

Pola Komunikasi kelompok Komunitas Angkutan Air pada Bantaran Sungai Musi– Palembang

Adli¹

Adlimsc@uss.ac.id²

¹ Prodi Ilmu Komunikasi, Universitas Sumatera Selatan, Palembang

Lovia Evanne²

lovia.evanne@umko.ac.id²

² Prodi Ilmu Komunikasi, Universitas Muhammadiyah Kotabumi, Lampung

Leti Karmila³

letikarmila@uss.ac.id³

³ Prodi Ilmu Komunikasi, Universitas Sumatera Selatan, Palembang

Dendi⁴

dendi@uss.ac.id⁴

⁴ Prodi Ilmu Komunikasi, Universitas Sumatera Selatan, Palembang

ABSTRACT

River transportation in South Sumatra has a very long history. Long before independence, the Musi river flow had become an important part of the economic development journey of the people of South Sumatra. This sector is a medium for social and economic growth for the South Sumatra region. Currently, this transportation is still running as usual although the number continues to decline, but this is still a job opportunity to help the community's economy. This study uses a qualitative method with a descriptive approach to analyze the research results. Sources of information (informants) in this study were business actors involved in river transport communities who were randomly selected to determine the communication patterns of river transport community groups on the banks of the Musi River and useful for researchers in the field of group communication and development communication. The results showed that the communication pattern that occurred in the river transportation community in the form of capital expressed by newcomb where the communicator and the communicant exchanged roles in discussing one focus of the problem. Another finding is that government communication to the river transport community is still in the form of policy socialization and is top-down in nature.

Keywords: *communication patterns, river transport communities*

Pendahuluan

Komunikasi merupakan sebuah proses yang terus menerus dilakukan oleh setiap kalangan dalam menjalankan aktivitasnya. Proses ini terjadi dalam rangka transfer inovasi, informasi serta gagasan dari kelompok maupun individu. Komunikasi menggambarkan bagaimana masyarakat sosial dapat hidup bersama dengan konsep berbagi ide dalam rangka menginisiasi wacana pembangunan dengan tujuan bersama. Prinsip ini pada umumnya dilakukan oleh kelompok-kelompok yang memiliki misi bersama baik dalam konteks sosial budaya, ekonomi, serta politik.

Di tengah era perkembangan teknologi informasi yang sangat pesat, tatanan kehidupan masyarakat ikut mengalami pergeseran dalam banyak hal seperti tatanan sosial, nilai, moral serta aspek dalam kehidupan yang paling sederhana sekalipun. Fenomena ini berdampak pada tergerusnya indikator-indikator sosial yang dulunya lazim

digunakan oleh suatu kelompok masyarakat. Namun Saat ini mulai mengalami penurunan, mengingat nilai efektif yang lebih diperhitungkan. Hal ini dapat dilihat dari munculnya berbagai contoh aplikasi atau perangkat teknologi lainnya seperti *star-up* yang membawa masyarakat pada desain kehidupan manusia post-modern.

Mobilisasi masyarakat dapat dikatakan indikator perubahan yang sangat berdampak, dimana isu urbanisasi menjadi salah satu kekhawatiran pemerintah dalam rangka penataan kota. Mobilitas penduduk yang terus meningkat menjadi tanggung jawab pemerintah kota termasuk dalam penataan transportasi sebagai fasilitas pendukung, dimana transportasi merupakan salah media yang digunakan sebagai penunjang pergerakan pembangunan dan perekonomian masyarakat termasuk transportasi air sejak dulu. Bahkan di beberapa daerah hingga saat ini masih menggunakan transportasi air sebagai lapak kelangsungan ekonomi seperti pasar terapung di Banjarmasin, kafe-

kafe terapung yang ada di daerah Kapuas dan Musi serta daerah-daerah lain yang memiliki kesamaan secara geografis. Peran dan fungsi transportasi ini masih sama yaitu untuk melancarkan arus barang (barter) dan mobilitas manusia serta membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi nasional secara optimal (Nasution, 1996).

Merujuk pada data Dinas Perhubungan Kota Palembang, jumlah moda transportasi air di wilayah kota Palembang mencapai 500 unit dengan rincian yaitu *Getek* dalam kota untuk menyeberang yakni berjumlah 200-250 kapal, *Jukung* dengan trip kota-kabupaten berjumlah 80-100 kapal dan juga *speedboat* berjumlah 150 kapal (Tribunnews.com, 2018). Pada tahun 2018, jumlah moda transportasi air mengalami penyusutan hingga 5%. Penurunan ini dipengaruhi oleh banyaknya pembangunan ruas jalan baru dan jembatan sehingga masyarakat lebih memilih transportasi darat dibandingkan angkutan air. Disamping itu pemerintah telah

menyusun Peraturan Daerah Kota Palembang nomor 18 tahun 2008 dalam rangka penarikan retribusi pada jasa angkutan Sungai Musi yang melintasi kota Palembang.

Menariknya lagi, kini Palembang menjadi contoh moda transportasi yang telah terintegrasi dengan baik. Dimana *Low rapid transport (LRT)*, *Bus rapid transport (BRT)* dan moda angkutan sungai dapat diakses dengan mudah. Ini dikuatkan oleh pernyataan Menteri Perhubungan RI Budi Karya Sumadi. Dengan demikian keamanan pengelolaan transportasi air yang ada di Kota Palembang telah memiliki ikatan dan hubungan yang baik diantara para stakeholder yaitu pemilik moda transportasi dan pengelolaan pemerintah.

Kemampuan dalam pengelolaan ini menjadi isu menarik untuk daerah-daerah yang memiliki geografis pesisir sungai yang memiliki kemiripan dengan pinggiran Sungai Musi ini. Dalam konteks komunikasi, telaah pola komunikasi yang dibangun menjadi isu penting untuk dikaji sehingga memiliki konsep relasi sosial dan modal sosial

yang memberi dampak terhadap pembangunan masyarakat sekitar daerah tersebut. Dengan demikian penulis ingin mengetahui bagaimana pola komunikasi yang dibangun antar komunitas angkutan air, serta kiprah pemerintah dalam membantu keberlangsungan ekonomi masyarakat (pemilik moda angkutan air) yang ada pada bantaran Sungai Musi. Kendati demikian proses komunikasi kelompok menjadi fokus untuk dikajian, sehingga penulis membuat fokus penelitian tentang “bagaimana Pola Komunikasi kelompok Komunitas Angkutan Air pada Bantaran Sungai Musi – Palembang”.

Penelitian ini bertujuan menganalisis dan mendeskripsikan pola komunikasi kelompok yang terjadi pada komunitas angkutan air di bantaran Sungai Musi Palembang. Adapun penelitian ini diharapkan menjadi acuan komunitas dalam membangun hubungan lintas komunitas angkutan air yang ada pada bantaran Sungai Musi-Palembang serta acuan pemerintah dalam penataan dan penentuan kebijakan terhadap

kebijakan komunitas angkutan air pada bantaran Sungai Musi-Palembang.

Teori Fungsional Komunikasi Kelompok

Komunitas merupakan sekelompok orang yang melakukan interaksi dan memiliki tujuan yang sama. Pendekatan komunikasi menurut Bales dalam Effendy (2003) makna kelompok diartikan sebagai orang-orang yang terlibat dalam interaksi satu sama lain dalam satu pertemuan yang bersifat tatap muka yang mana setiap anggota mendapat kesan satu sama lain sehingga baik pada saat muncul pertanyaan maupun sesudahnya, dia dapat memberikan tanggapan kepada masing masing sebagai perseorangan”. Jadi, komunikasi kelompok itu yaitu proses komunikasi yang berlangsung antara seorang komunikator dengan sekelompok orang yang berjumlah lebih dari dua orang (Effendy, 2003)

Menurut Morissan (2013), ia menyatakan bahwa teori fungsional komunikasi kelompok memandang proses komunikasi sebagai instrumen yang digunakan kelompok untuk

mengambil keputusan dengan menekankan hubungan antara kualitas komunikasi dan kualitas keluaran (*output*) kelompok. Utusan Komunikasi mengambil peran dalam sejumlah hal untuk menentukan keputusan kelompok. Keberadaan komunikasi sebagai alat untuk menyampaikan informasi, komunikasi sebagai alat menganalisa kesalahan pemikiran anggota dan sebagai alat persuasi. Teori fungsional ini mirip dengan praktik yang dilakukan pada tradisi sosiopsikologis, namun Littlejohn dan Foss menempatkan teori fungsional dalam kelompok sosiokultural sebagai cara untuk membedah bagaimana anggota kelompok bekerja.

Menurut Goldberg dan Larson dalam Gurning *et.al.*, (2012) bahwa ia mengklasifikasikan sifat-sifat komunikasi kelompok atas: 1) Kelompok berkomunikasi melalui tatap muka. 2) Kelompok memiliki sedikit partisipasi. 3) Kelompok bekerja di bawah arahan seseorang pemimpin. 4) Kelompok membagi tujuan atau sasaran bersama. 5) Anggota kelompok

memiliki pengaruh atas satu sama lain. Ada beberapa unsur dalam komunikasi kelompok, diantaranya adalah komunikasi lisan, kepemimpinan, tujuan kelompok, norma kelompok, peranan, kohesivitas kelompok, dan situasi kelompok (Gurning *et.al.*, 2012).

Metode Penelitian

Penelitian ini akan menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Pendekatan ini akan menjabarkan setiap pola komunikasi serta perilaku yang terjadi dalam komunitas baik hubungan yang bersifat *top down* maupun *bottom up*. Pola komunikasi bisa terjadi dalam bentuk yang sangat beragam pada setiap informan yang ada dalam komunitas tersebut.

Penelitian ini dilakukan pada komunitas angkutan air yang ada di wilayah Kota Palembang. Lebih tepatnya pada kelompok pelaku usaha angkutan air yang ada di sekitar jembatan Ampera Kota Palembang dengan informan yaitu pelaku yang terlibat aktif dalam kegiatan pengoperasian angkutan air serta para

pemilik angkutan air yang ada di wilayah Kota Palembang. Informan-informan pada penelitian ini ditentukan berdasarkan perkembangan informasi (*sowball sampling*) yaitu orang-orang yang terlibat dan mengetahui dengan baik tentang komunitas angkutan sungai di Kota Palembang.

Pengumpulan Data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode wawancara, observasi dan dokumentasi.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan penyusunan (mereduksi) data secara detail dan sistematis serta relevan dengan masalah penelitian dengan cara mereduksi informasi-informasi (data) yang tidak berkenaan dengan fokus penelitian. Kemudian menyajikan data yang relevan dengan masalah penelitian, serta temuan-temuan yang mendukung dan menunjang kelengkapan informasi pada penelitian ini.

Terakhir yaitu penarikan kesimpulan berdasarkan hasil temuan penelitian yang mengacu pada pertanyaan penelitian. Peneliti mengambil kesimpulan berdasarkan temuan dan fakta-fakta empirik yang terdapat dalam kegiatan penelitian.

Kegiatan penelitian ini dilakukan untuk Tahun Ajaran 2019/2020 yang waktu penelitian berlangsung dari Desember 2019 sampai dengan Maret 2020 di bantaran Sungai Musi Kota Palembang

Hasil dan Pembahasan

Komunikasi kelompok dilakukan antar individu yang secara jumlah melebihi 3 orang. Dalam komunikasi kelompok, komunikator relatif saling mengenal dengan komunikannya, begitu juga dengan komunikannya serta sesama komunikan. Bentuk komunikasi kelompok misalnya rapat, pertemuan, dan lain lain. Interaksi dalam sebuah kelompok atau komunitas pasti melibatkan komunikasi antarpribadi dimana respon atau umpan balik yang diterima dapat dijadikan alasan dari

argumentasi berikutnya dalam sebuah komunikasi kelompok. Konsep pesan dalam komunikasi kelompok lebih terstruktur dibandingkan dengan komunikasi antarpribadi karena menyangkut visi dan tujuan dari masing masing kelompok. Dalam hal ini, konsep komunikasi yang akan dikaji polanya terkait 3 aspek mendasar dalam interaksi tersebut. Seperti komunikasi dalam penentuan tarif, komunikasi dalam penyelesaian masalah serta dalam penyusunan regulasi yang berkaitan dengan komunitas angkutan sungai yang ada di bantaran sungai musi.

Komunikasi dalam Penentuan Tarif Angkutan

Berdasarkan hasil wawancara dengan NV (48 tahun), ED (40 tahun), SO (55 tahun), HD (41 tahun) dan PI (60 tahun) bahwa dalam penentuan tarif angkutan pada komunitas umumnya masih dalam bentuk komunikasi antar para pemilik angkutan air. Hal ini pada didasari pada jarak tempuh dan waktu yang digunakan dalam mengangkut

penumpang atau barang antar lokasi. Dalam wawancara dengan salah seorang nelayan ia menyebutkan bahwa pada umumnya mereka menggunakan pedoman tarif secara bersama yang berpedoman pada jarak tempuh dan waktu yang digunakan untuk mengangkut baik penumpang maupun barang. jika terjadi perubahan tarif biasanya disebabkan oleh naiknya harga BBM dan biaya perawatan armada dan lain lain.

Dalam wawancara juga dijelaskan bahwa masyarakat pada umumnya menggunakan angkutan air untuk penyeberangan dari wilayah Ulu ke wilayah Iilir. Biasanya untuk sekali penyeberangan dari Ulu ke Iilir berkisar 3000-5000 rupiah. Wawancara dengan bapak HT (30) “beliau telah menjadi supir ketek lebih kurang 15 tahun dan sifatnya ia menyewa dari salah seorang pengusaha ketek dengan bayaran 25.000 perhari/ketek. Sedangkan untuk tarif penyeberangan diambil 4000 /perorang untuk sekali jalan. Penentuan ini disamakan dengan dengan tarif angkot dari seberang hulu ke hilir dalam wilayah Kota Palembang”.

Selain untuk penyeberangan, angkutan tersebut juga digunakan untuk berlibur. Trip berwisata ke Pulau Kemaro itu berkisar 300.000-500.000/trip atau 100.000 perorang untuk sekali jalan. Penentuan harga/tarif ini disepakati bersama oleh para pemilik angkutan sesuai dengan harga yang layak dan terbiasa bagi mereka tanpa sebuah musyawarah secara formal. Menurut data dari Gapasdap (Gabungan Pengusaha Nasional Angkutan Sungai, Danau Dan Penyeberangan) bahwa untuk tarif angkutan penyeberangan di Indonesia mengalami ketertinggalan 30-50% dari biaya operasional, maka kenaikan tarif menjadi keharusan. Meki demikian kenaikan tarif belum disosialisasikan secara masif oleh pemerintah. Menurut Chandra Irawan (Direktur transportasi sungai, danau dan penyeberangan) bahwa penyesuaian tarif itu mempertimbangkan 3 hal yakni keberlangsungan iklim usaha angkutan penyeberangan, daya beli masyarakat, dan dampak terhadap harga kebutuhan pokok. Dengan demikian masyarakat

masih mengandalkan skema tarif yang biasa digunakan dan pola komunikasi negosiasi dengan penumpang. Keduanya menjadi komunikator dan komunikasi dalam suatu interaksi atau tawar-menawar penggunaan angkutan. Pola komunikasi antara pemilik angkutan air dengan penumpang ini sama seperti pola yang dikemukakan oleh Newcomb bahwa visualisasi arus komunikasinya berbentuk segitiga dan diyakini bahwa komunikasi terjadi sebagai hasil dari reaksi bersama antar individu yang satu sama lain berada dalam satu permasalahan atau topik permasalahan yang sama. Dalam penelitian ini dimaksudkan pola komunikasi yang terjadi antara penumpang dengan pemilik angkutan dalam menentukan tawar-menawar biaya angkutan. Menurut Rogers dan Millar ketika pihak pertama membuat pernyataan, maka orang lain (pihak kedua) dapat memberi tanggapan dengan menggunakan salah satu dari tiga cara yang tersedia. Pihak kedua yang menerima disebut *one-down* (menerima) atau menolak disebut *one-up* (tandingan) atau *one-across* yang

berarti bersikap netral terhadap tanggapan tersebut (Morissan, 2003). Hal ini dipengaruhi oleh belum maksimalnya atau efektifnya sebuah kelompok formal baik komunitas atau lembaga pemerintah dalam memberikan masukan dan pengambilan keputusan bersama dalam penentuan tarif dan sistem tata kelola hilir mudik perahu yang ada di perairan/ bantaran sungai musi-palembang. Untuk mengurangi ketidakpastian itu, menurut Weick (Littlejhon & Foss; 2009, dan Buluamang & Handika; 2018) mengatakan bahwa kegiatan berorganisasi bertujuan untuk meminimalisir ketidakpastian informasi. Dijelaskan pula oleh Weick bahwa ketidakpastian (*equivocality*) adalah kesamaran informasi yang terjadi dalam sebuah komunikasi pada organisasi. Dengan demikian dibutuhkan sebuah interaksi komunikasi yang kuat dalam pelaksanaan sebuah lembaga/komunitas dalam

kelangsungan tata kelola komunikasi bagi komunitas angkutan air.

Pola Komunikasi Dalam Penyelesaian Masalah

Hasil wawancara dengan NV dan SO, keduanya menjelaskan bahwa proses penyelesaian masalah yang terjadi diantara pemilik angkutan atau penumpang pada umumnya dilakukan secara kekeluargaan antara pemilik angkutan dengan yang bermasalah. Dalam hal ini masyarakat setempat belum memiliki lembaga khusus yang menjadi wadah untuk komunikasi masyarakat baik pemilik angkutan dalam melakukan musyawarah secara formal. Selama ini, Pola komunikasi yang dilakukan masyarakat pemilik angkutan air pada umumnya bersifat dua arah.

Dari hasil wawancara pelaksanaan upaya penyelesaian konflik yang diterjadinya diantara masyarakat nelayan menggunakan cara kekeluargaan. Terkadang mediasi dilakukan oleh ketua adat setempat atau kepala desa dari kedua belah pihak yang bersiteru.

Proses perundingan ini mengambil cara kekeluargaan yang dipertemukan pada balai desa atau tempat umum lainnya. Komunitas ini belum memiliki struktural tetap yang memiliki wewenang dalam menyelesaikan permasalahan. Adapun pola komunikasi yang dibentuk masih sama seperti yang dilakukan dalam penentuan tarif angkutan seperti yang dikemukakan oleh Newcomb dimana komunikasi berlangsung antara keduanya yaitu komunikator dan komunikan saling menggantikan peran dalam satu fokus permasalahan.

Rata rata para pemilik angkutan sungai ini telah melakukan aktivitas ini selama belasan tahun. Menurut mereka sangat jarang terjadi masalah. Namun jika terjadi permasalahan, penyelesaian yang dilakukan berupa interaksi budaya. Dengan demikian, relasi sosial menjadi konsep yang dijadikan masyarakat komunitas angkutan air dalam upaya membina keharmonisan interaksi dan hubungan.

Pola Komunikasi Penyusunan dalam Regulasi

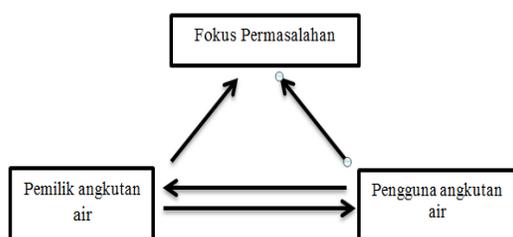
Sama halnya dengan dua bentuk komunikasi diatas. Tidak ada penerapan regulasi yang tetap diantara para pemilik angkutan air. Hal ini mengikuti atas rembuk bersama masyarakat atau pemilik angkutan yang bekerja di sekitar jembatan ampera atau bantaran sungai Musi. Terkait regulasi dan retribusi, sosialisasi pemerintah kepada masyarakat belum dilakukan secara masif. Dari wawancara dengan NV usia 48 tahun, ED usia 40 tahun, SO usia 55 tahun, HD usia 41, hanya HD yang menyebutkan bahwa pernah dilakukan sosialisasi keselamatan bagi pengguna angkutan air pada bantaran sungai musu Palembang. Dari hasil penelitian juga, para pelaku angkutan tidak mengetahui secara pasti waktu pelaksanaan kegiatan dilakukan, beliau mengatakan lebih kurang 5 tahun yang lalu dan dilakukan oleh dinas perhubungan Kota Palembang.

Konteks ketidaksinambungan informasi terkait regulasi yang dibuat oleh pemerintah menjadi alasan bahwasanya komunitas bisa menjadi mediator dalam menjembatani dan bersosialisasi terkait regulasi yang dibuat oleh pemerintah. Sosialisasi bisa berupa regulasi terkait retribusi maupun tata aturan dalam lalu lintas angkutan air pada bantaran Sungai Musi. Merujuk pada pandangan komunikasi pembangunan (Dilla, 2010) terdapat 3 komponen dasar dalam pembangunan itu sendiri yaitu pertama; komunikator pembangunan yaitu pemerintah atau masyarakat, kedua; pesan pembangunan yakni ide/wacana atau program-program pembangunan, ketiga; komunikan pembangunan; masyarakat luas baik penduduk kota maupun desa yang menjadi objek pembangunan. Hal ini mengarah pada pembangunan yang dikonsepsikan oleh Dilla (2010) dimana pemerintah termasuk pengusul ide untuk kegiatan pembangunan, termasuk pembangunan ekonomi bagi masyarakat pemilik angkutan sungai.

Melihat konteks pola komunikasi dalam kasus ini, komunikasi belum diletakkan dalam kerangka sistem komunikasi birokrasi. Namun masih sekedar ruang untuk melakukan kegiatan penyampaian dan pelaksanaan program pemerintah semata. Sejatinya komunitas ini bisa menjadi mitra pemerintah dalam mengembangkan sektor transportasi yang berdaya sehingga berdampak pada kemajuan dan kesejahteraan masyarakat atau dalam kata lain “*mutual understanding*”. Dari hasil wawancara dijelaskan bahwa, masyarakat masih menjadi objek dari pelaksanaan program pemerintah bukan mitra pemerintah. Objek program adalah berupa untuk sosialisasi BPJS, penyerahan bantuan pelampung dan lain-lain. Idealnya masyarakat pemilik angkutan ini diajak berembuk dan mendengar aspirasi masyarakat *bottom-up* terhadap kebijakan-kebijakan yang bersifat *top-down*. Potret komunikasi yang terjadi diantara individu pada aktivitas-aktivitas seperti, penentuan tarif angkutan,

penyelesaian masalah serta pembentukan regulasi pada komunitas angkutan air pada bantaran sungai musi-palembang merupakan bentuk komunikasi dua arah atau antarpersonal dengan satu topik permasalahan. Pola ini dikemukakan oleh Newcomb bahwa visualisasi arus komunikasinya berbentuk segitiga dan diyakini bahwa komunikasi terjadi sebagai hasil dari reaksi bersama antar individu yang satu sama lain berada dalam satu permasalahan atau topik permasalahan yang sama.

Gambar 4. Pola Komunikasi Komunitas Angkutan Air



Sumber : Analisis Penulis, 2020

Jika dilihat dari konteks teori fungsional komunikasi kelompok maka komunikasi individu yang terdapat

dalam komunitas tersebut masih berjalan secara sosiokultural. Dimana dalam prinsip tersebut menjelaskan bagaimana masing-masing anggota kelompok bekerja. Seperti dalam inisiatif penentuan tarif angkutan, masyarakat pada umumnya menentukan secara umum yang kemudian diikuti oleh yang lain dalam hal tarif. Konsep teori fungsional komunikasi kelompok berfungsi sebagai alat untuk menyampaikan informasi dalam komunitas angkutan sungai tersebut.

Dalam penelitian di atas menjabarkan pola komunikasi yang terjadi dalam komunitas angkutan sungai di bantaran sungai Musi. Disamping itu ditemukan pula jumlah pelaku yang telah usaha angkutan sungai yang telah bekerja sebagai pemilik angkutan, namun belum pernah mendapatkan sosialisasi terkait keselamatan penumpang, tarif, dan regulasi lain dalam pengelolaan angkutan sungai dibantaran sungai musi Palembang. Pola komunikasi kelompok pelaku usaha angkutan sungai bisa dikatakan belum efektif dilihat dari aspek

komunikasi dalam penentuan tarif, pengambilan keputusan, serta penyusunan regulasi baik diantara sesama pemilik angkutan air, penumpang maupun dengan pemerintah selaku pembuat kebijakan. Jika dilihat dengan konsep jaringan komunikasi tindakan yang dilakukan di atas belum membentuk sebuah jaringan komunikasi mengingat belum berjalannya pola komunikasi secara teratur.

Penutup

Dalam penelitian ini terdapat tiga aspek yang diteliti untuk melihat pola komunikasi yang terjadi antar individu dalam komunitas angkutan air. Komunikasi dalam Penentuan tarif angkutan yang terjadi pada komunitas angkutan air. Pola komunikasi ini terjadi antar individu dan penumpang dalam penentuan tarif angkutan yang kemudian disepakati antar kedua pihak. Dalam hal ini belum ada satuan angka baku terkait tarif angkutan sungai yang dapat di rujuk oleh masyarakat dalam melakukan kegiatan

angkutannya. Kemudian terkait penyelesaian masalah, masyarakat masih menggunakan budaya dari masing masing masyarakat tanpa ada sebuah lembaga yang mampu memfasilitasi penyelesaian permasalahan diantara pemilik angkutan air maupun penumpang yang bersiteru. Pola komunikasi dalam pembuatan regulasi yang melibatkan pemerintah pada umumnya masih bersifat *top-down*, sehingga masyarakat masih menjadi objek program pemerintah. Dengan demikian pola komunikasi yang dijelaskan oleh Newcomb menjadi pola yang digunakan oleh komunitas angkutan air yang ada pada bantaran Sungai Musi- Palembang.

Saran

Untuk mengembangkan keberdayaan masyarakat pemilik angkutan sungai dan mengaktifkan pola komunikasi komunitas antar pemilik angkutan sungai diperlukan:

Adanya kelompok yang terstruktur dari masyarakat pemilik angkutan sungai guna mempermudah interaksi dalam penentuan tarif angkutan, penyelesaian

masalah dan tata aturan dalam kegiatan pelayaran di bantaran sungai.

Mengadakan atau mengefektifkan kelompok /komunitas (jika ada) sebagai lembaga atau media dalam melakukan perundingan atau penyelesaian masalah. Membangun komunikasi yang efektif antar stakeholder termasuk pemerintah dalam menata sistem dan tata aturan pelayaran pada bantaran Sungai Musi Palembang.

Daftar Pustaka

- Andriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*. Jakarta: Fisip Universitas Moestopo.
- Bungin, Burhan. (2007). *Sosiologi Komunikasi*. Jakarta: Kencana. Buluamang, YMO.
- Handika. (2018). *Komunikasi Pemerintah Antar Perangkat Daerah Di Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT)*. *Jurnal Penelitian Komunikasi Vol. 21*. No. 01 Juli 2018. Hal. 57-72
- Djamarah, B.S. (2004). *Pola Komunikasi Orang Tua dan Anak dalam Keluarga*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.
- Effendy. OU, (2003). *Dimensi Dimensi Komunikasi*. Bandung; Penerbit Alumnus.
- Gurning, Et. al. (2012). (Goldberg Alvin A. dan Carl E. Larson. 1985). *Komunikasi Kelompok: Proses Diskusi dan Penerapannya*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Kartini, YH. (2013). Kajian penggunaan transportasi sungai di Kota Jambi. *Jurnal bumi Indonesia, Vol.2(3)*, hal. 222-226.
- Lunenberg, F.C. (2010). Network Patterns and Analysis: *Underused Sources to Improve Communication Effectiveness*. National Forum of Educational Administration and Supervision Journal, 28(4), 1-7.
- Morissan. (2013). *Teori Komunikasi; individu hingga massa*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Mulyana. Deddy. (2012). *Ilmu Komunikasi: Suatu Pengantar*. Bandung; Remaja Rosdakarya.
- Nugroho, Adi B. dkk. (2012). Pola Komunikasi Antarbudaya Batak dan Jawa di Yogyakarta. *Jurnal komunikasi ASPIKOM*, vol. 1(5). hal.403-418.

Heriawan, Suryo. (2016). Pola Komunikasi Kelompok Pada Komunitas Scooter “Vespa” Dalam Menjalin Hubungan Solidaritas (Studi Deskriptif Kualitatif Pada Komunitas Ikatan Scooter Wonogiri di Wonogiri).

http://eprints.ums.ac.id/43913/1/NASKA_H%20PUBLIKASI.pdf diakses pada 20/12/2019.

Sugiyono, (2013). Metode Penelitian Kombinasi (*mixed methods*). Alfabeta. Bandung.

Safrizal. (2013). Analisis Penggunaan Transportasi Darat Di pusat Kota Palembang-Sumatera Selatan. <https://alviansaf.wordpress.com/2013/03/15/analisis-penggunaan-transportasi-darat-di-pusat-kota-palembang-provinsi-sumatera-selatan/>

Wulandari, S. (2014). Pola Komunikasi Kyai di Pondok Pesantren. *Commonline Departemen Komunikasi*, 3(3), 630-644.

Media/Web

<https://news.detik.com/berita/d-3494013/pemkot-palembang-akan-tarik-retribusi-kapal-yang-melintas-di-musi/komentar> April 2017 diakses pada 18/12/2019.

<https://palembang.tribunnews.com/2018/12/06/sempat-jadi-primadona-penggunaan-transportasi-air-di-palembang-terus-menurun> diakses pada 18/12/2019.

<http://sda.pu.go.id/bbwssumatera8/wp-content/uploads/2017/11/Bab-2-BUKU-PUTIH.pdf>. Diakses pada 20/12/2019

<https://www.liputan6.com/regional/read/4207968/gapasdap-sumsel-soroti-lambannya-realisis-tarif-angkutan-penyeberangan> diakses pada 15/8/2020

