

HUBUNGAN TINGKAT PENDIDIKAN TERHADAP SOLIDARITAS SOSIAL KELOMPOK URBAN COMMUTING DITINJAU DARI PEMBAGIAN KERJA KELOMPOK

Wanda Dwi Lestari

S1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Surabaya
oneda_lestari@yahoo.co.id

Arief Sudrajat

Dosen S-1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Surabaya
arief55281@yahoo.com.au

Abstrak

Perkembangan komunitas dan kelompok-kelompok kecil berdasarkan hobi, kebiasaan dll sangatlah pesat. Hal ini juga terjadi pada *urban commuting* khususnya yang menggunakan jasa layanan kereta api yakni Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). Penelitian ini berusaha untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan tingkat pendidikan terhadap solidaritas sosial kelompok *Urban Commuting* ditinjau dari pembagian kerja kelompok. Teori yang dipakai adalah teori solidaritas sosial dari Emile Durkheim. Subjek penelitian ini adalah anggota aktif dari kedua kelompok. Pemilihan subjek penelitian menggunakan *systematic random sampling* dengan sampel berjumlah 86 responden. Penelitian ini bersifat korelasional dengan pendekatan fakta sosial. Pengumpulan data melalui dua cara yakni data primer didapat melalui penyebaran kuesioner dan data sekunder melalui foto serta akta notaris tentang kepengurusan kelompok. Hasil dari penelitian ini adalah koefisien korelasi tata jenjang Kendall adalah 0.618 dengan nilai signifikansi sebesar 0.000 lebih kecil dari ketentuan taraf signifikansi sebesar 5% maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Artinya, terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan terhadap solidaritas sosial kelompok *Urban Commuting* ditinjau dari pembagian kerja kelompok pada Komunitas Pengguna Kereta Api (KPKa) dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) dengan kesamaan tipe solidaritas sosial yakni solidaritas organik. Sedangkan untuk hasil korelasi kontingensi yang dilakukan pada pembagian kerja dan solidaritas sosial menunjukkan koefisien korelasi kontingensi sebesar 0.263. Dengan taraf signifikansi di bawah 0.05 (sebesar 0.011). Perbedaan kedua kelompok bertumpu pada kondisi sosial masing-masing anggota.

Kata Kunci: pendidikan, pembagian kerja, kelompok *urban commuting* dan solidaritas sosial

Abstract

The development of community and small group building on hobby, habit, etc it's very speedy. That is happened in urban commuting specially which used train are Komunitas Pengguna Kereta Api (Kpka) and Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). This research tried to know there is influence of education level toward solidarity social of urban commuting group focus in division work group Theory which used in this research are solidarity social from Emile Durkheim. The subject in this research is active member of group. Selection of subject in this research used systematic random sampling with 86 responden. The characteristic of this research is correlated with phenomenological of social fact appropriate with the theory. Colleting data used two method that is primer from questioner and secunder from picture and management or group. The result of this research is Kendall correlation coefficient 0.263 with significansi 5% (0.000). So H_0 rejected and H_k is accepted. Mean of influence of education level toward solidarity social of urban commuting group focus in division work group between Komunitas Pengguna Kereta Api (Kpka) and Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) with similary type of solidarity social that is solidarity organic. And the result of contingency coefficient is 0.263 with Approx. Sig 0.05 is 0.011. The differences of two group concentrate at social condition from each member.

Keyword: education, division of work, urban commuting group and solidarity social

PENDAHULUAN

Kota merupakan bentuk lingkup yang lebih modern dan kompleks dibandingkan desa. Menurut Friedman mengidentifikasi kota sebagai wilayah inti yang berperan sebagai pusat pelayanan dan sebagai pusat pembangunan. (Adisasmita, Rahardjo. 2006:132). Kota sebagai pusat pembangunan terrepresentasi dari banyaknya pusat perbelanjaan modern, industri, dan sarana prasarana lain yang lebih modern. Berdasarkan pertimbangan kelebihan dan keuntungan kehidupan di perkotaan menjadikan banyak orang untuk memilih mengadu nasib di kota. Banyak individu yang berasal dari desa dan mencari pekerjaan di kota memilih untuk menetap di kota. Namun ada juga masyarakat yang berasal dari desa dan bekerja di kota tetap memilih untuk pulang pergi selama bekerja. Hal ini dilakukan atas beberapa pertimbangan, antara lain keinginan individu untuk tetap bisa berkumpul dengan keluarga, meminimalisir pengeluaran dan pertimbangan-pertimbangan yang lain. Orang-orang yang melakukan pulang pergi selama berkerja biasa disebut dengan penglaju. Sebagian besar dari pekerja penglaju memilih menggunakan alat transportasi umum dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Salah satunya adalah kereta api.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Dari banyaknya orang yang melakukan *urban commuting* (pulang-pergi selama bekerja) menggunakan jasa kereta api maka memunculkan sikap kesadaran kolektif untuk melakukan interaksi yang lebih intens. Kesadaran kolektif ini memicu para penumpang untuk membentuk sebuah kelompok yang mereka sebut sebagai kelompok *urban commuting*. Jika dikaji lebih mendalam terbentuknya kelompok *urban commuting* didasarkan atas alasan praktis yang disesuaikan dengan kebutuhan dasar manusia. Menurut Maslow kebutuhan dasar manusia terdiri dari kebutuhan-kebutuhan fisik seperti udara, makan, air dll, kebutuhan rasa aman, kebutuhan untuk menyayangi dan disayangi, kebutuhan akan

penghargaan serta kebutuhan untuk mengaktualisasikan diri dan bertumbuh.

Awalnya individu yang hanya sama-sama sebagai penumpang asing dengan kondisi baru yang sangat singkat berubah menjadi kondisi kekeluargaan dimana setiap orang saling mengenal dan juga saling berbagi. Kedekatan ini menjadikan mereka seperti saudara dan kerabat yang sudah lama saling mengenal. Fenomena diatas merupakan fakta sosial dimana setiap tindakan dan perilaku yang dilakukan anggota kelompok baik meliputi tindakan yang selalu dilakukan maupun tidak, mampu memberikan tekanan eksternal pada setiap anggota kelompok yang tidak tergantung pada manifestasi individualnya (Soekanto, Soerjono. 1985:11). Pengertian dari kelompok adalah kumpulan dari dua orang atau lebih yang saling melakukan interaksi antara anggota kelompok yang satu dengan anggota kelompok yang lain dalam suatu aturan yang saling mempengaruhi dari setiap anggotanya (Huraerah Abu dan Purwanto. 2006: 6).

Faktanya kini *urban commuting* semakin diperketat ruang gerakanya. Biasanya mereka bisa selalu menggunakan jenis KA yang sama kini mereka harus dibatasi dengan penjualan tiket yang harus mengikuti aturan sistem *boarding* tiket. Penjualan tiket dibagi untuk setiap stasiun, sehingga stasiun besar dengan peminat yang jauh lebih besar dibandingkan stasiun kecil mendapat peluang yang minim dalam mendapatkan tiket kereta api. Pihak stasiun hanya diperbolehkan menjual kuota tiket sesuai yang dibagikan pihak perusahaan. Kuota penjualan tiket pun disesuaikan dengan kapasitas yang ada dalam kereta api. Sesuai dengan tujuannya sistem *boarding* tiket ini bertujuan untuk meminimalisir kecurangan penumpang dan juga meningkatkan kualitas pelayanan kepada penumpang. Dari pembatasan jumlah penjualan tiket, akan berpengaruh pada peluang seseorang dalam mendapatkan tiket, sehingga memaksa para *urban commuting* untuk menggunakan alternatif lain dalam melakukan *commuting*. Alternatif lain yang bisa digunakan adalah beralih jenis kereta yang lain, beralih modal transportasi yang lain atau tidak melakukan *commuting*.

Munculnya kondisi yang mengharuskan menggunakan alternatif lain menjadikan kelompok *urban commuting* ini terpecah. Hal ini disebabkan karena intensitas bertemu yang berkurang. Sebelum perpecahan kelompok *urban commuting* ini juga sempat melakukan negosiasi dengan pihak PT. KAI untuk melakukan pengecualiaan dalam penerapan peraturan sistem *boarding* tiket. Namun negosiasi itu

kurang mendapat hasil yang maksimal. Sehingga *urban commuting*lah yang paling merasakan dampak dari adanya sistem *boarding* tiket. Perpecahan kelompok *urban commuting* ini didasarkan atas jenis kereta api yang sering digunakan. Ada kelompok yang masih bertahan menggunakan jasa KA KRD ada juga kelompok yang beralih menggunakan jasa KA Rapih Dhoho saat pulang melakukan *urban commuting*. Kedua kelompok sepintas masih dalam satu kelompok, namun di dalamnya udah terjadi perpecahan hingga membentuk kelompok baru dan melakukan pembagian kerja baru dalam kelompok. Kedua kelompok tersebut adalah Komunitas Pengguna Kereta Api (KPKa) dan juga Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). Kedua kelompok ini merupakan pecahan dari kelompok SPKA (Silaturahmi Penumpang Kereta Api).

Perpecahan kelompok ini merupakan salah satu dari dampak negatif dari sistem *boarding* tiket. Kedua kelompok mulai membangun kelompok masing-masing dengan keyakinan serta pengetahuan yang dianggapnya benar. Karena tergolong kelompok yang baru para pendiri dan pengurus pun juga merupakan hasil pemilihan yang baru juga. Sistem pembagian kerja dari masing-masing pasti memiliki perbedaan. Perbedaan itu bisa disebabkan dari latar belakang ekonomi, pendidikan, agama, dan lingkungan sosialnya. Jika kelompok KPKa sudah melakukan pembagian kerja hingga mengesahkannya melalui notaris, berbeda halnya dengan kelompok PSPK yang belum melakukan tindakan sejauh itu. Namun dalam kelompok PSPK juga sudah terdapat pembagian kerja.

Perbedaan yang cukup menonjol dari kedua kelompok ini adalah status sosial dari para anggotanya. Jika kelompok KPKa sebagian besar anggotanya adalah para pegawai negeri sipil dan juga pegawai swasta sedangkan dalam kelompok PSPK sebagian besar anggotanya adalah wiraswasta, pedagang dan juga para pekerja berat yang memiliki jam kerja lebih banyak dari pada anggota yang lain. Hal ini terlihat dari keputusan antara anggota dalam memilih kereta api saat pulang. KPKa lebih fleksibel dalam membebaskan anggotanya untuk menggunakan kereta api KRD atau pun kereta api Rapih Dhoho saat pulang. Karena sebagian besar anggota KPKa memiliki peluang untuk menggunakan kereta Rapih Dhoho saat pulang dikarenakan jam kerja yang lebih sedikit dan bisa menyesuaikan dengan jadwal keberangkatan kereta Rapih Dhoho. Sedangkan dalam kelompok PSPK yang memiliki jam kerja lebih lama tidak memiliki peluang untuk beralih menggunakan

kereta dengan jadwal keberangkatan yang lain. Perbedaan lain yang terlihat dari kedua kelompok ini adalah status sosial, jenis pekerjaan, serta pendidikan.

Faktor pendidikan dirasa penting dalam melakukan pembagian kerja karena pendidikan merupakan elemen dasar yang menjadi tolak ukur seseorang dalam bertindak. Dengan pendidikan dalam menentukan pembagian kerja akan melalui pertimbangan-pertimbangan dan juga mengarah pada spesialisasi pekerjaan. Setiap tugas, kewajiban dan wewenang dari pembagian kerja akan jelas. Pendidikan tidak hanya berupa pendidikan formal namun juga bisa dari pengalaman serta pelatihan kepemimpinan yang pernah diikuti. Asumsinya adalah seseorang dengan pendidikan yang tinggi mampu mengklasifikasikan pekerjaan melalui pertimbangan-pertimbangan dan menspesifikkan setiap pembagian kerja. Sebaliknya seseorang dengan pendidikan rendah, pengalaman berorganisasi yang minim serta kemampuan mengorganisasikan yang rendah kurang mempertimbangkan hal-hal dalam menentukan pembagian kerja. Pembagian kerja merupakan salah satu indikator dalam menentukan solidaritas sosial sehingga perlu dikaji lebih mendalam apakah tingkat pendidikan anggota kelompok mampu mempengaruhi sistem pembagian kerja dalam kelompok. Pembagian kerja ini akan mengarah kepada solidaritas sosial dari kelompok. Pembagian kerja bisa bersifat homogen dan juga heterogen. Namun dari masing-masing pembagian kerja memiliki nilai plus dalam membentuk solidaritas sosial. Pembagian kerja yang homogen akan mempersatukan antar anggota tanpa menciptakan stratifikasi antar anggota, sehingga solidaritas sosial yang terbentuk bersifat mekanis. Sedangkan pembagian kerja heterogen juga mampu menciptakan solidaritas melalui perbedaan yang ada. Ada sifat saling ketergantungan yang tinggi antar anggota berdasarkan pembagian kerja yang terjadi. Dari adanya ketergantungan tersebut akan menumbuhkan solidaritas yang bersifat organik, dan saling mengandalkan orang lain. Sifat saling membutuhkan satu orang dengan yang lain menjadikan seseorang memiliki ikatan satu rasa yang besar dengan kelompoknya. Sementara itu, fokus penelitian adalah mengungkap hubungan tingkat pendidikan terhadap solidaritas sosial kelompok *urban commuting* ditinjau dari pembagian kerja kelompok. Dalam kajian ini peneliti menggunakan teori solidaritas sosial dari Emile Durkheim, yang akan digunakan peneliti sebagai alat bantu untuk menganalisa temuan data.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan fakta sosial. Penelitian kuantitatif adalah definisi, pengukuran data kuantitatif statistik objektif melalui perhitungan ilmiah yang berasal dari sampel yang telah ditentukan. Dalam penelitian ini suatu realitas atau objek tidak dapat dilihat hanya secara parsial dan dipecahkan dalam beberapa variabel. Pengumpulan data melalui kuesioner.

Pendekatan yang dipilih dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan fakta sosial. Pendekatan fakta sosial adalah salah satu jenis pendekatan dalam penelitian kuantitatif. Fakta sosial berbeda dengan manifestasinya secara individual. Pelaksanaan penelitian ini dilakukan di dalam kereta Rapih Dhoho dan juga KRD (Kereta Rel Diesel) serta luar kereta tempat komunitas mengadakan kegiatan. Sementara itu, waktu penelitian dilaksanakan pada bulan Januari hingga April 2014. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel "Systematic Sampling" adalah metode pengambilan sampel, dimana hanya unsur pertama saja dari sampel dipilih secara acak, sedangkan unsur-unsur selanjutnya dipilih secara sistematis menurut suatu pola tertentu

Dalam penelitian kuantitatif digunakan teknik pengumpulan data yang meliputi kuesioner, wawancara dan dokumentasi. Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini, berkaitan dengan permasalahan penelitian yang telah dikemukakan dengan sistem pertanyaan tertutup dan semi tertutup. Pertanyaan tertutup yakni kemungkinan jawaban telah ditentukan terlebih dahulu, sehingga pada pertanyaan yang bersifat tertutup responden tidak diberi kesempatan memberikan jawaban lain. Namun ada beberapa pertanyaan yang bersifat semi tertutup dimana kemungkinan jawaban telah ditentukan terlebih dahulu tetapi masih ada kemungkinan jawaban tambahan.

Pada penelitian ini setelah data dikumpulkan lalu dilakukan analisa terhadap item pertanyaan dalam kuesioner yaitu menggunakan uji validitas dan juga reliabilitas. Setelah kuesioner dinyatakan valid dan reliabel baru bisa digunakan sebagai pedoman wawancara. Hasil dari temuan ada akan dilakukan *koding*, *skoring* dan perhitungan statistik yang disesuaikan dengan tujuan penelitian yakni korelasi tata jenjang *Kendall Tau* dan korelasi kontingensi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) memiliki perbedaan baik dari segi pendidikan maupun pembagian kerja. Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dengan tingkat pendidikan anggota kelompok yang tergolong berpendidikan tinggi sedangkan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) memiliki anggota kelompok dengan didominasi pendidikan sedang. Begitu pula dengan pembagian kerja.

Alur dalam penelitian ini adalah mengkorelasikan antara variabel X (Tingkat Pendidikan) dengan variabel antara atau variabel *intervening* (pembagian kerja kelompok) dan juga variabel Y (solidaritas sosial). Dari ketiga variabel diketahui memiliki jenis data yang berbeda-beda. Diawali dengan variabel X yang merupakan tingkat pendidikan bisa langsung dikualifikasikan sebagai jenis data ordinal. Seperti yang diketahui jenis data ordinal merupakan jenis data yang memiliki tingkatan pada setiap nilai. Setiap nilai menunjukkan kedudukan dari masing-masing nilai apakah nilai tersebut termasuk kedalam nilai dengan kedudukan tinggi, sedang maupun rendah. Dalam hal ini tingkat pendidikan yang didasarkan pada ijazah terakhir yang dimiliki termasuk ke dalam skala ordinal dengan masing-masing nilai menunjukkan masing-masing kedudukan. Tingkat pendidikan seseorang dikatakan tinggi jika ijazah terakhir yang pernah didapat antara SMA/SMK/MA, DI/DII/DIII, SI/SII/SIII. Sedangkan untuk kategori pendidikan sedang yakni individu dengan ijazah terakhir antara tidak tamat SMA, SMP, tidak tamat SMP. Sisanya yakni individu dengan tingkat pendidikan terakhir tamat SD, tidak tamat SD dan tidak sekolah tergolong berpendidikan rendah.

Jenis data di dalam variabel Y juga termasuk kedalam jenis data ordinal dimana setiap nilai memiliki tingkatan sendiri-sendiri. Setiap jabatan menentukan kedudukan individu tersebut. Semakin kompleks pembagian kerja yang dilakukan maka semakin mudah pekerjaan yang terdapat dalam kelompok. Terdapat beberapa nama struktur di dalam kedua kelompok antara lain adalah ketua umum, ketua I, ketua II, wakil ketua I, wakil ketua II, sekretaris, wakil sekretaris, bendahara, wakil bendahara, koordinator dari setiap stasiun yang meliputi stasiun Kertosono, Sembung, Jombang, Peterongan, Sumobito, Curahmalang, Mojokerto hingga Tarik, dimana setiap stasiun ini terdapat anggota kelompok baik KPKa maupun PSPK. Kemudian ada jabatan sie perlengkapan, sie konsumsi, sie humas, sie dokumentasi hingga jabatan paling dasar yakni

anggota. Dari ke-22 jabatan yang disediakan oleh peneliti, akan dikelompokkan menjadi tiga kelompok berdasarkan kategori rendah, sedang dan juga tinggi. Ketiga kategori ini diperoleh dengan membagi jumlah jabatan yang disediakan dengan jumlah kategori yang diinginkan. Jenis data dalam variabel Y adalah nominal yang memiliki dua bentuk yang dikotomis antara solidaritas sosial dan juga solidaritas mekanik. Sehingga jenis yang terkumpul dilapangan merupakan jenis data nominal. Hal ini dikarenakan melihat solidaritas sosial hanya dari sistem pembagian kerja saja.

Jenis analisis data pertama yang digunakan setelah mengetahui kevaliditasan data dan reliabilitas data ialah korelasi tata jenjang Kendal (Tau). Korelasi tata jenjang digunakan untuk mengkorelasikan data yang berskala ordinal yakni tingkat pendidikan dan juga pembagian kerja. Dimana kedua variabel memiliki jenis data ordinal yang pada setiap nilainya menunjukkan tingkatan dari data tersebut. Tingkat pendidikan dengan variasi jawaban tinggi, sedang dan rendah. Dan juga pembagian kerja yang terbagi menjadi tiga kategori yakni pembagian kerja kompleks, sedang dan juga rendah. Berikut adalah hasil operasionalisasi korelasi kendall (tau) menggunakan bantuan program SPSS.

Tabel Korelasi Tata Jenjang Kendall (Tau)

		Pend	PK	
Kendall's tau_b	Pend	Correlation Coefficient	1.000	.618**
		Sig. (2-tailed)	.	.000
		N	86	86
	PK	Correlation Coefficient	.618**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.000	.
		N	86	86
Spearman's rho	Pend	Correlation Coefficient	1.000	.632**
		Sig. (2-tailed)	.	.000
		N	86	86
	PK	Correlation Coefficient	.632**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.000	.
		N	86	86

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Berdasarkan data diatas dapat diketahui bahwa koefisien korelasi tata jenjang Kendall adalah

0.618 dengan jumlah sampel secara keseluruhan N=86. Sampel berasal dari 48 anggota Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan juga 38 responden sebanyak Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). Dengan nilai taraf signifikansi (Sig. 2-tailed) pada 0.000. Di pihak lain koefisien tata jenjang Spearman adalah sebesar 0.632 dengan jumlah responden yang sama besar dengan korelasi tata jenjang Kendall yakni 86 responden dari Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). Dengan nilai taraf signifikansi (Sig. 2-tailed) pada 0.000. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang sangat signifikan antara tingkat pendidikan dengan pembagian kerja yang merupakan bagian dari solidaritas sosial baik dilihat dari korelasi tata jenjang Kendall maupun tata jenjang Spearman pada taraf signifikansi 0,01% (1%).

Artinya terdapat pengaruh tingkat pendidikan terhadap pembagian kerja kelompok *urban commuting* dalam melihat solidaritas sosial antara Komunitas Pengguna Kereta Api (Kpka) Dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Ho diterima dan Hk ditolak.

Dari penjelasan di atas secara tidak langsung dapat diketahui bahwa terdapat pengaruh tingkat pendidikan terhadap pembagian kerja kelompok *urban commuting* dalam konteks solidaritas sosial antara Komunitas Pengguna Kereta Api (Kpka) Dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). Meskipun terdapat perbedaan yang kuat dari adanya pengaruh tingkat pendidikan. Dan akan mendapatkan hasil yang berbeda apabila persentase tingkat pendidikan yang terdapat dalam kedua kelompok *urban commuting*. Artinya setiap orang memiliki kualifikasi tingkat pendidikan yang berbeda sesuai dengan ijazah terakhir yang didapat. Perbedaan tingkat pendidikan antar individu akan sangat tercermin ketika membicarakan individu tersebut dalam suatu kelompok. Kondisi tingkat pendidikan ini juga dipengaruhi oleh beberapa faktor, yakni faktor ekstern dan faktor intern dari individu. Faktor intern lebih kepada biaya pendidikan yang semakin mahal dan tuntutan untuk kebutuhan yang lain juga tidak dapat ditinggalkan bahkan ditunda lagi. Hal-hal seperti itu akan mendorong seseorang untuk memilih bekerja dibandingkan melanjutkan pendidikan. Sedangkan faktor ektern bisa berasal dari birokrasi yang mengikat suatu individu atau intansi pendidikan yang memiliki kriteria khusus bagi para calon peserta didik.

Menurut Davis Popenoe dalam Abu Ahmadi (1991: 182) fungsi pendidikan ialah sebagai transmisi kebudayaan masyarakat, menolong individu memilih dan melakukan peranan sosialnya dan sebagai sumber inovasi sosial. Hal ini sangat sesuai dengan kondisi yang terjadi antara Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK). Perbedaan yang cukup signifikan antara kedua kelompok akan berimplikasi pada pembagian kerja yang mengacu pada solidaritas sosial. Tingkat pendidikan antara kedua kelompok memiliki perbedaan yang cukup signifikan, yaitu pada golongan pendidikan tinggi untuk Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan golongan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK).

Tinggi rendahnya pendidikan akan mempengaruhi bagaimana seseorang melakukan perannya. Seseorang dengan pendidikan yang tinggi mampu menempatkan diri serta menjalankan peran sosial yang diberikan kepadanya. Selain itu pendidikan juga berfungsi sebagai sumber inovasi baru. Kelompok dengan anggota berpendidikan tinggi mampu menciptakan inovasi baru untuk mencapai tujuan kelompok yang menjadi kesepakatan bersama. Hal ini juga terlihat dari inovasi yang dilakukan oleh Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) saat mendaftarkan kelompok pada salah satu notaris untuk mendapatkan pengakuan keberadaan kelompok secara hukum. Inovasi-inovasi yang dilakukan bukan hanya untuk kebaikan kelompok saja ada beberapa inovasi yang dilakukan untuk membantu masyarakat di sekitar kelompok. Sebagai contoh *real* adalah negoisasi pengurus kelompok yang notabene berpendidikan tinggi dengan pihak PT. KAI perihal perubahan peraturan dan penetapan kebijakan baru. Inovasi lain yang dilakukan adalah bakti sosial ketika ada bencana alam di sekitar kelompok. Artinya dalam sebuah kelompok yang mayoritas anggotanya berpendidikan tinggi akan mampu menjalankan setiap tugas yang diberikan. Anggota kelompok juga akan mampu memberikan inovasi-inovasi baru yang berguna untuk kebaikan kelompok. Dengan pendidikan yang tinggi pengalaman untuk berorganisasi akan jauh lebih besar, selain berasal dari ilmu yang didapat dalam pendidikan formal maupun pendidikan no-formal. Individu yang sudah terbiasa dengan dunia pendidikan akan mampu beradaptasi dengan keorganisasian. Bagaimana organisasi itu berjalan, apa tugas dari organisasi serta tujuan daripada organisasi. Melalui pengamatan selama

berada di dalam instansi pendidikan pengalaman berorganisasi juga semakin banyak. Pengalaman-pengalaman dari individu tentang organisasi baik dari pengamatan di dalam instansi pendidikan maupun ikut terjun dalam organisasi akan bermanfaat dalam memberikan inovasi-inovasi kepada setiap organisasi yang diikuti. Dengan pengamatan individu mampu membandingkan organisasi yang baik dan yang buruk. Perbandingan antar beberapa organisasi yang terdapat dalam lingkungan seseorang mampu mengkategorisasikan penyebab kurang atau lebihnya suatu kelompok. Sehingga individu mampu menyumbangkan inovasi baru yang baik untuk organisasi, sesuai dengan pengamatan dan perbandingan pada organisasi yang ada di sekitar lingkungannya.

Pendidikan memiliki tugas dan fungsi yang bermanfaat bagi masyarakat. Sehingga pendidikan memiliki peran yang sangat penting, salah satunya untuk mempersiapkan diri memasuki kehidupan masyarakat yang memiliki tata nilai tertentu. Kompleksitas pembagian kerja di dalam masyarakat memaksa para generasi muda untuk saling berkolaborasi, bersinergi, saling membutuhkan dan saling memberi kontribusi dengan anggota masyarakat yang lain untuk terciptanya stabilitas sosial yang diinginkan (Rifa'I, Muhammad, 2011: 27). Stabilitas sosial dalam kelompok dapat diukur dengan kesejahteraan anggota, tercapainya tujuan dan keberlangsungan kelompok seperti anggaran dasar yang dirumuskan melalui kesepakatan bersama.

Tabel Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
PK * SS	86	100.0%	0	0.0%	86	100.0%

Sumber: perhitungan program SPSS

Output bagian pertama atau interpretasi data hasil *output* korelasional kontingensi yang pertama yakni tabel 5.26 *Case Processing Summary* antara variabel pembagian kerja dan juga solidaritas sosial menunjukkan terdapat 86 data yang terdiri dari 48 responden Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan 38 responden anggota Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) (PSPK) yang semuanya diproses (tidak ada data yang *missing* atau hilang) sehingga tingkat kevalidannya 100%.

Tab. Silang (Pembagian kerja-Solidaritas Sosial)

		SS		Total	
		1.00	2.00		
PK	1.00	Count	27	11	38
		% within SS	56.2%	28.9%	44.2%
	3.00	Count	21	27	48
		% within SS	43.8%	71.1%	55.8%
Total		Count	48	38	86
		% within SS	100.0%	100.0%	100.0%

Output bagian kedua atau interpretasi data hasil *output* korelasional kontingensi yang kedua terlihat tabulasi silang yang memuat hubungan diantara kedua variabel. Dari tabulasi silang antara pembagian kerja dengan solidaritas sosial diperoleh terdapat pembagian kerja kelompok yang rendah pada tipe kelompok solidaritas sosial mekanik sebanyak 27 jawaban dari total 86 responden dengan persentase sebesar 56.2%. dan 43.8% sisanya merupakan hasil tabulasi silang yang menjelaskan bahwa pada pembagian kerja yang kompleks terjadi pada kelompok dengan tipe solidaritas sosial mekanik. Sedangkan pada tipe kelompok solidaritas organik, perbedaan antara pembagian kerja kelompok yang kompleks dengan pembagian kerja kelompok yang masih sederhana menunjukkan angka yang signifikan. Besar perbedaan persentase dari kedua kelompok dengan pembagian kerja yang berbeda adalah 42.2%. Persentase dari pembagian kerja kelompok tipe organik yang kompleks dan sederhana masing-masing adalah 28.9% dan 71.1%. Dari hasil tabulasi silang yang memanfaatkan bantuan program SPSS dapat dijelaskan bahwa solidaritas sosial mekanik ditunjukkan dengan adanya pembagian kerja yang masih sangat sederhana. Bahkan masih melibatkan unsur gender di dalamnya. Sedangkan dalam solidaritas sosial organik pembagian kerja yang tercipta sudah sangat kompleks dengan intensitas pembagian kerja yang sangat banyak dan detail. Selain itu pembagian kerja yang terjalin juga sangat detail menjelaskan tugas, wewenang dan hak dari masing-masing jenis pekerjaan yang diciptakan dalam kelompok. Sehingga antara tugas yang satu dengan tugas yang lainnya tidak saling bertabrakan dan saling melengkapi guna membawa kelompok mencapai visi-misi yang diinginkan.

Sistem pembagian kerja dalam masyarakat tradisional dan masyarakat modern memiliki perbedaan. Perbedaan ditunjukkan dari dasar pembagian kerja itu sendiri. Bila dalam masyarakat tradisional pembagian kerja didasarkan atas perbedaan jenis kelamin. Perbedaan jenis kelamin menjadikan

pembagian kerja dalam masyarakat tradisional kurang sempurna. Perbedaan psikologis antara laki-laki dan perempuan pada dasarnya berputar pada teori besar, yakni teori *nature* dan *nurture*, pengikut teori *nature* yang ekstrim beranggapan bahwa perbedaan psikologis antara laki-laki dan perempuan disebabkan oleh faktor-faktor biologis keduanya. Pengikut teori *nurture* beranggapan bahwa perbedaan ini tercipta melalui proses belajar dari lingkungan (Budiman, Arif. 1985:02). Teori ini menjelaskan bahwa perbedaan pembagian kerja dalam masyarakat tradisional dibatasi oleh perbedaan kondisi fisik antara laki-laki dan juga perempuan. Perempuan sering dikonstruksikan untuk bekerja di sektor domestik sedangkan laki-laki dengan kondisi fisik yang lebih kuat maka diposisikan pada sektor publik. Hal ini jelas berbeda pada pembagian kerja di dalam masyarakat modern yang didasarkan pada manfaat dalam pemenuhan kebutuhan yang semakin kompleks (*utilitarianisme*). Teori ini menjelaskan bahwa keadaan normal dari pembagian kerja yang beraneka ragam merupakan satu kestabilan organik. Perkembangan pembagian tugas bergandengan dengan kehancuran struktur sosial yang bersegmen-segmen (Giddens, Anthony. 1986:97). Pembagian kerja juga meningkat ketika banyak individu yang melakukan kontak secara lebih intens. Pembagian kerja merupakan bentuk dari kestabilan organik dalam masyarakat. Pengaruh integrasi dari adanya pembagian kerja yang terbentuk merupakan hasil komitmen-komitmen moral umum. Pembagian kerja menghasilkan spesialisasi fungsi pekerjaan, sehingga diperlukan pengembangan bakat-bakat spesifik, kemampuan-kemampuan dan pendirian-pendirian yang hanya dimiliki oleh kelompok.

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6.411 ^a	1	.011		
Continuity Correction ^b	5.351	1	.021		
Likelihood Ratio	6.538	1	.011		
Fisher's Exact Test				.016	.010
Linear-by-Linear Association	6.336	1	.012		
N of Valid Cases	86				

- a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5.
- b. The minimum expected count is 16.79.

Output bagian ketiga dari keseluruhan hasil uji korelasional kontingensi menjelaskan hasil dari perhitungan yang ditunjukkan dengan melakukan perbandingan *chi square* hitung dengan *chi square* tabel. Pengambilan keputusan dari hasil perhitungan korelasi kontingensi diatas perlu melihat dan memperhatikan pertimbangan-pertimbangan dan dasar pengambilan keputusan. Adapun dasar pengambilan keputusan adalah:

1. Berdasarkan perbandingan *chi square* (pearson uji dan tabel):

- Jika *chi-square* hitung > *chi-square* tabel maka H_k ditolak, dan H_o diterima
- Jika *chi-square* hitung < *chi-square* tabel maka H_k diterima, dan H_o ditolak

Sehingga dapat ditarik kesimpulan:

- *Chi-square* hitung hasil SPSS adalah 6.411
- Sedang *chi-square* tabel dapat dihitung pada tabel *chi-square*. Dengan tingkat signifikansi (α) = 5%, derajat kebebasan (df) = 1. Sehingga dalam melihat *chi-square* table dicari pada kolom derajat kebebasan 1 dan taraf signifikansi 5%. Karena didalam tabel disediakan mulai dari taraf 50%, 30%, 20%, 10%, 5%, dan 1%. Sehingga pemilihan taraf signifikansi pada *chi-square* table disesuaikan dengan taraf signifikansi yang digunakan pada *chi-square* hitung. Dari tabel, didapat *chi-square table* adalah 3.841
- Oleh karena *chi-square* hitung > *chi-square* tabel (6.411 > 3.841), maka H_k ditolak dan H_o diterima. Artinya Terdapat Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap Solidaritas Sosial Kelompok *Urban Commuting* ditinjau dari Pembagian Kerja Kelompok

2. Berdasarkan probabilitas

- Jika probabilitas atau taraf signifikansi > 0.05, maka H_k diterima dan H_o ditolak
- Jika probabilitas atau taraf signifikansi < 0.05, maka H_k ditolak dan H_o diterima

Sehingga dapat terlihat bahwa pada kolom Approx. Sig. adalah 0,011, yang sama persis dengan kriteria di atas. Disini dapat diambil kesimpulan bahwa H_k ditolak dan H_o diterima. Dari kedua analisis diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa H_k ditolak, dan H_o diterima atau dapat dikatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan tingkat pendidikan dengan solidaritas sosial kelompok *urban commuting* yang ditinjau dari pembagian kerja kelompok.

Hasil Korelasi Kontingensi

	Value	Approx. Sig.
Nominal by Contingency Nominal Coefficient	.263	.011
N of Valid Cases	86	

Output bagian keempat atau interpretasi data hasil *output* korelasional kontingensi yang keempat adalah salah satu koefisien pengukur korelasi antar data ordinal dan juga nominal yang menggunakan korelasi kontingensi memiliki 2 interpretasi data terhadap hasil yang diperoleh dari perhitungan SPSS:

1. Angka signifikansi (Approx. Sig) di bawah atau sama dengan 0.05 (sebesar 0.011). Hal ini membuktikan bahwa terdapat pengaruh tingkat pendidikan dengan solidaritas sosial kelompok *urban commuting* yang ditinjau dari pembagian kerja kelompok
2. Angka korelasi koefisien kontingensi sebesar 0.263 angka ini termasuk cukup kuat untuk mendekati 0.5 sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat pengaruh tingkat pendidikan dengan solidaritas sosial kelompok *urban commuting* yang ditinjau dari pembagian kerja kelompok

Perbedaan pembagian kerja di dalam kedua kelompok lebih didasarkan pada tingkat pendidikan dari masing-masing anggota kelompok. Pendidikan dan juga pengalaman menjadikan seseorang mampu memberikan inovasi dan masukan untuk kemajuan kelompok. Pembagian kerja merupakan perincian dan pengelompokan tugas yang semacam atau yang berkaitan erat akan memudahkan seseorang pegawai atau suatu organisasi dalam memahami apa yang menjadi pekerjaan, batas wewenang dan tanggung jawab atas tugas yang dipercayakan kepadanya.

Pembagian kerja antara kelompok *urban commuting* Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) memiliki dasar pembagian kerja yang berbeda. Dalam Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) menggunakan dasar pendidikan, pengalaman serta kesepakatan bersama dalam merumuskan pembagian kerja yang akan dilakukan. Konsultasi hukum juga dilakukan agar kelompok cepat dan tepat dalam menentukan pembagian kerja apa saja yang diperlukan dalam kelompok. Sehingga unsur pendidikan jauh lebih terlihat dan mendominasi dibandingkan dengan lama atau tidaknya seseorang menjadi pengguna kereta api. Setelah melakukan konsultasi hukum, anggota mengadakan rapat yang membahas mengenai sistematisasi pemilihan kelompok apakah melalui *voting*, pemilihan sepihak,

atau atas kemauan sendiri. Hal ini yang akan menjadi tolak ukur apakah kompleksitas pembagian kerja di dalam suatu kelompok dikatakan tinggi atau masih rendah. Selain itu kejelasan dari setiap spesialisasi pekerjaan yang ada juga sangat penting. Melihat sistematisasi proses pembagian kerja di dalam Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) dapat disimpulkan bahwa yang membedakannya dengan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) adalah dasar pembentukan kelompok dan juga kompleksitas pembagian kerja itu sendiri yang meliputi jumlah spesialisasi pekerjaan dan kejelasan dari masing-masing spesialisasi pekerjaan.

Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) menggunakan dasar pembagian kerja berupa lama atau tidaknya anggota menggunakan jasa layanan kereta api. Hal ini didasarkan atas pengalaman memahami kondisi para *urban commuting* yang memanfaatkan jasa layanan kereta api. Gender bukan lagi dasar atas pembagian kerja yang dilakukan. Semua anggota baik laki-laki maupun perempuan memiliki porsi yang sama dalam menjadi anggota kelompok. Namun tetap kembli lagi bahwa yang dijadikan dasar pembagian kelompok lebih kepada intensitas dan lama tidaknya pengalaman seseorang menggunakan jasa layanan kereta api. Semakin lama seseorang menggunakan jasa layanan kereta api, maka semakin besar pula peluang anggota menjadi pengurus. Kompleksitas pembagian kerja yang ada pada Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) juga tergolong masih rendah jika dibandingkan dengan kompleksitas pembagian kerja Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa). Belum adanya kejelasan struktur serta jenis spesialisasi yang lengkap menjadikan tingkat kompleksitas pembagian kerja tergolong rendah.

Secara umum kedua kelompok memiliki jenis pembagian kerja yang sama yakni pembagian kerja dengan taraf kompleks. Yang membedakan hanyalah dasar dan juga tingkat kompleksitas dari spesialisasi pekerjaan. Tingkat kompleksitas pembagian kerja dari Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) lebih rendah dibandingkan dengan kompleksitas pembagian kerja pada Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa).

Hasil yang menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan solidaritas sosial kelompok *urban commuting* antara Komunitas Pengguna Kereta Api (KPKa) Dan Paguyuban Silaturahmi Penumpang KRD (PSPK) ini dapat diartikan bahwa kedua kelompok memiliki tipe solidaritas sosial yang sama yakni solidaritas organik. Hal ini terlihat dari dasar

pembentukan kelompok yang terjadi di dalam kedua kelompok yang didasarkan pada kontraktual atau sesama pengguna jasa kereta bukan berdasarkan sifat kekeluargaan. Selain itu juga terdapat bantuan berupa uang dan pengukuran materi ketika akan membantu satu anggota kelompok dengan anggota kelompok yang lain ketika mendapatkan kesulitan.

Dalam penjelasan sub bab sebelumnya yang membahas tentang besar perbedaan dari masing-masing kelompok perihal pembagian kerja, sudah jelas bahwa pembagian kerja di dalam kedua kelompok adalah sama pada taraf pembagian kompleks. Namun yang membedakan adalah dasar pembagian kerja dan juga tinggi rendahnya kompleksitas pembagian kerja. Tingkat kompleksitas Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) lebih tinggi dibandingkan dengan kompleksitas pembagian kerja pada Paguyuban Penumpang Kereta KRD (PSPK). Hal ini berimplikasi pada tipe solidaritas yang terjalin. Karena gender tidak lagi menjadi dasar pembagian kerja dalam kelompok dan kelompok memiliki pembagian kerja pada taraf yang kompleks, maka dapat disimpulkan bahwa tipe solidaritas sosial yang terjalin adalah solidaritas organik.

Solidaritas dengan tipe organik jika digeneralisasi dari hasil pembagian kerjanya yaitu dengan ditandai oleh heterogenitas dan individualitas yang semakin tinggi, bahwa individu berbeda satu sama yang lain. Solidaritas organik muncul karena pembagian kerja bertambah besar. Solidaritas itu berdasarkan pada tingkat saling ketergantungan yang tinggi. Saling ketergantungan itu bertambah sebagai hasil dari bertambahnya spesialisasi dalam pembagian pekerjaan, yang memungkinkan dan juga menggairahkan bertambahnya perbedaan di kalangan individu. Munculnya perbedaan-perbedaan di tingkat individu ini merombak kesadaran kolektif itu, yang pada gilirannya menjadi kurang penting lagi dasar untuk keteraturan sosial dibandingkan dengan saling ketergantungan fungsional yang bertambah antara individu-individu yang memiliki spesialisasi dan secara relatif lebih otonom sifatnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2006. *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ahmadi, Abu. 1991. *Sosiologi Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta
- Budiman, Arif. 1985. *Pembagian kerja secara seksual*. Jakarta: Gramedia.

- Burhan, Bungin. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Davis, Keith dan John W. Newstrom. 1985. *Perilaku Dalam Organisasi*. Jakarta: Erlangga.
- Dirdjosisworo, Soedjono. 1991. *Sosiologi dan Filsafat*. Jakarta: Erlangga.
- Giddens, Anthony. 1986. *Kapitalisme dan Teori Sosial Modern*. Jakarta: UI PRESS.
- Horton B Paul dan Chester L. Hunt. 1984. *Sosiologi Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Huraerah Abu dan Purwanto. 2006. *Dinamika Kelompok*. Bandung: Refika Aditama.
- Johnson, Paul D. 1986. *Teori Sosiologi Klasik dan Modern*. Jakarta: Gramedia.
- Netra. 1974. *Statistik Inferensial*. Surabaya: Usaha Nasional
- Nurgitantor, Burhan dkk. 2009. *Statistik Terapan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nursalam dan Siti Pariani. 2001. *Pendekatan Praktis Metodologi*. Jakarta: Sagung Seto.
- Poloma, Margaret M. 1987. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Rifa'I, Muhammad. 2011. *Sosiologi Pendidikan*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Singarimbun, Masri dan Sofian Efendi. 1989. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LP3ES.
- Soekanto, Soerjono. 1985. *Emile Durkheim Aturan-Aturan Metode Sosiologis*. Jakarta: CV Rajawali.
- Sugiyono. 2010. *Statistik Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Sutarto. 1993. *Dasar-dasar Organisasi*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Akta Notaris Komunitas Pengguna Kereta api (KPKa) nomor 9 tanggal 09 April 2013.