

**KONVENSIONAL vs ONLINE ?**  
**ANALISI FRAMING BERITA DEMO TAKSI DALAM MEDIA ONLINE**  
**TEMPO.CO**

**Mutia Rahmi Pratiwi**

**Amida Yusriana**

**Mukaromah**

Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Dian Nuswantoro (UDINUS) Semarang

***Abstract***

*"Cities with the worst congestion levels in the world", that is a label for Jakarta today. Solutions to parse the high number of traffic jams in Jakarta have continually done by government such as building double-decker highway, Trans Jakarta, 3 in 1, procurement of public transportation and monorail. A current solution related to congestion is the emergence of online-based transport company, namely: Gojek, Uber and Taxi Grab. But the appearance of Gojek, Uber and Taxi Grab also cause a new polemic because of the facilities offered and the cheaper fare is considered to have shifted public transport (conventional) that already exists. The disappointment sustainable felt by conventional cab so a rowdy protest occurred and culminated to the anarchic.*

*Online-based Transportation Company considered to be illegal and contravened from regulation furthermore it is used as a basic issues. Media also participated in reporting the taxi drivers protest, beginning from their preparation, their demonstration, and their anarchic. Tempo.co is one of the media that contribute in reporting the protest. This research was conducted by using the framing analysis Entman. The results showed that online media tempo.co invites readers to pro with transport-based online applications. It appears from news about online-based transport company, always gives the positive things supported by the driver's poise in dealing with conventional polemic vs. online as well as the cooperative attitude of being required to comply with existing regulations. On the contrary the news appeared on the conventional cab company has always negative things, one of which is shown as a cause of action at the demo anarchy as a form of poor emotional control*

**Keywords:** *Demo cab, Transport-based Online, Framing Entman.*

## **Pendahuluan**

Jakarta, ibu kota yang tak pernah tidur. Ibukota yang sangat padat dan super sibuk ini dapat dilihat dari kondisi jalan dan aktivitas warga di dalamnya. Jakarta yang merupakan kota pusat bisnis, politik hingga kebudayaan karena didalamnya berdiri kantor-kantor pusat BUMN, perusahaan swasta hingga perusahaan asing yang menanamkan modalnya di Indonesia. Tak hanya itu, Jakarta juga menjadi pusat lembaga pemerintahan negara, sekretariat ASEAN serta memiliki dua bandar udara yang menjadi pusat berbagai penerbangan dalam dan luar negeri. Tingginya aktivitas di Jakarta menyebabkan berbagai polemik yang tak berujung termasuk persoalan kemacetan. Persoalan kemacetan merupakan dampak signifikan yang terlihat dari kepadatan aktivitas dan lonjakan penduduk di Jakarta.

Hasil survei Castrol Magnatec Start-Stop tentang lalu lintas kota-kota besar di dunia menunjukkan Jakarta sebagai dengan kemacetan paling buruk. Berdasarkan indeks Castrol Magnatec Start-Stop, tingkat macet di Jakarta mencapai 33.240 ribu per tahun. Angka ini dihitung dari data ketika pengemudi mobil harus berhenti dan memulai lagi laju mobilnya setiap kilometer karena kepadatan lalu lintas. Jakarta menjadi kota paling buruk dalam hal kemacetan di antara kota-kota besar di 78 negara. Jakarta bergabung dalam 10 besar kota-kota di dunia yang mempunyai tingkat kemacetan terburuk, yakni Istanbul di Turki (32.520), Mexico City di Meksiko, (30.840), Surabaya (29.880), St Peterburg di Rusia (29.040), Moscow di Rusia (26.680), Roma di Italia (26.680), Bangkok di Thailand (27.480), Guadalajara di Meksiko (24.840), serta Buenos Aires di Argentina (23.760) (Jpnn, 2015, *Kemacetan Jakarta Terburuk di Dunia. Ini Kata Ahok*, <http://www.jpnn.com/read/2015/02/05/285725/Kemacetan-Jakarta-Terburuk-di-Dunia,-Ini-Kata-Ahok>, diakses pada tanggal 16 Juni 2016)

Jarak yang tidak terlalu jauh namun harus ditempuh dalam waktu lebih dari 1 jam karena terjebak macet menimbulkan persoalan efisiensi waktu bagi warga yang sangat terpaku oleh waktu. Solusi pun terus dicari untuk menyelesaikan persoalan kemacetan di Jakarta, mulai dari jalan tol, pengadaan Bus TransJakarta,

pemberlakuan jalur 3 in 1, hingga munculnya angkutan umum (Ojek, Bajaj, Bemo) yang dikelola perusahaan pemerintah maupun swasta. Persoalan baru muncul ketika harus menggunakan transportasi umum, yaitu tingginya angka kejahatan dan lamanya waktu tunggu sehingga penumpang merasa kurang nyaman.

Ditengah persoalan kemacetan, kejahatan dan efisiensi waktu, muncullah Gojek sebagai salah satu solusi bagi mereka warga Jakarta dengan mobilitas tinggi disertai bonus harga ekonomis. Perusahaan Gojek berdiri pada tahun 2011 karena kepekaan Nadiem yang awalnya sebagai pengguna ojek. Dari obrolannya dengan tukang ojek langganannya, muncul poin penting dimana para sopir ojek menghabiskan waktu cukup lama untuk menunggu penumpang dan ojek belum memberikan kenyamanan serta keamanan. Dalam *website* nya Go-jek.com, Gojek menyediakan berbagai macam layanan, termasuk transportasi dan pesan antar makanan. Kegiatan Go-Jek sendiri bertumpu pada tiga nilai pokok, kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. GoJek kini telah resmi beroperasi di 10 kota besar di Indonesia, yaitu: Jakarta, Bandung, Bali, Surabaya, Makassar, Yogyakarta, Medan, Semarang, Palembang dan Balikpapan.

Kemunculan Gojek disusul oleh Grab dan Uber Taksi yang notabene bukan merupakan perusahaan anak negeri. Grab dan Uber berbeda dengan Gojek yang hanya ada di Indonesia. Kedua aplikasi ini muncul sebagai bentuk terobosan bagi pemilik plat hitam yang ingin menggunakan kendaraannya sebagai transportasi berbasis *online*. Penolakan terus terjadi terkait dengan persoalan perijinan dan sengketa dengan para sopir taksi konvensional. Hal ini muncul dalam pernyataan Rudiantara, Menteri Komunikasi dan Informasi:

*“Grab Car dan Uber Taxi tidak memenuhi syarat sebagai layanan transportasi umum, di antaranya karena menggunakan kendaraan pribadi plat hitam, tidak berbadan hukum untuk kegiatan transportasi, dan tidak uji kelaikan kendaraan (KIR) setiap enam bulan sekali. Tidaklah soal memblokir atau tidak memblokir aplikasinya. Teknologi itu netral. Akar masalah itu bagaimana kita menstruktur bisnis transportasi ini supaya win-win, baik di pebisnis, maupun dari sesi peraturan.”*

([http://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2016/03/160314\\_indonesia\\_kemekominfo\\_uber](http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160314_indonesia_kemekominfo_uber))

Tingginya biaya hidup di kota Jakarta serta tuntutan efisiensi waktu menjadikan beberapa pengguna transportasi umum memilih Uber maupun Grab. Ditambah lagi dengan harga yang cukup kompetitif menambah daya tarik pengguna jasa taksi Uber dan Grab. Ketimpangan tarif antara taksi konvensional dan transportasi berbasis *online* (Grab dan Uber) dikarenakan munculnya perbedaan kebijakan yang dianut. Hal ini tentu saja menyulut amarah di kalangan para pengemudi taksi konvensional dari sisi berkurangnya pendapatan mereka setiap hari. Kekecewaan dan amarah para pengemudi taksi konvensional ini memuncak pada demo massal yang dilakukan pada Selasa, 22 Maret 2016 lalu. Persoalan tuntutan hingga berakhir anarkis muncul dalam pemberitaan di berbagai media baik cetak maupun *online*, termasuk media *online* Tempo.co.

www.tempo.co. merupakan salah satu varian dari Tempo Media Group. Berbeda dengan media *online* yang lain, tempo menunjukkan bahwa ia merupakan media yang cukup tajam dan berimbang dalam memberitakan berbagai fenomena sosial yang muncul. Hal ini terlihat dari berbagai pemberitaan yang muncul tidak menunjukkan keberpihakan namun selalu melibatkan keterkaitan banyak pihak dalam satu permasalahan yang diangkat. Berdasarkan data yang diperoleh dari *website* tempo, Tempo tidak memiliki kepemilikan tunggal seperti media massa lainnya sehingga objektivitas masih sangat mungkin tertuang dalam berita-berita yang dimunculkan baik di media cetak maupun media *online*.

Pemberitaan mengenai demo taksi di Jakarta dibahas oleh *Tempo.co* selama kurang lebih 5 hari (mulai hari Selasa, 22 Maret 2016 hingga Sabtu 26 Maret 2016). Pemberitaan ini muncul di media *online* Tempo.co. hingga mencapai 82 berita. Tingginya intensitas pemberitaan menunjukkan bahwa fenomena sosial ini dianggap sebagai hal yang penting untuk dibahas secara mendalam dengan menunjukkan berbagai pihak terkait dengan kebijakan yang seharusnya diberlakukan bagi

perusahaan transportasi berbasis *online*. Penelitian ini dimaksudkan untuk menguak secara lebih mendalam bagaimana pembingkai berita demo taksi di Jakarta (taksi konvensional vs transportasi berbasis *online*) di media *online* Tempo.co.

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian diatas, perumusan masalah dalam penelitian ini adalah: “Bagaimanakah pembingkai berita mengenai Demo Taksi di Jakarta pada media *online* Tempo.co?”

### **Tinjauan Pustaka**

#### **a. Analisis Framing**

Framing adalah pendekatan untuk melihat bagaimana realitas itu dibentuk dan dikonstruksi oleh media. Proses pembentukan dan konstruksi realitas itu, hasil akhirnya adalah adanya bagian tertentu dari realitas yang lebih menonjol dan lebih mudah dikenal. Akibatnya, khalayak lebih mudah mengingat aspek-aspek tertentu yang disajikan secara menonjol oleh media. Aspek-aspek yang tidak disajikan secara menonjol, bahkan tidak diberitakan, menjadi terlupakan dan sama sekali tidak diperhatikan oleh khalayak. Framing adalah sebuah cara bagaimana peristiwa disajikan oleh media. Penyajian tersebut dilakukan dengan menekankan bagian tertentu, menonjolkan aspek tertentu, dan membesarkan cara bercerita tertentu dari suatu realitas/peristiwa (Sobur, 2012).

Dalam ranah studi komunikasi, analisis *framing* mewakili tradisi yang mengedepankan pendekatan atau perspektif multidisipliner untuk menganalisis fenomena atau aktivitas komunikasi. Analisis *framing* digunakan untuk membedah cara-cara atau ideologi media saat mengkonstruksikan fakta. Analisis ini mencermati strategi seleksi, penonjolan, dan tautan fakta ke dalam berita agar lebih bermakna, lebih menarik, lebih berarti atau lebih diingat, untuk menggiring interpretasi khalayak sesuai perpektifnya (*Ibid*).

Berdasarkan beberapa penjelasan tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kata kunci dari analisis *framing* adalah seleksi isu, pola penonjolan dan menulis berita. Analisis *framing* berpusat pada produksi berita oleh media. Penonjolan adalah merupakan sebuah produk interaksi antara teks dan penerima, maka kehadiran *frame* dalam teks tidak menjamin pengaruhnya terhadap pemikiran khalayak (Eriyanto, 2011).

Media menseleksi, menghubungkan, dan menonjolkan peristiwa sehingga makna dari peristiwa lebih mudah menyentuh dan diingat oleh khalayak. Menurut Durham framing membuat dunia lebih diketahui dan lebih dimengerti. Realitas yang kompleks dipahami dan disederhanakan dalam kategori tertentu. Bagi khalayak, penyajian realitas yang demikian membuat realitas lebih bermakna dan dimengerti (*ibid*).

#### **b. Media Online Tempo.co**

“Tempo” muncul di awal tahun 1969 dengan format sebuah majalah berita mingguan bernama “Ekspress”. Nama Majalah Tempo sendiri muncul di tahun 1970 dibawah PT.Grafiti Pers sebagai penerbitnya. Edisi perdana majalah Tempo muncul pada tanggal 6 Maret 1971. Tempo muncul dengan peliputan berita yang jujur dan berimbang. Tempo pernah dibredel di tahun 1982 dan 1994 karena Tempo dianggap terlalu tajam mengkritik rezim Order Baru dan Golkar serta terlalu tajam mengkritik pemerintahan Soeharto. Di tahun 2001, Tempo muncul kembali dengan meningkatkan skala dan kemampuan penetrasi ke bisnis dunia media dan merubah nama dari PT.Arsa Raya Perdana menjadi PT.Tempo Inti Media. Kini, Tempo Media Grup lebih berfokus pada bisnis jasa informasi berupa penerbitan majalah, koran, portal berita dan televisi. Beberapa produk Tempo Media Group adalah: Majalah Tempo (versi Inggris dan Indonesia), portal berita <http://www.tempo.co.id>, Majalah *Travelounge*, Majalah KOMUNIKA, Majalah HOG (*Harley Owner Group*), majalah komunitas pemilik Harley Davidson, Majalah Anak-anak AHA, serta penerbitan

buku-buku cetak maupun digital dan Televisi Berbayar TV TEMPO (<https://korporat.tempo.co/tentang/sejarah>).

Tempo Media Group (PT.Tempo Inti Media, Tbk) merupakan perusahaan swasta terbuka yang terdaftar di BEI (Bursa Efek Indonesia). Berikut ini komposisi Kepemilikan Saham PT.Tempo Inti Media Tbk:

**Gambar 1. Komposisi Kepemilikan Saham PT Tempo Inti Media Tbk**



## Metodologi Penelitian

Analisis *Framing* merupakan versi terbaru dari pendekatan analisis wacana, khususnya mengenai teks media. *Framing* merupakan pendekatan untuk mengetahui bagaimana perspektif atau cara pandang yang digunakan oleh wartawan ketika menyeleksi isu dan menulis berita. Cara pandang atau perspektif itu pada akhirnya menentukan fakta yang diambil, bagaimana yang ditonjolkan dan dihilangkan serta hendak dibawa kemana berita tersebut (Nugroho, Eriyanto, Surdiasis, 1999: 21).

Entman melihat *framing* dalam dua dimensi besar: seleksi isu dan penekanan atau penonjolan aspek-aspek realitas. Kedua faktor ini dapat lebih mempertajam *framing* berita melalui proses seleksi isu yang layak ditampilkan dan penekanan isu beritanya. Perspektif wartawanlah yang akan menentukan fakta yang dipilihnya, ditonjolkannya dan dibuangnya. Dibalik semua in, pengambilan keputusan mengenai sisi mana yang ditonjolkan tentu melibatkan nilai dan ideologi para wartawan yang

terlibat dalam proses produksi sebuah berita. Penonjolan merupakan proses membuat informasi menjadi lebih bermakna. Realitas yang disajikan menonjol memiliki peluang lebih besar untuk diperhatikan dan mempengaruhi khalayak dalam memahami realitas. Karena itu dalam praktiknya *framing* dijalankan oleh media dengan menyeleksi isu tertentu dan mengabaikan isu yang lain; serta menonjolkan aspek isu tersebut dengan menggunakan pelbagai strategi wacana (penempatan yang mencolok, pengulangan, pemakaian grafis untuk memperkuat penonjolan, pemakaian label tertentu ketika menggambarkan orang atau peristiwa yang diberitakan) (Eriyanto, 2000 : 94 dan Triputra, 2000: 412 dalam Sobur, 2012: 163-164).

Menurut Entman, *framing* dalam berita dilakukan dengan empat cara, yakni:

1. ***Define problems***. Merupakan elemen yang pertama kali dapat kita lihat mengenai *framing*, yang merupakan *master frame* paling utama. Ia menekankan bagaimana peristiwa dipahami oleh wartawan, ketika ada masalah atau peristiwa.
2. ***Diagnose causes***. Merupakan elemen *framing* untuk membingkai siapa yang dianggap sebagai aktor utama suatu peristiwa. Penyebab disini bisa berarti apa (*what*), tetapi bisa juga berarti siapa (*who*).
3. ***Make moral judgement***. Merupakan elemen *framing* yang digunakan untuk membenarkan argumentasi pada pendefinisian masalah yang sudah dibuat. Gagasan yang dikutip berhubungan dengan sesuatu yang familiar dan dikenal oleh khalayak.
4. ***Treatment recommendation***. Elemen ini digunakan untuk menilai apa yang dikehendaki oleh wartawan. Jalan apa yang dipilih untuk menyelesaikan masalah. Penyelesaian tersebut sangat tergantung pada bagaimana peristiwa itu dilihat dan siapa yang dipandang sebagai penyebab masalah (Qodari, 2000:20).

### **Sajian dan Analisis Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah pemberitaan mengenai demo taksi yang muncul di media *online* Tempo.co pada tanggal 22 Maret sampai 27 Maret 2016 sejumlah 82 berita. Terdapat 4 bahasan pokok yang menjadi sajian data yaitu:



*Define Problem, Causal Interpretation, Make moral judgement dan Treatment recommendation.*

Permasalahan yang dibahas dalam pemberitaan berkaitan dengan demo transportasi *online* dan konvensional dapat dilihat dari 4 pihak yaitu pemerintah, pihak perusahaan transportasi berbasis *online*, pihak transportasi konvensional dan masyarakat.

#### **a. Define Problem (Identifikasi Masalah)**

##### **1. Pihak Pemerintah**

Dalam pemberitaan yang muncul, pemerintah merupakan pihak yang memiliki prosentase pemberitaan terbesar daripada pihak lain yang juga turut dibahas berkaitan dengan demo taksi di Jakarta. Pihak-pihak yang terkait di dalam pemerintahanpun beragam, mulai dari Presiden, Wakil Presiden, Gubernur, Menteri hingga Kepolisian. Pemerintah dianggap sebagai pihak yang harus bertanggung jawab atas polemik taksi konvensional dengan perusahaan transportasi berbasis *online*. Dominasi pemberitaan berasal dari pihak Ahok selaku Gubernur dan Kapolda Metro Jaya. Yang selalu dibahas sebagai akar masalah adalah ketidakadilan yang dilakukan oleh perusahaan taksi konvensional sehingga memicu munculnya persoalan turunnya pendapatan supir yang dikaitkan dengan larisnya bisnis transportasi berbasis *online* bukan pada polemik konvensional vs *online* yang akhir-akhir ini sering diperdebatkan. Tak hanya itu, Kapolda pun fokus pada penyelesaian secara hukum beberapa supir taksi yang diduga sebagai pelaku keriuhan saat aksi demo berlangsung.

Sikap yang ditunjukkan pemerintah condong ke arah *pro* terhadap transportasi berbasis *online*. Hal ini ditunjukkan dengan beberapa hal berikut:

1. Anggapan bahwa selama ini perusahaan taksi konvensionallah yang memperlak para supirnya dan terlalu tinggi dalam menentukan tarif dasar yang diberlakukan bagi penumpang.

2. Kecaman keras tindak anarkis yang dilakukan oleh para pendemo dari pihak taksi konvensional. Beberapa tindakan tegas mulai dari himbauan agar tidak anarkis, dilakukannya inspeksi mendadak ke beberapa kantor perusahaan taksi konvensional, dan adanya ancaman pencabutan izin apabila supir taksi konvensional masih melakukan demo serta tidak menindak tegas provokator dalam aksi kericuhan.
3. Ketika pemberitaan fokus membahas pada transportasi berbasis *online*, beberapa pemberitaan hanya membahas persoalan regulasi yang belum ditaati. Keberpihakan semakin jelas ketika muncul kebijakan adanya waktu tenggang yang diberikan untuk mengurus perijinan dan janji pemerintah untuk tidak mempersulit, audit oleh KPPU yang menunjukkan tidak adanya *dumping*, serta hanya himbauan untuk sementara tidak beroperasi.

## **2. Pihak Transportasi Berbasis *Online***

Pihak kedua yang dibahas dalam pemberitaan ini adalah dari pihak perusahaan transportasi berbasis *online*. Pihak ini dipandang sebagai pihak yang positif dan tetap tenang dalam ketika konflik mulai muncul dengan transportasi yang belum menggunakan teknologi (konvensional). CEO Gojek misalnya, yang lebih menekankan pada bentuk nasehat agar pengemudi Gojek tetap tenang, tidak tersulut emosi dan menghindari konflik yang meluas dengan tidak menggunakan atribut Gojek (jaket dan helm) dalam jangka waktu tertentu. Kegusaran yang terjadi di kalangan para pengemudi Gojek terkait atribut yang rusak pun ditanggapi oleh Gojek secara positif yaitu dengan mengganti atribut yang rusak secara gratis sesuai penjadwalan yang dilakukan. Uber dan Grab pun yang dituduh sebagai transportasi ilegal tidak terima dan melakukan klarifikasi bahwa mereka merupakan transportasi yang legal karena menggabungkan kecanggihan teknologi dan kebutuhan masyarakat. Tak hanya itu, upaya perizinan yang dipersyaratkan oleh pemerintah pun mereka respon dengan sangat baik yaitu dengan sesegera mungkin memenuhi regulasi yang ditentukan. Dari beberapa pemberitaan yang muncul, [Tempo.co](http://Tempo.co) menunjukkan

keberpihakannya pada transportasi berbasis *online* karena menunjukkan sisi positif Gojek, Uber dan Grab melalui ketenangan yang mereka tunjukkan. Tidak ada sisi negatif yang diberitakan mengenai transportasi berbasis *online* misalnya dengan kemarahan, atau aksi demo serupa, atau anarkisme dan ancaman justru yang ditunjukkan adalah sikap kooperatif pada pemerintah maupun pihak-pihak yang kontra terhadap mereka.

### **3. Pihak Transportasi Konvensional**

Dari 82 pemberitaan yang muncul, terdapat lebih dari 50% pemberitaan yang menunjukkan bahwa taksi konvensional menunjukkan sikap negatif dengan menunjukkan amarah melalui berbagai spekulasi yang disampaikan saat demo hingga terjadinya tindak anarkis. Dalam aksi demo yang dilakukan, para pendemo juga mengklaim bahwa demo yang mereka lakukan telah mendapatkan persetujuan dari perusahaan sehingga muncul anggapan bahwa demo massal ini sudah “direstui”. Namun ketika terjadi tindak anarkis, pihak perusahaan dimana terdapat dugaan bahwa provokatornya berasal dari perusahaan tersebut (BlueBird) justru pihak perusahaan seolah cuci tangan dengan menyatakan bahwa hal tersebut diluar tanggung jawab mereka. Demo yang berakhir anarkis ditengarai disebabkan oleh pihak BlueBird dimana salah satu supirnya memposting gambar-gambar senjata tajam yang dilengkapi dengan kalimat-kalimat hasutan. Hal ini membuat BlueBird merasa harus memperbaiki *image* dengan dua cara, yaitu:

- a. Ketika ada supir BlueBird yang tidak ikut demo tetap beroperasi, ia meminta penumpang untuk duduk di depan dan menggunakan seragam sopir sebagai bentuk perlindungan konsumen
- b. Memberikan layanan gratis selama 24 jam untuk wilayah Jakarta

Tidak kooperatifnya pihak BlueBird ditunjukkan dengan belum diberikannya sanksi tegas kepada para supir yang diduga menjadi provokator. Dari banyaknya pemberitaan, yang seringkali ditonjolkan oleh *Tempo.co* adalah siapa penyebab masalahnya, siapa yang lebih marah atau digambarkan sebagai pihak negatif. Dan hasil yang diperoleh peneliti adalah *Tempo.co* menilai bahwa BlueBird merupakan

penyebab terjadinya kericuhan pada saat demo taksi konvensional di Jakarta dan perusahaan tidak mau bertanggungjawab atas apa yang diperbuat oleh karyawannya (supir BlueBird).

#### **4. Pihak Masyarakat**

Pihak keempat yang muncul dalam pemberitaan ini adalah dari pihak masyarakat, yaitu: netizen dan masyarakat umum yang menggunakan jasa taksi. Netizen menunjukkan sikap kekecewaannya dengan menggunakan hastag (#TolakBluebird dan #percumagratis) yang apabila di *tweet* berulang kali akan menjadi perhatian utama (*trending topic*). Bentuk penolakan ini karena netizen merasa apa yang sudah dilakukan oleh pihak BlueBird tidak akan bisa terlupakan hanya dengan layanan gratis selama 24 jam. Masyarakat umum yang muncul dalam pemberitaan ini merupakan mereka pelanggan jasa taksi. Walaupun testimoni dari pemberitaan yang muncul mengenai penggunaan layanan gratis ini cenderung positif namun hanya muncul 1 kali. Pemberitaan mengenai kekecewaan dan hal negatif justru muncul hingga tiga kali. Hal ini menunjukkan bahwa media *online tempo.co* pun turut kecewa dengan perlakuan yang ditunjukkan oleh perusahaan BlueBird (dari sisi perusahaan dan karyawan).

#### **b. Diagnose Causes (Memperkirakan Penyebab Masalah)**

Polemik yang terjadi antara taksi konvensional dengan transportasi berbasis aplikasi *online* digambarkan dari berbagai sudut pandang di dalam media *online Tempo.co*. Hal ini terlihat dari banyaknya hal yang diduga sebagai penyebab permasalahan yang berujung demo hingga tindak anarkis. Sumber permasalahan mengarah pada pihak taksi konvensional (perusahaan sebagai penanggungjawab dan pengemudi sebagai pelaku) serta pemerintah sebagai penentu regulasi / kebijakan.

1. **Dari pihak taksi konvensional**, penyebab kericuhan ditengarai karena pemerintah tidak transparan terhadap jenis pajak yang dibebankan kepada pengusaha transportasi dan tidak memberlakukan regulasi yang sama kepada perusahaan transportasi berbasis *online*. Pihak taksi konvensional merasa

mendapat perlakuan yang tidak adil dari sisi regulasi bahkan menyebut dirinya sebagai “anak tiri”. Transportasi berbasis *online* (terutama Grab dan Uber) tidak memiliki kewajiban membayar pajak, tidak memiliki uji kir, tidak berbadan hukum, tidak menyediakan *pool* dan bengkel serta tidak memiliki kewajiban membayar asuransi sehingga taksi konvensional menganggap bahwa hal ini layak dikatakan “illegal” dan berdampak signifikan pada ketimpangan tarif dan turunnya pendapat sopir taksi konvensional. Ketika hal ini menjadi tuntutan dari para pengemudi taksi konvensional kepada pihak pemerintah, justru hanya kekecewaan yang diperoleh karena pihak pemerintah menolak tuntutan mereka. Perusahaanpun dinilai tidak kooperatif karena belum menindak tegas pengemudinya yang turut andil menjadi provokator kericuhan aksi demo.

2. **Dari pihak pemerintah** muncul tudingan terjadinya ketidakseimbangan antara pemasukan perusahaan taksi, turunnya harga bahan bakar dan gaji para sopir taksi. Bahkan muncul anggapan bahwa perusahaan taksi konvensional memperlak para pengemudinya hingga terjadi demo yang berbuntut kericuhan. Selama ini pemerintah juga menilai bahwa diperlukan adanya mekanisme yang jelas termasuk dari sisi regulasi terkait penggunaan mobil berplat hitam sebagai transportasi berbasis aplikasi *online*.

### ***c. Make moral judgement***

*Make moral judgement* ditunjukkan oleh media *online* [tempo.co](http://tempo.co) adalah wacana bahwa pemerintah harus segera menyelesaikan polemik transportasi berbasis *online* dengan transportasi berbasis *online* karena akar persoalan berada pada tataran pemberlakuan regulasi. Pemerintah dituntut oleh para pengemudi taksi konvensional agar mengambil langkah tegas berupa penentuan kebijakan yang menunjukkan keadilan bagi pihak taksi konvensional bahkan hingga penutupan aplikasi bagi perusahaan transportasi berbasis *online*.

Hal ini terjadi karena para perusahaan transportasi berbasis *online* telah melakukan beberapa pelanggaran, diantaranya: hanya bekerja sama dengan badan

usaha yang menjadi penyelenggara transportasi umum, tidak memiliki uji kir, tidak berbadan hukum serta belum mematuhi regulasi lainnya yang diberlakukan juga bagi angkutan umum. Berbagai pelanggaran ini menyebabkan perusahaan transportasi berbasis *online* layak dianggap “illegal”. Perbedaan penetapan regulasi juga berdampak pada terjadinya ketimpangan tarif bagi penumpang (dianggap dibawah standart) sehingga menyebabkan para pengemudi taksi konvensional mengalami penurunan pendapatan yang signifikan dan persainganpun dianggap tidak sehat dan merugikan pihak taksi konvensional.

Kemarahanpun memuncak dengan dipicu oleh provokator dari pengemudi taksi konvensional yang mengajak para pendemo melalui akun media sosialnya untuk membawa senjata tajam saat demo. Hingga terjadi tindak anarkis yang memperkeruh suasana saat demo dan menyebabkan pihak Kepolisian turut mengamankan kejadian. Hal ini semakin memperburuk citra perusahaan taksi konvensional yang tergambarkan dari aksi penolakan melalui hastag yang dibuat oleh para netizen di dunia maya. Sehingga perusahaan taksi konvensionalpun memberlakukan pelayanan jasa gratis selama 24 jam untuk mengambil kembali hati masyarakat termasuk para netizen yang telah menyatakan kekesalannya pada pihak perusahaan taksi konvensional.

#### **d. Treatment Recommendation**

Penyelesaian masalah yang ditawarkan oleh media *online* [tempo.co](http://tempo.co) terkait kericuhan yang terjadi adalah dengan melakukan pembenahan dari sisi regulasi yang belum dipatuhi oleh pihak perusahaan transportasi berbasis *online*. Beberapa solusi dari sisi regulasi adalah:

1. Mendaftarkan kendaraan yang digunakan untuk transportasi berbasis aplikasi *online* secara perorangan dan di kendaraannya diberikan tanda (stiker) bahwa kendaraan tersebut adalah Uber atau Grab.
2. Membayar pajak
3. Melakukan uji kir

4. Memberikan asuransi kepada penumpang
5. Membayar pegawai
6. Mengikuti aturan yg sudah ada
7. Para pengemudi diharuskan memiliki SIM A Umum
8. Membentuk koperasi
9. Organda mewadahi semua sopir taksi dan membuat konsensus dengan taksi *online*.
10. Pemerintah tegas menindak perusahaan yang tak memenuhi regulasi yang berlaku
11. Mempertemukan pengelola transportasi aplikasi dengan pengelola transportasi konvensional agar mendapat cara terbaik untuk mengatur sistem transportasi di Indonesia termasuk penetapan tarif taksi
12. Revisi UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
13. Pengajuan izin melalui mitra Koperasi Perhimpunan Pengusaha Rental Indonesia (Koperasi PPRI)
14. Menjadi *content provider* / penyelenggara angkutan umum

## **Penutup**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, pihak media *online* tempo.co mengajak pembaca untuk *pro* terhadap transportasi berbasis aplikasi *online*. Dari prosentasi jumlah pemberitaan yang muncul (sebanyak 82 berita), pemerintah diberikan porsi yang cukup besar (hingga lebih dari 50% pemberitaan) yang dibahas dalam pengidentifikasian masalah. Persoalan kericuhan yang terjadi dari pihak taksi konvensional menjadi tanggungjawab pemerintah sepenuhnya sebagai pengambil kebijakan atau penentu regulasi. Dan penyebab masalah dari kericuhan saat demo adalah pihak taksi konvensional. Hal ini pun menjadi kecaman keras bagi para netizen yang turut menghujat pihak taksi konvensional saat terjadi kericuhan atau aksi anarki.

Bahkan kaca mata yang digunakan oleh pemerintah pusat (Gubernur dan Kapolda) menunjukkan bahwa perusahaan transportasi konvensional yang harus bertanggung jawab terhadap para pengemudinya bila hal ini dikaitkan dengan kesejahteraan yang diperoleh dari pendapatan setiap pengemudi taksi bukan karena kehadiran transportasi berbasis aplikasi *online*. Ketika media *online* tempo.co memberitakan tentang transportasi berbasis *online* mereka hanya berfokus pada adanya regulasi yang masih belum dipatuhi dan pada sikap tenang yang ditunjukkan oleh perusahaan transportasi berbasis *online* tersebut dimana hal ini berbeda 180 derajat dengan ketika mereka memberitakan tentang perusahaan taksi konvensional.

#### **Daftar Pustaka**

- Eriyanto. (2011). *“Analisis Framing”: Konstruksi Ideologi, dan Politik Media*. Yogyakarta: Lkis.
- Nugroho, B., Eriyanto, Frans Sudiarsis. (1999). *Politik Media Mengemas Berita*. Jakarta : Institut Studi Arus Informasi
- Sobur, A. (2012). *Analisis Teks Media: Suatu Pengantar untuk Analisis Wacana, Analisis Simiotik, dan Analisis Framing*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Qodari, Muhammad. (2000). “Papua Merdeka dan Pemaksaan Skenario Media”. *Jurnal Pantau 08*. Hlm 19 – 25.
- [http://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2016/03/160314\\_indonesia\\_kemkom\\_info\\_uber](http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160314_indonesia_kemkom_info_uber)
- Jpnn, 2015, *Kemacetan Jakarta Terburuk di Dunia. Ini Kata Ahok*, <http://www.jpnn.com/read/2015/02/05/285725/Kemacetan-Jakarta-Terburuk-di-Dunia,-Ini-Kata-Ahok>, diakses pada tanggal 16 Juni 2016
- <https://korporat.tempo.co/tentang/sejarah>  
[www.Tempo.co](http://www.Tempo.co)