

# FORMULASI KEBIJAKAN DALAM PENATAAN USAHA ANGKUTAN TRADISIONAL DENGAN USAHA MODERN DI KOTA PROBOLINGGO

## ABSTRAK

Indonesia kini berada di era reformasi untuk berkembangnya suatu Negara, Indonesia yang memasuki era ke barat-baratan atau mengikuti alur barat yang berawal mula dari makanan siap saji, makanan ala barat seperti *hamburger*, *pizza* dan lainnya, mampu menyita kuliner dikalangan masyarakat. Tak hanya itu Transportasi saat ini sedemikian rupa dengan reformasi menjadi transportasi *online*. Tidak ada bisnis yang tidak tersentuh oleh kemajuan teknologi informasi. Kini transportasi mengalami perkembangan reformasi yang dimana transportasi ini bernama ojek *online* yang mampu mempermudah kehidupan masyarakat Indonesia.

Kenyatannya adanya kekosongan hukum, belum adanya aturan perijinan angkutan umum roda dua. Isu konflik yang terjadi diantara persaingan usaha angkutan tradisional dengan usaha angkutan *modern*. Isu yang terkait dengan adanya aksi demo dari aliansi supir angkutan kepada pemerintahan untuk menghentikan operasional dari ojek *online*. Realitas persaingan usaha transportasi. Terdapat persaingan antara usaha angkutan dengan ojek *online* dapat dilihat dari fasilitas yang diberikan oleh ojek *online*. Dimana fasilitas nya memberi kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna atau penumpang. Aksi demo aliansi supir angkutan terjadi pada dari bulan Agustus, demo dari supir angkutan beserta tukang becak dan konvensional yang menolak kedatangan ojek *online*, karena terdapat penghasilan dari konvensional yang menurun. Rasionalitas pilihan publik. Terdapat rasionalitas pilihan dari masyarakat lebih memilih ojek *online* daripada angkutan, karena lebih mudah dan jauh lebih cepat.

Proses perumusan kebijakan persaingan usaha. Pemerintah masih menunggu keputusan atau kebijakan dari Kementerian Pusat Perhubungan dan Kementerian Pusat Komunikasi dan Informasi, selama itu pemerintah bukan memihak angkutan namun angkutan telah memiliki izin usaha sementara ojek *online* belum memiliki ijin usaha terlebih tak memiliki payung hukum yang jelas.

Peraturan Walikota kebijakan persaingan usaha dengan Pemerintah mengeluarkan kebijakan nomor 116 tahun 2017 tentang Penghentian Sementara Pelayanan Angkutan Orang Dengan Sepeda Motor Yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.

Kata Kunci : Ojek *Online*, Usaha Angkutan, Peraturan Pemerintahan.

## **ABSTRACT**

Name : Novi Jayanti  
Study Program : Governmental Science  
Tittle : Policy Formulation Of Funds For The Administration Of Traditional Transport Business With Modern Business In Probolinggo City

Indonesian is now in a area of reform for the development of a country, Indonesia which a entered the western-western era or followed the western path that started from fast food, western food such as hamburgers, pizza, and others, able to confiscate culinary among the community. Not only that the current transport in such a way with the reform into only transport. No business left untouched by advance in information technology. Now the transportation undergoes a development of reform which is called ojek online transportation that is able to facilitate the life of the people of Indonesia.

In fact there is a legal vacuum, there are no licensing rules for public transportation for two wheels. Issues of conflict that occur between the competition of traditional transportation businesses and modern transportation businesses. Issues related to the demonstration of the alliance of transport drivers to stop the the operation of online motorbike taxis. The reality of transportation business competition. There is competition between online motorbike taxis transportation business can be seen from the facilities provided by online motorbike taxis drivers. Where the facilities provide comfort, and safety for users or pasanger. A demonstration of an aliance of transport drivers occurred from August, demonstration from transport drivers along mototr bikes, because there was a decline in conventional income. Rationality of public choice. There is a rationality of choice from the public, preferring motorcycle taxi online rather than transport, because it is easier and much faster.

The process of formulating business competition policies. The government is still awaiting a decision or policy from the ministry of transportation and the ministry of communication and information, as long as the government does not favor transport but transport has a business license while online motorbike taxi do not have a business license especially without a clear legal umbrella.

Mayor regulation on business competition policy with the government issuing policy number 116 of 2017 concerning. Temporary termination of person transportation services with motorcycles using information technology based application.

Keyword : Motorcycle taxi online, transportation business, government regulation.

## PENDAHULUAN

Indonesia kini berada di era reformasi untuk berkembangnya suatu negara, Indonesia kini memasuki era ke barat-baratan atau mengikuti alur barat yang berawal dari sebuah makanan yang siap saji yang siap dinikmati oleh masyarakat sekitar seperti adanya *hamburger*, *spaghety*, dan *pizza*. Indonesia pun saat ini semakin berkembang dengan adanya ojek *online*. Sebuah transportasi umum yang berbasis informatika ini mampu memberikan rasa nyaman masyarakat Indonesia untuk bepergian dan mampu memberikan kesan baik dengan memberikan pelayanan pengantar makanan yang biasa disebut *go-food*. Ojek transportasi tradisional yang sudah lama berada di negara Indonesia saat ini memiliki pesaing yang sejajar dengan ojek tradisional yaitu ojek *online*. Ojek tradisional ialah transportasi umum yang tidak resmi berada naungan hukum di Indonesia berupa sepeda motor dengan cara membonceng penumpang dengan tarif tawar menawar harga sesuai jauh dekat mengantar penumpang, biasanya ojek ini berada di sekitar terminal, stasiun, pasar dan tempat-tempat lainnya. Ojek tradisional maupun ojek *online* atau *modern* belum memiliki payung hukum di Indonesia ini, sehingga ojek mampu dikatakan transportasi yang ilegal karena tidak memiliki ijin usaha dan tidak termasuk dalam undang-undang angkutan umum.

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, tujuannya membantu orang atau sekelompok orang dengan menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuan. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang).

Ojek *online* adalah jenis ojek yang memperoleh order dari pelanggan via aplikasi *handphone* dengan kalkulasi biaya otomatis tanpa melibatkan tawar menawar. Ojek *online* yang semakin populer telah banyak berperan dalam transportasi di ibukota dan daerah saat ini. Sebutan ojek *online* semakin hari semakin populer. Ojek *online* sebenarnya merupakan ojek yang berbasis teknologi dimana pelanggan memesan ojek lewat sistem aplikasi di *handphone*. Dalam aplikasi sudah dapat diketahui jarak, lama pemesanan, harga, nama orang yang menjemput, serta perusahaan pengelolanya.

Ojek *online* atau modern ini memberikan pengaruh besar di dalam daerah yang mampu menghidupkan daerah dan juga memberikan pengaruh ke ojek tradisional yang kini belum bisa terima dengan adanya ojek *online* karena merasa tersaingi dengan ojek modern. Berbagai cara

ojek tradisional membuat gagalnya pengoperasian ojek modern ini namun pihak manajemen ojek modern tetap mempekerjakan dan beroperasi. Ojek *modern* ini pun memiliki kesamaan dengan ojek tradisional namun ojek *modern* ini masih memiliki atau memberikan pelayanan yang lebih dari ojek tradisional (angkutan, pangkalan ojek).

Ojek *online* kini semakin menyabar luas di berbagai kota di Indonesia seperti Jakarta, Bandung, Surabaya dan kota-kota lainnya. Maraknya ojek *online* yang kini mampu menyaingi ojek tradisional maupun angkutan umum membuat resah para usaha angkutan di berbagai kota. Kota Probolinggo salah satunya, kota yang kondusif akan ketentraman dan kenyamanan kini menjadi kurang kondusif dengan adanya ojek *online*.

Asosiasi Sopir Angot Probolinggo (Asap) berdemo pada senin 20 November 2017 didepan kantor pemerintahan kota sambil berjalan menuju ke gedung DPRD yang dikawal oleh Kapolres dan kepala Dishub serta kepala Satpol PP. Mereka menuntut Pemkot Probolinggo segera menutup aplikasi Gojek *Online*, dengan menyegel kantornya karena tidak memiliki izin operasi.

### 1.1 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka dalam perumusan penelitian ini dituangkan dalam identifikasi masalah yaitu sebagai berikut :

Bagaimana formulasi kebijakan dalam penataan persaingan usaha angkutan antara angkutan umum (tradisional) dan angkutan modern (ojek *online*) di Kota Probolinggo?

### 1.2 Tujuan Masalah

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana formulasi kebijakan dalam penataan persaingan usaha angkutan antara angkutan umum (tradisional) dan angkutan modern (ojek *online*) di Kota Probolinggo.

### 1.3 Manfaat Penelitian

#### 1. Manfaat Praktis

Untuk mengetahui bagi pemerintahan setempat, diharapkan nantinya dapat dijadikan sebuah penilaian yang logis dan bahan pertimbangan bagi pemerintahan daerah. Dan bagi masyarakat, diharapkan dapat mengerti tentang aturan yang telah dibuat dan mengerti akan peraturan tentang ojek *online*.

#### 2. Manfaat Teoritis

Untuk mengetahui Formulasi kebijakan dalam penataan persaingan angkutan tradisional dengan angkutan modern atau *online*, karena sebagaimana mestinya angkutan modern atau yang biasa di sebut ojek *online* belum memiliki payung hukum dan izin usaha untuk beroperasi di dalam wilayah Indonesia ini.

### 3. Manfaat Bagi Mahasiswa

Untuk mengetahui bahwasanya ojek *online* dilarang karna melanggar aturan undang-undang angkutan dan undang-undang lalu lintas. Dan untuk berhati-hati dalam menggunakan ojek *online* yang saat lagi marak-maraknya agar terhindar dari kejahatan, dan dalam pelanggan pun tidak seharusnya seorang perempuan berboncengan langsung dengan seorang lelaki yang bukan mahramnya.

## LANDASAN TEORI

Kebijakan adalah suatu ucapan atau tulisan yang memberikan petunjuk umum tentang penetapan ruang lingkup yang memberi batas dan arah umum kepada seseorang untuk bergerak. Kebijakan publik menurut William N. Dunn ialah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termsasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak , yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah. Analisis kebijakan menurut William N. Dunn ialah suatu aktivitas intelektual dan praktis yang ditujukan untuk menciptakan, secara kritis menilai, dan mengkomunikasikan pengetahuan tentang dan di dalam proses kebijakan. Proses analisis kebijakan mempunyai lima tahap yang saling bergantung yang secara bersama-sama membentuk siklus aktivitas intelektual yang kompleks dan tidak *linier*.

Proses pembuatan kebijakan merupakan proses yang rumit. Oleh karena itu, para ahli mengembangkan model-model perumusan kebijakan publik untuk mengkaji proses perumusan kebijakan agar lebih mudah dipahami. Dengan demikian, pembuatan model-model perumusan kebijakan digunakan untuk lebih mneyederhanakan proses perumusan kebijakan yang berlangsung secara rumit tersebut. Berikut model-model perumusan kebijakan atau yang dapat disebut sebagai formulasi kebijakan :

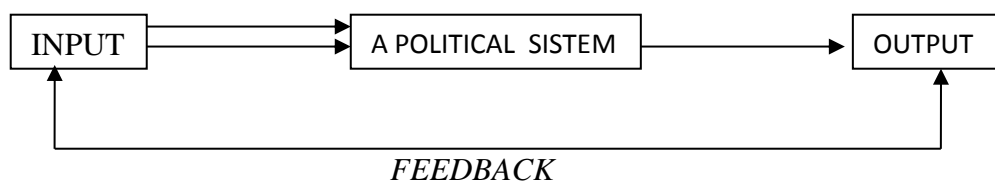
### 1. Model Sistem

Paine dan Naumes menawarkan suatu model proses pembuatan kebijakan merujuk pada model sistem yang dikembangkan oleh david easton. Menurut Paine dan Naumes, model ini hanya disusun dari sudut pandang para pembuat kebijakan. Dalam hal ini para pembuat kebijakan dilihat dalam perannya dalam perencanaan dan pengkoordinasian untuk menemukan

pemecah masalah yang akan (1) menghitung kesempatan dan meraih atau menggunakan dukungan *internal* dan *eksternal*, (2) memuaskan permintaan lingkungan, dan (3) secara khusus memuaskan keinginan atau kepentingan para pembuat kebijakan itu sendiri. Model ini mengasumsikan bahwa pembuat kebijakan itu terdiri dari interaksi yang terbuka dan dinamis antar para pembuat kebijakan dengan lingkungannya. Interaksi yang terjadi dalam bentuk keluaran dan masukan ( *inputs* dan *output* ). Keluaran yang dihasilkan oleh organisasi pada akhirnya akan menjadi bagian lingkungan dan seterusnya akan berinteraksi dengan organisasi. Paine dan Naumes memodifikasi pendekatan ini dengan menerapkan langsung pada proses pembuatan kebijakan. Menurut model sistem, kebijakan politik dipandang sebagai tanggapan dari suatu sistem politik terhadap tuntutan-tuntutan yang timbul dari lingkungannya yang merupakan kondisi atau keadaan yang berada di luar batas politik. Kekuatan-kekuatan yang timbul dari dalam lingkungan dan mempengaruhi sistem politik dipandang sebagai masukan-masukan (*input*) sebagai sistem politik, sedangkan hasil-hasil yang dikeluarkan oleh sistem politik yang merupakan tanggapan terhadap tuntutan-tuntutan tadi dipandang sebagai keluaran (*output*) dari sistem politik. Konseptualisasi kegiatan-kegiatan dan kebijakan publik ini dapat dilihat dalam gambar di bawah ini

Gambar Kerangka

Kerja sistem yang dikembangkan David Easton



Sumber : : <http://abdiprojo.blogspot.com/2010/04/model-model-formulasi-kebijakan-publik.html> diakses pada tanggal 4 Agustus 2018

Gambar ini adalah salah satu versi yang disederhanakan dari gagasan ilmu politik yang dijelaskan panjang lebar oleh seseorang ilmuwan politik bernama David Easton. Pemikiran sistem politik yang dikemukakan oleh Easton ini, baik secara *implisit* atau *eksplisit* telah digunakan oleh banyak sarjana untuk melakukan analisis mengenai sebab-sebab dan konsekuensi-konsekuensi yang timbul akibat adanya kebijakan publik.

## 2. Model Penambahan

Kritik terhadap model rasional komprehensif akhirnya melahirkan model penambahan atau *inkrementalisme*. Oleh karena itu berangkat dari kritik terhadap model rasional komprehensif, maka model ini berusaha menutupi kekurangan yang ada dalam model tersebut dengan jalan menghindari banyak masalah yang ditemui dalam model rasional komprehensif.

Model ini bersifat deskriptif dalam pengertiannya, model ini menggambarkan secara aktual cara-cara yang dipakai para pejabat dalam pembuat keputusan. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam mempelajari model penambahan (*inkrementalisme*), yakni :

- 1) Pemilihan tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran dan analisis-analisis empirik terhadap tindakan dibutuhkan. Keduanya lebih berkaitan erat dengan dan bukan berada satu sama lain.
- 2) Para pembuat keputusan hanya mempertimbangkan beberapa alternatif untuk mengurangi masalah yang dihadapi dan alternatif-alternatif ini hanya berada secara marginal dengan kebijakan yang sudah ada.
- 3) Untuk setiap alternatif, pembuat keputusan hanya mengevaluasi beberapa konsekuensi yang dianggap penting saja.
- 4) Masalah yang dihadapi oleh pembuat keputusan dibatasi kembali secara berkesinambungan. *Inkrementalisme* memungkinkan penyesuaian-penyesuaian sarana tujuan dan tujuan sasaran sebanyak mungkin sehingga memungkinkan masalah dapat dikendalikan.
- 5) Tidak ada keputusan tunggal atau penyelesaian masalah yang dianggap “tepat” pengujian terhadap keputusan yang dianggap baik bahwa persetujuan terhadap berbagai analisis dalam rangka memecahkan persoalan tidak diikuti persetujuan bahwa keputusan yang diambil merupakan sarana yang paling cocok untuk meraih sasaran yang telah disepakati.
- 6) Pembuatan keputusan secara *inkremental* pada dasarnya merupakan remedial dan diarahkan lebih banyak kepada perbaikan terhadap tidak sempurna an sosial yang nyata sekarang ini daripada mempromosikan tujuan sosial di masa depan.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1 Metode Penelitian**

Penulisan ini termasuk dalam kategori metode penulisan deskriptif kualitatif, yaitu metode yang menggambarkan fenomena masalah berdasarkan logika berfikir tanpa



menggunakan rumus statistik, dengan kata lain penulisan ini termasuk dalam penulisan kepustakaan atau dokumentasi.

### **3.2 Penentuan Lokasi Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis memilih lokasi penelitian di Kota Probolinggo, dengan pertimbangan bahwa Kota Probolinggo adalah salah satu Kota di Jawa Timur yang memiliki tingkat kenyamanan dari kekondusifan Kota. Ke kondusifan inilah yang memberikan rasa nyaman untuk menggali informasi dari Kota bagaimana dalam mengupayakan kota untuk tetap kondusif dan mengelola berbagai masalah yang timbul di sekitar daerah perkotaan. Peneliti memilih lokasi Kota Probolinggo dengan Instansi Dinas Perhubungan yang merupakan Dinas untuk menata usaha angkutan di Kota Probolinggo ini. Dinas Perhubungan dengan penelitian di bidang lalu lintas angkutan jalan yang dimana bagian ini yang memandu ketertiban, kedisiplinan berlalu lintas dan angkutan jalan.

### **3.3 Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini digunakan penelitian deskriptif-kualitatif, yaitu penelitian yang bertujuan ingin menggambarkan fenomena sosial tertentu. Dan penelitian kualitatif adalah salah satu metode untuk mendapatkan kebenaran dan tergolong sebagai peneliti ilmiah yang dibangun atas dasar teori-teori yang berkembang dari penelitian dan terkontrol atas dasar empirik. Pada hakikatnya penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek dengan tujuan membuat deskriptif gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta atau fenomena yang diselidiki.

Dalam hal ini fenomena yang ingin digambarkan ialah hal yang terkait dengan kebijakan yang ditempuh pemerintah Kota Probolinggo dalam fenomena persaingan usaha angkutan umum (konvensional dengan usaha angkutan *online* (*go-jek*)). Pendekatan yang dilakukan ialah dengan pendekatan fenomena tersebut dalam studi kasus yang masih berlaku dan lagi marak dalam kota-kota di Jawa Timur, tidak hanya di Jawa Timur maupun kota-kota di berbagai Indonesia pun sedang mengalami fenomena ojek *online* ini.

### **1.4 Subjek dan Sumber Data Penelitian**

Subjek penelitian ini adalah seluruh aparat pemerintah Kota Probolinggo yang bersentuhan langsung dengan kebijakan penghentian sementara untuk ojek *online* dan tim teknis pemberhentian atau pengambilan atribut ojek *online*. Pemerintah yang terjun langsung ialah Dinas perhubungan dimana Dinas Perhubungan ini yang mengelola lalu lintas dan jalan

sesuai dengan agenda atau topik permasalahan yang terjadi. Semua data yang diperoleh dalam penulisan ini bersumber dari data sekunder, yaitu data yang di peroleh melalui sumber kedua, yang dimana dimaksudkan dari dokumen-dokumen atau arsip-arsip, surat kabar, dokumen-dokumen, media informasi lainnya dan undang-undang yang diperlukan untuk berhubungan erat dengan pokok permasalahan yang telah dirumuskan sebelumnya.

### **1.5 Teknik Pengumpulan Data**

Data-data yang digunakan untuk penulisan ini dikumpulkan dengan cara wawancara, observasi langsung dan dokumentasi. Wawancara ialah sebagai upaya pendekatan informasi dengan cara bertanya langsung kepada *informan*, wawancara biasanya dilakukan dengan tidak berstruktur, dimana dalam metode ini memungkinkan pertanyaan yang luwes, arah pertanyaan lebih terbuka namun fokus, sehingga mampu memberikan kesan baik dalam berwawancara dan mampu memperoleh informasi yang banyak dan tepat untuk peneliti butuhkan. Adapun pengumpulan data peneliti melakukan wawancara dengan Dinas Perhubungan kepada kepala bidang lalu lintas angkutan jalan serta pegawai lalu lintas angkutan jalan. Selanjutnya peneliti melakukan observasi langsung yang dilakukan oleh peneliti bisa di realisasikan dengan catat mencatat berupa informasi yang berhubungan dengan bidang angkutan lalu lintas jalan dan juga mengamati bagaimana kinerja Dinas Perhubungan dalam menanggapi masalah tersebut, sekaligus observasi langsung saat adanya demo di Kota Probolinggo. Dokumentasi, yaitu suatu metode yang berguna untuk mendapatkan data sekunder berupa dokumen-dokumen di *operation room* ialah dalam kantor, arsip atau laporan yang berkaitan dengan ruang lingkup penulisan juga mendapatkan dari kajian-kajian dari buku, *literatur*, majalah, buletin, dan internet maupun surat kabar. Selain itu data-data penulisan ini juga dikumpulkan melalui observasi langsung di lapangan, dalam hal ini peneliti ikut langsung mengamati segala fenomena kejadian di lapangan. Kaitannya dengan observasi langsung ini peneliti berhubungan langsung melalui staf kantor sekaligus kepala bidang lalu lintas jalan di Kota Probolinggo sehingga peneliti mendapatkan sumber data yang terpercaya dan diperlukan untuk membahas masalah peneliti yang sedang terjadi.

### **1.6 Teknik Analisi Data**

Teknik penganalisis data adalah tahap yang paling penting dan menentukan dalam suatu penelitian. Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis dengan tujuan menyederhanakan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan di interprestasikan. Selain itu data di terjunkan dan dimanfaatkan agar dapat dipakai untuk menjawab masalah yang diajukan dalam penelitian.

Untuk menganalisis data yang diperoleh maka penulis menggunakan metode analisis data kualitatif yaitu data yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi langsung, dan dokumentasi yang berupa arsip-arsip dan undang-undang yang terkumpul dari para informan digambarkan dengan kata-kata atau kalimat yang dipisah-pisahkan menurut kategori untuk memperoleh suatu kesimpulan penelitian.

### **1.7 Keabsahan Data**

*Triangulasi* adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain dari luar data itu untuk keperluan pengecekan atau pembandingan terhadap data itu. Triangulasi metode dilakukan dengan cara metode wawancara, observasi, dan dokumentasi tahap metode triangulasi ini ialah tahap yang dilakukan jika ada data atau informasi yang diperoleh dari subjek atau informan penelitian diragukan kebenarannya. Triangulasi antar peneliti dilakukan dengan cara lebih dari satu orang dalam pengumpulan data dan analisis data. Triangulasi sumber data ialah menggali kebenaran informan tertentu melalui berbagai metode dan sumber perolehan data. Masing-masing cara diatas ialah cara yang menghasilkan bukti atau data yang berbeda, yang selanjutnya akan memberikan pandangan (*insights*) yang berbeda pula mengenai fenomena yang diteliti.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

Kota Probolinggo adalah salah satu kota yang terletak di provinsi Jawa Timur dengan Ibu Kota Surabaya yang mendasari Jawa Timur ini. Letak Probolinggo berada pada 7043' 41" – 7049' 04" lintang selatan dan 113010'-113015 bujur timur dengan rata-rata ketinggian 10 meter diatas permukaan laut. Luas wilayah Kota Probolinggo 56,667 km<sup>2</sup> terbagi oleh 5 kecamatan yaitu kecamatan Kademangan, Kecamatan Mayangan, Kecamatan Kedupok, Kecamatan Wonoasih dan Kecamatan Kanigaran.

### **Gambaran Transportasi Di Kota Probolinggo**

Di Kota Probolinggo ini memiliki transportasi diantara lain ialah kendaraan bermotor, mobil penumpang atau biasa yang disebut dengan angkutan umum, mobil bis, mobil truk, sepeda motor yang di fasilitasi menggunakan surat ijin mengemudi. Dimana surat ijin mengemudi ini dapat dibuat setelah masyarakat menginjak umur 17 tahun, selama belum

memiliki surat ijin mengemudi pelajar tidak dapat menggunakan kendaraan alat transportasi karena dapat membahayakan keselamatan dari pelajar tersebut dan masyarakat lain. Jumlah transportasi umum di Kota Probolinggo ini terdapat 300 angkutan beserta supir angkutan dengan 11 trayek jalur yang berbeda. Dan dimana ojek *online* yang saat ini ramai dibicarakan memiliki anggota 300 pengemudi namun dalam kesehariannya terdapat 150 pengemudi yang aktif dalam beroperasi di Kota Probolinggo ini.

### **Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Probolinggo**

Dinas Perhubungan Kota Probolinggo bertempat di Jalan Suroyo nomer 17, Tisnonegaran, Kanigaran Kota Probolinggo. Dinas Perhubungan Kota Probolinggo, merupakan unsur pemerintah Kota Probolinggo yang dipimpin oleh seorang kepala yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui sekretaris daerah. Tugas pokok dan fungsi dinas Perhubungan Kota Probolinggo ditetapkan berdasarkan Peraturan Walikota Probolinggo nomor 95 tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Uraian Tugas, dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Probolinggo. Visi adalah mental model masa depan, dengan demikian visi menjadi milik bersama yang diyakini oleh seluruh elemen organisasi dan pihak-pihak yang terkait dengan upaya mewujudkan visi tersebut. Dengan memperhatikan arti dan makna visi serta melalui pendekatan membangun visi bersama, maka ditetapkan visi Dinas Perhubungan Kota Probolinggo tahun 2015 – 2019 yaitu dengan “Pelayanan Jasa Perhubungan Yang Berkualitas, Ramah Lingkungan dan Terjangkau Bagi Masyarakat”. Dalam mewujudkan visi maka ditetapkannya misi Dinas Perhubungan Kota Probolinggo ialah dengan “Mengutamakan Kenyamanan, Ketertiban, Kelancaran, dan Kemudahan Transportasi Baik Dari Sisi Lalu Lintas Maupun Secara Administrasi”, di mana misi tersebut memanfaatkan fasilitas sarana dan prasarana perhubungan secara optimal melalui pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) kenyamanan dalam penggunaan transportasi yang ramah lingkungan, tertib dalam berlalu lintas demi kelancaran dan keselamatan jalan serta kemudahan dalam mendapatkan pelayanan administrasi di bidang perijinan angkutan umum.

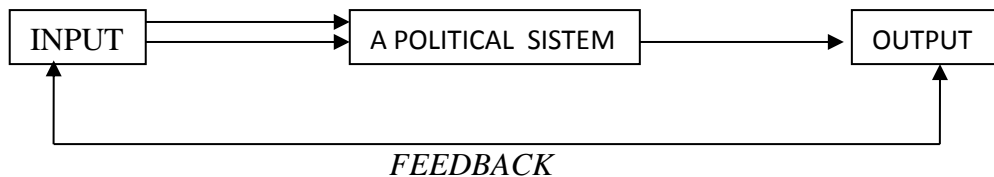
### **Formulasi Kebijakan Persaingan Usaha Transportasi**

Di mana kebijakan terdahulu belum menjelaskan tentang bagaimana kebijakan untuk roda dua apakah roda dua menjadi dalam kelompok pengangkut penumpang atau tidak, sehingga terdapat isu-isu dan konflik antara konvensional di mana yang ber roda dua dengan roda empat, tak hanya itu ojek konvensional juga belum diatur dengan jelas oleh pemerintah.

Pemerintah sementara memediasi dan berkompromi dengan pihak ojek agar tidak meresahkan masyarakat sehingga terbitlah peraturan baru untuk para ojek. Berikut gambar kerangka sistem kerja yang dikembangkan oleh David Easton.

Gambar Kerangka

Kerja sistem yang dikembangkan David Easton



Sumber : <http://abdiprojo.blogspot.com/2010/04/model-model-formulasi-kebijakan-publik.html> diakses pada tanggal 4 Agustus 2018

Gambar ini adalah salah satu versi yang disederhanakan dari gagasan ilmu politik yang dijelaskan panjang lebar oleh seseorang ilmuwan politik bernama David Easton.

## **Analisis Input Formulasi Kebijakan Persaingan Usaha**

### **1. Kekosongan Hukum**

Fakta yang terkandung dalam Undang-Undang yang telah disahkan seperti Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 dan peraturan lainnya yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan masih terdapat kekosongan hukum yang berupa atau belum diaturnya kendaraan bermotor dalam roda dua. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 139 ayat 3 yang berbunyi Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang dalam wilayah kabupaten dan kota.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek ialah berbunyi Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, bahwasanya angkutan orang dengan dipungut bayaran harus dilayani dengan angkutan umum, sedangkan angkutan umum adalah angkutan yang dilayani oleh kendaraan dengan jenis mobil

penumpang umum dan mobil bus umum, artinya angkutan umum tidak diperkenankan dioperasikan dengan kendaraan jenis roda dua atau sepeda motor.

Belum ada peraturan yang jelas bahwa roda dua atau sepeda motor menjadi angkutan umum namun dari zaman dahulu telah ada ojek konvensional yang dimana tumbuh di dalam masyarakat dan menjadi budaya masyarakat Indonesia, kurangnya ketegasan dari pemerintahan untuk merevisi undang-undang yang telah ada dengan menyantumkan ojek konvensional menjadi angkutan umum. Dengan adanya ojek *online* di Indonesia yang tersebar di berbagai penjuru kota yang ada di Indonesia ini. Ojek *online* memang belum diatur dalam peraturan dan tidak memiliki payung hukum yang jelas, ojek *online* juga tidak memiliki izin perusahaan untuk beroperasi namun dari sisi lain kita lihat bahwa Indonesia kini berada di era reformasi sarana transportasi *online*.

## **2. Isu Konflik Yang Terjadi Di Antara Pengemudi Angkutan Dan Ojek *Online***

Isu konflik yang terjadi di daerah sekitar dapat diketahui melalui adanya sosial media yang ada, tak hanya sosial media namun mulut dari mulut pun mampu memberikan sorotan publik bagi khalayak. Konflik yang terjadi seperti para pengemudi angkutan berramai-ramai menyita atribut dari ojek *online*, ada yang memberikan kekerasan terhadap seseorang ojek *online*, tak hanya itu kata-kata kotor pun terkuak dengan segala amara yang diluapkan oleh para pengemudi angkutan. Atribut yang disita pun tidak dikembalikan seperti jaket, helm dan lainnya, pengemudi ojek *online* tak berdaya dengan amarah para pengemudi, hanya berdiam diri dan pasrah karena pengemudi angkutan berramai-ramai mengepung seorang pengemudi ojek *online* ini. Tak hanya perang antara pengemudi angkutan dengan ojek *online* namun transportasi lain juga bersautan melarang adanya ojek *online* beroperasi, seperti becak, ojek konvensional. Becak pun juga merasa bahwa pendapatan yang mereka miliki sejak kehadiran ojek *online* ini cukup memprihatinkan. Pendapatan yang semakin berkurang dan langganan ojek pun kini beralih ke ojek *online*. Tukang becak pun juga memberikan argumentasinya kepada pemerintahan yang dimana dengan kehadiran ojek *online* ini memberikan kesenjangan bagi para usaha transportasi lainnya.

Kota Probolinggo yang terkenal dengan damai dan kondusif kini menjadi perbincang-bincangan tentang ojek *online* yang kini hadir dan memberikan sebagian keresahan dari masyarakat probolinggo khususnya para usaha angkutan, becak dan ojek konvensional lainnya. Berawal dari kedatangan ojek *online* pada bulan juni tahun 2017 yang mulai beroperasi di Kota Probolinggo para Aliansi Supir Angkot Probolinggo (ASAP) mengirim surat pada tanggal 15

juli 2017 kepada Ibu Walikota Probolinggo dan instansi yang terkait bahwa memohon untuk tidak memberikan ijin beroperasi atau tidak memberi ijin adanya transportasi baru angkutan umum lainnya selain para pengemudi angkutan, dengan sekaligus memberikan asumsi bahwa bila masih tetap beroperasi para Aliansi Supir Angkutan Probolinggo akan turun jalan untuk berdemo atau mogok kerja. Para pemerintahan berdiskusi dengan adanya ojek *online* ini dan usaha transportasi lainnya untuk mengambil jalan tengah yang tidak merugikan satu sama lainnya.

### **3. Realitas Pesaingan Usaha Transportasi**

Permasalahan transportasi yang terjadi di berbagai Kota di Indonesia ini mampu menyita perhatian publik khususnya masyarakat belantara yang kini menikmati pelayanan transportasi *online* yang lebih murah dan nyaman digunakan daripada transportasi konvensional yang telah ada sejak lama dan masih digunakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Transportasi ialah alat kendaraan yang mampu memberikan solusi tujuan tempat untuk memberikan kebutuhan yang dapat dipenuhi oleh masyarakat. Transportasi sejak lama tetap begitu adanya tanpa ada perubahan yang signifikan, mungkin di Kota besar seperti Ibu Kota Jakarta dan seperti Jogjakarta yang memiliki alat transportasi tambahan untuk memenuhi kebutuhan transportasi, seperti transjakarta yang telah dipakai beberapa tahun lalu, meskipun begitu Ibu Kota Jakarta juga tidak memberhentikan atau tetap menjalankan bis antar kota antar provinsi dan angkutan-angkutan bahkan ojek yang biasa beroperasi di sekitar terminal dan stasiun tetap jalan sebagaimana adanya, sampai pemerintah membuat transjakarta agar mampu memenuhi kebutuhan masyarakat yang dimana Jakarta sendiri memiliki kepadatan penduduk yang banyak dan mampu memberikan lapangan pekerjaan bagi pengangguran.

### **4. Aksi Demo Aliansi Supir Angkutan Probolinggo**

Merasa tidak di perdulikan para pengemudi angkutan turun jalan untuk berdemo pada tanggal 25 Oktober 2017 tepat di kantor Walikota, Dinas Perhubungan dan DPRD Probolinggo, dengan personil 150 angkutan umum, dengan memakai 100 angkutan, *sound system* dan spanduk untuk unjuk rasa atau berdemo kepada pemerintah. Dalam demo turun jalan ini dilakukan jam 8 pagi saat para pengemudi angkutan telah mengantar anak-anak sekolahan untuk bersekolah, sehingga lalu lintas mampu diatas oleh Dinas Perhubungan yang ada. Berdemo turun jalan ini para pengemudi angkutan menggunakan sound system dengan memberikan suara tutup aplikasi ojek *online*, tutup ojek *online*, kami tidak ingin ada transportasi lagi di Kota Probolinggo ini. Dengan pula mengajukan pertanyaan seperti

“bagaimana nasib kelanjutan supir angkot kalau ojek *online* benar-benar beroperasi di Kota Probolinggo ini?, kami sepi penumpang, pendapatan kami berkurang”. Para pengemudi supir angkutan berjalan mengikuti arah jalan sampai didepan DPRD. Pemerintahan pun telah bersiap-siap untuk menanggulangi demo yang sedang terjadi ini, dengan memberikan asumsi penolakan ojek *online* yang akan membuat peraturan- peraturan Walikota. Di gedung DPRD, perwakilan pendemo ditemui oleh pimpinan dewan, ketua komisi 1 Abdul Aziz dan ketua omisi 3 Agus Riyanto. Didua pertemuan itu hadir pula Kapolresta AKBP Alifian Nurrisal, kepala Dinas perhubungan Sumadi dan asisten ekonomi dan pembangunan Achmad Sudianto. Sementara saat perwakilan aksi pendemo dengan pemkot dan DPRD, diluar gedung penkot dan wail rakyat para pendemo melakukan orasi, dalam orasinya pendemo meminta untuk menutup aplikasi dan kantor ojek *online* dengan alasan kehadiran ojek *online* menyebabkan supir angkot dan tukang becat sekarat. Pihak pemerintah akan menyampaikan keluh kesah masyarakat pendemo kepada Ibu Walikota Ibu Hj Rukmini, bersama instansi terkait, Sudyanto berjanji, dan dari hasil pertemuan ini akan disampaikan ke pendemo dalam waktu tiga hari mendatang. Sementara kepala Dinas Perhubungan tidak banyak memberi tanggapan atau komentar, ia hanya mengatakan bahwa “kalau sepeda motor itu bukan saran transportasi umum, yang artinya bahwa sepeda motor tidak boleh digunakan untuk mengangkut penumpang, sesuai aturan undang-undang nomor 22 tahun 2016 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Usai bertemu dengan wail rakyat, ratusan pendemo kembali ke depan pemerintah kota dengan berjalan kaki yang dikawal langsung oleh kapolretra dan pejabat pemerintah kota.

## **5. Rasionalitas Pilihan Publik**

Model Rasional Komprehensif, Model ini merupakan model perumusan kebijakan yang paling terkenal dan juga paling luas diterima para kalangan pengkaji kebijakan publik. Pada dasarnya model ini terdiri dari beberapa elemen, yakni :

1. Pembuat keputusan dihadapan pada suatu masalah tertentu. Masalah ini dapat dipisahkan dengan masalah-masalah lain atau paling tidak masalah tersebut dapat dipandang bermakna bila dibandingkan dengan masalah-masalah lain.
2. Tujuan-tujuan, nilai-nilai atau sasaran-sasaran yang mengarah pembuat keputusan dijelaskan dan disusun menurut arti pentingnya.
3. Konsekuensi-konsekuensi (biaya dan keuntungan) yang timbul dari setiap pemilihan alternatif diteliti.
4. Setiap alternatif dan konsekuensi yang menyertainya dapat dibandingkan dengan alternatif-alternatif lain. Pembuat keputusan memiliki alternatif beserta konsekuensi-



konsekuensinya yang memaksimalkan pencapaian tujuan, nilai-nilai, atau sasaran-sasaran yang hendak dicapai.

Keseluruhan proses tersebut akan menghasilkan suatu keputusan rasional, yaitu keputusan yang efektif untuk mencapai tujuan tertentu.

Perbandingan ojek *online* dengan ojek konvensional ialah dengan ojek *online* penumpang lebih aman dengan ojek *online* karena memiliki lambang nama dan terkenal pastinya terlatih dan tertatih dalam menjaga dan mengamankan penumpang. Lebih aman saat melewati jalan, karena ojek *online* membawa nama ojek *online* yang saat ini lagi marak-maraknya di Indonesia, pasti mereka mempunyai atitut yang baik dan benar, dengan memberikan harga miring membuat masyarakat lebih berpaling ke ojek *online*, tak hanya itu ojek *online* mengantar sampai ditujuan dengan selamat dan tepat di depan rumah. Sementara ojek konvensional ojek yang telah lama ada sejak zaman dahulu namun tidak memiliki payung hukum yang tepat dan tegas karena transportasi ini telah ada sejak zaman nenek moyang kita.

Penulis juga menemukan pilihan publik dari berbagai masyarakat lebih memilih dari segi konsekuensi-konsekuensi dari segi biaya dan keuntungan dari setiap alternatif yang dipilih oleh publik. Dan lebih banyak publik memilih ojek *online* dari pada angkutan karena dapat lebih murah dan memiliki fasilitas yang nyaman dan baik, sementara pemilih angkutan umum sebagian kecil untuk menggunakan angkutan umum sebagai sarana transportasi, dan juga tidak memungkinkan untuk masyarakat berpindah semua ke ojek *online*. Namun realitasnya masyarakat sebagai pelajar lebih memilih ojek *online* daripada angkutan karena dalam pengaplikasiannya jauh lebih mudah dan cepat, tah hanya itu juga pelajar sering menggunakan aplikasi tersebut sebagai rana mengantarkan makanan yang biasa di sebut *go food*.

### **1.1.1 Proses Perumusan Kebijakan Persaingan Usaha**

Selain itu jika dikaji secara seksama, tidak menutup kemungkinan antara satu ketentuan dengan ketentuan lain dalam peraturan turunan yang berbeda perlu dianalisis agar terjadi sinkronisasi ketika daerah menurunkan peraturan tersebut ke daerah. Untuk mendorong agar daerah dapat menyusun peraturan tingkat daerah dengan baik dan efektif maka beberapa hal perlu dilakukan, ialah sebagai berikut :

1. Pemahaman dan komitmen kepala daerah terhadap peraturan yang dimandatkan. Ialah untuk menetapkan peraturan daerah (perda) atau peraturan kepala daerah (perkada) sesuai dengan konteks daerah adalah hal yang paling penting.

2. Pembentukan tim penyusunan Peraturan Daerah atau Peraturan Kepala Daerah. Sebaiknya untuk membentuk tim atau kelompok kerja penyusun peraturan Daerah yang anggotanya lintas SKPD minimal terdiri atas BPMD (Badan Pemberdayaan Masyarakat Desa), Kepala Bagian Hukum, Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kepala Poltesta, Kepala Satpol PP, Ketua Organda, Dinas Kominfo, Satuan Lalu Lintas Polres Probolinggo.

Tugas Tim penyusun Peraturan Daerah ialah dengan menganalisis peraturan ditingkat nasional yang berkaitan dengan Desa, menyusun draf awal peraturan daerah, menyelenggarakan konsultasi publik, melakukan sosialisasi. Sangat dianjurkan agar seluruh peraturan daerah untuk mengimplementasikan Undang-Undang Desa dirancang oleh tim ini dan tidak dibagi dalam beberapa SKPD atau tim. Hal tersebut akan menjamin proses dan substansi peraturan daerah atau perkara koheren atau tidak saling bertentangan.

3. Konsultasi dengan Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Provinsi.
4. Peran Tim Asisten Teknis. Untuk menyusun peraturan yang baik, tim penyusun peraturan daerah memerlukan dukungan tim asisten teknis dari pihak luar. Kabupaten atau Kota dapat memanfaatkan dukungan ahli untuk menyusun peraturan dari mitra pembangunan seperti Perguruan Tinggi, Dinas Kominfo, Satuan Lalu Lintas Polres, Bagian Hukum, dan Dinas Perhubungan yang menghubungkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Konsultasi dengan Desa.

Proses penyusunan Peraturan Daerah atau Wali Kota ialah dengan rapat yang dihadiri oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Probolinggo, Kepala Dinas Kominfo Kota Probolinggo, Kepala Dinas Perneram Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu, Kapolresta Kota Probolinggo, Ketua Organda Kota Probolinggo, Pengurus Perkumpulan ASAP (aliansi Supir Angkutan Kota Probolinggo), Koordinator Angkot Masing-masing jurusan (11 Trayek sama dengan 11 orang perwakilan trayek).

### **1.1.2 Output Peraturan Walikota Kebijakan Persaingan Usaha**

Pemerintah Kota Probolinggo membentuk dan merumuskan formulasi kebijakan untuk menata persaingan antara usaha angkutan dengan ojek *online*. Pemerintahan yang meliputi dari Dinas Perhubungan, Dinas Kominfo, Bagian Hukum serta asumsi masyarakat, usaha konvensional dan ojek *online* telah musyawarah dengan baik bahwasanya keputusan

pemerintah untuk menghentikan sementara ojek *online* ini sampai dengan adanya aturan dari pusat. Pemerintah Probolinggo mengemukakan formulasi kebijakan yang telah ditanda tangan dan di setujui oleh Ibu Walikota yaitu Ibu Hj Rukmini dengan Peraturan Walikota Probolinggo nomor 116 Tahun 2017 Tentang Penghentian Sementara Pelayanan Angkutan Orang Dengan Sepeda Motor Yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan sebagaimana diuraikan Bab sebelumnya dapat disimpulkan sebagai berikut.

1. *Input* perumusan kebijakan persaingan usaha angkutan tradisional dan angkutan *modern* meliputi:
  - a) Fakta adanya kekosongan hukum, belum adanya aturan perijinan angkutan umum roda dua.
  - b) Isu konflik yang terjadi diantara persaingan usaha angkutan tradisional dengan usaha angkutan *modern*. Isu yang terkait dengan adanya aksi demo dari aliansi sopir angkutan kepada pemerintah untuk menghentikan operasional dari ojek *online*.
  - c) Realitas persaingan usaha transportasi. Terdapat persaingan antara usaha angkutan dengan ojek *online* dapat dilihat dari fasilitas yang diberikan oleh ojek *online*. Dimana fasilitasnya memberi kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna atau penumpang.
  - d) Aksi demo aliansi supir angkutan terjadi pada dari bulan Agustus, demo dari supir angkutan beserta tukang becak dan konvensional yang menolak kedatangan ojek *online*, karena terdapat penghasilan dari konvensional yang menurun
  - e) Rasionalitas pilihan publik. Terdapat rasionalitas pilihan dari masyarakat lebih memilih ojek *online* daripada angkutan, karena lebih mudah dan jauh lebih cepat.
2. Proses perumusan kebijakan persaingan usaha. Pemerintah masih menunggu keputusan atau kebijakan dari Kementerian Pusat Perhubungan dan Kementerian Pusat Komunikasi dan Informasi, selama itu pemerintah bukan memihak angkutan namun angkutan telah memiliki izin usaha sementara ojek *online* belum memiliki izin usaha terlebih tak memiliki payung hukum yang jelas.

3. *Output* peraturan Walikota kebijakan persaingan usaha dengan Pemerintah mengeluarkan kebijakan nomor 116 tahun 2017 tentang Penghentian Sementara Pelayanan Angkutan Orang Dengan Sepeda Motor Yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.

## 5.2 SARAN

1. Kepada Pemerintah untuk jauh lebih tegas dalam peraturan yang ada, seperti peraturan Walikota nomor 116 tahun 2017 itu untuk dapat diberlakukan dengan baik.
2. Selain itu para usaha angkutan, dan ojek *online* di beri sosialisasi atau mendapatkan pengertian tentang lalu lintas dan angkutan jalan, mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan tidak diperkenankan untuk menggunakan *handphone* pada saat berkendara.
3. Dan memberikan solusi kepada ojek *online* bila ojek *online* tidak dapat beroperasi sehingga pemerintah memberikan lapangan pekerjaan bagi masyarakat yang telah bekerja di ojek *online* agar mampu bekerja lain selain di ojek *online* tersebut dan juga memfasilitasi usaha angkutan Kota untuk lebih ditingkat dari kenyamanan, keselamatan dan tidak “*ngetime*”.