan nggak ada ya pak?

I : Perlawanan ke majikan ki masalah e wes gak onok lah, yo cumak, perlawanan nggene majikan iki lak menurut aku wes gak onok, nggak ada, wong masalah e kan kita kan saling ibarate kontrak kerja to.

P : Berarti selama ini saling menguntungkan ya pak?

I : Iyo, ibarate lek wes gak cocok yo tak tinggal montor iki kan, obarate sampean nduwe montor, aku gak cocok tak dekek montore uwes seng penteng kan aku melbu apik metune apik biasah, dadi koyok ikatan ki wes gak onok lah desak-desakan masalah e aku umpomo elek ambi juragan, lak juragan kan penak umpomo gak cocok paling dipecat kan ngono, tapi tak usahakne ki aku hubungaku panggah apik, dadi suatu saat jenenge awak pas gak megae, ibarate lak hubungane tetep apik, gak ibarate ngapusi seng diapusi opo, ngapusi duwek M an i gak popo, ngapusi satus rong atus lo gae opo, gak onok lak perlawanan ke juragan wes gak, podo ae.

P : Berarti masih mencukupi ya pak bayarannya dari juragan itu?

I : Maksute lak karo juragan kan itungane, aku gak bayaran aku, itungane ngene, aku lak antara aku mlaku montor tek sampean tak lakokne kan aku neng sampean kan setoran, dadi kan aku sak PP setorku sak ene setor pada umume kan ngono ibarate Jakarta setor rong juta kan ngono, sampean kan gak mikir hasilku mboh hasilku sak PP ape limang jutan kan sampean gak ngurusi kan ngono, ape gak adil yo karepmu seng penting kan setorane ndi kan ngono, lak juragan kan ngono kuwi tok isine, penting montorku mbok rumat, beres, mbek juragan i wes koyok ngono tok, gak onok wes, ibarate ngono kuwi tok, uwong ki kan gak semua orang bertanggung jawab to, sopir kan wes akeh macem sopir ki wes itungane maceme akeh, iku kadang yo apaik-apiko neng njobo tok, kadang wes jenenge wong menungso i kadang yo ngono kuwi wes podo ae.

P : Yaapa pak banyak yang bandel-bandel gitu pak?

I : Sopir i yo wes podo ae, ra sampean megae nang perusahaan, yo koyok sampean sak sekolah mosok gaonok seng mbolosan, yo ngono kuwi wes seng pateng aktif terus ibarate seng pinter tok kan ya gak mungkin to, yo kadang onok seng mbolosan kadang yo wes ngono kuwi podo ae, sopir cumak kabeh yo ngono kuwi

onok seng tanggung jawab onok seng gak, onok wong seng pinter ngomong, kan wes uakeh.

P : Sepengetahuane njenengan kalau nakal-nakalnya sopir itu seperti apa pak?

I : Nakale sopir i yo lak karo juragan i nakale sopir i ngene, wes gampang ngapusi kan ngono, ibarate misale aku mlaku montor sampean, tak gae ibarate setore yo PP an tapi, aku umpomone sampean megae ibarate montor mbok gae muat neng ndi terserah wes seng penting aku krungu awakmu budal laporan budal laporan kan ngunu kuwi ibarate, ape mbok setori sak ulan pisan, ape mbok setori, wes gak popo seng penting itungane nggenah, lo tapi ternyata suatu saat gak setor, waktu duwik e ntek yo to, montor kadang-kadang nableki sopir, montor tinggal neng Jakarta ngono tinggal gledak tinggal wes minggat neng ndi kan gak eroh, kuwi, la resikone wes ngono kuwi lak pas ketemu wong seng gak tanggung jawab ngono, yo gak semua orang kan ngunu to , wes podo ae asline wong megae ki podo ae, gak megae gak sopir tok, yo saiki kadang-kadang megae wong megae neng bank tukang ngirim duwek, duwek gowo mlayu, yo kan akeh yo wes ngono kuwi podo ae asline, wong megae podo ae, onok seng tanggung jawab onok seng gak, podo ae asline, sekolah kan yo ngono, sekolah onok seng pinter onok seng nduablek, pinter tapi ndablek kan akeh, yo arek sekolah-sekolah iku kan podo ae tanggung jawab opo gak, lek dek e tanggung jawab kan mesti aku iki sekolah wayae sekolah yo sekolah, lak nduwe tanggung jawab, tapi lak seng gak nduwe tanggung jawab malah wes gak, gak mikir seng penting wong tuwek e gak eroh kan, ngko ruh-ruh e panggilan teko sekolahan, anak e seng gak sekolah, kan asline gak ngerti wong tuwek, ngko teko omah sekolah, yo wes podo ae lek kehidupan masalah ngono kuwi podo ae sopir duduk sopir i sama saja, tergantung wong e kan ngono, wong kan wes ngono kuwi onok seng tannggung jawab onok seng gak bertanggung jawab, tapi masio ngono kuwi kan yo mateni awak e dewe, ibarate jeneng e uwong i yo ibarate kan terkenal, sopir i sering terkenal, masalah e bolo e ki, lo saiki aku neng kene, sampean tau krung kan eroh trekku seng ilang neng kene, lo kae trekku ilang kae, lo aku rong neng kene isuk, Jakarta i wes ngebel aku, lo montormu ilang, lo kan wes krungu, masalah ngono kuwi wes, aku padahal bengi iku kan subuh ku i lo subuh ki aku neng polsek kono lo, aku gak ngabari arek-arek tak pikir kan gak kiro eroh.

P : Akhirnya gimana itu pak?

I : Yo wes gak ketemu, wes ilang.

P : Kok bisa pak?

I : Yo lak masalah yo ngono kuwi maleng trek yo akeh koyok rea-reo kan yo wes ngono kuwi penggaweane, cumak opo-opo kan, yo target, ngono kuwi mungkin mbiyen montore ki mboh bermasalah opo piye aku ki gak paham, yo kehidupan neng embong ki yo repot, antara bos antar bos ngono kuwi kan gak cocok yo iso ae kan ngono, o kae laporan neng rea-reo kae onok ayo digetne yo digetne wes, opo ae seng penting pokok duwek duwek akeh mosok repot, lo saiki ibarate aku wong gak nduwe tapi aku iso mbayar kan iso ae, saiki kek ono duwe sepuluh juta

patenono yo mati kan iso, iku lak nggawe duwek ,la lek nggae ilmu-ilmu seng nganu kan yo repot maneh kan ngono.

P : Njenengan sekarang biasanya berangkat sama orang mana pak?

I : Saiki aku budal i yo wes karo ponakanku kene tok, ngengkel aku mas. Karo ngejak konco plek tok.

P : Biasanya ambil dimana pak muatannya?

I : Yo daerah kene, daerah Plampang kono lo, aku kan daerah Plampang kono juragan buah e.

P : Berartiambilnya disitu saja?

I : Iyo, langgananku kan wong neng kono, dadi muate neng kono kuwi.

P : Kalau muat cabe gitu tuntutananya cuma suruh cepat gitu aja pak, atau ada tuntutan lain?

I : Lek tuntutan, masalah e lak muat lombok iku kan wes tuntutan kudu banter kan ngono tok, tepat waktu gak sampek telat ngono lo, telat kan wes gak digae, sesok muatan gak kiro digae, dadi lek telat ngono gak digae.

P : Biasanya berapa jam pak kalau muat cabe gitu?

I : Lek koyok saiki kendaraan kan ruame mas, paling nggak i yo wes rong puluh jam, yo sak dino, untuk saat iki, masalah e kan kendaraan rame, lak biyen ngono taun-taun antara aku jek bujang iku ae limolas jam pitulas i tembus.

P : Wahh yak apa itu pak bantere.

I : Yo asline gak banter mas, cumak mlaku terus ngono lo. Sampean saiki Suroboyo ae wes, sampean mlaku standart suwidak ngono wes stardart suwidak mlaku montor pokok kendel nyalip ae yo, ojo ngko onok montor gandengan meneng ae yo gak teko-teko, yo wes pokok e kendel nyalip, mesti teko kan ngono, lo lek cumak aku kene Suroboyo limang jam ae, untuk saiki mbendino penggaweanku yo to, lo aku saiki sampean yo aku budal jam sepuluh ko kene, sepuluh bengi, aku teko Bojonegoro i suboh mesti, eroh Bojonegoro?

P : Nggeh.

I : Suboh, lo iku mesti teko, lo iku ngono kuwi wes biasah untuk saiki, pokok budale bengi-bengi kan kendaraan rodok sepi, paling onok montor gede-gede tok og, lek seng ruwet kan lak pas isuk sore ngene iki kan wayae wong megae, opo neh neng kota-kota gede kan wes ape nyalep teko ndi yo wes meneng ngetotne ae wong rame, lak bengi kan wong kene Lumajang wes sejam teko og, lo iku nggowo trek, mosok nggowo sepeda gak teko bengi, yo mlakune sangang puloh satu sangang puloh satu ngono, lak neng tol ngono kae satu lebih ngono kuwi wes, yo lak neng embong-embong bengi ngene iki mlakuku sangang puloh satu

ngono, suwidak suwidak i paling pas mandek ngono kae irih, tapi lak wes los wes mlaku terus, dadi koyok sopir kan ngene, siji, kita harus wong sopir ki siji kudu apal dalan sek, pertama yo to, masalah banter i nomer pitulikor, sampean apal dalan lo ape model piye ae sampean iso, iki mariki tikungan, iki mariki lampu merah, kan awak dewe iso, lampu merah ojo sampek mandek piye kan ngono, ojo sampek awak dewe montore mandek ngono lo, yo iku yo pelajaran, sopir i ngono kuwi pas mlaku, dadi koyok umpomo mariki lampu merah, la iki lampu merah aku teko kene koyok aku mlaku ojo sampek neng kono mandek, dadi la iki tak dokne ngko kono pas ijo kene langsung , lo kan iso diatur ngono kuwi, lo sampean paham iki mariki tikungan, aku nyalip, iki aku nyalip tikungan iki tikungan iki biasae ngene, aku umpomo kepergok iso, lo ngono kuwi kan iso pikiran kuwi kan nduwe ngono lo, tapi lak cumak isine buanter tok yo kan gak suwi, lo gak kiro suwi, lo sampean numpak o pedah isine bianter tok saiki gak eroh medan yo repot, gak kiro suwi, kepangan ngko, yo ilmune sopir yo wes ngono kuwi tok lak pengen dadi sopir yo to, dadi jek iso menghindar, iki ape, ibarate wes omok aku ibarate ape kecelakaan tapi aku jek iso ngindari, piye aku supoyo slamet kan jek iso awak dewe piye lak kontrol, tapi lak gak kontrol lak yo repot ngono lo, dadi awak dewe iso mengendalikan koyok ngono, ibarate koyok montorku buanter, woh iki kepergok iki, la aku kudu ngene kan wes awak dewe gak usah pikiran gak duwe pikiran ngono tapi awak dewe ki wes mlaku dewe, koyok tangan ki wes onok replek dewe to kan, o aku kudu ngene ngono kuwi kan wes onok, ngono kuwi kan gak usah di kongkon, kudune yo fokus, maksute, fokuse ki yo koyok super ki kudune wes harus kontrol, biasae kan kecelakaan wong-wong gak kontrol, gak kontrol mung bianter tapi kan gak iso, aku umpomo oh iki aku onok sepeda, la aku iki kudu ngindari piye kadang-kadang ngawur, sret antem ae wes ngindari, ngko tibak e nganu kan gak iso ngatasi, tapi lak kontrol insyaAllah iso ngatasi sek an, jek iso mengedalikan montor ki tak guwak rene mari ngono tak anu ngene kan jek iso, koyok gak anu adewe paling kecelakaan tunggal, piye adewe gak sampek nabrak uwong ibarate nyemplung kalenan tapi kan awak dewe gak resiko ambi uwong kan ngono to, lak resiko ambek uwong kan adewe tambah parah, tambah ruwet ibarate, lak ambi wong awak dewe kecelakaan tunggal kan penak, alah wes dandani urusane mbi bose gak usah ambi pulisi, pulisi ape urusan opo kan gak isok lek kecelakaan tunggal lo.

P : Yaudah mungkin itu saja pak pertanyaannya, sangat menarik informasinya hehe...

I : Iyo wes, lo gak popo lek onok seng ditakokne maneh.

P : Sudah pak mungkin lain kali bisa disambung lagi.

3. Nama Informan: Bapak RP

Tempat Wawancara: Di base camp salah satu komunitas sopir truk Banyuwangi.

Waktu Wawancara: 28 Januari 2019 14:35

Durasi Wawancara: 13 menit 11 detik

Suasana tempat saat dilakukan wawancara: Wawancara dilakukan di base camp salah satu komunitas sopir truk di wilayah Kecamatan Srono karena informan yang diwawancarai merupakan ketua komunitas tersebut. Sebelumnya peneliti telah berjanjian terlebih dahulu dengan informan untuk bertemu dan melakukan wawancara di tempat tersebut. Menurut informan base camp tersebut masih baru selesai dibangun, terlihat dari dinding bangunan yang belum dilapisi oleh semen dan lantainya yang dilapisi *banner* sebagai alasnya. Saat peneliti berkunjung, informan sedang berbincang-bincang bersama istri dan rekan sesama anggota komunitas. Informan juga sempat menawarkan minuman kepada peneliti. Saat wawancara berlangsung suasana di dalam ruangan sangat ramai karena ada rekan-rekan informan yang sedang mengobrol dan tidak jarang juga ikut menjawab pertanyaan dari peneliti. Di tengah-tengah wawancara berlangsung terdapat sopir truk ekspedisi yang juga merupakan anggota komunitas dari Pekalongan yang mampir ke base camp.

Gambaran informan saat dilakukan wawancara: Sedang berbincang bersama istri dan rekan-rekannya sesama anggota komunitas di dalam base camp kemudian mempersilahkan peneliti untuk masuk dan duduk.

Respon informan saat wawancara: informatif dan cukup antusias dalam menjawab pertanyaan dari peneliti, sesekali memainkan HP dan menjawab pertanyaan dari rekannya.

P : Nama lengkap sampean?

I : Nama lengkap RP.

P : RP, Usia?

I : Usiaku mboh piro lali aku ora tau ngitung yo mas wesan (sambil tertawa).

P : Lahir tahun berapa?

I : sembilan dua.

P : Sembilan dua nggeh, kalo pendidikan terakhir njenengan apa mas?

I : pendidikan terakhir S1 mas.

P : S1, alamatnya njenengan?

I : Bagorejo.

P : Kalo istrinya kerjanya apa mas?

I : Istri ya ibu rumah tangga mas.

P : Anda ini bekerja sebagai sopir sudah berapa lama mas?

I : Sopir udah hampir sembilan tahun.

P : sembilan tahun, dari awal sudah memang langsung sopir truk mas?

I : Nggak mas, dari awal ya cuman bantu-bantu, kernet mas, nguli, ngernet, parkir.

P : Sampean sekarang ini jurusan mana saja mas ngirimnya mas?

I : Jurusan mentok ya Jakarta mas.

P : Jakarta, Bali?

I : Jakarta, bali, Mataram.

P : Biasanya yang dibawa itu apa aja mas njenengan?

I : Yang dibawa buah mas.

P : Dari Banyuwangi buah nggeh?

I : Dari Banyuwangi buah, kalo dari Jakarta campur-campur mas.

P : Apa aja dibawa, kalo pendapatane njenengan dari sopir ini berapa mas kira-kira?

I : Kalo sopir pendapatan ya hahaha piro ed? (bertanya kepada temannya), nggak mesti mas tergantung rejeki, tergantung muatan yang didapat, lek wes rejeki yo ngono kae, lek sepi yo...

P : Tergantung muatan nggeh?

I : Tergantung muatan juga.

P : Untuk pendapatannya sendiri kan tergantung muatan tadi nggeh?

I : Iya tergantung muatan.

P : Menurut sampean sendiri itu cukup nggak mas untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari keluarga?

I : Ya cukup nggak cukup harus cukup hehe.

P : Emmb cukup nggeh.

I : Iya.

P : Kalo alasan anda sendiri memilih pekerjaan sebagai sopir ini apa mas?

I : Kalo ya kalo sopir kan kerjaane nggak perlu buat lamaran koyok tamatan kan nggak itu to mas, penak lah lamarane.

P : Kalo pekerjaan njenengan sebelum menjadi sopir ini ada nggak mas?

I : Pekerjaan dulu sebagai pelayan itu mas mall, kasir mall iya.

P : Kalo selain itu ada ngga?

I : Selain mall, parkir, parkir mall, parkir liar.

P : Kalo pekerjaan sampean selain sebagai sopir ini ada nggak mas apa sopir aja?

I : Pekerjaan ya sopir mas.

P : Kalo sopir ini kan banyak tantangan dan resiko ya mas ya, kalo menurut sampean tantangannya apa saja mas, di jalan apa di mana gitu?

I : Kalo tantangan sopir ya, itu ya cuman kuatirnya ya sama preman gitu mas.

P : Preman, polisi juga mas?

I : Kalo polisi ya wes biasa mas.

P : Kalo preman-preman gitu masih banyak mas?

I : Masih banyak mas, soalnya mati satu tumbuh seribu kan preman itu.

P : Itu banyak di mana saja mas preman-preman gitu?

I : Ya yang paling ditakuti kalo orang-orang luar ini kan di Tanggul Jember, di Tanggul Jember masih banyak.

P : Biasanya itu minta uang atau semuanya diambil?

I : Ya kadang ya minta uang, kadang kalo nekat ya minta semuanya, dia kan bawa senjata tajam.

P : Kalo nggak dikasih uang itu diapakan mas biasanya?

I : Ya bakal nekat dia mas.

P : Ngerusak-ngerusak mobil gitu ya?

I : Iya ngerusak mobil.

P : Kalo polisi-polisi gitu mas, PJR itu?

I : Kalo PJR itu ya nyari kesalahan sopir aja. Lali opo ileng? (bertanya pada temannya).

P : Kalo tindakane njenengan menghadapi preman-preman itu biasane apa mas, perlawanan yang dilakukan?

I : Ya pokoknya sekali nekat maju harus maju mas, jangan nanggung-nanggung.

P : Sampean pernah gitu mas...

I : Ya pernah, pernah.

P : Gimana itu mas?

I : Itu di Jakarta mas, di Jakarta sempet, itu ora orang-orang dewasa, anak-anak yang kecil yang beroperasi.

P : Sampean apakah itu mas?

I : Sempet saya lawan terus, itu di situ kan ada polisi saya laporkan polisi terus ditangkep.

P : Sampek gitu mas ya, itu truk milik sampean sendiri nggeh mas?

I : Nggak mas, buruh mas, buruh.

P : kalo tantangan yang diberikan juragan itu apa saja mas, tuntutan nya juragan.

I : Kalo juragan ya mungkin kalo kita kelama-lamaan di Jakarta suruh cepet pulang.

P : Kalo yang sampean tau mungkin kecurangan-kecurangan yang dilakukan sopir terhadap apa terhadap juragan itu apa saja mas, kayak perlawanan-perlawanan gitu?

I : Kecurangannya sopir ya mungkin ya itu mas kayak ya mungkin dia kecurangan buat benerin mobil mas bukan buat pribadi.

P : Gimana itu mas?

I : Ya kalo juragannya kayak dimintai onderdil sulit itu kan dia berupaya gimana dia bohong untuk beli onderdil itu.

P : Kalo tantangan-tantangan lain yang mungkin sampean rasakan mas selain polisi, preman-preman gitu?

I : Tantangan apa ya kalo tantangan di jalan ya cuman kalo hujan itu takut kan banyak lobang ya itu yang ditakutin mas takut bannya bocor gitu.

P : Tapi kalo ada komunitas gini enak mas ya?

I : Kalo ada komunitas enak mas, soale komunitas canter mania Indonesia community kan seluruh Indonesia dan dari sementara ujung timur sampek Banyuwangi, yang ujung barat Lampung sudah ada.

P : Komunitas sopir truk yang ada di Banyuwangi ini apa aja mas?

I : Komunitase, colt diesel opo sak pick up barang mas?

P : Semua yang sopir, mencakup sopir.

I : Sopir yo CMSI Banyuwangi enek, KDLB enek, CSB enek, PSTI yo enek perwakilan PSTI.

P : PSTI itu apa mas?

I : PSTI i Persatuan Sopir Truk Indonesia.

P : Kalo khusus yang banyuwangi sendiri mas?

I : Banyuwangi yo CMSI Banyuwangi.

P : Koridor mas ya?

I : Iyo koridor, terus KDLB Komunitas Driver Laros Banyuwangi, terus CSB, CSB ki Komunitas Sapek Banyuwangi.

P : Kalo komunitase sampean itu sudah berapa lama mas dibentuknya?

I : Dibentuk ya lima tahun lebih mas.

P : Sekarang anggotanya sudah berapa?

I : Anggotane, o nak komunitas pusat opo kene?

P : Yang Banyuwangi.

I : O yang Banyuwangi ya dua tahun mas.

P : O dua tahun.

I : Dua tahun.

P : Kalo anggotanya?

I : Anggotanya hampir empat puluhan.

P : Semakin tahun semakin bertambah mas ya?

I : Iya makin lama makin tambah.

P : Kalo tujuan dibentuk komunitas itu apa mas?

I : Tujuane ya, seduluran.

P : Silaturahmi?

I : Iya silaturahmi.

P : Kalo biasanya kegiatan yang dilakukan itu apa aja mas?

I : Kegiatan yang dilakukan ya, apa ya, acara-acara gitu mas (sambil tertawa), wes biasa yo koyok kumpul-kumpul, yo wes biasa neng komunitas no mas.

P : Kalo manfaat yang dirasakan dari sampean atau dari anggota-anggota itu apa saja mas dari adanya komunitas ini?

I : Adanya komunitas manfaate yo koyok nang embong-embong iki awak dewe yo wes gak njalok enek masalah opo iki yo enek lah mas seng ngewangi lah.

P : Kalo kegiatan-kegiatan di luar kota gitu juga ada mas?

I : Kegiatan luar kota ya cuma kopdar-kopdar gitu mas, ketemu, soalnya kan CMSI kan simbolnya kan seduluran selawase, jadi di mana-mana ada sedulur.

P : Kalo kayak merchandise kaos-kaos gitu juga ada mas?

I : Kaos penjualan kaos gitu?

P : Nggeh.

I : Kalo penjualan kaos itu cuman komunitas mas, nggak diperjual-belikan umum.

P : O cumak komunitas aja nggeh.

I : Iya.

P : Kalo biasanya perlawanan yang biasanya dilakukan ke polisi itu apa saja mas, ada nggak mas?

I : Lek perlawanan ya kalo kita, kalo polisi kan musuh kita kan nggak, kita selalu dipandang salah, meskipun bener tetep salah, kita ngelawan melawan selawan-lawannya kita tetep tetep kalah.

P : Biasanya mintaknya uang gitu mas PJR itu mas?

I : Yo kalo PJR minta uang, ya biasa lah katanya uang rokok tapi uang rokok kok kalo dikasih dua puluh kok nggak mau mintanya lima puluh, kadang seratus.

P : Biasanya kalo PJR itu di mana saja mas?

I : PJR sekarang ya, ya di tol-tol itu mas.

P : Kalo di luar tol gitu nggak ada mas kayak operasi-operasi gitu mas?

I : Kalo operasi ya ada, operasi cuman minta uang rokok, gitu sama aja kok intinya di tol minta rokok di jalan minta rokok sama aja.

P : Itu kalo dari Jakarta itu muat produk industri apa juga buah-buah gitu mas?

I : Ya kadang ya buah, kadang produksi, kadang ya barang-barang pabrik, pokoknya semua lah yang bisa dibawa pulang.

P : Njenengan paling jauh kirim ke mana mas?

I : Paling jauh ya sekitaran Kupang mas.

P : NTT gitu ya?

I : Iya, timor timur.

P : emmb, yawes mas kalo gitu mungkin bisa dilanjut lagi kapan-kapan.

I : Iya.

4. Nama informan: Bapak HEB

Tempat Wawancara: Di area ekspedisi.

Waktu Wawancara: 30 Januari 2019 19:05

Durasi Wawancara: 33 menit 49 detik

Suasana tempat saat dilakukan wawancara: Wawancara dilakukan pada malam hari di dalam area ekspedisi. Di dalam ekspedisi terdapat banyak karyawan yang bekerja serta sopir-sopir yang sedang menunggu muatan. Kira-kira ada sebelas truk serta puluhan peti buah naga yang siap untuk dimuat. Saat wawancara dilakukan terdapat karyawan dan sopir yang sedang berbincang-bincang, beristirahat, dan ikut menyaksikan proses wawancara.

Gambaran informan saat akan dilakukan wawancara: Sedang berbincang dengan rekan sesama sopir, kemudian peneliti menghampiri informan untuk mengajak melakukan proses wawancara.

Respon informan saat wawancara: Informatif dan antusias dalam menjawab dan menjabarkan informasi atas pertanyaan yang diberikan oleh peneliti.

P : Namae mas sinten, nama lengkap?

I : Nama lengkap Mas Helmi Edi Biantoro.

P : Usiane sampean berapa mas?

I : Usia 34.

P : 34 nggeh?

I : Nggeh 34.

P : Pendidikan terakhirnya?

I : Pendidikan terakhir SD.

P : Kalo alamatnya mas?

I : Alamat asli Desa Bagorejo, Desa Bagorejo Krajan Kecamatan Srono Kabupaten Banyuwangi.

P : Sudah punya anak mas?

I : Alhamdulillah sudah dua.

P : Nikah sama istri sudah berapa lama?

I : Nikah sama istri kurang lebih sekitar enam tahunan yang lalu lah mas.

P : Kalo anak e njenengan itu sudah kelas berapa?

I : Yang pertama kelas satu SD, terus yang kedua umur 16 bulan.

P : Kalo pekerjaannya istri njenengan?

I : Pekerjaan istri rumah tangga.

P : Sampean ini bekerja sebagai sopir truk ini sudah berapa lama?

I : Kalo saya sopir, nyopir kurang lebih yo 15 tahunan ini mas, udah 15 tahunan.

P : Itu dari awal sampean udah nyopir truk apa belajar mobil-mobil gitu?

I : Mulai belajar, trek.

P : Mulai belajar langsung trek?

I : Mulai belajar saya ya ndak pakek L sapek gitu mobil kecil lah istilahnya tapi jurusane masih trek wes hehe.

P : Kalo pendapatan dari pekerjaan anda sendiri ini berapa mas?

I : Kalo sopir itu yo nganu mas kalo sopir itu kalo aku pribadi sih ya nggak tentu, masalahnya gini ya kita namanya orang itu kan istilahnya cari rejeki mas ya kalo rejeki itu wes kan ya ada yang ngatur sendiri yo to mas nggeh to, di sisi lain kan lek namanya sopir itu kan nyarinya itu bukan nyari banyak istilah e gitu, nyari sisa istilahnya begitu, nyari sisa, sisa pendapatan hehehe, sisa setoran, sisa sisa buat ya sisa ongkos, yawes gimana yo sisa buat beli solar buat tol, buat opo jalan, pokok sisa uang jalan lah, kalo sopir begitu.

P : Tapi itu kan tergantung juga dari muatan barang mas ya, semakin banyak muatan kan semakin banyak...

I : Bisa jadi iya, bisa jadi itu.

P : Kalo kira-kira berapa mas, misal sekali jalan gitu?

I : Kalo sekali jalan ya, kalo sekali jalan ya wes paling nyampek rumah i paling dapat berapa yo, wes kurang lebih tujuh ratus, ya bisa satu juta, ya bisa lima ratus, kan nggak nggak masalahnya nggak tentu gitu mas, wes namanya rejeki lah.

P : Njenengan biasanya rutenya mana saja mas?

I : Kalo saya rutenya dari sini Ke Jakarta, Jakarta.

P : Itu muat buah nggeh dari sini?

I : Dari sini bawa buah, buah kayak, buah lokal, buah lokal Banyuwangi aja mas, terus dari Jakartanya biasanya itu anu mas, paket, ya nggak tentu, kadang ya wes seadanya, seadanya yawes namanya orang nyari-nyari, ya kadang orang nyuruh bawa apa ya itu asal cocok apa yang dibawa itu aja.

P : Biasanya ngirim sampe mana mas yang terjauh sampean selama ini?

I : Selama ini, saya kemarin habis dari Bima NTB.

P : Itu ngirim apa mas?

I : Kalo dari sana saya kemarin bawa paket itu apa, e yang terakhir saya bawa e pakatnya punya opo jenenge, konveksi lah istilahnya bawa kayak konveksi, apa bahan isinya nggak tau itu apa baju itu, konveksi mas.

P : Kalo menurut njenengan dari gaji sopir ini cukup nggak mas untuk memenuhi kebutuhan keluarga sehari-hari?

I : Kalo menurut saya sih mas kalo dibilang cukup ya gimana yo mas yo, cukup yo nggak cukup yo mas yo? (bertanya pada temannya) hehehe, yawes tadi dibilang lek misal umpama dapet sisa lima ratus lek bilang cukup kan juga nggak cukup, anak dua, susu, sekolah, yo to gitu lo mas, gitu intinya gitu, kalo dapet sisa lima ratus, kalo ya kalo dapet sisa satu juta kalo umpama yawes Alhamdulillah bisa jadi ya cukup kan gitu aja hahaha, kan nggak tentu gitu lo, nggak tentu.

P : Kalo alasan njenengan milih kerja sebagai sopir trek ini apa mas kalo boleh tau?

I : Alasannya, yang pertama karena memang adanya itu, yang kedua tuntutan yo kuwi hihhi, karena ya seneng aja lah mas, maksudnya itu bukan masalah hobi kalo kita namanya kerja itu cari rejeki bukan hobi, lek sopir iki yo wes memang adanya begini lah istilahnya begitu, bukan, bukan kita cari hobi kayak orang apa gimana-gimana iyo to mas, bukan cari sensasi nyopir itu mas, kita mencari makan istilahnya gitu, gitu aja saya, kalo saya pribadi tapi gitu.

P : Terus pekerjaane njenengan sebelum menjadi sopir ini ada nggak mas?

I : Saya sebelum jadi sopir yo tani mas, bantu orang tua di rumah itu.

P : Kalo pekerjaane njenengan selain sopir sehari-hari gitu ada nggak mas, selain sopir, sekarang?

I : Sekarang nggak ada mas cuma itu aja nyopir dari sini ke Jakarta itu aja, kalo untuk sehari-hari misalnya ngisi hari kosong ndak ada, ndak ada.

P : Pekerjaan njenengan sebagai sopir ini kan tentu memiliki resiko tantangan gitu mas nggeh?

I : He'em iya.

P : Kalo boleh tau itu tantangan njenengan sebagai sopir ini apa saja mas?

I : Tantangan, tantangan, kalo masalah bilang kita tantangan itu yo gimana yo mas yo, kita liat temen yang, wes gimana yo mas kita i yo juga wallahualam yo mas yo, namanya orang itu nggak, nggak pingin cari istilahnya pingin ibarate cari apes

kan nggak mungkin ya mas ya, kan saya liat temen itu ada yang kecelakaan gini-gini sampe meninggal terus korban sampek meninggal itu kan ya kita juga mikir gitu lo, jadi ya wes kalo tantangannya mungkin kesitu, jadi kita lebih, lebih hati-hati lagi lah istilahnya begitu.

P : Kalo masalah tentang apa preman, polisi gitu njenengan masih banyak mas ditemui gitu?

I : Kalo masalah preman bukan polisi yo mas, bukan polisi untungnya, kalo saya belum pernah nemui, kalo masalah polisi ya memang itu tugasnya pak polisi ya kalo menurut saya sih yawes enjoy-enjoy aja gitu lo, kalo orang di sisi lain kan ada bilang polisi gini gini gini, tapi kalo saya pribadi ndak, memang kalo menurutku itu pak polisi juga tugas, saya memang sebagai sopir kadang-kadang yo ndablek ancene mas ngono lo, kan yo gitu to, kita juga jangan bilang sopir mau menang sendiri hihh kan nggak gitu, gitu lo maksudnya, kalo saya nanggapi masalah gitu cumak gitu aja.

P : Berarti kalo masalah polisi itu nggak masalah ya mas?

I : Kalo menurut saya sih nggak masalah, asal kita tertib gitu aja lo, intinya begitu, cuma pak polisi nggak mungkin kalo kita tertib pak polisi nindak kan nggak mungkin gitu aja, bukan kita kayak saya pribadi bukan kita itu e menjelekkkan nama polisi kan nggak to mas ya, gitu lo maksudnya kan begitu kalo saya tapi ini, kan orang lain ada juga mas yang gini gini gini, pastinya orang menilainya lain, lain lagi gitu lo lain sopir lain lagi, kalo saya pribadi nanggapi masalah preman sama pak polisi ya cuman gitu aja jadi nggak ambil pusing biar kita itu e di jalan itu nggak, nggak was-was lah itungane nggak nggak pikir gimana nanti disana ada apa kan ndak mikir kesitu gitu aja.

P : Kalo njenengan menemui preman-preman masih ada nggak mas di jalan itu mas yang malak-malak gitu?

I : Kalo masalah preman malak sih iya pernah, pernah nemuin, tapi kalo saya pribadi kalo saya punya ibarate kalo saya bisa bisa ngasih istilahnya itu sepuluh ribu, dua puluh ribu, sampek lima puluh ribu saya mampu saya kasih, dari pada, kalo saya mikir gitu aja mas gitu lo, kalo masalah lainnya namanya orang ya itu mungkin preman itu mungkin juga cari makannya kesitu kan nggak tau to mas kalo asal kita mampu premannya nggak nggak ruwet nggan nyakitin sopir kan yo nggak papa gitu lo istilahnya gitu.

P : Pernah nggak sampean diminta preman tapi nggak mau ngasih gitu terus diapakan gitu?

I : Alhamdulillah sampek sekarang belum pernah mas, belum pernah, sampek disakitin preman belum pernah.

P : Tapi dimintain pernah mas?

I : Pernah, kalo dimintain pernah ya itu tadi, kalo minta itu kalo istilahnya sekarang mampu saya itu ngasihnya segitu kalo premanya itu bisa nerima ya itu aja, cuma gitu, tapi nggak asal kita itu nggak disakitin itu aja wes Alhamdulillah gitu aja, asal kita eh mampu memberi istilahnya kita ngasih lima puluh ribu premanya bisa nerima Alhamdulillah kita kan nggak sampek ribut nggak sampek gimana-gimana, intinya cumak begitu, bukan kita cari menang sendiri, kita bela uang lima puluh ribu toh preman itu mungkin jugak memang makannya kan dari situ gitu lo mas, kalo memang kalo kita sebagai sopir kerjanya mencari makan ya kalo nggak nyopir dari banyuwangi ke Jakarta kan nggak makan gitu lo mas keluarga gitu.

P : Itu kejadiannya di mana mas kayak preman-preman yang masih banyak?

I : Kalo bilang kejadian sih mayoritas mas setiap daerah itu ada insyaAllah, ya bukan kita istilahnya itu njelek-njelekin orang Banyuwangi apa orang Jember apa orang Surabaya apa orang mana orang mana sampek dari Jakarta itu semua ada, ada, cuman kita asal ya itu kita nggak sampek ribut gitu aja.

P : Berarti menurut sampean yang melatar belakang preman melakukan hal itu memang tuntutan dari situ?

I : Kalo menurut saya begitu mas, kalo menurut saya begitu, yawes mungkin dia cari makannya di situ, jadi kita juga nggak ambil, nggak ambil pusing gitu aja, gitu, kalo masalah preman-preman begitu lo mas, masalahnya kalo orang namanya sopir itu kan kalo kita itu ibaratnya e istilahnya kalo kita nggak, nggak salah orang kalo nggak salah itu misalnya orang jadinya kan berani to mas, kalo orang itu nggak salah tapi disalahkan kan jadinya itu gimana yo, istilahnya itu koyok awak dewe wong ora di sisi lain gak mencuri dituduh mencuri lah ibaratnya gitu lah mas, jadi orang kita kan biar nggak sampek gitu lah istilahnya begitu.

P : Pernah nggak sampean menemui temen sampean kayak melakukan perlawanan kayak ngerasan-ngerasani terus menyindir di media sosial gitu mas?

I : Kalo masalah begitu menyindir ngomong masalah kita dimintai preman di sana gini gini gini, kalo masalah itu ya sesama sopir itu juga curhatnya gitu mas gitu lo, dadi o saya tadi kenak di sana saya kasih uang dua puluh ribu beres kita jalan, cumak begitu aja, istilahnya gitu, cumak sesama, sesama temen sesama sopir-sopir sini semua banyak mas dari mana dari masnya ini dari Malang (sambil menunjuk temannya) ada yang dari Tulungagung ada yang dari Jember, kan banyak sini.

P : Kayak memberi informasi gitu mas ya?

I : Iya, saya tadi kenak di sana, dikasih dua puluh ribu udah diem tapi, kan udah beres jalan nggak ada apa-apa gitu aja, kalo udah dikasih informasi ya sopir lain nyampek situ kan lebih hati-hati lagi gitu aja, biar nggak sampek bentrok.

P : Itu tadi kan masalah preman mas ya, kalo polisi gitu ada nggak mas kayak ngerasan-ngerasani gini-gini?

I : Waduh kalo itu sih kalo masalah pak polisi itu sudah istilahnya masalah omongan itu makanannya pak sopir itu hehehe, iya, makanannya pak sopir itu, woh saya tadi tilang sana, dimana-dimana muatannya segini hehehe, itu wes itu wes tiap hari itu mas denger omongane sopir gitu itu tiap saya istilahnya, tiap nongkrong ngopi ngene yang diomongin paling ya gitu itu pak polisinya, la kita kan namanya kita jugak ngelanggar mau gimana lagi kan, tapi orang lain jugak tanggapannya beda mas gitu lo, tapi kalo saya sih kalo muatannya tinggi tilang ya monggo memang salah, kalo bisa ditoleransi ya saya minta toleransi to mas gitu aja, kalo pak polisi nggak mau kasih toleransi yaudah ditilang kalo saya begitu, dadi gak ambil pusing hihihi.

P : Kalo misal ada tantangan lain nggak mas kalo misal dari juragan gitu suruh gini atau dari juragan buah atau juragan mobile njenengan suruh gini suruh gini gitu?

I : Maksudnya gimana? E apa kayak misalnya dari bos buah suruh cepet nyampek apa gimana gitu?

P : Iya gitu.

I : Kalo saya pribadi lek masalah bawa buah lek suruh cepet nyampek apa gimana, gimana ya, belum pernah sih, juga sih masalahnya gini mas, ya namanya bos ya kita itu bawak buah mayoritas lah asal kita bukan dalam arti nggak telat bukan kita itu suruh, suruh cepet-cepet ndak, gitu lo, waktunya istilahnya kalo dari sini ke Jakarta istilahnya dua hari semalem nyampek Jakarta kan, kalo waktunya itu nggak telat pagi nyampek Jakarta kan beres gitu aja, asal nggak sampek kelewat waktu sampek berapa-berapa berhari-hari sampek empat hari sampek tiga hari ya kan itu kan konyol nanti buahnya jadi apa gitu lo, itu, cuman yang dipertanyakan cumak itu, yo nggak suruh cepet-cepet sopir wuih cepet nganu sopir nganu cepet nyampek sana, ndak ada mas kalo buah begitu, kalo mungkin kalo truk yang bawa cabe itu baru mas kalo itu, harus harus itu wes, cepet, bosnya itu yang suruh cepet-cepet, jam satu jam ditelpon nyampek mana, satu jam lagi telpon nyampek mana itu kan disisi lain ada dorongan masalahnya kan begitu, kalo bawa cabe itu biar, biar cepet nyampek gitu lo maksudnya itu, kalo bawa cabe, tapi kalo kita kan bawa buah jadi kan, bukan ya istilahnya bukan masalah nyantai nggak nyantai ya, nggak keburu-buru nggak terburu-buru lah gitu saja, istilahnya kalo bilang nyantai ndak nyantai mas gitu lo, asal nggak terburu-buru gitu aja, beda kalo nyantai kan nanti nggak nyampek-nyampek lek nyantai mas, tapi kan maksudnya kan kita nggak buru-buru gitu lo, kalo bawa buah.

P : Kalo itu mas tantangan dari tuntutan dari apa pemilik treknya njenengan mas ada nggak mas?

I : Tuntutan dari pemilik kendaraan, pemilik treknya, tuntutan dari mana itu mas maksudnya?

P : Kayak tiap hari harus muat.

I : Kalo bos trek, yang yang istilahnya yang diinginkan ya gitu mas, mobilnya cepet muat, kerjanya lancar, semua bos yang punya mobil begitu, tuntutan yo bukan nggak nuntut sebenarnya nggak nuntut, bukan kalo menurut istilahnya bukan tuntutan kalo begitu itu, memang kita kan sudah istilahnya udah ada, ada aturan to masuk sini kan masuk ekspedisi sini kan juga ada aturannya sendiri mas gitu lo, yang masuk pertama nomor satu, masuk kedua nomer dua, nanti kan muatnya kan bergantian kan nggak mungkin misalnya hari ini muat sepuluh mobil, kalo mobilnya ada dua puluh berarti yang sepuluh kan nggak muat gitu to mas yang sepuluh besoknya kalo itu cumak gitu aja, jadi nggak apa istilahnya itu, nggak selegente hehehe.

P : Berarti nggak ada masalah nggeh mas dari polisi, preman, terus juragan dari njenengan sendiri berarti nggak ada masalah ya?

I : Kalo saya pribadi mas, kalo menurut saya pribadi itu kalo saya sih sebenarnya nggak ada masalah, ya cuman tanggapan orang lain saja kalo menurut saya ini, tanggapannya orang kan beda-beda gitu aja, masalah bos, masalah preman, masalah pak polisi, kalo menurut saya sih ya semua-semua itu bener omongane gitu, masalah e kita ngomong bener yo bos yang punya mobil, sekarang satu, yang punya mobil ya, yang punya mobil otomatis cepet mobilnya dapet muatan cepet berangkat, dapet uang kan intinya begitu, itu, menurut sampean sendiri itu tuntutan nggak, kan nggak, memang memang kerja kita kan begitu gitu lo mas, kan bos nggak harus nuntut kamu hari ini harus muat gini gini gini, kan nggak, gitu lo maksudnya, itu kalo masalah preman ya itu tadi, kalo kita itu baik, nggak mungkin orang lain itu berbuat jelek sama kita gitu aja wes, simpel kalo menurut saya pikiran saya begitu, kalo masalah pak polisi, kalo kita punya pikiran pikiran kita itu sudah salah gitu lo, satu masalahnya salahnya apa, e bukan kita nyalahin bos yang punya buah ya mas ya, muat muatannya segini tuntutannya kita segini kalo nggak muatan banyak rugi kita ndak dapat ongkos gitu lo, jadi tuntutannya memang segitu muatannya la tuntutan segitu itu biar itu biar bisa jalan sampek Jakarta, dalam arti biar bisa jalan itu uang jalannya itu biar bisa keluar buat jalan gitu lo mas, gitu lo, jadi kita, bos yang punya barang, kalo ndak segini kita nggak bisa gitu lo, kalo muatannya segini, itu larangan opo pelanggaran bagi pak polisi kan repot, kita sebagai sopir gitu lo mas, jadi mau kita harus bagaimana selama kita masih pak polisi masih ngasih toleransi ngapan ya kita tetep segitu gitu lo mas, jadi mintak mintak toleransinya pak polisi aja kita itu mangkanya mas tadi kan tanyak, e penghasilannya berapa gitu, ya kita namanya orang kan ya gitu mas halangannya kan ada yang nggak tau bukan kita bukan maaf ya bukan halangan maksudnya kita kenak polisi, kenak preman itu kan ya kalo menurut saya sih bukan halangan, ya itu tadi memang di sisi lain memang kewajiban kita memang ke situ gitu lo, mungkin dia cari makan ke situ, pak polisinya kita memang melaggar, jadi sama pak polisi itu ya ditindak, gitu lo, kan kita kan jugak melanggar gitu lo, kalo ketilang kan jugak kita butuh uang ambil tilangan gitu lo, jadi pengeluaran tetep pak sopir hasil akhirnya nantik di rumah dapet sissa berapa buat kasih uang jalan berapa sisa akhirnya berapa ya itu kan gajian gajinya sopir itu tadi gitu, jadi sisa pengeluaran buat buat beli solar buat beli tol ya seumpama

kita ada, ada temen preman tadi minta ada kita kenak pak polisi, itu kan nggak ada nggak ada istilahnya nggak ada itungan kita juga nggak mintak gitu lo.

P : Itu treknya milik orang mana njenengan?

I : Kalo saya yang bawa saya ini tak bawak ini punya istilahnya gimana ya sodara sih, punya masih hubungan saudara, kakak misanan kakak ponakan.

P : Kalo kernetnya njenengan ini barengannya?

I : Temen, ada temen, temen ada, temen saya ada, berdua mas sopir bukan kernet, sama-sama sopir mas.

P : Sampean pernah tau nggak mas kayak kecurangan-kecurangan yang dilakukan sopir kepada bos-bos e gitu?

I : Kalo masalah kecurangan sopir, kecurangan sopir ngapusi bos e, istilahnya dilihat dari pemilik trek e maksute? Liat dulu mas dari segi apa maksudnya gitu.

P : Kayak menukar ban, ganti apa...

I : Uli, kalo masalah begitu, saya pribadi se belum pernah, masalahnya gini, kalo ibaratnya saya trek ini majikan ya, trek ini kan kalo saya pribadi kan menurut saya kan istri saya mas, jadi waktunya saya kasih makan istri saya itu kan harus nggak bisa ditunda mas gitu lo, jadi waktunya kasih makan ya kasih makan gitu lo, istilahnya apa kalo trek ini waktunya ganti uli, ya harus ganti uli gitu lo, dadi nggak kita bilang nggak istilah e iku e, curang sama bos istilah e bilang gitu kalo menurut saya itu sopirnya sopir konyol mas.

P : Temen-temen e sampean juga nggak mas? Kayak pernah denger gitu pernah cerita kayak gitu itu?

I : Iya, kalo masalah gitu mungkin ya itu, pernah denger sih mungkin ya orang yang ndak tau ya kalo saya sih nggak belum pernah sih mas mungkin saya dengernya sopir itu, gimana ya, kadang-kadang sih menonjolkan dirinya sendiri mas gitu lo, istilahnya ya tadi bilang kecurangan sopir ya, bosku i tak kasih gini, ini saya yang ganti uli apa gini, ganti uli urusan saya kadang-kadang begitu, memang istilahnya menonjolkan diri dia sebagai sopir gitu lah, gitu, jadi nggak, kalo masalah curang masalah dari arahnya ke mobil saya rasa anu mas, jarang lah kalo sini, terkecuali lek mungkin sopir perusahaan mungkin bisa mas, kalo begitu tapi, kalo sopir istilahnya itu trans ngeten gini ini luar kota istilahnya, masalahnya kita sistimnya kan borongan, bukan harian apa bukan bulanan bukan gitu lo, kita harian istilahnya itu borongan, ya kan kamu tak kasih uang jalan segini, kalo sopirnya mau oke berangkat, kalo masalah gaji sopir kan saya bilang masnya tadi kan nunggu sisanya gitu lo, kalo sisa uang jalan itu tadi berapa jugak itu gajinya pak sopir, gitu lo, kalo sopir apa gini ini kan ndak, borongan gini kan ndak, kalo ambil ambil sopir borongan gini ngak ada gitu mas gitu lo, kalo mungkin bisa jadi kalo masnya bilang begitu mungkin mungkin ya itu yang saya denger itu mungkin sopir pabrik sopir bulanan, sopir perusahaan-perusahaan begitu itu bisa jadi, kalo

sopir kayak itu tadi yo ibarate cumak gimana yo kayak-kayaknya ndak mungkin mas masalahnya kayak bilang saya pribadi tadi bilangya gitu kan, trek ini ibarat menurut ibarat kata itu kalo kita di jalan itu sebagai istri mas gitu lo jadi nggak mungkin disia-siakan gitu lo, kalo kita orang sebagai memang kita orang tanggung jawab lo mas ya gitu aja, masalahnya bos kalo misalnya ada apa-apa otomatis yang ditegur bukan siapa-siapa gitu lo kita sendiri gitu lo, mobilnya kok gini pak, apa nggak waktunya gini kan nanti kan tambah namanya kan tambah jelek gitu lo, jadi kan ya gimana baiknya itu yang dijalani gitu aja lah, lek masalah lain-lainnya kayaknya ndak mungkin, terkecuali ya itu tadi mungkin, sopir perusahaan, sopir perusahaan besar itu lo itu, kalo sopir kayak kita-kita gini alah ndak mungkin mas, kalo kayaknya yo memang nggak mungkin masalahnya ya itu tadi kalo misalnya ada apa-apa kita sendiri yang susah gitu.

P : Kalo sampean itu pernah nemui kayak balen-balen gitu nggak mas, maksudnya waktunya pulang ngosong tapi diisi sama orang itu tapi bayarannya masuk ke dia sendiri, pernah meneui nggak temen-temene sampean yang kayak gitu?

I : Kalo sopir kayak saya gini ini memang yang dicari itu mas, itu, yang dicari itu memang itu gitu, beda lagi kalo sopir perusahaan, kalo sopir perusahaan kalo memang gitu istilahnya mencuri mas curi-curi gitu lo, kalo sopir kayak kita gini yang dicari memang gitu-gitu, istilahnya nyari balen, dalam arti balen itu tadi nyari muatan balen dalam arti balen itu kita kan dari sini, dari sini kan ke Jakarta bawa buah ya, dari Jakarta mbalek lagi ke Banyuwangi apa ke Bali itu kan cari balen itu tadi kan namanya.

P : Tapi kan maksud saya kan bosnya kan tau njenengan bawa barang balik itu kan tau?

I : Tau mas tau.

P : Maksud saya itu yang nggak tau bosnya, waktunya pulang ngosong suruh pulang ngosong gini tapi dia itu bawa muatan.

I : o gitu, kalo gitu istilahnya bisa jadi nggak nggak bisa mas, gitu lo, saya bilang nggak bisa masalahnya uang jalannya itu tadi mas, gitu, kita uang jalan dari Banyuwangi ke Jakarta buat balik lagi ke Banyuwangi itu ndak bisa, gitu lo, kalo ndak cari balen, muatan maksudnya kalo ndak cari muatan gitu, bisa pun bisa pun pulang kalo ndak cari balen bisa pun pulang nanti yang di rumah anak istri nggak bisa makan mas, gitu lo, istilahnya gitu, terkecuali lek bilang bosnya bilang itu tadi baru berani pulang itu pun kan e bisa jadi bos itu kan ngurangi setoran gitu lo, kalo nggak ngurangi setoran nggak berani mas.

P : Njenengan mboten ikut kayak itu mas kawalan-kawalan gitu mas atau komunitas?

I : Kalo kawalan masalah kawalan maksudnya kawalan itu kan kawalan preman gitu ya, kalo saya pribadi sih nggak nggaik ikut mas cuman saya ikut kan ikut ekspedisinya mas yang di sini ini mas johan ini kan istilahnya ya mungkin kalo

sudah ikut gini kan anu to mas saya nggak mikir kawalan-kawalan gimana-gimana kan nggak nggak mikir ke situ yang penting kita jalan gitu aja, kalo masalah kawalan-kawalan itu, kalo masalah komunitas, kalo masalah komunitas sih kalo saya sih, saya sih belum ngikutin ya, belum belum belum tau, cuman menurut saya sih bagus jugak gitu lo, masalahnya kita bilang bagus itu gimana, kita itu satu, tau ya mas tau istilahnya tau, pengetahuan tambah, yang kedua, kalo menurut saya itu e tambah pengalaman, yang ketiga, wawasan sama temen itu banyak mas dari situ kalo aku ikut istilahnya ikut komunitas itu lo ya, kayak canter mania, terus apa apa begitu itu, anu, bagus menurut saya bagus cuman saya belum bisa gitu lo, belum bisa itu ndak tau gimana caranya itu kok teman-teman gitu, ya cuman untuk sementara ini ya yawes namanya orang nggak ngerti mau gimana mas ya hahaha, masih belajar cari-cari, ya kita kan jugak pengen cari temen punya temen yang banyak kalo masalah itu tapi saya.

P : Yaudah mas mungkin itu saja, mungkin nanti bisa disambung lagi.

I : Nggeh iya iya mas iya.

5. Nama Informan: ARH

Tempat Wawancara: Di rumah bapak ARH

Waktu Wawancara: 09 Maret 2019 07:41

Durasi Wawancara: 1 jam, 10 menit, 33 detik

Suasana tempat saat dilakukan wawancara: Wawancara dilakukan pada pagi hari di warung depan rumah informan. Warung informan terletak di samping jalan raya sehingga saat wawancara dilakukan sering kali terdengar suara kendaraan. Di warung tersebut informan menjual berbagai macam jenis sembako seperti beras, minyak goreng, dan produk lainnya. Saat wawancara berlangsung terdapat satu rekan informan sekaligus rekan peneliti yang juga ikut menyaksikan proses wawancara. Selain itu, juga terdapat beberapa pembeli yang membeli dagangan informan saat proses wawancara berlangsung.

Gambaran informan saat akan dilakukan wawancara: Sedang duduk menunggu warungnya sambil bermain HP.

Respon informan saat wawancara: informatif dan antusias dalam menjawab pertanyaan yang diberikan oleh informan serta terkadang diselingi dengan tertawaan dari informan.

P : Nama lengkap njenengan siapa?

I : Jenenge aku ARH.

P : ARH, usianya mas sekarang?

I : Usia 29.

P : Kalo pendidikan terakhir?

I : SMK Muhammadiyah Glenmore.

P : Ini alamatnya?

I : Alamate kene e kecamatane Glenmore, desone Bumiharjo, e desane Bumiharjo desone Sugih Waras.

P : Anak e njenengan niki?

I : Siji jik an.

P : Masih satu mas?

I : He'em, siji, tapi wes ora dadi karo bojone hahaha, arepe golek eneh iki jek an hahaha...

P : Oalah, usia berapa mas anaknya njenengan?

I : Usia e saiki meh rong taun, April iki rong taun, meh bareng karo sopo mas e iki anak e mas e iki (sambil menunjuk temannya).

P : Njenengan kerja sebagai sopir ini sudah berapa lama mas?

I : Aku ki 2013, 2013 sampek saiki, berarti pirang tau wesane? Telulas patbelas limolas nembelas... songolas, pitung taun no, iyo, pitung taun lebih wesane.

P : Emmm...

I : Pertamane yo aku neng Malaysia terus balek ki kok minat tuku montong ngono lo ceritane, dadi wes nduwe juragan, nduwe juragan buah, kirim neng Jogja, terus yowes kuwi wes, terus nambah siji neh terusan hahaha...

P : Jadi habis dari luar negeri itu beli mobil?

I : He'em, masalae lek teko luar negeri lek ora duita ora digae tuku gae modal neng kene mumet kerik-kerine mbalek rono neh hahaha... wes ealah.

P : Pertama ini masih beli satu ini mas mobilnya?

I : He'em, maringono terus karo bosen nambah masale kirimane kan banter to kuwi, seminggu i kirim pindo.

P : Itu orang mana mas bos e njenengan?

I : E bosku asline ki wong Sanggar, Lampon mas, sakdurunge Lampon belok kiri, iku kirime Jogja terus, buah naga kuwi wes, buah naga yo jeruk, la kerik-kerine goro-goro nogo ki dilampu-lampu ngono kuwi wonge kerugian lampu maringono terus duita seng neng kulon diapusi, janjine seng nduwe pasar lapak Jogja iki digae tuku lapak nggedekne lapak la tibak e malah gae tuku mobil pajero hahaha... pajero kae janan jan waduh wes, nematus duwik e, nematus jute, mumet dadine, terus maringono wes gak tau melok kono wes aku, kono langsung nganu, langsung tukar Medan, medan rene njukok nggowo termoking montor seng onok Acne iku, dibok neng Bango, saiki wes gak kirim Joga, la aku saiki melok ekspedisi.

P : Berarti ganti-ganti nggeh mas?

I : He'em, gak lek saiki, panggah nggene Ribut, wi khusus Semarang kuwi, Semarang, Pekalongan, Pemalang.

P : Alamatnya dimana itu mas?

I : Alamate sampean lek teko Benciluk kuwi Samsat, maju terus la enek kanan jalan enek lapangan, lapangan iku maju enek masjid kedua enek gapuro belok kiri, neng kono trek Pati kabeh neng kono, Pati, pokok e area Jawa Tengah neng kono kabeh, okeh seng neng kono.

P : Mobil satunya itu juga?

I : he'em neng kono, neng kono sisan iki balek ko Semarang ndek ingi terus ndek ingi langsung muat gabah ko Purwodadi.

P : Berarti rutenya Semarang aja mas nggeh?

I : He,em saiki, rutene Semarang Jogja lek enek Jogja yo tak sikat sembarang tak sikat hahaha... paleng mentok yowes Pemalang saiki, saiki Pemalang, lek ndisek aku terae Bandung mas terus Caringin kuwi saiki prei, ra enek kiriman rono adoh malahan.

P : La sampean biasanya ngirim ini sendiri apa ada kernet mas?

I : lek aku arek loro mestian, aku gak kuatan aku masalah e cepet ngantuk, tuenenan aku wadoh ra tahan aku, wes kiro-kiro kene teko Gempol ngono wes eleh wes ngantuk, tapi dewe yo ngejak konco melek kuat terus tembus ngono lo, yowes ngono kuwi lek enek kancane ngalem malahan, ndisek aku dewean aku, Jogja i sereng dewe ndisek, Semarang, maringono ngejak konco beh suwi-suwi wes blem malah tura-turu ae hahaha...

P : La rekane sampean niki tiang pundi rekane sampean nyopir niki?

I : Koncoku ki arek lor umbul kono, lek seng sitok e wes tak gandengne terus dadine montor loro i yo arek papat kabeh, misale sitok e ora budal yo golek konco sitok e ngono amprih e ben arek loro panggah loro, manio lek arek siji ki piye yo soyone ki kok koyok gak penak, misale neng ndalan nyapo-nyapo kan gak penak, koyok ngeban ngono kuwi misale lah, misale ngantuk ngono kan yo iso timbangane malah susah neng ndalan.

P : Kalo pendapatane njenengan dari pekerjaan ini berapa mas kira-kira mas?

I : Lek pendapatan i nganu mas, budale i lek ongkosane kan lek Semarang ki sekitar songo likur, ngko lek diterusne karo montor solar kuwi karo balene yo setoran montor ki lek neng ngenaku rolas, sakjuta rongatus, sopire kuwi wes entok limo, netok nematus pitungatus ngono kuwi.

P : Emm sekali berangkat nggeh?

I : He'em, wong ngono kuwi gak mesti yo, kadang yo pas rejekine penak yo onok.

P : Menurut sampean pendapatan njenengan niku cukup nopo mboten buat sehari-hari mas?

I : Lek pendapatane asline cukup-cukup ae, asline kan kari ngontrol anu to pengeluaranane kuwi to, asline lek miturut lek wong terae wong boros yo panggah buoros yo panggah gan nutut hahaha...

P : Berarti lek menurut sampean cukup nggeh?

I : Yo lek jareku wes sedengan kuwi.

P : kalo alasan sampean memilih pekerjaan sebagai sopir ini apa mas?

I : Asline ki wong kuwi gara-gara aku muleh ko Malaysia kuwi, muleh ko Malaysia la modale enek la arep ge modal opo lek ge nandor lombok yo eroh dewe lombok kae gak mesti , la lek ngene iki kan yo lek misale budal balek kan mesti jelase enek pemasukan, ngko kari ngalkulasine ban ngono-ngono kuwi dilumpukne duite ngono lo, terus ora ora kasarane iki ora megae buruh nemen-nemen lah, kan mek gor buruh nggowo tok, ngeterne barang ngono-ngono kuwi, gak begitu soro-soro nemen, la lek misale neng kene kan posisine lek neng kene lek ora buruh neng sawah yo wes neng tegal, lek koyok wes biasah penak terus angel kuwi susah ngono lo, misale uripe maleh penak pertama penak terus maringono susah kuwi wah abot, mending soro disek maringono penak gak masalah kuwi hahaha... wes repot terae.

P : Kalo pekerjaane njenegan sebelum menjadi sopir ini apa mas?

I : Aku sakjane lulus SMA iki ndaptar-ndaptar ngono kuwi, segala enek lowongan kerja tak leboni.

P : O perusahaan-perusahaan.

I : Gak aku lek perusahaan, yowes koyok enek pendaftaran opo caba tentara yo melbu opo ndaptar, polisi yo ndaptar ngono, ora enek seng katut, entek duwek okeh, la yo kuwi minggat neng Malaysia terus hahaha... hadoh wes.

P : Lo di Malaysia sampean sendiri apa?

I : Karo bapakku, bapakku neng kono, bapakku ndek malaysia, terus neng sawit neng kono nyopir sisan neng kono aku, sak durunge neng kene nyopir i neng kono wes nyopir muati buah kuwi.

P : Lo sampean teng Malaysia niki berapa tahun mas njenegan?

I : Aku telung taun mas.

P : Tiga tahun.

I : Telung taun, telung taun setengah, jamane air asia ceblok ilang ket saiki kae lo, aku kae yo aku tuku tiket saiki la air asiane ilange ngko bengi la balekku sisuk e eneh wayae tikete kuwi dadine balek ora balek i wes neng kuwi adoh lai iki ilang iki hahaha... la ket seprene to kae hayo ndi opo ketemu kae neng ndi jajali neng ndi, diangkat neng ndi, hayo mbukak o youtube ndang lek enek ndi ndang, MH 370 la kan air asia kae, ket saiki opo ketemu, la wong prang atus kae ki, aku beh balik opo ra opo tikete tak balekne ngono-ngono kuwi ndisek iki, adoh wes aku kan gek medok neng Bali langsung, beh jan wes.

P : La kalo pekerjaane sampean sekarang ini aja apa ada pekerjaan lain mas?

I : Aku ki yo karo nyopir ngene ki karo yowes karo usaha enek beras ko kulon yo tak tuku lek nutut yo tak dol neng kene ngono, beras iki lek neng kene kan luarang

to sepuluh ewu to, lek neng kulon gak nyampek, beras, terus maringono mangkane terus mbangun iki emakku iki, bolo opo wes lek enek lengo murah yo tak sikat, la ndek inginane aku njukuk lengo yo limangatus, nematus dus, fortune kae, enek beras yo tak sikat jagung neng kulon tak sikat, jagung neng omah kulon i piro ki, petang ton aku nggowo wolong ton ndek ingi, wes pokok e lek ong masalah e neng Banyuwangi ki yo lek jareku larang-larang, beras iki kan sepuluh ewu to.

P : Di jalan ini kan nyopirnya banyak tantangan dan resiko kan mas, itu kalo boleh tau tantangannya apa saja mas di jalan itu mas?

I : Asline ngene lo asline yo lek tantangane ki yo kabeh uwong iki kan megawe, kene megawe, seng nyalah kuwi kadang yo wong seng ora tau megawe ngono lo, dadine terus digae penggawean, pegaean koyok njaok duwek ngono-ngono kuwi, lek asline lek njaok duwek lek koyok sejenise begal kuwi belek lek mbegal i jelase paling mbegal mobil pribadi sepedah yo to, lek kasarane nyegat trek i paling gor njaok duwek rong puluh sepuluh ngono kuwi, cumak e yo ngene, seng dijelok ki kabeh kan selamat, yo lek ndelalah e aku yo lek pas ngulon yo ra tau enek seng njalok yo ratau enek seng nyalah, yo pernah arek-arek ngono kuwi jarene dicegat neng Jatiroto trekku sitok e kae dicegat jarene kon melok kawalan-kawalan ngono kuwi, pokok e lek enek trek lek enek stikere opo lambange TRS enek tulisane to, TRS opo opo ngono, koyok ndisek ha SAS koyok gajah oling kuwi bermerek modele asline premanisme, coro-coro ki kowe kudune sak ulan i nyangoni aku ben trekmu aman asline kuwi gak gak enek nganune kuwi asline premanisme asline gak masuk kuwi, ngalamono montormu neng ndi-ndi kenek opo-opo telpon kuwi percuma, aku ndisek pernah melu masalah e, melu seng jeneng e TRS kuwi, aku kan lintas Jogja yo to, trekku ki seng sitok e iki ceritane ngantem bis, nabrak bis neng Jogja kono, seng digowo Aji ndisek kae, la nuabrak bis dier la waktu kuwi aku ndisek sopirku seng ndisek montorku kan dikawalne yo to, otomatis ora ketang sak ulan ngekek i mboh seket ewu yo to, mari kuwi tak telpon, montorku saiki ngene ngene ngene, buktine raiso mbantu, kan percuma yo to, terus tak telpon ngene wes saiki wes ra usah kawal-kawalan taek-taek an wes montorku wes ora enek kawal-kawalane aku ngomong ngono, lo kok ngono, lo kowe ra ra iso mbantu percuma wes ra usah telpon-telpon aku we aku ngono, ket seprene yowes ra tau telpon, asline percumah, mending lek misale melok kawalan tenan melokno asuransi montor iki penak, wes sekali duor wes seng mbayari enek ngono lo hahaha... penek yo to, kan penak mending asuransi sak iki, wes alah pinter-pinteran karuan ngono lek melok kawalan koyok alah wes opo kuwi wes umpomo kowe neng embong moro-moro banmu mbeledos opo iso ngewangi, lek kowe nduwe asuransi kan penak hayo kowe isuk kari telon ngene ngene ngene hahaha... kan penak wes gae tuku ban asuransine hahaha... ngono kuwi lek gak ngono yo nyelengi lek gak melbu asuransi nyelengi duwek, kuwi wes ngonong kuwi asline, terus lek masalah neng ndalan iki yo kudune jeneng e sopir iki kudu ati-ati selamat terus maringono emosi seng penting iki, emosi ki ngene, wong lek ora iso ngendalekne emosi kuwi repot, disalep jriet nesu diuber meneh yo to kuwi wes puenak salah-salahane, misale tak salip awakmu yo misale awakmu, kowe sopir sisan tak sualip sruet kowe panas ati nyualip aku neh sruet yo to kowe tak

Salip eneh aku malah seneng oh arek iki berarti sek bocah iki sek urung nduwe pemikiran seng apik iki, salip eneh lo lek aku sir nyalah i tak salip tak rem arepe nyualip tak rem opo yo ra ngantem langsung ora sutul ko mburi kuwe penyet tak tinggal ngarep tak tinggal mlaku kan ngono lo, emosine kuwi, pokok e sepedah kendaraan kan saiki uakeh, kadang enek seng nyualip langsung nyendok yo to, kadang enek seng malah eroh dewe to neng ndalan, enek seng moro-moro teko tengah-tengah ngelustering ngiri ngelustering nganan kadang gak ngelisting nguene, yo kudune awak dewe pinter-pinter emosine dijogo karo nguwasi rodok adoh ki o kae kiro-kiro piye la kudu ngono, lek awakmu kiro-kiro wong kadang enek to listing emodar ngono kae, moro-moro kok wes neng tengah, la iki lek kowe biyanter ae moro-moro wong e terae listing e mati neng tengah ora mbok sundul, kan kowe kudu ngiro-ngiro o iki paling listing e mati la tenan mendek neng tengah, kowe kan kudu rodok ngiri, wes ngono kuwi, cumak lek selamat neng ndalan kudu kuwi kudu emosine kudune dijogo, kudu pinter, terus mari ngono lek yo kuwi emosi sisan koyok nguantuk yo cumak e uh kudu ndang teko iki kudu ndang teko padahal wes motone wes kari limang wat gak kuat la kuwi iso bahaya ngono lo, okeh e wes ngono kuwi, pokok e lek emosine ki cepet terus gak iso ngontrol yowes kuwi, kuwi malah musibah, masalah e opo, nguotot pengen ndang teko asline awak e wes gak kuat, motone wes kari ngene dadine iso-iso merem karo nyetir la kan bahaya to, yo wes kuwi asline emosi eng nomer siji asline emosine kudune iso ngontrol lek iso ngontrol penak, puh kok motoku kok wes puedes o penak gae turu disek iki sak jam opo setengah jam iyo to kan mari turu sak jam setengah jam lo wes padang penak malku neh karo iso ngedem ban iso nyantai iso istirahat iso nganu iku malah penak lek wong ra iso ngontrol bianter ae nguantuk teko tol kerik-kerikine nguene-ngene gek peristirahate uadoh ala ngene-ngene hahaha... malah bahaya, kerik-kerik neng tol mandek neng urong neng parkiran wes mandek yo kan iso mbahayane mburi moro-moro nabrak la kan ngono kuwi to, kudune ngono kuwi, seng sabar kudune ora enek wong super gak sabar i asline yo sabar, cumak e nek koyok supir lombokan ngono kae kan asline asline sabar berhubung dindang-ndang ae dibel i ae karo pasare dadi gregeten terusan hiyeh ngono haha... wes ngono kuwi, asline sabar kabeh ngono kuwi, cumak e kan yo wes keadaane kuwi goro-goro yo lek asline gampang asline lek misal lombok e ngunduh e isuk yo beduk dibudalne kan penak asline nyantai, la budale bengi-bengi og yo kan repot, laiyo hahaha... gek muatane enteng.

P : Berarti kayak preman-preman gitu masih banyak gak mas di jalan?

I : Lek preman iki asline sek eneng, yo wes kuwi asline koyok seng kawalan seng tulisane stiker-stiker koyok SAS terus jamane ndisek gajah oling ngono kuwi kan asline premanisme to asline yo, la kuwi kan asline kudu la kuwi lek misale uwong seng njalok duwek dengan pemaksaan la kuwi mbok pidanakne kenek og, kowe laporan neng polisi aku dijuluk i duwek sak mene kasarane rong puloh ewu sepuluh ewu rong ewu lek kowe lek gak ikhlas kowe laporono aku dijauk i duwek sepuluh ewu sak mene karo wong iki modele ngene ngene ngene digolek i iso dipenjara wong kuwi wong wes undang-undange enek iyo to, lek terae misale enek wong njalok kecuali wong ngemis iyo to, wes ngene mas tangane gayane didelekne mboh kuwi mboh piye yo to, la kuwi baru ngekek i kan wes ikhlas,

yowes dijarne, la lek misale nguendek misale ngendek montor moro-moro parkir njuaok mekso la lek gak trimo yo kan mending dilaporne wong terae kuwi premanisme, yo asline enek ae cumak e piye yo malah wong-wong i salah kedaden koyok melok kawalan seng ngono-ngono kuwi mau, asline kuwi kan gak perlu asline ngono-ngono kuwi, kuwi opo asline sok mben lek misale mati sopo seng opo yo arepe melok kuwi terus hayo, misale genge saiki Yudi misale iki (sambil nunjuk temannya), la genge seng jeneng e kawalane opo jenenge misale koyok gajah oling kae, la lek iki mati sopo senga rep duit mlayu neng ndi yo to, la karuan melok asuransi opo melok opo lak uwes ngono, kan penak hahaha... kok koyok peh enek Yudi misale aku mlaku neng kene Yudi nggak kawalan misale neng Jember, o iki kawalane YD i Yudi iki yo to, la aku mlayuku neng kono neng Semarang opo yo kenal opo enek seng kenal i la misale aku neng kono disalah i uwong hayo, percuma asline ngono, karuan wes lek pingin nganu misale enek masalah yo melbu neng polisi wes karuang ngono aku dingenekne-ngenekne uwes enek seng ngurus dewe wes an saiki ki hehehe...

P : Tapi kalo di jalan-jalan gitu sampean pernah nemui nggak mas kayak mintak-mintak preman mintak uang gitu mas?

I : Lek pernah ki nek nganu neng Mojokerto, nek Mojokerto iki sak bar e terminal, Mojosari, lek nganan iki neng Suroboyo ngiri neng Jombang Nganjuk ha kuwi enek pos polisi kiri jalan, ndisek aku pernah dijauk i tak kek i rongewu yo to malah njalok limangewu, la malah nggebrak montorku iki bruek ngene tak kek i rong ewu panggah nganu, medon tak tantang pisan arek e mlayu ceritane ki, amu kok malah arep ngerusak montor danc*k i la tak sueneni, kuwi neng mburi kuwi montor mandek kabeh, yo karang lampu merah, yo podo nguasi la arek kuwi mlayu, bar kuwi aku terae yo laporan terae, aku kan arah neng arah neng Banyuwangi kan otomatis kan belok nganan yo to, mari lampu merah kuwi belok nganan pas neng kiri jalan aku laporan neng opo jenenge lantas kono neng pojokan, pak aku ditarik i duwek limangewu tak kek i rongewu arek e malah njalok limangewu ae nggebrak-nggebrak montorku, o arek e ciri-cirine piye tak omongi ngene ngene ngene wes, maringono dataku dijauk i SIMku dijaok dipoto wes, maringono sakplok e kuwi yo sek isek mari kuwi keletan sak ulan neh terae wes ga enek mek gor kari wong ngelap-ngelapi opo iku, koko, wong ngelap-ngelapi koko asline yo bahaya asline, kae yo kadang yo njaok duwek, asline kadang yo mekso, asline ngono kuwi lek koyok ngono kuwi seharuse koyok pihak polisi ngono kuwi seharuse ngatasi, masalah e wong ganggu wong neng lampu merah kuwi kan neng jalan raya la ngono lo, bahaya sisan asline, kecuali lek mboh neng masjid ngelapi opo wong tukang ngekit sepatu kuwi gak masalah kan gak ngganggu to, pak sepatune dikit opo piye la ngono lo kan ngono kuwi kan enek carane lek seng neng lampu merah alah moro-moro ngono kuwi la bedone lek karo wong cacat, asline wong cacat kae asline yo perlu ditindak koyok satpol PP kudune nganu ngurusu gak oleh neng dalan-dalan ngono kae, bahaya asline, ora mek gor neng tol tok asline, neng jalan raya biasah ngene asline yo gak oleh, koyok sumbangan sumbangan neng Kalibaru kuwi wong kuwi jalan raya dikek i cor-coran sak mene dikek i gendero, lek misale dituabrak uwong sopo seng arepe tanggung jawab hayo, sopo seng tanggung jawab, sopo seng ngekek i watu neng

kene watu cor-coran nok kene, wonge njungkel mati, la seng gae cor-coran i sopo opo gelem tanggung jawab wong yo bahaya, ora ngerti kabeh amburadul hahaha...

P : Kalo selain itu nggak ada mas kayak mungkin sampean pernah apa temen-temene cerita kayak preman masih banyak gitu?

P : La lek lek masalah dicegat neng embong ngono to?

I : Nggeh.

I : Kuwi lek ki, lek Jatiroto ki nganu mas, Jatiroto ki enek seng rel kulon, kuwi pas neng rel, neng sebelah bar e bar e rumah sakit, o terae mesti wong njalok-njalok asline wong tukang becak, asline kadang njalok neng montor L sapek, lek koyok trek jarang terae, kadang bengak-bengok ngono aku yo ra ngerti mbengak-mbengok ki nyapo jane yo ra ngerti la tapo lo wong aku yo ngerti bahasa duro dadine yo kadang tak omongi duro, apa cong ngono kadang tak ngonok-ngonokne, asline yo ra ngerti tapi lek pas arek L sapek an kae liwat mesti nguncali duwek ngono kuwi, kadang ngelongne ngono, asline kuwi yo perlu dinganu koyok ngono kuwi perlu diurusi koyok, cumak e kan ngene to koyok pihak pihak sopir iki koyok arepe ngurusi ngono kuwi kan males ngono, misale arepe laporan seharuse lek laporan panggah dientekne, sikat ngono kuwi panggahan , diurusi cumak e kan ora jarang wong laporan la saiki budal megae to asline ngono kuwi awak dewe mesale nyopir iki, budal megae kok arepe ngurusi wong-wong gendeng-gendeng ngono kuwi wes mulie yo wes kesel keadaane yo to gak sempet panggahan, lek neng Jatirorto ki seng mayoritas seng diuber kadang mesti L sapek og, L sapek kuwi masalah e kan ko Suroboyo dekne dewe, gek montor kan rutene pendek, lek trek ngene ki disalah i sek jarang masalah e gelemo misale nguber diobet-obetne bak ketatap bak opo ra malah njungkel, ndisek neng kono lo mas, ndek Baluran, kuwi ndisek enek neng kono jamane rong ewu limolas kae enek mati sitok, ditabrak, wong dicegat og, dicegat nggowo berang didudohne, tabrak sisan sak sepedah e, dincepne neng uwet mati to langsung seng nggowo berang kuwi, mati, kuwi arek kuwi yo arek Bali, kuwi biasae kirime anggur kirim Semarangan.

P : Berarti nggeh preman-preman ngoten niku mas?

I : Iyo, yo asline wong megae kasarane kan wong megae to kuwi kan wong ra tau megae terus pegaweane ngono kuwi ngono lo kan yo bener hahaha... wong wes isone mek gor isuk turu mangan turu ngerokok uripe penak karepe la megaene opo megaene bengi kuwi asline kan kurang penggawean ngono kuwi terus nggolek penggawean ngono lo hehehe... mangkane saiki kudune ki pinter-pinter, koyok arek nom-nom lulus SMA kuwi kudune kreatif coro-corone, misale aku ki isoku nandur, nandur gedang misale yo, yo uwes kuwi lek iso yo nanduro gedang wes ngono ojo sampek ngelampung-ngelampung rono-rene rono-rene ra enek penggawean kuwi malah suwi-suwi setres gendeng iso-iso yowes ngono kuwi kakean polah nyegati uwong nyalah i uwong ngono kuwi, lek wes kudune awak dewe isone nembel ban yowes usaha nembel ban kan yo nulung wong yo to yo entok duwek ngono lo hahaha... penak i, isone nyapo yo kuwi keahliane awak

dewe opo yo digae, misale keahliane menek kelopo yo kuwi wong seng ngongkon menek kelopo yo uakeh yo to, ngundoh degan ngundoh kelopo, kudune pinter-pinter nganu to saiki, terae wong pemikirane arek nom saiki enek seng cendek, aras-arasen rono mek gor koyok maen HP yo maen HP barang i kudune kontrol, nek ora kontrol lo arek-arek ndelok HP lo seng didelok iki game, iyo to, online bengak-bengok karo kancane lo neng kene kan enek wifine to, arek-arek bengak-bengok, lo lek aku lek ndelok wifi opo yo misale anu yo facebook tak gae dagang, aku onlinenan wes tak gae seng ndi seng ndi seng nyantol yo wes kuwi berarti kan enek gunane, misale arepe nganu wong saiki canggih misale aku saiki mbukak montor mbukak mesin mbukak opo seng gak bener montor browsing bukak neng youtube serr ngene ae alah wes o ngene-ngene ben nganu didek o ngene dilanjutne neh iso, lek ora arek-arek ora, game terus, yo to, la saiki internet gae ngisi pulsa yo kenek, iki malah lebih irit timbangane HP seng urik-urik kae seng ora internet, ngene ki gratis iso milih yo to masalah e isi carane wong tuku pulsa sepuluh ewu neng kene kan songo rongatus berarti batine okeh la gunane internet kan ngono asline, ora lek are-arek game tok beh sampek jibek aku neng kene kadang i malah karep-karepmu ngono, koyok perdagangan i yo saiki yo canggih perdagangan beras jagung segala opo ae enek kabeh kuwi internet i asline, canggih saiki, aku grup neng ndi-ndi melu iki, Jawa tengahan misale beras medun aku ngerti jagung meduk ngerti, konco-konco wes ngabari kabeh, iyo, neng kene beras sepuluh ewu aku update koncoku neng Jawa Tengah piro neng kene wolong ewu setengah la tak dol songo setengah aku ae sek penak sek bati, mangane wong okeh seng mlayu mrene kabeh tuku beras, iyo aku njukuk sak ton ae aku biasae nggowo wolong ton mas wolong ton pitung ton ngono tak tampung neng omah kene, tak regoni murah songo setengah, la neng liyane sepuluh, po ra yo podo mlayu rene kabeh, koyok lengo barang wong saiki canggih, arek-arek cumak e wes kuwi kesalahan teko game ngono kuwi, kurang penggawean dadine terus ngono kuwi ngerampok begal neng ndalan nyalah i uwong hahaha...

P : Itu tadi kan yang preman-preman nggeh mas, kalo kayak pungli-pungli aparat gitu masih ada nggak mas?

I : Lek pungli kuwi wes jaman ket ndisek mulai aku tas nyopir neng kene ki wes eneng ndisek, kuwi ki ngene tapi saiki kan wes dibekukan, saiki kan wes di timbangan i wes ditutup del to saiki, neng ndi-ndi didel to wes anu wes cumak seng bukak iki neng Pasuruan, seng lek neng Pasuruan iki anu modele saiki langsung ditilang, he'em langsung wes, gak enek mel-melane terae wes ra enek terae musime jamane Jokowi ki terae ngene langsung, lek ndisek jamane SBY kuwi sek enek, lek seng saiki jamane Jokowi wes total, tilang yo tilang wes ngono kuwi ho'o langsung saiki, tapi masalah e ngene lo misale yo yo sak repotn mangkane kudune seng ngurusi ngono kuwi wong seng nduwur koyok pihak pejabat perdagangan yo to, koyok pihak ekonomi, pihak pokok e antar antar muat barang ngono kuwi kudune ngurusi asline masalah e opo koyok dishub barang kudu ngurusi la saiki ngene ae wes jurek yo, jeruk JBBne trek iki kan mek gor pitung ton setengah iyo to, kuwi kudune sak nganu no sak trek e to ho'o, lak kudune mek gor piro la trek e tok ae rong ton setengah, la kon arep emuat piro, a iyo to, la jeruk mek nggowo limang kuwi mek gor piro, sitik, la kalkulasine lek koyok

bakul kene ngirim rono gak nutut, la terus regone jeruk lek nggowone sitik onkose larang terus teko kono arep didol piro jeruk siji hayo ndang kalkulasinen ngono wes, kasarane beras wes, beras dikirim neng ndi yo misale lah dikirem neng Bali la saiki beras neng Bali kan mlayu rono kabeh ko kene mlayu rono to, gowone piro kae? Sangang ton, lo sangang ton kabeh montor seng kuning-kuning montor polos terus ratu, ngerti kabeh aku selep-selep neng daerah etan i kirim neng Bali nyebrang kabeh nggowone yo songo wolu songo gak enek seng gowo limang ton, la lek misale nggowo limang ton misale terus neng Bali ki rego beras piro hayo la wong onkose ae larang nyebrange la ngono lo, mangkane asline dikalkulasi kuwi kudune ki koyok pihak nduwur i kudune ngatasi ngono kuwi, yo bener misale lo yo standarte limang ton misale yo nggowo jeruk yo yo neng dalam kuwi playune mlayu kabeh montor kuwi kabeh balapan lo iyo, wong arepe nyebrang i susah, lo tenan kuwi, kuwi wes gak mungkin ora bianter kabeh, la opo wong muatane enteng, iyo to, seneng onkose yo larang la tapi regone kuwi regone barang seng tak gowo kuwi mau la terus ekonomine kan jelase kempas-kempis arepe bongko bener duite aji wong e seng bongko arepe tuku jeruk ae ra kuat la pora iyo hahaha... arepe tuku jeruk arepe tuku nogo ae ra kuat, sebab e opo ra nduwe duwek larang ngono lo, mangkane kudune kan yo ngono kuwi, cumak e seng nduwuran kan modele yo mboh sek arepe diatur mboh piye ra ngerti aku, lek ndek inginane kan koyok dishub kuwi ngekek i informasi trek iki arepe dikoyokne trek neng Malaysia, neng Malaysia ki trek i gak koyok ngene iki, sak lawang ki lo, kuwi lawang mburi kuwi tutup kuwi, la sakmono kuwi, la neng kene kan duwur to, kan cendek-cendek lek neng Malaysia luar negeri, cendek koyok montor muat semen eroh kowe la ngono kae, aku neng Malaysia nyekel ngono kuwi yoan koyok muat semen kuwi cumak neng kene iki seng guedi i, ndek inginane aku ndelok berita iki koyok e arepe dikonokne tonasene dientengne, tapi yo mboh kuwi berarti kan wes kudu kalkulasi karo keuangan ekonomi mlakune piye carane hayo, masalah e jelase lek dikonokne wes ora enek wong kirim buah, lek neng daerah Semarang ora enek wong nandur jeruk ora enek wong mbadok jeruk ngono lo, yowes kuwi lek neng kono neng Semarang neng Jakarta ora enek buah naga yo ra mangan nogo, wes mangano snack-snack ngono kuwi ngono lo, yo wes kuwi jelas tapi kan kudu kudu ruwet pokok e, yo masalah epiye neh, lo nek Malaysia iki sak mono kuwi Yud, cendek, gak oleh nggowo abot kuwi, yo lek koyok neng kebon ngono oleh, cumak e yo saiki dikalkulasi ngono la Indonesia opo yo cocok lek digae ngono kuwi, yo mosale ra enek wong nandur jeruk yo ra mangan jeruk, kan yo repot, la lek neng kono misale neng Jakarta opo enek pari hayo, la kirimane lo yo teko Semarang ko Purwodadi ko Demak mlayune neng kono, la lek tonasene mek gowo limang ton trek, digowo neng Jakarta terus berase arep dirego piro, kuwi lo asline, yowes kudune enek seng ngetur to ngono lek ora enek seng ngatur wes panggah wes ngonoo ae.

P : La sampean biasae berangkat ini bawa pirang ton mas?

I : Misale nggowo opo, nggowo jeruk to?

P : He'em.

I : Aku nggowo jeruk i standart e ki biasae nggowo enek wolu no, pitu, wolu, pitu setengah, pitung ton, nem ton.

P : La lek melebihi itu di timbangan gimana mas?

I : Lek melebihi i saiki mangkane Jokowi kan pinter, digae tol, teko Leces iki lek wes munggah kuwi wes ora neng Pasuruan i neng timbangan wes ora enek seng melbu munggah tol kabeh, diluk engkas teko iki Leces seng etan iki, ha Leces seng etan kuwi wes ora enek liwati timbangan tembus sampek ko Lamongan kono wesan, gak enek timbangan blas iki wes timbangan opo wes ra eneng ngono lo la kuwi, mangkane yo kemungkinan wes mulai diatur yo koyok Jokowi mbarang misale enek wong kirim barang, kirim barang seng uakeh yo liwato tol tapi kan kuwi ongkos kepotong neng tol ngono lo ora neng timbangan la neng tol tapi kan melbu neng kas negoro ngono lo, la lek neng timbangan kan enek seng main uang sek an main nganu sek an main mburi maksute, ngko teko sopir kek i didendo satus seket kerik-kerine sek kepotong hahahalah kuwi lo, mangkane digaeke tol lak jareku koyok pihak wong nduwuran koyok Jokowi mbarang i wes nyiapne ngono lo, dadi lek kemungkinan mangkane sok mben neh i koyok e kenek Jokowi neh, masalah e wes asline yo koyok ndek inginane jaman ndek inginane woh Jokowi i ngene-ngene pedagang podo remuk kabeh yo to jamane kae lo, asline buktine kemajuane saiki malah apik wong kirim barang malah lancar malahan saiki, malah iso dicepetne yo to, malah iso misale enek timbangan yo dikenekne sok mben timbangan gak oleh abot, la kan lek liwat tol kan iso oleh, oleh iso nggowo abot tonasene rodok dianu tapi kan kepotong neng tol kuwi mau, la saiki Semarang ngantek satus, lek biasa yo ra kenek opo-opo solar tok nyel, paling neng timbangan ndisek neng timbangan kelebihan muatan rong puloh ewu, yo lek liwat tol iki asline yo nganu yowes opo iku ngko kan teko pihak bakul ngekek i neh iki ge tol e ngono, iki ge tambahan tol lek ndang tol kan ndang cepet, iki liwat mangkane lek kirim kan mesti ngene liwat tol opo liwat biasah bos ngono, beh liwat tol ae to ben cepet, yo tambah i la ngono lo hahaha... ngono kuwi, la aku dek ingi teko kae teko Pemalang yo lek mbukak neng GPS kae teko Pemalang tembus sampek Semarang saiki, tembus, ndek nane lagek dadine yo wes kiro-kiro telung ulan paling no, langsung medun Pemalang, langsung kota, lek ngiri neng kota, lurus ki wes arah neng Jakarta terus wes, tembus wes saiki wes ora usah misale la seng urung iki kan teko iki, yo asline uwes asline, lek pingin tembus ko Jakarta asline lek liwat tol terus yo iki liwat opo iku Suroboyo munggah opo jeneng e Leces iki munggah njukuk arah Solo, a Mediun kuwi tuerus tembus Solo, Solo nyeblak tembus Semarang, Semarang munggah tol neh wes ora liwat ngisor saiki, tembus sok mben Jakarta wasan wes bar wes entek e wesan lek iki diurupke wes ora cetuk ngisor, le wong teko Perak kene tembus Banyuwangi sok mben, hayo diluk ngkas tapi kan Banyuwangi tu lor langsung tembus kota ora liwat kene ngono lo, mangkane sok mben lek kirim kirim Jakarta kirim ndi la pingin liwat tol opo liwat ndi yowes liwat tol yowes ngetan tok wes la ngono hehe...

P : Tapi kalo pungli-pungli di aparat dipolisi gitu ada gak mas?

I : Lek polisi ki panggah enek, masalah e opo, lek kelebihan muatan misale muatane duwur kuwi yo polisine njalok, kadangno ngene, lek misale masalaha e ngene lo sak durung e enek seng seng kecekel kuwi wes enek seng kecekel disek, la aku nyatane ndek inginane nggowoku duwur kuwi ceritane, la neng to Gresik dicegat PJR, la aku nggowo surat iyo to, STNK SIM tak gowo kabeh kan lengkap to, yo terae yo panggah melanggar masalah e terae keduwuren muatane, piye pak, iki lo surate, nyapo surat, koyok kanca-kancamu kae lo, nogo to, iyo, la wes ngono kuwi wes, koyok kanca-kancamu, la piye, yowe seket ae la ngono, kan gendeng, masalah e opo sak durunge aku kecekel i wes enek arek seng kecekel nyangoni seket dadine seng mburine yo kenek lo ngono lo, repot dadine, heleh wes repot-repot janan, tapi opo masalah e yo kene kan yo melanggar terae, keduwuren, asline kan koyok kene-kene kan o wong yo terae melanggar wong jeneng e melanggar kan yo terae bahaya sisan koyok keduwuren muatan, iso ae lek wedine oleng yo to, malek la, mangkane lek jaman saiki kan arek-arek oleng-oleng kaptan oleng kuwi to, kuwi asline kan bahaya asline kan sopir seng goblok-goblok, la wong kene ae wedi ngene oleng ae wedi malah diolengne la kuwi iso-iso lek pengen ndang mati yowes ngono kuwi ben diterus-terusne ngono lo, kuwi asline kan seng sopir seng anyar-anyaran ngono kuwi to, golek sensai lah wes. Lek seng wes tuwek-tuwek seng wes suwi heleh gek opo ngono kuwi, wes megae golek selamat malah golek yak-yakan po ra yo ngono to, heleh, wong kene ae lek dalam miring dalam angel ae wedi kon aku malahan, lo wong jenenge wong nyowo podo karo megae nyopir podo karo nyowo neng nduwure ban, lek bane mbeledos ngantem neng pas nyeleret po ra yo ngantem opo-opo, kok malah kadang neng youtube i kok diobet-obetne kadang uwalah dioleng-olengne ngono kuwi lek pas iyo lek montore dewe lek pas montore bos e opo ra dimatak-matakne, kowe nggowo montor sembrono ngono kuwi kadang kan seng duduk montore dewe, lek koyok seng montore dewe aku tak oleng-oleng ngono yo malah eman to kok gendeng eram ngono lo hahaha... sangkek sopir seng halah kakean polah-polah ngono kuwi lo asline, kurang penggawean, golek sensasi asline yo bahaya mangakane kan ngono kuwi wes dicekeli kabeh, neng Lumajang i rodok pencilak an montore ngono yo dicekel, bahaya.

P : Tapi kalo sampean pernah nemui pungli kayak misale sampean sudah benar muatan sudah benar terus tapi kayak polisine nyalah-nyalahkan agar sampean memberi uang kepada polisi?

I : Lek ngono kuwi nganu, kadang lek neng daerah Ngawi, lek neng daerah liyane kuwi ora enek asline, lek neng Ngawi ki ngene, lek selain kuwi gak tau aku gak pernah gak pernah aku maksute yo gak pernah yo misale ngene salah ngene salah ogak, lek wes enek surate terus muatanku biasah standart yo jane kono yo pikir-pikir, arepe nyalahne ngono pikir-pikir yaon, wong kadang i yo seng ora nyalh-nyalahne ki opo masalah e ki ngene, kan SIM i yo wong nggae SIM yo to, kuwi kan nembak, enek seng nembak enek seng ora yo to, lek seng nembak kuwi mesti ra paham, marka kasarane marka rambu-rambu i kurang paham Yud, kan lek tes iki kan lek ngge SIM kan dites to, iki neng komputer lek ngene ki berarti opo o ga oleh nyalip, o lek ngene ki opo yo to, la lek ngene ki oleh nyalip, o lek ngene ki kudune ndang e ndang piye ndang piye kan enek, lampu moro-moro ijo moro-

moro abang kuning yo to kan paham, lek kuning berarti oleh mlaku lek sek oleh mlaku asline yo to, cumak e ha kan pelan-pelan yo to, ngko lek wes abang baru mandek lek ra nutut kuning wes bablas yo gak popo kan ra nutut timbangane seng mburi matek moro-moro nabrak yo to ngerem ndadak kan ngono to, kadang enek seng ngene, wong enek undang-undange kabeh kan dipelajari to koyono lampu merah wes merah neng kono enek polisi seng ngatur kongkon maju yo adewe panggah maju to kan wes enek seng ngatur kuwi mau to, la mangkane koyok gae pedoman kadang enek seng keleru ngene nyalah-nyalahne asline kadang kleru tenan masalah e opo yo goro-gorone opo, SIM nembak, masalah e gak paham ngono lo, la lek misale ora oleh nyalip nyalip yo disalahne yo trae ora oleh nyalip, lek dalam putih neng markane lurus ora pedot-pedot opo kan ora nyalip kan gak oleh kudu ngetotne kadang enek seng nyalip, mangkane kadang engkel-engkelan podu golek benere la ngono kuwi, lek asline lek asline ki terae adewe benere ngene ga tau aku gak tau disalah-salahne ngono ora tau, yowes misale nganu yowes meneng enek operasi dudohne yowes meneng, gak tau njalok-njalok nyalah-nyalahne ngono ora, lek terae aku salah yo jelase aku diomongi la berhubung kene ki misale SIM nembak aku kangak ngerti la jelase engkel-engkelan wo aku ra salah laa biasae ngono kuwi asline hahaha... kan repot la, wong okeh SIM nembak ngono lo, gak paham dadine, seng salah e wong kan ngono kuwi to.

P : Mas, kalo sampean kumpul-kumpul kayak misale kumpul nunggu muatan sama rekan-rekan sopir yang lain itu kayak ngerasan-ngerasani preman gitu pernah nggak mas?

I : Lek aku ki terae Alhamdulillah ki yo ojok sampek lah aku ra tau dinganu, lek misale disalah i pas istirahat ngono gak tau, masalah e opo kemungkinan wong loro kuwi mau yo mboh lek wong siji, lek koyok aku gak tau di salah i masalah e gek aku pun ngene, misale budal muat ngene ki yo ngko aku ngebeli bakul-bakul seng neng kulon, seng wes enek muatane yo wes kuwi kadang langsung neng omae langsung neng pabrik e ngono, dadine wes aman, yo lek asline kemungkinan arek-arek mbarang ki yo enek seng disalah i masalah e opo yo kan sek kemungkinan seng urung jelas, seng nggowo dewe ngono-ngono kuwi.

P : Mungkin pas temen njenengan ada temene sampean seng curhat gitu?

I : La lek ngono kuwi pernah krungu, ceritane ki neng Purwodadi yo pas turu neng pom ngono dijauk i duwek ngono kuwi, tapi kan yo repot, jenenge yo lek asline lek ngono kuwi arepe mengadu neng polsek kasarane yo, misale adewe keadaan nguantuk turu wong loro lah misale aku karo awakmu turu, dijauk i duwek, kang njaok duite, ki lek jenenge posisi wong ngantuk njaok piro po ra yo ngono yo to haha... po ra yo ngono to, he opo yo titen wajah e, paling yo mari ngono turu neh, ngko isuk-isuk tangi aku mau dijauk i duwek aku mau, la kuwi wong e koyok opo, beh kok lali aku yoan, la arepe laporan piye ngono lo kan yo repot gak yo mangkane ngerungokne arek cerito dijauk i duwek barang ngono kuwi turu digugah i ngene-ngene lo, lo terae yo piye wong keadaan kesel, terus moro-moro dikek i kan gak iling wajah e, wajah ekoyok opo mau ki wong kadang ae digugah

i kancane kadang kowe mau opo nggugah i aku la hahaha... kan ngono kuwi to, wah gak iling aku la koyok ngimpi tibak e tenanan ngono lo, lek asline misal lek uiling tenan puh aku iling tenan moro neng polsek pak aku mambengi turu neng kene dijauk i arek modele koyok ngene la, ngono kan penak, wong saiki yo canggih, mangkane kadang enek arek cerito ngono kadang la kowe pas neng ndi, pas turu, kowe ngimpi opo ora aku kan ngono kadang ngono, la wong lek misale turu yo misale nek wong njalok yo, kuwi ngene lo, wong istirahat terus maringono njalok duwek koyok preman ngono yo, kuwi ki se pikir-pikir, pikir-pikir ngene, yo pas mungkin pas kelalaian adewe pas adewe turu digugah i dijauk i duwek, lek pas moro-moro istirahat meneng-meneng dijauk i duwek kuwi sek pikir-pikir wong saiki canggih enek HP dikamera sret moro neng polsek iki cekelen aku dijauk i duwek ngene ngene ngene wes, la kan yo pinter yo jeneng e maling mesti pinter mangkane pas turu digugah i kang njaok dute la kuwi kan asline wong nyalah duduk preman kadang i, la kene kan yo ngekek i rumongso ngekek i, tapi bar kuwi gak ileng turu neh la kuwi lo, lek koyok seng koncoku jarene dijauk i rong puloh ewu, rong puloh ewu dipekso ngono kuwi nganu, yo enek, cumak e terus teko dekne pun ra gelem laporan, lek aku lek nenk ngono kuwi wes karuan ndang laporan, wes neng ndi polseke tak parani nek aku terae pas bejoku apik opo tak kamera opo tak video wes ngono, wes karuan, misale enek aku ditarik i duwek yo, ditarik i Yudi moro-moro, misale njaok duwek aku njaok duwek ngene ngene ngene kudu, jepret, wes, nyo tak kek i bret, aku gak trimo gak lego, laporan neng polsek iki pak aku dijauk i duwek ngeng ngen ngene, dicekel Yudi, wes nganu opo iki piye karepmu wes sidang sidang yo uwes sidang ayo jeblosne la lek aku terae gak gak opo jeneng e gak lilo mek gor goro-goro sepele to, asline koyok Yudi pun pikir-pikir puh wedi aku lek dipenjara, asline nyalah pun yo kuwi berhubung kuwi mau pas turu kuwi mau.

P : Kalo itu mas, ngerasan-ngerasani polisi gitu mas pernah nggak mas pungli-pungli temen-temene sampean?

I : Lek ngerasani polisi ki arek-arek iki nganu, palengno yowes ketilange goro-goro wes ra nduwe SIM ngono kuwi, yo kan kesalahan kesalahane, cumak berhubung kesalahan kan dimanfaatkan sisan, maksute koyok nyangoni ora ditilang, la wong opo seng arep ditilang STNKne, yo koyok bos e yo emoh to jelase, wes seng nanggung yo, seng nanggung kan jelas supire wong seng salah supire ra nduwe SIM, arepe piye mosok arep STNKne seng ditilang yo jelase yo panggah la piye uang damai ae pak hehehe.. po ra yo ngono, podo butuh e, la asline kan yo sak repotan kabeh, podo wes podo nganune kabeh.

P : Sampean pernah nggak mas kayak melakukan perlawanan ke preman atau mungkin temene sampean pernah ngomong?

I : Lek aku ndisek pernah sepisan, kuwi ceritane wong e kesalahpahaman mboh adate neng kono mboh ora, kuwi neng pom, pom jenenge kuwi pom e Mojokerto, kuwi lo Yud, lek aku seng ditarik i neng terminal Mojosari kuwi kan ngiri arah Jombang to, kuwi neng kanan jalan kono enek pom guedi kanan jalan, kuwi simpang telu kanan jalan enek pos polisi lek nganan kuwi arah neng yo Suroboyo

wayae Gresik opo, eh kok Gresik to, mboh arah ndi to kuwi, la kuwi ngene ceritane, balek ko Jogja ndisek, mungkin mboh adate pom kono yo, aku mengggok neng pom kono, kan uwes beh suenep wetengku yo, la sreet neng kono mesti trae parkir montor gedi-gedi, kuwi aku parkir neng kono melbu neng toilet yo wes gak suwi lah wong jeneng e senep weteng, metu ditarik i duwek limangewu, metu sreet diterik i la lek koyok kotak amal neng WC toilet kan umum rongewu kadang, kae kan gak pemaksaan yoan, lek wes sak nganune awak e dewe to, metu ditarik i duwek limangewu, parkir-parkir, lo parkir opo kang, yo parkir, loh aku jek tas ko jeding aku ngono, aku jeding i mek sediluk og parkir-parkir, wes limangewu-limangewu, wes gah aku nyapo, wong tuwek ngengkel-ngengkel malahan, malah tak jak gelut kerik-kerine, malah ngancam neng aku, o iyowes tak telphone arek-arek iki ngko neng etan lek montormu piye-piye delok en wes, yo tak omongi to o lek sampek montorku nyapo-nyapo mbalek rene tak golek kowe tak konokne, ndelalah e yo ra popo, wong e mek gor ngancam tok terae wong gendeng palingno, batenku kurang ajar, palingno yo nganu, wong seng turu-turu neng pom kuwi paling yo mbayar ben aman ngono, yo maksute lek jareku kuwi membantu sakjane, lek jareku ora preman lek ngono kuwi asline, misale kowe istirahat nggowo montor, kowe nggowo barang yo to, kan kuwi kan berarti kan ben aman berarti kan gak preman lek jareku, bantu, cumak e waktu kuwi kesalahan karo aku goro-gorone kuwi mau ndarani aku turu palingno neng kono padahal aku neng jeding kan yo montor tak pateni to koncoku turu tak pateni kabeh yo kan gak tak uripi kontak tak cabut montor tak parkir neng ngarep jeding sanding e montor seng parkir-parkir kuwi, la aku nyetater montor metu la kok ditarik i mungkin wonge ndarani aku turu mungkin gak eroh padahal aku ko jeding ngono lo, aku i ko toilet aku tak ngonokne, halah ngene ngene ngene la engkel-engkelan terusan ceritane ki, yo kuwi mau arepe gelut sampekan puegel aku janan.

P : Kalo perlawanan ke polisi mas?

I : Lek perlawanan ke polisi gak tau.

P : Temen-temene sampean jugak ndak?

I : Lek arek-arek ki yo wes goro-goro sakjane kesalahan ko arek e dewe mas, koyok ra nduwe SIM kadang yo engkel-engkelan, terkadang yo lek arek-arek iki asline sopir iki okeh melanggare, yowes asline lek koyok polisi yo ngene repot pisan kono yo ditugasno yo to, lek ora yo kadang yo enek ceritane arek-arek woh aku wes bener ora melanggar marka mbarang yo panggah opo jeneng e ki panggah ditilang panggah nganu yo to njaok duwek ngene ngene ngene, la ngono kuwi kan asline ki yo kadang yo enek terae enek seng bengi no njaok duwek ngono kuwi yo, yo koyok neng PJR ngono, PJR neng tol kuwi kan koyok kesalahanku lek ngono kuwi kan muatan keduwuren, lek koyok neng njalok duwek moro-moro ngono kuwi gak enek asline, cumak e lek asline operasi asline to kuwi cumak e ngko ngene ngko, berkelanjutan kuwi mau turun temurun asline ngko terus seng ngarep ngekek i nyo pak gae tuku kopi a limangewu rongewu la ngono kuwi terus-terusan, wes njaok gae tuku kopi la ngono repote, asline kuwi

kan yo, lek jareku yo pungli ki yo asline yo pungli asline kuwi, lek jareku kan operasi gak gak nganu gak resmi asline, yo ngono kuwi kan kadang yo misale ore dikek i pun yo paling yo didudoh i surate wes kon ngaleh, lek seng ora nduwe SIM yo jelase karuan ngekek i timbangane dicek i la kan ngono, mangkane kemungkinan ki arek-arek seng ora nduwe SIM, liwat sret woh Yudi polisine, aku liwat Yudi lek dikek i limangewu i paling wes meneng iki ngene, nyo pak gae tuku kopi yo wes teruso, la lek misale ra tak kek i surate mas SIM e mas la kan yo ngono, la gak wes, misale aku ra ngekek i yo rapopo, la lek misale aku ra nduwe beh ora nduwe SIM iki ndang ngekek i ae, limangewu ae gae tuku kopi pak kan ngko ra kiro nakok i SIM ngono kuwi kadang i seng ra nduwe SIM, seng SIM e gorong nutot ngono-ngono kuwi kadang, lek bedo meneh lek koyok neng wong koyok lek neng tol kuwi kan wes urusane paling yo muatan keduwuren, salah parkir, terus mari ngono yo wes ngono-ngono kuwi tok, lek koyok misale muatan standart terus parkir ora salah yowes ra mungkin tilang, misale yo lek neng tol kae kan wes enek tulisane rambu-rambune trek jalur kiri yo to, yowes lek waktu nyalip jalur kanan yo ndang mbalek ngiri neh, la lek misale seng ra nduwe seng ra ngerti ra nduwe SIM, nyualip nganan neng kanan ae yo lek enek polisi po ra yo seneni, kowe ki melanggar yo, ngko diarani gak melanggar, seng masalah e opo kene kan gak ngerti, meneh SIMku nembak misale, mari nyualip nganan gak menggok-menggok ngiri la lek enek mobil seng ko mburi arepe nyalip bingung yo to, kan keliru, la kan trek kan di jalur kiri, seng lajur luambat neng kiri kan telu to biasae kae, seng lajur lambat nuemen neng kiri, seng sedengan neng kanan, yo to, la lek misale nyalip yo kudu mbalek ngiri neh lek trek iki asline, gak oleh, misale kadang enek seng neng kanan ae wes wes neng jalur seng ketiga wes neng kanan pol, kae gak oleh ngono lo, ngono kan kadang engkel-engkelan karo polisine, aku wes bener aku ki nyalip ngono mbalek tapi ra ndang mbalik-balik la asline kan ngono, engkel-engkelan yowes asline yo kuwi goro-gorone ra ngerti, ra nganu kabeh.

P : O nggeh mas sampean ini kan nggaduh trek nggeh an, nggaduh anak buah nggeh an, pernah nggak mas njenengan menemui kayak anak buah e sampean itu melakukan kecurangan teng njenengan atau mungkin temen-temene seng pernah cerita gitu mas kecurangan ke juragan?

I : Lek superku iki nganu mas arek-arek iki masalah e ngene, jarang seng koyok curang ngono jarang masalah e kan curang e opo yo paling lek jareku gak enek lek sopir-sopirku ra tau nemoni aku, misale wayah e balek yo balik, setor yo wes wayae setor balek setor yo setor masalh e kan ketoro, aku kan wes ngerti kabeh wong yo wes aku wes suwi lo lek bedo meneh koyokno aku ra berkecimpung neng trek sisan, terus aku nduwe armada yo, koyok nduwe trek misale loro, aku gak nyopir blas, la kemungkinan sopir-sopir kuwi enek seng main, lek koyok aku ngene iki, misale aku berkecimpung sisan nyopir, la saiki misale arek-arek budal aku gak budal wong arek-arek okeh seng ketemu, loh neng kene sopo iki ngene ngene ngene, la iki mau montormu iki mau ngene ngene ngene, la kan eroh kabeh, misale gak balek, montor gak balek ngerti, dadine misale ketemu neng aku ngono poh kowe ketemu ra nyopo kowe ha, kadangno yo montorku budal seng sitok e kan tak podokne to mas, a misale podo weleh jam siji enek seng telpon aku neng

omah turu karo bojoku ndisek, tuelpun sopo tak angkat, kowe ki diklakson-klakson kon ngenteni ra gelem ngenteni la, padahal sopirku, kan koyok sopirku kan jelase arepe ngapusi piye wong yo ngerti budal sesok balek yo balek la ngono lek aku hahaha... mangkane tak puadakne kadang arek-arek i heleh wes jam siji jam loro ndarani aku seng budal.

P : Kalo cerita-cerita gitu mas mungkin?

I : Lek cerito-cerito ki yo enek yo goro-goro kuwi mau, koyok misale sampean nduwe bos sampean bose yo, sampean nduwe armada lek sampean lek ora berkecimpung neng trek sisan gak nyopir gak nduwe kenalan yo iso-iso diapusi karo sopire ngono lo.

P : Itu gimana mas kecurangan-kecurangannya?

I : Lek kecurangan i nganu mas, kemungkinan koyok ban, terus muatan, muatan iki misale wayae balek rong ngomong balek kemungkinan ngono, kemungkinan masalah e sampean kan gak ngerti, kecuali lek mbok kek i GPS, wes lain neh montor kuwi neng ndi mbok delok neng HP yo panggah ketoro, woh laiki neng kene iki, misale mandek neng ndi ngono yo woh mandek neng hotel iki parkir neng hotel iki woh turu arek-arek gaya iki la iki nyapo iki la kan ngono, kuwi kan berarti kan lebih sampean meskipun gak berkecimpung neng trek tapi kan paham lek wes enek GPS e, o neng kene arek-arek iki misale buengi ngelilir ngono tak ndelok arek-arek lah, woh sitok e neng kono sitok e neng kene, o la kan iso, la lek koyok diapusi ki wes koyone kuwi mau seng bos seng ora paham seluk beluk nyopir konco-konco gak enek informasi, terus ora dipasang GPS kemungkinan diapusi, lek koyok sopir bedo lo, koyok lek sopir opo iku, PT, terus perusahaan kuwi okeh curang e kuwi, curange opo teko solar, ngene la kuwi maen karo tukang pom kuwi, lek aku ra ngurus bah kuwe ngsis solar bah kowe ora ra ngurus, masalah e opo wes tak cekeli trek, yo sangu teko aku sak juta yo to, misale balik balik yowes ra ngurus solarmu ntek mboh ora ra ngurus urus-urusen dewe masalah e opo aku penting mulih setoran, mulih setoran seng penting sangu sek isek sangu dingge modal waktu budal kuwi mau, ngko lek ser aku njukuk tak jukuk otomatis kan gak nduwe sangu yowes gor ngono kuwi dekne bondo nyupir montor golek muatan wes karo mlakune ntek solare kuwi wes, dadine lek koyok nyolong solar neng aku ra iso, piye, la kowe nyolong solar misale ra mbok isi yo karepmu berarti ra mlaku kowe ngono, dadi ra megawe, bedo lek karo PT, lek PT kan main karo pom, misale, tukang pom kae yo main kabeh lo kae, lecet kabeh asline kae, lo aku ngisi solar bensin i lecet kabeh, mangkane aku wes tatak lo kae delok en notane piro kae goblok kowe tak ngonokne, sampean lek ra percoyo sesok jajalen dewe, lek koyok pihak trek yo lek trek yo tak ceritani lek trek yo, pihak PT ngene mas, sampean digaji misale telung puluh sak rit, misal sampean wuh aku teko Banyuwangi digowo neng Jember telung puloh ewu yo, ongkos nyopir tok kuwi yo, la ongkos nyopir kuwi solare wes teko perusahaan, iyo lek perusahaan kuwi ngisi neng perusahaan, kan jelase ngisi neng pom yo to, la ngisi neng pom biasae kan dikek i kartu lek gak dikek i kartu utang, bos e seng utang, mangkane bos e jelase mending digae utang, diutang ki dadine mbayare dobel

neng pom, biasae pihak bos wes seng ngurusi, lek ngono lebih aman, lek seng gak aman iki ngene seng mbayar nggae duwek ngge nota la, kae mangakane lek misale sampean ngisi solar ngisi bensin mending digae nota dadine gak main, masalah e tukang bensin kae main ngene, misale montormu parkir ngisi solar, diisi piro mas, seket, diisi sek greek tek yo to, la kuwi ngko dileboknen neng liyane la modele ngono kuwi njaok sak liter opo rong liter, notane tok maksute seng njaok, notane dadi siji ngono lo, ngko diisi dek la maringono dilebokne neng notane dilebokne neng seng kuwi mau ngono lo kan selang kae loro kae, wes ngono kuwi, modele ngono kuwi, lek pingin seng ora kecolongan yo kuwi mau bos e kudune hubungan karo pom, misale wilayah pom e kirimane Jember Banyuwangi yo kene golek neng Krikilan karo neng Jember, misale enek kentek an solar yo mlayu neng pom kuwi utang dadine koyok supirmu wes gak mbayar duwek, notale keru penak ngono, lek sak ngertiku ngono kuwi.

P : Kalo nuker-nuker onderdil gitu ada ndak mas?

I : Lek nuker onderdil iki nganu mas, jarang yo jarang, gelem-gelem e ki yo kemungkinan lek kemungkinan lek bos e kuwi ra berkecimpung neng trek terae, maksute lek misale lek misale laiyo kan gak paham koyok berkecimpung neng trek koyok aku ngene iki kan paham, dadine misale loh la iki ban sek mari nyar ndek ingi wes koyok ngene la kan ngerti gak kiro wani, lek koyok seng bos e seng ra ngeti baru diapusi jelase, didol i bane opo piye-piyene ngono kuwi.

P : Nggeh pon mas ngoten mawon mungkin pertanyaane hehe...

I : He'em hehehe...

6. Nama Informan: S

Tempat Wawancara: area parkir truk Perusahaan Alam Cabe

Waktu Wawancara: 04 Maret 2019 19:59

Durasi Wawancara: 43 menit 43 detik

Suasana tempat saat dilakukan wawancara: Wawancara dilakukan pada malam hari di dalam Perusahaan Alam Cabe tepatnya di sekitar area parkir truk. Terdapat rekan serta juga anak informan yang ikut bersama beliau dan istrinya yang merupakan pegawai penyortir cabai di perusahaan tersebut. Di dalam parkir terdapat beberapa truk yang terparkir karena tidak sedang berangkat serta yang sedang menunggu muatan. Rekan beliau lainnya yang bekerja sebagai satpam dan sopir truk perusahaan juga ikut mendengarkan dan tak jarang membantu menjawab pertanyaan yang diberikan oleh peneliti. Anak beliau sibuk bermain HP dan beberapa kali memanggil ayahnya.

Gambaran informan saat akan dilakukan wawancara: Informan sedang berbincang-bincang di sebuah gazebo bersama rekan sopir lainnya yang sedang mengantre muatan. Setelah itu informan mempersilahkan peneliti duduk dan melakukan wawancara.

Respon informan saat wawancara: Informatif dan antusias dalam menjawab pertanyaan yang diberikan oleh peneliti.

P : Namine Bapak Siapa?

I : Pak S.

P : Pak S. Usianya pak njenengan?

I : Usia 54 tahun.

P : Kalo pendidikan terakhir njenengan?

I : e SD mas.

P : Njenengan alamate pundi pak?

I : Genteng mriki, Ledok.

P : Asli mriki nggeh jenengan?

I : Mboten, asline kuwi Singojuruh.

P : O Singojuruh.

I : Asli Singojuruh terus kerjo nang kene mbojo wong kene.

P : O istrinya asli sini?

I : Nggeh Genteng Ledok, Genteng Kulon.

P : Kalo jumlah anaknya njenengan pak?

I : Semua yang di sini dua, yang dulu dua jadi empat.

P : Maksudnya itu gimana pak kok beda-beda anaknya?

I : Istri, dua kali.

P : O dua kali nggeh-nggeh.

I : Istri dua kali yang pertama itu dua, istri yang sekarang yang di Genteng ini dua.

P : kalo anak yang pertama njenengan itu ikut bapak apa?

I : Ndak, sudah keluarga semua.

P : Kalo pekerjaannya istrinya njenengan pak?

I : Iku mas melok petik lombok, melok petik lombok, seng nang kene melok petik lombok, ikut petik lombok di Alam Cabe.

P : O perusahaannya ini pak?

I : Perusahaannya Perusahaan Alam Cabe.

P : Istrinya njenengan ini juga pendidikan terakhir?

I : SD.

P : Sami nggeh?

I : Nggeh.

P : Bapak niki sudah bekerja sebagai sopir sudah berapa lama pak?

I : Saya mulai tahun 85 sudah bekerja di di atas roda, mulai tahun 85.

P : O mulai tahun 85 nggeh.

I : He'e, terus tahun 90 baru bisa luar kota, Banyuwangi Jakarta, Jakarta Bandung.

P : Dari awal itu sudah nyopir truk apa gimana pak njenengan pak?

I : Ndak, pertama ya di ikut bangunan toko bangunan itu.

P : Sopir pak ya?

I : Iya awal, terus naksi.

P : O naksi.

I : Naksi, pernah naksi.

P : Teng pundi niku pak?

I : Rogojampi Banyuwangi, Genteng Rogojampi Banyuwangi.

P : Tahun pinten niku pak njenengan pernah naksi itu pak?

I : Tahun, suwi mas, wes onok yo, naksi tahun 85, 85 sampek 90 iku mas 85 90 pernah naksi ya, terus pertama kali kerja di ya toko bangunan itu terus naksi, bisa bisa mengemudikan mobil ikut naksi, naksi wes keluar kota mulai tahun 90 sampek sekarang.

P : Luar kota niku njenengan muat cabe apa juga buah-buah gitu-gitu pak?

I : Lek nang kene perusahaan tek e perusahaan dewe mas tek e cabene dewe, he'e kene kan lombok e dewe kene dibawa ke Jakarta Bandung he'e gitu.

P : Kalo pendapatane njenengan sendiri pak dari pekerjaan ini pak?

I : Pekerjaane ya kalo kita kalo berdua ya sini kan cuma ongkosannya kan borongan mas, borongan itu kan ongkosan dari sini itu ya ongkosan dari sini seumpamanya 3 ribu atau 4 ribu, itu untuk PP untuk pulang pergi.

P : O sekalian sama uang sanga gitu pak ya?

I : Iya semua ya itu sudah pokok namanya borongan itu kalo 4 ribu cukup ndak cukup ya itu, mangkanya kita harus bisa ngatur, terkecuali kita mobil luar kayak muat buah bisa cari muatan luar itu bisa.

P : Lek sini mboten nggeh?

I : Ndak bisa mas lek sini ditentukan kita harus dari sini sampek dari jakarta pulangnya bawa barangnya kita sendiri, jadi kita itu yaitulah harus bisa mengatur ongkosnya itu tadi kita supaya kita bawa pulang uang gimana gitu lo.

P : Ongkosnya berapa pak kalo dari sini ke Jakarta ongkosannya itu?

I : Ya itu 4 ribu tadi.

P : O 4 ribu.

I : 4 ribu tadi itu dikasihkan saya semua iyo to, 4 ribu pokok dikasihkan saya semua untuk pulang pergi 4 ribu nanti kita mengatur ya itu pokonya harus sisa, la sisanya saya, kalo kita berdua seumpama kita sisa seribu dibagi dua, gitu lo kalo kalo kita berangkat seribu ya seribu diambil sendiri, tapi itu yo untuk ya untuk kalo dari rumah untuk biaya lain-lain untuk mencuci mobil ya untuk mengecat mobil.

P : Termasuk itu pak, termasuk itu tadi?

I : Iya semua, ya semua itu pokoknya 4 ribu itu sudah untuk apa ngerumat mobil ya segalanya lah pokoknya, kita supaya nggak diopo nggak dipaido juraga kan gak dianu lah, dicap wong males, punya punya pegangan itu ya kita ya resiko punya resiko.

P : Amanah pak ya?

I : Iya, sudah amanah itu harus di kita gimana-gimana harus kita dijalani gitu lo, dapet uang gak dapet uang ya sudah resiko kita apalagi apa di jalan apa kita mustinya ya mungkin apa polisi apa apa apa di jembatan timbang resikonya kita sudah gitu lo, entah itu muatan berat entah itu muatan ringan ya sudah kalo muatan ringan ya rejeki kita kalo muatan berat kalo di jembatan timbang kalo kena sanksi dari jembatan timbang ya resiko kita gitu lo.

P : Kalo untuk pendapatannya njenengan tadi itu kira-kira mencukupi nggak pak untuk kebutuhan sehari-hari?

I : Ya kalo emang kalo diitung-itung sih kalo diitung-itung ya kalo diitung-itung kurang ya gak begitu mencukupi gitu lo, apalagi ya kalo disini kan anak masih kecil-kecil, katakan masih sekolah di SD atau TK itu kan nggak masih belum seberapa, lo kalo sudah lanjut di SMP di SMA kalo biaya segitu nggak nggak mencukupi, belum untuk biaya lain-lainnya, untuk belanja orang di rumah, ntar kita punya angsuran sepeda apa, kan nggak nggak mencukupi lah gitu lo.

P : Kalo anak njenengan niki kelas berapa pak?

I : Ini masih kecil belum sekolah, kakaknya yang masih kelas enam hampir ini, mau lulusan minta SMP la ini yang kita pikirkan ya mau SMP ini, yang makan biaya ya SMP ini, ini masih belum masih belum belum sekolah belum belum PAUD, kalo sudah PAUD sudah ya dua-duanya sudah memikirkan anak sekolah, ya juga memikirkan anak sekolah sih tapi kan yang masih kelas 6 juga, yang kecil masih belum.

P : Alasane njenengan milih pekerjaan ini itu apa pak alasannya kalau boleh tau?

I : Memiliki pekerjaan sopir ini gini lo mas ya, kalo kita mau ya kita mau kerja pegawai negeri kita juga nggak bisa, juga nggak mampu ya, apalagi kan kita juga lulusan bukan lulusan dari SMA, lulusan SD, la kita mau kerja di pegawai negeri mana bisa, uang dari mana, sekarang kan kalo pegawai negeri aja sekarang nggak cukup 1 juta 2 juta kan?

P : Ngeh pak hehehe...

I : Nah mangkane itu, ya sudah ya dari pada kita dari pada kita jadi tenaga kasar kayak maksudnya kasar itu kayak jadi kuli, tukang manggul itu kan lebih capek la sekarang ya diambil jalan pintasnya aja, kita punya pikiran kapan saya itu bisa mengemudikan mobil supaya biar kita itu ndak terlalu sengsara lah kalo apa kalo mengemudikan mobil itu, kalo pake pekerja kasar jadi kuli kita kan kasar, mangkanya kita ya kita ya juga menghemat tenaga gitu lo, apalagi kita apa,

jangkauan kan kita ya masih jauh masih memikirkan anak kecil, memikirkan anak sekolah, memikirkan yang lain-lain sebagainya lah.

P : Apa njenengan kalo pas mulai kerja di perusahaan ini mulai kapan pak?

I : Saya mulai bekerja di sini mulai tahun 2003, sampek sekarang hampir 16 tahun, di Perusahaan Alam Cabe ini mulai tahun 2003 sampai sekarang hampir 16 tahun.

P : Kalo pekerjaane njenengan sebelum menjadi sopir ini itu tadi pak naksi sama di bangunan aja apa ada lagi pak?

I : Ya dulunya sebelum naksi saya itu ikut di toko bangunan gitu lo, ikut toko bangunan terus waktu itu terus kita merasa capek, kita merasa bisa mengemudikan mobil, ya kita ya cari kita mau cari apa, cara yang lain lah daripada nanti jadi tenaga kasar terus gitu lo.

P : Kalo pekerjaane njenengan selain sebagai sopir ini sekarang nggak ada apa ada pak?

I : Ndak ada sudah, ya cuman saya ya saya andalkan ya cuman jadi sopir ini aja, selain usaha lain ndak ada mas, ya cuman yang kita butuhkan cuman cumak dua bahu saja mas, kanan kiri aja ini kan dua bahu to mas, kalo sawah dua bahu enak, kita tenaga tok dua bahu kanan dan kiri, mangkanya diongkek kanan diongkek kiri (sambil tertawa kecil), la namanya dua bahu kan Pak Edi Pak Rudi (bertanya pada rekannya), selain itu nggak ada mas ya cuman saya menghidupi keluarga saya cuman ya dua bahu saja ini mas, ndak ada tenaga lainnya ndak ada usaha lain, yo untung-untung lah masih kita masih dibantu orang istri ya walaupun pendapatannya kecil lah yang penting kita masih dibantu orang perempuan, orang istri gitu lo.

P : Kalo muatanya ini dikirim ke mana aja pak?

I : Ya di Jakarta, Bandung, ya Surabaya gitu lo, yo koyok yang penting ini dari sini ini kalo ke Jakarta sudah ntar nanti Jakarta mana ndak, yang penting kita waktunya kan kita kan mobilnya kan di sini kan banyak mas, jadi kita urutan, urutan, nanti antrian nanti natrian ke berapa nanti nomer berapa gitu lo, nanti ndak sekaligus tiap hari kita jalan, ndak mas, terkecuali kita rame ya di rumah paling, kalo rame di rumah dua hari tiga hari sudah kita jalan lagi, kalok kita sepi ya ya paling ndak sekarang ya sekarang masih mending mas satu minggu lah sekarang sudah berangkat lagi, waktu cabe mahal mas, kalo sini kan cuman setornya ke pabrik, bukan pasar gitu lo, kalo kita setor pabrik kalo cabe mahal kita sepi kadang 20 hari kadang 25 hari baru jalan lagi gitu lo mas.

P : Niki cabe alit nopo?

I : Besar, cabe merah, cabe merah.

P : Kalo kehidupan di jalan itu kan nganu pak nggeh banyak tantangan dan resiko nggeh pak?

I : Alhamdulillah mas kalo sekarang ya sekarang ya taun-taun yang beda sama taun-taun yang dulu, sekarang masih ya aman-aman aja lah sekarang gitu lo, kalo dulu tahun 90-an mas susah mas.

P : Kenapa itu pak?

I : Ya di sana ya ya begitu lah, banya kendalanya itu banyak yang istilahnya banyak yang ganggu yang di jalan ada temen-temen minta.

P : Preman?

I : He'e preman-preman, kalo sekarang ma ngga ada sudah, sekarang sudah aman lah.

P : Jadi preman-preman itu gimana pak di jalan pak, masih?

I : Kalo sekarang kayaknya ya ada tapi ndak ndak kayak dulu mas sekarang udah, sekarang sudah masih sudah mending lah sekarang itu, aman sekarang lah di jalan.

P : Kalo polisi-polisi gitu pak, pungli-pungli gitu pak di jalan?

I : Pungli-pungli sekarang itu ya pungli-pungli itu masih ada, pungli-pungli itu ada pungli itu, jadi ya cuman tertentu aja kalo pungli-pungli itu.

P : Maksudnya gimana pak?

I : Ya itu nanti kalo kalo kita apa muatan itu melebihi itu pungli-pungli itu pasti ada, gitu lo, kalo kita muatan kita standart, itu ndak ada, ndak ada pungli, tapi kalo di nanti kalo di jalan kalo di jembatan timbang, itu kalo masio kita standart itu kan ngeliat-ngeliat standartnya mas, ada yang ada yang berat, ada yang ringan gitu lo, walaupun kita muatannya itu lebih tinggi kita itu ringan itu masih di masih diincar sama pungli-pungli itu gitu lo.

P : Kalo di jembatan timbang ada pungli-pungli juga pak?

I : Ya kalo kita kalo kalo di jembatan timbang ndak ada pungli mas, la kita kan harus apa di kalo di timbangan kan menurut prosedur mas.

P : Sidang di pengadilan gitu pak ya?

I : he'e iya gitu lo, kalo kita bisa di apa diatasi ya ya diatasi sendiri, kalo ndak bisa ya memang kita melebihi dari target ya memang kita memang kesalahan kita ya, gak masalah gitu lo, tapi kalo kalo di jembatan timbang atau di jalan itu kan banyak yang resek gitu lo mas, maksudnya ya kan ya cari-cari lah gitu lo.

P : Itu dari oknum yang mana pak?

I : Ya dari kepolosian, ya dari nganu lah pokoknya kebanyakan ya dari kepolisian lah.

P : Ada nggak pak njenengan kayak misalnya sudah bener tapi masih dicari kesalahan-kesalahannya dari polisi gitu pak?

I : Pasti ada, pasti ada itu, pasti ada.

P : Itu akhirnya minta pungli-pungli gitu pak?

I : Yaa... ya katakan gini-gini kayak ngeliat apa kotak obat, segi tiga, kadang apalah gitu lo.

P : Kalo tantangan tuntutan dari juragan itu dari bos-bos di sini itu apa pak tuntutannya misalnya harus gini gini gini?

I : Ya kita kan harus kita kita kan kan udah dikasih tau sama sama bosnya ati-ati gitu lo ati-ati di jalan, ati-ati barangnya orang gitu lo, ya kalo juragan itu memang kalo ngasih tau memang memang bener wong harus kita kalo kita kalo ada barang kurang kita pasti kita di klaim gitu lo, diklaim kalo diklaimnya kan dari menurut kalimnya itu kan dari kesalahan kita kan, bukan dari, kalo kalo diklaim itu kan kesalahan kita, kita kurang hati-hati gimana kurang waspada apa sama barang kita kalo menaikan barang harus kita hitung, berapa jumlah barang kan harus gitu, kalo kita nggak apa nggak itu nggak ngawasi kan kita nanti ada kekurangannya mau menyalahkan siapa gitu lo, ya bos kan nggak mau kalo dikesalahkan, sebabnya yang undah tau itu barang itu harus naik kita hitung, kita hitung sama-sama biar enak gitu lo, biar nggak ada kesalahan gitu lo mas, ya memang bos itu sudah kasih tau memang ya harus gitu lah kita harus waspada lah, sama barangnya orang, kita juga dipercaya sama bos kan kita harus menjalankan yang betul-betul kan mas gitu lo, ndak sewenang-wenang kita sendiri kita sudah dikasih tau sama bos ya harus kita jalani harus kita taati kan, kalo sama juragan gitu lo.

P : Untuk cepat waktunya gimana, biasanya kan cabe-cabe harus?

I : Kalo sini malah kecepatan cabe sini cabenya nggak nggak anu mas apa, ndak seperti cabe pasar mas, sini kalo cabe sini santai mas, santai, kalo cabe pasar malam ini besok sore atau siang harus nyampek sana, kalo cabe sini dua malem satu hari.

P : O nyantai nggeh pak nggeh?

I : Iya nyantai.

P : Soalnya ngirim ke pabrik nggeh pak nggeh?

I : Pabrik, khusus pabrik, pasar ya ke pasar, ya lek pasar saya juga dulu ya ngalami tahun 80 pasar terus mas.

P : Oh gimana itu?

I : Ya wes wah jalannya edan mas kalo jalan cabe pasar itu mas, pokoknya malem ini berangkat jam segini jam sana nanti jam sampek jam tiga jam dua, siang harus nyampek sana.

P : Berarti berapa jam itu pak dari sini ke nyampek Jakarta itu pak?

I : Delapan belas sembilan belas mas kalo cabe pasar.

P : Cabe rawit nggeh?

I : Ya cabe rawit ya cabe merah, yang yang setan lagi ya cabe rawit itu.

P : Cabe rawit kan rawan kecelakaan teng...

I : Yaa rawit, rawit yang rawan itu rawit mas, ya itu jalannya wah wes itu udah nggak apa nggak makan nggak apa langsung puasa satu satu hari satu malam puasa, pokok stat dari sini makan sekali sampek tempat mas, cumak makan rokok makan rokok apa minum rokok minum rokok ngono tok, kadang ya persediaan roti di *dashboard* ngono tok.

P : Ikut bos mana pak njenengan pas itu pak?

I : Waktu itu aku bos e Rogojampi mas, bos e Rogojampi waktu taun 90-an Rogojampi mas.

P : Gitu itu yang nyuruh cepat itu bosnya apa yang tengkulaknya pak?

I : Jadi pihak pengirim sama penerima.

P : Sama nggeh pak?

I : Iya, sekarang aja udah di wilayah mana dia sudah telpon, nyampek mana nyampek mana.

P : Njenengan pernah kayak telat gitu nggak pak terus diberi sanksi gitu-gitu pernah nggak pak?

I : Ya pernah, tapi yo pernah telat tapi ya itu lah ngomel-ngomel yang punya lapak sana itu ngomel-ngomel.

P : Tapi nggak sampek diklaim gitu pak?

I : Oh ndak, ndak ndak, yo cuman gitu aja dimarahin jam berapa jam segini baru baru nyampek yang beli hantu apa gimana, gitu aja.

P : Kalo njenengan mengalami kejadian kayak preman-preman gitu pernah nggak pak, dimintain dipalak teru diapa-apain gitu?

I : Kalo kejadian dipreman-preman Alhamdulillah mas Alhamdulillah saya mulai dari Jakartaan mulai tahun 90 sampek sekarang belum pernah mas.

P : Belum pernah nggeh?

I : Ya Alhamdulillah lah jangan sampek lah gitu lo.

P : Kalo sama polisi pak misal njenengan dinganu pungli terus kesalahannya dinganu-nganu gitu kayak sampean pernah melakukan perlawanan nggak pak ke polisi itu, saya ndak gini ndak gini membela diri?

I : Ya pernah, pernah mas, ya kalo dimana, melawan kita seumpama kita kayak petugas itu tadi ngomong gini gini gini, saya ngomong njawab ya njawab itu katanya kita melawan petugas, ndak bisa kalo kita mau menerangkan yang yang bener-bener itu ndak bisa mas, kalo dipetugas, itu nganu itu kita njawab itu kita dikirian kita melawan petugas gitu lo, jadi ndak bisa menjelaskan yang betul-betul kita yang yang sebenarnya ndak bisa, harus kita pasti kita harus di melawan petugas.

P : Terus akhirnya gimana pak, pungli apa?

I : Ditilang, ditilang gitu lo, kamu melawan petugas gini-gini padahal kita cuman kita ngomong apa adanya njawab kita apa adanya, gimana kesalahan saya, dari mana gitu lo, kamu gini-gini katanya wah sudah banyak alasan kita itu yaapa ya sama petugas itu bukannya kita itu dikasih penerangan kita dikasih tau, sebetulnya kita kan harus dikasih tau kalo kalo saya itu salah, gimana caranya, kita salah, ndak, kita ngomong kita katanya melawan petugas, sak repotan kalau kita mau ngomong bener-bener ndak bisa, bicara agak nganu sedikit sudah walaupun kita bisa dijak damai ndak bisa sudah, tilang gitu aja, moro tulis tulis tulis gimana kesalahan nanti kesalahannya itu nanti udah nanti dibaca sama di surat tilang kita melawan petugas sudah gitu saja, melawan petugas gitu wes.

P : Kalo tantangan lain nggak ada ta pak kayak misalnya selain itu selain polisi atau juragan majikan gitu pak tantangannya?

I : Oh ndak, ndak ada mas masalah itu ndak ada, pokok tergantung itu sudah pokoknya kan dari sini itu udah harus harus kita bener-bener lah diapa diamati sama bos gimana cara kalo kita diomongin dibilangin ya gini gini gini ya harus kita jalani lah yang penting kita ndak sampek apa terkecuali kita memang kita bener kita kerja kita bener kita disalahkan ya kita harus melawan, kayak kita memang juragan itu kalo kasih pengarahan itu ya bener ya udah ya kita jalani gitu lo, ndak ndak anu sudah yang penting kita barang kita selamat, barang kita masih utuh, jangan kita diberi sanksi sama bos apa itu kan kita harus ya menjalani betul-betul lah gitu lo, jangan sampe kita disalahkan sama bos gimana caranya, ya wes kita waktu jamnya walaupun kita nyantai mas ya cabe nyantai tapi ya kita pasti gitu lo, pasti he'e pasti udah, amanah, gimana resikonya di jalan ya harus kita sudah kasih amanah ya udah ya itu sudah kita jalani gimana lagi, kita terlalu pelan nanti kita ya juga diomelin diamuk gonono se.

P : Kalo pulangnye dari Jakarta itu muat apa pak biasanya ke sini pak?

I : Ya kadang ya itu muat tempatnya itu lo mas, itu tre, iku lo (sambil menunjuk keranjang untuk tempat cabai), itu dikasih tre gitu kan mas, yaitu kadang-kadang pulangnya bawa itunya bawa pulang gitu lo, kadang-kadang ya lainnya gitu lo, ndak ndak itu tok, kan banyak kan sini muatannya bosnya ya kita cuma tinggal habis bongkar kita ya harus tinggal tinggal apa tinggal telpon aja apa muat apa gitu ada Doan apa, kita dikasih amanah muat trenya ya trenya saya bawa gitu lo, seumpama muat lainnya ngambil di sana ya sudah ya kita jalani, sudah resiko kita gitu lo.

P : Kalo pernah pulang ngosong gitu pernah nggak pak?

I : Kalo ngosong nggak mas, kalo ngosong ndak pernah mas.

P : Selalu bawa muatan?

I : Harus bawa mas, kalo ngosong ndak bisa mas, ya kita bos ini kan mikir kan setoran mas, harus kita harus walaupun kita bawa trenya kan untuk setor mas, untuk setor, gitu lo, betul di sini Perusahaan Alam Cabe yang yang ngatur kendaraannya kan lain gitu lo mas, kita muatnya jadi yang cabenya muat sini yang ngatur kendaraan ada sendiri gitu lo, jadi biar saya sana bawa pulangnya harus bawa gitu lo, jadi nggak boleh ngosong, ngosong untuk setoran mobilnya apa gitu lo.

P : Dulu pas diikuti cabe pasar itu juga pulangnya bawa juga pak?

I : Iya, kalo bawa waktu dulu mobil luar saya kan cari muatan dari sini e dari sini cari muatan sendiri, dari Jakarta juga cari muatan sendiri, yang pasti dulu kan waktu zaman itu langsung dari Jakarta Bali Jakarta Bali gitu lo mas pulangnya, kalo di sini nggak, di sini ya sudah abisnya ya Banyuwangi sini tempat rumah sini paling deket, udah nggak nggak pernah nyebrang ke Bali, nggak pernah nyebrang ke Bali mas, pokoknya kan mbawa barangnya sendiri, walaupun muat dari pabrik Jakarta ya kadang ya apa bongkar di Suranabaya, Surabaya nanti dari Surabaya mbalik sini lagi bawa sentrat apa apa gitu, jadi ya ndak pernah nyebrang ke Bali sudah, habis habisnya se Kabupaten Banyuwangi saja.

P : Pak kalo misal kayak perlawanan ke juragan apa majikan gitu ada nggak pak miasalnya disuruh gini atau gini?

I : Masalah peraturan itu memang ada mas, ya itu kan kalo maksudnya perlawanan gimana mas?

P : Kayak misal bos kan harus gini terus diklaim karena telat terus pembelaan diri gitu pak?

I : O nggak mas, ndak ndak, ya terkecuali kita kesalah kita lo mas ya terkecuali kesalahan kita seumpamanya kan sudah dikasih gini kan cabenya kan jalannya kan santai, seumpamanya dua malem satu hari, kalo lebih dari dua hari dua malem ya kita harus diklaim pasti diklaim to itu, sebabnya kan resiko kita gitu lo, seumpamanya kita ndak nggak apa nggak anu amanah dari bos kan dari kesalahan

dari kita, terkecuali kita ada kerusakan ya ada mobil ada kerusakan itu kita harus kasih tau langsung telpon, apa nanti itu mobil apa barang itu mau dioper apa gimana itu harus kasih tau kalo kita nggak kasih tau ya pasti kita diklaim to, berarti kurang tanggung jawabnya to, kecuali kita kalo ada kerusakan kita harus kasih tau walaupun ada apa aja harus kasih tau bo gitu lo.

P : Sampean ini kalo istirahat ngoten ngumpul-ngumpul sama bertemu sama rekan-rekan sopir yang lain gitu kayak membicarakan preman polisi gitu pernah nggak pak?

I : Ya pernah ya gitu lah yo yang dibicarakan ya cuman itu-itu aja mas ya yang saya tadi kenak polisi di sana, saya kenak tilang, saya kenak timbangan di sana itu pasti sudah, ndak membicarakan lain-lain kan ndak ya sudah itu memang, kalau itu resiko kita muatan berat ringan itu kan sudah resiko kita itu pasti sudah jadi kembang lambe sudah wes lek masalah itu lek kenek tilang kenek polisi wes kenek dingge nyanyian kembang lambe mas.

P : Rata-rata yang dibicarakan itu nggeh pak nggeh?

I : Iya wes pasti, ngko dislimur-slimurno laine yo wes akhire yo yowes kenek konok an iku mas gak kenek gak onok maneh wes yo pasti iku, lek polisi, yo tergantung lek seumpamane kenek polisi kalo kita opo surat-surat sudah lengkap semua yo kita kan tergantung dari muatannya, muatannya berat apa ringan, tinggi opo nggak gitu, sudah mesti sudah pasti di untuk kembang lambe wes (sambil ketawa kecil).

P : Njenengan pernah nemui ndak pak apa dari dulu sampek sekarang kayak sopir-sopir yang mungkin melakukan kecurangan-kecurangan terhadap juragannya majikannya gitu pak, kayak ngapus-ngapusi apa mencuri-mencuri gitu pak?

I : Itu pasti dimana perusahaan mas dimana perusahaan itu pasti ada mas, tapi ya kan ndak ndak ndak sampek apa ndak sampek terjadi yang nggak-nggak gitu lo, ya pokok e ya bisa njalani ya sudah jalani kalo nggak yaudah diem, itu pasti dimana dimana perusahaan itu pasti ada mas, yang provokator juga begitu juga.

P : itu contohnya gimana pak tindakannya itu pak misal?

I : Yaa yawes iku mau mas wes yo koyok pikirane dek e wes sumpek yowes pikirane yowes opo pikirane macem-macem yowes gak onok maneh mas, pasti yo mboh njukuk barang e opo-opo ngono kuwi wes seng penting.

P : Onderdil-onderdil gitu pak?

I : He'e, ngono lo masio koyok tek perusahaane ndi jenenge provokator iku nang ndi-ndi onok mas, dimana perusahaan besar itu pasti ada he'e, ngono lo, barang neng ndi-ndi wes jujur seng jujur iki sewu siji mas, lek seng jujur iki wong megawe neng perusahaan gedi i wes gak onok jujur seratus persen i gak onok mas (sambil tertawa kecil), tenan, seng apik yo ngono, ngko apik-apik e lambe tok.

P : Manut nggeh hehe...

I : He'em, ngono wes lambe-lambe, ngko madep neh neng koyok aku ambek sampean ngene paribasane apik ngko neng jobone atine elek yo gak eroh ngko diomongne rono-rono kan yo kan gak eroh.

P : Jadi kayak ngerasan-ngerasani juragan gitu juga ada pak?

I : Ya lek ngerasan-ngerasani juragan ya wes konco-konco ki piye mas lek wes dek e rumongso kesel koyok rumongso rugi iku pasti ngerasani iku pasti onok mas, ngerasani iku pasti onok lek ngerasani iku, gak onok jeneng e gak ngerasani, pasti onok ngono lo, pasti onok lek paling ngerasani juragan seng nggak-nggak iku pasti onok, ngko kadang-kadang ngko njalok anu-anu anu-anu madep jalok anu-anu kepus gak onok kon madep gak onok seng wani, domongi og neng ngarepe juragane apik mas iyo-iyu iyo-iyu tapi nang njobo koyok tawon nggong, nggerundeng mas, iyo, mesti, lek jareku lek umpamane kurang ngomongo seng tegas kurang, njalok tambahan, dadi oleh nggak iku kan kono madep adepono dewe ngono ojok nggerundeng nong kene tak ngono, neng mburi ngono lo mas, dadi yo sak umpomone paribasane wong mangan ape mangan sak piring terus ditampel ngono kuwi teru piye ngono kuwi lo mas, jareku lek ngomong umpomone kurang yo ngomongo kurang, lek mangan arepe imbuho yo imbuho, ojo gak onok uwong opo ndelek-ndelek kan yo kan gak apik to, kan ngomong terus terang kurang aku jek luwe imbuho la aku jek kurang tambah eneh bayarane njalok tambah kan ngomong ngono to kudune, yo ngono, dadi ojok nggerundeng mburi ae, ngadep uwong e iyo iyo bos, takoni cukup cukup tapi nang mburiane koyok tawon nggung kuwi mau mas lo tenan, kene wes ketatalane ngono kabeh arek-arek kene mas, ngono lo konco-konco kabeh i ngono, jareku lek umpamane kurang kurang, cukup yo cukup, ngko umpomone uwes cukup tapi nggerundeng iku lo.

P : Ini berangkat pak ini pak? (sambil menunjuk mobil yang menaikkan muatan).

I : iyo mas, iki mau berangkat, nak Jakarta mas, iso, tapi lek wonge lek dewean iso nunut lek wong e loro gak iso gak iso istirahat, loro lek iki loro, onok seng sitok, lek seng sitok enak iso istirahat, lek wong loro tambahi sitok maneh sek-sekan gak isok wesane, aku ae ngengkel ae wes pirangane taun mas ngengkel tok mas, yo buru-buru iki ae aku ngejak konco buru pirang rit, aku ngengkel terus aku yo ngantuk turokne mas, yang penting cepet, nyampek kono ki tepat ngono lo, gak sampek telat gak sampek anu ngono lo mas, dadi tepat waktu.

P : Sampean pernah menemui kayak balen-balen gitu nggak pak, maksute harusnya pulang kesini ngosong tapi diisi tapi nggak bilang ke juragan gitu pak?

I : Oh enggak mas, gak pernah mas, gak wani, harus dari sini itu kan habis bongkar itu ya harus ditelpon, harus, kadang-kadang mau berangkat sudah di kasih DO, sudah dikasih amanah nanti dari sana itu muat ini gitu lo, ndak pernah pulang ngosong ndak pernah mas.

P : Kalo temen-temene njenengan di luar?

I : Yo kalo teman-teman lain mobil luar itu kan pasti ada mas.

P : Gimana pak?

I : Sudah ada info kalo waktu kalo mobil luar itu kan diwaktu mau hari raya mas itu hari raya kurang satu minggu, itu pasti kebanyakan kalo masih ada disana itu pabrik buka ya ya ada, tapi kalo nggak ada ya pasti kebanyakan pulang kan ongkosnya dari sini kan sudah dobel mas, kalo hari raya mobil luar lo tapi ya, kalo mobil sini nggak, tetep, dadi ngga ada ndak ada ongkosan dobel ndak ada, 4 ribu yo tetep 4 ribu yo pulang pergi sudah gitu lo ndak ada.

P : Tapi kalo dari luar dobel dua kali nggeh pak?

I : La mobil luar itu pasti dobel kalo ndak dobel ndak mau ndak ada yang berangkat, kalo mau hari raya, hari raya kurang satu minggu aja sudah dobel semua kok banyak, kurang sepuluh hari sudah dobel semua, kebanyakan kalo san kan sudah pabrik-pabrik kan sudah banyak yang tutup mas gitu lo, pasti ongkosnya itu dobel, kalo disini nggak ada dobel mas.

P : Nggeh pon pak mungkin ngoten mawon mengkeh saget disambung lagi nggeh.

I : Nggeh.