



**HUBUNGAN DEPRIVASI RELATIF DENGAN
PRASANGKA MENGENAI PENDAPATAN SOPIR
TAKSI KOSTI TERHADAP SOPIR ANGKUTAN
ONLINE DI KOTA SEMARANG**

SKRIPSI

disajikan sebagai salah satu syarat memperoleh

gelar Sarjana Psikologi

oleh

Ahmad Ryan Nugroho

1511414098

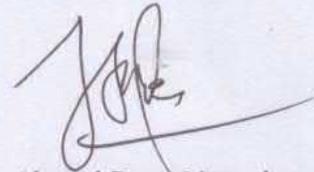
**JURUSAN PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

2019

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi yang berjudul “Hubungan Deprivasi Relatif dengan Prasangka Mengenai Pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan *Online* di Kota Semarang” ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, 7 Agustus 2019



Ahmad Ryan Nugroho

NIM. 1511414098

PENGESAHAN

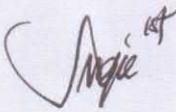
Skripsi dengan judul “Hubungan Deprivasi Relatif dengan Prasangka Mengenai Pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan *Online* di Kota Semarang” telah dipertahankan di hadapan sidang Panitia Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang pada tanggal hari Rabu 7 Agustus 2019.

Ketua



Dra. Sintia Saraswati, M.Pd., Kons.
NIP.196006051999032001

Sekretaris



Sugiariyanti, S.Psi., M.A.
NIP.197804192003122001

Penguji 1



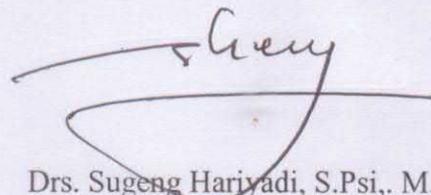
Nuke Martiarini, S.Psi., M.A.
NIP.198103272012122001

Penguji 2



Abdul Azis, S.Psi., M.Psi.
NIP.198204232014041001

Penguji 3



Drs. Sugeng Hariyadi, S.Psi., M.S.
NIP.195701251985031001

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

“Hai orang-orang yang beriman, jauhilah kebanyakan prasangka (kecurigaan), karena sebagian dari prasangka itu dosa. Dan janganlah mencari-cari keburukan orang dan janganlah menggunjingkan satu sama lain...” (QS.Al-Hujurat:12)

“Tidak ada satu makhluk melatapun yang bergerak di atas bumi ini yang tidak dijamin Allah rezekinya” (QS.Hud:6)

Persembahan:

Teruntuk segenap keluarga dan saudara, lebih khusus untuk Bapak, Ibu dan Istri tercinta, Bapak Sugiyanto, Ibu Supriyati dan Karomah.

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala karena skripsi yang berjudul “Hubungan Deprivasi Relatif dengan Prasangka Mengenai Pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan *Online* di Kota Semarang” mampu terselesaikan dengan baik. Sehingga dapat disusun guna menyelesaikan skripsi untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi.

Peneliti menyadari dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti mengucapkan terimakasih kepada:

1. Dr Achmad Rifai RC M.Pd Dekan Fakultas Ilmu Pendidikan beserta jajaran staf Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang.
2. Drs. Sugeng Hariyadi, S.Psi., M.S Ketua Jurusan Psikologi Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Ibu Andromeda, S.Psi., M.Psi sebagai dosen wali, orang tua, ibu. Terimakasih atas perhatian dan pengajarannya selama ini.
4. Kepada istri saya, terimakasih atas dukungan dan inspirasinya sehingga telah selesai proses pembuatan skripsi ini.
5. Kepada seluruh Staff dan seluruh Dosen-Dosen di Jurusan Psikologi yang saya sangat hormati dan saya banggakan, terimakasih yang paling dalam atas segala ilmu dan inspirasi yang diberikan kepada peneliti.

6. Sahabat-sahabat dari seluruh mahasiswa Psikologi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan dukungan, maupun saran pada proses pembuatan skripsi ini.
7. Sahabat-sahabat FOMIS (Forum Mahasiswa Islam Salafi) atas segenap bantuan berupa dukungan teknis untuk selesainya pembuatan skripsi ini.

Semoga semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini mendapatkan balasan kebaikan dari Allah Subhanahu Wa Ta'ala. Peneliti berharap proposal ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak dan para pembaca.

Semarang, 7 Agustus 2019

Penulis

Ahmad Ryan Nugroho

ASBTRAK

Nugroho, A. R. 2019. “*Hubungan Deprivasi Relatif dengan Prasangka Mengenai Pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan Online di Kota Semarang*”. Skripsi. Jurusan Psikologi, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Semarang. Pembimbing : Drs. Sugeng Hariyadi, S.Psi., M.S

Kata Kunci: deprivasi relatif, prasangka

Angkutan merupakan moda transportasi yang digunakan masyarakat untuk beraktifitas sehari-hari, seiring berkembangnya zaman dan teknologi, khususnya di Indonesia saat ini muncul sebuah ide kreatif baru yaitu angkutan *online*. Namun pada kenyataannya keberadaan angkutan *online* ini dianggap telah menyingkirkan keberadaan angkutan konvensional, sehingga menimbulkan konflik pada kedua angkutan tersebut. Peneliti memfokuskan pembahasan prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* khususnya di kota Semarang, pada data studi awal menunjukkan prasangka yang signifikan atau positif sopir taksi Kosti berprasangka. Berdasarkan hal tersebut peneliti menduga jika variabel deprivasi relatif memiliki hubungan terhadap prasangka sopir. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan deprivasi relatif dengan prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang.

Penelitian ini berjenis kuantitatif korelasional, dengan populasi sopir taksi Kosti, dan partisipasi yang berhasil terkumpul sebanyak 100 subjek. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *quota sampling*. Data penelitian diambil menggunakan skala deprivasi relatif dan skala prasangka sopir. Penelitian ini menggunakan teknik *try out* terpakai. Adapun skala prasangka sopir terdapat 20 aitem, dengan koefisien reliabilitas sebesar 0,732 Sedangkan skala deprivasi relatif dari 16 aitem, dengan koefisien reliabilitas sebesar 0,819. Hasil penelitian menunjukkan prasangka sopir taksi Kosti pada angkutan *online* 85% dalam kategori tinggi. Sedangkan deprivasi relatif pada sopir taksi Kosti 90% berada dalam katagori tinggi. Hasil analisis data menunjukkan “ada hubungan positif deprivasi relatif dengan prasangka mengenai pendapatan sopir Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang”.

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|-------------------------------------|----------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| PERNYATAAN | ii |
| PENGESAHAN | iii |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | iv |
| KATA PENGANTAR | v |
| ABSTRAK | vii |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR TABEL | xiii |
| DAFTAR GAMBAR | xvi |
| DAFTAR LAMPIRAN | xvii |
| BAB | |
| 1. PENDAHULUAN | |
| 1.1 Latar Belakang Penelitian | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 18 |
| 1.3 Tujuan Penelitian | 19 |
| 1.4 Manfaat Penelitian | 19 |
| 1.4.1 Manfaat Teoritis | 19 |
| 1.4.1 Manfaat Praktis | 19 |
| 2. LANDASAN TEORI | |
| 2.1 Prasangka | 21 |
| 2.1.1 Pengertian Prasangka | 21 |

| | | |
|-----------|---|----|
| 2.1.2 | Karakteristik Prasangka | 22 |
| 2.1.3 | Faktor-Faktor Prasangka | 23 |
| 2.2 | Deprivasi Relatif | 27 |
| 2.2.1 | Pengertian Deprivasi Relatif | 27 |
| 2.2.1 | Jenis-jenis Deprivasi Relatif | 28 |
| 2.2.3 | Komponen-komponen Deprivasi Relatif | 29 |
| 2.3 | Angkutan | 30 |
| 2.3.1 | Angkutan Konvensional | 30 |
| 2.3.2 | Angkutan <i>Online</i> | 31 |
| 2.4 | Peralihan Moda Transportasi Berbasis Teknologi | 31 |
| 2.5 | Hubungan Deprivasi Relatif dengan Prasangka Mengenai Pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan Angkutan <i>Online</i> di Kota Semarang | 33 |
| 2.6 | Kerangka Berfikir | 35 |
| 2.6 | Hipotesis | 36 |
| 3. | METODE PENELITIAN | |
| 3.1 | Jenis dan Desain Penelitian | 38 |
| 3.1.1 | Jenis Penelitian..... | 38 |
| 3.1.2 | Desain Penelitian..... | 38 |
| 3.2 | Variable Penelitian | 39 |
| 3.2.1 | Identifikasi Variable Penelitian | 39 |
| 3.2.2 | Definisi Operasional | 39 |
| 3.3 | Hubungan Antar Variabel | 40 |
| 3.4 | Subjek Penelitian | 41 |

| | | |
|-----------|---|----|
| 3.4.1 | Populasi dan Sampel | 41 |
| 3.4.2 | Teknik Pengambilan Sampel | 41 |
| 3.5 | Metode Pengumpulan Data | 42 |
| 3.5.1 | Alat Pengumpul Data | 42 |
| 3.5.1.1 | <i>Skala Prasangka Sopir</i> | 44 |
| 3.5.1.2 | <i>Skala Deprivasi Relatif</i> | 45 |
| 3.6 | Validitas dan Reliabilitas | 46 |
| 3.6.1 | Validitas | 46 |
| 3.6.1.1 | <i>Hasil Uji Validitas</i> | 48 |
| 3.6.1.1.1 | <i>Validitas Skala Prasangka Sopir</i> | 49 |
| 3.6.1.1.2 | <i>Validitas Skala Deprivasi Relatif</i> | 50 |
| 3.6.2 | Reliabilitas | 50 |
| 3.6.2.1 | <i>Hasil Uji Reliabilitas</i> | 52 |
| 3.6.2.1.1 | <i>Reliabilitas Skala Prasangka Sopir</i> | 52 |
| 3.6.2.1.2 | <i>Reliabilitas Skala Deprivasi Relatif</i> | 52 |
| 3.7 | Metode Analisis Data | 53 |
| 3.7.1 | Gambaran Prasangka dan Deprivasi Relatif | 54 |
| 3.7.2 | Uji Hipotesis..... | 55 |
| 4. | HASIL DAN PEMBAHASAN | |
| 4.1 | Persiapan Penelitian | 57 |
| 4.1.1 | Orientasi Kancah Penelitian..... | 57 |
| 4.1.2 | Proses Perizinan | 59 |
| 4.1.3 | Penentuan Subjek Penelitian | 60 |

| | | |
|-------------|---|----|
| 4.2 | Pelaksanaan Penelitian | 61 |
| 4.2.1 | Penyusunan Instrumen | 61 |
| 4.2.2 | Pengumpulan Data Penelitian | 61 |
| 4.2.3 | Pemberian Skor | 62 |
| 4.3 | Hasil Penelitian | 62 |
| 4.3.1 | Analisis Inferensial | 62 |
| 4.3.2 | Analisi Deskriptif | 64 |
| 4.3.2.1 | <i>Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Semarang Pada Angkutan Online</i> | 64 |
| 4.3.2.1.1 | <i>Gambaran Umum Prasangka Sopir Taksi Kosti Semarang Pada Angkutan Online</i> | 65 |
| 4.3.2.1.2 | <i>Gambaran Spesifik Prasangka Sopir Taksi Kosti Semarang Pada Angkutan Online</i> | 66 |
| 4.3.2.1.2.1 | <i>Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Semarang Berdasarkan Orientasi Negatif</i> | 67 |
| 4.3.2.1.2.2 | <i>Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Semarang Berdasarkan Buruk dan Tidak Mendasar</i> | 68 |
| 4.3.2.1.2.3 | <i>Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Semarang Berdasarkan Irasional</i> | 70 |
| 4.3.2.1.2.4 | <i>Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Semarang Berdasarkan Rigid</i> | 71 |
| 4.3.2.2 | <i>Gambaran Deprivasi Relatif Pada Sopir Taksi Kosti Semarang</i> | 75 |
| 4.3.2.2.1 | <i>Gambaran Umum Deprivasi Relatif Pada Sopir Taksi Kosti Semarang</i> | 75 |
| 4.3.2.2.2 | <i>Gambaran Spesifik Deprivasi Relatif Pada Sopir Taksi Kosti Semarang</i> | 77 |
| 4.3.2.2.2.1 | <i>Gambaran Deprivasi Relatif Berdasarkan Kognitif</i> | 77 |
| 4.3.2.2.2.2 | <i>Gambaran Deprivasi Relatif Berdasarkan Afektif</i> | 79 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| 4.4 | Pembahasan..... | 82 |
| 4.4.1 | Pembahasan Analisis Inferensial Deprivasi Relatif dengan Prasangka Mengenai pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan <i>Online</i> | 82 |
| 4.4.2 | Pembahasan Analisis Deskriptif Deprivasi Relatif dengan Prasangka Mengenai pendapatan Sopir Taksi Kosti pada Angkutan <i>Online</i> | 86 |
| 4.4.2 .1 | <i>Pembahasan Analisis Deskriptif Prasangka Sopir Taksi Kosti pada Angkutan Online</i> | 86 |
| 4.4.2 .1 | <i>Pembahasan Analisis Deprivasi Relatif Sopir Taksi Kosti pada Angkutan Online</i> | 89 |
| 4.5 | Keterbatasan Penelitian..... | 93 |
| 5. | KESIMPULAN DAN SARAN | |
| 5.1 | Kesimpulan | 94 |
| 5.2 | Saran | 94 |
| 5.2.1 | Saran Teoritis | 94 |
| 5.2.2 | Saran Praktis | 94 |
| | DAFTAR PUSTAKA | 94 |
| | LAMPIRAN | 100 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|--|---------|
| Tabel 1.1 Data Studi Pendahuluan Prasangka Sopir Taksi Kosti di kota Semarang | 11 |
| Tabel 1.2 Data Studi Pendahuluan Deprivasi Relatif | 15 |
| Tabel 3.1 Susunan Penskoran Item | 44 |
| Tabel 3.2 <i>Blue Print</i> Skala Prasangka Sopir | 45 |
| Tabel 3.3 <i>Blue Print</i> Skala Deprivasi Relatif | 46 |
| Tabel 3.4 Ringkasan Hasil Uji Validitas Skala Prasangka Sopir | 49 |
| Tabel 3.5 Ringkasan Hasil Uji Validitas Skala Deprivasi Relatif | 50 |
| Tabel 3.6 Intepretasi Nilai Reliabilitas Intrumen | 52 |
| Tabel 3.7 Reliabilitas Skala Prasangka Sopir | 52 |
| Tabel 3.8 Reliabilitas Skala Deprivasi Relatif | 53 |
| Tabel 3.9 Penggolongan Kategori Analisis Berdasarkan Mean Teoritis | 55 |
| Tabel 4.1 Analisis Hubungan Deprivasi Relatif Dengan Prasangka Sopir | 63 |
| Tabel 4.2 Penggolongan Kriteria Analisis Berdasarkan Mean Teoritis | 64 |
| Tabel 4.3 Gambaran Umum Prasangka Sopir Taksi Kosti | 65 |
| Tabel 4.4 Statistik Deskriptif Prasangka Sopir Taksi Kosti..... | 66 |
| Tabel 4.5 Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik Orientasi Negatif | 67 |
| Tabel 4.6 Statistik Deskriptif Prasangka Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik Orientasi Negatif | 68 |
| Tabel 4.7 Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik Orientasi Negatif | 69 |

| | |
|---|----|
| Tabel 4.8 Statistik Deskriptif Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik Buruk dan Tidak Mendasar | 69 |
| Tabel 4.9 Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik Irasional | 70 |
| Tabel 4.10 Statistik Deskriptif Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik Irasional | 71 |
| Tabel 4.11 Gambaran Prasangka Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik <i>Rigid</i> | 72 |
| Tabel 4.12 Statistik Deskriptif Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Karakteristik <i>Rigid</i> | 72 |
| Tabel 4.13 Ringkasan Deskriptif Prasangka Sopir Taksi Kosti Pada Angkutan <i>Online</i> Berdasarkan Tiap Karakteristik | 73 |
| Tabel 4.14 Perbandingan <i>Mean</i> Empiris Berdasarkan Tiap Karakteristik | 74 |
| Tabel 4.15 Gambaran Umum Deprivasi Relatif | 76 |
| Tabel 4.16 Statistik Deskriptif Deprivasi Relatif | 76 |
| Tabel 4.17 Gambaran Deprivasi Relatif Berdasarkan Aspek Kognitif | 78 |
| Tabel 4.18 Statistik Deskriptif Deprivasi Relatif Berdasarkan Aspek Kognitif | 78 |
| Tabel 4.19 Gambaran Deprivasi Relatif Berdasarkan Aspek Afektif | 79 |
| Tabel 4.20 Statistik Deskriptif Deprivasi Relatif Berdasarkan Aspek Afektif | 80 |
| Tabel 4.21 Ringkasan Deskriptif Deprivasi Relatif Pada Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Tiap Aspek | 80 |
| Tabel 4.22 Perbandingan <i>Mean</i> Empiris Berdasarkan Tiap Aspek Deprivasi Relatif | 81 |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|---|---------|
| Gambar 2.1 Kerangka Berfikir | 35 |
| Gambar 3.1 Hubungan Deprivasi Relatif dengan Prasangka Sopir | 40 |
| Gambar 4.1 Diagram Gambaran Umum Prasangka Sopir Taksi Kosti Pada Angkutan <i>Online</i> | 66 |
| Gambar 4.2 Diagram Ringkasan Deskriptif Prasangka Sopir Taksi Kosti Pada Angkutan <i>Online</i> Berdasarkan Tiap Karakteristik | 74 |
| Gambar 4.3 Diagram Mean Empiris Tiap Karakteristik Prasangka Sopir Taksi Kosti | 75 |
| Gambar 4.4 Diagram Gambaran Umum Deprivasi Relatif | 77 |
| Gambar 4.5 Diagram Ringkasan Deskriptif Deprivasi Relatif Pada Sopir Taksi Kosti Berdasarkan Tiap Aspek | 81 |
| Gambar 4.6 Diagram Perbandingan Mean Empiris Tiap Aspek Deprivasi Relatif | 82 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | Halaman |
|---|---------|
| Lampiran 1. Skala Penelitian | 104 |
| Lampiran 2. Tabulasi Penelitian Sebelum Uji Validitas Skala | 113 |
| Lampiran 3. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Skala | 122 |
| Lampiran 4. Tabulasi Penelitian Sesudah Uji Validitas Skala | 129 |
| Lampiran 5. Tabulasi Skala Prasangka Sopir Berdasarkan Tiap Karakteristik | 138 |
| Lampiran 7. Tabulasi Skala Deprivasi Relatif Berdasarkan Tiap Aspek | 149 |
| Lampiran 9. Hasil Uji Statistika Deskriptif dan Inferensial..... | 155 |

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Angkutan merupakan moda transportasi yang digunakan untuk beraktifitas dalam kehidupan sehari-hari yang bertujuan membantu orang atau sekelompok orang untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Terdapat dua jenis angkutan, yakni angkutan pribadi dan angkutan umum. Menurut Simanjuntak (dalam Frans dkk, 2017) angkutan umum merupakan transportasi yang digunakan oleh masyarakat secara bersama untuk kepentingan dalam menerima keinginan bersama, mempunyai tempat tujuan yang sama serta terikat dengan kebijakan rute yang telah ditentukan, sedangkan angkutan pribadi adalah sarana transportasi yang diperuntukkan untuk kepentingan pribadi seseorang yang mana si pemilik tersebut bebas menggunakannya untuk tujuan tempat yang diinginkan atau dipakai bebas atas kehendak si pemilik.

Bila ditelaah lebih mendalam, angkutan adalah suatu unsur yang penting dalam membangun kualitas perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan bagian vital dari mobilitas perekonomian di kota. Berbagai bentuk sarana angkutan umum dengan berbagai macam jenis dan tingkat pelayanan yang diberikan akan mempengaruhi perkembangan sistem angkutan umum di kota dan berorientasi pada kualitas keamanan dan kenyamanan.

Seiring berkembangnya zaman dan teknologi, khususnya di Indonesia sendiri saat ini muncul sebuah ide kreatif pada angkutan umum dengan menggunakannya sistem *online*, dimana angkutan umum dimodifikasi dengan perangkat *online* sehingga tercetus sebuah nama angkutan baru yaitu angkutan *online*. Sestri dan Husnayetti (2018) mengungkapkan zaman yang serba digital saat ini adalah akibat dari dampak perkembangan teknologi di mana hal ini dapat membantu menyelesaikan masalah masyarakat terutama masyarakat pengguna transportasi umum, sehingga saat ini bermunculan transportasi yang berbasis *online*.

Terdapat dua jenis angkutan *online*, yakni angkutan *online* yang menggunakan motor dan angkutan *online* yang menggunakan mobil. Pengertian angkutan *online* yang menggunakan motor, dikutip dari situs Suduthukum (<https://suduthukum.com/2017/03/ojek-online.html> diakses pada 15/08/2019) ojek *online* atau ojol merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi berbasis aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek bahkan tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan. Sedangkan angkutan *online* yang menggunakan mobil Utomo dkk (2017) menjelaskan taksi *online* merupakan layanan jasa transportasi roda empat berbasis *online* yang dikendalikan dengan aplikasi *mobile android*.

Dari kedua jenis angkutan *online* baik motor ataupun mobil telah memberikan dampak yang positif serta membuat antusias yang tinggi bagi para

pengguna jasa angkutan umum, menurut Andresta dkk (2018) angkutan *online* memiliki banyak kelebihan dari pada angkutan konvensional, seperti pemesanan yang lebih mudah melalui aplikasi, tarif yang relatif lebih murah, juga waktu perjalanan yang cepat sehingga langsung sampai ke tempat tujuan yg diinginkan. Hal ini benar-benar memberikan sebuah dampak yang positif serta membuat antusias dan minat masyarakat menjadi sangat tinggi terhadap penggunaan jasa angkutan umum, karena dirasa angkutan *online* ini lebih efektif dan lebih efisien dalam mobilitas masyarakat sehari-hari. Aziah dan Adawia (2018) berpendapat bahwa “dalam menunjang mobilitas masyarakat yang tinggi, sangat diperlukan adanya moda transportasi yang efektif untuk dapat menghindari atau mengurangi kemacetan”.

Ditambah lagi iklim perubahan sosial di Indonesia saat ini sangat tinggi, yakni berbondong-bondong dilanda demam ponsel android dimana teknologi ponsel tersebut sangat canggih, karena hal apapun seperti memesan makanan, tiket pesawat, membayar tagihan listrik, dan lain-lain, sehingga hal apapun dapat mudah dilakukan melalui ponsel tersebut sampai pada akhirnya masyarakat sangat merasakan semua hal ada pada genggaman tangan, termasuk dalam penggunaan angkutan *online* tersebut. Menyikapi hal tersebut Ngafifi (2014) beranggapan “kemajuan teknologi adalah sesuatu yang tidak bisa dihindari dalam kehidupan ini, karena dengan adanya kemajuan teknologi ini akan berjalan sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan”. Menyikapi perubahan sosial pada masyarakat Indonesia dalam penggunaan angkutan sehari-hari yang saat ini beralih menggunakan angkutan *online*, Prihatin (2016) berpendapat bahwa banyaknya

angkutan *online* saat ini, menandakan minat masyarakat dalam mencari alternatif transportasi yang murah dan cepat adalah sebagai bentuk tanggapan masyarakat terhadap buruknya layanan transportasi umum yang telah disediakan oleh pemerintah.

Terkait iklim perubahan sosial di Indonesia saat ini yakni masyarakat gemar naik angkutan *online* dengan pemesanan melalui ponsel genggam, menurut Setiawan (2019) keberadaan angkutan *online* saat ini dianggap telah menyingkirkan keberadaan angkutan konvensional, sebab di zaman teknologi yang berkembang sangat pesat saat ini, kita dapat memesan layanan transportasi atau kendaraan yang lebih efisien, nyaman dan lebih terjangkau. Pada akhirnya fenomena angkutan *online* ini tak selalu berjalan mulus, kenyataannya kutipan di atas benar-benar sangat menggambarkan dampak dari fenomena perubahan sosial pada masyarakat di Indonesia saat ini, terutama mengenai timbulnya konflik antar kelompok antara angkutan konvensional dengan angkutan *online*. Nisa (2015) menjelaskan sesungguhnya konflik merupakan sebuah kepastian bagi manusia, karena pada dasarnya manusia selalu dihadapkan dengan banyak konflik, bahkan seperti konflik yang terjadi di masyarakat baik itu konflik vertikal ataupun konflik horizontal.

Berikut sajian berita berupa deretan konflik antara angkutan konvensional dengan angkutan *online* yang bersumber dari KumparanNEWS (2017) diantaranya: 1) Tahun 2015 di Depok Sabtu (3/10/2015) armada Gojek dan Grab telah memulai aktivitas pengoperasionalannya. Sebuah peristiwa telah terjadi bermula ketika korban, bernama Ibrahim (40), warga Jakarta usai mengantarkan

penumpang di dalam lingkungan kampus UI sekitar pukul 10.00 WIB. Ketika kembali perjalanan pulang, tiba-tiba dari arah belakangnya dirinya dipukul oleh seorang pengendara motor yang diduga adalah oknum opal (ojek pangkalan). 2) Hari itu hari yang sibuk di kota Jakarta, Selasa (22/03/2016) saat itu warga sedang membutuhkan sarana angkutan, sedangkan penyedia jasa angkutan konvensional memilih tidak beroperasi. Sopir taksi dan sopir angkot bersama-sama turun ke jalan melakukan aksi demo. Kendaraan dan sopir memenuhi jalanan protokol sehingga membuat Ibu Kota Jakarta lumpuh. Para sopir taksi berpendapat, keberadaan taksi *online* saat ini sudah tidak bisa ditolerir, karena berkurangnya pendapatan mereka membuat mereka harus turun ke jalan untuk berdemo.

Masih berlanjut, 3) lagi-lagi di Depok Sabtu (06/08/2016) beberapa anggota dari ojek *online* ingin melakukan pembalasan karena salah satu dari rekan mereka dipukuli oleh beberapa orang dimana pelaku pemukulan diduga anggota ojek pangkalan. Kemudian sebuah aksi *sweeping* terjadi di jalan Margonda yaitu sebagai aksi solidaritas sesama sopir ojol (ojek *online*). 4) Terjadi di kota Denpasar, Selasa (10/01/2017) keberadaan taksi *online* di kota Bali telah menimbulkan protes oleh kelompok sopir taksi dan sopir angkot. Mereka menganggap pendapatan mereka turun drastis akibat adanya transportasi alternatif seperti angkutan *online*. 5) Demonstrasi sopir taksi di Yogyakarta, Jumat (17/02/2017) dilakukan oleh ratusan sopir angkutan konvensional. Mereka memarkir kendaraan mereka di Taman Parkir Abu Bakar Ali, Malioboro sebagai bentuk unjuk rasa terhadap angkutan *online* yang ada di Yogyakarta. 6) Di

Medan, Rabu (22/02/2017) pengemudi ojek *online* telah terlibat bentrok dengan pengemudi becak motor. Kronologinya berawal ketika pengemudi becak motor melakukan aksi *sweeping* terhadap salah satu pengemudi ojek *online*, hingga ketegangan terus berlanjut bahkan parahnya menjadi bentrok antar kelompok.

Ketegangan antara angkutan konvensional dengan angkutan *online* semakin memanas, pada akhirnya pemerintah pun dinilai sangat tidak siap dan lamban dalam menanggapi permasalahan tersebut. Ketiadaan aturan yang jelas terkait dua jenis mode angkutan itu membuat pemangku kebijakan tidak bisa mengambil tindakan tegas, hal ini selaras dengan berita faktual yang dilansir dari DetikNews (2016) Rabu (23/3/2016) bahwa pemerintah diminta segera membuat regulasi atau payung hukum untuk angkutan *online*. Sehingga jangan sampai telat dan malah menimbulkan kembali demo sopir taksi yang rusuh. Aturan hukum yang jelas dan tegas merupakan solusi yang paling adil, agar aturan ini nantinya dapat mengarahkan sebuah persaingan yang sehat antara angkutan konvensional dengan angkutan *online*. Sembari itu anggota DPD Fahira Idris dalam keterangannya menyatakan pemerintah sudah mulai bisa menginisiasi revisi UU terkait misalnya UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan bila perlu UU ITE agar payung hukumnya komprehensif.

Menyikapi hal tersebut Hasan (2011) beranggapan bahwa konflik horizontal yang terjadi ditengah-tengah masyarakat seringkali disebabkan karena adanya perbedaan suatu kepentingan dan perbedaan pandangan yang dicampuri berbagai aspek dalam kehidupan sosial masyarakat, seperti aspek politik, ekonomi, dan lain-lain. Hal senada juga diungkapkan oleh Safitri dkk (2013)

bahwa “konflik dapat terjadi ketika terjadi ketidaksesuaian tindakan dan tujuan individu-individu yang terlibat”.

Belum lama ini konflik yang serupa juga terjadi di kota Semarang, keberadaan sarana transportasi *online* terus mendapat penolakan dari para pengemudi angkutan konvensional. Imbasnya, transportasi *online* dilarang beredar di sekitar Stasiun Poncol maupun Stasiun Tawang. Rabu (22/3/2017) bentrokan terjadi akibat kedua kubu saling berebut lahan. “Para sopir angkutan umum konvensional tidak terima dengan keberadaan pengemudi transportasi *online* di sekitar Stasiun Poncol” (Kriminalitas.com, 2017). Pengemudi angkutan umum konvensional mengklaim, sejak adanya transportasi *online* membuat pendapatan mereka menurun drastis. Banyak penumpang yang lebih memilih taksi *online* maupun ojek karena tarifnya lebih murah. Kondisi itu akhirnya berdampak pada rasa khawatir dan trauma masyarakat yang ingin menggunakan angkutan umum berbasis *online*.

Tragisnya permasalahan kedua angkutan tersebut khususnya di kota Semarang terus saja berlanjut, dan tidak memiliki ujung penyelesaian bahkan nasib angkutan taksi konvensional semakin menyedihkan. Kamis (7/9/2017) berita harian nasional Viva.co.id (2017) menyajikan sebuah berita aktual, bahwa Ratusan sopir taksi di sejumlah wilayah Jawa Tengah mendatangi kantor Gubernur di Semarang. Mereka memprotes merebaknya taksi berbasis aplikasi *online* serta mendesak pemerintah menindak tegas angkutan orang itu. Aksi ratusan sopir taksi itu dilakukan dengan memarkir ratusan armada taksi di sepanjang Jalan Pahlawan dan kawasan Taman KB. Mereka adalah para sopir dan

pengusaha taksi seperti di Kabupaten Tegal, Pekalongan, Kudus, Magelang, Purworwejo, dan kabupaten lain. Menurutnya persaingan antara taksi konvensional dengan angkutan *online* kian tidak sehat dan menganggap taksi *online* telah beroperasi secara ilegal. Makin bertambah taksi *online* di Solo, kata Pramono, membuat pendapatan para sopir taksi Kosti turun drastis hingga 50 persen selama beberapa bulan terakhir.

Permasalahan tak hanya berdampak pada pendapatan yang berkurang, ditambah lagi masyarakat berbondong-bodong beralih ke moda angkutan *online*. Mengenai masyarakat telah banyak beralih ke moda angkutan *online*, dapat dibuktikan dengan berita harian nasional Okefinance (2017) dengan judul “KATA MEREKA: Aturan Baru Buat Tarif Naik, Masyarakat Tetap Pilih Taksi *Online*?” dan terdapat berbagai pendapat masyarakat mengenai keinginan masyarakat tetap menggunakan moda angkutan *online*, yaitu sebagai berikut:

- 1) Diani Desti (23), berprofesi sebagai Karyawan Swasta, berpendapat: walau ada kenaikan tarif tentu taksi *online* tetap lebih murah, karena taksi *online* tarif sesuai per km sedangkan taksi konvensional yang ia tahu per detik. Untuk pindah ke taksi konvensional, tidak juga, karena taksi online lebih mudah didapat, dan tarif sesuai jarak.
- 2) Fazar Rohman (24), berpendapat: walaupun pemerintah sudah mengatur tarif taksi *online*, tapi tetap tidak lebih mahal dari taksi konvensional. Masyarakat sifatnya kondisional, dan akan pilih taksi *online*, selama pelayanan taksi konvensional belum berubah akan sulit untuk beralih kembali.
- 3) Alif Nur Hidayat (23), berprofesi sebagai *freelance* berpendapat: taksi *online* masih tetap lebih murah. Perubahan jumlah penumpang ke taksi konvensional tidak akan terlalu signifikan apalagi mengingat taksi *online* masih lebih murah dibandingkan dengan taksi konvensional.

4) Angga (25) berprofesi sebagai Karyawan Swasta berpendapat: taksi *online* lebih murah daripada taksi konvensional, karena harganya pasti. Kalau cocok naik, enggak yaudah. Kalau taksi konvensional kan belum pasti berapa harganya. Konvensional belum tentu aman. Pemesanannya juga ribet. Kalau *online*, pesan di aplikasi, deal, datang. Lagian lebih nyaman juga, kalau sudah nyaman kan susah. Pelanggan/orang udah lebih familiar sama *online*. Apalagi konvensional harganya suka tiba tiba berubah, jadi susah buat percaya lagi.

5) Ulin Arina (26), berprofesi sebagai Karyawan Swasta berpendapat: intinya kita sih masyarakat pengennya tarif yang murah. Kalau saya kecenderungan masih pakai yang *online*. Karena ada aplikasinya jadi saya bisa pesan dulu tanpa harus nyari. Sambil pesan saya masih bisa kerjakan aktivitas lain.

Mengapa konflik dapat terjadi pada kedua angkutan tersebut? Hal ini disebabkan karena para sopir taksi konvensional menganggap dirinya telah mengurus izin pengoperasionalan angkutan seperti membayar pajak, berplat kuning, dan sebagainya. Sementara angkutan *online* tidak mengikuti peraturan pemerintah dalam pengoperasionalan angkutan yang semestinya, tetapi pendapatan para sopir angkutan *online* semakin tinggi. Begitu sebaliknya, pendapatan para sopir angkutan konvensional malah semakin menurun, kemudian banyak didapati juga para penumpang banyak beralih ke jasa angkutan *online*. Maka dapat disimpulkan sopir angkutan konvensional telah berprasangka terhadap sopir angkutan *online* karena pendapatan sopir angkutan *online* lebih tinggi daripada sopir angkutan konvensional, dan juga banyaknya para penumpang yang sebelumnya adalah langganan angkutan konvensional kemudian telah beralih menjadi penumpang angkutan *online*, dan ini adalah bukti nyata bahwa pendapatan para sopir angkutan konvensional telah menurun.

Fenomena konflik kedua angkutan tersebut apabila merujuk kepada studi literasi dari Santhoso dan Hakim (2012) bahwa konflik kedua angkutan tersebut muncul karena tidak adanya penyelesaian masalah yang jelas, sehingga yang berkembang kemudian adalah prasangka dan timbulah konflik diantara mereka dimana hal ini dapat berakibat menimbulkan korban. Liu dkk (dalam Bimantara dan Suryanto 2015) menyatakan bahwa sesungguhnya faktor utama terjadinya konflik adalah karena adanya prasangka. Myers (2012:6) menjelaskan prasangka merupakan “praduga berupa penilaian negatif mengenai suatu kelompok dan setiap individu dari anggotanya”, kemudian prasangka dapat diartikan sebagai suatu sikap atau perilaku yang bersifat negatif yang ditujukan kepada suatu kelompok atau anggota suatu kelompok.

Peneliti mencoba memfokuskan pembahasan terhadap kelompok sopir taksi Kosti khususnya di kota Semarang, peneliti menduga bahwasanya fenomena diatas terdapat variabel prasangka yang saat ini dialami oleh kelompok sopir angkutan konvensional taksi Kosti yang ditujukan kepada angkutan *online*. Fenomena ini merupakan bahasan yang tidak bisa diremehkan sehingga fenomena ini penting bagi peneliti karena sangat beresiko menimbulkan konflik yang lebih besar lagi, apabila prasangka dialami oleh para sopir taksi Kosti di kota Semarang tidak diatasi sesegera mungkin.

Tabel 1.1 Data Studi Pendahuluan Prasangka Mengenai Pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan *Online* di kota Semarang

| Pernyataan | Tidak Setuju | Setuju |
|--|---------------------|---------------|
| 1. Saya rasa angkutan <i>online</i> sangat acuh terhadap PERMENHUB nomor 108 tahun 2017. | 0 (0%) | 31 (100%) |
| 2. Saya merasa tidak nyaman apabila beroperasi satu lingkungan dengan angkutan <i>online</i> | 6 (20%) | 25 (80%) |
| 3. Saya kecewa karena tarif angkutan <i>online</i> telah merusak tarif pasaran dalam persaingan transportasi umum. | 2 (6%) | 29 (94%) |
| 4. Saya tidak akan setuju apabila teman-teman saya diajak berkumpul bersama dengan sopir angkutan <i>online</i> sekalipun ditaraktir makan/minum. | 9 (29%) | 22 (71%) |
| 5. Saya dan teman-teman saya sering menjumpai bahwa para angkutan <i>online</i> dalam praktiknya telah banyak menyalahi aturan PERMENHUB nomor 108 tahun 2017. | 0 (0%) | 31 (100%) |
| 6. Saya anti sekali beroperasi satu lingkungan dengan angkutan angkutan <i>online</i> , sebab mereka telah banyak merenggut pendapatan saya. | 11 (35%) | 20 (65%) |

Untuk membuktikan bahwa prasangka yang dialami kelompok sopir taksi Kosti di kota Semarang benar-benar terjadi, peneliti telah melakukan studi pendahuluan dan telah mendapatkan hasil data yang sangat signifikan dari 31 sampel sopir taksi Kosti di kota Semarang dengan variabel prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti, dan hasilnya menunjukkan bahwa prasangka yang tinggi benar-benar terjadi pada sopir taksi Kosti. Hasil jawaban item 1 sampai dengan 6 adalah data yang menunjukkan prasangka yang tinggi, karena secara kognitif mereka telah mengevaluasi bahwa si sopir taksi Kosti menganggap sopir angkutan *online* tidak patuh terhadap peraturan pemerintah dan pemerintah juga tidak menindaklanjuti angkutan *online*, sehingga para sopir taksi Kosti merasa kecewa karena pendapatan sopir angkutan *online* terus semakin meningkat.

Mengapa prasangka dapat terjadi pada kelompok sopir taksi Kosti, Baron dan Byrne (2004:220-230) mencoba menjelaskan faktor yang dapat mempengaruhi timbulnya prasangka, salah satunya adalah: Konflik langsung antar kelompok atau *realistic conflict theory* yang menerangkan bahwa telah terjadi kompetisi antarkelompok sosial, atau orang dapat berprasangka karena adanya suatu kompetisi untuk memperoleh sumber-sumber berharga yang terbatas.

Perselisihan antar pengemudi angkutan umum ini bukanlah tanpa alasan, salah satu yang mendasarinya adalah kelompok sopir taksi Kosti menganggap angkutan umum berbasis aplikasi atau lazim disebut angkutan *online*, baik sepeda motor maupun kendaraan roda empat, telah menyalahi aturan dengan tidak melengkapi kendaraan mereka seperti halnya angkutan umum lain, serta pemerintah tidak responsif dalam mengkaji regulasi kelayakan angkutan *online* untuk beroperasi, dan dampak buruknya adalah pendapatan para sopir taksi Kosti menjadi menurun, hingga terjadilah aksi unjuk rasa yang berita tersebut dapat dilihat di beberapa media massa. Bila diidentifikasi lebih mendalam, aksi unjuk rasa atau demonstrasi adalah bentuk nyata dari perilaku agresi yang disebabkan oleh rasa frustrasi, menurut Gurr (dalam Dayakisni dan Hudaniah, 2015:187) menerangkan mengenai perluasan teori frustrasi-agresi bahwa faktor penyebab terjadinya kekerasan massa, politik, revolusi adalah timbulnya ketidakpuasan sebagai akibat adanya penghayatan mengenai sesuatu yang hilang yang disebut deprivasi relatif.

Sarwono dan Meinarno (2015:257) mengungkapkan bahwa “deprivasi relatif menekankan pada pengalaman individu dan kelompok dalam kondisi kekurangan (deprivasi) dan kurang beruntung”, sedangkan Pettigrew dkk (2008) menjelaskan deprivasi relatif adalah konsep kesempurnaan dari psikologi sosial, yaitu menggambarkan keadaan subjektif yang membentuk emosi, kognisi, dan perilaku. Akal sehat bisa menerima bahwa kondisi kekurangan pendapatan dan kondisi kurang beruntung ini akan mewarnai prasangka yang dialami oleh kelompok sopir taksi Kosti, karena kelompok taksi Kosti seringkali tidak mendapatkan pelanggan, sedangkan angkutan *Online* terus-menerus mendapatkan pelanggan. Semakin diidentifikasi lebih mendalam lagi, peneliti pada akhirnya menemukan titik terang permasalahan, bahwasanya nasib kelompok sopir taksi Kosti tersebut saat ini berada pada kondisi *deprived*, karena lahan pendapatan atau nafkah mereka telah terenggut karena bersaing dengan angkutan *online* yang saat ini sedang berlangsung. Maka, secara teoritis dapat disimpulkan bahwa prasangka yang dialami oleh para sopir taksi Kosti di atas adalah didahului oleh munculnya kondisi deprivasi relatif. .

Konflik yang terjadi antara sopir taksi Kosti dengan angkutan *online* disebabkan karena adanya persaingan, dan *realistic conflict theory* menyebutkan persaingan dapat menimbulkan prasangka. Kondisi yang membuat para taksi kosti terus berprasangka terhadap sopir angkutan *online* dan juga permasalahan yang tak kunjung diselesaikan dan pemerintah juga tidak segera turun tangan, maka para sopir taksi Kosti pun menjadi merasa frustrasi. Dan kemudian apa yang terjadi? Berbagai macam agresivitas muncul pada para sopir taksi Kosti, dan salah

satu bentuk nyata agresivitasnya adalah aksi unjuk rasa atau demo-demo yang telah dilakukan oleh para sopir taksi Kosti. Aksi unjuk rasa atau demo-demo tersebut adalah hasil reaksi dari rasa ketidakadilan yang dirasakan oleh para sopir taksi Kosti, dan kondisi ini adalah kondisi *deprived*.

Brown (dalam Soleman, 2016) menjelaskan lebih mendalam bahwa deprivasi relatif memiliki keterkaitan erat dengan prasangka, yakni deprivasi relatif merupakan sebuah keadaan psikologis dimana seseorang dapat merasakan ketidakpuasan yang disebabkan oleh kesenjangan atau kekurangan subjektif yang dirasakannya oleh dirinya dan kelompoknya dibandingkan dengan orang atau kelompok lain. Kondisi *deprived* ini berpotensi menimbulkan sebuah persepsi ketidakadilan, sedangkan persepsi atau perasaan yang mengalami ketidakadilan yang muncul ini karena deprivasi, akan mendorong timbulnya prasangka

Terkait persepsi ketidakadilan dan prasangka sebelumnya telah ditemukan dan dibahas pada penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Johnson (2008) dimana kebijakan peradilan pidana yang keras oleh orang kulit putih untuk orang kulit hitam berkaitan dengan ketidakadilan hukum yang dirasakan orang kulit hitam atas prasangka rasial oleh orang kulit putih, agar lebih memperkuat dugaan penelitian bahwa deprivasi relatif memiliki keterkaitan dengan prasangka sopir taksi Kosti, peneliti telah melakukan studi pendahuluan yang telah disajikan dibawah ini dengan data berbentuk tabel.

Tabel 1.2 Data Studi Pendahuluan Deprivasi Relatif

| Pernyataan | F/UF | Tidak Setuju | Setuju |
|--|----------|--------------|--------------|
| 1. Semenjak hadirnya angkutan <i>online</i> , pelanggan yang saya dapati sangat menurun drastis | F | 6 (20%) | 25 (80%) |
| 2. Semenjak hadirnya angkutan <i>online</i> , saya berpotensi sangat minim mendapatkan setoran dan juga berpotensi mendapatkan teguran dari atasan | F | 0 (0%) | 31 (100%) |
| 3. Saya merasa terganggu ketika saya beroperasi satu lingkungan dengan angkutan <i>online</i> | F | 8 (25%) | 23 (75%) |
| 4. Saya merasa cemas ketika saya tidak mendapat setoran sama sekali. | F | 0 (0%) | 31 (100%) |
| 5. Saya merasa sedih ketika pelanggan yang saya tawari untuk memakai jasa angkutan saya, menolak tawaran saya dan ternyata lebih memilih jasa angkutan <i>online</i> . | F | 7 (22%) | 24 (78%) |
| 6. Saya merasa frustrasi dengan hidup saya saat ini, sebab kebutuhan hidup saya dan keluarga semakin meningkat tetapi orderan pekerjaan terus saja sepi. | F | 7 (22%) | 24 (78%) |
| 7. Saya merasa tidak puas dengan pendapatan saya saat ini dan saya ingin mencari tambahan pendapatan dari pekerjaan lain. | F | 2 (6%) | 29 (94%) |

Studi pendahuluan mengenai deprivasi relatif pada kelompok sopir taksi Kosti di kota Semarang, peneliti mendapatkan hasil data yang sangat signifikan dari 31 sampel sopir taksi Kosti di kota Semarang dengan variabel deprivasi relatif pada sopir taksi Kosti, dan hasilnya menunjukkan bahwa deprivasi relatif yang tinggi benar-benar terjadi pada sopir taksi Kosti. Hasil jawaban item 1 sampai dengan 6 adalah data yang menunjukkan deprivasi relatif yang tinggi.

Berdasarkan hasil data studi pendahuluan mengenai deprivasi relatif, dimana variabel tersebut adalah penyebab timbulnya prasangka sopir taksi Kosti di kota Semarang yang ditujukan kepada angkutan *online* sebagaimana peneliti memperoleh hasil data diatas 50%, peneliti menduga bahwasanya prasangka yang

dalami oleh para sopir taksi Kosti di kota Semarang didahului oleh munculnya perasaan deprivasi relatif pada kelompok sopir taksi Kosti.

Berkaitan dengan pendapatan sopir angkutan konvensional yang telah terenggut oleh pesaingnya hingga berujung pada prasangka yang sebelumnya didahului oleh kondisi deprivasi relatif, peneliti mengarahkan kesamaan fenomena tersebut pada hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Pettigrew dkk (2008) bahwa dalam penelitiannya deprivasi relatif timbul karena hal serupa, didapatkan hasil penelitian bahwa efek deprivasi individu (IRD) pada prasangka sebagian besar dimediasi melalui deprivasi kelompok (GRD). Sebagai tambahan, deprivasi kelompok (GRD) sebagian menengahi efek dari prediktor distal prasangka seperti pendidikan dan pendapatan keluarga.

Lebih mendalam Gurr (dalam Faturochman, 1998) menjelaskan mengenai tiga bentuk deprivasi: pertama, *decremental deprivation* dapat terjadi apabila nilai-nilai harapan kelompok tidak berubah namun kemampuan kelompok menurun. Kedua, deprivasi aspirasi (*aspirational deprivation*) yang akan muncul apabila kemampuan kelompok tidak berubah namun harapan kelompok meningkat. Ketiga, deprivasi progresif (*progresive deprivation*) dapat terjadi apabila kedua unsurnya berubah, yaitu terjadi penurunan kemampuan sementara harapannya justru meningkat.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang signifikan dari kedua variabel diatas sebagaimana telah dilakukan oleh peneliti, peneliti sangat tertarik dan bertujuan ingin meneliti tentang hubungan deprivasi relatif mengenai pendapatan dengan prasangka yang dirasakan oleh sopir angkutan konvensional taksi Kosti

yang ditujukan kepada sopir angkutan *online*, sebab variabel deprivasi relatif dan prasangka sopir taksu Kosti memang benar-benar telah terindikasi pada fenomena konflik kedua angkutan tersebut, juga fenomena konflik kedua angkutan ini merupakan fenomena aktual yang saat ini sedang terjadi di tengah-tengah masyarakat.

Menurut sejauh keterbatasan penulis dalam penelusuran studi literatur, telah ada studi penelitian terdahulu dengan literatur yang sama dilakukan oleh Pettigrew (2008) mengenai deprivasi relatif dan prasangka anti-imigran pada perkumpulan negara Eropa. Kemudian penelitian eksperimen telah dilakukan Santhoso dan Hakim (2012) ingin mengetahui pengaruh deprivasi relatif dan prasangka antar kelompok pada mahasiswa, namun hasilnya belum menemukan pengaruh yang signifikan. Sedangkan penelitian pada Lee dkk (2014) meneliti tentang diskriminasi dan hubungan kriteria validitas deprivasi relatif pada situasi merger dan akuisisi pada karyawan di Korea Selatan. Di Jerman Koschate dkk (2012) dalam penelitiannya meneliti kontak antar kelompok dan deprivasi relatif kelompok, menemukan adanya hubungan yang erat dan keduanya terbukti memainkan kunci peran dalam pemahaman hubungan antarkelompok pada masyarakat Jerman Barat dan Jerman Timur.

Saat ini peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terkait hubungan deprivasi relatif dengan prasangka mengenai pendapatan sopir Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang, karena kedua variabel tersebut belum banyak dilakukan pada konflik kedua angkutan tersebut khususnya di Kota Semarang, serta penelitian ini penting dan perlu dilakukan untuk mendapatkan

hasil yang signifikan dan dapat ditunjukkan kepada pemerintah sebagai bahan pertimbangan guna membuat kebijakan dan mengkaji lebih serius dalam menangani permasalahan angkutan konvensional dengan angkutan *online* tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah penelitian ini mengacu pada ilustrasi latar belakang yang telah disampaikan sebelumnya. Ketidaksesuaian antara fakta dan idealita menjadi poin penting dalam menyusun pijakan awal penelitian. Berdasarkan uraian yang ada, maka permasalahan penelitian ini adalah :

1. Apakah ada hubungan deprivasi relatif dengan prasangka mengenai pendapatan sopir aksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang
2. Bagaimana gambaran prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang
3. Bagaimana gambaran deprivasi relatif pada sopir taksi Kosti

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan yang ada, maka penelitian ini bertujuan untuk menjawab masalah-masalah yang telah dirumuskan sebelumnya:

1. Untuk mengetahui hubungan deprivasi relatif dengan prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang
2. Untuk mengetahui gambaran prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap angkutan *online* di kota Semarang
3. Untuk mengetahui gambaran deprivasi relatif pada sopir taksi Kosti

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis.

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pengkaji isu prasangka mengenai pendapatan, deprivasi relatif, dan pengkaji konflik angkutan konvensional dengan angkutan *online*, serta diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan khususnya di bidang psikologi mengenai deprivasi relatif dan prasangka antar kelompok.

1.4.2 Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan data ilmiah mengenai konflik angkutan konvensional dan angkutan *online* guna dalam membuat kebijakan dan mengkaji lebih serius dalam menangani permasalahan angkutan umum tersebut. Serta masukan kepada pemerintah, bahwa permasalahan ini harus segera menemui *win win solution* agar kondisi hubungan antar kelompok antara angkutan konvensional dan angkutan *online* ini dapat tercipta hubungan antar kelompok yang lebih harmonis serta saling bekerja sama dalam mengais sumberdaya pendapatan.

BAB 2

LANDASAN TEORI

2.1 Prasangka

2.1.1 Pengertian Prasangka

Myers (2012:6) menjelaskan prasangka merupakan “praduga berupa penilaian negatif mengenai suatu kelompok dan setiap individu dari anggotanya”. Sedangkan Baron dan Bryne (2004:213) menjelaskan “prasangka adalah sebuah sikap (biasanya negatif) terhadap anggota kelompok tertentu, semata berdasarkan keanggotaan mereka dalam kelompok tersebut”. Sementara Brehm dan Kassin (dalam Dayakisni 2015:209) memiliki pendapat bahwa prasangka adalah suatu perasaan negatif, dimana perasaan negatif ini ditujukan kepada seseorang berdasarkan semata-mata pada keanggotaan mereka dalam kelompok yang diprasangkai.

Hal senada juga diungkapkan oleh Sarwono dan Meinarno (2015:226) bahwa “prasangka merupakan sikap (biasanya bersifat negatif) yang ditujukan bagi anggota-anggota beberapa kelompok, yang didasarkan pada keanggotaannya dalam kelompok”. Sedikit berbeda dengan Brown (2005:12) prasangka merupakan “sikap sosial atau keyakinan kognitif yang bersifat merendahkan, pengekspresian perasaan negatif atau tindakan bermusuhan atau diskriminatif terhadap anggota suatu kelompok yang dihubungkan keanggotaannya dalam kelompok tersebut”.

Terkait prasangka yang saat ini sedang dibahas oleh peneliti yaitu prasangka mengenai pendapatan, peneliti merujuk pada pendapat ahli yang membahas prasangka terkait pendapatan, diantaranya Carvacho dkk (2013) mengungkapkan tingkat pendidikan dan penghasilan hal ini merupakan prediktor independen prasangka dan keduanya dapat menimbulkan berbagai prasangka. Pettigrew dkk (2008) juga mengungkapkan hal yang serupa bahwa pendidikan dan pendapatan keluarga merupakan prediktor jarak jauh dari prasangka

Berdasarkan uraian pengertian prasangka terkait pendapatan dari para ahli, maka dapat disimpulkan bahwa prasangka adalah sikap atau penilaian yang ditujukan kepada anggota kelompok tertentu yang biasanya bersifat pengekspresian perasaan negatif atau tindakan bermusuhan yang didasari permasalahan tingkat pendidikan atau pendapatan.

2.1.2 Karakteristik Prasangka

Augostinos dan Reynolds (dalam Putra dan Pitaloka, 2012:7-8) dalam hal ini setidaknya menjelaskan ada empat pemahaman penting yang dapat dijadikan karakteristik prasangka yaitu :

a. Orientasi negatif

Orientasi yang lebih bersifat negatif terhadap suatu kelompok. Meskipun prasangka dapat bersifat positif, akan tetapi sebagian besar prasangka cenderung menilai hal yang negatif, bahkan sebenarnya, meskipun tendensi prasangka di arahkan pada hal hal yang positif.

b. Buruk dan Tidak Mendasar

Prasangka lebih banyak berangkat dari penilaian atau kesimpulan yang tidak mendasar, atau berangkat dari data data yang akurat, sifat prasangka lebih dekat pada penilaian yang berlandaskan emosional negatif. Sifat penilaian ini menjadi buruk karena terus dipertahankan dan dijaga.

c. Irasional

Karena prasangka muncul dari penilaian cepat, dan tidak di sadari oleh bukti-bukti kuat, maka kesalahan menilai pada suatu kelompok lebih banyak terjadi.

d. Rigid

Prasangka bersifat rigid (kaku) karena sebagian besar prasangka sulit untuk berubah.

Dari penjelasan diatas dapat diambil kesimpulan adanya sebagian usaha atau keinginan merendahkan individu atau kelompok lain. Hal ini menjadi dan akan menjadi masalah, karena sangat rentan menimbulkan konflik dan kebencian antar kelompok dan individu sebagai perwakilan kelompok.

2.1.3 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Timbulnya Prasangka

Baron dan Bryne (2004:220-230) dalam bukunya menjelaskan ada empat faktor yang dapat mempengaruhi timbulnya prasangka, diantaranya sebagai berikut:

1. Adanya Kompetisi Antarkelompok Sosial

Salah satunya prasangka berakar dari kompetisi antarkelompok sosial, dimana kompetisi tersebut terjadi untuk memperoleh komoditas berharga atau

kesempatan. White (dalam Baron dan Bryne, 2004:220) “lebih jauh lagi menyatakan bahwa kompetisi seperti itu terus berlanjut, anggota kelompok yang terlibat didalamnya mulai memandang satu sama lain dalam pandangan negatif yang terus meningkat”.

2. Proses Belajar Sosial

Berdasarkan pandangan proses belajar sosial, menjelaskan bahwa prasangka dapat diperoleh melalui pengalaman langsung dan belajar dari model, atau sebuah cara yang sama dari mana sikap lain diperoleh.

3. Kategori Sosial

Kategori sosial menjelaskan tentang bagaimana anggota kelompok memandang orang lain sebagai bagian dari kelompok mereka sendiri (biasanya disebut *in-group*) atau kelompok lain (*out-group*), perbedaan *in-group* dan *out-group* tersebut didasarkan pada banyak dimensi, beberapa diantaranya adalah ras, agama, jenis kelamin, usia, latar belakang etnis, pekerjaan, dan pendapatan.

4. Stereotip

Stereotip adalah sebuah keyakinan dimana semua anggota kelompok sosial tertentu memiliki karakteristik *traits* yang sama, bahkan stereotip memiliki kerangka berpikir kognitif yang sangat mempengaruhi dalam pemrosesan informasi sosial yang datang.

Sarwono dan Meinarno (2015:227-228) dalam bukunya juga menjelaskan ada empat faktor yang dapat mempengaruhi timbulnya prasangka, diantaranya sebagai berikut:

1. Konflik Langsung Antarkelompok

Konflik langsung antarkelompok menggambarkan bahwa orang akan berprasangka karena adanya kompetisi atas sumber-sumber berharga yang terbatas atau disebut sebagai konflik langsung antarkelompok, penjelasan penyebab prasangka ini berasal dari *realistic conflict theory*. Contoh konflik: jika ada sumber nafkah yang terbatas disebuah komunitas, maka sangat mungkin terjadi prasangka satu sama lain karena mereka saling berkompetisi atas sumber yang sama untuk mendapatkan nafkahnya.

2. Proses Belajar Sosial

Proses belajar sosial memiliki pandangan bahwa muncul dan berkembangnya sebuah prasangka persis sama seperti muncul dan berkembangnya sebuah sikap. Mengenai pandangan teori belajar sosial, seorang anak dapat mempelajari prasangka dari berbagai kelompok, anak-anak dapat mengalami proses belajar langsung karena ia mengamati bagaimana ekspresi orang tuanya, atau kelompok lainnya terhadap target prasangka

3. Kategorisasi Sosial

Kategori sosial memberikan pandangan bahwa memberi perasaan dan *belief* yang berbeda pada anggota kelompok yang masuk kategori “*us*” dan “*them*”, orang yang tergolong *us* cenderung dipandang lebih positif ketimbang orang yang termasuk kategori *them*”.

4. Stereotip

Stereotip adalah sebuah kerangka kognitif dimana kerangka tersebut berisikan pengetahuan atau *belief* tentang kelompok sosial tertentu dan akan dilihat sebagai tipikal yang dimiliki oleh anggota kelompok tertentu.

Berdasarkan faktor-faktor yang dikemukakan oleh para ahli serta memiliki kesamaan bahwa prasangka dipengaruhi oleh empat faktor yang melatarbelakanginya yaitu: adanya kompetisi antarkelompok sosial, proses belajar sosial, kategori sosial, dan stereotip. Sarwono dan Meinarno (2015:257) mengungkapkan apabila pengalaman individu dan kelompok dalam kondisi kekurangan (deprivasi) dan kurang beruntung maka ini adalah kondisi deprivasi relatif. Prasangka telah timbul pada kelompok Taksi Kosti yang ditujukan kepada angkutan *online* disebabkan oleh situasi sebuah kompetisi atas sumber yang sama atau memperebutkan sebuah komoditas sebagaimana kelompok taksi Kosti memiliki tujuan untuk mendapatkan nafkahnya, namun pada kenyataannya kelompok taksi Kosti tidak mampu menyaingi angkutan *online* sehingga hal yang terjadi membuat keadaan kelompok Taksi Kosti menjadi kekurangan nafkah dan kurang beruntung.

Gurr (dalam Santhoso dan Hakim, 2012) beranggapan deprivasi relatif dapat terjadi ketika seseorang mempersepsi adanya kesenjangan antara harapan dengan kenyataan, baik dilingkungan sosial maupun lingkungan fisiknya. Maka dari itu deprivasi relatif yang terjadi pada kelompok taksi Kosti, mereka telah mempersepsi adanya kesenjangan antara harapan yang seharusnya mereka mendapatkan pelanggan namun pada kenyataannya yang saat ini terjadi

dilingkungan operasionalnya, para pelanggannya telah terenggut karena para pelanggan lebih memilih angkutan *online*.

2.2 Deprivasi Relatif

2.2.1 Pengertian Deprivasi Relatif

Pettigrew (dalam Smith dkk, 2012) mencoba menjelaskan secara mendalam mengenai deprivasi relatif bahwa deprivasi relatif merupakan keunggulan konsep psikologis sosial terbaik dari jenisnya. Ini mendalilkan keadaan subjektif yang membentuk emosi, kognisi, dan perilaku. Hal ini menghubungkan individu dengan tingkat analisis interpersonal dan antarkelompok. Juga menggabungkan dengan mudah dengan proses psikologi sosial lainnya untuk memberikan teori integratif kebutuhan utama disiplinier.

Aberle (dalam Santhoso dan Hakim, 2012) menjelaskan deprivasi relatif merupakan “perasaan seseorang yang timbul karena adanya kesenjangan antara kenyataan dengan harapan individu”. Deprivasi relatif juga senada dijelaskan oleh Gurr (dalam Santhoso dan Hakim, 2012) yaitu “persepsi seseorang terhadap adanya kesenjangan antara harapan dengan kenyataan, baik di lingkungan sosial maupun lingkungan fisik”.

Sedangkan Sarwono dan Meinarno (2015:257) mengungkapkan bahwa “teori deprivasi relatif menekankan pada pengalaman individu dan kelompok dalam kondisi kekurangan (deprivasi) dan kurang beruntung”. Rahmat (2014) dalam jurnalnya menjelaskan “deprivasi relatif adalah situasi di mana harapan masyarakat tentang kondisi kehidupan yang lebih baik terhalangi”. Untuk orang-

orang yang merasakan situasi seperti ini atau ketidakadilan (*unfairness/injustice*), biasanya diliputi oleh perasaan simpati dan solidaritas.

Gurr kembali menjelaskan dalam Brown (2005:304) bahwa “deprivasi relatif timbul ketika orang mempersepsi keberadaan diskrepansi (pertentangan) antara standar hidup yang mereka yakini seharusnya mereka nikmati”. Berdasarkan uraian yang diungkapkan oleh beberapa pendapat ahli diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa deprivasi merupakan suatu keadaan dimana individu berada dalam kondisi kekurangan dan kurang beruntung akibat dari adanya kesenjangan antara kenyataan dengan harapan individu

2.2.2 Jenis-jenis Deprivasi Relatif

Runciman (dalam Faturachman, 1998) memformulasikan munculnya deprivasi relatif bila seseorang (1) tidak mempunyai X, (2) dia tau orang lain mempunyai X, (3) dia ingin menginginkan X, (4) dia merasa layak atau mampu memiliki X. Runciman menjelaskan bahwa ada dua jenis deprivasi yaitu:

1. Deprivasi Relatif *Egoistical*

Deprivasi Relatif *Egoistical* menurut Runciman terjadi apabila seseorang merasa kondisinya lebih buruk di banding orang lain dalam kelompoknya.

2. Deprivasi Relatif *Fraternal*

Deprivasi Relatif *Fraternal* terjadi bila seseorang menilai kondisi kelompoknya lebih jelek dibanding kelompok lain. Dan ada kemungkinan orang tersebut mengalami keduanya sehingga dia mengalami *doubly deprived*.

2.2.3 Komponen-komponen Deprivasi Relatif

Mengenai deprivasi relatif Taylor (dalam Walker dan Smith 2002:14) berpendapat: “*some writers explicitly acknowledge an affective as well as a cognitive component*”. Taylor berpendapat bahwa beberapa ahli secara eksplisit mengakui komponen afektif serta komponen kognitif sebagai komponen deprivasi relatif. Pendapat senada juga diungkapkan oleh Walker dan Pettigrew (1984): “*cognitive and affective components within the unitary concept of RD*”. Walker dan Pettigrew berpendapat bahwa komponen kognitif dan afektif merupakan kesatuan konsep dari deprivasi relatif, berikut dibawah ini penjelasan mengenai komponen kognitif dan afektif oleh Walker dan Pettigrew (1984):

1. **Komponen Kognitif:** Komponen kognitif merupakan sebuah keyakinan dimana keyakinan tersebut telah melalui pembuatan perbandingan. Smith dkk (2012) menambahkan bahwa “penilaian kognitif mengarahkan individu untuk melihat pada kondisi individu atau kelompoknya berada dalam kondisi yang kurang menguntungkan”.
2. **Komponen Afektif:** Komponen afektif melibatkan pemusatan keyakinan kepada orang. Duckitt dan Mphuthing (dalam Walker dan Smith, 2002:71-72) menjelaskan lebih mendalam bahwa “deprivasi relatif afektif adalah tingkatan di mana perasaan marah, kesal, dan kemarahan dimunculkan oleh persepsi tentang deprivasi relatif terhadap kelompok lain”.

Tropp dan Wright (1999) dalam jurnalnya juga menjelaskan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan komponen kognitif dan afektif pada deprivasi relatif, yaitu sebagai berikut :

1. **Komponen Kognitif:** Komponen ini berkaitan dengan pembuatan perbandingan, untuk setiap pembuatan perbandingan, item kognitif yang digunakan berhubungan dengan persepsi deprivasi.
2. **Komponen Afektif:** Komponen ini menjelaskan tentang gambaran emosional, maka item afektif yang digunakan berkaitan dengan respon emosional dari suatu situasi.

Berdasarkan penjelasan mengenai komponen deprivasi relatif dari beberapa ahli, dapat disimpulkan atas dasar pemikiran yang sejalan juga telah disepakati bersama, bahwasanya komponen utama dari deprivasi relatif tersebut terdiri dari dua komponen diantaranya: komponen kognitif dan komponen afektif. Juga dari kedua komponen yang telah dijelaskan oleh beberapa para ahli, bahwa kedua komponen tersebut sangat berpengaruh besar dalam pembentukan deprivasi relatif.

2.3 Angkutan Konvensional dan *Online*

2.3.1 Angkutan Konvensional

Lucachristiani (2016) menjelaskan “transportasi konvensional merupakan transportasi umum yang biasa kita gunakan dalam keseharian, sebagaimana telah tersedia di jalan konvensional”. Ada beberapa jenis transportasi konvensional di Indonesia yang tersedia diantaranya: bus, taksi, angkutan umum, bajaj, dan ojek. Untuk saat ini angkutan konvensional di Indonesia, tidak semuanya terkondisi baik dan nyaman bagi penumpang atau pengguna jasa angkutan konvensional. Seperti halnya kita lihat angkutan umum yang berada di jalan-jalan sangat berpotensi membuat kemacetan dan hal ini yang membuat penumpang tidak

nyaman, bahkan hingga banyaknya timbul tindakan kriminal yang terjadi pada angkutan konvensional juga mengurangi ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi konvensional.

2.3.1 Angkutan *Online*

Saat ini di Indonesia telah tersedia banyak beragam jenis transportasi *online* seperti Go-Jek, Grabbike, Grabtaxi, Uber, Bajaj App dll. Menurut Azizah (2016) “jasa transportasi/angkutan *online* adalah suatu aktivitas penawaran layanan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan media pengangkutan yang terkendali oleh suatu sistem yang terhubung dengan perangkat telekomunikasi”.

Masyarakat sangat antusias dengan keberadaan angkutan *online*, sebab angkutan tersebut memiliki banyak keuntungan bagi kedua belah pihak antara pengemudi dan pelanggan karena cepat dan praktis, pemesanan jasa juga dilakukan secara instan, terbuka dalam pembayaran, juga dapat melacak pengemudi yang akan dipesan, bahkan dapat mengetahui identitas pengemudi, dan dilengkapi dengan GPS untuk membantu pengemudi dalam menunjukkan arah tujuan. Pengemudi tidak perlu menghabiskan waktu menunggu penumpang dikarenakan pelayanan berbasis aplikasi ini mempermudah dalam komunikasi antara pelanggan dan pengemudi.

2.4 Peralihan Moda Transportasi Berbasis Teknologi

Perkembangan teknologi saat ini yang paling signifikan terlihat adalah perkembangan pada bidang komunikasi yang bahkan dapat memberikan dampak perubahan sosial pada masyarakat. Menurut Nasution (dalam Anindhita dkk,

2016) perubahan-perubahan yang telah terjadi, terutama yang disebabkan oleh berbagai kemampuan dan potensi teknologi komunikasi tersebut, memungkinkan manusia untuk saling berhubungan dan memenuhi kebutuhan komunikasi mereka secara hampir tanpa batas.

Saat ini banyak bisnis-bisnis yang memanfaatkan perkembangan teknologi komunikasi, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa transportasi, awalnya masyarakat menggunakan cara yang konvensional untuk menggunakan transportasi umum, kemudian saat ini masyarakat mulai mengubah kebiasaan mereka dan beralih ke teknologi komunikasi untuk memesan transportasi umum secara *online*.

Verdian (2019) berpendapat bahwa peralihan atau perubahan konsumen merupakan ancaman bagi bisnis dan menandakan bahwa produk dari pesaing mampu memberikan daya tarik yang lebih, dibandingkan dengan produk dari perusahaan sendiri. Perkembangan perubahan perilaku konsumen seperti ini menuntut para pelaku bisnis untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku perpindahan merek agar perusahaan tersebut juga dapat memaksimalkan *profit* atau keuntungan. Menurut Juniawan dan Kusuma (2017) dalam penelitiannya di bidang jasa transportasi, terdapat hal-hal yang dapat menjadi dasar pertimbangan terjadinya *brand switching* atau berpindah merek adalah: *pricing*, *core service failure*, *service encounters failure*, *employee responses to service failure*, dan *ethical problems*.

2.5 Hubungan Deprivasi Relatif Dengan Prasangka Mengenai Pendapatan Sopir Taksi Kosti Terhadap Sopir Angkutan Online di Kota Semarang

Sejauh keterbatasan penelusuran studi tentang deprivasi dan prasangka, peneliti menemukan penelitian lain dengan literatur yang sama yaitu deprivasi relatif yang dapat menimbulkan prasangka, pada penelitian yang telah dilakukan oleh Pettigrew et al (2008) dengan tujuan penelitian yaitu ingin menguji hubungan antara deprivasi relatif dan prasangka anti-imigran pada warga perkumpulan negara eropa dengan menggunakan teknik pengumpulan data yaitu dari 3 data survei diantaranya: pertama diambil dari *europe unions* (kumpulan negara eropa) 1988, dari eurobarometer didapat 30 survei tentang prejudice. Data kedua berfokus pada survei pemuda german dengan sampel 794 diantaranya pemuda jerman barat & timur tentang IRD (*individual relative deprivation*) dan GRD (*group relative deprivation*), dan data ketiga berasal dari survei probabilitas telepon nasional Jerman, sebanyak 2.722 responden dewasa tanpa latar belakang migrasi, dan itu termasuk varietas prasangka dan pertanyaan RD.

Didapatkan hasil penelitian bahwa efek IRD pada prasangka sebagian besar dimediasi melalui GRD. Sebagai tambahan, GRD sebagian menengahi efek dari prediktor distal prasangka seperti pendidikan dan pendapatan keluarga. Akhirnya, menyalahkan korban (imigran) memediasi sebagian hubungan GRD dengan prasangka. Hasil ini mengarah pada model dinamika efek sosial RD terhadap prasangka dengan implikasi kebijakan publik.

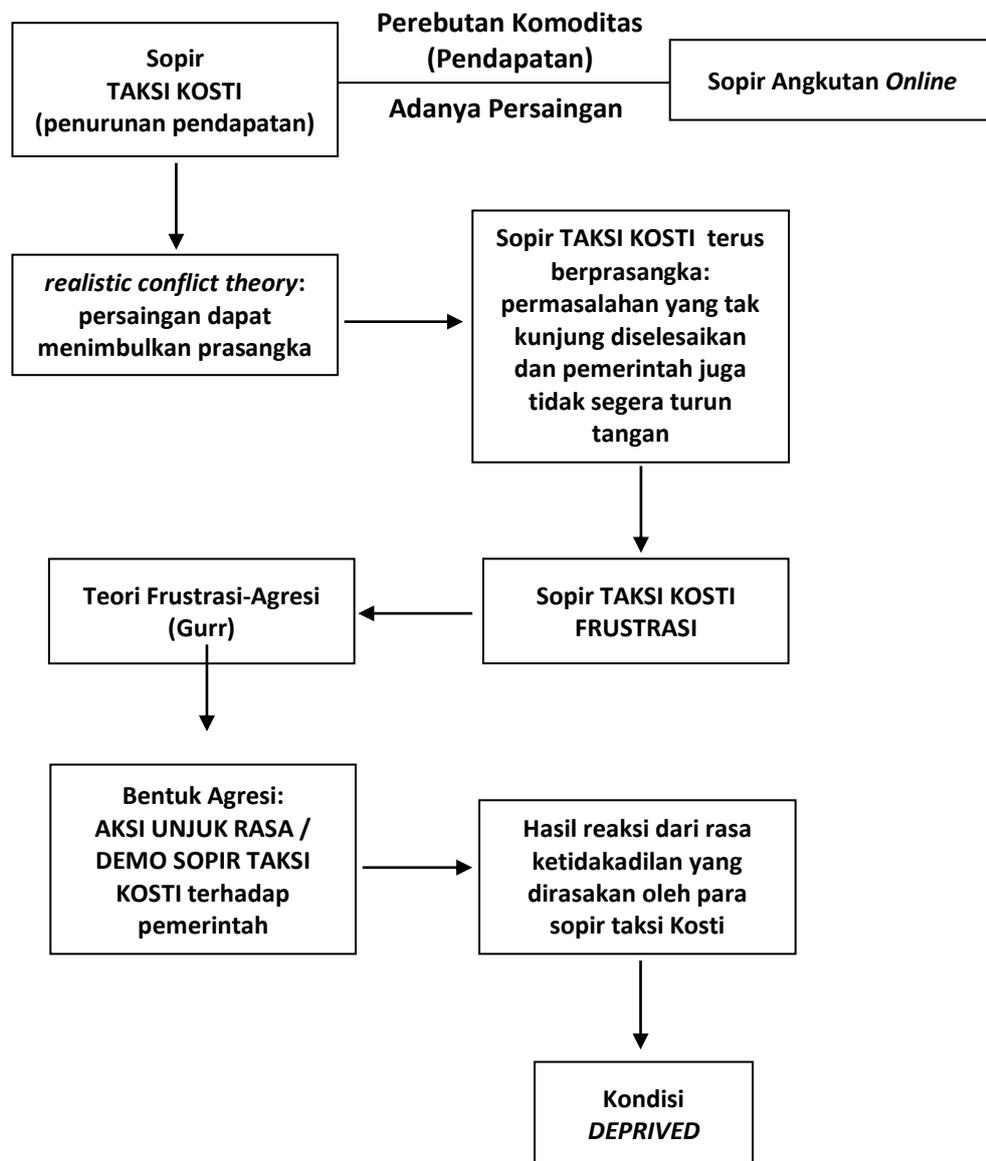
Satu lagi pendapat yang membuktikan adanya hubungan antara deprivasi dan prasangka adalah pendapat teoritis yang dikemukakan oleh Hakim dan

Santhoso (2012) dari hasil penelitian eksperimennya yang berjudul “deprivasi relatif dan prasangka antar kelompok” bahwa deprivasi relatif dirasakan ketika seseorang menanggapi adanya jurang pemisah antara aspirasi mereka dengan peluang nyata, khususnya ketika mereka membandingkan diri mereka sendiri dengan beragam situasi pembanding seperti situasi mereka di masa lalu atau situasi yang ada pada kelompok-kelompok pembanding. Persepsi ini dapat terjadi secara individu maupun kelompok. Apabila satu kelompok masyarakat mempersepsi bahwa kelompok lain mendapatkan perlakuan yang lebih baik dengan cara yang tidak dapat diterima, maka hal inilah yang menimbulkan prasangka antar kelompok. Sehingga, dapat disimpulkan secara teoritis bahwa prasangka antar kelompok timbul karena sebelumnya telah muncul perasaan deprivasi relatif pada salah satu kelompok massa.

Dengan pertimbangan konteks sosial, ekonomi, dan politik yang ada di Indonesia yang sedang labil saat ini, deprivasi kelompok sangat rentan muncul pada kelompok-kelompok yang tidak dalam posisi aman, antara lain kaum miskin di kota, para buruh, dan kelompok masyarakat yang secara sosial politik terabaikan. Pada kelompok-kelompok tersebut, deprivasi relatif dapat dipicu oleh informasi-informasi yang diterima ataupun dengan provokasi. Berdasarkan uraian penelitian terdahulu yang telah dilakukan sebelumnya bila dikombinasikan dengan pendapat teoritis mengenai deprivasi relatif dan prasangka, peneliti berspekulatif bahwa prasangka antar kelompok memiliki hubungan yang signifikan dengan deprivasi relatif.

2.5 Kerangka Berfikir

Berikut adalah bagan dan penjelasan mengenai kerangka berfikir bagaimana deprivasi relatif memiliki hubungan positif dengan prasangka sopir Taksi Kosti yang ditujukan kepada angkutan *online* di kota Semarang:



Gambar 2.1 Kerangka Berfikir

Gambaran dari kerangka berfikir diatas menjelaskan bahwasanya konflik dari kedua angkutan tersebut bermula dengan adanya persaingan antarkelompok

sosial atau adanya memperebutkan suatu komoditas dan komoditas tersebut adalah pendapatan. Kemudian akibat adanya persaingan ini, pihak dari kelompok sopir taksi Kosti pada akhirnya mereka tidak mampu dalam menyaingi angkutan *online* sehingga yang terjadi adalah kelompok sopir taksi Kosti mengalami penurunan pendapatan. *Realistic conflict theory* menyebutkan persaingan dapat menimbulkan prasangka, kondisi yang membuat para taksi kosti terus berprasangka terhadap sopir angkutan *online* dan juga permasalahan yang tak kunjung diselesaikan dan pemerintah juga tidak segera turun tangan, maka hal ini sopir taksi Kosti menjadi merasa frustrasi.

Kemudian terjadilah berbagai macam agresivitas yang muncul pada para sopir taksi Kosti, dan salah satu bentuk nyata agresivitasnya adalah aksi unjuk rasa atau demo-demo yang telah dilakukan oleh para sopir taksi Kosti. Aksi unjuk rasa atau demo-demo tersebut adalah hasil reaksi dari rasa ketidakadilan yang dirasakan oleh para sopir taksi Kosti, dan kondisi ini adalah kondisi *deprived*.

2.6 Hipotesis

Berdasarkan kerangka teoritik dan kerangka berfikir sebagaimana yang telah dipaparkan oleh peneliti maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian, yaitu: "ada hubungan positif antara deprivasi relatif dengan prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang". Semakin tinggi deprivasi relatif, maka semakin tinggi prasangka sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online*. Sebaliknya, semakin rendah deprivasi relatif, maka akan semakin rendah prasangka sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online*.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis hasil penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Ada hubungan positif deprivasi relatif dengan prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* di kota Semarang.
2. Gambaran umum prasangka mengenai pendapatan sopir angkutan taksi Kosti terhadap sopir *online* di kota Semarang berada pada kategori tinggi.
3. Gambaran umum deprivasi relatif sopir taksi Kosti di kota Semarang berada pada kategori tinggi.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, analisis data dan kesimpulan, peneliti mengajukan saran-saran sebagai berikut :

1. Bagi Subjek Penelitian

Prasangka mengenai pendapatan sopir taksi Kosti terhadap sopir angkutan *online* yang tinggi diharapkan dapat diturunkan dengan cara tidak terburu-buru menilai buruk atau menyimpulkan sesuatu yang tidak mendasar terhadap sopir angkutan *online*. Kemudian untuk deprivasi relatif yang tinggi pada sopir taksi Kosti diharapkan dapat diturunkan dengan cara mengurangi penilaian yang menyebabkan individu merasa diperlakukan tidak adil sehingga tidak terburu-buru timbul perasaan marah dan kesal.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya dapat mengembangkan penelitian yang sejenis dengan menggali faktor lain sebagai variabel. Kemudian lebih berhati-hati dalam menyusun alat ukur, memodifikasi alat ukur yang lebih bisa menggali dan lebih valid, sehingga subjek dapat memberikan jawaban sesuai dengan kondisi yang sebenarnya. Peneliti selanjutnya disarankan untuk melakukan penelitian dengan metode penelitian yang berbeda dan agar dapat mengetahui apakah ada sumbangsih variabel lain dari fenomena konflik kedua angkutan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Adelina, F., Hanurawan, F., & Suhanti, I. Y. (2017). Hubungan Antara Prasangka Sosial dan Intensi Melakukan Diskriminasi Mahasiswa Etnis Jawa Terhadap Mahasiswa Yang Berasal dari Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Sains Psikologi*, 1-8.
- Ahmad, F. (2017). *Penerapan Peraturan Walikota Padang Nomor 21 Tahun 2013 Tentang Angkutan Massal Trans Padang Dalam Menetapkan Standar Pelayanan Minimal*. Skripsi: FH BUNGHATTA.
- Alfandi, M. (2013). PRASANGKA: Potensi Pemicu Konflik Internal Umat Islam. *Jurnal Penelitian Sosial Keagamaan (WALISONGO)*, 113-140.
- Andresta, N., Sulistiyorini, R., & Putra, S. (2018). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional. *Jurnal Rekayasa Sipil dan Desain (JRSDD)*, 399-410.
- Anier, N., Guimond, S., & Dambrun, M. (2016). Relative deprivation and gratification elicit prejudice: Research on The V-curve hypothesis. *Current Oppinion in Psychology*, 1-17.
- Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komuniiasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). *Indocompac*, 712-729.
- Anwari, E., Dirgantara, A. D., & Lay, R. W. (2017). Perancangan Aplikasi Informasi Jalur dan Tarif Angkutan Umum di Kota Bandung. *Jurnal Telematika*, 1-6.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Aziah, A., & Adawia, P. R. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). *Cakrawala Jurnal Humaniora*, 149-156.
- Azizah, N. (2016, Oktober 11). *Pengertian jasa transportasi online*. Retrieved Mei 5, 2017, from Scrib: <https://id.scribd.com/document/327242053/Pengertian-Jasa-Transportasi-Online>
- Azwar, S. (2004). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

- _____ (2016). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____ (2013). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Baron, R. A., & Bryne, D. (2004). *Psikologi Sosial Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Batubara, H. (2016, Maret 23). *Cegah Demo Sopir Taksi Rusuh Terulang, Pemerintah Harus Segera Revisi UU LLAJ*. Retrieved Maret 30, 2017, from Detiknews: <http://news.detik.com/berita/3171401/cegah-demo-sopir-taksi-rusuh-terulang-pemerintah-harus-segera-revisi-uu-llaj>
- Bimantara, R. S., & Suryanto. (2015). Hubungan Antara Identitas Sosial dengan Prasangka pada Anggota Perguruan PSHW dengan PSHT di Ranting Jiwan Madiun. *Jurnal Psikologi Kepribadian dan Sosial*, 73-80.
- Brown, R. (2005). *Prejudice Menangani "Prasangka" dari Perspektif Psikologi Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Carvacho, H., Zick, A., Haye, A., González, R., Manzi, J., Kocik, C., et al. (2013). On the relation between social class and prejudice: The roles of education, income, and ideological attitudes. *European Journal of Social Psychology*, 272–285.
- D'Ambrosio, C., & Frick, J. R. (2006). Income Satisfaction And Relative Deprivation: An Empirical Link. *Journal Social Indicators*, 497–519.
- Dayakisni, T. (2009). *Psikologi Sosial*. Malang: UMM Press.
- Duckitt, J., & Mphuthing, T. (2002). Relative Deprivation and Intergroup Attitudes (South Africa before and after the Transition). In I. Walker, & H. J. Smith, *Relative Deprivation Specification, Development, and Integration* (pp. 69-90). New York: Cambridge University Press .
- Dzuverovic, N. (2013). Does more (or less) lead to violence? Application of the relative deprivation hypothesis on economic inequality induced conflicts. *CIRR*, 115-132.
- DetikNews. (2016, Maret 23). *Cegah Demo Sopir Taksi Rusuh Terulang, Pemerintah Harus Segera Revisi UU LLAJ*. Retrieved November 19, 2018, from detiknews: <https://news.detik.com/berita/3171401/cegah-demo-sopir-taksi-rusuh-terulang-pemerintah-harus-segera-revisi-uu-llaj>
- Faturochman. (1998). Deprivasi Relatif: Rasa Keadilan dan Kondisi Psikologis Buruh Pabrik. *Jurnal Psikologi*, 1-15.

- Frans, J. H., Pah, J. J., & Ikun, M. G. (2017). Perpindahan Angkutan Umum ke Angkutan Pribadi di Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil*, 151-164.
- Halevy, N., Chou, E. Y., Cohen, T. R., & Bornstein, G. (2010). Relative Deprivation and Intergroup Competition. *Group Processes & Intergroup Relations (GPIR)*, 685–700.
- Hasan, B. (2011). Konflik Komunal Mengatasnamakan Agama di Indonesia: Analisis terhadap Konflik Ahmadiyah dalam Pemberitaan Media, 2005-2011. *Kontekstualita*, 71-115.
- Hazim. (2015). Dampak Sosial Dan Psikososial Bagi Pengungsi Pasca Konflik Antara Sunni - Syiah Di Sampang Madura. *Psikologia*, 1-17.
- Iskandar, W. N. (2014). Faktor Sosial dan Ekonomi sebagai Penyebab Peningkatan Respon Anti-Imigran di Norwegia Tahun 2008-2011 . *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, 707-720.
- Johnson, D. (2008). Racial prejudice, perceived injustice, and the Black-White gap in punitive attitudes. *Journal of Criminal Justice*, 198–206.
- Juniawan, J. E., & Kusuma, A. G. (2017). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Customer Switching Dari Taksi Konvensional Ke Taksi Online. *E-Jurnal Manajemen Unud*, 5460-5488.
- Koschate, M., Hofmann, W., & Schmitt, M. (2012). When East meets West: A longitudinal examination of the relationship between group relative deprivation and intergroup contact in reunified Germany. *British Journal of Social Psychology* , 290–311.
- Kriminalitas.com. (2017, Maret 23). *Sopir Angkot Tolak Transportasi Online, Semarang Diwarnai Aksi Bentrokan*. Retrieved November 18, 2018, from KRICOM.ID: <https://kricom.id/sopir-angkot-tolak-transportasi-online-semarang-diwarnai-aksi-bentrokan>
- KumparanNEWS. (2017, Maret 10). *Rentetan Gesekan Sopir Angkutan Konvensional vs Angkutan Online*. Retrieved November 19, 2018, from KUMPARAN NEWS: <https://kumparan.com/@kumparannews/daftar-pertikaian-transportasi-online-vs-transportasi-konvensional>
- Lee, D., Cho, B., Seo, J., Lee, K. P., & Choi, J. H. (2014). Discriminant And Criterion-Related Validity Of A Relative Deprivation Scale In A Merger And Acquisition Context. *Employment Psychology & Marketing*, 78-92.
- Lucachristiani. (2016, April 27). *Transportasi Konvensional vs Online*. Retrieved Mei 7, 2017, from Wordpress:

<https://lucakristiani.wordpress.com/2016/04/27/transportasi-konvensional-vs-online/>

- Mishra, S., & Novakowski, D. (2016). Personal relative deprivation and risk: An examination of individual differences in personality, attitudes, and behavioral outcomes. *Journal Personality and Individual Differences*, 22-26.
- Myers, D. G. (2012). *Psikologi Sosial Edisi 10, Buku 2*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Nazir, M. (2014). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Ngafifi. (2014). Kemajuan Teknologi dan Pola Hidup Manusia Dalam Perspektif Sosial Budaya. *Jurnal Pembangunan Pendidikan: Fondasi dan Aplikasi*, 33-47.
- Nisa, J. (2015). Resolusi Konflik Dalam Perspektif Komunikasi. *Jurnal Sosial dan Budaya Syar'i*, 17-30.
- Nurhidayati, I., & Wina, F. P. (2016). *Kajian Kinerja Pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) Kabupaten Sidoarjo*. Malang: FT BRAWIJAYA.
- Pettigrew, T. F., Christ, O., Wagner, U., Meertens, R. W., Dick, R. v., & Zick, A. (2008). Relative Deprivation and Intergroup Prejudice. *Journal of Social Issues*, 385-401.
- Prihatin, R. B. (2016, April). Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online. *Majalah Info Singkat Kesejahteraan Sosial*, 9-12.
- Putra, I. E., & Pitaloka, A. (2012). *Psikologi Prasangka (Sebab, Dampak, dan Solusi)*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Rahmat, A. (2014). Gerakan Sosial dalam Aksi Penyelenggaraan Sekolah untuk Anak Miskin. *Jurnal Sosiologi Masyarakat*, 27-56.
- Sablonnie're, R. d., Auger, E., Taylor, D. M., Crush, J., & McDonald5, D. (2013). Social change in South Africa: A historical approach to relative deprivation. *British Journal of Social Psychology*, 703-725.
- Safitri, Burhan, O. K., & Zulkarnain. (2013). Gaya Manajemen Konflik Dan Kepribadian. *Psikologia*, 39-49.
- Santhoso, F. H., & Hakim, M. A. (2012). Deprivasi Relatif dan Prasangka Antar Kelompok. *Jurnal Psikologi*, 121-128.

- Saraswati, N. (2018). *Deprivasi Relatif Pengemudi Ojek Online*. Yogyakarta: Skripsi, Universitas Gadjah Mada.
- Sarwono, S. W., & Meinarno, E. A. (2015). *Psikologi Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Sassenberg, K., Moskowitz, G. B., Jacoby, J., & Hansen, N. (2007). The carry-over effect of competition: The impact of competition on prejudice towards uninvolved outgroups. *Journal of Experimental Social Psychology*, 529-538.
- Sestri, E., & Husnayetti. (2018). Penggunaan Metode Analytic Hierarchy Process (AHP) Dalam Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi On-Line (GOJEK, GRABIKO dan UBER). *Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Multimedia* (pp. 31-36). Yogyakarta: UNIVERSITAS AMIKOM .
- Setiawan, D. (2019). Analisa Perbandingan Kepuasan Penumpang Angkutan Umum dan Angkutan Umum Berbasis Aplikasi (Studi Kasus : Masyarakat Kota Cianjur). *Jurnal Momen*, 48-60.
- Sitorus, B., & Sitorus, C. N. (2017). Peran Transportasi Dalam Mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 9-24.
- Smith, H. J., Pettigrew, T. F., Pippin, G. M., & Bialosiewicz, S. (2012). Relative Deprivation: A Theoretical and Meta-Analytic Review. *Society for Personality and Social Psychology (SAGEPUB)*, 203–232.
- Soleman, A. (2016). Prasangka Sosial dan Aksi Demonstrasi Masyarakat. *Jurnal Potret Pemikiran*, 16-30.
- Solopos. (2017, Maret 31). *Angkutan Online: Perselisihan Poncol Bikin Trauma, Permenhub Jadi Harapan*. Retrieved November 18, 2018, from SOLOPOS: <http://old.solopos.com/2017/03/31/angkutan-online-perselisihan-poncol-bikin-trauma-permenhub-jadi-harapan-806310#>
- Suduthukum. (2017, Maret 21). *Pengertian Ojek Online*. Retrieved Agustus 12, 2019, from Sudut Hukum Portal Hukum Indonesia: <https://suduthukum.com/2017/03/ojek-online.html>
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

- Tropp, L. R., & Wright, S. C. (1999). Ingroup identification and relative deprivation: an examination across multiple social comparisons. *European Journal of Social Psychology*, 707-724.
- Utomo, H., Jonemaro, E. M., & Ananta, M. T. (2017). Perbandingan Usabilitas Aplikasi Taxi Online Android (Grab-car dan Uber) Menggunakan Unified Theory of Acceptance and Use of Technology (UTAUT). *Jurnal Pengembangan Teknologi Informasi dan Ilmu Komputer*, 1708-1717.
- UUDLLAJ. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Jalan*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia, from Google Books: https://books.google.co.id/books?id=TujkGB7c02MC&pg=PR2&lpg=PR2&dq=Undang-Undang+Republik+Indonesia+Nomor+22+Tahun+2009+Tentang+Lalu+Lintas+dan+Jalan.+Yogyakarta:+Pustaka+Yustisia.&source=bl&ots=kL7tLsKXAN&sig=719FyVfGPjgXO0sa1WJpf77I8OE&hl=id&sa=X&ved=0ahUKEwjZw6iY_OraAhDLMQ6AEILDAB#v=onepage&q&f=false
- Verdian, E. (2019). Analisis Faktor Yang Merupakan Intensi Perpindahan Merek Transportasi *Online* di Surabaya. *Agora*, 1-8.
- Viva.co.id. (2017, September 7). *Sopir Taksi Anggap Angkutan Online Kian Tak Beraturan*. Retrieved Juli 22, 2018, from Viva News Entertainment: <https://www.viva.co.id/berita/nasional/954267-sopir-taksi-anggap-angkutan-online-kian-tak-beraturan>
- Walgito, B. (2003). *Psikologi Sosial (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Walker, I., & Smith, H. J. (2002). *Relative Deprivation Specification, Development, and Integration*. New York: Cambridge University Press.
- Walker, I., Leviston, Z., Price, J., & Wright, P. D. (2015). Responses to a worsening environment: relative deprivation mediates between place attachments and behaviour. *European Journal of Social Psychology*, 833-846.
- Walker, I., & Pettigrew, T. F. (1984). Relative deprivation theory: An overview and conceptual critique. *British Journal of Social Psychology*, 301-310.
- Wibisono, R. (2017, Maret 31). *Perselisihan Poncol Bikin Trauma, Permenhub Jadi Harapan*. Retrieved April 04, 2017, from Solopos.com: <http://www.solopos.com/2017/03/31/angkutan-online-perselisihan-poncol-bikin-trauma-permenhub-jadi-harapan-806310>

Wikipedia. (2016, Oktober 30). *Kendaraan Pribadi*. Retrieved Maret 30, 2017,
from Wikipedia Ensiklopedia Bebas:
https://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan_pribadi

Wikipedia. (2018, November 5). *Angkutan Umum*. Retrieved Maret 30, 2017,
from Wikipedia Ensiklopedia Bebas:
https://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum