

## **Disekuilibrium Kebijakan Transportasi Konvensional Dengan Transportasi Online Di Tangerang Selatan**

**Djoni Gunanto<sup>1\*</sup>, Muhammad Amin Tohari<sup>2</sup>, Nur Muhamad Iqbal<sup>3</sup>**

*<sup>1</sup>Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta*

*<sup>2</sup>Mahasiswa Program Doktor Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Jakarta*

*<sup>3</sup>Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi, Program Pascasarjana, Universitas Indonesia*

### **Abstract**

*Public policy is an alternative carried out by the government in dealing with problems that occur in society. The provision of public transportation services by the government with online transportation service providers still causes disequilibrium in the process of implementing public policy. PM 15 of 2019 with PM 118 of 2018 as a policy that regulates public transportation occurs disequilibrium in the policy, the existence of online transportation providing public transportation services finds losses on driver income and Regional Native Income as a public transportation levy, KIR test as a treatment of public transportation and a form of government supervision does not occur in online transportation, Vehicle storage facilities do not have to be owned by online transportation compared to must-have public/conventional transportation and vehicle maintenance and repair. From the various approaches that are widely proposed by many experts, this research will combine the tools of successful public policy implementation, namely 1) Communication 2) Goals 3) Program Implementation, 4) Implementation Context, 5) Compliance and Response. Qualitative research method with a descriptive approach with data collection techniques carried out through field observation, interviews and documentation. The result is that the transportation policy has a disequilibrium on one transportation service where the transportation manager has a difference of view between public services and profits, therefore disequilibrium becomes evident in the implementation of the policy. In conclusion, the general transportation policy has its own goals in regulating driver operations, not in the transportation service manager.*

**Keywords:** *Disekuilibrium, Public Transportation, Online Transportation, Public policy*

### **Pendahuluan**

Transportasi menjadi sarana penghubung bagi masyarakat dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan dan sistem kemasyarakatan, berbagai jenis pelayanan transportasi disediakan

dalam rangka memberikan kemudahan dan persaingan pada tatanan hidup masyarakat, kondisi persaingan dengan korporasi dalam masyarakat perkotaan menjadi sarana dalam peningkatan penghasilan daerah sebuah kota.

\*) Corresponding Author

Email : [djoni.gunanto@umj.ac.id](mailto:djoni.gunanto@umj.ac.id)

Kebijakan transportasi akan membantu mobilisasi transportasi daerah dalam menjalankan sebuah roda kehidupan masyarakat sebagai penghubung. Sistem transportasi merupakan sebuah elemen dasar dalam pembangunan sebuah kota guna memainkan peranan penting dalam pengambilan keputusan. (Aminah, 2018)

Kota Tangerang Selatan sebagai daerah mobilisasi transportasi yang tinggi dalam pengembangan sumber daya daerah dan meningkatkan layanan masyarakat, maka jumlah transportasi umum yang beroperasi di Tangsel dinilai cukup dalam membantu perekonomian daerah. Tangerang Selatan sebagai kota Cerdas, Modern, Islami menjadi harapan besar dalam menciptakan masyarakat yang cerdas, sistem pemerintahan yang modern (*E-Governmet*) serta beragama masyarakatnya sebagai dasar kehidupan berbangsa dan bernegara.

Kebijakan publik sebagai satu dari sekian alternatif menjadi sarana dalam menyelesaikan permasalahan yang diterjadi di tengah masyarakat. Disekuilibrium antara kebijakan transportasi umum dengan transportasi online menjadi masalah yang dirasakan supir angkutan umum dengan asumsi semakin sedikitnya jumlah pendapatan, transportasi online yang kita anggap sebagai angkutan umum dengan aturan yang dimilikinya menjadikan perbedaan perlakuan dalam pelaksanaan. D. Easton dalam (Abidin, 2004:20) berpendapat bahwa kebijakan sebagai alokasi nilai-nilai bagi masyarakat secara keseluruhan. Artinya kebijakan yang dilaksanakan oleh masyarakat harus menyeluruh tanpa membedakan nilai yang terkandung didalamnya.

Asumsi bahwa Disquilibrum dalam sebuah kebijakan terjadi pada layanan transportasi merupakan sebuah kenyataan dimana transportasi online sebagai layanan jasa transportasi umum dari pintu ke pintu dengan pengemudi. Tidak memiliki uji KIR dan tidak berplat nomor kuning padahal sebagai angkutan umum, adanya perbedaan aturan menjadi perlakuan yang berbeda terhadap satu objek layanan transportasi. Henz Eulau dan Kenneth Pevit dalam (Nogi.S dan Tangkilisan, 2003:3) merumuskan kebijakan sebagai keputusan yang ditandai dengan kelakuan yang berkesinambungan pada mereka yang membuat kebijakan atau pelaksana kebijakan

Berbagai permasalahan angkutan umum di beberapa negara seperti Hinida Barat Prancis di sebuah kota Martique, memiliki pulau terkecil yang masih menjadi masalah dalam meningkatkan moda transportasi umum sebagai penghubung antar kota di Prancis. Kendala kemacetan pada jalan penghubung industry yang menjadi tempat pencarian dan pemberhentian penumpang (Feliot-Rippeault & Fointiat, 2019). Menjadi masalah dalam penertiban angkutan umum. Hampir 70% warga Afrika Selatan dalam 3 dekade kebelakang mengalami masalah dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat untuk menyediakan transportasi umum, Departement of Transport 1999:26 dalam (Mitchell & Walters, 2011) Selain itu Mitchel juga menyebut dampak transportasi memiliki perubahan dalam perbaikan ekonomi sebagai laju transportasi public

Jika dilihat pada kebijakan transportasi, Permenhub No 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan

Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek pada pasal 5 yang menjadi pertimbangan bagi penyelenggaraan transportasi umum adalah kemampuan penyediaan kapasitas kendaraan dan juga terminal dengan tipe dan kelasnya sesuai. Di Inggris dalam peningkatan akses publik untuk membantu perencanaan aksesibilitas transportasi dibutuhkan jarak kurang dari 500 meter (Daniel and Melley 2010). Bahkan pada peraturan tersebut pasal 38 sebagai kriteria yang harus dipenuhi untuk beroperasi harus memiliki rute tetap dan teratur serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan (halte, terminal, rambu pemberhentian kendaraan umum)

Kehadiran transportasi online memang sangat memberikan kemajuan teknologi bagi negara meskipun memiliki dampak yang negatif bagi pendapatan angkutan umum konvensional serta berdampak jumlah pendapatan asli daerah. Disekuilibrium mengakibatkan pendapatan supir angkot dan bus menjadi menurun akibatnya penghasilan daerah dari subsidi kendaraan tahun 2015-2020 sebesar 5 juta/tahun dari sebelumnya 150 juta/pertahun (Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan)

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, dimana besaran tarif tercantum dalam aplikasi dan memiliki wilayah operasi dalam perkotaan, bandara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya'. Layanan yang diberikan lewat aplikasi door to door menjadi sarana pelayanan yang

efektif bagi persaingan bisnis transportasi, sehingga masyarakat mendapatkan pelayanan khusus dengan harga yang terjangkau.

Kepuasan masyarakat bisa dinilai dari perasaan kecewa atau senang masyarakat dalam membandingkan harapan dan kenyataan yang dirasakan pada sebuah pelayanan (Hamzah et al., 2021) perasaan yang dirasa oleh masyarakat ternyata sebanding dengan yang diharapkan, dengan melihat kepuasan masyarakat kepada pengguna jasa transportasi online.

Kebijakan sebagai alat alternatif pemerintah dalam pengendalian kesenjangan dan masalah yang berada di lingkup masyarakat. Pembangunan dan pengembangan yang dilakukan melalui kebijakan terus diterapkan dalam rangka menjalankan Amanah rakyat. Thomas R Dye (Nainggolan et al., 2020) Kebijakan publik adalah apa yang dikerjakan pemerintah dan yang tidak dikerjakan pemerintah. Sudah selayaknya pemerintah memberikan kebijakan yang efektif. Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus' yang sebelumnya Permenhub No 108 yang dibatalkan Mahkamah Agung (MA) dan Peremnhub 26/2017 sebagai revisi Permenhub 32/2016 tentang kendaraan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek

Lebih tampak terlihat ada disequilibrium pada Peraturan Menteri Perhubungan No 15 Tahun 2019 yakni jalur trayek yang dimiliki oleh transportasi konvensional jelas mempunyai asal-tujuan, dari satu tempat ke tempat yang lain, sedangkan kalo dibandingkan pada transportasi online tidak memiliki trayek artinya tidak ada batasan satu

tempat ke tempat yang lain, yang memberikan keluasaan untuk mendapat penumpang di tempat tanpa trayek yang ditentukan, serta penentuan wilayah operasi lebih banyak ditentukan oleh Menteri dan Gubernur dibandingkan dengan angkutan sewa umum penentuan trayek berdasarkan kebutuhan rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.

Berdasarkan dari uraian diatas dapat ditemukan disquilibrium kebijakan transportasi sebagai penghubung masyarakat antara satu tempat ke tempat yang lain. maka peneliti ini mencoba membatasi permasalahan yang ditemukan yakni "Disekuilibrium Kebijakan Transportasi Konvensional dengan Transportasi Online di Tangerang Selatan"

### **Metode Penelitian**

Jenis penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan pendekatan metode deskriptif berusaha mengetahui dan menganalisis disquilibrium kebijakan transportasi online dengan kebijakan transportasi konvensional. data diperoleh dalam penelitian yakni data primer dan data sekunder, data sekunder diperoleh melalui dokumen – dokumen dari pemerintah daerah Kota Tangerang Selatan, studi pustaka dari jurnal penelitian sebelumnya, dan artikel terkait. Sedangkan data primer diperoleh melalui hasil wawancara yang dilakukan kepada informan terdiri dari Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, Supir Angkot dan Online di Pasar Ciputat, Pondok Ranji dan Bintaro. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui teknik observasi dimana pengamatan langsung dapat dilakukan pada objek, Pengambilan sampel sumber data

dilakukan secara purposive sampling dimana penentuan informan berdasar kepada keinginan peneliti untuk mendalami objek penelitian tertentu. Teknik pengumpulan data dengan triangulasi (gabungan)

### **Hasil dan Pembahasan**

Transportasi online di Indonesia merupakan jawaban dari permasalahan transportasi umum yang dikeluhkan masyarakat, mulai dari rasa tidak nyaman, kumuh, tarif yang sering kali berubah tergantung pada supir yang menentukan tarif, jarak tunggu yang begitu lama membuat transportasi umum tidak menjadi prioritas utama bagi masyarakat. Pada posisi tersebut teknologi yang ditawarkan oleh perusahaan jasa transportasi memberikan kemudahan dan tarif yang terjangkau dan lebih terjamin keamanan dan keamanan penumpang. (Wahyusetyawati Endang, 2017)

Transportasi Konvensional merupakan salah satu jenis usaha untuk memindahkan, mengangkut dan menggerakkan suatu objek ke tempat lain yang memiliki tujuan bermanfaat dari tempat sebelumnya, sedangkan transportasi sendiri sebagai media/alat pemindahan barang. Jika disimpulkan, bahwa transportasi umum merupakan sarana masyarakat untuk mencari kebutuhan satu tempat ke tempat lain.

Kebijakan public merupakan sebuah alternatif bagi pemerintah dalam menangani sebuah permasalahan yang terjadi di masyarakat, adanya kebijakan bukan dijadikan sebagai keistimewaan sendiri bagi kelompok lain. Pelaksanaan kebijakan publik merupakan apa yang terjadi setelah proses perumusan dan dilaksanakan sesuai dengan perencanaan serta

harapan dengan hasil kebijakan yang sesuai harapan.

Berbagai kasus dalam implementasi kebijakan sering dianggap sebagai hasil yang final dan sesuai yang diharapkan baik bagi individu pembuat kebijakan atau masyarakat sebagai sasaran dalam kebijakan, pertimbangan bagaimana implementasi bisa berjalan sesuai rencana untuk membantu mengatasi masalah merupakan hasil dari proses kebijakan publik. (Stich & Eagle, 2016)

Disekuilibrium merupakan ketidakseimbangan antara satu objek dengan objek lain yang mengakibatkan kerugian pasar, dalam hal ini Kebijakan Transportasi Konvensional dengan Kebijakan Online di Kota Tangerang Selatan bisa dijadikan sebagai objek perbandingan yang akan disebut sebagai disequilibrium. Dianggap sama sebagai transportasi online tapi berbeda dalam perlakuan berdasar kebijakan yang berlaku. Ketidakseimbangan dapat diakibatkan juga oleh permintaan pasar dalam jangka pendek yang mengakibatkan produksi menjadi bengkak dalam kaitan perikanan di selat malaka (Asmawati & Nazamuddin, 2013)

### **Komunikasi**

Komunikasi menjadi variabel penting dalam menentukan implementasi kebijakan transportasi, dimana adanya disequilibrium kebijakan salah satu penyebab terjadinya adalah kurangnya komunikasi yang dilakukan oleh aparat pemerintah. Jika dilihat dalam bentuk komunikasi pada pelaksanaan kebijakan transportasi maka tidak adanya sumber data yang dimiliki daerah sebagai bentuk

kontrol dalam penyebaran jasa layanan transportasi online, kebijakan transportasi online memang tidak ada aturan turunan di daerah sehingga penindakan yang dilakukan masih terbatas, daerah hanya sebagai objek dalam pelaksanaan aturan tersebut.

Lalu apa peran pemerintah daerah dalam memberikan pemahaman terhadap sebuah kebijakan agar dapat dipahami secara seksama dan tidak dapat menimbulkan disquilibrium yang terjadi, bentuk komunikasi yang dilakukan sejauh ini masih bersifat formalistik. Komunikasi yang dilakukan dalam rangka meningkatkan pengembangan transportasi umum/konvensional melalui Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA) terkait keluhan dalam untuk peningkatan pelayanan transportasi.

Komunikasi yang dibangun memiliki batasan karena tidak adanya kewenangan lebih terhadap transportasi online, dibanding transportasi umum/konvensional. Sedangkan proses komunikasi sebagai salah satu indikator keberhasilan sebuah kebijakan. Komunikasi dilakukan oleh Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan terhadap transportasi umum/konvensional melalui media cetak dan online, media online yang digunakan yaitu website dan Instagram, serta cetak melalui pamflet di kantor Dinas Perhubungan

### **Sasaran**

Kebijakan memang tidak akan memberikan kepuasan bagi setiap individu masyarakat, karena sejatinya kebijakan dibuat bukan sebagai alat memuaskan masyarakat dalam

meminimalisir masalah bahkan menyelesaikan masalah. Karena itu, kebijakan hanya sebagai satu dari sekian alternative dalam mengurai sebuah

Masalah. Setiap peraturan tentu memiliki sasaran sebagai target pelaksanaan, kebijakan transportasi umum memiliki target sasaran untuk memberikan pelayanan, rasa aman dengan biaya yang murah menjadikan transportasi umum/konvensional diminati banyak masyarakat.

Sasaran terhadap kebijakan transportasi umum/konvensional dilakukan agar penumpang dan pengemudi mendapat rasa aman dan nyaman terhadap adanya kebijakan tersebut. Kebijakan transportasi online hanya untuk mengelola operasional driver online bukan dalam penerbitan usaha layanan transportasi, karenanya pengaturan perihal penyediaan tempat parkir, jumlah armada, layanan service tidak tercantum dalam Permenhub No 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus.

Dibanding dengan Permenhub No 15/2019 mengatur operasional transportasi, jalur trayek yang ditentukan, penyediaan fasilitas penyimpanan kendaraan, dan jenis angkutan. Disequilibrium terlihat pada kebijakan layanan transportasi yang sama-sama mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lain. Perubahan gaya layanan transportasi tidak secara singkat terjadi pada kebijakan transportasi. Disrupsi tidak soal tentang perubahan tetapi lebih dari itu, hasil disrupsi bisa mengubah tatanan pola hidup konsumtif masyarakat, ada dua karakteristik yang penting dalam disrupsi. Pertama perubahan itu sangat mendasar

kepada model bisnis, Go-Jek/Grab sebagai perusahaan layanan jasa transportasi yang tidak memiliki armada. Padahal berdasarkan PM 15/2019 Pasal 67 untuk memperoleh ijin perusahaan angkutan umum harus memenuhi persyaratan yakni memiliki minimal harus memiliki 5 armada'. Christensen dalam (Denning, 2016) Disrupsi adalah proses, bukan peristiwa, dan inovasi hanya dapat mengganggu relatif terhadap sesuatu yang lain.

### **Implementasi Program**

Implementasi Kebijakan transportasi online di tatanan daerah masih belum memiliki aturan turunan ditingkat daerah, karena kendaraan online dianggap sebagai kendaraan kategori non trayek, tidak bisa dikatakan angkutan umum secara aturan sudah berbeda karena itu aturan pelaksanaannya diatur oleh pusat. Hal ini dibuktikan sejalan dengan pernyataan bahwa di Tangerang Selatan tidak ada aturan tentang angkutan online, sehingga penindakan oleh aparat daerah tidak dapat dilakukan.

Disekuilibrium terjadi pada proses implementasi meski transportasi bukan sebagai angkutan umum yang sebelumnya dikatakan, maka layanan jasa transportasi yang memindahkan orang dari satu tempat ke tempat lain bukan disebut sebagai kendaraan umum. Logika sederhana yang digunakan kendaraan umum adalah yang memiliki plat nomor kuning dan terdaftar sebagai angkutan umum. Sedangkan pada ketentuan Permenhub No. 118 Tahun 2018 dan No. 15 Tahun 2019 mengartikan kendaraan umum merupakan kendaraan yang digunakan untuk mengangkut barang

dan/atau orang dengan dipungut banyaran.

Syarat dalam pemenuhan usaha transportasi umum bagi swasta menjadikan hal penting dan tidak bisa disequilibrumkan dalam hal kebijakan transportasi. Beberapa syarat yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum adalah: 1) memiliki angkutan lebih dari 5 armada, 2) memiliki lahan kosong sebagai tempat parker dan penampungan armada, 3) memiliki fasilitas pemeliharaan kendaraan yang dibuktikan dengan dokumen perjanjian antar pihak lain, 4) sesuai kebutuhan dari hasil evaluasi bahwa adanya pengusaha angkutan umum perlu ditambahkan dalam membantu masyarakat. Kebutuhan mendesak dalam mengatur lalu lintas dan tingkas polusi udara di kota seluruh dunia. Aturan adanya tempar parker digunakan untuk mencapai berbagai tujuan tujuan (Marsden, 2006; Qian et al., 2011 dan Pierce and Shoup, 2013) dalam (Burchell et al., 2019)

Beberapa syarat wajib yang diatur harus dipatuhi oleh pengusaha agar tertib dalam menjalankan sebuah aturan yang berlaku, Implementasi yang berhasil merupakan proses interaksi dari berbagai variabel yang mencakup berbagai proses yang dinamis serta penting untuk dianalisis prakondisi yang diperlukan. Implementasi kebijakan diperlukan karena adanya masalah kebijakan yang perlu diatasi dandipecahkan (Edward III, 1984)

Jelas implementasi kebijakan memang sudah dilaksanakan sedemikian, Hambatan Kurangnya koordinasi dan sumber daya transfer pengetahuan kepada implementator kebijakan terjadi sehingga pelaksanaan kebijakan yang dianggap tidak terencana. Ballantyni (2013) dalam (McTigue et al., 2018)

Melakukan 74 wawancara untuk memeriksa berbagai kota dengan transportasi barang perkotaan, dan inklusi mereka berbagai aturan dalam mengatur keselamatan penumpang dan supir menjadi prioritas utama pemerintah, halte sebagai tempat naik/turun penumpang menjadi sarana dalam peningkatan transportasi umum, halte di Kecamatan Pamulang penuh dengan vandalisme dan tidak terawat (Detik.com, Juni 2021)

Proses penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi cukup mudah dilakukan oleh penggunan jasa, baik pengemudi atau penumpang karena keduanya dianggap sebagai pengguna jasa transportasi perusahaan layanan jasa transportasi. Implementasi kebijakan yang buruk menjadi hambatan utama untuk kemajuan suatu negara berkembang. Factor penting yang menjadi buruknya pelaksanaan adalah kurangnya sumber daya manusai dan keuangan serta manajemen yang rusak dan budaya organisasi formalistic sehingga tidak tercapai ide kreatif yang inovatif (Walters, 2014)

### **Konteks Impelementasi**

Pada pemahaman implementasi kebijakan, pengguna transportasi umum/konvensional berpendapat bahwa pihaknya dirugikan akibat munculnya transportasi online yang tidak memiliki jalur trayek terbatas, sehingga penumpang merasa dimudahkan akibat adanya pelayanan yang diberikan, dalam konteks implementasi kebijakan transportasi untuk memberikan layanan transportasi masal bagi masyarakat sehingga bisa membantu perekonomian daerah Indonesia.

Konteks implementasi yang diberikan pada kebijakan transportasi online pada prinsipnya memberikan layanan kemudahan bagi masyarakat sebagai bentuk persaingan bisnis di era disrupsi. Hal tersebut membuka peluang besar masyarakat untuk berbondong-bondong mendaftar sebagai driver online. Peluang tersebut tidak beriringan terhadap perkembangan angkutan umum di Tangsel sehingga dampak yang terjadi pada transportasi memiliki disequilibrium dalam layanan jasa yang sama. Meskipun perbedaan dimiliki oleh setiap pengelola layanan transportasi

Jasa transportasi online disebut sebagai two sided market (pasar dua sisi), yang menggunakan teknologi informasi sebagai pembaharuan yang menjadikannya lebih efisien (Widiyatmoko, 2018) menjelaskan bahwa perusahaan jasa transportasi yang berbasis aplikasi tidak berada dalam kementerian perhubungan melainkan pada kebijakan Kementerian Komunikasi dan Informasi (Kominfo). Karena dianggap tidak memiliki armada sebagai salah satu syarat transportasi umum.

Jalur trayek sebagai lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang (Pasal 1/11) penetapan jalur trayek sesuai dengan rencana umum jaringan yang berdasar pada rencana induk jaringan lalu lintas. Jadi penentuan ini diatur sedemikian guna mengubungkan antar satu dengan yang lain, sedangkan adanya angkutan umum menjadikan lalu lintas yang tidak ramai dan tidak menimbulkan kemacetan serta mendukung mobilitas masyarakat

### **Kepatuhan dan Tanggapan**

Tidak bisa disebutkan secara menyeluruh tentang kepatuhan terhadap sebuah kebijakan, asumsi bahwa kebijakan transportasi online memiliki kepatuhan yang lebih tinggi terhadap kebijakan transportasi online merupakan sebuah realita sosial yang terjadi di masyarakat, terlihat bahwa prasyarat untuk menjadi driver online salah satunya adalah pajak STNK yang aktif serta memiliki SIM aktif. Tersebut tidak dapat dipenuhi oleh driver angkutan karena beberapa factor yang mempengaruhi tersebut. Pendidikan, budaya dan pemahaman terhadap kepatuhan sebuah aturan masih rendah bagi driver angkutan umum.

Tanggapan bahwa transportasi memiliki keuntungan lebih terhadap peminatan dari masyarakat menjadikan disequilibrium dalam jasa transportasi, padahal dapat dikatakan transportasi online merupakan hal baru hasil dari disrupsi 4.0 yang mengutamakan teknologi informasi sebagai landasan bisnis perusahaan. Masa kejayaan angkutan umum/konvensional sudah hampir ditelan masa, sumbangan Penghasilan Asli Daerah dari retribusi angkutan umum bisa mencapai 150 juta/bulan, sedangkan sejak adanya transportasi online PAD Tangerang Selatan menurun drastis sampai dengan 5 juta/bulan.

Tanggapan terhadap peraturan transportasi memberikan pendapat baru oleh daerah bahwa penindakan atas hal peraturan tersebut tidak memberikan kewenangan kepada daerah untuk menertibkan transportasi online yang berada pada daerah yuridiksinya, berbeda dengan angkutan umum/konvensional Pemerintah

Daerah melalui Dinas Perhubungan memberikan peremajaan dan uji KIR demi memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengendara dan penumpang.

Kejelasan tentang kedudukan transportasi online dengan angkutan umum/konvensional perlu di berlakukan melalui peraturan, peraturan di tingkat daerah perlu diberlakukan guna mengantisipasi mobilisasi kendaraan serta pengawasan yang dilakukan. Sejauh ini pendataan transportasi online di daerah belum dilakukan karena belum ada aturan terkait hal tersebut.

Klaim bahwa Taxi mengikuti arahan dari Pemerintah Tangerang Selatan terhadap meleknnya teknologi dan informasi dalam memberikan pelayanan yang prima kepada masyarakat merupakan satu kepatuhan transportasi terhadap pemerintah. Transportasi online diberikan arahan untuk mengikuti peraturan yang berlaku di tingkat pusat meski daerah tidak memiliki kewenangan lebih akan hal itu

### **Kesimpulan**

Komunikasi yang dilakukan pemerintah dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi umum masih terbatas bagi pengendara angkutan online, pasalnya peraturan yang mengatur atas hal tersebut tidak diturunkan sebagai bentuk penindakan oleh pemerintah daerah dalam penertiban angkutan umum. Komunikasi sering dilakukan kepada angkutan umum/konvensional untuk memberikan layanan yang baik kepada masyarakat melalui fasilitas yang diberikan pemerintah dalam bentuk uji KIR, bantuan subsidi pemerintah, peremajaan.

Disequilibrium pada kebijakan

transportasi dapat dijelaskan dengan adanya peraturan yang berbeda, terkait angkutan sewa umum dan khusus memberikan insentif yang berbeda pada satu layanan transportasi. Jalur trayek yang terbatas bagi angkutan umum/konvensional dan tanpa ada batasan bagi transportasi online, tempat menaikan dan menurunkan penumpang yang tidak diatur pada kebijakan transportasi online, bentuk pengawasan pemerintah daerah terhadap layanan transportasi online tidak dimiliki. Beberapa hal tersebut menjadi tampak jelas bahwa sasaran kebijakan yang ditentukan hanya sebagai pengaturan operasional layanan transportasi yang sudah ditentukan oleh korporasi sehingga proses kebijakan tidak dipertimbangkan.

Dampak yang terjadi pada disequilibrium kebijakan transportasi menurunnya penghasilan driver sehingga berakibat pada PAD, adanya kesenjangan sosial antar driver online dan konvensional dalam bentuk pelanggaran pengambilan penumpang pada tempat tertentu dan ngetem, perlakuan yang istimewa terhadap transportasi online memberikan jalur trayek tak terbatas pada satu trayek. Meskipun transportasi online di Indonesia merupakan jawaban dari permasalahan transportasi umum yang dikeluhkan masyarakat, mulai dari rasa tidak nyaman, kumuh, tarif yang sering kali berubah menjadi peluang dalam penyelenggaraan layanan transportasi online. Jasa transportasi online disebut sebagai two sided market (pasar dua sisi), yang menggunakan teknologi informasi sebagai pembaharuan yang menjadikannya lebih efisien.(Widiyatmoko, 2018).

## Referensi

- Asmawati, A. (Asmawati), & Nazamuddin, N. (Nazamuddin). (2013). Disequilibrium Pasar Ikan Laut Aceh. *Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Muhammadiyah Surakarta*, 14(1), 38–51.  
<https://doi.org/10.23917/JEP.V14I1.149>
- Burchell, J., Ison, S., Enoch, M., & Budd, L. (2019). Implementation of the workplace parking levy as a transport policy instrument. *Journal of Transport Geography*, 80, 102543.  
<https://doi.org/10.1016/J.JTRA.NGEO.2019.102543>
- Denning, S. (2016). Christensen updates disruption theory. *Strategy & Leadership*, 44(2), 10–16.  
<https://doi.org/10.1108/SL-01-2016-0005>
- Edward III, G. C. (edited). (1984). *Public Policy Implementing*. Jai Press Inc.
- Feliot-Rippeault, M., & Fointiat, V. (2019). What could make islanders use a new public transport system? Identifying the determinants of the intention to use a new reserved public transport lane in the urban area of Fort-De-France, Martinique. *Island Studies Journal*, 14(2), 215–226.  
<https://doi.org/10.24043/ISJ.102>
- Hamzah, M. L., Purwati, A. A., Jamal, A., & Rizki, M. (2021). An Analysis of Customer Satisfaction and Loyalty of Online Transportation System in Pekanbaru, Indonesia. *IOP Conference Series. Earth and Environmental Science*.  
<https://doi.org/10.1088/1755-1315/704/1/012029>
- McTigue, C., Monios, J., & Rye, T. (2018). Identifying barriers to implementation of local transport policy: An analysis of bus policy in Great Britain. *Utilities Policy*, 50, 133–143.  
<https://doi.org/10.1016/J.JUP.2017.12.002>
- Mitchell, M., & Walters, J. (2011). EFFICACY OF RECENT TRANSPORT POLICY MAKING AND IMPLEMENTATION IN SOUTH AFRICA. *Journal of Transport and Supply Chain Management*, 241–263.
- Nainggolan, A. C., Sopwan, I., Auliah, N., Ni'matullah, N., & Hasanuddin, A. (2020). Polemik Kebijakan Transportasi Online. *JDKP Jurnal Desentralisasi Dan Kebijakan Publik*, 1(1), 27–34.  
<https://doi.org/10.30656/JDKP.V1I1.1847>
- Wahyusetyawati Endang. (2017, May). *DILEMA PENGATURAN TRANSPORTASI ONLINE*. Jurnal Rechtsvinding.  
[https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal\\_online/TRANSPORTASI%20ONLINE\\_ENDANG.pdf](https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal_online/TRANSPORTASI%20ONLINE_ENDANG.pdf)
- Walters, J. (2014). Public transport policy implementation in South

*Africa: Quo vadis? Journal of  
Transport and Supply Chain  
Management, 8(1).*  
[https://doi.org/10.4102/JTSCM.  
V8I1.134](https://doi.org/10.4102/JTSCM.V8I1.134)

Widiyatmoko, F. (2018). Dinamika  
Kebijakan Transportasi Online.  
*Journal of Urban Sociology, 1(2),*  
55–68.  
[https://journal.uwks.ac.id/index  
.php/sosiologi/article/view/570](https://journal.uwks.ac.id/index.php/sosiologi/article/view/570)