

BAB 1

PENDHULUAN

1.1 Latar belakang

Transportasi mempunyai peranan penting dalam beragam dimensi kehidupan, seperti bidang sosial, politik, dan ekonomi. pembangunan nasional. Dengan kata lain, transportasi berperan sebagai penghubung utama antara aktivitas manusia dan barang yang mendukung pertumbuhan ekonomi, interaksi sosial, kesatuan nasional, pembangunan wilayah, dan kelangsungan lingkungan yang sehat. Dengan demikian, aktivitas perpindahan manusia dan barang menjadikan transportasi sebagai sektor strategis yang berperan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, baik melalui penguatan sektor produksi maupun pengembangan sektor jasa (sektor pelayanan) (Amir & Rahman, 2020).

Berdasarkan gambaran umum seperti di atas, maka transportasi seharusnya efisien dan terencana dengan baik, karena seperti yang dijelaskan di atas, transportasi sangat penting untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan kemajuan sebuah Negara (Putri, 2022). Rekayasa lalu lintas yang baik dan infrastruktur transportasi yang memadai adalah bagian penting dari sistem transportasi yang efektif dan efisien.

Jika sebuah daerah memiliki sistem Ketersediaan sistem transportasi yang baik dan didukung oleh infrastruktur dan sarana yang kuat, pertumbuhannya akan lebih cepat. Sistem ini termasuk jalan raya, terminal, jembatan, rel kereta api, pelabuhan, bandar udara, dan regulasi dan sistem operasi yang terintegrasi dengan kebutuhan ekonomi masyarakat dan bisnis (Decy Arwini, 2023).

Perkembangan transportasi khususnya jalur darat, memiliki dampak yang signifikan terhadap masyarakat Indonesia. Secara ekonomi, peningkatan mobilitas memungkinkan distribusi barang dan jasa yang lebih efisien, yang mendorong pertumbuhan ekonomi. Akses transportasi yang lebih baik memungkinkan lebih banyak pasar domestik dan internasional.

Pembangunan jalan yang menghubungkan daerah terpencil dengan kota-kota besar, yang membuka peluang kerja dan meningkatkan taraf hidup masyarakat, mempercepat proses urbanisasi dan perubahan pola hidup masyarakat. Penduduk berpindah dari desa menuju kota untuk mencari pekerjaan dan kesempatan yang lebih layak karena kemudahan mobilitas. Tetapi peningkatan Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor turut berdampak pada bertambahnya tingkat pencemaran udara, kepadatan arus lalu lintas, serta risiko terjadinya kecelakaan di jalan raya. Sejalan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah memiliki kewajiban dalam mengatur dan menyelenggarakan sistem angkutan umum (PR Indonesia, 2009).

Di Negara Indonesia, jumlah kendaraan yang beroperasi sangatlah banyak, dan tidak terhitung. Jumlah kendaraan yang ada di Indonesia tidak semata meningkat dengan alasan transportasi merupakan kebutuhan primer, melainkan juga dijadikan sebagai kebutuhan sekunder. Jumlah kendaraan di Indonesia per agustus 2024 yakni, sepeda motor 83,6%, mobil penumpang 12,2%, mobil barang 3,7%, bus 0,17%, kendaraan khusus 0,09%, dengan total keseluruhan 164.136.793 dilansir dari (<https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20241004133318-579-1151516/jumlah->

[kendaraan-di-indonesia-tembus-164-juta-unit-83-persen-motor](#)).

Berdasarkan data BPS Provinsi Nusa Tenggara Timur pada tahun 2023, jumlah kendaraan di NTT sebanyak 761.117 unit kendaraan bermotor. Dan kota di Kota Kupang tercatat sebanyak 277.130 unit kendaraan bermotor. Karena statusnya sebagai ibu kota provinsi, Kupang memiliki populasi etnis yang beragam dan terkenal sebagai tempat migrasi dari wilayah sekitarnya. Kota Kupang memiliki mayoritas penduduk muda, dengan 65% dari populasinya dianggap sebagai tenaga kerja produktif di atas 15 tahun. Kelompok usia tertinggi adalah 20–24 tahun, yang dapat dikaitkan dengan masuknya migran muda dari luar daerah, dan peningkatan populasi tahun 2023 sebesar 5%. Ini adalah salah satu alasan mengapa Kota Kupang dianggap sebagai lokasi strategis untuk menerapkan berbagai kebijakan yang dirancang pemegang pemerintahan. Pada tahun 2022, ada 62.272.087 usaha sosial, kemasyarakatan, dan individu. Pada tahun 2021, 1.665,93 km jalan dalam kota dibangun, dengan 1.423,05 km diaspal. Transportasi online seperti Grab, Gojek, Maxim, dan lainnya melayani kota Kupang, serta Bandara Internasional El Tari. Termasuk bus, mobil pribadi, dan tempat sewa khusus, total kendaraan di Kota Kupang mencapai 305,67 ribu pada April 2025.

Bertambahnya jumlah kendaraan di Kota Kupang menunjukkan bahwa penduduknya sangat membutuhkan alat transportasi karena dapat membantu dalam banyak hal. Selain untuk mengangkut manusia, transportasi tetapi juga digunakan oleh banyak orang untuk mengirimkan barang dengan jasa layanan titip. Pemerintah membuat kebijakan tentang transportasi berbasis aplikasi, yang juga dikenal sebagai

transportasi online, karena kemudahan transportasi semakin meningkat. Khususnya, karena taksi memiliki banyak kegunaan dan dianggap lebih nyaman, orang banyak menggunakan sarana transportasi online ini.

Kebutuhan akan transportasi semakin meningkat seiring berjalanya waktu, sehingga pemerintah mengeluarkan kebijakan baru yakni pengadaan layanan transportasi berbasis online yang dapat mempermudah kegiatan masyarakat sehari-hari seperti mengangkut barang-barang dan manusia itu sendiri lebih khusus transportasi jenis taksi. Pada tahun 2015 pemerintah mulai menetapkan kebijakan tentang pengadaan layanan sarana transportasi berbasis aplikasi (transportasi online) dengan tetap menggunakan undang-undang yang telah berlaku sejak tahun 2009.

Salah satu bentuk layanan transportasi berbasis aplikasi yang berkembang di Indonesia adalah layanan ojek online (Gojek, Grab, Maxim, inDriver, Anterin, Asia Trans), taksi online (Grab, Gojek, inDriver), layanan antar makanan (Grab, Gojek, Maxim).

Karena perpindahan orang maupun barang bukanlah tujuan utama, melainkan hanya sarana untuk mencapai tujuan tertentu, maka kebutuhan terhadap layanan transportasi digolongkan sebagai permintaan turunan (*derived demand*), yaitu permintaan yang muncul akibat adanya kebutuhan lain yang muncul sebagai hasil dari permintaan untuk barang atau jasa lain. Oleh karena itu, permintaan untuk transportasi akan muncul ketika ada faktor pendorongnya. Menurut Giulietti & Assumpção, (2019), permintaan jasa transportasi tidak berasal dari dirinya sendiri; sebaliknya, itu tersembunyi di balik tujuan lain.

Transportasi online memiliki sejumlah manfaat yang membantu dalam urusan memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan cara lebih praktis, karena merupakan hasil dari pemanfaatan teknologi digital yang banyak menawarkan kemudahan dalam berbagai urusan (Dempsey, 2000).

Dengan banyaknya kemudahan yang ditawarkan, maka transportasi online menjadi pilihan atau alternatif utama yang dipakai oleh masyarakat untuk membantu menyelesaikan berbagai urusan. Tidak hanya bagi konsumen, transportasi online juga memberikan sejumlah manfaat bagi pengemudi salah satunya adalah sistem kerja aplikasi transportasi online yang memberikan fleksibilitas waktu karena pengemudi dapat memilih kapan dan dimana mereka bekerja, serta menjadikan ojek online sebagai pekerjaan tambahan (*part time or freelance*)(Yunus et al., 2019).

Taksi online merupakan layanan transportasi darat yang dioperasikan oleh pihak swasta dan digunakan untuk mengangkut penumpang di luar jalur atau trayek tetap. Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016, angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah layanan angkutan menggunakan mobil penumpang umum yang beroperasi di wilayah perkotaan atau kawasan tertentu, maupun dari satu lokasi ke lokasi lainnya, dengan titik asal dan tujuan yang jelas, tetapi tanpa rute serta jadwal yang bersifat tetap.

Dengan adanya inovasi baru yang muncul terkait dengan menciptakan berbagai jenis layanan yang memberi manfaat praktis bagi masyarakat ternyata banyak menimbulkan pro dan kontra dari masyarakat yang terlibat sebagai konsumen dan pelaku usaha terkait dengan kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah. Lebih dulu,

sebelum layanan transportasi online muncul, masyarakat menggunakan layanan transportasi konvensional dengan segala keterbatasan yang ada. Namun sejak transportasi online dikenalkan ke masyarakat, masyarakat tidak lagi memilih transportasi konvensional sebagai alternatif utama ketika berada di situasi urgent karena telah mempertimbangkan efisiensi waktu yang digunakan. Dari banyaknya jenis transportasi, yang paling banyak diminati adalah transportasi online jenis taksi karena masyarakat lebih melihat dari sisi fungsi dan kapasitas pengangkutan barang dan penumpangnya lebih maksimal, seperti dapat digunakan dalam segala situasi.

Meskipun banyak dampak positif yang didapatkan, kebijakan terkait pengadaan sarana transportasi online ternyata juga menimbulkan banyak dampak negatif bagi pengguna layanan baik pengemudi maupun konsumen, hal ini terjadi karena sekelompok masyarakat merasa dirugikan oleh kehadiran transportasi online (Mileana, 2017).

Sejauh ini banyak berita yang mencatat perihal konflik yang terjadi antara transportasi daring dan transportasi konvensional yang pernah terjadi hampir diseluruh daerah di Indonesia. Konflik ini merupakan fenomena yang dapat digolongkan kedalam konflik kepentingan, dan dapat dianggap sebagai masalah publik sehingga peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam mengatasi konflik ini. Kehadiran taksi online menimbulkan konflik kepentingan dengan taksi konvensional terutama di kawasan strategis seperti area bandara.

Taksi bandara merasa dirugikan oleh kehadiran taksi online, karena taksi online yang memiliki akses untuk menjemput penumpang di area bandara dan tidak

harus mengikuti regulasi yang sama yang dibuat oleh otoritas bandara tentang izin dan tarif khusus, ini berlaku sebelum adanya kebijakan pembagian zona operasional di kawasan bandara El Tari. Hal ini dapat menimbulkan kesenjangan baik secara ekonomi maupun sosial, antara dua pihak bersangkutan.

Terdapat banyak persoalan yang terjadi sejak hadirnya transportasi online ditengah masyarakat diantaranya konflik yang pernah terjadi di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta pada juni 2017. Kasus ini merupakan salah satu dari sekian banyak kasus yang mendapat respon negatif dari publik kasus ini juga menimbulkan konflik antara pihak pengelola bandara dan Paguyuban Pengemudi Ojek Online Jogja (PPOJ) (Agustini et al., 2023) . Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Kota Makassar , Sulawesi Selatan juga pernah terjadi insiden tiga prajurit TNI terlibat dalam sebuah konflik dengan sopir taxi online. Insiden ini diduga terjadi akibat aksi sopir taxi online tersebut menjemput penumpang secara illegal di kawasan bandara . Konflik lain juga pernah terjadi Bandara Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau. konflik ini merupakan konflik horizontal dimana keributan terjadi diantara pengemudi taxi online dan taxi bandara.

Di provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) konflik serupa juga terjadi di Bandara Eltari Kupang yang juga merupakan konflik antara pengemudi taksi bandara dengan pengemudi taksi online (maxim). Konflik ini menimbulkan pertikaian antar dua kubu ini karena pengemudi taksi online yang bersangkutan telah melanggar regulasi yang mengatur bahwa transportasi online yakni maxim dan sejenisnya yang tidak mematuhi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang

penyelenggaraan angkutan sewa khusus (permenhub 118/2018) tidak diperbolehkan mengambil penumpang di Bandara Eltari Kupang.

Konflik yang terjadi ini seringkali menimbulkan dampak yang luas tidak hanya bagi pengemudi, tetapi juga berdampak pada kenyamanan dan keamanan penumpang yang diakibatkan oleh belum adanya kebijakan dari pihak pemerintah yang secara efektif dapat mencegah terjadinya konflik kepentingan ini.

Ada banyak kasus di mana orang tidak dapat menggunakan taksi online di bandara, membuat mereka bingung dan tidak nyaman sehingga menimbulkan pemikiran dikalangan masyarakat bahwa kebijakan regulasi yang ditetapkan di bandara merupakan regulasi yang bersifat monopoli yang mana dampaknya tidak hanya dirasakan oleh pelaku usaha jasa layanan transportasi, namun juga dapat dirasakan oleh pengguna jasa layanan transportasi itu sendiri.

Sebaliknya, regulasi pemerintah seringkali tidak mampu mengimbangi kepentingan kedua belah pihak secara adil, yang menyebabkan konflik berulang. Selain itu, perumusan kebijakan yang dibuat pemerintah dinilai belum sepenuhnya menggali akar permasalahan lebih mendalam dan dinilai belum mampu mengolah suatu fenomena dalam masyarakat sebagai suatu masukan untuk suatu perbaikan yang lebih baik. Oleh karena itu, untuk menemukan solusi yang lebih berkelanjutan dan berkeadilan,

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan saran agar dapat membantu pemerintah dan pemangku kepentingan dalam membuat kebijakan transportasi yang adaptif di era informasi.

Berbeda dengan penelitian lainya, penelitian ini menggunakan perspektif teori fungsional konflik yang dicetuskan oleh Lewis A Coser untuk menganalisis dan mengkaji dampak konflik kepentingan yang terjadi antara dua jenis layanan yang berbeda ini. Teori ini dapat dijadikan sebagai landasan konseptual untuk mengkaji lebih dalam konflik yang terjadi antara kedua jenis layanan transportasi yang berbeda ini.

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan pada bagian latar belakang, maka permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut: bagaimana teori fungsional konflik yang dicetuskan oleh Lewis A. Coser dapat dijadikan landasan konseptual untuk mengidentifikasi dinamika konflik, akar permasalahan, serta strategi penyelesaian konflik antara dua pelaku transportasi dilingkungan bandara EL Tari Kupang?

1.3 Tujuan penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan mengidentifikasi bentuk-bentuk konflik kepentingan yang muncul antara kedua jenis layanan tersebut dengan menggunakan teori fungsional konflik yang dikemukakan oleh Lewis A. Coser, serta merumuskan alternatif solusi terhadap permasalahan yang terjadi.

1.4 Manfaat penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan berbagai kegunaan, antara lain:

1.) Manfaat teoritis

Penelitian ini memberikan kontribusi teoritis yakni memperluas perspektif

sosiologis terkait peran konflik dalam mendorong inovasi pada layanan transportasi.

2.) Manfaat praktis

Penelitian ini dapat dijadikan bahan referensi Pada penelitian yang akan dibuat selanjutnya. Juga bagi pemerintah selaku pembuat kebijakan.