



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.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Tahun 2014, Jakarta diprediksi akan mengalami kemacetan total. Perkiraan ini tidak dapat dianggap sebagai perhitungan asal-asalan karena tercatat ada dua situs berita yang melaporkan hal tersebut. Pertama, situs *Kompas.com* pada 2011 lalu menulis, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya memprediksi jalan di Jakarta tahun 2014 akan macet total akibat pertumbuhan jumlah kendaraan yang ekstrim mencapai 700 kendaraan per hari, namun tidak diimbangi pertumbuhan panjang jalan yang besarnya 0,01% per tahun.

Kedua, situs *Tempo.co* pada 30 Juli 2013, memaparkan data dari Indonesia Effort for Environment (IEE) yakni Jakarta akan mengalami kemacetan total pada 2014, karena pertumbuhan populasi kendaraan di Ibu Kota yang tidak terkendali. Salah satu indikator pendukung dua perkiraan yang senada ini terlihat dari lonjakan jumlah pertumbuhan kendaraan pada 2013 dibanding 2011. Hasil riset IEE menyebutkan, pertumbuhan kendaraan mencapai 1.600-2.400 unit per hari pada 2013.

Hasil riset tersebut menggambarkan realita sesungguhnya yang sehari-hari dihadapi masyarakat perkotaan. Kemacetan di Ibu Kota menjadi santapan harian. Pilihan yang tersedia bagi warga terbatas pada menggunakan

kendaraan pribadi atau meninggalkan kenyamanan tersebut lalu beralih menggunakan angkutan umum.

Di tengah kondisi sarana transportasi umum yang saat ini belum dapat diandalkan, langkah pemerintah meluncurkan program mobil murah ramah lingkungan (*low cost green car/LCGC*, selanjutnya disebut mobil murah) tak pelak menimbulkan reaksi yang beragam, baik di kalangan pejabat pemerintahan sendiri, juga masyarakat umumnya.

Berbagai tanggapan masyarakat tersebut terekam dalam pemberitaan media massa nasional sepanjang bulan September 2013. Mengutip peran media massa seperti yang dikemukakan Harold D. Laswell dan Charles Wright (1954) dalam *Manusia Komunikasi, Komunikasi Manusia*, media massa merupakan institusi sosial yang berperan sebagai pengamatan sosial. Artinya, media menjadi sarana penyebaran informasi dan interpretasi objektif terhadap suatu peristiwa dengan tujuan kontrol sosial (Fitria, 2012: 5).

Jika dirunut, kehadiran mobil murah berawal dari Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2013 tentang Acuan Pajak Mobil Murah dan Ramah Lingkungan (LCGC). PP itu kemudian mempunyai turunan petunjuk teknis (juknis), yang antara lain mengatur patokan harga jual mobil murah berdasarkan lokasi kantor agen tunggal pemegang merek (ATPM).

Adapun salah satu standar yang wajib dipenuhi oleh produsen mobil murah yakni tingkat komponen lokal yang jumlahnya mencapai 80%. Sayangnya, menurut Direktur Jenderal Industri Berbasis Teknologi Tinggi Kementerian Perindustrian (Kemenperin), Budi Darmadi, dalam situs

Kontan.co.id, penggunaan rata-rata komponen lokal pada mobil murah tahun 2013 berkisar 45%, meski ada yang sudah mencapai 51%.

Pemerintah pusat, dalam hal ini khususnya Kemenperin, berupaya meningkatkan pertumbuhan industri manufaktur dalam negeri dengan kehadiran mobil murah. Menteri Perindustrian RI, MS Hidayat, dalam berbagai kesempatan menyatakan peluncuran mobil murah ini sebagai langkah antisipasi untuk mencegah produk dari negara lain, seperti Thailand, membanjiri pasar Indonesia. Menurutnya, dengan memulainya lebih dulu, impor kendaraan bermotor akan dapat ditekan.

Reaksi berupa penolakan kebijakan tersebut datang dari sebagian besar masyarakat, yang antara lain diwakili oleh hasil jajak pendapat harian *KONTAN* pada edisi Senin, 16 September 2013. Dalam survei yang dilaksanakan pada 9-13 September 2013, sebanyak 60% responden setuju jika konsep mobil murah bertentangan dengan konsep transportasi massal, subsidi BBM, dan pengurai kemacetan lalu lintas. Selanjutnya, 40% responden menyatakan lebih suka mobil murah tapi macet, dibandingkan menggunakan transportasi massal (60% responden).

Di sisi lain, penolakan kehadiran mobil murah disuarakan oleh beberapa kepala daerah, di antaranya Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo, Wali Kota Bandung Ridwan Kamil, dan Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo. Utamanya, Jokowi atau Joko Widodo, yang dengan tegas menyatakan seharusnya pemerintah pusat menyediakan transportasi umum yang murah. Program mobil murah ini dipandang akan menambah kemacetan Ibu Kota,

meski pemerintah pusat mengklaim distribusi persebaran kendaraan ini tidak hanya terpusat di Jakarta atau Jabodetabek, melainkan sampai ke daerah-daerah.

Tidak semua peristiwa yang terjadi di tengah masyarakat mampu dituangkan menjadi berita. Menurut Luwi Ishwara (2011: 77), dalam berita ada karakteristik intrinsik yang dikenal sebagai nilai berita (*news value*). Nilai berita ini menjadi ukuran yang biasa diterapkan untuk menentukan apakah suatu peristiwa layak diberitakan (*newsworthy*).

Ishwara (2011: 77-81) menyebutkan, peristiwa-peristiwa yang memiliki nilai berita ini mengandung konflik, bencana dan kemajuan, dampak, kemasyhuran, segar dan kedekatan, keganjilan, human interest, seks, dan aneka nilai lainnya. Pemberitaan kontroversi mobil murah dalam media nasional menarik untuk dicermati karena peristiwa ini memenuhi tiga nilai berita yakni:

1. Dampak (*impact*): dengan terjunnya mobil murah di jalan-jalan perkotaan dapat dipastikan volume jumlah kendaraan yang melintas per harinya akan meningkat. Hal itu berpotensi menimbulkan kemacetan. Di sisi lain, jika sesuai dengan yang direncanakan pemerintah, perakitan mobil murah akan berdampak positif bagi perkembangan industri komponen dalam negeri.

2. Konflik (*conflict*): yang dimaksud konflik tidak semata-mata berbentuk perkelahian fisik, namun bisa juga berupa adu pendapat atau perang ideologi. Adanya penerimaan sekaligus penolakan dari berbagai kalangan masyarakat mewakili nilai konflik ini.
3. Kemasyhuran dan terkemuka (*prominence*): menurut Ishwara (2007: 55), “Umumnya disetujui bahwa nama membuat berita dan nama besar membuat berita lebih besar. Harus ada tindakan atau perbuatan agar nama itu, baik yang besar maupun yang kecil, bisa menjadi berita.” Program LCGC memperoleh pemberitaan yang lebih luas, antara lain disebabkan tanggapan Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo, mengenai inisiatif pemerintah pusat tersebut. Tanggapan Jokowi yang kemudian disusul beberapa kepala daerah lain, termasuk komentar para menteri, memenuhi nilai ini.

Berangkat dari pemaparan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang kontroversi program *low cost green car* (LCGC) pada surat kabar nasional.

Dalam penelitian ini, penulis memilih harian *Kompas*, *Koran Sindo*, *Koran Tempo*, dan *Media Indonesia* sebagai subjek penelitian karena keempat surat kabar tersebut merupakan media massa berskala nasional (data oplah) yang besar.

Harian *Kompas*, yang berdiri di bawah grup Kompas Gramedia, merupakan surat kabar nasional dengan oplah 500.000 lebih setiap hari

(Rahzen, 2007: 260). Diterbitkan oleh PK Ojong, Jakob Oetama, IJ Kasimo, Frans Seda, dan FC Palaunsuka pada 1965, harian ini dikenal dengan konsep jurnalisme damai. Meski begitu, Rosihan Anwar menyebut jurnalisme *Kompas* (baca: jurnalisme Jakob) sebagai jurnalisme keping (Rahzen, 2007: 260).

Koran Tempo, berdiri di bawah grup PT Tempo Inti Media Tbk, pertama kali terbit pada bulan April 2001. Situs *Tempo Interaktif* menyebutkan, sejarah *Tempo* bermula dari lahirnya majalah berita mingguan *Tempo* oleh enam orang wartawan pada 1971. *Koran Tempo* sendiri hadir sejak 2001, setelah kemunculan majalah *Tempo* edisi bahasa Inggris yang disebut *TEBI* terbit pada 1998.

Sedangkan, *Koran Sindo* berdiri di bawah grup Media Nusantara Citra, pertama kali terbit tahun 2005. Dikutip dari situs PT Media Nusantara Citra Tbk, *Sindo* mulanya bernama *Seputar Indonesia*. Berdasarkan jumlah oplahnya, harian ini menduduki peringkat ketiga nasional, dan peringkat kedua untuk wilayah Jakarta dan sekitarnya.

Adapun harian *Media Indonesia*, tergabung dalam Media Group pimpinan Surya Paloh. Firdha Yuni Gustia (2011) menulis, harian ini merupakan salah satu surat kabar yang sering menunjukkan sikap partisannya terhadap partai politik. Ia menggambarkan, jika dulu Surya Paloh masih aktif dalam kegiatan politiknya di Partai Golkar, semua berita mengenai partai berlambang pohon beringin itu dibuat positif. Kini, setelah tidak lagi tercatat sebagai pengurus partai berlambang pohon beringin itu, kegiatannya di

organisasi masyarakat Nasional Demokrat dan Partai Nasdem yang diberitakan.

Penelitian ini menggunakan metode analisis isi jenis kualitatif yang bersifat deskriptif, dengan teknik analisis *framing* model Zhongdang Pan dan Gerald M. Kosicki. *Framing* merupakan suatu pendekatan untuk melihat bagaimana realitas dibentuk dan dikonstruksikan oleh media. *Framing* model Pan Kosicki digunakan untuk menggambarkan proses seleksi dan penonjolan aspek tertentu dari realitas oleh media.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana surat kabar *Kompas*, *Koran Tempo*, *Koran Sindo*, dan *Media Indonesia* mengonstruksi kontroversi program *low cost green car* (LCGC)?

1.3 Batasan Masalah

Kontroversi program *low cost green car* (LCGC) ramai muncul di media massa selama bulan September 2013. Perlu diketahui, peneliti tidak akan menelaah seluruh teks berita dari empat media nasional (*Kompas*, *Koran Tempo*, *Koran Sindo*, dan *Media Indonesia*) sepanjang satu bulan.

Penulis akan meneliti dua teks berita dari setiap surat kabar, dalam rentang waktu 11-25 September 2013. Totalnya ada delapan teks berita yang dinilai dapat mewakili konstruksi pemberitaan *Kompas*, *Koran Tempo*, *Koran Sindo*, dan *Media Indonesia*.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana surat kabar *Kompas*, *Koran Tempo*, *Koran Sindo*, dan *Media Indonesia* mengonstruksi kontroversi program *low cost green car* (LCGC).

1.5 Kegunaan Penelitian

1.5.1 Kegunaan Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu komunikasi khususnya memperluas cakupan ilmu jurnalistik terkait konstruksi pemberitaan kontroversi kebijakan pemerintah oleh media massa.

1.5.2 Kegunaan Praktis

Penulis berharap penelitian ini dapat menambah wawasan khalayak untuk memahami konstruksi pemberitaan kebijakan pemerintah oleh surat kabar nasional. Juga, supaya menjadi rujukan bagi mahasiswa Ilmu Komunikasi Universitas Multimedia Nusantara atau kampus lain terkait konstruksi pemberitaan kontroversi kebijakan pemerintah yang dianalisis dengan metode analisis framing.



UMMN