

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Di Indonesia tercatat terjadinya kemajuan dan peningkatan sarana dan prasarana logistik ditandai dengan banyaknya bidang usaha dibidang transportasi. Transportasi merupakan salah satu elemen krusial dalam kehidupan, memainkan peran vital dalam menunjang mobilitas dan konektivitas antar wilayah. Sebagai bagian dari sistem transportasi umum, transportasi berfungsi untuk memindahkan sejumlah besar penumpang atau barang ke berbagai tujuan (Triannah et al., 2024). Transportasi juga berperan dalam pergerakan pengangkutan penumpang yang pada awalnya hanya menghubungkan antar desa atau kota terdekat tetapi seiring berjalannya waktu, angkutan umum dapat menjangkau jaringan yang lebih luas seperti antar kabupaten, provinsi, bahkan antar negara (Nugraha, 2022; Pramesti et al., 2024; Putra et al., 2023; Safar et al., 2024) .

Keberadaan organisasi yang mengelola transportasi sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional serta memberikan dampak signifikan terhadap berbagai aspek kehidupan. Dalam transportasi umum, organisasi bertanggung jawab memastikan bahwa layanan yang diberikan dapat menjangkau berbagai kalangan masyarakat secara merata. Selain itu, organisasi juga berfungsi sebagai penghubung antara operator transportasi dengan masyarakat pengguna jasa, menciptakan hubungan yang saling menguntungkan (Soetikno & Tukiman, 2024). Dengan pengelolaan yang baik, organisasi transportasi dapat memperbaiki kualitas

pelayanan, meningkatkan keselamatan, dan menjaga keberlanjutan operasional transportasi dalam jangka panjang. Tanpa organisasi yang baik, transportasi sulit memenuhi tuntutan efisiensi, keselamatan, dan aksesibilitas di tengah kebutuhan mobilitas yang terus meningkat (Jinca. & Humang, n.d.).

Transportasi laut, sebagai bagian penting dari transportasi umum, menunjukkan betapa pentingnya organisasi dalam mengelola moda transportasi yang memiliki tantangan geografis dan teknis tersendiri. Transportasi laut memiliki peran penting sebagai sarana angkutan transportasi publik di daerah kepulauan yang dapat mengangkut barang dan orang dalam jumlah banyak, bila dibandingkan dengan moda transportasi lainnya baik itu transportasi darat dan udara (Anshari & Martanti, 2023; Filla, 2022; Sena & Prayitno, 2024; Syaputra, 2024; Trianah et al., 2024). Meskipun, kecepatan transportasi laut biasanya lebih rendah dibandingkan dengan darat dan udara, dan terpengaruh oleh kondisi cuaca, yang dapat menyebabkan keterlambatan, transportasi laut menjadi pilihan yang menguntungkan bagi beberapa situasi dan kondisi penerima jasa (Arsy, 2021; Kundori & Pranyoto, 2023).

Moda transportasi laut sangat vital di wilayah kepulauan, seperti Kepulauan Anambas, di mana laut menjadi satu-satunya jalur utama untuk mobilitas barang dan orang (Matak, 2024). Organisasi dalam bidang transportasi laut, seperti perusahaan pelayaran, asosiasi pelaut, dan organisasi lokal, memainkan peran besar dalam memastikan efisiensi dan efektivitas transportasi. Mereka juga mendukung perekonomian lokal dengan menyediakan lapangan kerja dan mempercepat distribusi barang ke wilayah terpencil (Hariyani & Agustin., 2020).

Dalam konteks ini, Kepulauan Anambas yang berbatasan langsung dengan Laut Natuna Utara dan Negara Vietnam merupakan jalur pelayaran utama (Megantara, 2022). Dengan kondisi geografis yang terdiri dari pulau-pulau kecil yang dikelilingi lautan, transportasi laut menjadi satu-satunya moda utama untuk mobilitas barang dan orang. Namun, sebagaimana dijelaskan oleh Akhyary et al., (2019), kondisi transportasi laut di Anambas, termasuk sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang, masih memerlukan perhatian serius untuk memastikan kelancaran operasionalnya. Selain itu, transportasi laut yang digunakan oleh masyarakat di Kepulauan Anambas merupakan transportasi laut informal. Meski kapal-kapal yang beroperasi tidak dilengkapi dengan izin kapal dan surat Persetujuan Berlayar (SBP), pilihan ini menjadi moda utama oleh masyarakat walaupun berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan di laut dan masalah hukum bagi pemilik kapal dan operator (Hakim, 2024; Muhtarom, 2024; Rigel et al., 2024).

Transportasi speedboat merupakan transportasi laut informal yang ada di kabupaten Anambas, yang digunakan oleh masyarakat sebagai alat transportasi untuk menunjang aktifitas dari tempat tinggal ke tempat tujuan masing-masing, mulai dari masyarakat biasa, pegawai, mahasiswa, maupun pelajar (Wanda, 2023). Dalam konteks organisasi transportasi laut, transportasi speedboat di Kepulauan Anambas memiliki organisasi yang terbentuk karena interaksi yang terjadi antar penyedia jasa, khususnya kep (pengemudi) speedboat di rute Matak-Tarempa-Matak untuk mengelola dan mengatur operasional speedboat di wilayah tertentu, terutama di daerah dengan akses transportasi darat yang terbatas.

Pelabuhan Speedboat Matak sendiri berada di jantung Desa Matak dan

dikenal warga sebagai “pintu” keluar-masuk menuju Tarempa—baik untuk pekerja, mahasiswa, pedagang, maupun urusan layanan publik (kesehatan, administrasi). Dari sisi demografi, Matak termasuk desa kecil berada di Kecamatan Kute Siantan, Kabupaten Kepulauan Anambas (Kepri), sebuah gugus kepulauan berpenduduk jarang di Laut Natuna Utara.

Arus transportasi Matak–Tarempa yang dilayani speedboat organisasi berjalan dalam kerangka pelayaran rakyat, di mana aktivitas pengemudi boat pancung atau speedboat yang menyediakan jasa angkutan penumpang secara lokal disebut “nambang”, yakni istilah yang merujuk pada mata pencaharian masyarakat dengan memanfaatkan transportasi laut tradisional. Dalam konteks Kepulauan Riau, istilah ini juga dikenal sebagai sebutan bagi penambang boat pancung, yaitu para pengemudi yang menggantungkan nafkah pada jasa angkutan laut untuk memenuhi mobilitas penduduk antar-pulau (Batam.go.id, 2021). Aktivitas nambang menjadi bagian penting masyarakat pesisir dalam menopang perdagangan lokal, distribusi barang kebutuhan harian, serta akses masyarakat terhadap layanan pendidikan dan kesehatan (Indera, 2023; Okwita & Aisah, 2019).

Dalam aktivitas transportasi laut di Pelabuhan Matak, keberadaan para pengemudi speedboat menjadi bagian penting dalam mendukung mobilitas masyarakat. Namun demikian, dinamika yang dihadapi pengemudi speedboat tidak dapat dilepaskan dari konteks ketiadaan regulasi formal yang secara khusus mengatur operasional transportasi speedboat rakyat di wilayah Kepulauan Anambas. Hingga saat ini, belum terdapat aturan yang secara komprehensif mengatur mekanisme operasional, pembagian rute, penetapan jadwal, maupun

hubungan kerja antar-pengemudi speedboat di Pelabuhan Matak. Kekosongan regulasi ini menciptakan ruang abu-abu dalam pengelolaan transportasi laut lokal, sehingga para pengemudi harus mengandalkan kesepakatan bersama sebagai dasar pengaturan aktivitas mereka. Dalam kondisi tersebut, organisasi PSMB.MB lahir sebagai respons kolektif pengemudi untuk mengisi kekosongan pengaturan yang belum sepenuhnya dijangkau oleh kebijakan pemerintah.

Ketiadaan regulasi formal mendorong para pengemudi speedboat untuk membangun mekanisme pengaturan internal yang bersifat informal namun fungsional. PSMB.MB berperan sebagai wadah yang memungkinkan para pengemudi menyusun aturan bersama terkait jadwal keberangkatan, giliran beroperasi, serta penyelesaian konflik yang muncul di lapangan. Melalui interaksi intensif antaranggota, organisasi ini berfungsi sebagai instrumen kontrol sosial internal yang menjaga keteraturan dan mencegah terjadinya persaingan tidak sehat. Dengan demikian, lahirnya PSMB.MB tidak semata-mata didorong oleh kebutuhan koordinasi operasional, tetapi juga sebagai upaya untuk menciptakan stabilitas kerja di tengah ketiadaan payung hukum yang jelas.

Dalam hubungannya dengan pemerintah, ketiadaan regulasi menempatkan organisasi speedboat di Matak pada posisi yang ambigu. Di satu sisi, pemerintah daerah memiliki kepentingan dalam menjaga kelancaran dan keselamatan transportasi laut bagi masyarakat. Namun di sisi lain, belum adanya aturan yang spesifik membuat keterlibatan pemerintah dalam pengelolaan speedboat rakyat cenderung bersifat terbatas dan situasional. Kondisi ini menyebabkan hubungan antara PSMB.MB dan pemerintah lebih banyak berlangsung secara informal,

melalui komunikasi dan koordinasi non-struktural, dibandingkan melalui mekanisme kelembagaan yang baku.

Kondisi ini menunjukkan bahwa PSMB.MB tidak hanya menjadi organisasi operasional, tetapi juga berkembang sebagai aktor sosial yang berinteraksi dengan pemerintah dalam konteks keterbatasan regulasi. Keberadaan organisasi ini secara tidak langsung membantu pemerintah dalam menjaga keteraturan transportasi laut lokal, meskipun belum diakui secara formal dalam kerangka kebijakan. Di sisi lain, keterbatasan regulasi juga membuat organisasi speedboat tetap berada dalam posisi rentan, karena keputusan dan kesepakatan internal yang dihasilkan dapat sewaktu-waktu berbenturan dengan kebijakan atau tindakan pemerintah. PSMB.MB juga menjadi ruang untuk menyepakati aturan bersama, menyelesaikan persoalan lapangan, serta memperkuat solidaritas antarpengemudi. Dengan demikian, organisasi ini tidak hanya menjaga transparansi layanan, tetapi juga memastikan transportasi laut berjalan lebih tertib, teratur, dan berkelanjutan bagi masyarakat setempat.

Organisasi speedboat di Matak, menghadapi berbagai dinamika internal dan eksternal yang mempengaruhi kelangsungan dan efektivitas operasionalnya. Dinamika ini tidak hanya melibatkan faktor-faktor yang terjadi di dalam organisasi itu sendiri, tetapi juga hubungan yang terjalin antara organisasi speedboat dengan pihak luar, seperti pemerintah daerah, masyarakat, dan pihak swasta. Interaksi yang terjadi di antara berbagai pihak ini sering kali melahirkan kerjasama, namun tidak jarang juga menimbulkan konflik. Kerja sama dalam organisasi speedboat sering muncul sebagai hasil dari kebutuhan untuk mengatasi tantangan internal maupun

eksternal.

Sebagai sebuah organisasi, PSBM.MB (Persatuan Speedboat Matak Maju Bersama) terbentuk pada tahun 2015 dan memiliki anggota dengan jumlah speedboat pertahun 2024 berjumlah 20 buah. Berdasarkan pengamatan awal dan wawancara dengan ketua organisasi PSBM.MB, jumlah kepemilikan pribadi berjumlah 13 Orang dan pengemudi berjumlah 12 Orang.

Tabel 1.1 Pengemudi Speedboat dalam Organisasi PSBM.MB

No	Organisasi PSBM.MB	Jumlah
1	Jumlah Speedboat	20
2	Jumlah Pengemudi	12
3	Jumlah Pemilik	13

Sumber: Olahan Penulis, 2025

Interaksi antar anggota dalam organisasi transportasi laut sangat terlihat dalam pembagian jadwal kerja dan penanganan masalah operasional, seperti kerusakan kapal. Di organisasi seperti PSMB.MB, pengemudi speedboat yang memiliki lebih dari satu unit kapal, misalnya 2 atau 3 kapal, saling bekerja sama dalam mengatur jadwal agar kapal tetap beroperasi secara maksimal. Jika ada kapal yang bermasalah, seperti rusaknya mesin atau kendala teknis lainnya, para pengemudi sering kali saling membantu dengan cara menggantikan tugas pengemudi lain atau meminjamkan kapal cadangan. Dalam hal ini, interaksi antar pemilik dan pengemudi sangat penting, karena mereka saling bergantung untuk memastikan kelancaran operasional. Pemilik kapal yang memiliki lebih dari satu unit bisa tetap memperoleh pendapatan meskipun satu kapal sedang bermasalah, karena kapal lainnya tetap beroperasi. Selain itu, pengemudi yang terlibat dalam

pengoperasian kapal milik orang lain juga mendapatkan kesempatan untuk bekerja dan memperoleh pendapatan meskipun pengemudi utama sedang sibuk mengatasi masalah teknis pada kapal lain. Interaksi yang solid ini memungkinkan organisasi untuk tetap berfungsi dengan baik, meskipun menghadapi kendala operasional, karena ada rasa saling mendukung dan tanggung jawab bersama dalam menjaga kelancaran transportasi laut.

Di PSMB.MB, pola interaksi yang terbentuk mencerminkan budaya kerja yang saling mendukung dan bertanggung jawab. Nilai-nilai ini tidak hanya memperkuat ikatan sosial antar anggota, tetapi juga menciptakan lingkungan kerja yang harmonis dan produktif. Anggota organisasi ini saling membantu dalam berbagai situasi, seperti saat pembagian jadwal kerja atau ketika ada masalah teknis pada kapal. Selain itu, budaya kerja di PSMB.MB juga tercermin dalam cara anggota menjaga hubungan baik melalui komunikasi yang terbuka dan saling menghormati. Dengan pola interaksi ini, organisasi dapat mengatasi tantangan operasional dan menjaga kelancaran transportasi laut tanpa terhambat oleh kendala.

Interaksi sosial yang terjalin dalam organisasi ini berfungsi sebagai wadah untuk koordinasi dan komunikasi antara organisasi pengemudi speedboat serta dengan pemerintah daerah sebagai pemegang otoritas maritim. Kerjasama organisasi ini dengan pemerintah penting untuk mengatasi isu-isu seperti perizinan dan regulasi, dimana pengemudi secara kolektif dapat mengusulkan solusi dan kebijakan yang lebih sesuai dengan kondisi di lapangan. Misalnya, berdiskusi mengenai tarif yang adil dan prosedur keselamatan, mereka dapat menghasilkan kesepakatan yang menguntungkan semua pihak. Interaksi sosial ini tidak hanya

memperkuat solidaritas di antara pengemudi, tetapi juga menciptakan hubungan yang positif dengan pemerintah, yang dapat meningkatkan kualitas layanan transportasi laut secara keseluruhan.

Sementara bentuk interaksi organisasi pengemudi speedboat dengan penumpang tidak hanya sebagai pihak yang menerima layanan, tetapi juga sebagai bagian yang mempengaruhi dinamika interaksi. Kebutuhan mereka untuk mobilitas, seperti perjalanan antar pulau atau aktivitas yang bergantung pada transportasi laut, mendorong mereka untuk menggunakan jasa speedboat sebagai sarana transportasi utama. Sebaliknya, pengemudi speedboat pun sangat bergantung pada penumpang untuk kelangsungan usaha mereka, karena penumpang adalah sumber pendapatan utama. Oleh karena itu, adanya kebutuhan bersama ini menciptakan saling ketergantungan antara pengemudi dan penumpang, di mana pengemudi harus menjaga kualitas layanan dan keselamatan, sementara penumpang berusaha memperoleh kenyamanan dan kecepatan dalam perjalanan mereka (Latief, A. B., Hamid, M., & Muin, 2024; Pasha, 2023).

Dampak organisasi transportasi laut terhadap masyarakat dan lingkungan sangatlah besar. Di satu sisi, organisasi ini mendukung kesejahteraan ekonomi masyarakat, khususnya di daerah terpencil seperti Kepulauan Anambas. Dengan pengelolaan transportasi laut yang baik, organisasi seperti PSMB.MB dapat membantu menurunkan biaya logistik, mempercepat distribusi barang, dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal. Di sisi lain, organisasi juga memiliki tanggung jawab untuk meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan, seperti pencemaran air dan kerusakan ekosistem laut. Langkah-langkah seperti

penggunaan bahan bakar ramah lingkungan dan pengelolaan limbah menjadi bagian penting dari upaya pelestarian lingkungan yang dilakukan oleh organisasi ini.

Kesimpulannya, transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi umum memiliki peran vital dalam mendukung konektivitas dan perekonomian di wilayah kepulauan. Melalui interaksi yang erat antar anggotanya dan budaya kerja yang positif, organisasi seperti PSMB.MB mampu memberikan dampak yang baik dalam konteks ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Dengan terus menjaga nilai-nilai yang dipegang teguh oleh para anggotanya dan meningkatkan kualitas sarana serta prasarana, organisasi ini dapat terus berkontribusi pada kemajuan transportasi laut dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

Studi studi terdahulu mengenai interaksi organisasi dalam bidang transportasi laut menunjukkan bahwa pola interaksi antar anggota organisasi memiliki dampak terhadap berbagai aspek kehidupan. Beberapa Penelitian ini mengungkapkan bahwa hubungan yang terbentuk dalam organisasi transportasi laut, seperti saling mendukung antara pengemudi kapal dan pemilik, dapat meningkatkan efisiensi operasional dan mempercepat respons terhadap masalah teknis (Abidin, 2016; Sintana., 2019). Dampak dari interaksi ini tidak hanya terbatas pada aspek operasional, tetapi juga mempengaruhi aspek sosial, ekonomi, lingkungan, hukum, dan budaya. Secara sosial, interaksi yang baik dalam organisasi memperkuat solidaritas antar anggota dan menciptakan lingkungan kerja yang harmonis (Fitri., 2022). Dari sisi ekonomi, kerja sama yang terjalin dapat meningkatkan pendapatan bagi pemilik dan pengemudi kapal, sambil mempercepat distribusi barang dan jasa (Sari et al., 2023). Dalam aspek lingkungan, interaksi

yang baik memungkinkan pengelolaan sumber daya alam secara lebih efisien (Ashury. et al., 2020), sementara dalam aspek hukum, organisasi yang terstruktur dengan baik dapat lebih mudah mematuhi regulasi yang berlaku (Lodan & Putra, 2019). Terakhir, secara budaya, interaksi antar anggota juga menjaga kelestarian nilai-nilai lokal yang mendasari kehidupan sosial mereka, seperti rasa hormat dan tanggung jawab bersama (Filla, 2022).

Namun, fokus utama dari sebagian besar penelitian sebelumnya lebih banyak menyoroti dampak dari interaksi tersebut terhadap kinerja dan hasil yang dicapai oleh organisasi, tanpa membahas secara mendalam bagaimana interaksi yang terjadi dapat membentuk struktur dan dinamika organisasi itu sendiri. Penelitian ini bertujuan untuk mengisi kekosongan tersebut dengan menganalisis bagaimana interaksi internal dan eksternal dalam organisasi, khususnya antara pengemudi dan pihak lain, membentuk dinamika organisasi secara keseluruhan.

Berdasarkan permasalahan atau latar belakang tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang “Interaksi Organisasi Pada Pengemudi Speedboat Di Matak Secara Internal dan Ekternal”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah di jelaskan di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana interaksi organisasi pengemudi speedboat di Matak Secara Internal dan Ekternal?”

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini untuk menjawab pertanyaan yang telah di identifikasi mengenai Interaksi Organisasi Pengemudi Speedboat di Matak Secara

Internal dan Eksternal.

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat secara :

1.4.1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan penulis dapat memberi kontribusi pada pengembangan keilmuan sosiologi dan perkembangan analisis teori Strategic Action Field oleh Fligstein dan McAdam, dengan permasalahan yang sama serta menjadi referensi pustaka bagi penelitian selanjutnya.

1.4.2. Manfaat Praktis

Dengan penelitian ini peneliti mampu mengaplikasikan pengetahuan yang didapatkan dari studi Sosiologi dan bagi mahasiswa lain, diharapkan penelitian ini dapat menambahkan koleksi dan referensi, sebagai alternatif rekomendasi melihat interaksi organisasi pengemudi speedboat di Matak sehingga kemudian penelitian ini digunakan sebagai bahan acuan dan menambah wawasan tentang pengaruh yang di timbulkan.