

ANALYSIS OF SOCIAL AND ECONOMIC CHANGES IN COMMUNITY OF POMPONG DRIVER AFTER THE CONSTRUCTION OF THE PATEMBO BRIDGE'S IN THE VILLAGE JAWI-JAWI SEI KEPAYANG SUB-DISTRICT WEST DISTRICT ASAHAN NORTHERN SUMATERA

Florensia Rajagukguk⁽¹⁾, Lamun Bathara⁽²⁾, Hamdi Hamid⁽²⁾

Jurusan Sosial Ekonomi Perikanan, Fakultas Perikanan dan Kelautan, Universitas Riau,
Pekanbaru

e-mail: florensialestari_rajagukguk@yahoo.co.id

ABSTRACT

The Patembo Bridge is the longest bridge in North Sumatra, which is 860 meters long and 6 meters wide, the bridge was built in 1995 and the completion was completed in 2008. Research method is survey method that is by direct observation and structured interview, with qualitative data analysis that is *t- Paired test*.

Patembo Bridge development caused changes to the social and economic of coastal communities, especially the former pompong drivers, the coast in general bridge construction has a positive impact but for the former driver of pompong bridge has a negative impact. The construction of the bridge has a positive impact on the general public because with the bridges the traffic access becomes smooth and reducing the expenses, especially the cost of crossing the river, so it is very helpful to the community, inversely with the former people of the pompong driver. The bridge construction has a negative impact because after the bridge construction they have to switch livelihood which resulted in lower revenue. In essence, bridge development causes social change for pompong driver's society that is negative change, such as attitude change, habits and behavior change, education, and economic change that is change of livelihood, decreasing income change.

Keywords: *Patembo Bridge Building, Social Change, Economic Change, Former Pompong Driver Community.*

⁽¹⁾*Student of Faculty of Fisheries and Marine, University of Riau*

⁽²⁾*Lecturer of Faculty of Fisheries and Marine, University of Riau*

Pendahuluan

Kabupaten Asahan adalah salah satu kabupaten di Provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Pada tahun 1995 dibangun jembatan yang bernama Jembatan Patembo, pembangunannya oleh Pemko Tanjungbalai dan Pemkab Asahan. Jembatan Patembo adalah salah satu jembatan yang terpanjang di Sumatera, yang panjangnya mencapai 860 meter dan lebar 6 meter. Jembatan

Patembo ini adalah penghubung antara Sei Kepayang atau daerah Asahan dengan Kota Tanjungbalai. Lokasi pembangunan jembatan dilakukan di daerah ini karena akses transportasi yang paling dekat dan sangat dibutuhkan masyarakat, dikatakan sangat dibutuhkan masyarakat karena segala hasil pertanian dari Sei Kepayang harus didistribusikan ke kota Tanjungbalai dan

mempermudah masyarakat Sei Kepayang untuk berbelanja ke Kota Tanjungbalai. Masyarakat di daerah Sei Kepayang dominan berprofesi sebagai nelayan, pedagang, pengolah ikan, petani, adapun hasil pertanian dari masyarakat tersebut ialah: padi, sawit, daun palawija. Sedangkan masyarakat di Kota Tanjungbalai dominan berprofesi sebagai, pedagang.

Kebijakan pembangunan Jembatan Patembo sebagai salah satu bentuk infrastruktur transportasi secara esensial dapat merangsang dan memberi peluang pertumbuhan sosial maupun ekonomi sebagian besar masyarakat kota Tanjungbalai Asahan. Namun, hal ini berbanding terbalik terhadap kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat yang bermatapencaharian dengan mengemudi perahu bermotor (pompong), dengan dibangunnya Jembatan Patembo tersebut tentunya perahu bermotor yang mereka miliki tidak berguna lagi otomatis pendapatan mereka berkurang bahkan berakibat peralihan profesi/mata pencaharian. Dahulu jika masyarakat mau menyeberang harus membayar ongkos Rp 3.000,00 sekali perjalanan. Satu perahu bermotor dapat memuat 10-20 orang dengan kata lain sekali perahu menyeberang pengemudinya memperoleh pendapatan sekitar Rp 45.000,00- Rp 60.000,00 dalam satu hari pengemudi perahu bermotor (pompong) dapat mengemudi kira-kira 5-10 trip, setelah dibangunnya jembatan pengemudi sampan langsung berubah haluan, mereka menjadi pengangguran karena masyarakat sekitar rata-rata sudah mempunyai transportasi darat, seperti sepeda motor. Seiring berjalannya waktu mereka beralih profesi, ada yang menjadi petani, pedagang, nelayan bahkan yang lain.

Dari penjelasan tersebut terlihat bagaimana perubahan sosial dan ekonomi masyarakat khususnya masyarakat Sei Kepayang dan Kota Tanjungbalai yang terjadi setelah pembangunan Jembatan Patembo.

Pembangunan jembatan tersebut membawa perubahan secara positif dan negatif. Bagi masyarakat petani, pedagang, nelayan, pengolah ikan, industri pembangunan jembatan membawa perubahan positif karena dengan adanya jembatan akses lalu lintas berjalan dengan lancar dan tentunya menghemat biaya, berbanding terbalik dengan masyarakat yang pekerjaan utamanya pengemudi perahu bermotor (pompong), pembangunan jembatan membawa perubahan negatif terhadap kehidupan sosial terlebih ekonominya, pendapatan mereka menurun secara drastis yang membuat mereka harus beralih profesi.

Tinjauan Pustaka

1. Konsep Pembangunan

Konsep pembangunan dapat digambarkan salah satunya melalui model pertumbuhan. Model pertumbuhan yang diungkapkan oleh Rostow merupakan “suatu konsep yang memandang pembangunan dari sudut ekonomi dan sosial. Kenaikan pendapatan per-kapita penduduk suatu Negara merupakan sebuah realita pembangunan.” Menurut Rostow yang dikutip oleh Budiman beberapa tahapan proses pembangunan tersebut meliputi “masyarakat tradisional, prakondisi lepas landas, tinggal landas, bergerak ke kedewasaan dan konsumsi masa tinggi” (Budiman, 1995).

2. Perubahan Sosial

Menurut Philipus dan Aini (2004) Perubahan sosial secara umum dapat diartikan sebagai suatu proses

pergeseran atau berubahnya struktur/tatanan didalam masyarakat, meliputi pola pikir yang lebih inovatif, sikap, serta kehidupan sosialnya untuk mendapatkan penghidupan yang lebih bermartabat. Pada dasarnya setiap masyarakat yang ada di muka bumi ini dalam hidupnya dapat dipastikan akan mengalami apa yang dinamakan dengan perubahan-perubahan. Perubahan-perubahan yang terjadi di dalam masyarakat, pada dasarnya merupakan suatu proses yang terus menerus, ini berarti bahwa setiap masyarakat pada kenyataannya akan mengalami perubahan-perubahan.

Menurut Dahuri (2001) perubahan-perubahan yang terjadi di dalam masyarakat pada umumnya menyangkut hal yang kompleks. Oleh karena itu Alvin L. Bertrand menyatakan bahwa perubahan sosial pada dasarnya tidak dapat diterangkan oleh dan berpegang teguh pada faktor yang tunggal. Menurut Robin Williams, bahwa pendapat dari faham determinisme monofaktor kini sudah ketinggalan zaman, dan ilmu sosiologi modern tidak akan menggunakan interpretasi-interpretasi sepihak yang mengatakan bahwa perubahan itu hanya disebabkan oleh satu faktor saja.

3. Perubahan Ekonomi

Menurut Waluya (2007) Perubahan struktur ekonomi, umum disebut transformasi struktural, dapat didefinisikan sebagai suatu rangkaian perubahan yang saling terkait satu dengan yang lainnya dalam komposisi AD, perdagangan luar negeri (ekspor dan impor), AS (produksi dan menggunakan faktor-faktor produksi yang diperlukan mendukung proses pembangunan ekonomi yang berkelanjutan) (Chenery, 1979). Perekonomian Negara terbagi menjadi

dua, yaitu perekonomian tradisional dipedesaan yang didominasi oleh sektor pertanian dan perekonomian modern dipertanian dengan industri sebagai sektor utama. Dipedesaan, karena pertumbuhan penduduknya tinggi maka terjadi kelebihan suplai tenaga kerja, dan tingkat hidup masyarakatnya berbeda pada kondisi subsistensi akibat perekonomian yang sifatnya juga subsistensi. Berbicara tentang perubahan ekonomi erat kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi tersebut.

Menurut Manurung (1995) pembangunan ekonomi merupakan proses sebuah kenaikan pendapatan total serta pendapatan perkapita dengan memperhitungkan adanya pertumbuhan penduduk serta dengan adanya perubahan fundamental dalam struktur ekonomi dalam sebuah negara dan naiknya pendapatan untuk masyarakat dalam sebuah negara.

Menurut Suwandi (2010) sebuah pembangunan ekonomi tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi, hal tersebut dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, dan juga sebaliknya, pertumbuhan ekonomi dapat memperlancar sebuah proses pembangunan ekonomi. Maksud dari pertumbuhan ekonomi ialah sebuah proses kenaikan dari kapasitas suatu ekonomi yang telah diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional. Dalam suatu negara dapat dikatakan mengalami pertumbuhan perekonomian jika terjadi peningkatan SNP riil di suatu negara. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi merupakan indikasi sebuah keberhasilan pembangunan perekonomian suatu negara.

4. Masyarakat Pengemudi Perahu Bermotor (Pompong)

Menurut Julianto (2014) masyarakat pengemudi perahu bermotor

pompong adalah masyarakat yang berada di pinggiran perairan laut atau sungai yang mata pencahariannya dengan mengemudi pompong. Masyarakat pesisir yang rumahnya saling berdekatan, jalan yang menggunakan kayu menyambung dari rumah satu ke rumah yang lainnya. Ada juga rumah masyarakat yang tidak berdekatan bahkan jauh dari rumah masyarakat yang lainnya, mereka menggunakan pompong atau sampan untuk menuju ke rumah yang lainnya. Mereka tidak merasa takut dengan ombak karena mereka sudah terbiasa dengan kehidupan di laut, mereka terbiasa karena kiri dan kanan mereka semuanya laut (Wahyudin, 2015). Perahu bermotor (pompong) sudah menjadi transportasi umum bagi masyarakat pesisir, karena wilayah pesisir merupakan wilayah yang dikelilingi dengan wilayah perairan yang luas tentu untuk bepergian kemanapun menggunakan transportasi air yaitu pompong.

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian semi kualitatif dan semi kuantitatif, yaitu deskriptif dan menggunakan uji *t-Paired*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survey, Menurut Daniel (2001) dalam Metode Penelitian Sosial Ekonomi survey adalah pengamatan atau penyelidikan yang kritis untuk mendapatkan keterangan yang baik terhadap suatu persoalan tertentu di dalam daerah atau lokasi tertentu atau suatu studi ekstensif yang dipolakan untuk memperoleh informasi-informasi yang dibutuhkan.

Adapun batasan-batasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: 1) Wilayah yang akan diteliti adalah daerah

Jembatan Patembo tepatnya Desa Sei Jawi-Jawi Kecamatan Sei Kepayang Barat Kabupaten Asahan Provinsi Sumatera Utara, 2) Objek penelitian ini adalah masyarakat mantan pengemudi pompong yaitu, masyarakat yang bermatapencaharian sebagai nelayan, pengolah ikan, pedagang, dan petani yang terdapat pada kawasan Jembatan Patembo Desa Sei Jawi-Jawi Kecamatan Sei Kepayang Barat Kabupaten Asahan Provinsi Sumatera Utara, 3) Untuk mengetahui perubahan ekonomi masyarakat mantan pengemudi pompong sebelum dan sesudah dibangunnya Jembatan Patembo, 4)

Untuk mengetahui perubahan sosial masyarakat mantan pengemudi pompong sebelum dan sesudah dibangunnya Jembatan Patembo.

Hasil dan Pembahasan

1. Gambaran Umum Jembatan

Jembatan Patembo atau Titi Patembo, Orang Tanjungbalai mengatakan Jembatan adalah titi, makanya dikatakan Titi Patembo merupakan sebuah jembatan yang dibangun oleh pemerintah Provinsi Sumatera Utara tahun 1995 dan rampung pada tahun 2008.

Jembatan Patembo merupakan jembatan terpanjang di Sumatera Utara yang panjangnya mencapai 860 meter lebar 6 meter dan tinggi sekitar 20 meter dihitung dari dasar sungainya bukan dari yang ditancapkan ke dalam tanah jika dihitung dari tapak induknya tinggi jembatan mencapai 35 meter. Jembatan Patembo ini adalah penghubung antara Kota Tanjung Balai dengan Kabupaten Asahan yang termasuk di dalamnya ialah Desa Sei Jawi-Jawi Kecamatan Sei Kepayang Barat.

Pada tahun-tahun awal dibangunnya Jembatan Patembo

membawa dampak negatif bagi masyarakat pengemudi Perahu Bermotor (Pompong), dikatakan berdampak negatif karena dengan pembangunan jembatan mata pencaharian mereka hilang yang mengakibatkan keterpurukan perekonomian bahkan tidak sedikitnya yang pengangguran bahkan stress karena kehilangan pekerjaan yang paling parahnya berakibat kematian.

Bagi masyarakat pesisir pada umumnya pembangunan jembatan member dampak positif karena dengan adanya jembatan masyarakat setempat dengan mudahnya berbelanja ke kota Tanjung Balai dan bagi petani, pengolah ikan, nelayan dan pedagang pembangunan jembatan berdampak positif, bagi petani mereka jadi sangat mudah dalam mendistribusikan hasil

pertanian mereka yang dahulu harus diseberangkan dengan pompong sekarang sudah bisa didistribusikan dengan kendaraan pribadi demikian juga dengan pengolah ikan dan para nelayan.

2. Perubahan Kehidupan Sosial Masyarakat Mantan Pengemudi Pompong Setelah Adanya Jembatan Patembo

2.1. Perubahan Sikap

Dari awalnya para pengemudi pompong berpikir bahwa pembangunan jembatan tersebut dapat mengganggu aktifitas mereka sebagai pengemudi pompong dan memang benar-benar mengganggu. Perubahan sikap responden terhadap keluarga mereka masing-masing dilihat dari tiga kategori yaitu, tidak peduli, kurang peduli dan peduli, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Perubahan Sikap Responden Terhadap Keluarganya Setelah Adanya Jembatan Desa Sei Jawi-Jawi Kecamatan Sei Kepayang Barat Kabupaten Asahan Provinsi Sumatera Utara

Responden	Sebelum Dibangun Jembatan (Jiwa)	%	Sesudah Dibangun Jembatan (Jiwa)	%
Tidak Peduli	4	12,90	15	48,39
Kurang Peduli	12	38,71	9	29,03
Peduli	15	48,39	7	22,58
Jumlah	31	100	31	100

Sumber: Data Primer, diolah Januari 2017

Tabel 1. menunjukkan bahwa sebelum dibangun jembatan yang tidak peduli 12,90% setelah dibangun ketidakpedulian meningkat menjadi 48,39% berbanding terbalik dengan sikap kurang peduli dan peduli, sebelum dibangun jembatan kurang peduli ada 38,71% setelah dibangun jembatan menurun menjadi 29,03%, begitu juga sikap peduli sebelum dibangun jembatan persentasenya menurun setelah dibangun jembatan dari 48,39% menjadi 22,58%. Ini menunjukkan terjadinya

perubahan sikap mantan pengemudi pompong secara negatif terhadap keluarganya. Tanggapan negatif para pengemudi pompong ini terlihat dari sikap mereka yang kurang peduli bahkan tidak peduli kepada keluarganya karena mengalami stress akibat kehilangan pekerjaan yang sudah ditekuni selama ini dan sebagian mereka sudah mempunyai pekerjaan lain tetapi tidak secepat pekerjaan dahulu dan penghasilan merekapun rata-rata menurun.

2.2. Perubahan Kebiasaan dan Perilaku

Kebiasaan adalah perbuatan manusia yang tetap dilakukan berulang-ulang dalam hal yang sama. Apabila suatu kebiasaan tertentu diterima oleh masyarakat dan kebiasaan itu selalu berulang-ulang dilakukan sedemikian rupa, Setiap individu tentu memiliki perilaku-perilaku tertentu yang menyenangkan sehingga dilakukan setiap hari. Menurut Skinner (2003), perilaku adalah respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar.

Perubahan kebiasaan dan perilaku masyarakat pesisir secara umum tidak terlalu kelihatan dan wajar saja tetapi berbeda dengan masyarakat

pengemudi pompong, pada dasarnya perilaku masyarakat pengemudi pompong sebelum jembatan dibangun ramah, baik terhadap anggota keluarga dan saling menghargai, jika dilihat lagi ke belakang kehidupan mereka sudah cukup enak dengan apa yang sudah mereka kerjakan selama ini tanpa harus menguras banyak tenaga sudah bisa memenuhi kebutuhan keluarga masing-masing, karena para pengemudi pompong beranggapan bahwa di desa mereka tidak ada pekerjaan yang meningkatkan kehidupan yang lebih baik dari sebelumnya. Perubahan perilaku juga juga dilihat dari tiga kategori, yaitu tidak kasar, kasar dan sangat kasar, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Perubahan Perilaku Responden Terhadap Keluarganya Setelah Adanya Jembatan Desa Sei Jawi-Jawi Kecamatan Sei Kepayang Barat Kabupaten Asahan Provinsi Sumatera Utara

Responden	Sebelum Dibangun Jembatan (Jiwa)	%	Sesudah Dibangun Jembatan (Jiwa)	%
Tidak kasar	18	58,07	5	16,13
Kasar	12	38,71	23	74,19
Sangat kasar	1	3,22	3	9,68
Jumlah	31	100	31	100

Sumber: Data Primer, diolah Januari 2017

Tabel 2. menunjukkan bahwa perubahan perilaku responden merupakan perubahan negatif yang didominasi dengan perilaku kasar yaitu dari 38,71% menjadi 74,19% ini terjadi karena pelampiasan amarah akibat susah mencari nafkah pada awal jembatan dibangun yang berpengaruh

buruk terhadap mental istri terlebih anak mereka, diikuti dengan perilaku sangat kasar yang meningkat dari 3,22% menjadi 9,68% tetapi berbanding terbalik dengan perilaku tidak kasar yang dahulunya 58,07% menurun menjadi 16,13.

2.3. Kepedulian Terhadap Pendidikan

Menurut Good (2005), pendidikan adalah sebuah upaya untuk mengembangkan kecakapan individu, baik secara sikap maupun perilaku dalam bermasyarakat. Dengan kata lain,

pendidikan adalah proses sosial di mana lingkungan yang terorganisir seperti sekolah dan rumah, mampu mempengaruhi seseorang untuk mengembangkan kecakapan sikap dan perilaku dalam diri sendiri dan

bermasyarakat. Menurut Gunning (2007), peduli adalah sebuah nilai dasar dan sikap memperhatikan dan bertindak proaktif terhadap kondisi atau keadaan di sekitar kita. Peduli adalah sebuah sikap keberpihakan kita untuk melibatkan diri dalam persoalan, keadaan atau kondisi yang terjadi di sekitar kita.

Semakin sejahtera suatu keluarga maka akan semakin ada keinginan untuk mengembangkan pendidikan. Hal ini juga dirasakan oleh masyarakat Desa Sei Jawi-Jawi. Bagi masyarakat yang sejak dahulunya petani, pedagang, nelayan, pengolah ikan pendapatan yang mereka peroleh semakin bertambah, maka keinginan mereka untuk memberikan pendidikan yang lebih layak kepada anak-anak mereka akan semakin tinggi, hal ini bertujuan agar kehidupan anak-anak mereka nantinya lebih baik dari pada orang tuanya. Berbanding terbalik dengan masyarakat yang dahulunya pengemudi perahu bermotor tentu sekarang pendapatan mereka semakin menurun bahkan jauh menurun tetapi

mereka juga memiliki semangat yang tinggi untuk memberikan pendidikan setinggi-tingginya untuk anak-anak mereka agar anak-anak mereka kelak bisa dapat pekerjaan yang bagus dan tidak susah orangtuanya untuk mencari nafkah. Oleh sebab itulah mereka sampai rela banting tulang seharian agar anak-anak mereka bisa bersekolah. Kepala keluarga Desa Sei Jawi-Jawi terdiri dari 1.049 kk, yang menjadi pengemudi perahu bermotor dulunya kurang lebih 310 jiwa. Jika dihitung setengah dari jumlah kepala keluarga saja tidak ada, itu artinya pembangunan jembatan ini pada umumnya membantu dalam mensejahterakan kehidupan masyarakat pesisir daerah tersebut dengan melihat kepedulian masyarakat yang semakin meningkat terhadap pendidikan anak. Tingkat kepedulian masyarakat mantan pengemudi pompong terhadap pendidikan anak ada tiga kategori, yaitu tidak peduli, peduli dan sangat peduli, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Kepedulian Masyarakat Mantan Pengemudi Pompong (Orangtua) Terhadap Pendidikan Anak

Kategori	Sebelum Dibangun Jembatan (Jiwa)	%	Setelah Dibangun Jembatan (Jiwa)	%
Tidak Peduli Pendidikan	15	48,39	5	16,13
Peduli Pendidikan	9	29,03	14	45,16
Sangat Peduli Pendidikan	7	22,58	12	38,71
Jumlah	31	100	31	100

Sumber: Data Primer, diolah April 2017

Tabel 3. Menunjukkan bahwa sikap kepedulian masyarakat mantan pengemudi pompong terhadap pendidikan anak mereka meningkat, tidak peduli pendidikan 48,39% turun menjadi 16,13%, sikap peduli pendidikan dulu hanya 29,03% sekarang naik menjadi 45,16%, begitu juga

dengan sikap sangat peduli terhadap pendidikan yang dulunya 22,58% naik menjadi 38,71%. Sehingga dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa masyarakat mantan pengemudi pompong peduli bahkan sangat peduli terhadap pendidikan anak mereka.

2.4. Motivasi dalam Meningkatkan Kesejahteraan

Menurut Friedlander (2010), kesejahteraan adalah sistem yang terorganisir dari institusi dan pelayanan sosial yang dirancang untuk membantu individu atau kelompok untuk mencapai standar hidup dan kesehatan yang lebih baik. Motivasi adalah proses yang menjelaskan intensitas, arah dan ketekunan seorang individu untuk mencapai tujuannya endorong timbulnya

kehidupan mereka sudah tergolong sejahtera. Sejahtera menunjuk kepada keadaan yang baik, kondisi manusia dimana orang-orangnya dalam keadaan makmur, dalam keadaan sehat dan damai. Sedangkan pada saat Jembatan Patembo sudah dibangun kehidupan masyarakat pada umumnya menjadi lebih sejahtera karena secara financial pengeluaran sudah semakin harus tetap berjalan meski banyak rintangan yang harus dilalui yang penting tetap mau berusaha dan bekerja keras karena setiap usaha yang dilakukan tidak ada yang sia-sia, inilah yang menjadi motivasi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat

suatu kelakuan atau perbuatan. Tanpa adanya motivasi maka tidak akan timbul perbuatan untuk melakukan perubahan yang lebih baik lagi.

Di dalam penelitian ini kehidupan masyarakat pesisir pada umumnya yang sebelum dibangunnya Jembatan Patembo tidak memiliki motivasi untuk meningkatkan kesejahteraan hidup berbeda dengan masyarakat pengemudi perahu bermotor sebelum dibangun Jembatan Patembo berkurang sehingga semakin termotivasi untuk hidup sejahtera tetapi bagi masyarakat pengemudi perahu bermotor meski pada hakekatnya setelah pembangunan jembatan kesejahteraan merosot tetapi mereka juga termotivasi untuk hidup sejahtera seperti masyarakat setempat yang lain agar sama-sama mengalami hidup yang sejahtera. Responden berpendapat bahwa hidup pesisir daerah tersebut khususnya masyarakat pengemudi perahu bermotor.

Motivasi masyarakat mantan pengemudi pompong terhadap kesejahteraan ada tiga kategori, yaitu rendah, sedang dan tinggi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Motivasi Masyarakat Mantan Pengemudi Pompong Terhadap Kesejahteraan Hidup

Kategori	Sebelum Dibangun Jembatan (Jiwa)	%	Setelah Dibangun Jembatan (Jiwa)	%
Rendah	10	32,25	-	0,00
Sedang	12	38,72	17	54,84
Tinggi	9	29,03	14	45,16
Jumlah	31	100	31	100

Sumber: Data Primer, diolah April 2017

Tabel 4. menyatakan bahwa masyarakat mantan pengemudi pompong termotivasi untuk tetap hidup sejahtera, itu terlihat jelas pada kategori sedang yang dulunya 38,72% menjadi 54,84%. Hal ini menunjukkan bahwa

keadaan tidak mempengaruhi kegigihan mereka untuk tetap hidup sejahtera, mereka membuktikannya dengan kegigihan mereka mencari uang untuk memenuhi kebutuhan keluarga mereka.

3. Perubahan Kehidupan Ekonomi Masyarakat Mantan Pengemudi

Pompong Setelah Adanya Jembatan Patembo

3.1. Perubahan Mata Pencapaian

Sesuai dengan data yang ada bahwa jumlah pengemudi perahu bermotor (pompong) dahulunya kurang lebih 310 orang, setelah dibangun jembatan Patembo semua pengemudi

pompong beralih profesi, yaitu menjadi nelayan, pengemudi becak motor, pengolah ikan, kuli bangunan, TKI ke Malaysia, pedagang, petani, pengangguran dll, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3.1.

Tabel 5. Jumlah Penduduk yang Beralih Profesi Setelah Jembatan Patembo Dibangun Desa Sei Jawi-Jawi Kecamatan Sei Kepayang Barat Kabupaten Asahan Provinsi Sumatera Utara

No	Mata Pencapaian Penduduk Setelah Dibangun Jembatan	Jumlah	Persentase
1	Nelayan	60	19,35
2	Pengemudi Becak Motor	100	32,26
3	Pengolah Ikan	16	5,16
4	Kuli Bangunan	20	6,45
5	TKI ke Malaysia	27	8,72
6	Pedagang	32	10,32
7	Petani	15	4,84
8	Pengangguran dll	40	12,90
Jumlah		310	100

Sumber : Mantan Kepala Pengemudi Pompong (Data Sekunder)

Dari Tabel 5. dapat disimpulkan bahwa dari 310 populasi pengemudi perahu bermotor sekarang beralih mata pencapaian yang didominasi dengan mengemudi becak motor, yaitu dengan

jumlah 100 orang (32,26%) dan masih banyak pengangguran dan termasuk di dalamnya yang mengalami kematian, yaitu berjumlah 40 orang (12,90%).

3.2. Perubahan Pendapatan

Menurut Stice (2010), pendapatan adalah hasil yang diperoleh dari pekerjaan, baik pekerjaan pokok maupun pekerjaan sampingan baik berupa gaji atau upah. Pendapatan sebagai indikator dari kehidupan sosial ekonomi yang mempunyai peranan penting dalam mempengaruhi perekonomian rumah tangga. Masyarakat pesisir yang ada di daerah Jembatan Patembo memiliki mata pencapaian yang bervariasi, sebelum dibangun jembatan mata pencapaian masyarakat setempat adalah sebagai berikut, yaitu pengemudi perahu bermotor (pompong), nelayan, pengolah ikan, petani, pedagang dan setelah dibangunnya jembatan masyarakat bisa dikatakan memiliki pekerjaan atau mata

pencapaian yang tetap kecuali pengemudi perahu bermotor (pompong), setelah dibangun jembatan mata pencapaian mereka ada yang menjadi pengemudi becak motor, nelayan, pengolah ikan, petani, pedagang, kuli bangunan, TKI ke Malaysia, pengangguran bahkan ada yang meninggal akibat stress karena pembangunan jembatan tersebut dari hasil wawancara masyarakat yang dahulunya mengemudi pompong setelah jembatan dibangun pendapatan mereka semakin menurun bahkan ada menurun drastis, bagi masyarakat yang memang dari dahulunya bukan pengemudi perahu bermotor (pompong) setelah dibangunnya jembatan memiliki pekerjaan sampingan sehingga pendapatan juga semakin meningkat.

Perubahan tingkat pendapatan pengemudi perahu bermotor (pompong) sebelum dan setelah dibangunnya

Jembatan Patembo. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 6. dan Tabel 7.

Tabel 6. Pendapatan Secara Rinci Mantan Pengemudi Pompong Sebelum Dibangunnya Jembatan Patembo

No	Pendapatan (Rp/Bulan)	Jumlah (Jiwa)	Persentase
1	1.000.000,-	2	6,45
2	1.500.000,-	1	3,22
3	2.000.000,-	1	3,22
4	2.500.000,-	1	3,22
5	4.000.000,-	10	32,26
6	4.500.000,-	5	16,13
7	5.000.000,-	3	9,68
8	6.000.000,-	4	12,90
9	6.500.000,-	4	12,90
Jumlah		31	100

Sumber : Data Primer, diolah Maret 2017

Dari Tabel 6. dapat dilihat bahwa sebelum dibangun jembatan ada 2 orang yang memiliki penghasilan 1 juta, penghasilan 1,5 juta ada 1 orang, penghasilan 2 juta ada 1 orang, penghasilan 2,5 juta ada 1 orang juga yang ini merupakan penghasilan responden yang di bawah 3 juta ada 5 dari 6 juta ke atas ada 8 orang yaitu, penghasilan 6 juta ada 4 responden dan penghasilan 6,5 juta perbulannya ada 4

orang, Selanjutnya penghasilan responden yang 4-5 juta perbulannya ada 18 orang yaitu, penghasilan 4 juta ada 10 orang, yang memiliki penghasilan 4,5 juta ada 5 orang dan yang memiliki penghasilan 5 juta perbulannya ada 3 orang. Yang terakhir penghasilan responden yang dimulai responden juga. Inilah penghasilan responden sebelum dibangunnya jembatan, ada 31 responden.

Tabel 7. Pendapatan Secara Rinci Mantan Pengemudi Pompong Sesudah Dibangunnya Jembatan Patembo

No	Pendapatan (Rp/Bulan)	Jumlah (Jiwa)	Persentase
1	1.000.000,-	15	48,39
2	1.500.000,-	8	25,80
3	2.000.000,-	1	3,22
4	4.000.000,-	5	16,13
5	4.500.000,-	2	6,45
Jumlah		31	100

Sumber : Data Primer, diolah Maret 2017

Dari Tabel 7. dapat dilihat bahwa setelah dibangunnya Jembatan Patembo pendapatan masyarakat mantan pengemudi pompong menurun, responden yang memiliki tingkat pendapatan di bawah 3 juta ada 24

orang, yaitu penghasilan 1 juta perbulannya ada 15 orang, penghasilan 1,5 juta ada 8 orang dan penghasilan 2 juta perbulannya hanya ada 1 orang. Selanjutnya responden yang memiliki tingkat pendapatan antara 4-5 juta ada 7

orang yaitu, responden yang memiliki tingkat pendapatan 4 juta perbulannya ada 5 orang dan responden yang memiliki tingkat pendapatan 4,5 juta perbulannya hanya ada 2 orang. Setelah pembangunan jembatan khususnya bagi

3.3. Perubahan Pengeluaran

Salah satu hal yang dapat kita jadikan tolak ukur dalam melihat dampak pembangunan jembatan terhadap masyarakat pesisir daerah tersebut adalah pendapatan dan juga pengeluaran. Bagi masyarakat pesisir daerah tersebut pendapatan bisa dikatakan semakin naik tetapi pengeluaran semakin turun jika ditinjau dari sudut pandang ongkos dalam penyeberangan sungai. Ongkos untuk menyeberang sungai dengan menggunakan pompong Rp 3.000,- perorangnya dengan waktu penyeberangan 10-15 menit, setelah dibangunnya jembatan tidak ada lagi

ongkos keluar karena masyarakat sudah rata-rata mempunyai kendaraan sendiri dan dari segi waktu juga sudah sangat menguntungkan, setelah dibangun jembatan berkendaraan dengan roda 2 hanya memakan waktu paling lama 3 menit, perbandingannya cukup jauh. Dulu hampir setiap hari bisa dikatakan masyarakat harus menyeberang karena harus belanja kebutuhan sehari-hari, karena dulu pasar adanya di seberang sungai berbeda setelah dibangunnya jembatan. Semakin tingginya pendapatan maka otomatis pengeluaranpun semakin bertambah. Hal ini sangat wajar karena semakin lama kebutuhan manusia semakin bertambah, baik itu untuk keperluan makan, pendidikan, perobatan dan bahkan juga untuk liburan. Dalam hal ini memang benar jika seiring berputarnya waktu

masyarakat pengemudi perahu bermotor tidak ada yang memiliki tingkat pendapatan yang dimulai dari 6 juta ke atas karena memang setelah jembatan dibangun sesuai hasil wawancara pendapatan mereka jauh menurun.

pengeluaran akan semakin bertambah, tetapi jika dari hal transportasi setelah jembatan dibangun biaya transportasi turun bahkan bisa dikatakan tidak ada, yang sangat membantu masyarakat. Sebagian masyarakat juga semakin berkembang pemikirannya untuk mulai menyimpan pendapatannya di bank.

Penutup

Kesimpulan

Pembangunan Jembatan Patembo membawa perubahan terhadap masyarakat pesisir lingkungan sekitar khususnya masyarakat mantan pengemudi pompong, perubahan tersebut ada yang bersifat positif dan ada yang bersifat negatif. Perubahan yang terlihat jelas ialah perubahan sosial dan ekonomi masyarakat mantan pengemudi pompong tersebut. Perubahan sosialnya menyangkut perubahan sikap, perubahan kebiasaan dan perilaku, kepedulian terhadap pendidikan dan motivasi dalam meningkatkan kesejahteraan.

Perubahan ekonominya menyangkut perubahan mata pencaharian yaitu peralihan profesi yang dahulunya mengemudi pompong sekarang menjadi berbagai profesi yang kurang enak bagi mereka, perubahan pendapatan dimana pendapatan masyarakat mantan pengemudi pompong yang menurun akibat pembangunan Jembatan Patembo dan perubahan pengeluaran.

Saran

- 1) Untuk masyarakat pengemudi perahu bermotor (pompong) supaya tetap semangat untuk melanjutkan hidup

- dan mencari nafkah bagi keluarga mereka, dan jika pekerjaan saat ini belum memadai untuk mencukupi kehidupan rumah tangganya harus berani mengambil keputusan atau langkah untuk mendapat pekerjaan yang lebih baik atau membuka usaha.
- 2) Bagi masyarakat pesisir setempat agar tetap menjaga prasarana yang sudah dibangun dan mengembangkan usaha-usaha yang sudah ditekuni selama ini, membiasakan budaya menabung untuk mempersiapkan diri untuk menghadapi permasalahan-permasalahan yang kemungkinan terjadi di hari mendatang agar tercipta kehidupan yang lebih sejahtera.
 - 3) Bagi pengambil kebijakan (Pemerintah Pusat dan Pemertintah Daerah), hendaknya memperhatikan lebih khusus masyarakat yang bermata pencaharian mengemudi perahu bermotor (pompong), karena dengan pembangunan Jembatan Patembo terjadi peralihan pekerjaan besar-besaran yang membuat masyarakat pengemudi bermotor dalam kondisi yang sulit, diharapkan adanya sosialisasi dari pemerintah untuk masyarakat dalam membuat suatu usaha, seperti usaha pengolahan ikan, budidaya ikan dll serta dapat memberi bantuan dana bagi masyarakat yang benar-benar tidak mampu khususnya masyarakat pengemudi pompong.
 - 4) Bagi peneliti, diharapkan adanya penelitian-penelitian lebih lanjut mengenai strategi membuka usaha agar masyarakat pengemudi perahu bermotor yang terkena dampak pembangunan Jembatan Patembo tetap dapat melanjutkan hidup dengan baik dan meningkatkan taraf hidup masyarakat pesisir setempat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2015. *Pembangunan Wilayah: Kepulauan, Kelautan, Maritim, Terisolasi, Terpencil, Tertinggal, Perbatasan, Pesisir, Pulau-pulau Kecil, Archipelago dan Semeja*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Daniel, Moehar. 2001. *Metode Penelitian Sosial Ekonomi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Friedlander. 2010. *Pengertian Kesejahteraan*. Jakarta: Pustaka Wilayah.
- Good. 2005. *Pengertian Pendidikan*. Jakarta: Yudistira.
- Gunning. 2007. *Pengertian Peduli*. Bandung: Erlangga.
- Julianto, Ilham. 2014. *Defenisi Masyarakat Pengemudi Perahu Bermotor (pompong)*. Surakarta: PT. Elex Media.
- Kodoatie. 2005. *Pengaruh Pembangunan Akses Transportasi Terhadap Ekonomi Masyarakat*. Jakarta: Erlangga.
- Kuncoro, Mudrajad. 2009. *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Lewaherilla. 2002. *Defenisi Masyarakat Pesisir*. <http://www.academia.edu/8443030/>
Jurnal_Masyarakat_Pesisir
Wahyudin, Yudi. 2015. *Sistem Sosial Ekonomi Dan Budaya Masyarakat Pesisir*. Diakses pada tanggal 24 Oktober 2016.

- Mitcon, Hendra. 2015. Analisis Dampak Pembangunan Jembatan Lau Jahe Desa Pergendangen Kecamatan Tiga Binanga Kabupaten Karo Terhadap Pengembangan Wilayah, Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Philipus dan Aini. 2004. *Perubahan Sosial*. Bandung: Gramedia.
- Wahyudin, Setiawan. 2015. *Karakteristik Masyarakat Pengemudi Pompong*. Bandung: Gramedia.
- Yanti, Ananda Tri, dkk. 2012. Dampak Kebijakan Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat dalam Pengembangan Wilayah Jembatan Suramadu. (*Jurnal Administrasi Publik (JAP)*), 1(2):147-154