

Kabijakan transportasi

by Pak Bambang 10

Submission date: 10-Feb-2022 09:19AM (UTC+0700)

Submission ID: 1758933389

File name: Kebijakan_Transportasi_On_Line_dan_Konflik_Sosial.pdf (224.49K)

Word count: 10676

Character count: 69620

KEBIJAKAN TRANSPORTASI ON LINE DAN KONFLIK SOSIAL

¹BAMBANG ISTIANTO, ²TAUFAN MAULAMIN

¹Dosen STTD Bekasi Jawa Barat dan ²Institut STIAMI Jakarta

Email: ¹bambang.istianto58@gmail.com, ²taufanm@gmail.com

²
ABSTRACT

This research aims at doing analysis and evaluation forward the governments Policy Concerning " On Line Transportation". The Policy Nomenclature is in the regulation of transportation ministry No. 26 in 2017 on the implementation of public transportation which is not operation on a certain route on line transportation operation has become phenomenal because of causing a social conflict. This has been going on for 2 years and it has not been settled up to now. Public transportation in the field of public administration is called public goods. The Availability and Implementation become the governments obligation. This research aims to do evaluation on the government policy which has caused a social conflict. The Method of research used is a qualitative-descriptive research. The population in this research is transportation operators such as on line taxi drivers, conventional taxi driver, vehicle owners and online taxi users. The sample taking technic done is based on random sampling, to completed the analysis forward the online transportation policy was done in depth interview and as " key informans", namely" Policy makers" -Online transportation operators. The research of the research has found thit the formulation process of the policy has not been done comprehensirely and integrally. There are different perception and definition between the government's intention and public transportation and definition between the government's intention and public policy found that the support of organization, human implementation of the budget suggest that the government improve the formulation and implementation through the strengthening of the support of the reliable and organization and management so that social conflicts won't take place

Keywords : *policy evaluation, public services, online transportation, public transportation.*

A. PENDAHULUAN

Transportasi umum atau public transport merupakan kebutuhan dasar masyarakat dalam melakukan kegiatan

sehari-hari, terutama di kota besar seperti Jakarta. Karena itu di negara yang telah maju menetapkan kebijakan di bidang transportasinya dengan

mengutamakan penyediaan dan penyelenggaraan transportasi umum atau massal, sebagai bentuk penyediaan pelayanan publik oleh pemerintah di bidang transportasi. Dengan transportasi massal di samping dapat mengangkut penumpang yang lebih banyak juga dapat mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi polusi udara, menghemat energi dan lain-lain. Pernyataan tersebut ditegaskan pula oleh Cox, Wendel, 1996, dalam Istianto (2011) yang menyatakan "For many years, public transport authorities have extolled the theoretical (ability) of public transport to accomplish the important public policy objectives of reducing traffic congestion, air pollution and energy consumption". Demikian pula di Indonesia terutama kota besar seperti Jakarta dan Surabaya dan kota besar lainnya sedang melakukan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi massal, misalnya Mass Rapid Transit (MRT), kereta ringan atau LRT dan kereta commuter. Jika suatu kota mampu menyediakan dan menyelenggarakan transportasi massal tersebut maka tentu akan sangat membantu masyarakat dalam hal pengeluaran biaya transportasi yang efisien. Di samping itu

juga mampu mendukung terhadap ekspektasi kegiatan sehari-hari lebih produktif. Demikian pula dalam catatan American Public Transportation Association, (2017) (www.apta.com) menjelaskan bahwa "public transportation in the United States is a crucial part of the solution to the nation's economic, energy and environmental challenges—helping to bring a better quality of life. In increasing numbers, people are using public transport and local communities are expanding public transit services. Every segment of American society—individual, families, communities and businesses—benefits from public transport". Berdasarkan pernyataan di atas, jika di Indonesia dalam pengelolaan transportasi umum dapat dijalankan dengan andal seperti di negara maju dapat dipastikan kinerja transportasi umum (public transport) akan jauh lebih baik sebagaimana terjadi di Amerika Serikat. Sebenarnya arah kebijakan transportasi di Indonesia bertujuan mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi. Meskipun usaha tersebut sulit diwujudkan dikarenakan terkait dengan privacy, simbol status dan kebebasan pribadi. Fenomena tersebut seperti

Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 100

yang diutarakan oleh ahli transportasi publik yaitu; Sun Sheng Han (2010) yang mengatakan "a private car dependent mode of transport is a popular choice because of; the symbolic status, wealth, freedom and privacy" and the lack of capabilities in the public sector to invest on public transport infrastructure". Seperti yang disampaikan Han tersebut ketergantungan orang Indonesia terhadap kendaraan pribadi tidak hanya privacy dan status simbol akan tetapi juga buruknya kapabilitas serta kurangnya investasi terhadap infrastruktur transportasi publik. Membangun transportasi umum seperti di Jakarta sesungguhnya bisa dilakukan dengan branchmarking dengan negara tetangga Singapura yang sudah berhasil membangun transportasi umum yang sudah mapan. Seperti pernyataan dari hasil kajian mereka dari lembaga "Land Transport Authority", dapat menjadi referensi dalam menyusun kebijakan transportasi. Misalnya seperti yang dikatakan bahwa "we formulate land transport policies and plan for Singapore future transportation needs. To enchange the public transport comumuting experience, we play a key role in regulating the public transport

operators and promoting the use of public transport in Singapore".

Harapan tersebut menjadi sirna ketika akan membahas kebijakan pemerintah mengenai transportasi on line yang masih belum berjalan baik. Dan apalagi menimbulkan konflik sosial. Di Indonesia terutama di Jakarta dan kota besar lainnya sedang candu transportasi on line atau transportasi daring. Artinya masyarakat merespon positif atas kehadiran transportasi on line. Pada umumnya masyarakat berpendapat bahwa dengan menggunakan transportasi on line harga lebih murah, nyaman dan praktis. Jenis pelayanan publik seperti transportasi on line ibarat obat mujarab bagi masyarakat menghadapi keseharian menggunakan transportasi umum yang pelayanannya masih buruk. Permintaan atau animo masyarakat terhadap transportasi on line ini cukup meningkat dan diikuti oleh suply yang cukup sehingga terjadi booming transportasi on line selama dua tahun terakhir ini. Akan tetapi kehadiran transportasi on line yang pada hakikatnya melanggar peraturan perundang-undangan di bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), tepatnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2009 Tentang Lalu

Lintas Angkutan Jalan. Pelanggaran tersebut menimbulkan ketidakadilan terhadap transportasi umum yang sejenis yang tidak menggunakan on line, sementara penegakan hukum masih lemah. Timbulnya konflik dikarenakan adanya perbedaan tarif yang cukup signifikan antara transportasi on line dengan taxi konvensional. Dengan perbedaan pelayanan tersebut menyebabkan pengguna jasa atau penumpang transportasi umum tersebut lebih memilih transportasi on line. Karena itu kehadiran transportasi on line menyebabkan pendapatan taxi konvensional dan angkutan umum lainnya turun drastis bahkan turunnya sampai 70 persen. Dengan terjadinya fenomena tersebut menimbulkan protes dan demo besar-besaran yang semakin meluas di daerah-daerah. Tuntutan komunitas sopir angkutan umum dan taxi serta ojek mendapat respon dari pemerintah. Tindakan pemerintah yaitu melakukan revisi terhadap peraturan Menteri Perhubungan mulai dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 tahun 2016 dan direvisi menjadi peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Peraturan tersebut belum sempat dilaksanakan juga dan

masih mendapat protes komunitas sopir transportasi angkutan umum. Adapun komplain masyarakat terhadap beberapa poin antara lain mengenai penetapan tarif, penentuan kuota jumlah transportasi on line dan pemasangan stiker pada kendaraannya. Dan beroperasinya kendaraan umum sebagai angkutan penumpang baik roda empat dan roda dua yang dibantu aplikasi telepon seluler sebagai konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi. Seperti yang dijelaskan dalam "The Daily Oktagon" dikatakan "Saat ini tidak ada kegiatan dan sektor yang bisa lepas dari teknologi informasi atau IT (information and technology). Hampir semua memanfaatkan teknologi ini, baik langsung maupun tidak langsung. Termasuk juga urusan transportasi. Tidak heran jika kemudian hadir ojek, taxi dan bajaj yang dapat dipesan dari aplikasi atau on demand, dengan beragam segmentasi". Sedang pendapat pakar IT Heru Sutadi yang dikutip The Daily Oktagon mengatakan "Sebenarnya semua moda transportasi yang ada saling melengkapi. Ini terjadi karena berkaitan juga dengan kebiasaan orang Indonesia yang agak manja. Agak malas jalan kaki sedikit

Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 102

saja. Kalau naik angkot. Maunya turun pas pintu pagar rumah atau ujung jalan rumah. Ojek berkembang karena demandnya ada dan tidak semua transportasi umum bisa mengantarkan sampai depan rumah. Sedangkan bus Transjakarta rutenya terbatas. Begitu juga angkot. Kalau mau nyaman pilihannya dengan taxi yang agak mahal maka tersedia ojek akhirnya sebagai pelengkap”.

Dengan demikian penjelasan tersebut di atas memastikan bahwa suka atau tidak suka kehadiran transportasi on line telah akrab dengan kebutuhan masyarakat sehari-hari. Meskipun secara hukum masuk dalam kategori yang dianggap melanggar oleh pemerintah. Namun pada kenyataannya pemerintah tidak dapat berbuat banyak dalam penegakan hukum terhadap pelanggar tersebut. Oleh karena itu dengan timbulnya konflik sosial yang berlarut-larut dan belum terselesaikan ini menunjukkan kebijakan yang dibuat pemerintah belum mengakomodir berbagai kepentingan. Fenomena tersebut sebenarnya sangat menarik untuk dilakukan kajian yang mendalam. Permasalahan transportasi on line tidak lagi urusan teknis semata akan tetapi sudah menyangkut persoalan sosial.

Untuk itu penanganannya harus dilakukan secara komprehensif dan terpadu dan lebih konsepsional. Artinya para pemangku kepentingan harus melakukan komunikasi yang intensif agar mencapai titik temu yang berdasarkan azas kesetaraan dan keadilan. Pemerintah memang dihadapkan pada posisi yang dilematis. Pada prinsipnya pemerintah dapat saja menegakkan hukum tanpa pandang bulu. Akan tetapi secara empiris sulit dilaksanakan. Solusi jalan tengah pemerintah memilih dialog yang edukatif meskipun memerlukan energi yang cukup. Hal tersebut akan lebih aman daripada pemerintah memaksakan diri. Untuk itu pada saat ini pemerintah sedang melakukan dialog dengan masyarakat mengenai peraturan menteri yang telah direvisi. Sebenarnya jika pengelola transportasi on line termasuk perusahaan aplikasi mengikuti peraturan pemerintah maka konflik sosial dapat dihindari. Misalnya pengelolaan transportasi on line harus berbadan hukum. Demikian pula perusahaan aplikasi tidak bertindak seperti pemerintah yakni ikut menetapkan tarif serta ikut merekrut sopir. Di lain pihak kebijakan antara Kementerian Kominfo dan Kementerian

3
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 103

Perhubungan masih berdiri pada sudut pandangnya masing masing.

Penjelasan di atas dalam teori kebijakan publik ada pada tahap perumusan kebijakan yang masih belum tuntas. Secara teoritis pada tahap perumusan kebijakan akan terjadi perbedaan persepsi antara pemerintah dengan masyarakat terhadap isi kebijakan. Supaya terjadi titik temu pemerintah harus melakukan sosialisasi, komunikasi, lobby dan kompromi sampai ketemu pada titik equilibrium sehingga kebijakan dapat diterapkan. Sebab kebijakan publik merupakan instrumen pemerintah dalam menyelesaikan masalah (problem solving) dalam sengketa baik bersifat vertikal dan horizontal. Pada hakikatnya upaya pemerintah dalam menyelesaikan konflik antara sesama komunitas transportasi semata-mata untuk mewujudkan penyelenggaraan transportasi umum agar lebih tertib. Semua pemangku kepentingan memiliki semangat yang sama yaitu kepatuhan terhadap hukum dapat ditegakkan. Di samping itu juga adanya kepastian hukum serta kemudahan, kenyamanan dan keamanan bisa dirasakan oleh masyarakat. Dengan demikian pada gilirannya pemerintah dapat

memastikan bahwa fungsi pemerintah yang utama yaitu fokus pada pelayanan publik dapat berjalan dengan lancar, efisien dan efektif serta akuntabel.

II. PERTANYAAN PENELITIAN

- a. Bagaimana kebijakan transportasi on line dapat menyelesaikan konflik sosial yang timbul dalam masyarakat melalui penguatan implementasi kebijakan secara tepat sasaran?
- b. Apa hambatan-hambatan yang muncul dalam pelaksanaan kebijakan tersebut sehingga menimbulkan konflik sosial?
- c. Apa faktor-faktor yang dapat menimbulkan konflik sosial pada pelaksanaan kebijakan transportasi on line ?

III. PENDEKATAN KONSEP DAN TEORI

10
Kebijakan merupakan tindakan pemerintah untuk menyelesaikan yang sedang dihadapi masyarakat. Urusan yang menjadi masalah pada umumnya adalah yang terkait dengan kepentingan publik. Seperti transportasi on line yang menyebabkan terjadi konflik antara para sopir taxi, ojek, angkutan umum dan sopir transportasi on line dan juga pemilik kendaraan. Transportasi

merupakan wilayah urusan publik yang menjadi domain tanggung jawab pemerintah. Ketika terjadi permasalahan dalam masyarakat maka pemerintah mengambil tindakan untuk menyelesaikan dengan cara mendamaikan terhadap kelompok masyarakat yang bertikai melalui regulasi yang ditetapkan. Pada hakikatnya makna kebijakan publik bertujuan menciptakan stabilisasi. Oleh karena itu Thomas R. Dye dalam Nugraha (2016) menjelaskan bahwa "kebijakan publik adalah apa yang dikerjakan pemerintah dan yang tidak dikerjakan oleh pemerintah". Sesuai dengan pendapat Thomas Dye dalam konteks fenomena "transportasi on line" tindakan pemerintah secara aktif menyelesaikan konflik yang terjadi antara para sopir tersebut merupakan makna sebagai kebijakan publik. Termasuk ketika keberadaan beroperasinya "ojek" yang sudah berjalan satu dasawarsa lebih dibiarkan oleh pemerintah menjadi berfungsi sebagai angkutan umum. Tindakan pemerintah melakukan pembiaran menurut Thomas Dye termasuk sebagai suatu kebijakan.

Jika suatu kebijakan publik dalam implementasinya mendapatkan klaim

atau tuntutan dari masyarakat karena dinilai merugikan masyarakat, dalam teori kebijakan publik maka ada indikasi masalah baik pada tahap formulasi maupun implementasi kebijakan. Tuntutan besar maupun kecil menunjukkan kebijakan termasuk cacat atau gagal. Menurut Allan Drazen dan Paul R. Masson (1994) dalam Sugema (2015) mengatakan "suatu kebijakan dapat berhasil atau sukses jika pembuat (perumus) kebijakan dan pelaksana kebijakan keduanya sama-sama "kredibel" jangan sampai tidak kredibel (less credible)". Dalam proses pembuatan kebijakan pada hakikatnya pemerintah seringkali menghadapi kendala. Terutama ketika perumusan konten atau kandungan kebijakan dibuat pada umumnya terjadi perbedaan persepsi dan definisi dengan target group dari suatu kebijakan. Dalam kasus transportasi on line tampak ada perbedaan persepsi dan definisi dalam hal antara lain mengenai penetapan tarif dan kewajiban uji kir serta kewajiban menempelkan stiker pada kendaraan yang digunakan sebagai taxi on line tersebut. Sebenarnya dalam konteks perbedaan persepsi tersebut, pada umumnya pemerintah melakukan komunikasi

melalui program sosialisasi. Dengan fenomena konflik sosial dapat dipastikan belum berhasilnya kompromi antara para pemangku kepentingan. Pada tahap perumusan kebijakan yang paling kritis ketika kandungan kebijakan belum clear dengan target group. Namun ketika kebijakan dipaksakan pelaksanaannya maka akan terjadi konflik kepentingan sebagaimana kejadian transportasi on line. Demikian pula meskipun kandungan kebijakan misalnya undang-undang atau peraturan pemerintah sudah clear. Akan tetapi para pelaksana yang kurang kredibel juga akan mengalami kendala hal yang sama yaitu timbul klaim dari masyarakat. Demikian pula kegagalan dalam implementasi kebijakan karena kurangnya dukungan SDM pelaksana kebijakan, organisasi anggaran, SOP pelaksanaan kebijakan serta pengawasan pelaksanaan kebijakan. Dengan demikian sesuai fokus kajian dalam paper ini yaitu evaluasi kebijakan pemerintah mengenai transportasi on line maka ruang lingkup kajian yaitu evaluasi terhadap formulasi dan implementasi kebijakan. Menurut Dunn (1999) evaluasi merupakan kegiatan memberikan penilaian terhadap hasil kebijakan dan program. Sedangkan

Lester dan Stewart dalam Muklir (2011) menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan dapat memberikan makna pada orientasi tugas yaitu; pertama untuk menentukan konsekuensi-konsekuensi apa yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan dengan cara menggambarkan dampaknya. Kedua, untuk menilai keberhasilan atau kegagalan dari suatu kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya. Pendapat kedua pakar di atas memastikan bahwa evaluasi kebijakan merupakan langkah tindakan penilaian terhadap serangkaian pelaksanaan suatu kebijakan baik keberhasilan dan kegagalan dengan menggunakan kriteria dan indikator yang ditentukan dalam program evaluasi tersebut. Selanjutnya Wibowo (1994) dalam Nurharjadmo (2008) menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan dibagi dalam tiga aspek yaitu; pertama aspek proses pembuatan kebijakan, kedua aspek proses implementasi kebijakan dan ketiga aspek konsekuensi kebijakan. Adapun pendapat Pall (1987) dalam Nurharjadmo (2008) membagi evaluasi kebijakan dalam empat kategori yaitu; pertama; Planning and need evaluations, kedua; Process evaluations dan ketiga; impact evaluations serta keempat; efficiency evaluations

Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 106

evaluations. Berdasarkan pendapat di atas bahwa kebijakan dilakukan mulai dari proses pembuatan kebijakan dan proses implementasi serta konsekuensi kebijakan. Sesuai pendapat di atas, evaluasi yang dilakukan cukup komprehensif mulai dari perumusan bisa menghasilkan informasi proses pembuatan kebijakan seperti mulai dari isi kebijakan sudah terjadi penolakan oleh target group atau sasaran kebijakan. Adapun House (1980) dalam Nugraha, pilihan melakukan evaluasi kebijakan dapat menggunakan "goal free model", yaitu model tujuan bebas. Dengan indikator utama adalah "pilihan pengguna dan manfaat sosial". Dengan demikian model ini digunakan sebagai kajian terhadap transportasi on line untuk mendalami manfaat sosial suatu kebijakan. Misalnya dalam kajian topik transportasi on line target group yang dimaksud yaitu masyarakat transportasi seperti sopir taxi on line dan taxi konvensional, pemilik kendaraan yang digunakan taxi on line, pengelola aplikasi telpon selular, sopir angkutan umum lainnya serta pengguna jasa transportasi on line. Karena itu kebijakan transportasi on line harus dapat menyelesaikan konflik yang terjadi dalam masyarakat. Penolakan

terhadap isi kebijakan dalam teori disebut terjadi problem government yaitu perbedaan persepsi dan definisi mengenai isi kebijakan. Sedangkan action government yaitu melakukan komunikasi, lobby, negosiasi dan kompromi dengan target group. Jika pada tahap formulasi kebijakan seluruh proses tersebut sudah clear maka jika terjadi penolakan terhadap isi kebijakan akan dapat dieliminir atau kemungkinan penolakan terhadap implementasi sudah berkurang atau "zero conflict". Apabila pada tahap formulasi kebijakan belum clear dengan target groupnya, dapat diduga masih ada masalah sehingga pada proses implementasi kebijakannya bisa mengalami kegagalan. Terkait implementasi kebijakan menurut Darwin (1999) keberhasilan atau kegagalan dalam implementasi kebijakan meliputi beberapa aspek pertama; sifat kepentingan yaitu dalam kebijakan membawa konsekuensi bagi target yang dirugikan dan di lain pihak ada yang diuntungkan. Aspek ini berpotensi timbul konflik antara yang dirugikan dengan yang diuntungkan. Kedua; kejelasan manfaat. Artinya jika semakin bermanfaat kebijakan akan diukung oleh kelompok sasaran. Tetapi jika dianggap tidak bermanfaat

30
3
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 107

kebijakan tersebut sudah dipastikan kebijakan tersebut sulit diimplementasikan. Ketiga; perubahan perilaku yang diinginkan. Jika kebijakan menuntut terhadap perubahan perilaku kelompok sasaran pada umumnya menimbulkan resistensi. Keempat; aparat pelaksana kebijakan. Artinya jika komitmen para aktor pelaksana rendah maka implementasi kebijakan akan menghadapi kesulitan dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Kelima; dukungan sumber daya yaitu berupa SDM aparatur, penganggaran, teknologi, jika dukungan sumber daya tersebut kurang optimal dapat dipastikan pelaksanaan kebijakan akan mengalami hambatan di lapangan. Adapun mengenai evaluasi kebijakan publik terdapat beberapa model evaluasi kebijakan. Menurut Dunn dalam House (1978) terdapat tiga model yaitu model the adversary model, the transaction model serta Good free model. Sedangkan dalam penelitian ini lebih fokus mencoba melakukan kajian mengenai salah satu model yang disebut "Good free model". Adapun yang dimaksud dengan "good free model" yaitu evaluasi yang dilakukan bertujuan untuk mencari dampak aktual dari suatu kebijakan dan bukan hanya

sekedar untuk menentukan dampak yang diharapkan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan dalam program. Dalam upaya mencari dampak aktual, evaluator tidak perlu mengkaji secara luas dan mendalam tentang tujuan dari program yang direncanakan. Sehingga evaluator (peneliti) dalam posisi yang bebas menilai dan ada obyektifitas. Dengan demikian model yang menjadi landasan teori dalam melakukan analisis evaluasi kebijakan memiliki posisi yang bebas dalam menentukan obyek dari kebijakan yang dampaknya terhadap masyarakat atau kelompok sasaran bersifat aktual. Sedangkan aspek evaluasi kebijakan itu sendiri menurut Erdi (2015) menyebutkan ada dua aspek yaitu pertama; isi kebijakan dan program pembentukannya serta kedua; orang-orang yang bekerja dalam organisasi yang bertanggung jawab untuk pelaksanaan kebijakan dan program. Pendapat tersebut senada dengan yang disampaikan Drazen (1994) yang menyatakan bahwa implementasi kebijakan akan berhasil dengan sukses jika antara "pembuat kebijakan" (isi kebijakan) dengan pelaksana kebijakan harus sama-sama kredibel dan jangan terjadi "less credible". Salah satu kebijakan Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 108

transportasi on line yang menimbulkan konflik dan menjadi isu nasional boleh jadi seperti yang dikatakan oleh Drazen di atas.

28
Berdasarkan landasan konsep dan teori yang telah diuraikan di atas dapat menjadi landasan pendekatan dalam melakukan kajian mengenai kebijakan transportasi on line di Indonesia. Kebijakan transportasi on line di Indonesia terus menimbulkan persoalan yang cukup kompleks. Sejak terjadi penolakan terhadap beroperasinya angkutan umum penumpang (transportasi on line) menimbulkan konflik dan demo yang semakin meluas ke daerah lain di luar Jakarta. Karena itu isi kebijakan maupun implementasinya perlu dikaji mendalam. Sehingga ditemukan masalah utama baik pada tahap formulasi atau implementasi kebijakannya. Pernyataan yang logis dalam hal “kebijakan transportasi” seperti yang diutarakan P. Jokesutono (2014), mengatakan “kebijakan transportasi kita tentunya harus mengutamakan kepentingan publik yang lebih luas. Publik mesti mendapatkan moda transportasi yang mudah, murah selalu tersedia, dan massal. karenanya kita butuh kebijakan yang mampu

menyeimbangkan atau bahkan membatasi kepemilikan kendaraan di kelas menengah”.
(m.tribunews.com/bisnis/2014).

Kebijakan ideal tersebut rasanya untuk kota Jakarta sulit terwujud. Kehadiran “transportasi on line” tanpa disadari telah menarik kelas menengah tidak menggunakan kendaraan pribadinya dan memilih naik “mobil daring”. Oleh sebab itu jika pemerintah sudah mampu menyediakan moda transportasi LRT, MRT dan Bus Way yang terkelola dengan baik, lambat laun “booming transportasi on line” juga akan berangsur-angsur hilang dari peredaran. Dalam perkembangan saat ini terjadi fenomena para sopir taxi online mengeluh penurunan pendapatan yang diperoleh para sopir on line, terutama kendaraan yang digunakan sebagai transportasi on line yang menggunakan leasing sudah banyak kendaraan ditarik oleh leasing. Artinya penghasilan transportasi on line tidak cukup untuk membayar angsuran sampai kredit berakhir. Bahkan perusahaan Grab yang memiliki kendaraan sudah mulai menarik kendaraanya dari para sopir on line. Adapun yang masih bertahan yaitu pemilik kendaraan yang bekerja paruh

on line sepulang kantor atau waktu senggang. Tapi bagi sopir on line yang menggandakan penghasilan utama dari transportasi on line sudah mulai mengalami kesulitan untuk survive beberapa tahun ke depan. Melihat fenomena perkembangan saat ini boleh jadi model angkutan umum on line sulit bertahan lama. Sedangkan masyarakat sudah dimanjakan dengan pelayanan yang murah, mudah dan praktis akan mengalami kehilangan situasi tersebut. Oleh sebab itu pemerintah harus mengantisipasi dengan kebijakan yang berorientasi kepada kepentingan masyarakat luas dengan menyediakan moda transportasi yang mudah, murah, nyaman dan praktis seperti transportasi on line.

Oleh sebab itu dengan penelitian seperti yang telah dijelaskan di atas bertujuan mengetahui perkembangan transportasi on line sampai menimbulkan "konflik sosial". Untuk itu evaluasi terhadap kebijakan pemerintah menjadi salah tujuan penelitian ini. Dengan demikian hasilnya dapat memberikan informasi yang akurat mengenai kebijakan transportasi on line dengan dukungan pendekatan akademis. Dengan kajian yang lebih fokus dan komprehensif mengenai

administrasi publik yaitu "kebijakan publik". Artinya hasil penelitian berupa rekomendasi dapat menjadi referensi bagi pemerintah untuk menata kembali kebijakan tentang transportasi umum yang lebih tepat. Dengan demikian melakukan evaluasi kebijakan dengan menggunakan pengukuran tertentu sedapat mungkin mampu menghasilkan rekomendasi kebijakan yang lebih sempurna sebagai umpan balik untuk menjadi formulasi kebijakan yang suatu saat akan dilakukan perubahan. Untuk itu suatu kebijakan akan cepat berubah jika dalam perumusan kebijakan belum clear dengan kelompok sasaran. Akan tetapi terkait dengan evaluasi kebijakan terhadap perubahan yang cepat dari suatu kebijakan harus dilakukan secara hati-hati. Hal tersebut dingatkan oleh Hogwood (1992) dalam Parsons (2001) yang mengatakan; "Untuk melihat pada bagaimana kebijakan berubah sepanjang waktu jelas kita harus menggunakan pengukuran yang sudah tersedia". Akan tetapi, banyak dari isu kunci tentang kualitas dan isi kebijakan public tidak dapat dipahami hanya dengan serangkaian data statistik." Dengan demikian Wood memberikan pertimbangan bahwa jika suatu

11

3

Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 110

kebijakan cepat berubah, maka perubahan tersebut harus terukur. Pembuktian tersebut tidak hanya berdasarkan data statistik semata akan tetapi harus dapat mendalami pada dimensi persoalan yang lebih penting sebagai bahan yang dipertimbangkan sebagai suatu kebijakan yang akan dirubah.

29 III. METODE PENELITIAN

Metode dalam penelitian ini berdasarkan metode penelitian kualitatif. Seperti diketahui bahwa riset kualitatif yaitu bertujuan menjelaskan fenomena secara mendalam melalui pengumpulan data yang dianalisis dengan sedalam-dalamnya. Sebagai obyek penelitian yaitu kebijakan pemerintah mengenai "transportasi on line". Dengan demikian unit analisis yaitu komunitas transportasi angkutan umum dan penumpang akan menjadi populasi adapun anggota populasi seluruh sopir transportasi baik sopir taxi on line, maupun taxi konvensional, pemilik kendaraan transportasi on line, dan pengguna jasa transportasi on line. Mengingat populasi transportasi on line baik sopir, pemilik kendaraan dan pengguna bersifat heterogen. Karena itu teknik pengambilan sampel yaitu

menggunakan teknik random sampling dengan berdasarkan cluster yaitu pengelompokan sopir taxi on line, sopir taxi konvensional, pemilik kendaraan transportasi on line, pengguna jasa transportasi on line, diambil sebagai anggota sampel. Adapun jumlah sampel yaitu sebanyak 110 responden. Akurasi dalam penentuan sampel menurut Rosene (1975) dalam Avip Priatna (2017) dikatakan bahwa ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian. Dengan demikian penentuan sampel sebesar 110 menurut Avip berada pada batas di atas 30 dan di bawah 500 dapat dikatakan tepat baik untuk penelitian kualitatif maupun kuantitatif. Adapun pengumpulan data menggunakan instrumen pertanyaan tertutup yang disebarkan kepada 110 responden secara cluster. Untuk mendalami data mengenai kebijakan transportasi on line dilengkapi dengan "indepth interview" yaitu yang diambil sebagai key informan yaitu dari policy maker di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan sebanyak tiga (3) orang key informan. Demikian pula untuk melengkapi pendalaman kajian transportasi on line dilakukan indepth

3
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 111

interview terhadap sopir taxi on line, sopir taxi konvensional, pemilik kendaraan, pengguna jasa transportasi on line, masing masing diambil sebagai "key informan" satu (1) orang.

23 IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini terdiri dari Profil Responden, data komunitas jumlah kendaraan dan sopir, di samping itu disajikan data sekunder hasil survey tahun 2017 yang dilakukan oleh Yayasan Lembaga Konsumen (YLKI) serta data primer mengenai persepsi komitmen transportasi umum tentang kebijakan pemerintah. Penelitian ini dilakukan dalam dua tahap. Tahap pertama dilakukan pada bulan September 2016, pada saat itu muncul reaksi masyarakat berupa penolakan terhadap kebijakan pemerintah yaitu Permenhub nomor 32 tahun 2016. Setelah dilakukan revisi kemudian terbit Permenhub 26 tahun 2017. Kebijakan ini masih ditolak dan bahkan terjadi gelombang demo melebar ke daerah-daerah. Pada saat demonstrasi sudah mulai mereda, pada bulan Nopember 2017 lanjut penelitian untuk melengkapi survey tentang peraturan di atas. Penelitian tahap kedua hanya

meneruskan melalui Indept Interview terhadap beberapa responden terpilih sebagai informan yaitu para sopir online, taxi konvensional angkutan umum, pengguna dan policy maker di Pemerintahan.

a. PROFIL RESPONDEN

1. Profile Respondent : Pendidikan Responden

No	Kelompok Responden	Jumlah	SD	SMP	SMA	PT
1	Pengemudi	25	3	5	17	-
2	Pemilik	25	-	-	10	15
3	Pengelola Grab	10	-	-	3	7
4	Pengguna jasa	15	-	-	5	10
5	Sopir Taxi	25	5	7	13	-
	Jumlah	100	8	12	48	32

Profil responden berdasarkan latar belakang pendidikan SLTA ke bawah sebesar 78% dari kelompok pengemudi atau sopir. Sedangkan pengelola pengguna jasa yang berpendidikan SLTA hanya 8% dan yang berpendidikan tinggi sebesar 24%, yaitu dari kelompok pengelola Grab Bike dan pengguna jasa transportasi online.

Berdasarkan data yang diperoleh sesuai dengan teknik pengumpulan data yaitu berupa data skunder dan data primer. Adapun data skunder diperoleh dari instansi yang terkait dengan transportasi on line. Data sekunder misalnya berupa data jumlah kendaraan dan jumlah pengemudi dan lain-lain yang terkait dengan transportasi angkutan penumpang dengan

kendaraan umum tidak berjadwal. Sedangkan data primer yang diperoleh dari jawaban responden dari instrumen pertanyaan tertutup yang kemudian diolah berdasarkan prosentase dan masing-masing item jawaban dianalisis dalam perspektif fenomena implementasi kebijakan transportasi on line yang berdampak terjadinya konflik sosial dalam masyarakat. Kemudian dalam penelitian ini melakukan pendalaman fenomena kebijakan transportasi on line yang mendapat penolakan dari komunitas masyarakat transportasi on line. Karena itu pendalaman data primer dilakukan Indepth interview terhadap para sopir taxi dan pengguna jasa transportasi on line mengambil satu (1) orang sebagai key informan. Sedangkan pendalaman terhadap kajian mendalam isi kebijakan transportasi on line mengambil (3) orang dari policy maker sebagai key informan di ³⁹ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.

Dalam penulisan paper dengan judul **“Kebijakan Transportasi On line dan Konflik Sosial”**. Berawal dari kebijakan pemerintah mengenai transportasi on line pada tahun 2016. Ketika itu pemerintah menetapkan

³⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Kebijakan tersebut sudah mulai terjadi resistensi dan penolakan dari komunitas transportasi angkutan umum. Oleh karena itu peneliti melakukan survey untuk mengetahui persepsi masyarakat terutama komunitas transportasi on line terhadap kebijakan pemerintah tersebut. Oleh karena dalam kurun waktu 2017 konflik sosial masih belum tuntas terselesaikan. Karena itu dilakukan survey dengan menyebarkan angket kepada para operator transportasi on line dan sopir taxi konvensional. Untuk mendalami permasalahan transportasi on line melalui indepth interview dengan key informan yang dipilih. Oleh karena itu dalam paper ini masih menggunakan data berdasarkan hasil survey pada tahun 2016. Supaya data tahun yang lalu tetap up date dilanjutkan penelitian melalui indepth interview seperti diuraikan di atas. Seperti diketahui pemerintah melakukan revisi terhadap ¹⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 dan kemudian telah direvisi menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017. Adapun saat ini yang sedang ³ dilakukan yaitu PM 108 Tahun 2017 Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 113

yang merupakan penyempurnaan PM 26 Tahun 2017. Kebijakan pemerintah tersebut meskipun sudah direvisi dan dilaksanakan secara bertahap. Walaupun demikian di lapangan masih terjadi riak-riak penolakan terhadap sebagian poin-poin isi kebijakan. Seperti disebutkan di atas kebijakan tentang transportasi on line sudah mulai dilaksanakan secara bertahap. Poin yang cukup krusial yang berpotensi mendapat penolakan yaitu mengenai "pemasangan stiker". Oleh sebab itu hingga saat ini secara intensif dikomunikasikan terhadap kelompok sasaran. Dalam tiga (3) bulan ke depan seluruh isi kebijakan tersebut diharapkan oleh pemerintah sudah tidak terjadi konflik atau penolakan lagi.

Oleh sebab itu dalam penulisan paper ini data yang digunakan akan dilengkapi dengan survey yang dilakukan dalam tahun berjalan yaitu tahun 2017. Dengan demikian kesinambungan dalam pembahasan dengan topik tersebut di atas terus diupayakan up date agar supaya akurat datanya. Seperti telah dijelaskan dalam bab metode penelitian di atas bahwa untuk mendalami permasalahan transportasi on line tersebut dilengkapi dengan indepth interview. Karena itu

kesinambungan data dan informasi yang terkait dengan topik tersebut di atas dan dengan hasil indepth interview, sedapat mungkin dapat menjembatani dengan perkembangan kondisi saat ini. untuk itu dalam pembahasan hasil penelitian yaitu sebagai berikut:

b. ANALISIS DATA SEKUNDER

Data Sekunder mengenai jumlah pengemudi dan tarif, yakni terkait dengan jumlah pengemudi dan tarif merupakan variabel yang berpengaruh terhadap munculnya konflik sosial. Dalam sistem transportasi on line terdiri dari beberapa variabel pokok yang saling mempengaruhi yaitu: variabel pengemudi atau sopir kendaraan sistem aplikasi, pengelola aplikasi tarif dan pengguna jasa transportasi yang disebutkan di atas diobservasi dan dianalisis seberapa jauh pengaruhnya terhadap timbulnya konflik sosial.



Sumber: www.transportasi online.com
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 114

Berdasarkan data tarif dan jumlah pengemudi tersebut di atas, menunjukkan bahwa memiliki korelasi yang positif antara tarif dan jumlah pengemudi. Artinya bahwa permasalahan transportasi on line secara empiris telah menimbulkan konflik sosial. Salah satu faktor yang cukup dominan yaitu persoalan tarif. Dengan tarif yang murah bagi transportasi on line menyebabkan angkutan umum sejenis kalah bersaing. Sekilas dalam peninjauan aspek bisnis merupakan hal yang wajar dalam persaingan usaha di bidang ekonomi. Akan tetapi ketika dalam bisnis yang terjadi monopoli tarif oleh salah satu penyedia jasa aplikasi maka terjadi ketidakseimbangan dalam relasi kegiatan usaha. Dampaknya adalah timbul konflik sosial. Karena di satu pihak sebenarnya kewenangan penetapan tarif berada pada domain pemerintah. Sedangkan dalam beroperasinya transportasi on line tarif ditentukan oleh sebuah perusahaan aplikasi disebut Grab, Uber, Go-Car dan lain-lain. Beralihnya kewenangan tersebut dibiarkan cukup lama dan baru diatur kembali setelah meluasnya konflik sosial. Demikian pula data jumlah pengemudi, pemerintah juga

tidak memiliki data yang akurat. Di media massa kerap kali terbaca klaim para pengusaha aplikasi (Grab) misalnya memiliki jumlah dan kendaraan dengan jumlah tertentu. Tetapi data yang dirilis tersebut perlu dilakukan pengecekan di lapangan. Dengan demikian dalam bisnis transportasi on line data antar suplay dan demand belum tampak transparan. Dalam peraturan perundang-undangan telah diatur dalam trayek harus ada keseimbangan antar suplay dan demand. Artinya ketika terjadi ketidakseimbangan maka akan merugikan kedua belah pihak. Baik bagi penyedia jasa transportasi dan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi. Jika over suply dan demand kurang maka yang rugi pemilik kendaraan dan sebaliknya. Karena itu jika kurang akuratnya data supply dan demand dipastikan akan terjadi kekacauan. Demikian pula dalam persoalan transportasi on line diduga data supply dan demand kurang transparan dan atau kurang akurat menyebabkan pemerintah sulit mengendalikan di samping itu pengawasan lemah. Oleh sebab itu beroperasinya "transportasi on line menimbulkan konflik".

c. **Analisis Data hasil survey (Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) Mengenai Transportasi Online tahun 2017.**

Hasil survey Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) tahun 2017 terhadap 4668 responden sebagaimana disusun dalam bentuk tabel 1 sampai tabel 7, hasil survey tersebut sangat relevan menjadi data sekunder terkait dengan penelitian ini, oleh sebab itu dalam pembahasan maka data di atas dilakukan interpretasi data untuk melengkapi dan memperluas dalam paparan hasil penelitian ini.

Tabel 1; Alasan Menggunakan Transportasi Online

No	Alasan Menggunakan	Prosentase	Keterangan
1	Murah	84,1 %	Catatan Seluruh Responden 4668
2	Cepat	81,9 %	
3	Nyaman	78,8 %	
4	Aman	61,4 %	

Sumber ; Yayasan Lembaga Konsumen (YLKI)

Berdasarkan tabel 1 di atas menunjukkan bahwa alasan masyarakat memilih menggunakan transportasi online rating tertinggi yaitu "murah" (84%). Artinya bahwa masyarakat Indonesia mengharapkan bahwa transportasi sebagai kebutuhan dasar menjadi kewajiban pemerintah

mengendalikan tarif transportasi yang terjangkau daya beli masyarakat.

Tabel 2; Moda yang digunakan Transportasi Online

No	Moda yang digunakan	Prosentase	Keterangan
1	Mobil dan Motor	55 %	Responden yang di Survey 4668
2	Motor Saja	21 %	
3	Mobil Saja	24 %	

Sumber: YLKI : 2017

Dalam tabel 2 menunjukkan bahwa masyarakat membutuhkan moda transportasi mobil yang dapat memuat penumpang lebih banyak. Akan tetapi sepeda motor juga menjadi pilihan yang digunakan sebagai alat mobilitas kegiatan sehari-hari (55%). Artinya ketika kondisi transportasi umum di kota belum mampu memberikan pelayanan publik yang memuaskan maka sepeda motor pun dipakai sebagai angkutan umum.

Tabel 3; Aplikasi yang digunakan

No	Aplikasi	Prosentase	Keterangan
1	Gojek	72,6 %	Responden Yang disurvei 4668
2	Grab	66,9 %	
3	Blue Bird	4,49 %	
4	Uber	51 %	

Sumber : YLKI, 2017

Berdasarkan Tabel 3 menunjukkan bahwa masyarakat lebih banyak menggunakan aplikasi Gojek (72,6%). Artinya bahwa sesuai dengan tabel 1 di atas bahwa alasan memilih menggunakan transportasi online karena murah. Demikian pula aplikasi

Gojek tergolong aplikasi dengan tarif yang murah dan termasuk yang pertama dikenal masyarakat tentang transportasi on line yaitu Gojek.

Tabel 4; Frekuensi Menggunakan Transportasi Online

No	Frekuensi	Prosentase	Keterangan
1	2 – 5 x dalam 1 Minggu	31,6 %	Responden Yang disurvey 4668
2	1 – 2 x dalam sehari	27,6 %	
3	1 x dalam seminggu	13,7 %	
4	Lebih dari 3 x	8,7 %	

Sumber ; YLKI : 2017

Berdasarkan tabel 4, frekuensi menggunakan transportasi on line yang terbanyak yaitu 2-5 dalam 1 minggu sebanyak 31,6 %. Artinya bahwa masyarakat yang sudah mulai hampir secara rutin menggunakan transportasi online sudah cukup besar. Demikian pula yang setiap hari menggunakan transportasi on line sebanyak 27,6 %. Artinya jika frekuensi penggunaan 2-5 dalam 1 minggu dan setiap hari menggunakan transportasi on line dijumlahkan maka populasinya cukup besar yaitu 59,2 %. Artinya bahwa transportasi on line bagi masyarakat di kota besar seperti Jakarta sudah menjadi andalan utama dalam melakukan moblitas sosialnya.

Tabel 5; Kepuasan Pelanggan Transportasi Online

No	Kepuasan	Prosentase	Keterangan
1	Pelayanan Sangat Baik	77,7 %	Responden 4668
2	Kup Baik	21,8 %	
3	Kurang Baik	0,4 %	
4	Sangat Buruk	0,1 %	
5	Pernah Dikecewakan	41 %	
6	Tidak Pernah di Kecewakan	59 %	

Sumber : YLKI :2017

Adapun dalam tabel 5, mengenai kepuasan pelanggan terhadap transportasi on line terhadap pelayanannya yang menyatakan sangat baik (77,7 %). Artinya selama ini masyarakat sudah merasa puas terhadap pelayanan transportasi on line. Demikian pula yang menyatakan tidak dikecewakan juga cukup besar yaitu (59 %). Adapun sebaliknya yang menyatakan pelayanan sangat buruk 0,1 % dan kurang baik 0,4 %. Dengan demikian bagi masyarakat kota besar seperti Jakarta transportasi on line merupakan pilihan utama dari jenis angkutan umum yang lainnya. Oleh sebab itu transportasi on line menimbulkan kecemburuan bagi angkutan lainnya yang kalah bersaing dalam menarik perhatian masyarakat. Karena memiliki kelebihan yaitu lebih mudah mendapatkan kendaraan dengan

bantuan aplikasi seluler dan di samping itu murah dan nyaman.

Tabel 6; Kebijakan Transportasi Online

No	Sikap Responden	Prosentase	Keterangan
1	Tidak Setuju	62, 8 %	Responden
2	Setuju	37, 2 %	4668

Sumber : YLKI :2017

Dalam tabel 6, ketika ditanyakan keterkaitannya dengan kebijakan tentang transportasi on line maka yang memberikan jawaban “tidak setuju” sebanyak 62,8%. Artinya bahwa jika respodennya adalah masyarakat pengguna transportasi on line maka rasionalitasnya kemungkinan berpendapat jika dengan kebijakan tersebut transportasi on line dilarang beroperasi karena pada prinsipnya telah melanggar Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Jika konsekuensi kebijakan tersebut demikian seperti disebutkan di atas maka masyarakat akan kehilangan “transportasi on line” yang sudah dianggap membantu kepentingannya dalam kegiatan sehari-hari yang sudah merasa bermanfaat.

Tabel 7; Komplain Terhadap Transportasi Online

No	Jenis Keluhan	Prosentase	Keterangan
1	Pengemudi minta dibatalkan	22,3 % (1041)	Jumlah Responden 4668
2	Sulit mendapat nama sopir	21,14 % (989)	

3	Pengemudi membatalkan sepihak	16,22 % (757)	
4	Aplikasi Map Eror	13,11 % (612)	
5	Sopir Tidak Datang	6,34 % (296)	
6	Kendaraan Kurang Baik	4,73 % (282)	
7	Pengemudi Ugal-ugalan	4,61 % (221)	
8	Kendaraan bau asap rokok	4,61 % (715)	
9	Pengemudi Merokok Saat Mengemudi	0,75 % (35)	

Sumber : YLKI : 2017

Dalam tabel 7, menunjukkan bermacam-macam jenis komplain dari masyarakat mengenai transportasi on line yang terbanyak yaitu komplain “pengemudi minta dibatalkan” sebanyak (22, 3%). Artinya bahwa pengemudi minta dibatalkan dengan beberapa alasan. Sebenarnya sikap demikian yang datang dari pengemudi oleh perusahaan tidak diperbolehkan. Sebab hal tersebut dapat mengurangi kepuasan pelayanan terhadap pelanggan. Kecuali pembatalan berdasarkan kesepakatan dengan penumpang.

d. Analisis Interpretasi data sekunder hasil survey YLKI (2017) terdapat beberapa catatan penting yaitu sebagai berikut:

3
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 118

- a. Beroperasinya transportasi on line telah menjadi fenomena sosial dan menjadi isu nasional dan bahkan internasional. Di Indonesia secara empiris transportasi on line telah menjadi bagian dari kehidupan masyarakat perkotaan seperti Jakarta, Bandung dan Surabaya. Pengguna transportasi on line mencapai 84% karena murah.
- b. Meskipun sebagian besar masyarakat merasa puas atas pelayanan publik transportasi on line yang mencapai 77 % akan tetapi kewajiban pemerintah selalu melakukan “pengawasan” yang ketat atau terus menerus terhadap beroperasinya transportasi on line. Oleh karena berpotensi laten menimbulkan konflik sosial yang baru. Dan juga agar masyarakat sebagai pengguna tidak ikut dirugikan pula.
- c. Terkait dengan kebijakan transportasi on line yang sedang disosialisasikan dan dikomunikasikan kepada “kelompok sasaran”. Akan tetapi masyarakat pengguna yang disurvei oleh YLKI juga menyatakan tidak setuju (62%)

terhadap kebijakan pemerintah. Pada hakikatnya masyarakat mengharapkan bahwa keberlangsungan model pelayanan publik angkutan umum seperti transportasi on line, pemerintah lebih meningkatkan atau menjaga keberlangsungan secara lebih tertib dan aman. Oleh karena masyarakat yang menyatakan tidak melakukan komplain sebesar (84%) artinya kepuasan pelanggan transportasi on line sangat tinggi.

- d. Sikap pemerintah harus dapat menjaga keseimbangan antara kepentingan masyarakat sebagai pengguna yang merasa terbantu dengan kendaraan transportasi online dalam melakukan kegiatan sehari-hari sehingga bisa lebih produktif dan di lain pihak pemerintah harus mendamaikan kedua target group yang sedang konflik,
- e. Oleh sebab itu dalam membuat regulasi dan deregulasi, pemerintah untuk terlebih dahulu mesti melakukan komunikasi dengan target group hingga clear, agar dalam isi peraturan tidak lagi

suatu kebijakan pada hakikatnya dibuat dan dilaksanakan untuk menyelesaikan masalah (problem solving).

- f. Dalam jangka pendek pemerintah harus mampu menyediakan Infrastruktur transportasi umum dengan model pelayanan seperti transportasi on line. Di mana dari hasil survey masyarakat merasa puas dengan kehadiran transportasi on line (kepuasan mencapai 77%)

4. Analisis persepsi terhadap kebijakan pemerintah yaitu sebagai berikut;

- a. Persepsi sopir taxi konvensional secara umum setuju terhadap kebijakan pemerintah mengenai transportasi on line. Pengaturan baru atau revisi terhadap kebijakan diharapkan dibuat secara adil dan memperhatikan kesetaraan serta penegakan hukum yang lebih tegas terhadap stakeholder terkait yang melanggar. Di samping itu harapan sopir konvensional bahwa "tarif" agar ditetapkan secara adil karena dampak yang terburuk yaitu "sopir konvensional" yakni pendapatan turun sampai 70 % yang berlangsung selama satu (1) tahun.
- b. Adapun persepsi yang disampaikan "pemilik kendaraan" secara umum mengerti dan memahami kebijakan pemerintah dalam mengatur beroperasinya transportasi on line. Adapun yang terkait dengan kepentingan pemilik kendaraan ada poin-poin kebijakan yang menjadi keberatan yaitu antara lain; STNK kendaraan atas nama perusahaan, pemasangan stiker dan penyediaan penyimpanan kendaraan agar dikomunikasikan secara intensif sampai tuntas.
- c. Sedangkan persepsi yang disampaikan oleh pengguna jasa transportasi on line secara umum bahwa transportasi on line telah membantu dalam melakukan aktifitas sehari-hari dengan nyaman dan murah. Adapun persepsi terhadap kebijakan secara umum menyatakan setuju. Sebab dengan kebijakan tersebut sebagai pengguna akan merasa dapat jaminan oleh pemerintah bahwa tujuan kebijakan yaitu

transportasi on line lebih tertib dan aman. Demikian pula akan menjamin keberlangsungan beroperasinya transportasi on line.

5. ANALISIS HASIL INDEPTH INTERVIEW

Dari hasil Indepth Interview terhadap para informan dibuat beberapa catatan penting yaitu sebagai berikut:

a. Anatomi Transportasi Online

Sistem Transportasi online terdiri dari unsur yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi dan merupakan suatu kesatuan. Unsur tersebut terdiri dari : a) Sopir, b) Perangkat Aplikasi Smart Phone (IT), c) Perusahaan Aplikasi d) Pemerintah, e) Regulasi. Seiring dengan kemajuan Teknologi Informasi sangat membantu dalam kelancaran komunikasi dan kenyamanan terhadap kegiatan masyarakat. Demikian pula dalam aktifitas sektor transportasi dengan menggunakan Teknologi Aplikasi Smart Phone memediasi antara Operator kendaraan angkutan sewa khusus menggunakan Aplikasi Smart Phone tersebut berkomunikasi dengan pengguna

jasa transportasi berkomunikasi dengan pengguna jasa transportasi secara khusus. Jika terjadi deal antara sopir (operator) kendaraan transportasi umum sewa khusus terjadi transaksi maka pelayanan menjadi mudah, murah dan nyaman. Dengan aplikasi smart phone bagi sopir online mendapatkan informasi, siapa dan di mana serta mau kemana pengguna jasa tersebut yang menjadi tujuannya. Demikian pula pengguna jasa setelah sampai di tempat tujuan dapat mengetahui tarif yang harus dibayar dari aplikasi smart phone telah diprogram perhitungan tarif dengan berdasarkan rupiah per kilometer. Berdasarkan program tersebut secara real time. Transportasi online yang merupakan model pelayanan transportasi yang praktis, mudah, murah dan nyaman, akan tetapi dalam praktiknya justru menimbulkan konflik sosial. Seperti disebutkan di atas bahwa "transportasi online" sebagai sebuah sistem yang terdiri dari beberapa unsur atau komponen adapun sifat dari suatu

3 sistem jika masing-masing unsur
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 121

sebagai anggota sistem tidak bekerja secara serasi dipastikan timbul kekacauan dalam sistem tersebut. Transportasi umum merupakan barang publik di mana penyediaan dan penyelenggaraannya domain tanggung jawab pemerintah. Dalam ilmu transportasi bahwa transportasi umum terdiri dari jarak tempuh (trayek) kebutuhan atau demand masyarakat dan tarif terkait sebagai barang publik maka jauh-dekat yang ditempuh kendaraan, banyak dan sedikitnya permintaan masyarakat dan besar tarif dibebankan masyarakat yang mengatur yaitu pemerintah. Beroperasinya transportasi online perusahaan aplikasi dalam programnya aplikasi menentukan tarif berdasarkan rupiah per kilometer. Dalam praktiknya tarif yang diatur dalam aplikasi tersebut jatuhnya yang dikenakan kepada pengguna jasa lebih murah dibandingkan dengan taxi konvensional. Bersumber penetapan tarif yang lebih murah oleh perusahaan aplikasi menimbulkan persaingan yang tidak sehat. Berdasarkan

penjelasan konflik sosial yaitu penetapan tarif yang murah oleh perusahaan aplikasi (Grab, Gokar, DII).

b. Taxi konvensional semakin lesu

Kebijakan pemerintah transportasi on line memberikan dampak terhadap taxi konvensional. Walaupun mereka pada prinsipnya setuju upaya pemerintah mengatur secara adil kepada sesama komunitas transportasi angkutan orang. Kehadiran transportasi on line yang menggunakan aplikasi sangat berpengaruh terhadap kehidupan para sopir taxi konvensional. Karena penghasilan menurun drastis dan sangat terpuruk kehidupannya, pendapatan turun sampai 70%. Kondisi tersebut selama dihadapi delapan (8) bulan sampai satu tahun sejak diberlakukan transportasi on line. Bagaimana dengan kebijakan pemerintah menetapkan batas tarif atas dan batas tarif bawah. Menurut pandangannya pada dasarnya dengan penetapan tarif jika jatuhnya dengan tarif rendah sangat berpengaruh kehilangan

pelanggan dan sekaligus konsumennya. Dengan tarif yang murah bagi transportasi on line masyarakat lebih cenderung memakai taxi on line yang murah dan lebih praktis dan nyaman. Apalagi perusahaan aplikasi menerapkan diskon tarif murah mengakibatkan semakin sepi masyarakat yang akan naik taxi konvensional. Kondisi tersebut berlangsung hampir satu tahun.

c. Sistem kombinasi antara konvensional dan online

Ketika khususnya perusahaan Blue Bird Taxi bekerjasama dengan Go-car maka para sopir mencoba menggunakan aplikasi walaupun belum seluruh sopir Blue Bird. Tetapi perkembangannya semakin banyak yang ikut menggunakan aplikasi dan di lain pihak juga dijalankan secara kombinasi. Dalam perkembangannya informasi K1 sistem aplikasi pada perusahaan Blue Bird sudah mulai naik mencapai 70 %. Menurut pengalaman informan selama dua bulan mencoba menggunakan aplikasi cukup membawa perubahan yang signifikan.

Penghasilan yang diperoleh mulai membaik. Menggunakan sistem kombinasi sudah bisa memenuhi kewajiban setoran dan penghasilan ada sebagian yang bisa dibawa ke rumah. Memang dengan kombinasi dari keseluruhan penghasilan 70 % berasal dari menggunakan aplikasi on line. Bagaimana harapan terhadap kebijakan pemerintah yang sampai saat ini menjadi perbedaan pendapat di tengah masyarakat. Menurut Informan tetap berharap pemerintah memperhatikan kepentingan rakyat kecil seperti sopir taxi konvensional. Perusahaan aplikasi meskipun sopir konvensional cukup tertolong dengan sistem komunikasi, akan tetapi kondisinya masih menghadapi cepat berubah berpengaruh terhadap kebijakan perusahaan.

d. Sopir konvensional tetap bertahan

Menghadapi ketidakpastian dalam pekerjaan tetap banyak ditemukan sopir taxi konvensional tetap mencoba bertahan, sebenarnya peluang dengan pekerjaan sebagai taxi konvensional bagi yang tetap

bertahan menyampaikan alasan yang cukup rasional, ketika banyak teman-temannya mencoba berpindah ke transportasi online pada kenyataanya tidak mampu bertahan lama, sebab dengan perusahaan aplikasi menerapkan sistem diskon, meskipun sudah berkerja keras melampaui jam kerja akan tetapi dengan penghasilan 500 ribu sampai 700 ribu masih belum cukup untuk membagi setoran atau angsuran mobil yang diambil dengan cara leasing. Menurut sopir konvensional yang masih bertahan dalam perkembangannya menunjuk trend kembali normal di mana masyarakat memilih dan mencari taxi konvensional. Mematuhinya jika dijalani dengan tekun dan kerja keras, taxi konvensional tetap dapat menjadi sumber pekerjaan tetap yang dapat menjadi mata pencahariannya. Seharusnya tidak bertindak seperti pemerintah seperti secara terselubung menentukan tarif seperti dengan menerapkan sistem diskon. Dengan demikian informan berharap kebijakan yang dibuat memenuhi azas keadilan dan penegakan

hukum. Informasi lain yang diperoleh yaitu meskipun tidak menggunakan aplikasi pada saat ini dirasakan ada perubahan. Kondisi saat ini sudah mulai berubah yakni pendapatan sudah bisa untuk setoran. Kuncinya disertai dengan kerja keras terus keliling mencari penumpang.

Berdasarkan informasi tersebut di atas secara empiris bahwa sopir taxi konvensional dirugikan akibat kebijakan beroperasinya transportasi on line yang menjadi sumber konflik sudah satu tahun lebih belum tuntas diselesaikan. Kebijakan hasil revisi terdiri sebelas poin (11) perubahan. Diberlakukan sejak 1 April 2017 yang pelaksanaannya dilakukan secara bertahap. Isi kebijakan tersebut merupakan usaha pemerintah untuk menyelesaikan konflik sosial secara tuntas.

e. Keluhan Sopir Transportasi Online

Sebenarnya kondisi saat ini keadaan sudah mulai berubah. Di mana perubahannya menurun atau negatif. Artinya penghasilan sopir taxi online terus menyusut dan

semakin sulit bertahan untuk memenuhi kewajiban angsuran ke leasing mobil. Bagi sopir online yang bukan mobil sendiri atau kendaraan leasing semakin berat. Ketika perusahaan aplikasi menerapkan sistem bonus dan sistem diskon justru menjadi trend terjadi penurunan penghasilan. Meskipun sistem bonus seolah memicu untuk berkompetisi. Akan tetapi untuk mencapai poin 75 atau sampai 80 sangat sulit dicapai. Belum lagi jika sudah mendapat poin 75 harus mencapai 16 trip. Oleh sebab itu sistem bonus secara teori pada prinsipnya belum mampu memberikan stimulus tapi dalam praktiknya mengikuti sistem bonus harus kerja ekstra keras. Kalau tidak mencapai maka akan mendapat sanksi sehingga bekerja dengan sistem aplikasi pada kenyataannya cukup memberatkan. Menurutnya bahwa untuk mendapatkan pendapatan 500 ribu harus bekerja seperti kalong. Artinya harus bekerja sampai larut malam dan tidur di jalan jika dihitung menghabiskan waktu jam kerja 10 jam. Dengan bekerja dengan sistem bonus dan sistem

diskon bekerja seperti diperkuda. Istilah yang disampaikan. Demikian pula dengan sistem diskon yang terkadang rendah yang mempengaruhi pencapaian target yang wajar. Oleh sebab itu kalau tidak terpaksa sudah ditinggalkan mencari pekerjaan lain. Bagaimana dengan kebijakan pemerintah yang masih menimbulkan pro dan kontra. Menurutnya bahwa pada prinsipnya tujuan pemerintah baik yaitu untuk mengatur secara adil dan tertib. Akan tetapi agar pemerintah bisa menegakkan hukum secara adil misalnya perusahaan aplikasi agar tidak mengatur tarif melalui sistem diskon yang akhirnya jatuhnya menjadi sangat rendah. Di samping itu pemerintah mengatur kuota supaya persaingan tidak sehat tidak berlangsung terus terjadi. Hal tersebut bekerja sebagai sopir taxi online disadari sebenarnya sulit bertahan.

Demikian pula informasi di atas menunjukkan bahwa dalam internal pengelolaan aplikasi dan termasuk tenaga kerjanya (sopir) secara manajemen masih belum terkelola

3 secara efektif. Hubungan kerja
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 125

antara sopir online dengan pengelola aplikasi seharusnya memposisikan sebagai hubungan kemitraan. Karena itu kebijakan pemerintah juga mampu melindungi dan menjamin hubungan kerja yang harmonis dan saling menguntungkan. Sedapat mungkin dihindari hubungan kerja yang cenderung eksploitatif melalui penggunaan teknologi dengan penerapan sistem dan program seperti yang dijelaskan di atas.

f. Transportasi Online hanya untuk pekerjaan paruh waktu atau pekerjaan substitusi

Sebenarnya transportasi umum model transportasi online hanya menguntungkan bagi pemilik kendaraan sendiri atau sudah lunas dari leasing. Sebagai sopir Taxi online dilakukan hanya paruh waktu setelah pulang kantor. Sebagian sopir taxi online hanya untuk menambah penghasilan atau untuk membantu menambah uang angsuran. Sebenarnya sebagian sopir taxi online sudah memiliki pekerjaan tetap. Untuk itu transportasi online akan lebih mapan jika dioperasikan oleh sopir taxi online yang memiliki

kendaraan sendiri atau kredit tapi sudah lunas seperti yang dideskripsikan di atas. Di samping itu persepsi masyarakat yang menggunakan transportasi online sebanyak 77,7% menyatakan pelayanan transportasi online sangat baik. Dengan demikian ketergantungan masyarakat cukup tinggi terhadap keberadaan transportasi online oleh sebab itu manajemen pengelolaan transportasi online diperbaiki agar prospeknya semakin baik.

g. Masyarakat dimanjakan dengan Transportasi Online

Kehadiran transportasi on line disambut dan direspon positif oleh masyarakat terutama pengguna jasa transportasi on line. Pengguna jasa yang mendorong transportasi on line menjadi booming khususnya di Jakarta atau kota besar lainnya. Para pengguna menyampaikan bahwa selama ini dalam melakukan aktifitas sehari-hari menggunakan mobil pribadi atau naik taxi konvensional atau angkutan umum lainnya beralih ke transportasi on line. Menurut hasil survey YLKI tahun 2017 mencapai 59,2 %

angka yang cukup tinggi dengan menggunakan transportasi on line memiliki keunggulan dalam pelayanannya. Untuk mendapatkan akses kendaraannya tinggal klik beberapa menit kendaraan sudah datang. Kondisi kendaraan yang masih nyaman seperti kendaraan pribadi yang dapat mengantar sesuai yang dipesan. Pelayanan transportasi yang sifatnya door to door service belum bisa dilakukan oleh transportasi angkutan umum kecuali taxi konvensional. Tetapi taxi konvensional bersaing oleh alat aplikasi yang fungsinya mempercepat akses informasi langsung kepada pengguna. Dalam perkembangannya demand transportasi naik dengan sangat cepat sehingga menjadi pesaing utama angkutan penumpang lainnya. Terutama dengan tarif yang murah, nyaman dan relatif aman. Keunggulan tersebut berdampak terjadinya konflik sosial. Kemajuan teknologi informasi membawa perubahan yang lambat diantisipasi efek terjadinya krisis perubahan seperti terjadinya konflik sosial. Terkait dengan kebijakan pemerintah di atas pada hakikatnya

memberikan jaminan kepada para pengguna supaya di samping nyaman juga keamanan terjamin. Oleh sebab itu menjadi tantangan pemerintah untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum massal yang disediakan untuk masyarakat luas. Pengguna jasa transportasi on line di Indonesia sebagian besar kelompok masyarakat menengah ke atas. Di samping itu persepsi masyarakat yang menggunakan transportasi online sebanyak 77,7% menyatakan pelayanan transportasi online sangat baik.

h. Sistem Bonus dan Diskon memberatkan sopir online

Perkembangan saat ini beroperasinya transportasi on line di samping semakin banyak pesaingnya pengaturan yang diberlakukan oleh perusahaan aplikasi semakin memberatkan para sopir transportasi on line. Menurut informasi, perkembangan kondisi transportasi on line semakin mempersulit sopir on line untuk bisa bertahan. Sebab sopir on line yang kendaraannya milik orang lain dengan sistem setoran. Demikian

pula bagi sopir on line sebagai pemilik kendaraan tapi dengan cara leasing. Ketika saat ini perusahaan aplikasi menerapkan sistem "diskon" dan sistem "bonus". Dua model bisnis tersebut menurut para sopir on line tersebut mulai dirasakan sistem tersebut seperti jebakan "Batman". Artinya sistem bonus dan sistem diskon seolah-olah pure bisnis yang menggiurkan. Akan tetapi sesungguhnya memberatkan para sopir on line. Misalnya sistem "bonus" dengan aturan yang diberlakukan pada kenyataannya sulit direalisasikan di lapangan. Untuk mendapatkan poin tertinggi sampai level 80 lebih membutuhkan kerja ekstra keras. Oleh sebab itu para sopir on line sudah mulai banyak yang tidak mengikuti sistem "bonus". Ketika pada awal beroperasinya transportasi on line baru berjalan satu (1) tahun memang terjadi "booming". Demand naik maka dapat menghasilkan sehari 400 ribu sampai 700 ribu. Akan tetapi kondisi saat ini untuk mengejar setoran sudah mulai sulit. Sedang bagi yang berpenghasilan masih ada kewajiban angsuran ke leasing

yang semakin tidak terjangkau. Karena itu perusahaan leasing menarik kembali kendaraannya. Demikian pula perusahaan aplikasi yang juga memiliki kendaraan untuk transportasi on line saat ini sudah mulai banyak yang ditarik kembali dari para sopir on line. Fenomena tersebut di atas sudah barang tentu dalam usaha transportasi on line terkait dengan belum akuratnya data "supply dan demand" bisa memastikan bahwa lambat laun transportasi on line juga akan ditinggalkan para sopir Online. Harapan sopir on line juga di samping kebijakan pemerintah dapat menertibkan semua stakeholder dan penegakan hukum dapat dilaksanakan dengan tegas, terhadap tentu perusahaan aplikasi yang melanggar dalam bisnis termasuk yang diharapkan dapat ditegakkan. Sebab para sopir sudah merasakan bekerja lebih dari 8 (delapan) bahkan sampai sepuluh jam sehari penghasilannya masih belum cukup untuk survive. Bahkan diperoleh informasi dalam penerapan sistem bonus terdapat sopir online hanya mengoperasikan

3 kendaraan tanpa membawa
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 128

penumpang artinya penumpang tidak dilayani sebagaimana mestinya dengan berbagai alasan.

i. Komunikasi kebijakan yang efektif mengurangi dampak konflik sosial

Dalam pembahasan transportasi on line yang menimbulkan konflik sosial seharusnya pada tahap perumusan kebijakan yakni dalam melakukan revisi kebijakan sedapat mungkin menyerap aspirasi masyarakat terutama kelompok sasaran. Pada prinsipnya timbulnya perbedaan persepsi dan definisi mengenai poin-poin aturan yang menjadi instrumen menyelesaikan konflik sosial diakui bahwa kuncinya pada “komunikasi” yang lebih intensif dengan kelompok sasaran. Ketika persoalan menjadi besar penyelesaiannya membutuhkan energi yang besar. Oleh sebab itu dengan terjadinya persoalan transportasi on line sampai timbulnya konflik pada awalnya adalah lemahnya “pengawasan”. Misalnya pada awalnya kejadian yang kecil beroperasinya ojek kendaraan dua yang berfungsi sebagai angkutan orang dan

barang. Pelanggaran yang semakin menumpuk dan pengawasan kurang efektif pada akhirnya persoalan menjadi kompleks dan berdimensi sosial meluas. Dalam implementasi kebijakan harus diakui masih belum optimal dukungan anggaran atau momentum pelaksanaannya yang tidak tepat. Kebijakan pemerintah mengenai transportasi on line yang dilaksanakan pada akhir tahun anggaran juga berpengaruh terhadap pembiayaan terhadap serangkaian program sosialisasi kebijakan tersebut. Karena itu program strategis kurang optimal karena kendala anggaran. Misalnya pemerintah mewajibkan “pemasangan stiker” pada kendaraan angkutan orang atau transportasi on line tidak tercapai targetnya. Sebab dengan kendaraan transportasi on line dipasang stiker bertujuan memberikan rasa aman baik kepada sopir maupun penumpangnya. Dalam revisi terhadap peraturan Menteri Perhubungan PM tahun 2016 terdapat sebelas (11) poin yang

3 sudah dikomunikasikan dengan
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 129

komunitas transportasi on line dan hampir disepakati seluruhnya. Namun belakangan ini menjadi mentah lagi mengenai “pemasangan stiker” pada kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang secara on line cenderung mendapat penolakan kembali. Dengan tertundanya pengadaan “stiker” karena terkendala oleh kecukupan anggaran, boleh jadi target dalam tiga bulan ke depan persoalan transportasi on line yang seharusnya sudah bisa clear akan tersendat. Atau boleh jadi letupan kecil persoalan “stiker” akan muncul kembali sebagai ketegangan sosial baru. Oleh sebab itu pemerintah harus bekerja ekstra melakukan kanalisasi permasalahan supaya tidak merembet kepada poin-poin kebijakan yang sudah dikompromikan dengan kelompok sasaran. Dengan demikian pada hakikatnya penggalan informasi mengenai kebijakan transportasi on line dengan informan dapat memastikan bahwa dalam evaluasi kebijakan harus digunakan indikator yang terukur. Berdasarkan informasi yang diperoleh tersebut

jika evaluasi kebijakan mengacu pada “goal free model” di mana¹² indikator utama yaitu pilihan pengguna dan manfaat sosial. Apabila indikator utama yaitu pilihan pengguna maka terkait dengan “revisi kebijakan” mengenai transportasi on line maka isi revisi yang terdiri dari sebelas poin yang ditawarkan kepada kelompok sasaran maka dapat mengambil pilihan yang mana kebijakan tersebut dapat dipilih untuk dapat dilaksanakan dalam upaya mendinginkan tensi konflik sosial. Seperti yang disampaikan oleh Menteri Perhubungan strategi implementasi kebijakan yaitu diterapkan dengan beberapa tahap transisi. Seperti yang dikatakan Menteri Perhubungan yaitu “kami akan memberlakukan aturan tersebut dengan transisi dan implementasi pasal-pasal dalam PM tersebut dilakukan secara bertahap. Ada pasal yang diberlakukan serta merta dan ada juga yang diberlakukan pada 2 atau 3 bulan, tergantung pada kompleksitas masalah”. Implementasi kebijakan transportasi on line dengan strategi³ secara bertahap merupakan Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 130

langkah yang tepat. Dalam evaluasi "goal free model" dengan indikator pilihan pengguna dimaksudkan bahwa pertimbangan kompleksitas masalah maka dapat dipilih konten atau isi kebijakan mana yang dipilih yang dapat mengurangi tensi ketegangan dengan kelompok sasaran. Misalnya konten kebijakan yang dapat serta merta diberlakukan yaitu; (1) penetapan angkutan on line sebagai angkutan sewa khusus, (2) persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1000 cc, (3) persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan dan (4) kepemilikan atau kerjasama dengan bengkel yang merawat kendaraan. Adapun poin kebijakan yang memerlukan pendekatan kelompok sasaran atau dengan perlu kajian lapangan misalnya; (1) pengujian kendaraan bermotor (KIR), Stiker dan penyediaan akses digital pada dashboard. Penentuan kuota, pengenaan pajak dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama tiga (3) bulan untuk pemberlakuannya. Melalui pendekatan dan komunikasi yang intens dengan kelompok sasaran

maka kebijakan di atas secara bertahap akan bisa diterima jika perbedaan persepsi tentang isi kebijakan bisa clear maka ketegangan sosial bisa berkurang.

j. Pengawasan lemah terhadap implementasi kebijakan berdampak gagalnya kebijakan.

Selanjutnya pendalaman mengenai persoalan transportasi on line menurut informan "policy maker" bahwa kebijakan pemerintah pada dasarnya untuk menyelesaikan konflik sosial bisa diredam dan bahkan dapat menjadi "zero konflik". Namun diakui bahwa selama ini terdapat kelemahan yaitu "pengawasan" kurang berlangsung dengan efektif. Demikian pula menyiapkan data yang terkait dengan "transportasi on line" terutama untuk menghitung supply dan demand tidak mudah diperoleh. Demikian pula komunikasi dengan kelompok sasaran kurang dilakukan dengan intensitas yang cukup dan berkelanjutan. Dengan demikian pada tahap implementasi kebijakan, dengan pengawasan yang efektif

serta komunikasi dengan kelompok sasaran dan dengan strategi yang dilakukan secara bertahap diharapkan ketegangan baru dengan kelompok sasaran bisa dikendalikan secara tuntas.

k. Quo Vadis Transportasi Online

Berdasarkan hasil survey YLKI tahun 2017 bahwa masyarakat sudah bergantung pada transportasi online sebanyak 77%. Artinya masyarakat hampir setiap hari menggunakan transportasi online dalam melakukan kegiatannya. Ketika transportasi online sudah mulai menyatu dengan kehidupan masyarakat di kota besar seperti Jakarta, apakah keberlangsungan atau eksistensinya terus ada dan terjaga? Pada saat ini bisnis taxi konvensional sudah semakin lesu dan bahkan di ambang kebangkrutan, sebelum booming transportasi online, terkait dengan pelayanan angkutan pada penumpang melalui taxi konvensional pemerintah cukup baik, akurat data supply dan demand dapat dikendalikan pemerintah maka memudahkan dalam menaikkan tarif. Sehingga

kompetisi antara perusahaan taxi konvensional tidak eksposif, di samping itu kenyamanan dan keamanan cukup terkendali. Lalu muncul kendaraan sewa khusus dengan menggunakan aplikasi smartphone yang memudahkan komunikasi antara operator kendaraan sewa khusus dengan pengguna jasa transportasi online. Dalam perkembangannya dalam waktu relatif singkat pergerakan supply dan demand tidak lagi bisa dikendalikan pemerintah. Untuk itu terjadilah perang tarif antara kendaraan taxi yang menggunakan aplikasi (taxi online) dengan taxi konvensional dan mulai terjadi konflik yang berlarut-larut sampai saat ini antara transportasi taxi online dengan taxi konvensional itu bahkan dengan angkutan umum lainnya yang kalah bersaing karena taxi online lebih nyaman dan murah.

Akan tetapi dalam perkembangannya keberlangsungan transportasi online mulai mengalami kejenuhan artinya di satu pihak transportasi online dikendalikan oleh

3 perusahaan Aplikasi seperti Grab,
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 132

Gocar Gojek, pengaturan tarif dan jumlah kendaraan dan bahkan sopir dikendalikan perusahaan Aplikasi tersebut.

Perkembangannya muncul fenomena sopir taxi online yang hanya menggantungkan setoran dan atau penghasilan untuk angsuran kepada leasing ini sudah mulai mengeluh menemukan kesulitan setoran dan membayar angsuran leasing. Sejak perusahaan Aplikasi menerapkan sistem bonus dan diskon artinya bisnis transportasi online sudah kurang prospektif lagi. Kecuali bagi pemilik kendaraan yang mengoperasikan dengan cara online yang sudah lunas kendarannya. Demikian pula sopir online yang sudah memiliki pekerjaan tetap dan mengoperasikan kendaraan untuk sewa dengan cara online hanya sebagai sampingan atau bekerja paruh waktu untuk menambah penghasilan. Di samping itu juga para sopir online dapat bertahan karena istrinya atau suaminya kehidupan sudah cukup, melihat perkembangan yang fluktuatif tersebut lambat laun bisnis transportasi online menjadi

ketidakpastian maka kembali ke pada situasi sebelumnya. Untuk itu kebijakan pemerintah harus berorientasi menjaga keseimbangannya antara kepentingan masyarakat, sopir taxi online sebagai pekerja, perusahaan aplikasi dengan regulasi yang berazaskan keadilan.

I. Inkonsistensi Kebijakan

Sebenarnya Transportasi online merupakan domain fungsi “transportasi” sedangkan perangkat aplikasi smartphone yang melekat pada kendaraan sebagai fungsi penunjang seharusnya konsisten. Artinya bahwa pengaturan aplikasi smartphone diintegrasikan dalam kebijakan transportasi yang menjadi domain kementerian perhubungan dengan demikian over laping regulasi dalam kebijakan transportasi umum sewa khusus tidak terjadi.

V. KESTIMPULAN

⁴
Dengan beroperasinya transportasi online pada kenyataannya berdampak pada turunnya pendapatan sopir taxi konvensional sampai 70%, yang dihadapi selama hampir satu tahun. Bahkan perusahaan taxi seperti taxi

ekspres mengalami kebangkrutan. Perbedaan tariff transportasi online dengan tarif taxi konvensional yang cukup besar merupakan sumber konflik sosial. Pendataan mengenai kuota beroperasinya kendaraan transportasi online dan jumlah sopirnya yang kurang akurat mempersulit pembinaan yang dilakukan pemerintah sehingga persaingan tidak sehat antara taxi konvensional dan taxi online sulit dikendalikan. Perusahaan aplikasi sulit dan enggan menyampaikan data kendaraan dan jumlah sopir yang menggunakan aplikasi online secara akurat kepada pemerintah. Untuk itu menyulitkan pembuatan dan pelaksanaan kebijakan yang tepat sasaran dalam mengendalikan konflik sosial.

Perusahaan aplikasi yang menerapkan sistem bonus serta sistem diskon direspon oleh sopir taxi online bahwa kebijakan tersebut dirasakan beban yang berat ditanggung oleh sopir online. Terutama bagi sopir online yang masih sistem setoran dan angsuran bagi kendaraannya yang menggunakan sistem leasing, karena penghasilan untuk mengejar setoran semakin sulit meskipun sudah bekerja

6-8 jam sehari. Sistem transportasi online hanya menguntungkan bagi perusahaan aplikasi dan bagi sopir online yang bekerja sebagai sambilan dan atau paruh waktu di mana kendaraan yang dipakai milik sendiri atau leasing sudah lunas. Masyarakat diuntungkan dengan beroperasinya transportasi online yang lebih murah dan nyaman.

Pada prinsipnya masyarakat komunitas sopir angkutan umum baik online dan konvensional memahami kebijakan pemerintah dengan harapan kebijakan tersebut bersifat adil dan tidak diskriminatif dan penegakan hukum yang tegas. Dalam implementasi kebijakan terjadi banyak hambatan seperti para pelaksana kebijakan kurang kredibel, terjadi perbedaan persepsi dengan kelompok sasaran, maka pemerintah mesti melakukan pendekatan dan komunikasi yang intensif dengan kelompok sasaran sehingga konflik sosial tidak akan terjadi.

Beberapa faktor hambatan dalam pelaksanaan kebijakan seperti pengawasan yang lemah, terbatasnya anggaran dan penegakan hukum yang belum optimal maka dengan peningkatan efektifitas
Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 134

pengorganisasian dan kemampuan manajemen yang handal sehingga konflik sosial bisa diselesaikan dengan tuntas. Pengelolaan transportasi online harus memperbaiki manajemennya dan berorientasi pada azas keadilan terhadap stakeholder terutama dalam perbaikan kesejahteraan dan penghasilannya.

VI. SARAN

Agar dalam penetapan kebijakan tidak dilakukan revisi lebih dari satu kali maka pada tahap formulasi dibuat naskah akademik yang telah dilakukan sosialisasi dan komunikasikan dengan intensif kepada para pemangku kepentingan dan kelompok sasaran. Jika pada tahap formulasi kesepakatan dengan kelompok sasaran clear maka resistensi dan penolakan terhadap isi kebijakan tidak akan terjadi. Pada tahap implementasi kebijakan supaya tidak mengalami kegagalan dan berjalan lancar serta tidak menimbulkan konflik sosial atau penolakan terhadap isi kebijakan dan agar didukung oleh pelaksana kebijakan yang kredibel dengan dukungan pengorganisasian dan kemampuan manajemen yang handal.

Mengingat public transport model transportasi online sudah memberikan kepuasan publik yang tinggi, untuk itu agar pemerintah segera membuat kebijakan dan program pemeliharaan dan penyelenggaraan public transport yang pelayanannya setara dengan model transportasi online. Dalam menyelesaikan persoalan konflik sosial dalam beroperasinya transportasi online agar pemerintah konsisten dengan kebijakan dalam mengatur operasinya transportasi umum sewa khusus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

VI. DAFTAR PUSTAKA

Allan Drazen, (2000). Political Economy In Macroeconomic, Princeton University Press

Avip Priatna, Bambang (2017), Tinjauan Penelitian Kuantitatif pada Tesis Program Pasca Sarjana Institut Stiami Jakarta, Pada Work Shop Kuantitatif Reseach, di Institut Stiami Jakarta , Nopember 2017

American Public Transportation Association, 2017, (www.Apta.com)
³² Biro Komunikasi dan Informasi Publik, Kementrian Perhubungan, 02 April 2017

³ Volume 5 Nomor 2, Oktober 2017 | 135

Dunn N William, (1999), Policy Analicys,
Publisher Harlow Pearson, 2014

Erdi (2015), Studi Evaluasi Kebijakan
Publik, www.academia.edu

²⁰ Istianto, Bambang, (2011), Manajemen
Pemerintahan Dalam Perspektif
Pelayanan Publik, Penerbit Mitra
Wacana Media, Jakarta

Jokosutono, P, tribunews.com Jakarta, 19
September 2014

Land Transport Authority, (2017), Public
Transport and Planning,
<https://www.lta.gov.sg>.

Muklir, (2011), xpresipena.blogspot.co.id

⁴³ Nurharjadmo (2008), Evaluation
Implementation Dual System
Education Program in Senior Technical
High School, Spirit Publik, Volume 4,
Nomor 2

⁴⁵ Parsons, Wayne, (2001), Public Policy,
Pengantar Teori dan Praktik Analisis
Kebijakan, Penerbit, Kencana, Jakarta,
Tahun 2011

²¹ Nugraha, Rian N (2006). Kebijakan Publik
Untuk Negara Berkembang, Penerbit,
PT. Elex Media Komputindo, Jakarta

⁷ Sun Sheng Han (2010), Land Transport
Policy and Development in Singapore,
Urban Planing Faculty Architecture,
Building and Planning The Univercity
of Melbourne

The Daily Oktagon, 2017,
<https://daily.oktagon.co.id>

⁴⁰ Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia
(YLKI), Hasil Survey Transportasi
Online (2017)

²⁴ Undang Undang Lalu Lintas Angkutan
Jalan Nomor 22 Tahun 2009

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32
Tahun 2106 Tentang Penyelenggaraan
Angkutan Orang Dengan Kendaraan
Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26
Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan
Angkutan Orang Dengan Kendaraan
Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Kabijakan transportasi

ORIGINALITY REPORT

13%

SIMILARITY INDEX

13%

INTERNET SOURCES

6%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

ojs.stiami.ac.id

Internet Source

3%

2

www.scilit.net

Internet Source

2%

3

jurnal.fkip.uns.ac.id

Internet Source

2%

4

repository.stei.ac.id

Internet Source

1%

5

Submitted to Sriwijaya University

Student Paper

<1%

6

Submitted to Universitas Jenderal Soedirman

Student Paper

<1%

7

archives.palarch.nl

Internet Source

<1%

8

repository.uin-suska.ac.id

Internet Source

<1%

9

Submitted to iGroup

Student Paper

<1%

10	www.coursehero.com Internet Source	<1 %
11	edoc.pub Internet Source	<1 %
12	ar.scribd.com Internet Source	<1 %
13	text-id.123dok.com Internet Source	<1 %
14	Submitted to Universitas Islam Indonesia Student Paper	<1 %
15	docplayer.info Internet Source	<1 %
16	fisip.uns.ac.id Internet Source	<1 %
17	konsultasiskripsi.com Internet Source	<1 %
18	zombiedoc.com Internet Source	<1 %
19	Submitted to Universitas Negeri Jakarta Student Paper	<1 %
20	etd.repository.ugm.ac.id Internet Source	<1 %
21	archive.org Internet Source	<1 %

22	octavianuspratama.wordpress.com Internet Source	<1 %
23	repository.upi.edu Internet Source	<1 %
24	rri.co.id Internet Source	<1 %
25	www.researchgate.net Internet Source	<1 %
26	ejournal.unsri.ac.id Internet Source	<1 %
27	pijatfantasi-surabaya.blogspot.com Internet Source	<1 %
28	blog.ub.ac.id Internet Source	<1 %
29	ejournal.unsrat.ac.id Internet Source	<1 %
30	phdi.or.id Internet Source	<1 %
31	suparnonanoacehsingkil.blogspot.com Internet Source	<1 %
32	dephub.go.id Internet Source	<1 %
33	eprints.unm.ac.id Internet Source	<1 %

34	peraturan.bpk.go.id Internet Source	<1 %
35	repository.moestopo.ac.id Internet Source	<1 %
36	repository.umsu.ac.id Internet Source	<1 %
37	semestahukum.blogspot.com Internet Source	<1 %
38	takahumasunj.com Internet Source	<1 %
39	jdih.dephub.go.id Internet Source	<1 %
40	www.batamnews.co.id Internet Source	<1 %
41	Submitted to St. Petersburg College Student Paper	<1 %
42	jurnal.untag-sby.ac.id Internet Source	<1 %
43	lib.unnes.ac.id Internet Source	<1 %
44	Ismi Rania Yolanda, Acwin Hendra Saputra. "PENERAPAN KEBIJAKAN EKSTENSIFIKASI BARANG KENA CUKAI TERHADAP PRODUK	<1 %

PLASTIK DI INDONESIA", JURNAL PERSPEKTIF BEA DAN CUKAI, 2021

Publication

45

press.unisri.ac.id

Internet Source

<1 %

Exclude quotes On

Exclude matches Off

Exclude bibliography On