

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Pada dasarnya bandara identik dengan istilah transportasi. Bandara memiliki ragam aktivitas termasuk dalam menyediakan layanan darat sebagai bentuk transit penumpang dalam menempuh daerah tujuan ke daerah tujuan lainnya. Berdasarkan kondisi demikian, maka kebutuhan akan transportasi darat sebelum dan sesudah bagi masyarakat tidak dapat dihindarkan. Hal ini disebabkan transportasi dianggap sebagai kebutuhan yang tidak dapat terpisahkan dengan adanya maksud dan tujuan yang hendak dicapai. Bandara bukanlah akhir dari titik pencapaian tujuan, yang artinya bandara menjadi titik perpindahan berbagai moda transportasi, terutama moda udara dan pelayanan jasa transportasi.

Adanya berbagai pelayanan jasa yang diberikan oleh pihak bandara tentu akan menjadi sebuah manajemen jasa dan sumber daya untuk ditunjukkan dan disampaikan sesuai dengan permintaan penumpang. Tindakan yang diambil pihak bandara akan menjadi *Human Relation*, bahwa adanya kesadaran untuk mewujudkan kepentingan masyarakat umum dalam penyediaan transit darat yang berupa jasa transportasi (Hasibuan, 2007: 137).

Bandara yang menyediakan berbagai sumber daya yang dimiliki, maka berbagai fasilitas fisik, tenaga porter, sistem serta prosedur yang diberikan untuk mencapai ketertiban penumpang. Berbicara konteks bandara, biasanya terdapat hal yang identik yang menjadi perhatian penumpang atas keberadaan taksi atau penyedia jasa transportasi lainnya.

Pada penelitian ini lokus yang akan penulis teliti adalah pada Bandara Depati Amir. Bandara Depati Amir merupakan bandara yang terletak dikawasan kabupaten Bangka Tengah kepulauan Bangka Belitung. Bandara Depati Amir memiliki akses penerbangan kebeberapa wilayah sesuai dengan jalur penerbangannya. Bandara Depati Amir menyediakan beberapa maskapai penerbangan diantaranya adalah Garuda Indonesia, Lion Air, Sriwijaya Air, Citilink, dan lain sebagainya.

Dari beberapa maskapai tersebut, ada sekitar 15 kali penerbangan setiap harinya terkhususnya di rute Jakarta-Pangkalpinang serta alternatif lain menuju Medan, Palembang, Batam dan juga Bandar Lampung. Ketersediaan pelayanan Bandara Depati Amir terhadap masyarakat Bangka maupun pendatang tentu akan memberikan hubungan sosial secara berkesinambungan. Bandara Depati Amir ini adalah sebagai akses mobilisasi masyarakat lokal maupun pendatang. Dengan demikian, akan menciptakan komponen-komponen penting dalam membentuk pola-pola yang aktif seperti, adanya komunikasi antar penumpang, komunikasi dengan petugas bandara serta komunikasi dengan pelayanan jasa transportasi.

Penyediaan jasa transportasi yang berupa angkutan umum oleh Bandara Depati Amir ini tidak lepas adanya kerjasama dengan pihak pemerintah maupun swasta. Terbangunnya Bandara Depati Amir dikepulauan Bangka Belitung tentu akan melahirkan kepentingan sosial ekonomi. Adanya pelayanan jasa transportasi karena tanpa adanya jasa transportasi sebagai sarana pendukung tidak dapat diharapkan untuk mencapai hasil yang memuaskan dalam memenuhi sosial budaya ekonomi karena setiap pertumbuhan sosial ekonomi diperlukannya kapasitas yang memadai Kadir (2006). Bandara Depati Amir ini banyak sekali memberikan kontribusi-kontribusi sosial bagi masyarakat Pangkalpinang khususnya dalam pelayanan jasa transportasi dan sosial-ekonomi.

Ketersedian pelayanan jasa khususnya jasa transportasi, maka Bandara Depati Amir akan mempengaruhi moda pilihan masyarakat terhadap transportasi yang ditandai dengan kualitas dan kuantitas transportasi. Di Bandara Depati Amir ini terdapat beberapa jenis taksi, baik taksi resmi maupun tak resmi. *Pertama*, taksi resmi disini merupakan taksi yang beroperasi seperti taksi plat kuning, taksi *Blue Bird*, bahkan bis Travel yang disediakan dari pihak Bandara.

*Kedua*, taksi tak resmi yang tidak memenuhi syarat namun sudah dikelola oleh Koperasi Bintang Kejora yang disebut semi taksi. Di area Bandara Depati Amir adanya perbedaan armada untuk jasa transportasi. Beberapa jenis armada seperti taksi plat kuning, *Blue Bird*, Bus, Damri mereka bebas keluar masuk bandara, namun untuk *angkot* mereka hanya

beroperasi diluar Bandara. Terkait dengan semi taksi ini, mereka tidak terlihat seperti angkutan umum, mereka bebas masuk dan membuat armada sendiri.

Meski berstatus tak resmi, secara administrasi mereka telah terdaftar sebanyak 120 armada yang beroperasi di Bandara Depati Amir. Oleh sebab itu mereka sangat sulit teridentifikasi keberadaannya sehingga terlihat dominan semi taksi dibandingkan angkutan umum lainnya. Melihat dinamika pada konteks Bandara Depati Amir ini, terdapat fenomena yang menarik yakni, keberadaan taksi yang berstatus tak resmi yang disebut sebagai semi taksi. Meningkatnya kebutuhan penumpang pada jasa transportasi, memunculkan suatu persaingan antar pemilik jasa transportasi resmi maupun tak resmi.

Keberadaan semi taksi di area Bandara Depati tentu tidak hanya memunculkan sebuah persaingan, namun akan menimbulkan kepentingan-kepentingan sosial ekonomi dari beberapa pihak. Semi taksi ini bekerja dalam sebuah koperasi dan pada pihak Bandara Depati Amir. Adapun pihak-pihak yang bersangkutan seperti pihak PT. Angkasa Pura II, serta pihak-pihak lain yang merasa diuntungkan atas keberadaan semi taksi. Semi taksi bisa diartikan sebagai jasa transportasi yang beroperasi tanpa izin resmi karena belum dilengkapi sebagian prasyarat untuk menjadi taksi resmi. Semi taksi yang dimaksud tidak mengikuti aturan atau atribut yang ditetapkan oleh dinas perhubungan yang mengatur fungsi keteraturan lalu

lintas serta aspek lainnya yang berhubungan dengan ketertiban pengendara.

Semi taksi secara oprasionalnya menggunakan mobil pribadi tanpa atas izin resmi. Taksi resmi ini cenderung tidak memenuhi syarat dan atribut bahkan merugikan pemerintah dengan tidak membayar pajak redistribusi daerah Winaya (2014). Selain tidak memiliki izin resmi, semi taksi memiliki daya jelajah yang lebih tinggi dibandingkan angkutan umum resmi yang memiliki batas wilayah dalam mengantarkan penumpang. Berdasarkan ungkapan Winaya dapat dikatakan bahwa semi taksi ini khalayaknya mobil pribadi yang dijadikan wadah kepentingan sosial-ekonomi, tetapi adanya penyimpangan aturan yang dilakukan sopir taksi sehingga mereka dikonstruksikan sebagai semi taksi.

Peneliti memilih semi taksi sebagai objek penelitian karena daya minat penumpang yang membuat semi taksi lebih mendominasi di Bandara Depati Amir. Tidak hanya demikian adanya sebuah unsur kepentingan ekonomi terhadap pekerjaan sampingan dan penghasilan tambahan para sopir semi taksi ataupun adanya faktor kebutuhan dari penumpang. Hal ini tentu banyak permasalahan yang menarik untuk dikaji lebih dalam. Sehingga dalam penelitian ini, adanya ketertarikan penulis untuk melihat mengapa semi taksi tetap eksis sehingga melatarbelakangi faktor keberadaan semi taksi. Dengan adanya ketertarikan pada objek penelitian ini akan menjadi sebuah upaya untuk menjelaskan dan

mengidentifikasi beberapa pandangan dari penumpang dan *stakeholders* atas kemunculan semi taksi di Bandara Depati Amir.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi kemunculan semi taksi di Bandara Depati Amir?
2. Bagaimana pandangan penumpang dan *stakeholder* terhadap kemunculan semi taksi di Bandara Depati Amir?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengidentifikasi dan mendeskripsikan faktor-faktor yang mempengaruhi kemunculan dan keberadaan semi taksi di Bandara Depati Amir Pangkalpinang.
2. Untuk mendeskripsikan pandangan penumpang dan *stakeholders* terhadap keberadaan semi taksi di Bandara Depati Amir Pangkalpinang.

## **D. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya dan menambah referensi khususnya kajian tentang pemberdayaan sosial dan sosiologi perkotaan.

## 2. Manfaat praktis

Penelitian ini bermanfaat bagi *stakeholders* dalam penggunaan dan pengawasan kebijakan atas keberadaan semi taksi di Bandara Depati Amir Pangkalpinang.

## E. Tinjauan Pustaka

Penelitian tentang keberadaan semi taksi sudah banyak menjadi penelitian ilmu-ilmu sosial. Adapun yang menjadi tinjauan dari penelitian ini *Pertama*, pada penelitian Winaya tahun 2014 yang berjudul “*Persaingan Kelompok Kepentingan Taksi Plat Hitam Dengan Taksi Plat Kuning Di Bandara Juanda*”, studi ini menghasilkan hal yang mendasar bahwa adanya kelompok kepentingan dalam persaingan jasa transportasi dimana terdapat taksi ilegal yang memakai plat hitam menyalahgunakan aturan transportasi resmi yang beroperasi di wilayah Bandara. Keberadaan taksi plat hitam atau sering dikenal dengan taksi gelap mungkin tidak menjadi perhatian bagi penumpang sebagai pengguna angkutan umum, namun hal ini akan menjadi dilema atas keselamatan penumpang yang menggunakan taksi hitam yang tidak sesuai dengan aturan-aturan yang ada pada taksi plat kuning.

*Kedua*, dilakukan oleh Soemitro dkk, pada tahun 2009 yang berjudul “*Karakteristik Alat Transportasi Informal Ojek Sepeda Motor Di Perkotaan Surakarta*”. Pada penelitian ini hal yang paling mendasar adalah adanya keberadaan ojek sepeda motor menunjukkan kebutuhan

(*demand*) pada angkutan umum dengan berbagai macam karakteristik pelayanan terhadap penumpang. Meskipun pekerjaan sebagai operator ojek yang berstatus informal tetapi hal tersebut lah sebagai cara yang dapat membantu kebutuhan hidup mereka dengan memiliki kelebihan daya jelajah di luar batas kota serta memiliki jam operasional yang panjang.

*Ketiga*, dilakukan oleh Baroki tahun 2015 berjudul “*Karakteristik Pelaku Perjalanan Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Taksi Dan Kondisi Pelayanan Taksi Di Kota Pangkal Pinang*”. Studi penelitian ini juga menghasilkan hal yang mendasar bahwa jasa angkutan taksi merupakan suatu alat transportasi umum yang menjadi alternatif pilihan penumpang yang memberikan pelayanan secara khusus berbeda dengan angkutan umum biasanya atau angkot. Pengguna angkutan umum yang semakin meningkat, maka efisiensi ruang lalu lintas semakin optimal jika dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Sebagai penumpang tentunya membutuhkan angkutan yang lebih memadai untuk mendapatkan kenyamanan dalam menuju tempat tujuan tanpa adanya hambatan.

Setelah dilakukannya tinjauan dari ketiga penelitian sebelumnya, terdapat persamaan yang mendasar dengan penelitian ini. *Pertama*, yaitu terdapat beberapa persamaan dengan penulis, dimana penelitian penulis dengan penelitian Winaya dan Soemitro sama-sama membahas transportasi yang berstatus tak resmi. *Kedua*, memiliki persamaan dalam hal lokus penelitian di Bandara Deapati Amir yang dilakukan oleh Baroki.

Kendati memiliki kesamaan tersebut, pada ketiga penelitian ini juga terdapat perbedaan yang jelas. *Pertama*, pada penelitian Winayamelihat pada persaingan kelompok kepentingan taksi plat hitam dan taksi plat kuning di Bandara Juanda. *Kedua*, dalam penelitian Soemitro juga memiliki perbedaan pada lokus dan fokus penelitian, dimana penulis lebih terfokus pada fenomenasemi taksi di Bandara Depati Amir dalam perspektif pilihan rasional, tetapi Soemitro terfokus pada ojek sepeda motor informal yang juga berstatus ilegal di Perkotaan Surakarta. Sedangkan yang *ketiga*, pada penelitian Baroki juga memiliki perbedaan yang mendasar dari kajian penulis, karena pada penelitian Baroki lebih memfokuskan pemilihan moda taksi dan kondisi pelayanan yang dirasakan masyarakat kota Pangkalpinang sedangkan penulis memfokuskan pada fenomena semi taksi yang berstatus tak resmi.

#### **F. Kerangka Teori**

Untuk mengkaji penelitian ini, penulis menggunakan sebuah teori pilihan Rasional dari seorang tokoh sosiologi Debra Friedman dan Michael Hechter. Sebagai aktor akan dipandang sebagai individu yang mempunyai intensionalitas atau tujuan sehingga aktor memiliki berbagai pilihan-pilihan. Teori pilihan rasional yang tidak selalu berkaitan dengan banyaknya pilihan atau dari berbagai sumber daya, namun yang terpenting jika adanya fakta bahwa sebuah tindakan memiliki pencapaian tujuan yang konsisten dengan berbagai hierarki pilihan si aktor.

Teori pilihan rasional memusatkan langsung pada aktor yang dipandang sebagai objek yang mempunyai tujuan tertentu dengan berbagai pilihan sesuai dengan tindakan yang dipilih aktor. Teori pilihan rasional ini memang berawal dari tujuan aktor, tetapi teori ini memusatkan dua pemaksa utama sebagai pendorong sebuah tindakan. Pertama adanya keterbatasan pada sumber. Aktor yang mempunyai pandangan yang berbeda dengan daya yang tinggi pencapaian suatu tujuan akan didapatkan dengan mudah, sedangkan aktor yang mempunyai sumber daya yang relatif rendah, maka daya pencapaian tujuan akan lebih mustahil didapatkan. Sumber pemaksa kedua adalah pada tindakan aktor adalah lembaga sosial yang berkaitan yang selalu mengawasi dengan berbagai hukum dan peraturan, kebijakan yang tegas yang menghambat tujuan yang ada di sekitar mereka (Goodman dan George Ritzer, 2010 : 357 -58).

Adanya hambatan kelembagaan yang menyediakan sanksi baik sanksi yang bersifat positif maupun negatif cenderung mendorong aktor untuk bertindak sesuatu guna menghindari tindakan yang lain. Perhatian pada aktor dalam perspektif teori ini dilakukan dengan cara memandang aktor sebagai manusia yang memiliki tujuan tertentu atau mempunyai preferensi yang membuatnya dapat mengambil tindakan tertentu yang memungkinkannya mencapai tujuan yang hendak diraihinya. Atau dalam ungkapan lain dapat dikatakan bahwa manusia sebagai aktor memiliki tujuan, maksud atau keperluan dalam melakukan suatu tindakan sesuai dengan pilihan yang dianggapnya rasional.

Dengan membatasi pola-pola tindakan yang ada pada individu, sehingga dalam berbagai aturan-aturan, hukum, mempengaruhi hasil-hasil sosial secara sistematis, yang kemudian aktor akan mempunyai berbagai pilihan dalam mempertimbangkan sebuah pilihan yang lebih bernilai untuk pencapaian tujuan utama dengan menciutkan semangat untuk tindakan lain. Berdasarkan teori ini memiliki nilai ekonomi dengan asumsi dasar bahwa masyarakat bertindak secara rasional dan karena perilaku sosial dapat dijelaskan secara perhitungan rasional, maka teori pilihan rasional memusatkan perhatiannya pada aktor yang dipandang sebagai manusia yang memiliki maksud dan tujuan yang harus dicapai melalui tindakan atau upaya nyata yang rasional.

Didalam teori ini pilihan rasional ini, juga menjelaskan adanya dua gagasan lain yang menjadi dasar teori pilihan rasional. *Pertama*, adanya mekanisme kesempatan dari sebuah proses penggabungan tindakan aktor individu yang akan menghasilkan suatu akibat secara sosial. *Kedua*, adanya informasi yang menghasilkan suatu pilihan secara rasional yang diasumsikan aktor untuk membuat pilihan sebagai peluang tindakan mengetahui kualitas dan kuantitas dari informasi yang aktor dapatkan, sehingga informasi tersebut dapat mempengaruhi pilihan aktor.

Pada statmen Freidman dan Hechter yang paling utama bahwa dalam mengejar suatu tujuan tertentu, sebagai aktor akan mempertimbangkan nilai-nilai dari tindakannya secara relatif. Aktor tidak akan mengejar tujuan dengan berbagai alternatif yang bernilai tinggi,

sumber daya yang ada tidak memadai. Hal ini dikarenakan adanya pertimbangan aktor bahwa sesuatu yang bernilai jika di sia-siakan akan mengurangi pencapaian tujuan berikutnya yang juga memiliki nilai yang tinggi. Aktor dipandang sebagai upaya pencapaian keuntungan yang maksimal, dan tujuan yang berbagai penilaian gabungan antara peluang serta harapan untuk mencapai tujuan utama dan apa yang telah dicapai aktor sebagai peluang yang tersedia, maka aktor dapat pula mencapai tujuan kedua yang paling bernilai.

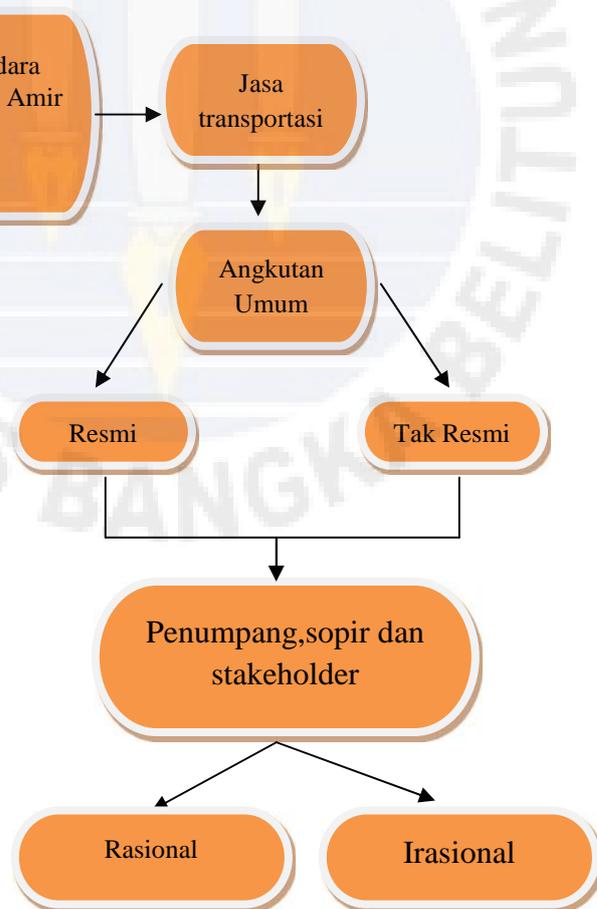
Perhatian pada aktor dalam perspektif teori ini dilakukan dengan cara memandang aktor sebagai manusia yang memiliki tujuan tertentu atau mempunyai preferensi yang membuatnya dapat mengambil tindakan tertentu yang memungkinkannya mencapai tujuan yang hendak dicapainya. Dalam hal lain dapat dikatakan bahwa manusia sebagai aktor memiliki tujuan, maksud atau keperluan dalam melakukan suatu tindakan sesuai dengan pilihan yang dianggapnya rasional.

#### **G. Alur Pikir**

Kerangka berpikir ini adalah sebuah pemahaman mendasar yang dijadikan tolak ukur bagi setiap pemikiran dari sebuah proses hasil keseluruhan penelitian yang akan dilakukan. Kerangka berpikir merupakan sebuah alur jalan pikiran secara logis dalam menjawab masalah yang didasarkan pada landasan teoritik atau hasil penelitian yang relevan. Dengan demikian, uraian atau paparan yang harus diasumsikan dalam

kerangka berpikir adalah perpaduan dari berbagai asumsi-asumsi teoritis dalam berbagai fenomena sosial yang muncul, sehingga dapat mengungkapkan masalah yang diteliti.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut, maka dalam menyusun kerangka berpikir dengan menegaskan konsep-konsep penting yang menjadi masalah pokok apa yang menjadi landasan yang akan diuji dalam penelitian tersebut. Hal yang terpenting adalah isi dari paparan kerangka berpikir yang merupakan penegasan teori, masalah yang muncul sehingga memunculkan objek kajian terpenting dalam penelitian ini. Adapun alur pemikiran dari penelitian ini adalah :



Bandara identik dengan istilah transportasi. Bandara banyak sekali menyediakan berbagai pelayanan jasa terhadap penumpang baik pelayanan dari jasa porter, jasa makanan dan minuman serta yang terkhusus adalah jasa pelayanan transportasi darat. Di dalam suatu pelayanan transportasi darat dapat berupa angkutan umum dimana bagi penumpang ataupun masyarakat, jasa transportasi sangatlah penting untuk membantu pencapaian tujuan yang lain.

Pada penelitian ini ada dua jenis angkutan umum yang bersifat resmi dan tak resmi. Dari kedua jenis sifat transportasi tersebut, adanya pemenuhan sumber daya yang berbeda baik kualitas maupun kuantitas yang ditawarkan. Sehingga dalam hal ini akan melahirkan stigma-stigma pada aktor dalam memilih angkutan umum baik secara rasional maupun irasional.

Fenomena adanya semi taksi ini merupakan faktor utama yang mempengaruhi kemunculan semi taksi melalui analisis dari teori pilihan rasionalitas oleh Debra Friedman dan Michael Hechter. Pada teori ini, penumpang dan sopir adalah aktor yang memiliki tujuan yang rasional dengan melihat kualitas dan kuantitas, namun pandangan dari *stakeholder* juga sebagai aktor yang memiliki tujuan atas keberadaan semi taksi di Bandara Depati Amir.

Dengan adanya dinamika pilihan aktor terhadap moda transportasi yang tersedia, maka kepentingan-kepentingan dalam usaha transportasi

akan mengalami peningkatan baik pada pihak swasta maupun pada pihak transportasi tak resmi. Akibatnya, implementasi dari pihak-pihak yang berkepentingan yang mempengaruhi pilihan aktor atau penumpang di Bandara Depati Amir akan melahirkan adanya kepentingan sosial-ekonomi.

