Peran Pemerintah Daerah dalam Penyelesaian Konflik antara Transportasi Konvensional dan Transportasi *Online* (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

Andri Trisna ^{a*}, M.R. Khairul Muluk ^a

^a Universitas Brawijaya, Malang, Jawa Timur, Indonesia

INFORMASI ARTIKEL

Article history:

Dikirim tanggal: 24 Juli 2018

Revisi pertama tanggal: 31 Juli 2018

Diterima tanggal: 20 September 2018

Tersedia *online* tanggal: 02 Oktober 2018

ABSTRACT

The entry of online transportation phenomenon in Malang City has caused conflict to conventional transportation. This is because there is no regulation governing the phenomenon of online transportation. In fact, the role of government as a provider of public facilities for the community, including protecting their rights from influence of corporate monopoly. However, at the local government level, there is limited authority in the law. 23 of 2014 on Regional Government. Thus, local need strong legal force to resolve transportation conflicts in Malang. This study used qualitative descriptive governments method focusing on analysis of local government role in conflict resolution between conventional transportation and online transportation through Howlett and Ramesh Policy Instruments. The results of this study that the Government of Malang is more inclined towards the Compulsory Instrument by applying PM No.108 Year 2017 as the legal basis in resolving the conflict between conventional transportation and online transportation in Malang.

Keywords: *role of government*

INTISARI

Masuknya fenomena transportasi *online* di Kota Malang telah menimbulkan konflik terhadap transportasi konvensional. Hal ini disebabkan karena belum ada regulasi yang mengatur fenomena transportasi *online*. Padahal, peran pemerintah sebagai penyedia fasilitas publik bagi masyarakat termasuk melindungi haknya dari pengaruh monopoli perusahaan. Namun pada tingkat pemerintah daerah memiliki keterbatasan kewenangan yang di atur dalam UU. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Sehingga, pemerintah daerah memerlukan kekuatan hukum yang kuat untuk menyelesaikan konflik transportasi di Kota Malang. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yang berfokus pada analisis peran pemerintah daerah dalam penyelesaian konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online* melalui Instrumen Kebijakan Howlett dan Ramesh. Hasil dari penelitian ini bahwa Pemerintah Kota Malang lebih condong kearah Instrumen Wajib dengan menerapkan PM No.108 Tahun 2017 sebagai landasan hukum dalam menyelesaikan konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online* di Kota Malang.

2018 FIA UB. All rights reserved.

* Corresponding author. Tel.: +62-852-5053-2520; e-mail: andritrisna070596@gmail.com

1. Pendahuluan

Kemajuan teknologi di era globalisasi saat ini tidak dapat dihindari. Sebab, kemajuan teknologi merupakan sebuah keniscayaan yang akan membawa umat manusia ke peradaban yang lebih baik. Salah satu fenomena yang menjadi hasil dari pemanfaatan teknologi, yaitu fenomena transportasi *online*. Transportasi *online* mulai masuk ke Indonesia sejak Tahun 2009 hingga sampai sekarang. Bentuk transportasi *online* juga berbagai macam, ada yang beroda 2 (motor) hingga beroda 4 (mobil). Saat ini, persebaran transportasi *online* sudah mulai semakin meluas sehingga setiap daerah memiliki transportasi *online*.

Gambar 1 Peta Persebaran Transportasi *Online* di Asia
Sumber: Freischlad, 2017

Salah satu transportasi *online* yang paling banyak di Indonesia adalah transportasi *online* Go-jek. Alasan masyarakat menyukai transportasi *online* karena pelayanan pada transportasi *online* lebih baik dibandingkan dengan pelayanan transportasi konvensional. Jika dilihat dalam perspektif Electronic Government, fenomena transportasi *online* telah membentuk sebuah hubungan yang baru, yaitu hubungan C2C/ *Citizens to Citizens*. Sebab, pelayanan transportasi *online* dilakukan oleh masyarakat kepada masyarakat tanpa adanya keterlibatan dari pemerintah, sehingga dikatakan sebagai hubungan C2C/ *Citizens to Citizens*. Namun, fenomena transportasi *online* telah menimbulkan konflik diberbagai daerah salah satunya yang terjadi di Kota Malang. Kota Malang dikenal dengan transportasi khususnya, yaitu mikrolet. Sejak masuknya transportasi *online* di Kota Malang, telah terjadi gesekan antara transportasi konvensional dan transportasi *online* yang berujung konflik. Pihak transportasi konvensional tidak setuju dengan

keberadaan transportasi *online* karena belum ada landasan hukum yang jelas dan izin untuk melakukan kegiatan pengangkutan penumpang. Hal ini mengacu dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan PP No.74 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum.

Selain permasalahan konflik, fenomena transportasi *online* juga menimbulkan eksploitasi manusia dalam skala yang besar. Hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya jaringan transportasi *online* yang tersebar diberbagai daerah termasuk Kota Malang. Masalah ini juga menyebabkan lepasnya tanggung jawab pemerintah dalam melindungi masyarakatnya karena dilakukan secara sukarela oleh individu dengan kepentingan tertentu terhadap perusahaan. Dalam perspektif administrasi negara, sudah menjadi kewajiban pemerintah untuk melindungi masyarakatnya termasuk melindungi dari pengaruh monopoli perusahaan. Hal ini sudah diatur dalam undang-undang seperti UU No. 13 Tahun 2003 yang melindungi hak masyarakat saat bekerja di sebuah instansi, UU No. 22 Tahun 2009 yang melindungi hak masyarakat selama menggunakan transportasi.

Untuk mengatasi permasalahan seperti fenomena transportasi *online* harus melibatkan oleh beberapa kementerian seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Komunikasi dan Informasi, dan Kementerian Ketenagakerjaan. Hal ini dikerjakan bersama karena permasalahan ini memiliki perannya masing-masing dan pemerintah memiliki kewajiban untuk memfasilitasi keberadaan transportasi *online* termasuk melindungi hak-hak yang seharusnya di dapatkan oleh masyarakat. Namun, pada tingkat pemerintah daerah memiliki keterbatasan kewenangan sebagaimana yang di atur dalam UU. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Sehingga, pemerintah daerah memerlukan kekuatan hukum yang kuat untuk menyelesaikan konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online* di Kota Malang.

2. Teori

2.1 *Electronic Government*

Untuk mengetahui pengertian *Electronic Government*, dapat diketahui berdasarkan beberapa pendapat para ahli, antara lain sebagai berikut:

- a) Menurut World Bank yang dikutip dari Indrajit (2002a:2); *electronic government* mengacu pada pemanfaatan teknologi informasi oleh badan pemerintah (seperti jaringan area yang luas, internet, dan interaksi manusia dengan komputer) yang memiliki kemampuan untuk mentransformasi hubungan antara masyarakat, swasta dan tangan pemerintah lainnya;

- b) Menurut Pemerintah New Zealand yang dikutip dari Indrajit (2002b:4); *electronic government* merupakan sebuah cara pemerintah dalam menggunakan teknologi untuk memfasilitasi masyarakat dengan mempermudah akses informasi pemerintah dan pelayanan, meningkatkan kualitas pelayanan dan memfasilitasi terhadap peluang yang lebih besar dalam partisipasi di institusi kami yang demokrasi dan prosesnya; dan
- c) Menurut Suaedi dan Wardiyanto (2010:54), *electronic government* adalah sebuah upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam memberikan pelayanan publik dengan memanfaatkan teknologi dan informasi.

2.2 Manfaat Electronic Government

Menurut Indrajit (2002a:4-6), adapun manfaat yang dirasakan oleh sebuah negara apabila menerapkan *electronic government* diantaranya, sebagai berikut:

- a) Memperbaiki kualitas pelayanan yang diberikan dari pemerintah kepada masyarakatnya maupun pihak swasta dalam menciptakan efektivitas dan efisiensi di berbagai bidang;
- b) Menciptakan penyelenggaraan pemerintahan yang terkontrol, transparan, dan akuntabilitas dalam penerapan *good corporate governance*;
- c) Mengurangi pembiayaan yang dikeluarkan oleh pemerintah kepada masyarakat maupun pihak swasta dalam relasi dan interaksi yang dilakukan pada aktivitas sehari-hari;
- d) Memberi peluang kepada pemerintah dalam mendapatkan sumber-sumber pendapatan yang baru melalui interaksi kepada pihak yang berkepentingan;
- e) Menciptakan lingkungan masyarakat baru yang pemerintah dalam menjalankan tugas dapat mengatasi permasalahan yang ada dalam publik, sehingga masyarakat dapat beradaptasi dalam perubahan global dan *trend*; dan
- f) Mengikutsertakan masyarakat maupun pihak yang mendukung pemerintah dalam pengambilan keputusan kebijakan publik sebagai wujud demokrasi dalam pemerintahan.

2.3 Tujuan Electronic Government

Secara umum, adapun tujuan yang ingin dicapai dengan menerapkan *electronic government* disuatu pemerintahan. Berdasarkan Inpres Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional; pengembangan *electronic government*, terdapat empat langkah dalam mencapai tujuan tersebut, yaitu sebagai berikut:

- a) Pembentukan sistem jaringan berupa informasi dan transaksi dalam pelayanan publik yang dapat

memuaskan masyarakat dan dapat menjangkau keseluruhan wilayah yang ada di Indonesia dengan biaya yang terjangkau;

- b) Membentuk hubungan dengan dunia usaha agar pemerintah dapat beradaptasi pada perubahan yang ada dan meningkatkan perekonomian nasional terutama pada persaingan perekonomian di tingkat internasional;
- c) Pembentukan hubungan komunikasi dengan publik, baik pemerintah dengan pemerintah, pemerintah dengan swasta, dan pemerintah dengan masyarakat. Hal ini bertujuan agar masyarakat dapat ikut berpartisipasi dalam merumuskan kebijakan yang merupakan bentuk transparansi dari pemerintah; dan
- d) Pembentukan sistem manajemen dan mengoptimalkan efektivitas kerja yang efektif dan efisien terutama dalam pelayanan yang diberikan oleh antar lembaga pemerintah maupun pemerintah daerah.

2.4 Interaksi dalam Electronic Government

Menurut Indrajit (2002a:41-45), dalam penerapan *electronic government* menyebabkan terjadinya interaksi pada penyediaan layanan pemerintah diantaranya, sebagai berikut:

- a) *Government to Citizens* (G2C) atau pemerintah pada masyarakat;
- b) *Government to Business* (G2B) atau pemerintah pada pihak swasta;
- c) *Government to Government* (G2G) atau pemerintah pada pemerintah; dan
- d) *Government to Employees* (G2E) atau pemerintah pada pegawainya.

Munculnya fenomena transportasi *online* di Indonesia telah memunculkan sebuah bentuk relasi yang baru, yaitu *Citizens to Citizens* (C2C). Hubungan kerjasama C2C merupakan sebuah hubungan yang dibangun dari masyarakat kepada masyarakat dan bergerak secara independen. Namun, Hubungan C2C yang muncul saat ini belum cukup untuk dijawab dengan teori *electronic government*, hal ini menyebabkan terjadinya kekosongan hukum dalam mengendalikan perkembangan transportasi *online* di Indonesia maupun di daerah terutama Kota Malang.

Maka dari itu, untuk mengendalikan hubungan ini perlu menambahkan teori pendukung seperti memasukkan teori peran pemerintah menurut Howlett dan Ramesh agar dapat menjawab permasalahan fenomena transportasi *online*.

2.5 Tantangan Electronic Government

Tujuan penerapan dari *electronic government*, yaitu membawa pemerintahan pada era yang baru pada "Digitalisasi Pemerintahan/ *Digital Government*". Namun, untuk mewujudkan itu ada beberapa tantangan

yang harus dihadapi terlebih dahulu. Hal ini dikarenakan harus melihat kondisi disetiap daerah apakah digitalisasi pemerintahan dapat direalisasikan atau tidak. Menurut Muluk (2008:170-171) beberapa tantangan dalam digitalisasi daerah yaitu, sebagai berikut:

- a) Kondisi masyarakat didalam perkotaan. Maksudnya tantangan dalam menganalisis kondisi masyarakat karena didalam kota terdapat masyarakat transisi, masyarakat perdesaan dan ada masyarakat yang pola pikirnya masih primitif;
- b) Ketersediaan sumberdaya. Maksudnya bagaimana ketersediaan sumberdaya dalam penerapan *electronic government* seperti jaringan listrik, internet, dan ketersediaan perangkat komputer. Ketersediaan sumberdaya sangat penting karena tidak semua daerah dapat menerapkan *electronic government*;
- c) Ketersediaan finansial. Maksudnya terlepas dari sumberdaya yang ada, pemerintah tetap perlu mengeluarkan dana yang cukup besar dalam menjalankannya dan sumberdaya manusia dalam beroperasinya *electronic government*; dan
- d) Keberanian daerah untuk memasuki era digital dan menyelesaikan resistensi digitalisasi dalam publik. Dalam hal ini pemerintah diuji dalam mentalitas apakah siap dengan mengubah sistem pemerintahan menjadi pemerintahan digital atau tidak dengan memperhatikan dengan sikap perlawanan dari masyarakat. Sebab, pemerintah juga perlu memperhatikan dengan sumber daya yang ada apakah memenuhi atau tidak, karena setiap daerah memiliki potensi yang berbeda-beda.

2.6 Transportasi Online

Definisi tentang transportasi *online* merupakan hal yang masih baru dimasyarakat. Banyak pakar ahli yang mendefinisikan tentang transportasi *online*. Namun, dalam tulisan ini peneliti mengambil beberapa referensi dari perusahaan yang bergerak pada bidang transportasi *online*, antara lain sebagai berikut:

- a) Menurut Go-jek yang dikutip dari Go-jek (2018a); Gojek merupakan sebuah perusahaan transportasi roda dua yang berbasis aplikasi dengan layanan yang bervariasi seperti transportasi, logistik, layanan antar makanan dan berbagai layanan yang menjadi kebutuhan masyarakat;
- b) Menurut Grab yang dikutip dari Grab (2018); Grab merupakan sebuah perusahaan transportasi roda empat berbasis aplikasi yang muncul karena melihat kondisi pelayanan transportasi publik yang buruk. Tujuannya untuk memperbaiki pelayanan transportasi, sehingga kualitas pelayanan menjadi prioritas baik dari tarif yang murah, nyaman, dan aman dengan memanfaatkan kemajuan teknologi;

- c) Menurut Uber yang dikutip dari Uber (2018); Uber merupakan sebuah perusahaan transportasi berbasis aplikasi. Konsep yang serupa dengan Grab, yaitu menciptakan pelayanan transportasi yang lebih baik berbasis aplikasi sehingga memudahkan masyarakat dalam mobilitas.

2.7 Instrumen kebijakan Howlett dan Ramesh

Menurut Howlett dan Ramesh (dalam Muluk, 2009:114-118) dalam bukunya yang berjudul "Peta Konsep: Desentralisasi dan Pemerintah Daerah"; menjelaskan terdapat tiga instrumen kebijakan dalam menganalisis peran pemerintah daerah. Tiga instrumen tersebut adalah sebagai berikut:

a) *Compulsory Instruments*/ Instrumen Wajib

Sebuah instrumen yang menekankan pada otoritas pemerintah. Sifatnya memaksa karena membuka ruang-ruang konstitusi yang luas. Sehingga, membatasi pergerakan dari pihak lain, seperti individu, kelompok, maupun organisasi-organisasi diluar pemerintahan.

Bentuk-bentuk instrumen ini diantaranya sebagai berikut:

- Regulasi (*Regulations*);
- Perusahaan yang dikontrol oleh pemerintah (*Public Owned Enterprise*); dan
- Penyediaan pelayanan publik secara langsung (*Direct Public Goods Provision*).

b) *Voluntary Instruments*/ Instrumen Sukarela

Sebuah instrumen yang menekankan pada partisipasi masyarakat yang menyebabkan keterlibatan pemerintah sedikit. Hal ini dilakukan karena pemerintah yakin bahwa masalah yang ada akan dapat selesai oleh lembaga non pemerintah dan masyarakat. Bentuk-bentuk instrumen ini diantaranya adalah, sebagai berikut:

- Keluarga dan Komunitas (*Family and Community*);
- Organisasi Sukarela (*Voluntary Organization*); dan
- Pasar (*Private Market*).

c) *Mixed Instruments*/ Instrumen Campuran

Sebuah instrumen yang merupakan perpaduan dari *Compulsory Instrument* dan *Voluntary Instrument*/ Instrumen Wajib dan Instrumen Sukarela. Pada instrumen ini, keterlibatan pemerintah pada tingkat tertentu. Namun, dalam menentukan keputusan akhir berada ditangan lembaga non pemerintah. Bentuk-bentuk instrumen ini diantaranya antara lain sebagai berikut:

- Penyebaran Informasi dan Nasihat (*Information and Exhortation*);
- Subsidi (*Subsidy*);
- Pelelangan hak property (*Auction of property rights*); dan

- Pajak dan Retribusi (*Taxes and Retribution*).

2.8 Manajemen Konflik

Menurut Wirawan (2010:6) kata konflik dalam bahasa latin, yaitu *configere* yang berarti saling memukul. Yang kemudian bahasa latin diadopsi ke bahasa inggris menjadi *conflict*. Adapun beberapa pengertian dari Konflik beberapa sumber menurut Wirawan (2010:7) diantaranya, sebagai berikut:

a) J. Frost & W. Wilmot (1978)

Konflik adalah interaksi antara orang-orang yang saling bergantung yang merasakan tujuan yang tidak kompatibel dan gangguan dari satu sama lain dalam mencapai tujuan tersebut.

b) Stephen P. Robbins (1990)

Konflik sebagai proses dimana upaya sengaja yang dibuat oleh A untuk mengimbangi upaya B dengan bentuk pemblokiran yang sama yang akan menghasilkan "frustasi B" dalam mencapai tujuannya dari yang lain.

c) Wikipedia

Konflik adalah keadaan perselisihan yang disebabkan oleh pertentangan kebutuhan, nilai, dan minat yang nyata atau dipersepsikan.

Konflik juga dapat disebabkan dari berbagai faktor. Menurut Wirawan (2010:7-13) beberapa penyebab konflik diantaranya adalah sebagai berikut:

a) Keterbatasan Sumber

Konflik dapat muncul akibat keterbatasan sumber sehingga dapat memicu kompetisi antara manusia untuk mendapatkan sumber yang menjadi kebutuhannya. Sumber-sumber tersebut bisa berupa fasilitas kerja, jabatan, tempat tinggal, dan lain-lain.

b) Perbedaan Tujuan

Konflik dapat muncul akibat adanya perbedaan kepentingan antara individu maupun kelompok sehingga menimbulkan perbedaan pandangan dalam mencapai sebuah tujuan. Contohnya seperti fenomena konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online*.

c) Ambiguitas Yuridiksi

Konflik dapat terjadi yang disebabkan karena belum memiliki kejelasan terhadap struktur, tugas dan wewenang yang dimiliki pada sebuah organisasi. Konflik ini sering terjadi pada tingkat pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Walaupun memiliki tugas yang sama, namun dikerjakan oleh pemerintah yang berbeda sehingga dapat menimbulkan konflik. Contoh seperti pemerintah daerah membuat aturan yang menyalahi aturan pemerintah pusat.

d) Perbedaan Budaya

Konflik yang terjadi disebabkan karena perbedaan suku, agama dan ideologi. Karena memiliki perbedaan tersebut sehingga apabila dipertemukan

dengan masyarakat dengan budaya yang berbeda akan menimbulkan sebuah konflik. Hal ini dapat sering ditemui terutama di negara Indonesia yang memiliki karakteristik masyarakat yang berbeda-beda.

Dalam menyelesaikan sebuah konflik, menggunakan mediator sebagai salah satu cara dalam penyelesaian konflik merupakan strategi yang baik. Mediator merupakan pihak yang terlibat maupun tidak terlibat dalam konflik dan memiliki tugas untuk memberikan rasa adil terhadap pihak-pihak yang berkonflik sehingga solusi yang diberikan oleh mediator akan dijadikan sebagai penyelesaian konflik yang berdasarkan kesamaan keinginan maupun tuntutan dari pihak-pihak yang berkonflik. Sebelum itu, ada beberapa tahapan yang harus diketahui dalam memberikan solusi terbaik terhadap pihak-pihak berkonflik. Menurut Wirawan (2010:208-2011) ada sembilan tahap dalam mempetakan sebuah konflik, yaitu sebagai berikut:

a) Identifikasi pihak-pihak yang berkonflik

Sebuah tahap yang menentukan pihak-pihak yang berkonflik.

b) Analisis penyebab konflik

Sebuah tahap yang mencari informasi mengenai penyebab terjadinya konflik.

c) Menyusun desain intervensi

Sebuah tahap untuk mempersiapkan dalam menentukan solusi penyelesaian konflik.

d) Melakukan dengar pendapat

Sebuah tahap dengan saling mendengar keluhan dan kesamaan keinginan dari pihak yang berkonflik.

e) Mengembangkan iklim konflik yang kondusif

Sebuah tahap yang dilakukan oleh pihak yang berkonflik dengan membuat suasana baru dan memiliki keinginan untuk menyelesaikan konflik.

f) Transformasi elemen konflik

Sebuah tahap dengan menggabungkan semua persepsi antara mediator dengan pihak yang berkonflik.

g) Merumuskan alternatif keputusan bersama

Sebuah tahap untuk mengajukan usulan untuk berkompromi atau berkolaborasi.

h) Memilih satu alternatif keputusan bersama

Sebuah tahap untuk memilih kesepakatan oleh pihak yang berkonflik, diikuti dengan penandatanganan kesepakatan oleh pihak yang berkonflik bersama mediator.

i) Melaksanakan kesepakatan

Sebuah tahap untuk menjalankan kesepakatan yang dibuat.

Apabila usaha penyelesaian konflik tidak berhasil, maka bisa mengajukan persengketaannya ke lembaga arbitrase atau pengadilan negeri. Jika konflik yang terjadi dibawa ke pengadilan negeri, maka lembaga ini

akan meminta kedua pihak yang berkonflik harus melakukan perdamaian melalui mediasi.

3. Metode Penelitian

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini, yaitu penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Usman dan Akbar (2006:4) pendekatan deskriptif, yaitu sebuah metode penelitian yang menggambarkan keadaan secara faktual dan akurat yang disusun secara sistematis sesuai dengan fenomena yang terjadi di lapangan.

3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan. Tujuannya agar penelitian yang dilakukan tidak mengarah terlalu jauh dari obyek penelitian yang diteliti, sehingga memperjelas tahapan-tahapan secara terarah. Maka dari itu, dalam penelitian ini yang menjadi fokus kajian adalah menganalisis peran Pemerintah Kota Malang dalam Penyelesaian konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online*, melalui Instrumen Kebijakan Howlett dan Ramesh (dalam Muluk, 2009:114-118). Bahwa telah dijelaskan terdapat tiga instrumen penting yang digunakan oleh pemerintah daerah dalam mengatasi suatu permasalahan yaitu sebagai berikut:

- a) *Compulsory Instruments*/ Instrumen Wajib;
- b) *Voluntary Instruments*/ Instrumen Sukarela; dan
- c) *Mixed Instruments*/ Instrumen Campuran.

3.3 Pengumpulan Data

Dalam penelitian kualitatif, data yang dikumpulkan menggunakan metode wawancara secara mendalam dengan narasumber dan berinteraksi secara langsung terhadap kondisi lapangan yang bertujuan untuk mendapatkan data secara akurat.

4. Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.1 Hasil Penelitian

Munculnya fenomena transportasi *online* di Kota Malang telah memberikan permasalahan bagi transportasi konvensional yang menyebabkan terjadinya demo di daerah Kota Malang. Sebab selama ini, kegiatan dalam memberikan pelayanan transportasi telah dilakukan oleh Paguyuban Angkutan Kota Malang dan lembaga swasta yang bergerak di bidang transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat terutama dalam hal mobilitas di Kota Malang. Namun, sejak adanya transportasi *online* memicu konflik terhadap transportasi konvensional. Letak permasalahannya, transportasi *online* dapat beroperasi tanpa adanya landasan hukum

yang jelas, sehingga hal ini membuat marah terhadap pengemudi lokal di Kota Malang sampai berujung demo yang dilakukan oleh transportasi konvensional kepada pemerintah. Adapun faktor mengapa transportasi *online* dapat menimbulkan konflik terhadap transportasi konvensional yaitu sebagai berikut:

- a) Belum mengikuti aturan pemerintah (seperti UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan PP No. 74 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum seperti fenomena Go-Car dan Grab); dan
- b) Belum ada landasan hukum yang jelas (seperti Go-jek).

Dinas Perhubungan Kota Malang mengklarifikasi bahwa permasalahan ini muncul karena transportasi *online* yang beroperasi di Kota Malang tidak memiliki izin resmi. Karena untuk penyelenggaraan transportasi harus mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan PP No. 74 Tahun 2014. Disitu letak permasalahannya karena transportasi *online* beroperasi tanpa adanya landasan hukum yang jelas dan tidak mengikuti aturan yang sudah ada, sehingga apabila transportasi konvensional menolak keberadaan transportasi *online* merupakan hal yang wajar karena beroperasi secara tidak resmi. Sehingga pemerintah daerah dengan pemerintah pusat sekarang lagi mengusulkan bagaimana solusi terbaik dalam permasalahan ini.

Adapun dampak yang dimunculkan dengan adanya fenomena transportasi *online*, dampak ini dirasakan oleh pengemudi transportasi konvensional dengan keberadaan transportasi *online* diantaranya, sebagai berikut:

- a) Merugikan pengusaha transportasi lokal (seperti perusahaan taksi citra Kota Malang);
- b) Penghasilan pengemudi transportasi konvensional menurun;
- c) Mematikan lapangan pekerjaan masyarakat kecil (seperti pengemudi mikrolet, pengemudi ojek pangkalan); dan
- d) Meningkatnya ketegangan sosial oleh individu maupun kelompok terhadap keberadaan transportasi *online*.

Berdasarkan hal tersebut, Dinas Perhubungan Kota Malang berupaya dalam mengatasi fenomena konflik transportasi di Kota Malang. Permasalahan yang muncul bahwa pemerintah Kota Malang tidak dapat mengatasi fenomena transportasi *online*. Hal ini disebabkan karena dalam UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, menjelaskan bahwa tugas pemerintah daerah, yaitu menjalankan tugas diluar kewenangan pemerintah pusat dan melaksanakan tugas pembantuan. Sehingga, menyelesaikan permasalahan transportasi *online* perlu ada campur tangan pemerintah pusat karena pemerintah pusat memiliki kewenangan untuk meregulasi.

Sehingga, upaya yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah pada saat terjadinya konflik dengan membuat kesepakatan zonasi. Isi dari kesepakatan ini mengatur mengenai batasan-batasan yang dilarang oleh transportasi *online* seperti beberapa hal, yaitu sebagai berikut:

- Terminal;
- Stasiun;
- Pusat perbelanjaan/ *mall*;
- Bandara;
- Hotel;
- Jalur yang dilalui mikrolet;
- Rumah sakit; dan
- Tempat hiburan.

Namun, upaya ini dianggap belum menjadi solusi bagi transportasi konvensional di Kota Malang. Transportasi konvensional mengakui bahwa cara yang dilakukan oleh pemerintah belum memberikan solusi terbaik karena kesepakatan ini masih sering dilanggar oleh transportasi *online* seperti *ngetem* pada daerah yang dilarang yang menyebabkan terjadinya gesekan antara transportasi konvensional dan transportasi *online*. Pihak transportasi konvensional meminta sebuah landasan hukum yang jelas dalam mengatur fenomena transportasi *online*. Karena pada dasarnya mereka ingin bekerja sama dengan transportasi *online*, namun harus didukung dengan sebuah landasan hukum sehingga tidak terjadi monopoli transportasi di Kota Malang.

Menanggapi permasalahan konflik diberbagai pemerintah daerah, pemerintah pusat telah mengeluarkan sebuah aturan PM No. 108 Tahun 2017 yang mengatur mengenai transportasi *online*. Sehingga, dengan adanya aturan ini telah memberikan akses terhadap pemerintah daerah untuk dapat mengatur fenomena transportasi *online* di Kota Malang. Salah satu upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang untuk mengatur fenomena transportasi *online* dengan cara melakukan operasi kendaraan. Operasi kendaraan dilakukan untuk menindak pengemudi transportasi *online* apabila melanggar dari ketentuan dari PM No. 108 Tahun 2017. Operasi kendaraan dilakukan dalam waktu satu bulan sebanyak empat kali. Operasi ini melakukan pemeriksaan seperti SIM (Surat Izin Mengemudi) A Umum, Plat, dan Uji Kir. Jika syarat-syarat tersebut tidak dapat dipenuhi oleh pengemudi. Maka akan diserahkan kepada polisi untuk ditilang. Hasil dari penerapan peraturan ini telah menciptakan suasana Kota Malang menjadi kondusif dan telah mengurangi intensitas konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online*.

4.2 Pembahasan

Menurut Adam Smith (dalam Muluk, 2009:111) menjelaskan bahwa pemerintah memiliki tugas

melindungi masyarakat dari pelanggaran dan invasi masyarakat lainnya, dan sejauh mungkin bertugas melindungi setiap anggota masyarakat dari ketidakadilan serta menegakkan administrasi keadilan secara pasti. Fenomena transportasi *online* telah menyebabkan lepasnya kendali oleh pemerintah dalam melindungi masyarakatnya seperti hak-hak yang harus dipenuhi. Seperti yang diatur dalam UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan untuk melindungi hak masyarakat selama berkerja di sebuah instansi. Hak yang dilindungi oleh pemerintah seperti upah, kejelasan pekerjaan dan perlindungan selama bekerja. Karena adanya UU No. 13 Tahun 2003 bertujuan untuk memberdayakan dan mendayagunakan tenaga kerja secara optimal dan manusiawi.

Namun, berdasarkan pengakuan dari pengemudi transportasi *online* di Kota Malang bahwa status kerja antara pengemudi transportasi *online* dengan perusahaan hanya sebatas kemitraan. Sehingga, tidak ada keterlibatan peran pemerintah dalam melindungi hak pengemudi transportasi *online*. Dalam Teori *Electronic Government*, fenomena transportasi *online* telah membentuk sebuah hubungan relasi baru yang disebut sebagai hubungan C2C/ *Citizens to Citizens*. Hubungan ini juga telah membantu memenuhi kebutuhan publik tanpa adanya keterlibatan dari pemerintah karena dilakukan oleh masyarakat secara sukarela yang berdasarkan kepentingan tertentu. Namun, hubungan ini juga memberikan dampak terhadap pemerintah karena telah menghilangkan perannya sebagai penyedia fasilitas publik. Maka dari itu, perlu adanya pengendalian dari hubungan ini dengan tujuan meluruskan dan memperkuat peran pemerintah yang sebenarnya.

Untuk mengetahui pengaruh transportasi *online* terhadap transportasi konvensional Kota Malang, peneliti menggunakan metode Analisis SWOT untuk mengidentifikasi kelebihan, kelemahan, peluang dan ancaman.

4.3 Analisis SWOT "Transportasi Online"

4.3.1 Kekuatan (Strength)

- a) Memiliki jangkauan kerja yang lebih luas
Jangkauan kerja yang dimiliki oleh transportasi *online* lebih baik dibandingkan transportasi konvensional karena dapat menjangkau daerah yang tidak dilalui jalan raya/ trayek.
- b) Pelayanan lebih baik dibandingkan transportasi konvensional
Pelayanan ini dapat ditemukan dalam aplikasi transportasi *online* karena tidak hanya sebagai transportasi namun juga memenuhi kebutuhan yang lain seperti pesan makanan, pengiriman barang dan lain-lain.

Gambar 2 Layanan dalam Fitur Go-jek
Sumber: Screenshot melalui Aplikasi Go-jek "Layanan Go-jek", diperoleh 30 Mei 2018

- c) Sistem Pembayaran Mudah dan Aman
Sistem pembayaran transportasi *online* lebih baik karena telah menggunakan uang elektronik seperti dalam aplikasi Go-jek pada fitur Go-Pay.

4.3.2 Kelemahan (Weakness)

- a) Status Pekerjaan Tidak Jelas atau Tidak Tetap
Status pekerjaan tidak dikatakan sebagai pegawai tetap karena hubungan yang terbentuk antara pekerja dengan perusahaan hanya sebatas mitra.
- b) Belum Memiliki Landasan Hukum Yang Jelas
Landasan hukum menjadi penghambat karena pengemudi tidak memiliki keterikatan hukum, sehingga hak-hak pengemudi maupun konsumen tidak dilindung oleh negara (Seperti Go-jek dan Grab).
- c) Tidak Mendapatkan Perlindungan Dari Perusahaan
Pengemudi transportasi *online* mengakui bahwa perusahaan hanya menyediakan fasilitas jaket, helm, dan aplikasi. Sehingga, kebutuhan diluar dari hal tersebut menjadi tanggung jawab pengemudi transportasi *online*.

4.3.3 Peluang (Opportunity)

- a) Kebutuhan masyarakat terhadap transportasi yang efektif dan efisien
Salah satu alasan mengapa masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi *online* karena masyarakat menganggap bahwa transportasi *online* telah memenuhi standar sebagai transportasi yang efektif dan efisien dibandingkan dengan transportasi konvensional yang sangat jauh dari harapan masyarakat.

- b) Teknologi menjadi pendorong dalam perubahan pelayanan di bidang transportasi
Peran teknologi juga telah merubah pelayanan menjadi lebih efektif dan efisien. Salah satunya seperti munculnya aplikasi seperti Go-jek dan Grab dalam meningkatkan kualitas pelayanan transportasi.

Gambar 3 Perusahaan Aplikasi Transportasi Online
Sumber: Go-jek (2018b)/ & Grab (2018b)

- c) Perusahaan di bidang transportasi membuka kerjasama dengan Transportasi Online
Kemunculan transportasi *online* telah memberikan peluang kepada perusahaan transportasi lokal agar dapat saling bekerjasama untuk meningkatkan kualitas pelayanannya.

Gambar 4 Kerjasama Transportasi Lokal Dengan Transportasi Online
Sumber: Hasil Analisis, 2018

4.3.4 Ancaman (Threat)

- a) Menimbulkan Konflik dengan Transportasi Lokal
Salah satu dampak dari adanya transportasi *online* yaitu memunculkan konflik terhadap transportasi konvensional seperti mikrolet karena transportasi dianggap dapat mengganggu lapangan pekerjaan dari pengemudi transportasi konvensional yang dapat berujung mogok kerja dan keluar dari pekerjaan.
- b) Munculnya intervensi oleh pemerintah baik pusat maupun daerah
Intervensi oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah dianggap sebagai ancaman karena pemerintah ingin mengatur fenomena transportasi *online* karena telah menimbulkan berbagai dampak yang salah satunya adalah konflik yang terjadi di Kota Malang.

4.4 Strategi Pemerintah terhadap Fenomena Transportasi Online Kota Malang

Selanjutnya, dibuatlah beberapa strategi yang dikaitkan dengan peran pemerintah berdasarkan analisis SWOT terhadap transportasi *online*. Strategi diukur berdasarkan yang paling berpengaruh yang sesuai dengan fakta temuan dilapangan dan yang paling mendekati dengan fokus permasalahan.

4.4.1 Strategi SO (Strength-Opportunity)

Pemerintah perlu memanfaatkan fenomena transportasi *online* dengan tujuan untuk memenuhi kepentingan publik. Karena kebutuhan akan transportasi yang fleksibel masih belum dimiliki transportasi lokal di Kota Malang, sehingga dengan memanfaatkan fenomena ini, pemerintah dapat memenuhi kebutuhan masyarakatnya seperti kemudahan dalam hal mobilitas. Jika dibobot berdasarkan substansi penelitian dari skala 1-4, maka diberikan nilai 2 (biasa). Sebab, strategi ini hanya memfokuskan manfaat dari adanya fenomena transportasi *online* dengan mempertimbangkan kebutuhan masyarakat Kota Malang.

4.4.2 Strategi WO (Weakness-Opportunity)

Pemerintah memfasilitasi keberadaan transportasi *online* agar eksistensinya dapat bertahan di Kota Malang. Karena transportasi *online* memiliki kelemahan yaitu landasan hukum yang belum jelas, sedangkan masyarakat masih membutuhkan keberadaan transportasi *online*. Maka, pemerintah dapat memfasilitasi keberadaan transportasi *online* dan bentuknya dapat berupa pengizinan beroperasi dan membuatkan regulasi. Jika di bobot berdasarkan substansi penelitian dari skala 1-4, maka diberikan nilai 3 (Penting). Sebab, strategi ini hampir mendekati dengan fokus penelitian. Tetapi fokus pada strategi ini untuk mempertahankan keberadaan transportasi *online*.

4.4.3 Strategi WT (Weakness-Threat)

Pemerintah daerah menggunakan regulasi pemerintah pusat untuk menyelesaikan konflik transportasi di Kota Malang. Karena pada tingkat pemerintah daerah tidak memiliki kewenangan untuk meregulasi terutama mengenai regulasi transportasi. Maka, penggunaan regulasi dalam menyelesaikan konflik merupakan cara yang tepat karena memiliki kekuatan hukum yang kuat. Sehingga, mengimplementasikan aturan pemerintah pusat merupakan strategi yang terbaik untuk menghadapi fenomena konflik transportasi di Kota Malang. Jika dibobot berdasarkan substansi penelitian dari skala 1-4, maka diberikan nilai 4 (Sangat Penting). Sebab, strategi ini merupakan strategi yang paling mendekati dengan

fokus permasalahan, sehingga menjadi solusi penyelesaian dalam permasalahan konflik transportasi di Kota Malang.

4.4.4 Strategi ST (Strength-Threat)

Pemerintah memberikan sosialisasi terhadap pengemudi transportasi *online* untuk menjaga situasi agar tetap kondusif selama bekerja sebagai penyedia jasa transportasi *online* di Kota Malang. Karena pengemudi transportasi *online* seringkali menggunakan atribut lengkap yang menyebabkan meningkatnya ketegangan dari pengemudi transportasi konvensional yang berujung konflik. Sehingga pemerintah menyarankan untuk menjaga situasi di Kota Malang tetap kondusif. Strategi ini juga perlu adanya dukungan dari transportasi *online* seperti tidak menggunakan atribut dan menghindari zona-zona yang dilarang. Jika dibobot berdasarkan substansi penelitian dari skala 1-4, maka diberikan nilai 1 (Tidak Penting). Sebab, fokus penelitian ini untuk memberikan solusi bagaimana menyelesaikan konflik transportasi di Kota Malang dan bukan untuk meredam konflik yang terjadi.

Sehingga, dari hasil strategi yang dapat disimpulkan bahwa strategi terbaik dalam penyelesaian konflik transportasi di Kota Malang dengan menerapkan strategi WT (*Weakness-Threat*). Jika dianalisis lebih mendalam menggunakan teori Howlett dan Ramesh. Peran pemerintah daerah dalam penyelesaian konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online* di Kota Malang lebih condong kearah *Compulsory Instrument/ Instrumen Wajib* dengan pendekatan Regulasi. Dalam pendekatan regulasi, pemerintah daerah sepakat menggunakan regulasi yang diturunkan melalui pemerintah pusat untuk menyelesaikan permasalahan antara transportasi konvensional dan transportasi *online*, yaitu PM No. 108 Tahun 2017; karena sebagai aturan dasar dalam mengendalikan fenomena transportasi *online* di Kota Malang karena peraturan ini merupakan langsung yang diturunkan melalui pusat kepada daerah.

5. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian mengenai peran pemerintah daerah dalam penyelesaian konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online* bahwa upaya pemerintah daerah dalam penyelesaian konflik antara transportasi konvensional dan transportasi *online* di Kota Malang melalui implementasi PerMenHub No.108 Tahun 2017. Jika dianalisis melalui instrumen kebijakan Howlett dan Ramesh, Pemerintah Kota Malang lebih condong kearah *Compulsory Instrument/ Instrumen Wajib* dengan pendekatan regulasi. Dalam pendekatan regulasi,

pemerintah daerah menggunakan regulasi yang diturunkan melalui pemerintah pusat karena pemerintah daerah tidak memiliki kewenangan dalam membuat sebuah peraturan. Sebab, pembagian tugas antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat sudah diatur dalam UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Sehingga, Strategi yang digunakan oleh Pemerintah Kota Malang telah menciptakan suasana menjadi kondusif dan PM No. 108 Tahun 2017 menjadi dasar hukum dalam penyelesaian konflik terhadap fenomena transportasi *online* di Kota Malang.

Daftar Pustaka

- Freischlad, Nadine. (2017). *Uber was catching up with rivals in Southeast Asia. Now the gap could be widening*. Tersedia pada <https://www.techinasia.com/uber-vs-grab-vs-go-jek> [Diakses pada 20 Oktober 2017].
- Go-jek. (2018a). *About Go-jek*. Tersedia pada <https://www.go-jek.com/about/> [Diakses pada 11 Mei 2018].
- Go-jek. (2018b). [Online image]. Tersedia pada: <https://www.go-jek.com/> [Diakses pada 11 Mei 2018].
- Grab. (2018a). *Forward Together: A Southeast Asian Journey*. Tersedia pada <https://www.grab.com/id/en/about/> [Diakses pada 11 Mei 2018].
- Grab. (2018b). [Online image]. Tersedia pada: <https://www.grab.com/id/> [Diakses pada 11 Mei 2018].
- Indrajit, Richardus Eko. (2002a). *Buku Pintar Linux: Membangun Aplikasi e-Government*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Indrajit, Richardus Eko. (2002b). *Electronic Government: Strategi Pembangunan dan Pengembangan Sistem Pelayanan Publik Berbasis Teknologi Digital*. Yogyakarta: ANDI.
- Inpres Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional pengembangan *Electronic Government*.
- Muluk, M.R. Khairul. (2008). *Knowledge Management: Kunci Sukses Inovasi Pemerintahan Daerah, (Cet. Pertama)*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Muluk, M.R. Khairul. (2009). *Peta Konsep: Desentralisasi dan Pemerintahan Daerah, (Cet. Pertama)*. Surabaya: ITS Press.
- Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum.
- Peraturan Menteri Perhubungan No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- Suaedi, Falih., & Wardiyanto, Bintoro. (2010). *Revitalisasi Administrasi Negara, Reformasi Birokrasi dan E-Governance*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Usman, Husaini., & Akbar, Purnomo Setiady. (2006). *Metodologi Penelitian Sosial, (Cet. Keenam)*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Wirawan. (2010). *Konflik dan Manajemen Konflik: Teori, Aplikasi, dan Penelitian*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Uber. (2018). *Tentang Kami: Kami Memicu Peluang dengan Menggerakkan Dunia*. [Internet]. Tersedia pada: <https://www.uber.com/id/about/> [Diakses pada 11 Mei 2018].
- Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-Undang No. 23 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.