

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2 Perkembangan peradaban manusia di dunia memiliki kaitan erat dengan adanya sistem transportasi. Dengan adanya transportasi, kehidupan manusia mengalami perubahan yang signifikan. Hal tersebut disebabkan oleh kebutuhan manusia untuk menguasai sumber daya yang tersebar secara geografis. Selain itu adaptasi terhadap alam juga telah mendorong manusia untuk menciptakan inovasi dalam transportasi. Transportasi sendiri dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna dalam tujuan- tujuan tertentu (Khaerat, 2021)

Transportasi bukan hanya sebagai upaya untuk perpindahan manusia dan barang melalui wahana tertentu dari satu tempat ke tempat lainnya secara statis, namun selalu berubah seiring dengan perkembangan sarana prasarana dan kemajuan teknologi (Andriansyah, 2015). Transportasi, secara umum akan menggerakkan kegiatan ekonomi yang meliputi: tersedianya barang, penyamaan dan stabilitas harga barang maupun jasa, menurunkan harga, meningkatkan pembangunan, urbanisasi, munculnya usaha menengah kecil mikro, dan spesialisasi daerah dapat diratakan.

Dengan meningkatnya efisiensi dan kepemilikan kendaraan, juga turut diimbangi melalui berbagai infrastruktur penunjang. Dari data yang ada di Indonesia, pembangunan infrastruktur berupa jalan pada masa pemerintahan Jokowi mencapai 4600 kilometer dan tol sepanjang 1640 kilometer. (Chandra, 2021). Dengan adanya hal tersebut, telah berpengaruh besar terhadap kemajuan aktivitas transportasi. Selama 2010-2019 terjadi peningkatan rata-rata sektor transportasi dan perdagangan sebesar 7,31%.

Selain infrastruktur fisik yang berhubungan langsung, terdapat infrastruktur tambahan yang keberadaannya kian erat dengan transportasi modern. Infrastruktur tersebut adalah sarana komunikasi. Pada awal perkembangan komersialisasi sarana komunikasi, transportasi merupakan bagian pertama yang terdampak. Bukti dampak keterhubungan antara transportasi umum dengan sarana komunikasi di Indonesia adalah munculnya taksi. Pada tahun 1971 di Jakarta, taksi, diresmikan oleh Gubernur DKI Jakarta Ali Sadikin. Saat itu, taksi masih terintegrasi dengan telepon kabel atau telepon rumah. (Habibie, 2017).

Seiring adanya inovasi, sarana komunikasi yang pada awalnya menghubungkan secara sederhana melalui telepon kabel, kini berkembang ke telepon genggam yang terhubung Internet. Selanjutnya baru pada awal 2000 an internet mulai menjangkau seluruh dunia (Bakti, 2018).

Dengan perkembangan internet diseluruh dunia tersebut, moda transportasi juga mengalami kemajuan, bukti dari kemajuan tersebut antara lain adalah adanya aplikasi ojek online, pemesanan tiket kendaraan online hingga aplikasi tumpangan kendaraan. Dari beragam terobosan inovasi tersebut dapat dikatakan sebagai wujud transportasi online. Transportasi online memiliki beragam kelebihan dibandingkan dengan transportasi konvensional. Dikutip dari (Akbar, 2017). Menggunakan aplikasi transportasi online memiliki beragam manfaat, antara lain: hemat waktu dan tenaga dibandingkan harus menunggu transportasi konvensional yang kurang pasti keberadaannya, pembayaran bisa dilakukan melalui dompet digital yang tidak repot menunggu kembalian, banyak diskon dan kemudahan dalam proses pembayaran terutama transparan, pelayanan yang beragam dan tersedia 24 jam nonstop. Selain itu ojek online juga menggunakan fitur keamanan yang lebih terjamin.

Di Indonesia sendiri transportasi terintegrasi internet atau online yang eksis dan populer saat ini adalah aplikasi Gojek, Grab, Maxim, dan Indriver. Munculnya kebutuhan transportasi online ini dilatarbelakangi oleh banyak aspek salah satunya yaitu kebutuhan akan mobilitas yang semakin tinggi tidak diimbangi dengan transportasi umum yang memadai. Di sisi lain layanan aplikasi transportasi online yang memudahkan pengguna turut menjadi bagian penting dalam perkembangannya. Selain itu layanan aplikasi transportasi terintegrasi internet atau online turut berkembang positif dalam mencukupi kebutuhan dan pelayanan masyarakat yang semakin banyak. Pada awalnya, transportasi online hanya berbasis pada ojek online kemudian berekspansi menjadi taksi online, jasa antar makanan, jasa antar paket, hingga layanan pembayaran digital. Dari beragam transportasi online atau ojek online yang ada, aplikasi Gojek adalah perusahaan pertama yang beroperasi di Indonesia. Layanan ini diprakarsai oleh Nadiem Makarim. Transportasi ojek online ini berkembang sejak diluncurkan di Jakarta pada 2010 lalu (Gamedia, 2022).

Menurut data riset Google, Temasek & Bain dan Company yang bertema e-Conomy SEA 2019, pangsa pasar ride hailing(jasa layanan antar makanan dan transportasi online) Indonesia mencapai US\$980 juta pada 2015, meningkat menjadi US\$ 5,7 miliar pada 2019 dan diproyeksikan menjadi US\$ 16,8 miliar pada 2025. (Budy, 2019). Ditengah peningkatan pangsa pasar ini, Grab menempati posisi pertama dari survei yang dilakukan Tempo Data Science berdasarkan (Brand Used Most Often atau BUMO) yaitu menguasai 52% kemudian disusul oleh Gojek yang menempati posisi kedua yaitu sebesar 48%.

Dengan hadirnya transportasi terutama ojek online ini, pemerintah sebagai regulator menetapkan beberapa aturan sebagai landasan hukum. Peraturan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Selanjutnya ada Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 564 tahun 2022 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat

yang dilakukan dengan aplikasi. Selain itu, terdapat peraturan Kementerian Perhubungan No.12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

Meskipun regulasi yang ada sudah jelas, namun layanan transportasi online tersebut masih menjadi permasalahan tersendiri. Sesuai dengan jurnal yang berjudul “Konflik Sosial antara Tukang ojek pangkalan dan Gojek di Kota Surakarta”, permasalahan dilatarbelakangi oleh tiga faktor, meliputi keterbatasan lahan, perbedaan sistem dan perbedaan tarif (Rahayu, 2019) Jika melihat fakta di lapangan, konflik yang terjadi pada tukang ojek konvensional dengan ojek online ini sangat marak, namun pemerintah dan aparat belum mampu untuk menindak insiden konflik yang ada, kecuali sudah melanggar hukum pidana. Hal ini diakibatkan oleh dilema antara perlindungan terhadap ojek konvensional dengan peraturan yang memperbolehkan layanan transportasi online. (Januar, 2019)

Adanya contoh infrastruktur dan inovasi yang telah dijelaskan sebelumnya, memang menghasilkan kemudahan terhadap kegiatan masyarakat. Namun, ternyata juga turut menghasilkan sebuah permasalahan baru. Menurut Edy Suandi dalam jurnalnya yang berjudul *Disruptive Innovation*, inovasi yang ada telah merubah structure, conduct dan performance. Teknologi baru telah merubah teknologi yang lama dengan segala kelebihanannya. Salah satu yang menjadi pemicunya adalah harga yang lebih murah, kemampuan yang lebih baik, cepat, mudah dan akses yang terjangkau (Edi, 2017).

Jika diteliti berdasarkan konteks wilayah Di Madura, permasalahan yang berhubungan adalah adanya infrastruktur jembatan Suramadu. Jembatan yang dibangun sejak 20 Agustus 2003 dan diresmikan pada 10 Juni 2009 ini memiliki dampak negatif maupun positif. Pada sektor transportasi, jembatan Suramadu memang mempersingkat waktu tempuh dari Madura ke Surabaya maupun sebaliknya. Ketika melalui Suramadu, waktu tempuh yang digunakan hanya 15-30 menit, sedangkan menggunakan kapal bisa mencapai 1 jam lebih. Selain itu, dampak positif pada aktivitas perekonomian kurang begitu dirasakan masyarakat sekitar, terutama Kabupaten Bangkalan.

Jika dilihat dampak negatifnya, yang paling terasa adalah penurunan aktivitas di pelabuhan Kamal. Sebelum adanya Suramadu, pelabuhan Kamal merupakan pelabuhan sibuk, dengan 16 kapal dan 3 dermaga yang beroperasi penuh. Aktivitas perdagangan dan transportasi umum sangat diuntungkan karena ramainya penyebrangan. Namun, karena Suramadu, penurunan penumpang semakin parah, sehingga saat ini kapal yang beroperasi hanya 3 yaitu KM Tongkol, KM Joko Tole, KM Gajah Mada dengan 1 dermaga. Penurunan lainnya juga dapat dilihat dengan omzet ASDP 2009 yang mencapai Rp 164 miliar menjadi 14 miliar pada 2016 lalu (Safutra, 2018).

Dalam sebuah penelitian yang dilakukan 2018 lalu, adanya jembatan Suramadu telah membuat penurunan pada jumlah pekerjaan pedagang sebesar 76% dan transportasi

umum 33% di Kamal. Tidak sampai disitu, pendapatan pekerja bidang transportasi umum mengalami penurunan yang pada awalnya mencapai 3 jutaan/ bulan menjadi dibawah 2 juta perbulan. (Kurniawati, 2016). Seiring penurunan yang parah ini, banyak pedagang yang beralih profesi menjadi buruh di pasar Kamal. Sedangkan pemilik transportasi umum, lebih menjual kendaraannya dan menjadi buruh maupun merantau menjadi pekerja migran Indonesia.

Permasalahan penurunan ekonomi pada pekerja bidang transportasi umum ini menjadi perhatian tersendiri pada penelitian ini. Selain adanya jembatan Suramadu, beberapa permasalahan terus terjadi. Permasalahan kedua yang muncul adalah pandemi covid-19. Pada tahun 2019 hingga akhir 2022, sektor transportasi mengalami hambatan besar, karena adanya permenhub 18/2020 tentang pengendalian transportasi (Kominfo, 2020). Peraturan tersebut akhirnya juga mendorong adanya penutupan pelabuhan Kamal dari 25 April hingga 11 Juni 2020. Dari adanya penutupan itu, aktivitas penyebrangan berhenti bagi penumpang umum.

Seiring dengan adanya penutupan saat pandemi atau lebih tepatnya bulan Juni 2020, muncul kebijakan baru penyebrangan yang mewajibkan pembayaran dengan e-toll. Dari adanya hal tersebut penumpang mengeluh karena lebih ribet sehingga muncul calo yang lebih mahal. Belum berhenti disitu, pasca pandemi permasalahan ketiga muncul. Pada bulan September 2022 lalu, trayek bus kota Damri P4 jurusan Purabaya-Perak terhenti, sehingga banyak penumpang yang memilih bus jurusan terminal Bangkalan. Hal ini menjadi permasalahan yang cukup serius karena, sebagian besar penumpang transportasi umum di pelabuhan kamal adalah pengguna bus Damri ini.

Ketiga permasalahan diatas berlanjut pada permasalahan keempat. Pada bulan Desember 2022, muncul kebijakan dari pihak ASDP dengan mewajibkan bagi setiap pengunjung membayar Rp 2000 untuk memasuki pelabuhan. Meskipun pada akhirnya dicabut pada 12 Desember akibat didemo oleh masyarakat sekitar. Hal ini memicu ketegangan yang berdampak juga pada penumpang yang ingin menyebrang. Permasalahan yang terbaru dan serius bagi pengguna jasa penyebrangan pelabuhan Kamal adalah kenaikan tarif tiket pada 1 Mei 2023 sebesar 30%-120%. Kenaikan ini menurut general manager ASDP Eva Mardiany, bertujuan untuk menutup kerugian dari kenaikan operasional dan asuransi (Muharomi, 2023)

Dengan situasi yang rumit tersebut, pada kenyataannya justru tidak diimbangi oleh inovasi atau solusi baru pada pekerja transportasi umum. Transportasi saat ini yang diharapkan aksesibilitasnya memadai, terjangkau, fleksibel, dan ekonomis maupun mengikuti trend transportasi online, namun belum terpenuhi. Secara lebih spesifik permasalahan ini terjadi pada tukang ojek yang ada di pelabuhan Kamal. Meskipun pada kenyataannya banyak aplikasi ojek online saat ini, namun untuk wilayah pelabuhan Kamal hal tersebut tidak diperbolehkan. Selain menjadi ancaman pendapatan ojek, hal

tersebut juga tidak bisa diimbangi dengan kemampuan tukang ojek yang rata-rata hanya mengandalkan kedatangan penumpang.

Seiring berjalannya waktu, permasalahan ini ditangkap oleh mahasiswa sebagai sebuah peluang. Dengan melihat kebutuhan sesama mahasiswa terhadap transportasi terutama ojek yang ada pada Universitas Trunojoyo Madura, dibentuklah grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa. Sistem grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa sendiri terdapat beberapa kesamaan dengan jenis ojek online yang ada, yaitu meliputi harga yang sudah ditentukan pada kolom deskripsi grup, fleksibel penjemputannya, terhubung langsung dengan para tukang ojek, serta pembayaran bisa melalui aplikasi pembayaran online. Kemunculan grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa sendiri bersifat simultan. Namun demikian, kurang diketahui sejak kapan kemunculannya.

Jika dikaji secara hukum dan peraturan yang ada, kemunculan komunitas atau grup ojek mahasiswa ini bisa digolongkan sebagai aktivitas ilegal, pasalnya kegiatan penyedia jasa transportasi bermotor ini, tidak mentaati tarif dasar yang telah ditentukan dalam peraturan kementerian perhubungan nomor 564 tahun 2022 yaitu tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi. Selain itu, grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa ini tidak terdaftar sebagai lembaga berbadan hukum resmi. Ditambah lagi, ojek online mahasiswa tidak menerapkan penggunaan atribut seperti yang dianjurkan dalam peraturan permenhub no 12 tahun 2019. Dengan demikian, bisa dikatakan ilegal. Ditambah lagi, secara norma sosial tukang ojek pangkalan, grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa mengancam status resmi mata pencaharian mereka.

Meskipun dengan adanya layanan grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa ini menjadi sebuah solusi transportasi yang efisien dan ekonomis bagi mahasiswa, pada kenyataannya juga turut menjadi permasalahan bagi transportasi umum yang ada. Beberapa kelompok yang mengalami dampak dengan adanya grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa ini antara lain tukang ojek, tukang becak hingga line angkutan. Seiring berjalannya waktu, permasalahan ini menimbulkan konflik antara grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa dengan tukang ojek di Pelabuhan Kamal.

Selain fakta diatas, peneliti baru menyadari adanya potensi konflik yang terjadi dari pengalamannya. Saat setelah turun dari kapal, peneliti berinisiatif menumpang line angkutan menuju indekos. Ketika berjalan di depan tukang ojek, muncul pernyataan bahwa peneliti akan mendatangi ojek mahasiswa, karena pertanyaan tersebut terus dilontarkan bersamaan dengan pengejaran dan ancaman bahwa akan adanya pencegatan ojek mahasiswa diluar, maka peneliti bersedia menggunakan jasa tukang ojek pangkalan tersebut. Selanjutnya ketika sedang dalam perjalanan, tukang ojek tersebut menceritakan bahwa adanya ojek mahasiswa membuat penurunan pendapatan, hal tersebut disampaikan juga dengan keluhan memenuhi kebutuhan hidupnya. Dari informasi yang didapat ini peneliti melakukan observasi pra penelitian

dan klarifikasi dengan menyampaikan pengalaman ke salah satu admin dalam grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa. Hasilnya, pengalaman yang sama juga ia rasakan.

Dari adanya indikasi konflik ini, penulis ingin meneliti dan mengetahui lebih jauh mengenai konflik yang ada. Oleh sebab itu, penulis mengambil judul “Konflik Grup Whatsapp tukang ojek Mahasiswa dengan Tukang ojek pangkalan Pelabuhan Kamal” Sehingga diharapkan mampu menemukan buah masalah sesuai teori sosiologi yang tepat dan juga diharapkan bisa menjadi solusi bagi kedua belah pihak kedepannya.

1.3 Rumusan Masalah

1.4 Berdasarkan pada uraian latar belakang yang ada sebelumnya, dapat diketahui bahwa konflik antara grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa dengan ojek angkalan Pelabuhan Kamal mulai marak terjadi. Oleh sebab itu pada tahapan ini penulis ingin membuat rumusan masalah penelitian yaitu, bagaimana konflik yang terjadi antara grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa dengan tukang ojek pangkalan pelabuhan Kamal ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berhubungan dengan adanya rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah mengetahui lebih luas dan menggali lebih dalam tentang konflik yang terjadi antara grup Whatsapp tukang ojek mahasiswa dengan tukang ojek pangkalan pelabuhan Kamal.

1.5 Manfaat Penelitian

1.6 Dalam sebuah penelitian, seorang peneliti atau penulisnya pasti berharap hasil penelitiannya memiliki manfaat dan dampak perubahan yang positif. Seperti halnya pada penelitian ini, penulis ingin memberikan manfaat berupa manfaat teoritis maupun manfaat praktis. Dengan demikian berikut beberapa manfaat yang diharapkan tersebut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Sebagai sebuah kewajiban menulis ilmiah, penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai bahan bacaan yang menambah wawasan baik kepada masyarakat umum maupun mahasiswa Sosiologi pada khususnya. Selain itu, penelitian ini diharapkan memberikan sumbangsih gagasan baru sebagai acuan dalam penelitian selanjutnya yang lebih terbaru. Dengan demikian teori konflik dari Ralf Dahrendorf dapat digunakan dengan tepat dan mampu untuk diaplikasikan pada penelitian ini. Dan yang terakhir adalah pengembangan dari teori konflik Ralf Dahrendorf .

1.4.2 Manfaat Praktis

Selain berharap memiliki manfaat teoritis, penulis juga ingin memberikan manfaat praktis. Hal tersebut terbagi meliputi

a. Bagi Pemerintah: sebagai sarana penjelasan ilmiah dan logis terhadap permasalahan yang terjadi pada masyarakat, dengan demikian hasil penelitian mampu dijadikan acuan untuk menentukan kebijakan dari permasalahan yang ada.

b. Bagi Tukang Ojek: sebagai objek kajian penelitian, tukang ojek konvensional maupun ojek online mahasiswa diharapkan mampu mengambil pelajaran atas permasalahan yang selama ini terjadi antara kedua pihak, terlebih lagi mampu menjadikan penelitian ini sebagai resolusi yang mudah dipahami dan diterapkan.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya: Selain sebagai bahan pembelajaran, diharapkan mampu menjadi panduan terhadap kegiatan penelitian yang berhubungan dengan topik ini. Dengan demikian, topik ini akan dibahas lebih informatif, mendalam, aktual dan berkelanjutan. Disisi lain penulis selanjutnya akan mampu mengkombinasikan maupun mengkomparasikan terhadap penelitian yang ada. Oleh sebab itu, peneliti berharap penelitian yang berjudul “Konflik Grup Whatsapp tukang ojek Mahasiswa dengan Tukang Tukang ojek pangkalan Pelabuhan Kamal” dapat memenuhi harapan tersebut.

d. Bagi Penulis: Dengan beberapa manfaat diatas, penulis juga berharap penelitian ini mampu memenuhi kriteria kepenulisan ilmiah skripsi yang mengkombinasikan teori yang didapat selama berkuliah dengan implementasinya pada permasalahan yang terjadi pada masyarakat.