



Analisis Waktu Kerja Pengemudi Bus terhadap Undang- Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

Achmad Fauzan^{1*}, Mudiana Permata Sari², Langga Lagandhy³

¹⁻³ Politeknik Ketenagakerjaan, Indonesia

*Penulis Korespondensi: achmadfauzanofc@gmail.com¹

Abstract: *The working hours of bus drivers are regulated by applicable laws and regulations as well as the collective labor agreement (PKB) of PT. X. However, in practice, discrepancies are often found, such as working hours exceeding the maximum limit, lack of adequate rest time, and high operational demands. This study aims to analyze the implementation of bus drivers' working hours at PT. X and examine its compliance with the requirements stipulated in Law Number 13 of 2003 concerning Manpower. The research employs a qualitative approach using a case study method. Data collection techniques include interviews, field observations, and documentation studies of the Collective Labor Agreement (PKB). The findings indicate that, normatively, PT. X has regulated drivers' working hours in accordance with the law, namely eight working hours per day. However, field observations reveal excessive working hours experienced by bus drivers due to operational conditions such as traffic congestion and tight operational schedules. Additionally, the mandatory one-hour rest period is not always fully realized due to time constraints and field conditions. Although the PKB provides detailed protection of drivers' rights, its implementation still requires close supervision to prevent violations of labor rights. This study recommends a review of the scheduling system and stricter supervision of the implementation of working hours and rest periods for bus drivers.*

Keywords: *Working Hours, Bus Drivers, Labor Rights Protection, Manpower Law.*

Abstrak: Waktu kerja pengemudi bus telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku maupun perjanjian kerja bersama PT.X. Namun, dalam praktiknya sering ditemukan ketidaksesuaian dengan regulasi seperti jam kerja yang melebihi batas maksimal, kurangnya waktu istirahat, serta tuntutan operasional yang tinggi. Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis implementasi waktu kerja pengemudi bus di PT. X serta meninjau kesesuaiannya melalui syarat yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif melalui metode studi kasus. Sedangkan wawancara, observasi lapangan, dan studi dokumentasi terhadap Perjanjian Kerja Bersama (PKB), digunakan sebagai teknik pengumpulan data dalam penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif PT. X telah mengatur waktu kerja pengemudi bus sesuai peraturan perundang-undangan, yakni delapan jam kerja per hari. Namun, hasil observasi di lapangan menunjukkan adanya kelebihan jam kerja yang dialami pengemudi bus akibat kondisi operasional seperti kemacetan dan padatannya jadwal operasional. Selain itu, waktu istirahat yang seharusnya diberikan selama satu jam juga tidak selalu dapat direalisasikan secara penuh karena keterbatasan waktu dan kondisi lapangan. Meskipun perlindungan hak pengemudi telah diatur dalam PKB secara rinci, pelaksanaannya masih perlu diawasi agar tidak terjadi pelanggaran hak-hak tenaga kerja. Penelitian ini merekomendasikan peninjauan ulang terhadap sistem penjadwalan serta pengawasan ketat terhadap pelaksanaan waktu kerja dan istirahat pengemudi bus.

Kata Kunci: Waktu Kerja, Pengemudi Bus, Perlindungan Hak, Undang-Undang Ketenagakerjaan.

1. PENDAHULUAN

Angkutan, atau alat transportasi yang biasa dipergunakan untuk menampung orang dan barang, dimana biasanya orang maupun barang tersebut sudah memiliki tujuan kemana mereka akan diantar, hal ini merupakan komponen penting pada kehidupan masyarakat, tepatnya manusia secara individual ataupun kelompok, tentunya sulit untuk memisahkan alat transportasi dalam keseharian manusia ketika beraktivitas pada sehari-harinya (Doel Susanto, 2018). Jika alat transportasi dipisahkan dalam kegiatan sehari-hari manusia, tentu hal ini akan berdampak pada ketidakefektifan serta efisiensi manusia dalam berkegiatan atau

beraktivitas. Berdasarkan Pasal 1 angka 3

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan diartikan sebagai kegiatan memindahkan orang dan/atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan kendaraan di jalan umum. Angkutan termasuk ke dalam layanan publik di sektor transportasi darat.

Peranan angkutan dalam kehidupan manusia sangat penting karena memungkinkan perpindahan orang dan barang dengan cepat, efektif, dan efisien. Salah satu contohnya, ketika seorang pekerja yang kesehariannya memercayakan bus untuk bepergian menuju kantor dimana dapat menempuh perjalanan dalam waktu satu jam, sementara tanpa adanya bus perjalanan bisa memakan waktu lebih lama. Transportasi umum, khususnya bus masih menjadi pilihan utama masyarakat di berbagai negara berkembang (Zuraida, 2015). Bus dikenal sebagai alat transportasi yang praktis dan cepat (Ardiansyah, 2015), namun hal ini justru juga menimbulkan dampak negatif seperti kecelakaan lalu lintas, ataupun menumpuknya volume kendaraan yang disebabkan dari adanya peningkatan bus secara pesat.

Aryanto Nur et al., (2024) mengatakan bahwa permasalahan kemacetan lalu lintas merupakan hal yang kerap dijumpai di wilayah perkotaan di Indonesia. Kondisi ini disebabkan oleh tingginya konsentrasi kendaraan yang terkumpul di pusat kota. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika kemacetan sering terjadi akibat padatnya arus lalu lintas di daerah tersebut. Kemacetan yang terjadi pada kota Jakarta dipicu dari bermacam faktor, antara lain fakta bahwa pertumbuhan penduduk yang terjadi sangat cepat, peningkatan kepemilikan mobil atau sepeda motor pribadi, serta terbatasnya prasarana transportasi. Menurut laporan oleh Fransiskus W. (Kompas, 2025), jaringan transportasi publik di Jakarta kini telah mencakup sekitar 91% wilayah kota. Meski begitu, tingkat pemanfaatan oleh masyarakat masih rendah dengan hanya sekitar 21% warga yang rutin menggunakan layanan tersebut dalam kegiatan sehari-hari.

Pengoperasian bus dengan frekuensi tinggi berkontribusi terhadap peningkatan kapasitas transportasi perkotaan serta memastikan mobilitas yang optimal bagi masyarakat. Namun, ketidakstabilan lalu lintas dan fluktuasi permintaan penumpang sering kali menyebabkan fenomena bus bunching, yaitu kondisi di mana beberapa bus yang seharusnya terjadwal berjarak waktu tertentu malah tiba hampir bersamaan yang berdampak pada penurunan kualitas layanan transportasi. Seiring meningkatnya penerapan filosofi just-in-time dalam dunia transportasi, ketepatan waktu menjadi aspek layanan yang semakin penting. Namun, ketepatan waktu hanya dapat dicapai jika operasional kendaraan mempertimbangkan batasan jam kerja pengemudi. Untuk mengatasi kendala operasional ini, berbagai strategi kontrol real-time telah dikembangkan seperti pengaturan kecepatan, penahanan bus (*bus*

holding), dan melewati halte tertentu.

Meskipun memiliki dampak signifikan dalam dunia nyata, batasan jam kerja pengemudi bus masih jarang dibahas dalam penelitian mengenai penjadwalan dan perencanaan rute kendaraan. Dalam sistem transportasi, pengaturan jam kerja pengemudi sangat penting untuk meningkatkan keselamatan dan ketepatan waktu perjalanan. Menurut Pasal 90 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, setiap perusahaan angkutan umum dikenakan tanggung jawab untuk mematuhi aturan yang berkaitan dengan jam kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi kendaraan bermotor umum. Pengemudi kendaraan umum dapat bekerja hingga 8 jam per hari. Ini selaras dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yang mengatur jam kerja normal 8 jam per hari dan 40 jam per minggu untuk pekerja yang menggunakan sistem dalam seminggu bekerja selama lima hari.

Mengemudikan bus dalam waktu yang lama tanpa istirahat memiliki risiko tinggi, seperti menurunnya konsentrasi pengemudi yang dapat menyebabkan kecelakaan. Dengan mematuhi ketentuan jam kerja pengemudi bus, bukan hanya keselamatan pengemudi dan penumpang yang terjamin tetapi juga seluruh pengguna jalan. Hal ini menegaskan bahwa keselamatan merupakan tanggung jawab bersama, di mana setiap langkah kecil dalam penerapan aturan dapat memberikan dampak besar bagi keselamatan transportasi secara keseluruhan.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, dan atas dasar ketertarikan penulis terhadap ketaatan peraturan yang ditetapkan maka penulis akan melakukan pengkajian terkait waktu kerja pengemudi bus di PT. X ditinjau dari aspek hukum ketenagakerjaan, sehingga rumusan masalah penelitian ini adalah:

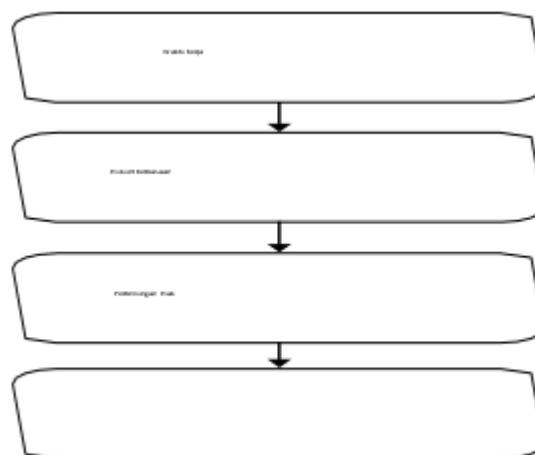
(1) bagaimana implementasi waktu kerja pengemudi bus di PT. X.? (2) bagaimana perlindungan hak lembur pengemudi bus di PT. X?. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk: (1) mengetahui implementasi waktu kerja pengemudi bus di PT. X. (2) mengetahui perlindungan hak lembur pengemudi bus di PT. X.

2. METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Murdiyanto (2020) mengemukakan bahwa penelitian kualitatif juga dapat diartikan sebagai penelitian yang fokus pada pemahaman masalah-masalah dalam kehidupan sosial dengan menggunakan kondisi realitas atau lingkungan alami yang mencakup secara menyeluruh, kompleks, dan terperinci. Sumber data penelitian ini yaitu menggunakan teknik wawancara, observasi dan

melalui studi pustaka. Pada penelitian kualitatif yang menjadi teknik dalam pengerjaan adalah teknik analisis mendalam dimana peneliti dapat mengkaji kembali secara mendalam mengenai masalah yang terjadi secara khusus. Dalam perolehan pengumpulan data apabila menggunakan metode penelitian kualitatif dibantu dengan fakta-fakta lapangan yang terjadi pada saat melakukan penelitian.

Teknik analisis data yang digunakan peneliti mengikuti Miles dan Huberman (dalam Abdussamad, 2021) mengutarakan bahwa metode atau teknik pengolahan data antara lain: (1) Reduksi data, (2) Penyajian data, dan (3) Menarik Kesimpulan. Berdasarkan penelitian ini, menggambarkan kerangka penelitian yang akan dilakukan. Berikut ini merupakan kerangka teori yang digabungkan dengan gambaran terjadinya pengaturan waktu kerja melalui gambar berikut:



Gambar 1. Kerangka Teori.

3. HASIL

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis terkait analisis waktu kerja pengemudi bus terhadap Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, maka dapat ditemukan beberapa temuan hasil penelitian di PT. X diantaranya:

a. Implementasi waktu kerja pengemudi bus

Berdasarkan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT. X dalam Pasal 22 Ayat 1, disebutkan bahwa waktu kerja yang digunakan pada PT. X ialah menggunakan pola lima hari kerja dalam satu minggu, berlaku delapan jam kerja dalam satu hari dan empat puluh jam dalam satu minggu. Namun pada observasi di lapangan, peneliti menemukan bahwa waktu kerja pengemudi bus PT. X sering melebihi batas maksimal 8 jam/hari yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003. Meskipun secara normatif perusahaan telah menetapkan waktu kerja sesuai ketentuan. Peneliti melakukan

observasi langsung terhadap kegiatan operasional pengemudi bus pada shift 1 dengan waktu kerja pukul 05.00 – 13.00 WIB. Observasi difokuskan pada koridor 7 dengan rute halte Kampung Rambutan menuju Kampung Melayu dan sebaliknya.

Berdasarkan pencatatan di lapangan, satu kali perjalanan pulang-pergi dari Kampung Rambutan ke Kampung Melayu memakan waktu antara 1 jam 25 menit hingga 1 jam 45 menit, tergantung pada kondisi lalu lintas dan waktu keberangkatan. Peneliti melakukan hingga 5 perjalanan pulang pergi dengan total akumulasi waktu kerja mencapai 8 jam 4 menit. Jika di rata-ratakan pada hasil observasi sebagai berikut:

Tabel 1. Rata-Rata Perjalanan Halte Ke Halte.

No.	Kp. Rambutan	Tujuan Kp. Melayu	Rata - Rata
1	39 Menit	46 Menit	45 Menit 24 Detik
2	44 Menit	51 Menit	
3	47 Menit	49 Menit	
4	50 Menit	53 Menit	
5	47 Menit	58 Menit	

Selain waktu mengemudi, pengemudi juga tercatat menunggu sekitar 15 menit di halte pemberangkatan sebelum melanjutkan perjalanan berikutnya. Jika durasi tunggu ini dijumlahkan, maka total waktu kerja aktif menjadi 9 jam 19 menit. Selanjutnya, ada kebiasaan yang dimana pengemudi datang lebih awal sekitar pukul 4.30 WIB untuk melakukan persiapan seperti absensi, pengecekan kendaraan dan pemanasan mesin sebelum keberangkatan pertama. Hal tersebut dilakukan agar pada saat jam 05.00 WIB, operasional bus langsung berjalan. Tetapi, kegiatan ini menunjukkan bahwa durasi keterlibatan kerja melebihi batas jam kerja yang telah dijadwalkan. Pengemudi juga harus mengembalikan bus pada dimana memulai keberangkatan.

Selain itu, pada PKB PT. X Pasal 22 Ayat 2 disebutkan bahwa para pekerja PT. X mendapatkan waktu istirahat selama 1 jam dan istirahat tersebut dapat disesuaikan dengan situasi dan kondisi di lapangan. Namun pada observasi yang dilakukan, waktu istirahat ini tidak sepenuhnya selalu dilakukan. Saat pengemudi menyelesaikan satu kali perjalanan pulang-pergi, mereka hanya berhenti sekitar 15 menit di halte tujuan sebelum kembali memulai keberangkatan berikutnya. Waktu istirahat ini tidak selalu dimanfaatkan secara maksimal karena pengemudi tetap berada di dalam bus dan bersiap untuk keberangkatan selanjutnya.

Observasi yang dilakukan juga menunjukkan bahwa saat waktu istirahat seharusnya dimulai yakni setelah mengemudi selama kurang lebih empat jam, pengemudi kerap masih berada di perjalanan menuju tujuan akhir. Hal ini membuat

mereka tidak bisa langsung mengambil waktu istirahat karena harus menyelesaikan rute terlebih dahulu. Dalam beberapa situasi, seperti kondisi lalu lintas padat atau adanya gangguan teknis, jadwal perjalanan menjadi lebih ketat dan waktu istirahat menjadi semakin terbatas.

b. Perlindungan hak lembur pengemudi bus

Dalam PKB PT. X telah disebutkan terkait dengan kerja lembur pekerja PT. X. Hal tersebut telah dijelaskan dalam PKB PT. X Pasal 22 Ayat 4 bahwa setiap kelebihan jam kerja yang secara sah digunakan untuk bekerja lembur dihitung sebagai lembur. Pada SOP lembur yang berada pada lampiran 5, dijelaskan bahwa lembur untuk pengemudi bus berbeda. Pengemudi bus tidak berdasarkan surat perintah lembur (SKL) ketika terdapat kelebihan kerja, tetapi pengemudi bus melalui pencatatan waktu kerja yang berada di depo tempat pengemudi masuk kerja dan tidak mendapatkan SKL.

Selain itu, PKB Pasal 24 Ayat 1 dijelaskan dalam hal terdapat pekerjaan yang harus segera diselesaikan/tidak dapat ditunda, pekerja dapat ditugaskan untuk bekerja melebihi waktu kerja. Selain itu, Pasal 24 Ayat 2 Perjanjian Kerja bersama PT. X menyatakan bahwa perusahaan yang mempekerjakan pekerja lembur berkewajiban untuk menyediakan makanan dan minuman jika kerja lembur dilakukan selama tiga jam atau lebih. Ini lebih baik mengatur daripada peraturan perundang-undangan yang mengatur bahwa perusahaan berkewajiban untuk menyediakan makanan dan minuman jika kerja lembur dilakukan selama empat jam atau lebih mendapatkan paling sedikit 1.400 kilo kalori.

Berdasarkan observasi langsung di lapangan, peneliti mencatat bahwa waktu kerja pengemudi bus untuk shift 1 secara resmi dimulai pukul 05.00 WIB dan dijadwalkan berakhir pukul 13.00 WIB. Namun demikian, proses penyelesaian tugas tidak serta merta selesai tepat pada pukul 13.00 WIB. Setelah menyelesaikan siklus perjalanan terakhir, pengemudi masih menjalankan serangkaian aktivitas operasional tambahan. Aktivitas tersebut meliputi pengantaran kembali armada ke pool, pengisian laporan operasional, serta pemeriksaan kondisi kendaraan. Seluruh rangkaian kegiatan ini dilakukan setelah jam kerja utama berakhir dan membutuhkan waktu tambahan di luar jadwal shift yang telah ditentukan.

Selain itu, terdapat kondisi lain yang menyebabkan pengemudi bekerja lebih lama dari jadwal yang ditetapkan. Misalnya, apabila terjadi keterlambatan perjalanan karena kemacetan, cuaca buruk atau gangguan teknis maka waktu kedatangan pengemudi di akhir shift menjadi mundur. Hal ini berdampak pada molornya waktu pengembalian

kendaraan dan penyelesaian administrasi tugas. Waktu tambahan di luar jam kerja ini, berdasarkan observasi berlangsung selama lebih dari 1 jam dalam beberapa kasus. Dengan demikian, aktivitas-aktivitas tersebut secara nyata menambah beban kerja harian pengemudi dan menunjukkan adanya praktik kerja lembur yang bersifat rutin meskipun tidak selalu tercatat secara formal sebagai waktu lembur. Peneliti juga melihat bahwa pengemudi tidak langsung meninggalkan area kerja setelah jam shift selesai dikarenakan mereka harus memastikan kendaraan dalam keadaan siap untuk operasional berikutnya. Hal ini mengindikasikan bahwa waktu kerja pengemudi tidak sepenuhnya berakhir melainkan berlanjut hingga seluruh tanggung jawab diselesaikan.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa implementasi waktu kerja pengemudi bus di PT. X secara normatif telah mengacu pada ketentuan perundang-undangan, yaitu Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kedua regulasi tersebut mengatur waktu kerja maksimal delapan jam per hari. Namun, hasil observasi menunjukkan bahwa dalam praktiknya, pengemudi bus kerap bekerja melebihi jam kerja yang ditentukan, baik karena aktivitas operasional seperti kemacetan, padatnya jadwal perjalanan, maupun keharusan melakukan persiapan kendaraan sebelum jam kerja formal dimulai.

Selain itu, hak atas waktu istirahat selama satu jam yang telah diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama tidak selalu dapat direalisasikan secara penuh. Dinamika operasional dan tekanan layanan menyebabkan waktu istirahat kerap terpotong atau tidak dijalankan sesuai ketentuan. Hal ini menunjukkan adanya celah antara peraturan normatif dengan implementasi di lapangan.

Terkait dengan perlindungan hak lembur, PT. X telah mengatur kompensasi lembur secara eksplisit dalam PKB, bahkan mencantumkan perlakuan yang lebih baik daripada ketentuan umum, seperti pemberian konsumsi untuk lembur tiga jam atau lebih. Namun, pelaksanaan di lapangan belum sepenuhnya konsisten. Pengawasan dan pencatatan lembur belum optimal, sehingga risiko pelanggaran hak pekerja masih terbuka.

Saran

Melihat kondisi tersebut, direkomendasikan agar PT. X melakukan evaluasi dan peninjauan kembali terhadap sistem penjadwalan operasional, guna menghindari akumulasi jam kerja yang melebihi ketentuan. Penguatan sistem pengawasan juga penting dilakukan

untuk memastikan waktu istirahat dapat terpenuhi secara adil dan merata. Penerapan sistem monitoring digital yang terintegrasi dengan jadwal kerja dan kehadiran pengemudi dapat menjadi solusi konkret untuk mengontrol kepatuhan terhadap waktu kerja dan istirahat secara real-time.

Selain itu, perlu dilakukan peningkatan pemahaman terhadap hak dan kewajiban tenaga kerja melalui pelatihan rutin, baik kepada pengemudi maupun petugas pengawas lapangan. Sosialisasi ini akan meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap ketentuan hukum ketenagakerjaan yang berlaku.

Maka dari itu, perusahaan perlu melakukan evaluasi berkala terhadap isi Perjanjian Kerja Bersama agar tetap relevan dengan kondisi operasional yang terus berkembang. Penyesuaian ini harus tetap berorientasi pada prinsip perlindungan tenaga kerja sebagaimana diamanatkan dalam undang-undang, sehingga kesejahteraan dan keselamatan kerja pengemudi bus dapat terjamin secara optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode penelitian kualitatif*. Makassar: Syakir Media Press. <https://doi.org/10.31219/osf.io/juwxn>
- Adji, E. W. (2024). *Jumlah kendaraan bermotor di Jakarta bulan ini: 24 jutaan unit*. <https://otodriver.com/berita/2024/jumlah-kendaraan-bermotor-di-jakarta-bulan-ini-24-jutaan-unit-jumdedgcnit>
- Aji, N., et al. (2024). *Perjanjian kerja bersama (PKB) yang berlaku untuk pekerja dan pengusaha ditinjau dari aspek kemanfaatan*. *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*. <https://doi.org/10.56127/jukim.v3i04.1306>
- Anita Rahman, A., Santoso, I. B., & Astawa, I. K. (2024). *Perlindungan hukum waktu kerja bagi pekerja/buruh terhadap pelanggaran jam kerja yang melebihi waktu kerja pada suatu perusahaan*. <https://doi.org/10.31933/unesrev.v7i1>
- Aryanto, N., Isak, Y. J., Adyatma, M. E., Ryandhika, R., & Ajiansyah, M. R. (2024). *Peranan transportasi publik dalam pengurangan kemacetan di Jakarta*. *Journal of Information and Business*. <https://doi.org/10.47233/jibs.v2i3.1771>
- Asvin, G. (2009). *Vehicle scheduling and routing with drivers' working hours*. *Transportation Science*. <https://doi.org/10.1287/trsc.1070.0226>
- Daniel Turner, D., et al. (n.d.). *Applying qualitative approach in business research*. *Asian Journal of Business Research*.
- Dhany, F. W. W. (2025). *DKI Jakarta targetkan pengguna transportasi umum naik di tengah rendahnya minat warga*. *Kompas.id*. <https://www.kompas.id/artikel/dki-jakarta-targetkan-pengguna-transportasi-naik-di-tengah-rendahnya-minat-warga>
- Doel Susanto, D. (2018). *Hak pengemudi bus perusahaan angkutan jalan Perum Damri Surabaya terkait jam kerja*. *Jurnal Sapienlia el Virtus*, 3(1). <https://doi.org/10.37477/sev.v3i1.177>

- Fahron Maskub Rifai, F. M. (2022). *Perlindungan hukum bagi pengemudi pada perusahaan jasa transportasi darat berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan*.
- Fiantika, F. R., et al. (2022). *Metode penelitian kualitatif*. ResearchGate.
- Helmi Abidin, H., Mukhlis, I., & Zagladi, A. N. (2023). *Multi-method approach for qualitative research: Literature review with NVivo 12 Pro mapping*. *Jurnal Ilmiah Kependidikan*, 11(3). <https://doi.org/10.20961/jkc.v11i3.80748>
- Howard Lune, H., & Berg, B. L. (2017). *Qualitative research methods for the social sciences*. Pearson Education.
- Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker). (2004). *Keputusan Menteri Ketenagakerjaan Nomor KEP.100/MEN/VI/2004*.
- Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker). (2004). *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan*.
- Ketentuan Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu. (n.d.).
- Marinu Waruwu, M. (2023). *Pendekatan penelitian pendidikan: Metode kualitatif, metode penelitian kuantitatif dan metode penelitian kombinasi (mixed method)*. *Jurnal Pendidikan Tambusai*.
- Murdiyanto, E. (2020). *Metode penelitian kualitatif (teori dan aplikasi disertai contoh proposal)*. Yogyakarta: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat UPN "Veteran" Yogyakarta Press.
- Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2021 tentang *Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat, dan Pemutusan Hubungan Kerja*.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>
- Rudy Avianto, R., Suhartini, E., & Adiwijaya, A. J. S. (2022). *Perbandingan sistem hubungan kerja PKWTT dan PKWT dalam upaya peningkatan kesejahteraan pekerja*. *Jurnal Ilmiah Living Law*, 14(2). <https://doi.org/10.30997/jill.v14i2.6361>
- Sylvia Hasanah Thorik, S. H. (2023). *Pelaksanaan hak dan kewajiban antara pengusaha dan pekerja dalam perjanjian kerja bersama ditinjau dari UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Studi pada PT Handsumtex, Tangerang)*. *Multiverse Journal*, 2(3). <https://doi.org/10.57251/multiverse.v2i3.1280>
- Vebrianthy, V., Abbas, B., & Sabilalo, H. M. A. (2022). *Pengaruh pengaturan kerja yang fleksibel, keseimbangan kehidupan kerja, dan keterikatan karyawan terhadap loyalitas kerja karyawan pada perusahaan properti di Kota Kendari*. <https://doi.org/10.35817/publicuho.v5i4.46>
- Weiya Chen, W., et al. (2024). *Bus drivers' behavioral intention to comply with real-time control instructions: An empirical study from China*. *Sustainability*, 16(9). <https://doi.org/10.3390/su16093623>
- Yati Nurhayati, Y. (2020). *Pengantar ilmu hukum*. Penerbit Nusa Media.
- Yusup, F. (2018). *Uji validitas dan reliabilitas instrumen penelitian kuantitatif*. *Jurnal Tarbiyah: Jurnal Ilmiah Kependidikan*, 7(1). <https://doi.org/10.18592/tarbiyah.v7i1.2100>