

Komunikasi Kebijakan: Pelarangan Ojek *Online* Beroperasi Di Jawa Barat

Policy Communication: Prohibition Of Online Oject Operations In West Java

Beltahmamero Simamora

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Medan Area, Indonesia

Diterima: 16 September 2020; Direview: 26 September 2020; Disetujui: 17 Oktober 2020

*CorespondiEmail:

Abstrak

Kehadiran transportasi online memberikan dampak positif dan negatif terhadap siklus keseimbangan sosial ekonomi masyarakat Indonesia. Pada kasus di provinsi Jawa Barat transportasi konvensional menilai kehadiran transportasi online sebagai ancaman terhadap pendapatan ekonomi mereka. Pada sisi lain pemerintah daerah memperhatikan dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan melalui peninjauan kekosongan regulasi yang tersedia. Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan pelarangan ojek online beroperasi di Jawa Barat melalui metode perumusan masalah dan pemetaan argumentasi yang biasa digunakan dalam studi kebijakan publik serta bagaimana menggambarkan masa depan, menawarkan alternatif kebijakan dan rekomendasi kebijakan mengenai nasib pengemudi transportasi *online* akibat pelarangan beroperasi transportasi *online* di Jawa Barat. Data diperoleh melalui studi pustaka dan studi dokumentasi seperti berita elektronik dan cetak. Hasil dari tulisan ini menemukan persoalan tersebut muncul sebagai konsekuensi dari perkembangan teknologi yang tidak "terbaca" regulasi. Tulisan ini mengajukan rekomendasi kebijakan melalui pembentukan regulasi di tingkat daerah.

Kata Kunci: Komunikasi Kebijakan, Transportasi Online, Pemetaan Argumentasi

Abstract

The presence of online transportation has a positive and negative impact on the cycle of socio-economic balance in Indonesian society. In the case of West Java, conventional transportation assesses the presence of online transportation as a threat to their economic income. On the other hand, local governments pay attention to the socio-economic impacts caused by reviewing the available regulatory void. This paper aims to analyze the policy of prohibiting online motorcycle taxis from operating in Central Java through the method of problem formulation and argumentation mapping commonly used in public policy studie as well as how to describe the future, offer policy alternative and policy recommendation regarding the fate of online transportation driver due to the prohibition of operating online transportation in West Java. Data obtained through literature study and documentation studies such as electronic and printed news. The results of this paper found that these problems arose as a consequence of technological developments that were not "legible" by regulations. This paper proposes policy recommendations through the formation of regulations at the regional level.

Keywords: Policy Communication, Online Transportation, Argumentation Mapping

How to Cite: Simamora, B. (2020). Komunikasi Kebijakan: Pelarangan Ojek Online Beroperasi di Jawa Barat. *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*. 3(2): 467-478.



PENDAHULUAN

Kebutuhan akan moda transportasi yang besar diiringi dengan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi, seiring dengan perkembangan zaman, moda transportasi menjadi bagian penting dari kehidupan manusia. Moda transportasi yang dapat memindahkan orang dari satu tempat ke tempat lain memberikan kemudahan bagi mobilitas masyarakat. Moda transportasi yang terintegrasi, cepat, aman, nyaman dan murah adalah harapan masyarakat banyak. Namun pada kenyataannya kebutuhan akan moda transportasi tersebut tidak diiringi dengan penyediaan atau pengadaan moda transportasi yang layak dan memadai oleh pemerintah.

Indonesia sebagai negara berkembang moda transportasi merupakan salah satu elemen yang memegang peranan penting dalam rangka mendorong perekonomian Negara dan memajukan kesejahteraan umum. Ada pendapat yang menyatakan bahwa terdapat tiga hal yang membuat suatu bangsa itu besar dan makmur, yaitu tersedianya tanah yang subur, sumber daya manusia yang berketerampilan, dan mudahnya transportasi manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya (Adisasmita, 2014). Pertumbuhan transportasi telah memberikan manfaat yang besar kepada masyarakat dan mempengaruhi semua aspek kehidupan manusia. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari, maka permintaan transportasi untuk masyarakat harus dipenuhi agar seluruh kegiatan masyarakat dapat terpenuhi.

Dalam rangka pemenuhan kebutuhan transportasi agar dapat terpenuhinya seluruh kegiatan masyarakat, pemerintah berkewajiban untuk menyediakan angkutan umum yang layak. Seiring dengan pertumbuhan permintaan pelayanan transportasi untuk mendukung kegiatan masyarakat kota yang berkembang dengan sangat cepat, jumlah kendaraan angkutan umum dari waktu ke waktu terus bertambah, sehingga penyediaan dan permintaan akan kebutuhan angkutan umum harus dipenuhi agar berjalan dengan baik. Pemerintah memiliki kewajiban untuk menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota, antarprovinsi serta lintas batas Negara, agar ada keseimbangan antara ketersediaan angkutan umum dengan permintaan akan angkutan umum. Keberadaan angkutan umum sangat dibutuhkan, tetapi apabila tidak ditangani dengan baik dan benar akan menjadi masalah bagi kehidupan kota.

Transportasi terbagi menjadi tiga bagian, yaitu: jalur darat, jalur laut, dan jalur udara. Mayoritas masyarakat lebih memilih jalur darat untuk memenuhi kebutuhannya. Ketergantungan masyarakat terhadap transportasi sangat tinggi, dengan alasan untuk mempersingkat waktu perjalanan (Rifaldi, Kadunci, & Sulistyowati, 2016). Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah. Tentunya keadaan ini merupakan keterlibatan pemerintah yang secara aktif dalam menyelenggarakan kegiatan transportasi.

Selama ini penyediaan transportasi oleh pemerintah tidak menciptakan suasana yang aman dan nyaman, melainkan sebaliknya. Hal di sampaikan oleh Kornelius selaku masyarakat saat menggunakan transportasi umum menyatakan alasan tidak menggunakan angkutan umum dikarenakan persoalan (1) keamanan; sering terjadinya pembajakan, pemalakan dan banyak kriminalitas yang terjadi angkutan umum. (2) Kenyamanan; ketika naik angkutan umum merasa sesak. Dan (3) Ketepatan waktu; mengalami lamanya waktu tunggu untuk mendapatkan sebuah angkutan umum. Belum lagi ketika naik angkutan umum terkena macet sehingga membuat lama sampai tujuan (Kornelius, 2015)

Kebutuhan akan transportasi yang mudah, murah dan cepat merupakan kebutuhan dasar masyarakat yang harus di penuhi pemerintah. Karena itu pemerintah harus bekerja keras untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Jasa transportasi seperti ini sangat diidamkan oleh kalangan masyarakat terutama di wilayah kota besar. Contohnya Wilayah Jawa Barat khususnya Bandung yang dikenal sebagai kota termacet sangat membutuhkan transportasi yang cepat, praktis dan murah. (Detik, 2016) memaparkan beberapa kota termacet di Indonesia, salah satunya Bandung



termasuk kedalam kota ketiga termacet di Indonesia yang dirilis oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dengan kecepatan 14,3 km/jam dan memiliki VC rasio 0,85. Beberapa kota termacet di Indonesia ditampilkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Sepuluh Kota Termacet di Indonesia tahun 2014

No	Kota	Kecepatan	VC rasio (%)
1	Bogor	15.32	0.86
2	DKI Jakarta	10-20	0.85
3	Bandung	14.3	0.85
4	Surabaya	21	0.83
5	Depok	21.4	0.83
6	Bekasi	21.86	0.83
7	Tangerang	22	0.82
8	Medan	23.4	0.76
9	Makassar	24.06	0.73
10	Semarang	27	0.72

Sumber: *Detik*, 2014

Dari Fenomena kemacetan disertai dengan citra angkuat umum yang masih buruk menjadi kesempatan untuk pengusaha *startup* yang ada di Indonesia dengan mengeluarkan jasa transportasi dengan layanan aplikasi berbasis teknologi. Konsumen bisa mengunggah aplikasi ini di *smartphone* maupun *computer tablet*. Hal ini dapat memudahkan konsumen untuk menggunakan jasa transportasi tersebut. Adapun transportasi yang cukup menyita perhatian masyarakat yaitu jasa ojek *online* seperti GO-JEK, GO-CAR, Grab Bike, Uber, Blue-Jak, yang merupakan jasa layanan ojek berbasis aplikasi ponsel pintar (*smartphone*).

Dengan hadirnya transportasi online ini khususnya masyarakat Jawa Barat dan masyarakat Indonesia umumnya, sangat menggemari layanan transportasi berbasis teknologi aplikasi online karena mudah dalam melakukan order, praktis, cepat, dan nyaman (Utami, 2017). Lebih dari itu tarif yang di tawarkan oleh transportasi online sangat murah, karena itu masyarakat sangat menggemari dan larisnya transportasi *online*. Di awal kehadirannya para penyedia transportasi online memberikan tarif promo yang menggiurkan. Go-Jek misalnya, memberi tarif promo Rp 15.000 ke manapun tujuan pelanggan dengan jarak maksimal 25 km. Grab Bike memberi tarif yang serupa, tetapi lebih murah yakni Rp 12.000 dengan batas maksimal jarak tempuh juga 25 km (Yunanto, 2016). Namun untuk saat ini tarif yang patok ada pada Go-Jek Rp 12.000,- dengan jarak (1-10 km), Rp 15.000,- (10-15 km), dan Rp 2.000 /km (mak 25 km). Sedangkan tarif yang digunakan Grab Bike Rp 12.000 (non-peak hour), Rp 15.000 (peak hour 16.00-19.00 mak 25 km).

Tarif yang ditawarkan ojek online itu tentu saja sangat menggiurkan jika dibandingkan ojek pangkalan atau ojek konvensional yang rata-rata bisa mematok hingga Rp 20.000 untuk jarak kurang dari 10 kilometer. Belum lagi kenyamanan yang ditawarkan ojek online dengan memberikan helm, dan masker penutup hidung ataupun rambut (Yunanto, 2016).

Selain ojek online, transportasi online lain yang juga menyedot perhatian adalah taksi online. Nama-nama besar yang kini menguasai taksi online antara lain Uber, Grab Taxi. Tarif yang dikenakan taksi online ini juga lebih murah dibandingkan taksi konvensional. Uber misalnya, menerapkan tarif buka pintu Rp7.000, Rp500 tiap menit, dan Rp2.850 per kilometer. Tarif minimal untuk layanan Uber sebesar Rp30.000. Bandingkan dengan tarif Blue Bird misalnya, yang menetapkan tarif buka pintu Rp7.000 dan Rp3.600 per kilometer. Tarif minimum Blue Bird Rp40.000.

Salah satu layanan yang banyak memberikan layanan aplikasi adalah Go-JEK. Adapun berbagai layanan yang ditawarkan dalam aplikasi GO-JEK, yaitu GO-RIDE, GO-FOOD, GO-BOX, GO-SEND, GO-BUSWAY, GO-GLAM, GO-CLEAN, GO-TIX, GO-MART, GO-MASSAGE, GO-PAY, GO-CAR, GO-MED dan GO-AUTO. Layanan yang paling laris dari aplikasi GO-JEK adalah GO-RIDE dan GO-FOOD yang menawarkan layanan transportasi sepeda motor yang dapat mengantarkan penumpang ke berbagai tempat atau membeli makanan dan membawanya ketempat tujuan pemesanan dengan harga yang lebih mudah, lebih cepat, dan nyaman.

Dengan segala keunggulan tersebut, maka tidak heran jika pengguna transportasi online semakin banyak. Memang belum ada data resmi yang merilis jumlah pengguna transportasi online di Indonesia. Gojek misalnya, meski tak membuka data jumlah pengguna sebenarnya, Chief Executive Officer (CEO) Gojek, Nadiem Makarim mengaku sejak peluncuran aplikasi mobile Gojek pada Januari 2015, order yang diterima perusahaannya telah melonjak sepuluh kali lipat dari biasanya.

Laris manisnya ojek online juga dapat dilihat dari unduhan aplikasi di telepon pintar. Gojek masih mendominasi bisnis transportasi online. Aplikasi Gojek di android sudah diunduh oleh 5 juta pengguna hingga 21 Januari 2016. Di bawah Gojek ada Grab Bike yang aplikasinya baru diunduh oleh 10.000 pengguna. Selain dari pengguna, populernya transportasi online juga bisa dilihat dari jumlah pengemudi yang bergabung di masing-masing perusahaan. Jumlah pengemudi yang bergabung dengan Gojek menurut pengakuan Nadiem, perusahaannya kini telah memiliki 200.000 pengemudi. Gojek untuk sementara menghentikan rekrutmen pengemudi karena sudah lebih dari cukup. Pesaing terdekatnya, Grab Bike memiliki 3.000 pengemudi. Sementara Blue-Jek yang hadir belakangan memiliki 1.000 pengemudi (Yunanto, 2016).

Hadirnya transportasi online di kota-kota terbesar di Indonesia seperti Jakarta, Medan, Surabaya, Bandung, Kalimantan Timur, dan lain sebagainya selain mendapat respon positif dari masyarakat ternyata mendapatkan respon negatif bagi transportasi konvensional dan pemerintah. Transportasi konvensional merasa pendapatan mereka menurun karena hadirnya transportasi *online*. Bagi pemerintah transportasi *online* belum memiliki legalitas yang jelas. Belum ada peraturan yang mengatur tentang transportasi *online*. Untuk itu salah satu pemerintah daerah yang melarang hadirnya transportasi *online* beroperasi adalah pemerintah Jawa Barat.

Dinas Perhubungan Jawa Barat resmi melarang transportasi berbasis aplikasi (*online*), baik roda dua maupun roda empat. Larangan ini sudah di sepakati oleh Dinas Perhubungan Jawa Barat dengan Wadah Aliansi Apirasi Transportasi (WAAT) Jawa Barat (Purnama, 2017).

Hasil kesepakatan pada 6 Oktober 2017 ini di tuangkan dalam Surat Pernyataan Bersama terkait Angkutan /Taksi berbasis online di Gedung Pakuan Gubernur Jawa Barat, Kota Bandung. Dalam kesepakatan ini Pemda Jawa Barat menyatakan dukungannya terhadap aspirasi WAAT agar transportasi *online* (Go-Jek, Go-Car, Grab, dan Uber) tidak boleh beroperasi sebelum diterbitkannya peraturan baru yang sah mengenai transportasi *online*.

Dengan adanya keputusan Pemda Jawa Barat tersebut maka akan berdampak pada lahirnya pengangguran baru dan kemiskinan semakin bertambah. Berdasarkan Data BPS Jawa Barat tahun 2017, Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) di Jawa Barat sebanyak 8,22%. Sedangkan jumlah kemiskinan sejumlah 8,484,64 jiwa berdasarkan 27 kabupaten/kota di Jawa Barat ((BPS), 2017). Dari data tersebut apabila transportasi *online* di Jawa Barat dilarang beroperasi maka angka pengangguran akan semakin bertambah yang diimbangi dengan kehadiran kemiskinan baru. Perlu dipertimbangkan oleh Pemda Jawa Barat bahwa jumlah pengangguran di Jawa Barat berada di peringkat kedua tertinggi nasional, karena itu harus ada tindakan yang cepat oleh Pemda Jawa Barat melalui instrumen otoritatifnya seperti kebijakan publik yang mampu memetakan masalah ini dengan baik.

Adapun penelitian terdahulu yang serupa dengan keadaan ini adalah penelitian yang dilakukan oleh (Afandi, 2016) mengenai Peran Dinas Perhubungan Provinsi DIY Atas Legalitas Jasa Ojek Online. Dalam penelitiannya menyampaikan bahwa Dinas Perhubungan DIY tidak memberikan izin kepada ojek online karena tidak bisa mengikuti persyaratan dan ketentuan sebagai angkutan umum yang diantaranya harus mengikuti uji berkala, menggunakan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)/Plat Nomor Kuning, serta membayar retribusi/pajak sesuai dengan peraturan perpajakan. Mengenai pengawasan, Dinas Perhubungan DIY belum bisa melakukan pengawasan mengingat tidak ada regulasi yang menjadi dasar pelaksanaan untuk melakukan pengawasan terhadap ojek online. Apabila keadan ini dibiarkan saja maka akan berdampak pada peningkatan jumlah pengangguran di DIY.



Kemudian dalam penelitian yang dilakukan oleh (Widiyatmoko, 2018) mengenai Dinamika Kebijakan transportasi Online yang mengatakan bahwa pro dan kontra masih saja muncul terkait dengan transportasi daring karena minimnya kebijakan yang lebih terintegrasi dan komprehensif yang mengikutsertakan berbagai kementerian dan lembaga terkait untuk merumuskan dan melaksanakan kebijakan tentang transportasi daring. Dalam penelitiannya transportasi online telah mendorong tiga perubahan sosial yakni: 1) Tingkat individu, transportasi daring mampu memberikan pengaruh terhadap gaya konsumsi transportasi masyarakat di Indonesia. 2) Tingkat antar-individu, masyarakat bisa ikut serta dalam bisnis transportasi dengan menggunakan kendaraan pribadinya yang digunakan sebagai kendaraan umum untuk mengangkut penumpang. Keikutsertaan ini disebut sebagai ekonomi berbagi. 3) Tingkat komunitas, pengemudi transportasi daring mulai menyadari pentingnya membentuk organisasi atau komunitas untuk menyampaikan aspirasi mereka. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh (Amajida, 2016) mengenai ojek online di Jakarta yang mengatakan bahwa aplikasi yang digunakan “ojek online” Go-Jek mampu meminimalisir risiko yang terjadi di Jakarta dalam hal waktu, kemudahan, biaya, dan keamanan. Kondisi ini menunjukkan bahwa inovasi transportasi online ini sangat memberikan kemudahan bagi masyarakat selaku pengguna pelayanan. Namun dikarenakan belum adanya payung hukum yang mengatur transportasi online ini sehingga nasib ojek online menjadi trancam.

Berdasarkan pada penjabaran penelitian terdahulu tersebut, diharapkan artikel ini dapat mengisi kekosongan atas pelarangan ojek online beroperasi yang disebabkan karena belum adanya payung hukum yang pasti mengenai transportasi online. Dunn (2000) mengatakan bahwa masalah yang terumuskan dengan baik adalah masalah yang setengahnya terpecahkan. Karena itu mengenai fenomena tersebut penulis mencoba mengkonstruksikan bagaimana memetakan dan merumuskan masalah, serta bagaimana menggambarkan masa depan, menawarkan alternatif kebijakan dan rekomendasi kebijakan mengenai nasib pengendara transportasi *online* akibat pelarangan beroperasi transportasi *online* di Jawa Barat.

METODE PENELITIAN

Studi ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Creswell (2016) mengungkapkan penelitian kualitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang bersumber dari partisipan baik itu individu atau kelompok yang berasal dari masalah sosial dan kemanusiaan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini berupa studi pustaka yakni dilakukan dengan cara mendokumentasikan dokumen, literatur dan berita elektronik dan cetak yang berhubungan dengan materi penelitian. Studi literatur dilakukan dengan mencari berbagai literatur dari berbagai sumber yang berkaitan dengan pelarangan transportasi online beroperasi di Jawa Barat dan dinamika kebijakan ojek online. Informan dalam penelitian ini adalah diambil melalui argumentasi dari elemen pemerintah, CEO GO-Jek, pengendara transportasi konvensional, dan masyarakat yang memiliki plausibilitas dan urgensi. Setelah data dikumpulkan, kemudian diolah dan dianalisis dengan menggunakan teori perumusan kebijakan publik oleh (Dunn, 2000) dengan pendekatan metode pemetaan argumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Metode Kebijakan Publik: Perumusan Masalah dan Pemetaan Argumentasi

Melihat berbagai macam alasannya dilakukan pelarangan terhadap transportasi *online* beroperasi, maka tahap selanjutnya adalah merumuskan masalah dengan baik dan benar. Dunn (2000) memberikan sebuah catatan kepada para analis kebijakan bahwa mereka berpotensi melakukan kesalahan tipe ketiga (error tipe 3) ketika para analis menggunakan metode dalam urutan yang lebih rendah untuk memecahkan masalah yang rumit yakni memecahkan masalah yang salah. Error tipe 3 ini terjadi ketika analis salah dalam merumuskan masalah kebijakan yang hendak diselesaikan. Perumusan masalah menurut Dunn (2000) adalah proses menghasilkan dan menguji konseptualisasi-konseptualisasi alternatif atas suatu kondisi masalah. Perumusan masalah meliputi empat fase yang saling berhubungan yaitu mengenali masalah, meneliti masalah, mendefinisikan masalah dan menspesifikasi masalah.



Salah satu perumusan masalah yang di perkenalkan oleh Dunn (2000) adalah analisis pemetaan argumentasi. Metode perumusan masalah pemetaan argumentasi merupakan analisis yang berusaha untuk mengungkapkan suatu permasalahan publik dengan melakukan pemetaan terhadap *stakeholders* yang bersangkutan. Masalah publik umumnya memiliki *stakeholders* yang terkait dengan masalah tersebut. *Stakeholders* ini berperan penting khususnya dalam proses perumusan masalah agar masalah yang menjadi isu dari *stakeholders* dijadikan masalah publik. Selain itu, *stakeholders* juga berperan untuk terus mengikuti proses dari suatu masalah publik dijadikan sebagai kebijakan. Argumen-argumen yang terkait dengan kebijakan yaitu, aotoritatif, statistik, klasifikasional, analisentrik, institusi, pragmatik, dan nilai-nilai kritis yang merupakan bagian dari asumsi yang berbeda. Asumsi-asumsi ini selanjutnya ketika dikombinasikan dengan informasi kebijakanyang sama maka akan menjadi bertentangan satu sama lain (Dunn, 2000).

Langkah utama dalam analisis pemetaan argumen yaitu dengan menggunakan grafik pemetaan *stakeholders*. Grafik ini menunjukkan plausibilitas dan tingkat urgensi dari masing-masing argumen yang dimiliki oleh *stakeholders*. Langkah pertama yang dilakukan dalam analisis pemetaan argumentasi yaitu dengan membuat ukuran dari elemen-elemen yang ada pada grafik. Elemen-elemen tersebut merupakan pembenaran dan sanggahan ke dalam dua skala ordinal. Langkah selanjutnya dengan menempatkan posisi *stakeholders* sesuai dengan tingkat plausibilitas dan urgensinya.

Adapun *stakeholders* yang memberikan argumentasi mengenai pelarangan transportasi *online* beroperasi di Jawa Barat adalah sebagai berikut: 1) Presiden RI; 2) Kementerian Perhubungan; 3) Dinas Perhubungan Jawa Barat; 4) CEO Go-Jek; 5) Pengendara transportasi konvensional; 6) Masyarakat

Setelah menentukan *stakeholder*-Nya, maka tahap selanjutnya adalah menentukan sanggahan dan pembenaran.

a. Sanggahan

Selama 2 tahun lebih transportasi aplikasi berbasis *online* ini beroperasi tidak memiliki payung hukum atau legitimasi yang jelas. Sementara berdasarkan ketentuan Pasal 1 Ayat (3) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 berbunyi "Negara Indonesia adalah negara hukum". Sebagai negara hukum tentunya Indonesia mengedepankan asas legalitas. Segala peraturan mengenai Penyelenggaraan Angkuta Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak menyatakan bahwa ojek sebagai transportasi online, karenanya ojek berplat hitam dan tidak membayar pajak. Dengan keadaan ini tentunya peraturan tentang transportasi *online* harus segera di buat, namun tidak boleh dilupakan mengenai asuransi baik pengendara dan penumpangnya sesuai Undang-Undang No. 47 Tahun 2014.

b. Pembenaran

Kehadiran ojek online sangat membantu masyarakat. Dengan menggunakan ojek *online* masyarakat bisa cepat sampai tujuan. Seperti Go-Jek, Grab Bike, Uber, bisa menghindari kemacetan dengan melawati gang-gang kecil. Dengan adanya penyediaan transportasi *online* dapat mengurangi angka pengangguran, Ujar Kepala Badan Pusat Statistik (BPS) Suhariyanto (Rinaldi, 2016). Terjadinya pengurangan angkat pengangguran tentunya akan bersenada pada menurunkan angka kemiskinan.

Argumentasi Stakeholders

a. Presiden RI

Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa ojek online sangat dibutuhkan rakyat karenanya harus di tata, bukan dilarang. Jangan karena aturan rakyat jadi susah. Sepanjang itu dibutuhkan masyarakat, saya kira tidak ada masalah. Dia juga mengaku tak ingin mengekang inovasi dan ide anak-anak muda. Harusnya ada penataan, bisa dari Dishub, dan pembinaan untuk menata apakah keselamatan penumpang bisa dijaga (Widodo, 2015).

b. Kementerian Perhubungan

Melarang ojek dan taksi *online* beroperasi karena dinilai tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum. Pelarangan beroperasi tersebut tertuang dalam surat yang



ditandatangani oleh Menteri Perhubungan tanggal 9 November 2015. Maka akan membuat peraturan tentang transportasi *online* (Widiartanto, 2016).

c. Dinas Perhubungan dan Wali Kota Jawa Barat

Berdasarkan pada Press Conference tanggal 9 Oktober 2017, membuat surat Pernyataan Bersama oleh Dishub, WAAT, dan Ridwan Kamil. Adapun isi Pernyataan Bersama tersebut sebagai berikut: (1) Pemerintah daerah provinsi Jawa Barat mendukung aspirasi Wadah Aliansi Aspirasi Transportasi (WAAT) Jawa Barat untuk tidak beroperasi angkutan sewa khusus/ taksi *online* (Grab, Uber, Go-Car, Go-Jek) sebelum diterbitkannya peraturan yang baru tentang angkutan sewa khusus/ taksi *online*; (2) Dalam hal tataran teknik pengawasan dan pengendalian, akan dilakukan segera konsultasi dan koordinasi dengan pihak kepolisian dan pemerintah pusat untuk merumuskan langkah-langkah yang perlu segera diambil; (3) Semua pihak sepakat untuk tetap menjaga keamanan, ketertiban dan kenyamanan di lapangan dalam memberikan pelayanan angkutan umum kepada masyarakat; (4) Bahwa WAAT Jawa Barat telah menanggukuhkan aksi demo yang akan dilaksanakan pada tanggal 10-13 Oktober 2017 sampai terealisasinya hasil kesepakatan (Purnama, 2017).

d. CEO Go-Jek

Menurut Nadiem pemerintah daerah segera menyelesaikan masalah yang terjadi antara transportasi *online* dan angkutan kota serta taksi konvensional di Jawa Barat. Pemerintah harus memberi solusi yang adil terhadap transportasi *online*. Pemerintah harus bisa menangani masalah ini. Pangsa pasar transportasi *online* di Jawa Barat cukup besar. Keberadaan transportasi *online* pada prinsipnya membantu ekonomi kerakyatan masyarakat. Apalagi berdasarkan catatan gojek, 60 persen mitra mereka adalah pekerja paruh waktu yang mencari tambahan uang dengan menjadi driver. Nadiem menolak jika pemerintah membatasi kuota transportasi online di setiap daerah. Soalnya pemerintah akan sulit untuk membatasi kuota tersebut. Bagaimana caranya membatasi kuota, yang ada ada jual beli kuota. Dia juga menyatakan mendukung upaya pemerintah dalam menerbitkan regulasi yang mengatur transportasi *online* dan menerima rencana pemerintah untuk mencari tarif minimum dan maksimum untuk transportasi *online* agar bisa beroperasi (Hamdi, 2017).

e. Pengendara transportasi konvensional

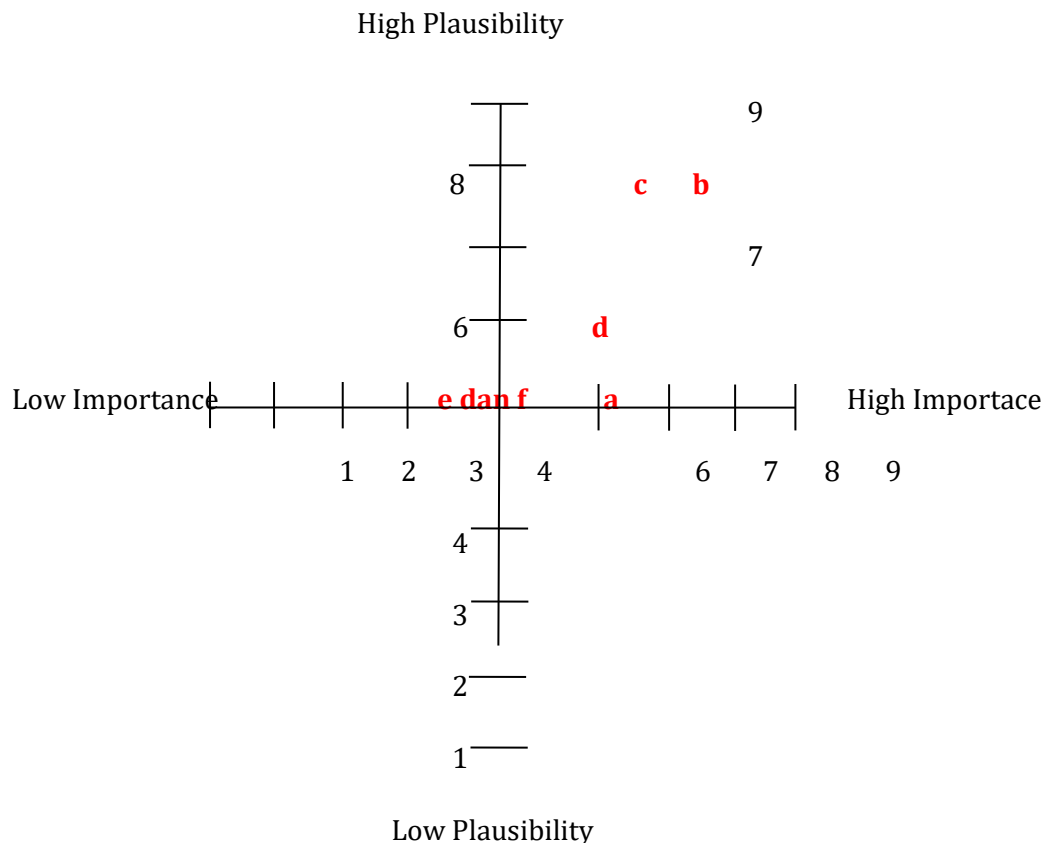
Kami menuntut agar aplikasi online tersebut segera ditutup, karena sudah menyengsarakan pengemudi angkutan umum resmi. Kami bukannya mempermasalahkan kalah saing dengan transportasi berbasis online. Selama mereka menaati aturan-aturan yang sudah ada, membayar pajak, jika mereka taksi maka mereka memasang plat kuning, ada argo, dan tera, ujar Suwardi yang merupakan taksi Blue Bird (Dewi, 2016).

f. Masyarakat (*customer*)

Sangat dibutuhkan layanan transportasi *online* oleh masyarakat. Selain praktis, murah, aman, dan nyaman, keberadaan mereka membantu mengurangi kemacetan yang sudah yang sudah tak terkendali. Sampai saat ini transportasi publik yang ada masih jauh dari harapan, khususnya jam sibuk, ujar Fitra (Syatiri, 2015).

Berdasarkan pada beberapa argumen di atas, maka dapat digambarkan pemetaan argumentasi tersebut dalam grafik di bawah ini:

Distribusi Argumentasi *Stakeholders*



Sumber: *Data olahan 2017*

Keterangan:

- a = Presiden RI
- b = Kementerian Perhubungan
- c = Dinas Perhubungan dan Wali Kota Jawa Barat
- d = CEO GO-Jek
- e = Pengendara transportasi konvensional
- f = Masyarakat (customer)

Untuk menempatkan posisi argumentasi dari beberapa *stakeholders* dikatakan plausibilitas dan important (urgensi) analisis menetapkan beberapa kriteria sebagai berikut:

- g. Argumentasi dikatakan plausibilitas jika argumen dari para stakeholder tersebut sesuai dengan fakta yang dilengkapi dengan data empiris. Sedangkan argumen *stakeholders* yang hanya menilai dari sisi kepentingannya saja atau bersifat asertif dianggap tidak plausibilitas.
- h. Argumentasi yang dianggap memiliki urgensi tinggi adalah argumen dari *stakeholders* yang memiliki wewenang dalam kebijakan pelanggaran transportasi *online* beroperasi di Jawa Barat. Sedangkan argumen *stakeholders* yang tidak memiliki wewenang terkait kebijakan impor dianggap memiliki urgensi rendah.



Berdasarkan pada pemetaan argumentasi diatas, maka dapat dikatakan bahwa pelaku kebijakan yang berada pada nilai tertinggi tingkat plausibilitasnya adalah Kementerian Perhubungan. Hal ini sangat plausible karena Kementerian Perhubungan memiliki wewenang yang besar terhadap nasib pada pengendara transportasi *online* maupun transportasi umum.

Kementerian Perhubungan segera membuat PerMen tentang transportasi *online* yang beraskan pada kesejahteraan bersama dan seadil-adilnya. Hal ini juga nantinya bisa dijadikan sebagai pedomen Dinas Perhubungan dalam mengatur batas kewenangan transportasi *online*. Sedangkan *stakeholder* yang berada pada tingkat terbawah adalah Pengendara transportasi konvensional dan masyarakat (*custome*). Peran mereka sangat penting karena untuk merumuskan antara pihak yang pro dan kontra mampu berargumentasi dan mencapai titik keadilan bersama. Dengan demikian berdaarkan pada pemetaan beberapa argumentasi dari pada *stakeholder* yang ada maka dapat di katakan bahwa:

- a. Kementerian Perhubungan belum membuat PerMen tentang transportasi *online*. Masih berpatokan kepada PerMen No 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- b. Pemda Jawa Barat melarang transportasi *online* beroperasi sampai adanya peraturan sebelum diterbitkannya peraturan yang baru tentang angkutan sewa khusus/ taksi *online*.
- c. Pengendara konvensional merasa pendapatannya menurun karena kalah saing dengan pengendara transportasi *online*.

2. Forecasting

Peramalan (forecasting) adalah suatu prosedur untuk membuat informasi faktual tentang situasi sosial masa depan atas dasar informasi yang telah ada tentang masalah kebijakan. Ramalan mempunyai tiga bentuk utama: proyeksi, prediksi dan perkiraan (Dunn, 2000). Namun dalam analisis ini penulis menggunakan prediksi karena dianggap paling cocok dengan isu yang diangkat. Menurut (Dunn, 2000) Prediksi adalah ramalan yang didasarkan pada asumsi teoritik yang tegas. Asumsi ini dapat bertentangan hukum teoritis (misalnya hukum berkurangnya nilai uang), proporsi teoritis misalnya proporsi bahwa pecahnya masyarakat sipil diakibatkan oleh kesenjangan antara harapan dan kemampuan), atau analogi (misalnya analogi antara pertumbuhan organisasi pemerintah dengan pertumbuhan organisme biologis). Sifat terpenting dari prediksi adalah bahwa dia menspesifikasikan kekuatan generatif (penyebab) dan konsekuensi (akibat), atau proses hubungan yang paralel (analogi) yang diyakini mendasari suatu hubungan. Prediksi dapat dilengkapi dengan argumen dari mereka yang berwenang (misalkan penilaian yang informatif) dan metode (misalnya model ekonometrik).

Saat ini kebijakan yang berkaitan dengan lalu lintas, pengangkutan orang dengan menggunakan kendaraan umum diantaranya: Undang-Undang No. 2 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan; Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan; dan Peraturan Menteri No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Belum ada aturan yang mengatur tentang transportasi *online*. PerMen ini juga dalam perjalanannya di cabut oleh Mahkamah Agung (MA). Majelis menilai peraturan ini bertentangan dengan aturan yang lebih tinggi. MA mencabut 14 pasal dalam Permenhub tersebut. Keputusan itu di ketok oleh hakim agung Supardi, hakim agung Is Sudaryono, dan hakim agung Hery Djatmiko. Berikut 4 pertimbangan majelis diantaranya: (1) Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu. (2) Fakta menunjukkan kehadiran angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep sharing economy yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan sebagaimana amanat Pasal 33 ayat (1) UUD 1945. (3) Penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh stakeholder di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuhkembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.

(4) Dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sebagai berikut: a. bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 UU Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah; b. bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan angkutan sewa khusus (Saputra, 2017).

Dengan keadaan ini maka semestinya peraturan yang dibuat haruslah berpodoman pada aturan-aturan yang lain sehingga tidak terjadinya tumpang tindih dalam setiap pasal-pasal yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan; Mengenai status hubungan hukum antara *driver* dengan penyedia pelayanan transportasi *online* selaku pelaku usaha yang menjalin kemitraan, yang dapat dikaji dengan menggunakan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro; Mengenai tanggung jawab perusahaan terhadap konsumen, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas; Mengenai *management* atas kemungkinan risiko yang terjadi, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 47 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

Karena belum adanya peraturan mengenai transportasi *online* terlebih lagi belum adanya peraturan di Jawa Barat tentang transportasi *online*, maka demikian masyarakat yang selama ini yang bekerja hanya sebagai *driver online* tidak dapat bekerja lagi akibat pelarangan transportasi *online* untuk beroperasi di Jawa Barat. Mengingat data BPS Jawa Barat tahun 2017, Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) di Jawa Barat sebanyak 8,22%. Sedangkan jumlah kemiskinan sejumlah 8,484,64 jiwa berdasarkan 27 kabupaten/kota di Jawa Barat ((BPS), Indeks Keparahan Kemiskinan Menurut Kabupaten/Kota di Jawa Barat, 2005-2016, 2016). Dari keadaan ini tentunya akan mengakitakan lahirnya pengangguran baru bahkan akan bertambahnya angka pengangguran dan akan berdampak pada kemiskinan akan semakin marak. Padahal dengan dapat beroperasinya transportasi *online* ini dapat menurunkan angka pengangguran dan masyarakat semakin berdaya sehingga tidak berhadapan pada miskin. Ini dikarenakan pada pendapat Rata-rata para pengemudi maksimal hanya bisa mengantongi Rp100 ribu per hari (sumber: hasil riset Pusat Kajian Komunikasi UI)

3. Alternatif Kebijakan

Dari kondisi isu kebijakan Surat Keputusan Bersama tentang pelarangan transportasi *online* untuk beroperasi di Jawa Barat yang di sepakati oleh Dishub dan Wadah Aspirasi Aliansi Transportasi dan mendapat dukungan oleh Riwan Kamil selaku Wali Kota Jawa Barat dengan jelas melarang transportasi *online* beroperasi sebelum dikelurkannya peraturan baru yang menimbulkan berbagai macam polemik, adanya pro kontra oleh berbagai macam *stakeholders* terkhusus pengendara transportasi konvensional dan pengendara transportasi *online*. Dengan belum terciptanya peraturan yang mengatur tentang transportasi *online* dan belum adanya aturan mengenai kendaraan umum berplat hitam maka demikian penulis akan berusaha membuat alternatif-alternatif kebijakan yang berasaskan pada keadilan yang pada akhirnya akan menjadi rekomendasi kebijakan. Untuk itu adapun alternatif kebijakan yang ditawarkan diantaranya:

- a. Menunggu Peraturan Menteri Perhubungan yang baru tentang transportasi *online* agar menjadi pedoman dalam membuat Peraturan Daerah Jawa Barat.

- b. Membuat peraturan sementara oleh Pemda Jawa Barat sebelum dibuatnya peraturan oleh Menteri Perhubungan agar transportasi *online* dapat beroperasi di Jawa Barat yang berasaskan pada keadilan.
- c. Merevisi Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang hanya menambah Pasal tentang transportasi *online*.

Pengujian Alternatif Kebijakan dengan *Satisficing Method*

Pengujian keempat alternatif di atas dengan menggunakan *Satisficing Method* yang diawali dengan penentuan kriteria yang harus dipenuhi oleh setiap alternatif untuk mendapatkan tingkat kepuasannya alternatif kebijakan yang kemudian akan direkomendasikan kepada pembuat kebijakan. Kriteria-kriteria tersebut antara lain:

- a. Mendapat kepastian hukum yang jelas. Pengendara transportasi *online* untuk beroperasi tetap berdasarkan pada legitimasi yang jelas, agar tidak adanya polemik sosial dengan pengendara lainnya.
- b. Mengatasi polemik yang terjadi antar pengendara konvensional dengan pengendara *online*. Mengingat keberadaan transportasi *online* membuat pendapat transportasi *online* berkurang maka harus adanya kejelasan kewenangan antara transportasi yang ada.
- c. Mengurangi pihak lain karena proses pembuat peraturan yang lama. Untuk menunggu peraturan dari Menteri Perhubungan maka tentunya ada pihak-pihak yang merasa dirugikan, yang akan berdampak pada masalah yang baru di daerah Jawa Barat.

Tabel 2. Pengujian *Satisficing Method*

Alternatif Kebijakan	Kriteria			Total
	1	2	3	
I	4	4	1	9
II	4	4	3	11
III	4	4	2	10

Dalam memberikan *scoring* terhadap alternatif kebijakan dengan berdasarkan kriteria yang ada penulis menggunakan 4 penilaian diantaranya :

Keterangan:

1 = Tidak Memuaskan

2 = Cukup Memuaskan

3 = Memuaskan

4 = Sangat Memuaskan

Rasionalisasi Alternatif Kebijakan

Pemerintah Daerah Jawa Barat selaku yang mengalami kondisi masalah di daerahnya harus mampu memetakan masalah dan merumuskan kebijakan. Karena itu tidak harus menunggu pada peraturan dari Menteri Perhubungan untuk menjadikan sebagai landasan hukum. Menurut Francis Fukuyama dalam bukunya tentang memeperkuat negara, bahwa dalam bukunya tersebut negara yang kuat adalah negara yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakatnya dan apabila terjadi masalah maka perlu alat bantu untuk mengatasinya. Dengan demikian dari pendapat tersebut Pemda Jawa Barat harus mampu mencitakan terobosan untuk membuat peraturan mengenai transportasi *online* tanpa harus menunggu dari Menteri Perhubungan. Pemda Jawa Barat bisa menggukan pedoman peraturan seperti Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan serta peraturan lainnya yang bersifat pada pengendalian umum atau ketenagakerjaan.

Dalam telah adanya Surat Keputusan Bersama oleh Dishub Jawa Barat, dan Wadah Aspirasi Aliansi Transportasi (WAAT) mengenai pelarangan transportasi *online* beroperasi di Jawa Barat sebelum dibuatnya peraturan baru yang juga di dukung oleh Ridwan Kamil, maka dari itu

pembuatan peraturan baru cepat sehingga tidak merugikan *stakeholders* yang berkepentingan. Pemerintah Jawa Barat harus bisa membuat peraturan baru dengan melibatkan beberapa *stakeholder* yang ada dengan melakukan penyerapan aspirasi dari *stakeholders* yang ada dan kemudian diambil aspirasi prioritas dan setelah itu pemerintah bisa membuat peraturan sementara yang berasaskan pada keadilan dan kesejahteraan bersama sesuai amanat UUD 1945 pada pembukaan alinea ke-IV. Kemudian pemerintah juga harus berasaskan pada peraturan yang ada yang berpodoman pada aturan sebagai berikut ini: Undang-Undang No. 2 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan; Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan; Mengenai status hubungan hukum antara *driver* dengan penyedia pelayanan transportasi *online* selaku pelaku usaha yang menjalin kemitraan, yang dapat dikaji dengan menggunakan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro; Mengenai tanggung jawab perusahaan terhadap konsumen, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas; Mengenai *management* atas kemungkinan risiko yang terjadi, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 47 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

Peraturan Menteri Perhubungan tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek ini masih banyak mengalami kelemahan karenanya MA menolak PerMen tersebut. PerMen ini juga tidak berasaskan pada keadilan dan kekeluargaan karenanya dalam 14 Pasal yang ada bertentangan dengan aturan tertinggi. Selain itu bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan angkutan sewa khusus. Karenanya masih banyak pasal-pasal dalam PerMen yang harus di rubah dan kemudian harus menambah pasal tentang transportasi *online*. Hal ini tentunya memakan waktu yang lama sehingga nasib para pengendara transportasi *online* akan di pertarukan yang menyebabkan terjadinya pengangguran lagi.

SIMPULAN

Berdasarkan pada alternatif-alternatif yang dijelaskan diatas, maka salah satu alternatif yang sesuai untuk mengatasi isu kebijakan pelarangan transportasi *online* beroperasi adalah alternatif nomor 2 (dua) yang berbunyi “membuat peraturan sementara oleh Pemda Jawa Barat sebelum dibuatnya peraturan oleh Menteri Perhubungan agar transportasi *online* dapat beroperasi di Jawa Barat yang berasaskan pada keadilan”. Dari penjabatan rasionalisasi alternatif kebijakan ini dirasa sangat mampu untuk mengatasi permasalahan yang ada. Pilihan terhadap alternatif (2) ini juga lebih memuaskan daripada keritaria yang ada.

Agar tidak membuat pengendara transportasi *online* menganggur maka pemerintah Jawa Barat haruslah membuat peraturan sementara sebelum dibuatnya Peraturan Menteri Perhubungan yang bersifat final. Pembuatan terhadap peraturan tersebut dibuat secara cepat tetapi juga tidak asal jadi yang mencerminkan kondisi ketidakadilan, tetapi dibuat harus tetap berasaskan pada keadilan dan kesejahteraan bersama dengan melibatkan *stakeholder* yang ada dan tetap berpodoman pada peraturan yang lebih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- (BPS), B. P. (2016, Oktober 13). Indeks Keparahan Kemiskinan Menurut Kabupaten/Kota di Jawa Barat, 2005-2016. Retrieved Desember 17, 2017, from Badan Pusat Statistik (BPS): <https://jabar.bps.go.id/statictable/2016/10/13/125/indeks-keparahan-kemiskinan-menurut-kabupaten-kota-di-jawa-barat-2005-2016.html>
- (BPS), B. P. (2017, Agustus 11). Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) di Jawa Barat Sebesar 8,22 Persen. Retrieved Desember 19, 2017, from Badan Pusat Statistik (BPS): <https://jabar.bps.go.id/pressrelease/2017/11/06/230/agustus-2017---tingkat-pengangguran-terbuka--tpt--di-jawa-barat-sebesar-8-22-persen.html>
- Adisasmita, R. (2014). Manajemen Pembangunan Transportasi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Afandi, A. (2016). Peran Dinas Perhubungan Provinsi DIY Atas Legalitas Jasa Ojek On-Line Berdasarkan Perda DIY No. 1 Tahun 2008 Tentang Perubahan Atas Perda DIY No. 10 Tahun 2001 Tentang



- Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum di Provinsi DIY. Yogyakarta: Ilmu Hukum. Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga.
- Amajida, D. F. (2016). Kreativitas Digitas Dalam Masyarakat Resiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "GO-JEK" di Jakarta. *INFORMASI Kajian Ilmu Komunikasi*, 115-128.
- Creswell, J. W. (2016). *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Detik. (2016, Oktober 21). Bogor Jadi Kota Termacet, Bima Arya: Itu Tren 10 Tahun Terakhir. Retrieved Desember 19, 2017, from DetikNews: <https://news.detik.com/berita/d-2725792/bogor-jadi-kota-termacet-bima-arya-itu-tren-10-tahun-terakhir>
- DetikFinance. (2014, Oktober 21). Ini Kota Termacet di RI, Bogor Nomor 1 dan Bekasi Nomor 6. Retrieved Desember 19, 2017, from DetikFinance: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2725620/ini-kota-termacet-di-ri-bogor-nomor-1-dan-bekasi-nomor-6>
- Dewi, S. (2016, Maret 15). Pro dan Kontra Penggunaan Transportasi Aplikasi Online. Retrieved Desember 20, 2017, from RAPPLER.COM: <https://www.rappler.com/world/sopir-taksi-tolak-uber-grabtaxi>
- Dunn, W. N. (2000). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik: Edisi Kedua*. Yogyakarta: GADJAH MADA UNIVERSITY PRESS.
- Hamdi, I. (2017, Oktober 11). Bos Go-jek Buka Suara Soal Jawa Barat Larang Transportasi Online. Retrieved Desember 20, 2017, from TEMPO.CO: <https://bisnis.tempo.co/read/1023842/bos-go-jek-buka-suara-soal-jawa-barat-larang-transportasi-online/full&view=ok>
- Kornelius, G. (2015, Juni 24). Alasan Saya untuk Tidak Menggunakan Angkutan Umum . Retrieved Desember 20, 2017, from kompasiana: <https://www.kompasiana.com/korneliusginting/552067a5a333110f4746ce6e/alasan-saya-untuk-tidak-menggunakan-angkutan-umum>
- Purnama, R. (2017, Oktober 10). Dishub Jabar Resmi Larang Transportasi Online Beroperasi. Retrieved Desember 19, 2017, from CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20171010152820-384-247416/dishub-jabar-resmi-larang-transportasi-online-beroperasi>
- Rifaldi, Kadunci, & Sulistyowati. (2016). Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/i Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta. *Epigram*, 121-128.
- Rinaldi, I. (2016, November 09). BPS: Ojek Online Bantu Turunkan Pengangguran. Retrieved Desember 19, 2017, from Bisnis.com: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20161109/98/600903/bps-ojek-online-bantu-turunkan-pengangguran>
- Saputra, A. (2017, Agustus 22). 4 Alasan MA Cabut Aturan Transportasi Online. Retrieved Desember 20, 2017, from detiknews: <https://news.detik.com/berita/d-3609348/4-alasan-ma-cabut-aturan-transportasi-online>
- Syatiri, A. S. (2015, Desember 18). Reaksi Netizen Terkait Larangan Ojek dan Taksi "Online". Retrieved Desember 19, 2017, from Kompas.com: <https://tekno.kompas.com/read/2015/12/18/06230031/Reaksi.Netizen.Terkait.Larangan.Ojek.dan.Taksi.Online>
- Utami, L. W. (2017). Analisis Kualitas Layanan GO-JEK di Bandung. Bandung: Telkom University.
- Widiartanto, H. Y. (2016, April 20). Kemenhub Keluarkan Aturan Transportasi Berbasis Aplikasi. Retrieved Desember 20, 2017, from Kompas.com: <https://tekno.kompas.com/read/2016/04/20/17240267/Kemenhub.Keluarkan.Aturan.Transportasi.Berbasis.Aplikasi?page=all>
- Widiyatmoko, F. (2018). Dinamika Kebijakan Transportasi Online. *Jurnal of Urban sociology*, 55-68.
- Widodo, J. (2015, Desember 18). Presiden berbeda pendapat, Menteri Jonan meralat larangan ojek online. Retrieved Desember 19, 2017, from RAPPLER.COM: <https://www.rappler.com/world/presiden-jokowi-gojek-menhub-jonan-gojek-ojek-online>
- Yunanto, R. (2016, Januari 21). Gojek dan Revolusi Transportasi Umum. Retrieved Desember 19, 2017, from Tirto.id: <https://tirto.id/gojek-dan-revolusi-transportasi-umum-b2>