



### **Hak cipta dan penggunaan kembali:**

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

### **Copyright and reuse:**

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.



UMN

UNIVERSITAS

**BAB I**

MULTIMEDIA

**PENDAHULUAN**

NUSANTARA

**1.1 Latar Belakang Masalah**

Transportasi di Indonesia saat ini kian maju dan kian berkembang. Berkembangnya jaman dan teknologi, ternyata membuat majunya aspek transportasi di Indonesia.

Selain adanya transportasi konvensional, transportasi *online* kini juga kian berkembang. Lahirnya transportasi *online* di Indonesia, membuat banyak orang kini berpindah arus.

Dahulu, masyarakat Indonesia selalu menggunakan jasa transportasi konvensional. Namun, dengan lahirnya transportasi *online*, masyarakat Indonesia lebih tertarik untuk menggunakan jasa transportasi *online*. Selain ringkes, pemesanannya pun juga terbilang mudah.

Transportasi *online* di Indonesia terdiri dari transportasi roda dua (ojek) dan transportasi roda empat (taksi). *Uber* merupakan penyedia jasa teknologi taksi premium asal *San Fransisco*. Kehadiran taksi premium ini menuai kontroversi.

*Uber* dianggap ilegal karena tidak memiliki izin. Hal ini disampaikan oleh Sekjen Organda, Ateng. Menurut Ateng, semua angkutan transportasi harus memiliki izin. Bila tidak memiliki izin, maka *Uber* akan sama dengan taksi gelap. “Selain tidak memiliki izin, *Uber* juga bukan anggota Organda. Semua jasa transportasi yang memiliki trayek, merupakan anggota Organda” (“Fenomena Transportasi Online, Konspirakah?”, 2015, para. 2).

Bukan hanya *Uber* saja yang tergolong dalam taksi premium ilegal. *GrabCar* pun juga termasuk dalam taksi premium ilegal. Berbeda dengan *GrabTaksi*. *GrabTaksi* merupakan taksi legal karena mengenakan taksi yang terdaftar resmi dan mempunyai izin.

“*Uber* ataupun ojek *online* memang tidak memiliki izin resmi. Berdasarkan regulasi, semua tidak ada izinnya. Lain cerita bila ada regulasi resmi dari pemerintah. Bila ada izin resmi dari pemerintah maka Kami akan terima,” tutup *Ateng* (“Fenomena Transportasi Online, Konspirakah?”, 2015, para. 5).

Masalah kelegalan ini yang membuat terjadinya konflik antara taksi konvensional dengan taksi *online*. Selain kelegalan *Uber* dan *GrabCar*, pendapatan tukang taksi konvensional yang menurun juga merupakan aspek terjadinya konflik. Sehingga demo besar-besaran terjadi pada tanggal 22 Maret 2016.

Demo yang dilakukan oleh taksi konvensional ini meminta pemerintah untuk menolak, menertibkan, membekukan, bahkan menutup aplikasi transportasi taksi *online* (*Uber* dan *GrabCar*). Desakan yang dihadirkan taksi konvensional tidak lain karena transportasi *online* menyalahi Undang-Undang yang diberlakukan oleh pemerintah. Kendaraan berpelat hitam dilarang untuk mengangkut penumpang. Karena kendaraan berpelat hitam bukan merupakan angkutan umum.

*Ketua Organisasi Angkutan Darat (Organda), Shafruhan Sinungan* menjelaskan, “angkutan umum berbasis aplikasi ini melanggar peraturan perundang-undangan. Salah satunya Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” (“2.000 Sopir Bakal Demo Istana, Protes Transportasi Online”, 2016, para. 7).

“Basis aplikasi saat ini sudah sesuai dengan perkembangan zaman. Akan tetapi sedianya perusahaan seperti *Uber* dan *GrabCar* harus mengikuti aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Bila tidak, para sopir taksi konvensional lah yang terkena imbasnya,” tegas *Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama* (“Ratusan Sopir Taksi Demo Tolak Transportasi Berbasis Online”, 2016, para. 10).

*Ahok* meminta *Grab* dan *Uber* membuka data-data pengemudi (*driver*) yang terdaftar sebagai mitra mereka, untuk tujuan perpajakan. *Ahok* juga meminta pada mobil-mobil rental *Uber* atau *Grab* dipasang stiker yang menunjukkan bahwa mereka melayani angkutan umum jalan seperti di Singapura (“Ahok Minta Grab dan uber Buka Data “Driver””, 2016, para. 1).

*Pakar Transportasi, Djoko Setijowarno* menyatakan, “selama ini taksi berbasis aplikasi tidak pernah transparan dalam menjalankan usahanya. Jika hingga batas waktu status quo pada 31 Mei 2016, operator taksi berbasis aplikasi tidak menyesuaikan dengan ketentuan yang berlaku,

pemerintah berhak menghentikan kegiatan operasinya” (“Pemerintah Harus Tegas Atur Taksi Berbasis Aplikasi”, 2016, para. 2).

*Ketua umum Partai Perindo, Hary Tanoesodibjo (HT)*, meminta agar pemerintah bertindak bijak dan tegas dalam menyikapi masalah ini. “Aplikasi online taksi seharusnya dilarang karena pemilik mobil ambil alih penghasilan supir taksi,” ujarnya. Pengusaha yang tergabung dalam Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia pun memprotes kehadiran dua transportasi online *Uber Asia Limited (Uber)* dan *PT Solusi Transportasi Indonesia (Grab Car)* (“HT: Taksi Online Seharusnya Dilarang”, 2016, para. 2).

*Menteri Komunikasi dan Informatika, Rudiantara* menegaskan, “aplikasi taksi *Uber* dan *GrabCar* akan diblokir jika dalam waktu dua bulan tidak memenuhi syarat sebagai angkutan umum yang legal” (“Menkominfo: Dua Bulan Taksi “Online” Tak Penuhi Syarat Jadi Angkutan Umum, Kami Tutup”, 2016, para. 1).

*Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Perhubungan, Carmelita Hartoto* menyebutkan, “perusahaan aplikasi angkutan online selain harus terdaftar sesuai dengan ketentuan, tarifnya juga harus mengacu sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku. Jika resmi terdaftar terdapat standar *safety* yang ditetapkan pemerintah. “Kalau semuanya sudah resmi tarifnya, tentu bisa bersaing. Sebab ketentuan tarif juga diatur melalui tarif

batas atas dan batas bawah,” jelasnya (“HT: Taksi Online Seharusnya Dilarang”, 2016, para. 6).

Media massa (cetak maupun *online*) memiliki peranan yang cukup penting dalam konflik transportasi konvensional dengan transportasi *online*.

Media massa bagaikan dua sisi mata uang dengan berbagai macam pemberitaan. Di satu sisi media sebagai sumber informasi bagi masyarakat. Di sisi lain pemberitaan yang disampaikan oleh media tak lepas dari pembentukan opini masyarakat. Hal tersebut tidak terlepas dari unsur nilai, kepentingan, kekuatan, dan kekuasaan dari media itu sendiri.

Terdapatnya beragam kepentingan dalam media massa, merupakan hal yang tidak dapat untuk dihindari. Media massa dewasa ini memiliki berbagai kepentingan politik dan ekonomi. Kepentingan tersebut memengaruhi berita yang akan disampaikan ke khalayak luas. Dimana sebuah media mengonstruksi informasi yang diperoleh, dengan menonjolkan sudut pandang yang berbeda-beda.

Berita adalah produk-produk dari konstruksi dan pemaknaan atas realitas. Media massa baik cetak maupun *online* berperan mendefinisikan bagaimana realitas seharusnya dipahami dan dijelaskan secara tertentu kepada masyarakat (Eriyanto, 2002, h. 27).

Dalam konflik kekerasan yang terjadi antara transportasi konvensional dengan transportasi *online*, media massa berlomba-lomba

untuk memberitakan perkembangan konflik tersebut, terutama kontribusi dalam media *online*.

Dalam mengonstruksi realitas, bukan hanya media cetak saja yang melakukan hal tersebut. Namun, media *online* pun juga melakukan hal yang sama lengkap dengan pandangan, bias, dan pemihakkannya.

Media *online* merupakan agen komunikasi yang membantu penyebaran informasi secara cepat kepada masyarakat luas. Media *online* memiliki sifat yang mudah diakses. Sifat ini memudahkan siapa saja untuk mengaksesnya melalui jaringan internet.

Pemberitaan mengenai konflik transportasi konvensional dengan transportasi *online* memiliki nilai berita. Untuk melihat konstruksi pemberitaan dalam media *online* mengenai konflik transportasi konvensional dengan transportasi *online*, perlu digunakan analisis *framing*.

*Framing* adalah pendekatan untuk mengetahui bagaimana perspektif atau cara pandang yang digunakan oleh wartawan ketika menyeleksi isu dan menulis berita.

Analisis *framing* digunakan sebagai metode dalam menganalisis isi sebuah media. Analisis *framing* berfungsi untuk menggambarkan proses penyelesaian dan penyorotan dari aspek-aspek khusus sebuah realita oleh media.

Pembingkaiian yang dilakukan media merupakan proses konstruksi, yang artinya berita dimaknai dan direkonstruksi dengan arti dan cara



tertentu. *Framing* sendiri digunakan untuk memberikan penekanan atau menonjolkan aspek tertentu yang telah disesuaikan dengan kepentingan media tersebut. Sehingga hanya bagian tertentu yang ditampilkan untuk menjadi lebih bermakna, lebih mendapat perhatian, dianggap penting, dan lebih mengena di pikiran khalayak (Kriyantono, 2006, h. 256).

Dalam penelitian ini, peneliti meringkaskan pemberitaan dua buah media *online*. Dua buah media *online* tersebut yaitu *kompas.com* dan *sindonews.com*.

Alasan peneliti memilih media *online* *kompas.com* karena *kompas.com* merupakan salah satu media *online* terbesar di Indonesia. Selain itu *Kompas* terkenal dengan pemberitaan yang netral dan tidak memihak siapa pun. *Kompas.com* juga merupakan sebagai portal berita *online* terpercaya di Indonesia.

Selain itu menurut pemahaman penulis, pemilik *Kompas* tidak memiliki kepentingan politik di dalamnya. Sehingga *Kompas* menjadi media yang memberitakan kejadian politik di Indonesia dengan netral.

*Kompas.com* berbeda dengan *sindonews.com*. *Sindonews.com* merupakan portal berita *online* dari anak perusahaan berita harian *Seputar Indonesia*. Portal berita media *online* ini baru lahir pada tahun 2012. Pemilik dari *sindonews.com* juga merupakan seorang politikus. Selain seorang politikus, dirinya juga merupakan seorang pengusaha yang tergabung dalam Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia.

Alasan peneliti memilih *sindonews.com* dikarenakan pemilik dari *sindonews.com* merupakan seorang politikus sekaligus seorang pengusaha yang tergabung dalam Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia. Apakah pemberitaan yang dihasilkan dari media *online* tersebut netral atau sebaliknya berpihak dengan politik yang ada di dalam media tersebut.

Alasan lain peneliti memilih *kompas.com* dan *sindonews.com* karena kedua media *online* ini mendapatkan peringkat 50 besar dalam *alexa.com*. *Kompas.com* menempati urutan ke-10, sedangkan *sindonews.com* menempati urutan ke-36.

Oleh sebab itu peneliti memilih dua portal media *online* tersebut untuk melihat pembingkai berita yang dilakukan *kompas.com* dan *sindonews.com* dalam memberitakan masalah konflik transportasi konvensional dengan transportasi *online*.

## 1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana *frame* media *online* *kompas.com* dan media *online* *sindonews.com* membingkai sikap pemerintah mengenai transportasi *online* dengan transportasi konvensional?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana *frame media online kompas.com* dan media *online sindonews.com* membingkai sikap pemerintah mengenai transportasi *online* dengan transportasi konvensional.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

#### **1.4.1 Manfaat Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat mengisi kekosongan dari riset media teknologi transportasi. Karena pemberitaan tersebut berkaitan dengan sikap pemerintah mengenai transportasi *online*. Selain itu riset media teknologi transportasi belum banyak diteliti oleh banyak peneliti. Selain itu dengan adanya penelitian ini mampu dijadikan sumber pengetahuan mengenai konstruksi pemberitaan transportasi konvensional dengan transportasi *online* yang dilakukan oleh media *online* terhadap sikap pemerintah.

#### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dan manfaat dalam memberikan pengetahuan mengenai suatu

pemberitaan yang diberitakan media *online kompas.com* dengan *sindonews.com* dalam mengonstruksi berita mengenai sikap pemerintah terhadap transportasi konvensional dengan transportasi *online*.

