

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

TransportasiAngkutan umum memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota maupun daerah. Transportasi mempunyai tiga jenis mulai dari udara, laut dan darat. Transportasi udara merupakan salah satu transportasi tercepat dibandingkan dengan transportasi lainnya, namun kelemahan pada transportasi udara ini terletak pada biaya yang tidak sedikit dikarenakan transportasi udara termasuk transportasi yang berada pada kalangan menengah keatas dan sudah menggunakan teknologi yang lebih canggih dari transportasi lainnya. Berdasarkan data Badan Pusat Statistika (BPS) tahun 2016, terdapat 15 maskapai penerbangan dengan 27 bandara di sektor Internasional dan 264 bandara pada sektor domestik di negara Indonesia (<http://www.bps.go.id> diunduh pada hari jumat 9 November pukul 17.05 WIB).

Selain transportasi udara terdapat transportasi laut. Transportasi laut adalah transportasi yang digunakan sebagai sarana angkut dan perdagangan yang digunakan pertama kali adalah rakit yang terbuat dari bambu. Kemudian seiring berkembangnya dunia, rakit perlahan mulai berubah menjadi perahu atau kapal kecil yang digerakkan menggunakan layar dengan bantuan angin. Sebelum menjadi transportasi untuk umum perahu atau kapal kecil digunakan sebagai alat untuk melakukan perdagangan melalui jalur air.

Transportasi terakhir adalah transportasi darat yang merupakan alat transportasi terbanyak di dunia saat ini terutama di Indonesia. Transportasi darat dibagi menjadi 2 jenis, pertama jenis transportasi tanpa menggunakan mesin seperti delman, andong, becak, sepeda dan yang kedua adalah transportasi

dengan menggunakan mesin seperti mobil, dan sepeda motor. Kendaraan yang sering digunakan sebagai angkutan umum adalah mobil. Mobil digunakan sebagai angkutan umum karena memiliki ruang yang cukup luas sehingga dapat membawa penumpang lebih dari satu orang. Akan tetapi angkutan umum dengan menggunakan mobil sering mengalami kemacetan mengingat produksi mobil yang semakin hari semakin bertambah. Berdasarkan data terakhir Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2016, perkembangan jumlah kendaraan bermotor terutama mobil penumpang berada pada angka 14.580.666 unit dimana tingkat kemacetan juga bertambah seiring tahunnya mencapai 12 persen pertahun (<http://www.bps.go.id> diunduh pada hari minggu 11 November pukul 20.30 WIB).

Salah satu angkutan umum yang paling efektif dan efisien adalah ojek. Ojek banyak digunakan oleh penduduk di kota-kota besar karena kelebihanannya dengan angkutan lain, yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Ojek merupakan sarana transportasi informal karena tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Sesuai dengan data Dephub dalam UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. UU No 22/2009 menyatakan semua peraturan dalam PP No. 41/1993 tentang angkutan jalan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru (hubdat.dephub.go.id diunduh pada 31 Oktober 2018). Masyarakat tetap menjadikan ojek sebagai salah satu yang terpopuler diantara sarana transportasi lainnya karena menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasinya, membuat berkendara menggunakan ojek lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lainnya seperti, bus, maupun taksi. Dengan kemacetan yang kini sering sekali terjadi di kota-kota besar, membuat masyarakat lebih memilih ojek sebagai alat

transportasi agar dapat lebih cepat tiba ditempat tujuan.Selain itu masyarakat pun lebih mudah menjumpai ojek tersebut karena biasanya para tukang ojek ini memiliki pangkalan sendiri didaerahnya masing-masing.Ojek merupakan transportasi yang telah lama ada dengan menggunakan sepeda pada tahun 1969 di pedesaan Jawa Tengah. Sepeda yang dipergunakan adalah sepeda-sepeda yang dibuat pada zaman sebelum Perang Dunia II. Pada tahun 1971 penduduk desa di Jawa Tengah mulai beralih menggunakan sepeda motor buatan jepang bermesin 90cc sebagai ojek. Inovasi tersebut muncul akibat telah menyebar luasnya ojek sepeda terutama di kota Jakarta. (Hanggoro, 2017).

Era globalisasi saat ini, perkembangan teknologi yang semakin pesat menuntut masyarakat untuk mengikuti perkembangan yang ada. Dengan kemunculan teknologi masa kini yang semakin pesat, memicu terjadinya tuntutan terhadap kebutuhan ekonomi. Seiring berkembangnya teknologi terutama sektor jejaring internet di era globalisasi ini, ternyata transportasi juga tidak luput terkena imbas positifnya. Kini, transportasi lebih mudah didapatkan melalui aplikasi yang telah terpasang di *smartphone/gadget*. Khalayak umum menyebutnya dengan ojek *online*, berawal dari Jakarta sebagai pencetus ojek *online* kini ojek *online* juga telah tersebar hampir di seluruh wilayah di Indonesia, salah satunya masuk ke daerah Sumatera Selatan khususnya di kota Palembang. Dengan adanya ojek *online*, pengguna transportasi ojekdapat dengan mudah menggunakan *smartphone/gadget* dengan aplikasi khusus untuk dapat mengakses ojek *online*.

Kini, di Indonesia terdapat beberapa layanan ojek berbasis *online* yang memungkinkan calon penumpang tidak perlu repot lagi untuk datang ke pangkalan ojek. GOJEK salah satunya yang merupakan sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan mitranya di berbagai sektor informal di Indonesia. GOJEK menawarkan 8 (delapan) fitur jasa layanan yang bisa dimanfaatkan oleh para

pelanggannya yaitu *Go-Send* (Pengantaran Barang), *Go-Ride* (Jasa Angkutan Orang), *Go-Food* (Pesan Makanan), *Go-Mart* (Belanja), *Go-Glam*, *Go-Massage*, *Go-Box*, *Go-Clean*, *Go-Busway*, dan *Go-Tix*. (*About Gojek*, 2012). Selain GOJEK, terdapat aplikasi transportasi *online* lainnya yang bernama Grab Indonesia. Grab merupakan salah satu platform O2O yang bermarkas di [Singapura](#) dan paling sering digunakan di [Asia Tenggara](#), menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, dan pengiriman barang. Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti *ojek* (*GrabBike*), *mobil* (*GrabCar*), dan *taksi* (*GrabTaksi*) serta kurir (*GrabExpress*), pesan-antar makanan (*GrabFood*), dan *carpooling* sosial (*GrabHitch Car*). Saat ini Grab tersedia di 125 kota di seluruh Indonesia, mulai dari Banda Aceh - Aceh hingga Jayapura-Papua (*About Grab*, 2013).

Dengan adanya layanan GOJEK dan Grab ini masyarakat menjadi lebih mudah untuk mendapatkan transportasi sehingga menjadikan GOJEK dan Grab sebagai transportasi umum tujuan yang mereka cari. Selain itu pelayanan dan harga yang ditawarkan juga jauh lebih terjangkau dibandingkan dengan ojek pangkalan. Kotler (2005) menyatakan bahwa pelayanan terhadap pelanggan merupakan salah satu unsur terpenting untuk menarik minat pembeli. Kemudahan-kemudahan inilah yang membuat para pengguna ojek lebih memilih menggunakan ojek online dibandingkan dengan ojek pangkalan. Penggunaan ojek online yang kini marak digunakan oleh masyarakat Kota Palembang berdampak terhadap berkurangnya minat penggunaan ojek pangkalan. Kemudahan yang ditawarkan oleh ojek online terkesan menenggelamkan keberadaan ojek pangkalan.

Keberadaan layanan ojek *online* mulai memicu konflik antara *driver* ojek *online* dengan *driver* ojek pangkalan, Hal ini sesuai dengan pendapat Setiadi dan Kolip (2011) yang mengatakan bahwa penyebab konflik terjadi karena adanya perbedaan antar individu diantaranya perbedaan pendapat,

tujuan, keinginan, pendirian tentang objek yang dipertentangkan. Berbagai penolakan terhadap ojek *online* mulai muncul dari para *driver* ojek pangkalan. Mereka menganggap eksistensi ojek *online* mengganggu keberadaan mereka dan membuat mereka merugi. Para tukang ojek yang biasamangkal pun mulai merasa resah dengan banyaknya *driver* ojek *online* yang beroperasi. Mereka belum bisa untuk menerima adanya perubahan pembaharuan dari sistem ojek *online*. Straubhaar dan Larose dalam bukunya *Media Now, Understanding media, culture and technology* mendefinisikan *tecnological determinism is The Underlying idea is that technology drives sosial change* menegaskan bahwa perubahan yang terjadi dalam perkembangan teknologi sejak zaman dahulu sampai saat ini memberikan pengaruh yang besar terhadap masyarakat (Larose, 2004). Selain adanya penolakan pembaharuan, para *driver* ojek pangkalan juga merasakan adanya penurunan jumlah penumpang yang berpengaruh langsung pada penghasilan mereka sehingga dapat menjadi pemicu munculnya perilaku agresif. Baron dan Byrne (dalam Rahman, 2017) mendefinisikan perilaku agresif adalah perilaku yang diarahkan dengan tujuan untuk membahayakan orang lain. Perilaku agresif yang dimunculkan oleh *driver* ojek pangkalan terhadap *driver* ojek *online* di lapangan biasanya berupa pengusiran *driver* ojek *online* yang beroperasi di sekitaran wilayah mereka yang mengakibatkan timbulnya rasa khawatir dan rasa cemas pada *driver* ojek *online* tersebut untuk kembali mengambil penumpang di daerah sekitaran ojek pangkalan. Sesuai dengan pendapat Spilberger (dalam Triantoro Safaria & Nofrans Eka Saputra, 2012) yang mengatakan bahwa adanya kecemasan yang dialami karena adanya *state anxiety* dimana kondisi emosional dan keadaan sementara pada diri individu dengan adanya perasaan tegang dan khawatir yang dirasakan secara sadar serta bersifat subjektif.

Saat ini banyak berita *negatif* yang bermunculan dari ojek pangkalan terhadap ojek *online* seperti tawuran antara ojek pangkalan dengan ojek *online*, ojek pangkalan mengambil dan membakar atribut ojek *online*. Seperti yang terjadi di Banjarmasin pada tanggal 27 Juli 2018 beberapa dari ojek pangkalan membuang 5 buah sepeda motor ojek *online* kedalam sungai ketika akan mendatangi kantor polisi pada Jumat siang untuk melaporkan adanya driver ojek *online* yang dipukul ojek pangkalan" pada Kamis (26/7/2018) yang tiba-tiba diserang oleh ojek pangkalan tersebut (Restudia, 2018). Pada tanggal yang sama 27 Juli 2018 terdapat video ojek *online* yang dipukul ojek pangkalan karena memasuki zona merah yang merupakan daerah pangkalan ojek di daerah Bojongsoang (Wijanarko, 2018). Hal serupa pun terjadi pada hari Rabu tanggal 7 Februari 2018 di Jalan Pangeran Hidayatullah, Kelurahan Sawahgede, Kecamatan Cianjur, Kabupaten Cianjur, Jawa Barat. Adanya penyerangan yang dilakukan oleh beberapa ojek pangkalan di *basecamp* ojek *online* yang membuat beberapa anggota ojek *online* mengalami luka-luka. (Aziz, 2018). Konflik antara ojek pangkalan dan ojek *online* tidak hanya terjadi di Pulau Jawa dan sekitarnya. Di Pulau Sumatera bagian Selatan khususnya kota Palembang juga pernah mengalami peristiwa yang sama. Salah satunya pernah terjadi di pintu masuk utama Universitas Negeri Sriwijaya Palembang dimana driver ojek *online* dikeroyok oleh beberapa oknum ojek pangkalan karena ojek *online* tersebut mengambil orderan di sekitaran ojek pangkalan yang ada di Universitas Negeri Sriwijaya Palembang. (Haryanto, 2018).

Berdasarkan dari kutipan yang bersumber dari (sripoku.com) bahwa terdapat beberapa daerah telah ditetapkan oleh *driver* ojek pangkalan sebagai zona merah. Seperti pangkalan ojek Unsri Bukit, Macan Lindungan, Merah Mato, Gandus, Talang Jambe dan lain-lain. Biasanya di titik-titik tersebut akan terpasang pamflet bertuliskan "[ojek online](#) dilarang mengambil penumpang di daerah ini dan sekitarnya". Salah satu pangkalan ojek yang ada

di kota Palembang khususnya di daerah JM Sukarame Kecamatan Alang-alang Lebar, mereka secara jelas menegaskan bahwa mereka tidak sepenuhnya mendukung adanya ojek *online* di wilayah mereka karena berdampak buruk dari segi ekonomi mereka. Pernyataan di atas berdasarkan dari petikan wawancara yang peneliti lakukan dengan salah seorang subjek ojek pangkalan berinisial RK. Berikut petikan wawancaranya:

"Yo kan semenjak ado ojol ini uong-uong pada pakek aplikasi galo sekarang jadi la jarang uong ke pangkalan, paling-paling uong yang turun dari transmusi itulah yang naek"(wawancara 8 Agustus 2019).

Wawancara diatas pun didukung oleh pernyataan teman RK sesama ojek pangkalan yakni S yang mengatakan hal serupa. Berikut petikan wawancaranya:

"Yo sekarang kan uong la banyak make online, jadi agak sepi pangkalan"(wawancara 15 Agustus 2019).

Berdasarkan wacana di atas, tampak bahwa reaksi dan sikap ojek pangkalan menolak pembaharuan terhadap adanya ojek online di daerah JM Sukarame Kecamatan Alang-alang Lebar yang berakibat munculnya perilaku agresif membuat peneliti tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut sebagai fokus penelitian dengan judul **Perilaku Agresif Driver Ojek Pangkalan Terhadap Driver Ojek Online di JM Sukarame Kecamatan Alang-alang Lebar Palembang.**

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas maka yang menjadi pertanyaan penelitian dalam penelitian ini adalah:

- 1.2.1 Bagaimana bentuk perilaku agresif pada *driver* ojek pangkalan terhadap *driver* ojek *online* di JM Sukarame Kecamatan Alang-alang Lebar Palembang?
- 1.2.2 Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan perilaku agresif pada *driver* ojek pangkalan terhadap *driver* ojek *online* di JM Sukarame Kecamatan Alang-alang Lebar Palembang?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian di atas maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah:

- 1.3.1 Mengetahuibentuk perilaku yang dimunculkan *driver* ojek pangkalan terhadap *driver* ojek *online* di JM Sukarame Kecamatan Sukarame Palembang
- 1.3.2 Mengetahuifaktor-faktor yang menyebabkan perilaku agresif pada *driver* ojek pangkalan terhadap *driver* ojek *online* diJM Sukarame Kecamatan Sukarame Palembang

1.4 Manfaat Penelitian

Dari tujuan dilaksanakannya penelitian ini, peneliti mengharapkan ada manfaaat dari penelitian ini, antara lain:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan keilmuan dalam bidang psikologi dan khususnya dalam ilmu psikologi sosial dan juga sebagai bahan pertimbangan peneliti lain yang akan melakukan penelitian yang berkaitan dengan Perilaku Agresif *Driver* Ojek Pangkalan Terhadap *Driver* Ojek Online. Hasil dari penelitian ini juga berguna untuk mengurangi adanya dampak negatif antara ojek pangkalan dengan ojek online.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Peneliti, hasil penelitian ini diharapkan akan memperluas cakrawala pemikiran dan pengalaman peneliti.
- b. Institusi, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai tambahan dan relevansi bagi para pembaca khususnya Fakultas Psikologi agar memperoleh pengalaman dan pengetahuan yang luas.
- c. Penelitian ini diharapkan menjadi literatur untuk penelitian selanjutnya.

1.5 Keaslian Penelitian

Berikut ini beberapa penelitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya dengan tema perilaku agresif antara lain:

Pertama, *Perilaku Agresif Yang Dialami Korban Kekerasan Dalam Pacaran* yang disusun oleh Anik Nur Khaninah, Mochamad Widjanarko tahun 2016 Fakultas Psikologi Universitas Muria Kudus. Jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologis. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *snowball*. Subjek dalam penelitian ini berjumlah 3 orang. Hasil penelitian menyimpulkan bentuk-bentuk perilaku agresi yang diterima korban kekerasan dalam pacaran adalah perilaku agresi verbal atau simbolis, yaitu berupa kata-kata kasar, kata-kata tidak layakdengar, memburuk-burukkan/menjelek-jelekkkan, mengancam, menuntut, dan membatasi pergaulan. Dalam hal pelanggaran hak milik, yaitu barang milik subyek digunakan seenaknya sendiri oleh pasangan maupun menggunakan tanpa ijin. Penyerangan fisik berupa meminta paksa atau merampas barang subyek serta memukul atau menjenggang. Sedangkan alasan korban bertahan adalah malu karena semua orang terlanjur mengetahui hubungan pacaran mereka, serta korban berfikir dan berharap pasangan dapat berubah lebih baik dan hubungan mereka dapat diperbaiki (Widjanarko, 2016).

Kedua, *Perilaku Agresi Pada Anak Jalanan* yang disusun oleh Eni Nuraeni Nugrahawati tahun 2011 Fakultas Psikologi Universitas Islam Bandung. Jenis penelitian kuantitatif dengan menggunakan alat ukur perilaku agresi berdasarkan teori agresi dari Buss. Subjek penelitian merupakan anak jalanan laki-laki usia 13-18 tahun. Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa anak jalanan menunjukkan frekuensi yang tinggi dalam perilaku agresi, baik agresi fisik maupun agresi verbal. Dalam persentasenya sebanyak 79,41 anak jalanan melakukan *verbal active direct*, mereka berkata-kata kasar, menyinggung, menghina, mencaci dan menyakitkan orang lain terutama orang yang berada disekitar mereka. Sebanyak 76,47 melakukan *phsycal active diredt*, mereka

melakukan tindakan fisik terhadap orang lain dengan cara menyakiti dan melukai orang lain secara langsung. Mereka juga dengan sengaja memukul, menampar, menusuk bahkan membunuh orang lain (Nugrahawati, E. N, 2011).

Ketiga, *Perilaku Agresif pada Anggota Geng Motor Ditinjau dari Tingkat Usia dan Suku di Kota Medan* yang disusun oleh Babby Hasmayni tahun 2016 Fakultas Psikologi Universitas Medan Area. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif menggunakan metode analisis data Varians 2 Jalur. Hasil penelitian yang diperoleh adalah sebagai berikut: 1). Ada perbedaan perilaku agresif antara anggota geng motor yang berusia remaja dengan dewasa awal. Anggota geng motor berusia remaja memiliki perilaku agresif yang lebih tinggi dibandingkan dengan berusia dewasa awal. 2). Ada perbedaan perilaku agresif anggota geng motor bersuku Batak dan Jawa. Anggota geng motor bersuku Batak memiliki perilaku agresif yang lebih tinggi dibandingkan dengan bersuku Jawa. Diketahui bahwa perilaku agresif anggota geng motor di kota Medan berada pada kategori sangat tinggi (Hasmayni, 2016).

Keempat, *Efektifitas Komunikasi Interpersonal Dan Perilaku Agresif Pada Anggota Satuan Dalmas Poldasu* yang disusun oleh Raras Sutatminingsih dan Josetta M.R. Tuapattinaja tahun 2019 Fakultas Psikologi Universitas Sumatera Utara. Jenis penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian yang diperoleh menunjukkan bahwa anggota Satuan Dalmas Poldasu rata-rata memiliki perilaku agresif yang rendah, dimana subjek penelitian secara umum memiliki perilaku agresifitas fisik yang rendah, perilaku agresifitas verbal yang rendah, kemarahan yang rendah dan permusuhan yang rendah. Hal ini dibuktikan dengan melihat secara langsung melalui observasi lapangan dan didukung oleh adanya Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol.: 16 Tahun 2006 tentang Pedoman Pengendalian Massa yaitu melakukan tindakan kekerasan yang tidak sesuai dengan prosedur, mengucapkan kata-kata kotor, pelecehan seksual, memaki pengunjung rasa dan melakukan

perbuatan lainnya yang melanggar peraturan perundang-undangan (Tuapattinaja, 2019).

Kelima, *Perilaku Agresif Pada Polisi Lalu Lintas Di Terminal Blok M-Jakarta* yang disusun oleh Satria Ajie Pribadi, dkk tahun 2007 Fakultas Psikologi Universitas Gunadarma. Jenis penelitian yang digunakan adalah metode observasi dan wawancara dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian yang diperoleh menunjukkan bahwa adanya perilaku agresif yang dimunculkan oleh polisi lalu lintas terminal blok M-jakarta, baik yang bersifat fisik (memukul body ataupun kaca mobil angkutan dan menendang body mobil angkutan), verbal (memaki supir angkut, menghardik dan membentak) maupun nonverbal (memasrag wajar garang/tidak bersahabat). Hal ini dipengaruhi oleh faktor kepadatan/kemacetan, kualitas udara, maupun pengguna terminal yang tidak tertib. Dari perilaku agresif yang dimunculkan berdampak pada image Polisi lalu Lintas terminal blok M yang dianggap kurang baik, sebagai konsekuensi mereka ketika bertugas (Pribadi, 2007).

Berdasarkan penelitian-penelitian yang dilakukan diatas, maka penelitian yang sedang dilakukan oleh peneliti memiliki kesamaan dengan penelitian sebelumnya yakni terletak pada variabel yang digunakan dalam penelitian, tepatnya pada variabel perilaku agresif. Namun yang membedakan penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian sebelumnya terletak pada lokasi penelitiandan metode penelitian yang digunakan. Lokasi yang di pakai berbeda dengan penelitian sebelumnya dimana lokasi pada penelitian ini berada di pangkalan ojek di JM Sukarami Kecamatan Alang-alang Lebar Palembang. Berdasarkan uraian diatas peneliti berkeyakinan bahwa penelitian mengenai "Perilaku Agresif Ojek Pangkalan terhadap Ojek Online di JM Sukarami Kecamatan Alang-alang Lebar Palembang" sampai saat ini belum ada yang meneliti. Perbedaan dalam penelitian dibuat untuk menghindari kesamaan atau plagiatisme dari penelitian sebelumnya.