

**DAMPAK KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE
(STUDI KELURAHAN BUMI NYIUR KEC. WANEA KOTA MANADO)**

**ZEFANYA F TELAP
SALMIN DENGO
ALDEN LALOMA**

SUMMARY: *The purpose of this study is to determine the impact of online transportation policies, especially online motorcycle taxis in the target group (entrepreneurs / online motorcycle taxi drivers), on conventional motorcycle taxi drivers and on the user community. Based on the research results, conclusions can be drawn: (1) Online ojek transportation policy has the expected positive impact on the target group, namely increasing online ojek driver income and helping to improve the living standards / welfare of the family of online ojek drivers. (2) Online ojek transportation policy also has a positive impact on the wider community, which makes it easy to obtain cheap, convenient, safe, and fast transportation / transportation services. But for conventional motorcycle taxi drivers, the presence of online motorcycle taxi drivers is considered to be detrimental to them because income is reduced. (3) Online ojek transportation policy also has a positive impact on the present and future conditions of the community, whereby the community's need for public transportation services can be more fulfilled. (4) Online ojek transportation policy has a positive impact on the direct costs by the community which can reduce transportation costs; and (5) Online ojek transportation policy does not affect the indirect costs that must be borne by the community as a result of the policy because online ojek transportation does not have a negative effect on society.*

Keywords: *policy, the impact of online transportation policy*

PENDAHULUAN

Semakin tingginya tuntutan mobilitas masyarakat di zaman modern sekarang ini, terutama masyarakat kota, tentunya membutuhkan sarana transportasi yang dapat memberikan pergerakan dan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cepat, walaupun jarak tempuhnya jauh. Sifat dari masyarakat kota, pada umumnya adalah dinamis, selalu bergerak dan menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan atau keadaan yang ada. Begitu pula dengan perubahan pada pemilihan moda transportasi untuk melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lain.

Terobosan terbaru pada beberapa tahun terakhir ini di bidang usaha jasa pelayanan transportasi darat adalah inovasi pelayanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* atau yang dikenal dengan transportasi *online* (taksi *online* dan ojek *online*). Hadirnya layanan jasa transportasi berbasis *online* ini membuat masyarakat memiliki berbagai pilihan transportasi, sehingga harus menentukan transportasi mana yang paling

cocok dengan kebutuhannya untuk melakukan mobilitas.

Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi taksi atau ojek dengan teknologi komunikasi melalui *smart phone*. Di Indonesia, usaha pelayanan jasa transportasi *online* ini diselenggarakan oleh PT.Go-jek (Go-Jek dan Go-Car), dan Grab. Sejak awal kehadirannya, transportasi *online* ini mendapat penolakan dari pengusaha dan sopir angkutan umum berbasis aplikasi informasi seperti taxi konvensional, angkutan kota, dan ojek, yang ditandai dengan demonstrasi dan bahkan penghadangan terhadap transportasi *online* di beberapa kota dan tidak terkecuali juga di Kota Manado.

Kehadiran transportasi *online* merupakan konsekuensi dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan, dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu, sehingga penolakan atau penghapusan terhadap transportasi *online* adalah merupakan sebuah keniscayaan. Untuk itu pemerintah melalui

Kementerian Perhubungan memberikan payung hukum terhadap transportasi *online* dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang diundangkan mulai 1 April 2016.

Kehadiran Permenhub No.32 Tahun 2016 justru menimbulkan reaksi penolakan yang lebih besar dari penyelenggara dan sopir angkutan umum berbasis aplikasi informasi (angkutan konvensional) karena dianggap melegalkan transportasi *online* yang menurut mereka sangat merugikan bahkan bisa membunuh atau memberangus keberadaan penyelenggara angkutan umum konvensional. Di lain pihak para penyelenggara transportasi *online* justru menuntut pemerintah untuk melindungi keberadaan transportasi *online*.

Menyikapi permasalahan tersebut, dan untuk menjamin keamanan masyarakat dan melindungi industri taksi, maka Kementerian Perhubungan melakukan revisi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 dengan mengeluarkan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017. PM 26 tahun 2017 tersebut diantaranya memuat 11 poin revisi yang telah dibahas dan

Revisi terhadap Permenhub No.32/2016 dengan Permenhub No.26 Tahun 2017 ternyata tidak memberikan kepuasan kepada pihak-pihak tertentu terutama penyelenggara transportasi *online* karena dinilai bertentangan dengan UU.No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Raya, yang diwujudkan dengan melakukan gugatan ke Mahkamah Agung. Gugatan tersebut kemudian dikabulkan oleh Mahkamah Agung, sehingga pada tanggal 20 Juni 2017 dengan Keputusan MA No.37 Tahun 2017 pihak MA mencabut 14 pasal dalam Permenhub No.26 Tahun 2017.

Berdasarkan Keputusan Mahkamah Agung tersebut, Kementerian Perhubungan mengeluarkan kebijakan baru di bidang transportasi *online* yang ditetapkan dengan Permenhub No.108 Tahun 2017 yang diberlakukan mulai tanggal 1 November

disepakati bersama antara para pemangku kepentingan, seperti para akademisi, pengamat transportasi, asosiasi terkait, dan pelaku usaha jasa transportasi, baik yang reguler maupun yang berbasis aplikasi (*online*). Peraturan Menteri tersebut berlaku sejak ditetapkan atau 1 April 2017 namun ada beberapa substansi materi yang memerlukan masa transisi dalam penerapannya. Dari 11 poin revisi aturan tersebut, 4 poin diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017 yaitu diantaranya: (1) penetapan angkutan *online* sebagai angkutan sewa khusus, (2) persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, (3) persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan (4) kepemilikan atau kerjasama dengan bengkel yang merawat kendaraan. Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses Digital Dashboard; masa transisi diberikan waktu 2 bulan setelah 1 April 2017 atau 1 Juni 2017. Sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak, dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama 3 bulan untuk pemberlakuannya.

2017. Kebijakan regulasi yang baru ini bertujuan menjamin keselamatan masyarakat dan melindungi industri taksi agar monopoli tidak terjadi sehingga semua pihak-pihak di industri pertaksian ini bisa berjalan dengan baik. Permenhub No.108 Tahun 2017 tersebut mengatur 9 (Sembilan) point tentang transportasi/taksi *online* yaitu : argometer taksi, tarif, wilayah operasi, kuota atau perencanaan kebutuhan yang ditetapkan oleh Dirjen Perhub Darat atau Gubernur, minimal banyaknya kendaraan, bukti kepemilikan kendaraan bermotor, domisili TNKB, sertifikasi uji tipe, dan peran aplikator.

Sekarang ini kebijakan transportasi *online* sudah dilaksanakan di Kota Manado sehingga moda transportasi ini semakin berkembang. Kebijakan transportasi *online* di Kota Manado tentu dapat memberikan dampak positif (dampak yang diharapkan)

dan juga mungkin dampak tidak diharapkan (negative), baik kepada kelompok sasaran maupun terhadap kelompok atau orang-orang di luar kelompok sasaran dari kebijakan tersebut. Dari prasurvei yang dilakukan nampaknya kebijakan transportasi *online* dapat membantu masyarakat Kota Manado memenuhi kebutuhan pelayanan transportasi dengan cepat, aman, dan tepat waktu, sehingga aktivitas mobilitas masyarakat menjadi lebih lancar. Tarif transportasi *online* yang relatif lebih murah juga membantu masyarakat kurang mampu dalam mengurangi biaya transportasi dalam aktivitas mereka sehari-hari. Kebijakan transportasi online juga membuka lapangan kerja bagi masyarakat terutama bagi mereka yang berprofesi sebagai sopir.

Adanya indikasi dampak positif dan dampak negatif dari kebijakan transportasi *online* tersebut menarik untuk dikaji melalui suatu penelitian ilmiah, sehingga diangkat judul penelitian “Dampak Kebijakan Transportasi *Online* : Studi Di Kelurahan Bumi Nyiur Kota Manado”.

TINJAUAN PUSTAKA

Dampak kebijakan (*policy impact* atau *policy consequences*) merupakan salah satu aspek atau tipe dari evaluasi kebijakan publik, seperti dikatakan oleh Anderson dalam Winarno (2016) bahwa secara umum evaluasi atau penilaian kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi, dan dampak pelaksanaan kebijakan tersebut. Dalam hal ini, evaluasi/penilaian kebijakan dipandang sebagai aktivitas fungsional; artinya bahwa evaluasi kebijakan tidak hanya dilakukan pada tahap akhir saja, melainkan dilakukan dalam seluruh proses kebijakan yaitu pada tahap perumusan masalah kebijakan, tahap implementasi, maupun pada tahap hasil dan dampak kebijakan.

Michael Borus dalam Kusumanegara (2010) mengemukakan bahwa ada tiga tipe evaluasi kebijakan publik, yaitu :

- (1) Evaluasi Program, yaitu tipe evaluasi yang berusaha menjawab pertanyaan bagaimanakah suatu kebijakan/program berjalan ?;
- (2) Evaluasi Dampak, adalah tipe evaluasi yang menjawab pertanyaan akibat apa yang terjadi dengan adanya suatu kebijakan/program, atau apa yang terjadi dengan adanya suatu kebijakan/program ?;
- (3) Analisis Strategis, yaitu berupaya menjawab pertanyaan seberapa jauh efektivitas kebijakan/program dalam mengatasi masalah dibandingkan dengan kebijakan atau program-program lain untuk masalah yang sama.

Thomas R. Dye dalam Winarno (2016) memberikan pengertian dampak kebijakan (*policy impact* atau sering juga disebut *policy consequences*) adalah keseluruhan efek yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan/program dalam kondisi kehidupan nyata. Charles O. Jones dalam Islamy (2006) mengartikan dampak kebijakan adalah akibat-akibat dan konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan dengan dilaksanakannya suatu kebijakan/program; misalnya apakah dengan dibangunnya banyak sekolah dasar telah memberikan akibat semakin tingginya kesadaran masyarakat untuk menempuh pendidikan dasar. Pengertian dampak kebijakan/program ini berbeda dengan pengertian hasil kebijakan/program (*policy outputs*) yang mengandung pengertian sebagai apa-apa yang telah dihasilkan dengan adanya suatu kebijakan; misalnya kebijakan tentang perumahan akan menghasilkan berdirinya bangunan-bangunan rumah.

Lester dan Stewar dalam Winarno, (2016) mengemukakan bahwa evaluasi/penilaian kebijakan dapat dibedakan ke dalam dua tugas yang berbeda yaitu :

- (1) Tugas pertama adalah untuk menentukan konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan dengan cara menggambarkan dampaknya. Tugas ini merujuk pada

usaha untuk melihat apakah program kebijakan public mencapai tujuan dan dampak kebijakan yang diinginkan/diharapkan atau tidak.

- (2) Tugas kedua adalah untuk menilai keberhasilan atau kegagalan dari suatu kebijakan berdasarkan standar atau criteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Tugas kedua ini ialah menilai apakah suatu kebijakan berhasil atau tidak dalam meraih dampak yang diinginkan.

Michael Borus dalam Kusumanegara (2010) mengemukakan bahwa ada tiga tipe evaluasi kebijakan publik, yaitu :

- (1)Evaluasi Program, yaitu tipe evaluasi yang berusaha menjawab pertanyaan bagaimanakah suatu kebijakan/program berjalan ?;
- (2) Evaluasi Dampak, adalah tipe evaluasi yang menjawab pertanyaan akibat apa yang terjadi dengan adanya suatu kebijakan/program, atau apa yang terjadi dengan adanya suatu kebijakan/program ?;
- (3) Analisis Strategis, yaitu berupaya menjawab pertanyaan seberapa jauh efektivitas kebijakan/program dalam mengatasi masalah dibandingkan dengan kebijakan atau program-program lain untuk masalah yang sama.

Dari beberapa pendapat tersebut dapat dipahami bahwa evaluasi/penilaian kebijakan ditujukan antara lain untuk menilai dampak dari pelaksanaan suatu kebijakan. Dengan kata lain tujuan/sasaran dari evaluasi/penilaian kebijakan antara lain adalah untuk mengetahui apakah kebijakan mencapai dampak yang diinginkan/diharapkan atau tidak.

Thomas R. Dye dalam Winarno (2016) memberikan pengertian dampak kebijakan (*policy impact* atau sering juga disebut *policy consequences*) adalah keseluruhan efek yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan dalam kondisi kehidupan nyata. Charles O. Jones dalam Islamy (2006)

mengartikan dampak kebijakan adalah akibat-akibat dan konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan dengan dilaksanakannya suatu kebijakan; misalnya apakah dengan dibangunnya banyak sekolah dasar telah memberikan akibat semakin tingginya kesadaran masyarakat untuk menempuh pendidikan dasar. Pengertian dampak kebijakan ini berbeda dengan pengertian hasil kebijakan (*policy outputs*) yang mengandung pengertian sebagai apa-apa yang telah dihasilkan dengan adanya suatu kebijakan; msalnya kebijakan tentang perumahan akan menghasilkan berdirinya bangunan-bangunan rumah.

Almond dan Powell dalam Winarno (2016) mengatakan bahwa dilihat dari sifatnya, dampak kebijakan dapat dibedakan kedalam simbolik (*intangible*) dan materi (*agible*). Dampak atau hasil kebijakan yang bersifat simbolik mencakup seperti : penegasan nilai-nilai oleh para elite, pameran bendera dan pasukan, upacara militer, kunjungan oleh pejabat-pejabat tinggi, dan pernyataan-pernyataan kebijakan atau maksud oleh pemimpin-pemimpin politik dan ketergantungan yang besar dalam menyadap kepercayaan-kepercayaan rakyat, tingkahlaku-tingkahlaku, dan aspirasi-aspirasi bagi keefektifannya. Dalam banyak kasus, tindakan-tindakan kebijakan yang seolah-olah ditujukan untuk mencapai kebutuhan-kebutuhan yang bersifat materi, dalam prakteknya berubah menjadi lebih bersifat simbolik. Sebaliknya, kebijakan-kebijakan publik yang keuntungannya lebih tampak bersifat simbolik, dalam pelaksanaannya menghasilkan keuntungan-keuntungan yang lebih bersifat materi, misalnya kegiatan *antitrust*, pengaturan tingkat pelayanan publik dan kesempatan yang sama dalam memperoleh pekerjaan.

METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode kualitatif. Menurut Moleong (2009) bahwa penelitian kualitatif

adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian (misalnya perilaku, persepsi, tindakan, dan lainnya), secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci. Teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Disebut sebagai metode kualitatif karena data yang terkumpul dan analisisnya lebih bersifat kualitatif.

Fokus Penelitian

Penentuan fokus penelitian penting dalam penelitian kualitatif karena ia membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan yang tidak relevan (Moleong, 2009).

Sesuai dengan rumusan masalah bahwa fokus penelitian ini adalah dampak kebijakan transportasi *online*, yaitu akibat-akibat atau konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan dengan adanya atau dilaksanakannya kebijakan transportasi *online*. Dalam penelitian ini dampak kebijakan transportasi *online* dilihat dari dimensi-dimensi dampak kebijakan publik yang dikemukakan oleh Anderson dalam Islamy (2006), yaitu :

- (a) Dampak kebijakan yang diharapkan atau tidak diharapkan pada masalahnya dan pada pengemudi ojek online;
- (b) Dampak kebijakan pada situasi atau orang-orang atau kelompok di luar sasaran/tujuan kebijakan (masyarakat umum)
- (c) Dampak kebijakan pada kondisi lalu lintas sekarang dan kondisi yang akan datang;

- (d) Dampak kebijakan pada biaya langsung yang dialami masyarakat;
- (e) Dampak kebijakan pada biaya tidak langsung yang dialami oleh masyarakat akibat adanya program kebijakan ojek online.

Informan Penelitian

Salah satu sifat dari penelitian kualitatif ialah tidak terlalu mementingkan jumlah atau banyaknya informan, tetapi lebih mementingkan *content*, relevansi, sumber yang benar-benar dapat memberikan informasi, baik mengenai orang, peristiwa, atau hal. Oleh karena itu menurut Sugiono (2009) bahwa teknik pengambilan/penentuan informan yang cocok digunakan dalam penelitian kualitatif ialah teknik *purposive* atau teknik pengambilan informan yang ditentukan atas pertimbangan tertentu.

Adapun informan pada penelitian ini diambil dari masyarakat pengguna transportasi online khususnya ojek online di Kelurahan Bumi Nyiur Kota Manado, sebanyak 8 orang dengan rincian sebagai berikut :

1. Pengemudi Ojek Online : 4 orang;
2. Pengguna Ojek Online : 2 orang;
3. Pengemudi Ojek Konvensional : 2 orang;

Teknik Pengumpulan Data

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata, dan tindakan; selebihnya ialah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Penelitian kualitatif menggunakan metode kualitatif yaitu pengamatan, wawancara, atau penelaahan dokumen (Moleong, 2009).

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini ialah sebagai berikut :

1. Wawancara (Interview). Teknik wawancara ini digunakan untuk

memperoleh data primer. Wawancara dilakukan dengan melakukan tanya jawab langsung dengan informan, menggunakan pedoman wawancara yang sudah dipersiapkan.

2. Observasi. Teknik observasi ini digunakan untuk mengamati secara langsung peristiwa/fenomena yang diteliti, guna melengkapi data primer hasil wawancara.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan ialah analisis kualitatif model interaktif dari Miles dan Huberman dalam Sugiono (2009). Proses analisis data diawali dengan pengumpulan data (*data collection*), dilanjutkan dengan reduksi data (*data reduction*), selanjutnya penyajian data (*data display*), dan berakhir

PEMBAHASAN HASIL

Sebagaimana telah dikemukakan di atas bahwa transportasi online meruakan terobosan terbaru pada beberapa tahun terakhir ini di bidang usaha jasa pelayanan transportasi darat. Hadirnya layanan jasa transportasi berbasis *online* ini membuat masyarakat memiliki berbagai pilihan transportasi, sehingga harus menentukan transportasi mana yang paling cocok dengan kebutuhannya untuk melakukan mobilitas. Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi taksi atau ojek dengan teknologi komunikasi melalui *smart phone*. Di Indonesia, usaha pelayanan jasa transportasi *online* ini diselenggarakan oleh PT.Go-jek (Go-Jek dan Go-Car), dan Grab.

Kehadiran transportasi *online* merupakan konsekuensi dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi, sehingga pemerintah melalui Kementerian Perhubungan memberikan payung hukum terhadap transportasi *online* dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam

Trayek, yang diundangkan mulai 1 April 2016. Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 kemudian direvisi dengan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 yang memuat 11 poin revisi. Dari 11 poin revisi aturan tersebut, 4 poin diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017 yaitu diantaranya: (1) penetapan angkutan *online* sebagai angkutan sewa khusus, (2) persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, (3) persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan (4) kepemilikan atau kerjasama dengan bengkel yang merawat kendaraan. Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses Digital Dashboard; masa transisi diberikan waktu 2 bulan setelah 1 April 2017 atau 1 Juni 2017. Sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak, dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama 3 bulan untuk pemberlakuannya.

Revisi terhadap Permenhub No.32/2016 dengan Permenhub No.26 Tahun 2017 ternyata tidak memberikan kepuasan kepada pihak-pihak tertentu terutama penyelenggara transportasi *online* karena dinilai bertentangan dengan UU.No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Raya, yang diwujudkan dengan melakukan gugatan ke Mahkamah Agung. Gugatan tersebut kemudian dikabulkan oleh Mahkamah Agung, sehingga pada tanggal 20 Juni 2017 dengan Keputusan MA No.37 Tahun 2017 pihak MA mencabut 14 pasal dalam Permenhub No.26 Tahun 2017. Berdasarkan Keputusan Mahkamah Agung tersebut, Kementerian Perhubungan mengeluarkan kebijakan baru di bidang transportasi *online* yang ditetapkan dengan Permenhub No.108 Tahun 2017 yang diberlakukan mulai tanggal 1 November 2017. Kebijakan regulasi yang baru ini bertujuan menjamin keselamatan masyarakat dan melindungi industri taksi agar monopoli tidak terjadi sehingga semua pihak-pihak di industri pertaksian ini bisa berjalan dengan

baik. Permenhub No.108 Tahun 2017 tersebut mengatur 9 (Sembilan) point tentang transportasi/taksi *online* yaitu : argometer taksi, tarif, wilayah operasi, kuota atau perencanaan kebutuhan yang ditetapkan oleh Dirjen Perhub Darat atau Gubernur, minimal banyaknya kendaraan, bukti kepemilikan kendaraan bermotor, domisili TNKB, sertifikasi uji tipe, dan peran aplikator.

Kebijakan regulasi transportasi online tersebut diharapkan dapat memberikan dampak positif baik kepada pelaku usaha transportasi online maupun kepada masyarakat umum pengguna transportasi online tersebut. Namun kebijakan regulasi transportasi online tersebut bukan tidak mungkin akan berdampak yang tidak diharapkan terutama pada pelaku usaha transportasi umum konvensional. Berdasarkan penelitian ini bahwa kebijakan transportasi online khususnya transportasi ojek online memberikan dampak positif baik kepada penyedia pelayanan (pengemudi ojek online) maupun kepada masyarakat umum. Bahwa kebijakan transportasi online mempunyai dampak positif pada meningkatkan pendapatan pengemudi ojek online, karena selain mendapatkan pembayaran dari pengguna juga mendapatkan pembayaran dari perusahaan penyedia aplikasi atas point aplikasi yang didapat. Para pengemudi ojek online semuanya mengakui bahwa pendapatan dari hasil ojek online berdampak positif pada perbaikan taraf hidup keluarga untuk membiayai kebutuhan hidup sehari-hari dan biaya pendidikan anak-anak. Para informan pengguna ojek online juga mengakui bahwa kehadiran ojek online punya dampak para tukang ojek online yaitu meningkatkan pendapatan mereka dan memperbaiki taraf hidup keluarga.

Penelitian ini juga menemukan bahwa kebijakan transportasi ojek online punya dampak positif pada masyarakat luas, yaitu tersedianya angkutan ojek yang nyaman dan aman, murah dan pelayanan yang cepat. Dengan adanya ojek online ini transportasi ojek mudah didapat dalam waktu yang relatif

lebih cepat, serta pelayanan yang nyaman dan aman.

Kebijakan transportasi online juga punya dampak positif pada kondisi lalu lintas sekarang dan masa mendatang. Kehadiran transportasi ojek online memudahkan masyarakat memperoleh pelayanan transportasi/angkutan yang lebih cepat dan lancar. Kehadiran ojek online tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas karena pengemudi ojek online umumnya tertib dalam berlalu lintas di jalan raya. Kebijakan transportasi ojek online berdampak positif pada biaya langsung oleh masyarakat yaitu mengurangi penulsa biaya transportasi karena tarif ojek online lebih murah dari transportasi konvensional.

Walaupun punya dampak positif yang besar, namun kehadiran transportasi online juga punya dampak yang kurang diharapkan yaitu kepada usaha transportasi konvensional. Berdasarkan hasil penelitian ini menemukan bahwa kehadiran transportasi ojek online telah menyebabkan pendapatan ojek konvensional menjadi berkurang karena pelanggan banyak yang beralih menggunakan ojek online. Hal itu menyebabkan ada pengemudi ojek konvensional berhenti sebagai tukang ojek dan mencari pekerjaan lain. Banyak juga ojek konvensional berpindah lokasi operasi ke jalan lorong bukan jalan raya. Ojek konvensional yang punya sepeda motor yang memenuhi syarat ada yang mendaftar ke ojek online. Dengan terus bertambahnya ojek online ini menyebabkan ojek konvensional makin tergusur ke lokasi-lokasi dan jalan-jalan lorong yang bukan jalan protokol.

Hasil penelitian ini secara keseluruhan menunjukkan bahwa kebijakan transportasi online khususnya ojek online memberikan dampak positif yang besar baik kepada pengusaha atau pengemudi ojek online maupun kepada masyarakat luas. Kebijakan transportasi online khususnya ojek online telah memperluas lapangan kerja. Kebijakan transportasi online menyebabkan pendapatan para tukang ojek online menjadi

lebih baik atau bertambah, sehingga dapat membantu perbaikan kesejahteraan keluarga mereka. Bagi masyarakat, kehadiran transportasi ojek online sangat membantu kemudahan mendapatkan layanan transportasi yang murah, cepat, nyaman, dan aman.

Adanya dampak positif yang besar dari kebijakan transportasi online khususnya ojek online tersebut memberikan implikasi perlunya pemerintah mengatur dengan lebih baik dan lebih adil terhadap transportasi online ini dengan memperhatikan kepentingan semua pihak baik pengusaha/pengemudi, masyarakat pengguna, dan juga pengusaha/pengemudi transportasi konvensional.

PENUTUP

Kesimpulan

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian sebagaimana telah dideskripsikan di atas, ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kebijakan transportasi ojek online memberikan dampak positif yang diharapkan pada kelompok sasaran, yaitu :
 - a. Meningkatkan pendapatan pengemudi ojek online.
 - b. Membantu perbaikan taraf hidup/kesejahteraan keluarga pengemudi ojek online.
2. Kebijakan transportasi ojek online juga memberikan dampak positif pada orang-orang yang bukan kelompok sasaran (masyarakat luas), karena kehadiran ojek online membantu masyarakat memudahkan memperoleh pelayanan transportasi/angkutan yang murah, nyaman, aman, dan cepat pelayanannya. Namun bagi pengemudi ojek konvensional kehadiran ojek online justru dianggap merugikan mereka karena pendapatan menjadi berkurang.
3. Kebijakan transportasi ojek online juga memberikan dampak positif

pada kondisi masyarakat sekarang dan masa yang akan datang, dimana kebutuhan masyarakat akan pelayanan angkutan umum dapat lebih terpenuhi. Kehadiran transportasi ojek online tidak berdampak pada kemacetan lalu lintas jalan raya karena pengemudi ojek online umumnya tertib berlalu lintas.

4. Kebijakan transportasi ojek online berdampak positif pada biaya langsung oleh masyarakat yaitu dapat mengurangi biaya transportasi dari masyarakat karena tarif transportasi ojek online lebih murah.
5. Kebijakan transportasi ojek online tidak berdampak pada biaya tidak langsung yang harus ditanggung masyarakat sebagai akibat adanya kebijakan itu karena kehadiran transportasi ojek online tidak mempunyai efek negatif dalam masyarakat.

Saran

1. Pengaturan transportasi online perlu dilakukan secara terus menerus seiring dengan perkembangan yang ada.
2. Pengaturan tarif transportasi online harus ditinjau secara periodik menyesuaikan dengan perkembangan yang ada.
3. Dalam pengaturan transportasi online harus ada koordinasi dengan pihak Organisasi.
4. Dalam pengaturan transportasi online harus memperhatikan kepentingan semua pihak terkait baik pengusaha/pengemudi transportasi online, masyarakat umum pengguna, dan pengusaha/pengemudi transportasi konvensional.

DAFTAR PUSTAKA

Abdul Wahab S., 2008, *Analisis Kebijakan : Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*, Jakarta : Bumi Aksara.

Badjuri A. Kahar dan Yuwono T., 2002, *Kebijakan Publik : Konsep dan Strategi*, Semarang, Universitas Diponegoro.

Bungin, B., 2010, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta : Kencana Prenada Media Group.

Dunn, W, N, 2002, *Analisis Kebijakan Publik*, Terjemahan, Yogyakarta : UGM-Prss.

Islamy, I.M., 2006, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*, Jakarta, Rineka Cipta.

Keban, Y.T. 2008, *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik : Konsep, Teori, Isu*, Yogyakarta, Gava Media.

Kusumanegara, S., 2010, *Model dan Aktor dalam Proses Kebijakan Publik*, Yogyakarta, Gava Media.

Moleong, Lexy, 2009, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung, Alfabeta.

Rusli, B, 2013, *Kebijakan Publik*, Bandung : Hakim Publishing. Moleong, L, J., 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.

Nugroho, Riant. 2003, *Reinventing Pembangunan*, Jakarta, PT. Elex Media Komputindo.

Nugroho, Riant, 2009, *Public Policy*, Jakarta, PT.Alex Media Komputindo.

Suharto, E., 2008, *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik : Peran Pemberdayaan Kesejahteraan Sosial Dalam Mewujudkan Negara Kesejahteraan Di Indonesia*, Bandung, Alfabeta.

Sugiono, 2009, *Metode Penelitian Administrasi*, Bandung, Alfabeta.

Winarno,B. 2016, *Kebijakan Publik Era Globalisasi : Teori, Proses dan Studi Komparatif*, Yogyakarta, CAPS.

Sumber Lain :

Permenhub No.32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Permenhub No.26 Tahun 2016 tentang Revisi Permenhub No.32 Tahun 2016.

Permenhub No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.