

ANALISIS FORMULASI KEBIJAKAN TERHADAP KEBERADAAN OJEK ONLINE DI INDONESIA (STUDI KASUS OJEK ONLINE DI JAKARTA)

T. Herry Rachmatsyah¹, dan Alnixon Star Francisco²

^{1,2}Universitas Prof. Dr. Moestopo (Bergama)
herry.rachmatsyah@dsn.moestopo.ac.id

Abstract

In this increasingly developing world, transportation as an order of social, cultural, economic mobility is demanded to be faster, more reliable and more efficient with high competitiveness. Because transportation problems must be paid more attention to developments so that in this case, business actors and the government must be able to more deeply face the existing problems related to transportation or transportation both at regional and national levels. Normatively, its existence has not been regulated by law does not mean it violates the law, if viewed from the aspect of benefit, online-based transportation modes are actually very helpful for the wider community, especially the middle and lower class who are helped to find jobs so as to reduce unemployment to stimulate the populist economy. This study is to analyze the formulation of policies on the existence of online motorcycle taxis. By using Mustopadjaja theory, the seven stages of formulation are problem assessment, goal determination, alternative formulation, model development, criteria determination, alternative assessment, recommendation preparation. The method used is a qualitative method. The results of this research show that the policy formulation has not reached the root of the problem. In other words, the policies taken at this time under the regulation of the Minister of Transportation contradict Law No. 22 of 2009 concerning road traffic and transportation.

Keywords: *Transportation, Ojek Online*

Abstrak

Dalam dunia yang semakin berkembang ini, transportasi sebagai tatanan mobilitas sosial, budaya, ekonomi, dituntut untuk lebih cepat, lebih handal, dan lebih efisien dengan daya saing yang tinggi. Karena masalah transportasi harus lebih diperhatikan perkembangannya sehingga dalam hal ini, para pelaku usaha maupun pemerintah harus bisa lebih mendalam menghadapi permasalahan yang ada terkait perangkutan atau transportasi baik dilingkup daerah maupun nasional. Secara normatif, keberadaannya belum diatur oleh undang-undang bukan berarti melanggar undang-undang, jika ditinjau dari aspek kemanfaatan, moda transportasi berbasis online justru sangat membantu masyarakat luas, terutama kalangan menengah-bawah yang terbantu mendapatkan pekerjaan sehingga mengurangi pengangguran untuk menggeliatkan ekonomi kerakyatan. Penelitian ini untuk menganalisis formulasi kebijakan terhadap keberadaan ojek online. Dengan menggunakan teori mustopadjaja tujuh tahapan perumusan yaitu pengkajian persoalan, penentuan tujuan, perumusan alternatif, penyusunan model, penentuan kriteria, penilaian alternatif, penyusunan rekomendasi. Metode yang digunakan yaitu metode kualitatif. Hasil penelitian peneliti bahwa perumusan kebijakan belum menjangkau akar permasalahan dengan kata lain kebijakan yang diambil saat ini dengan peranturan Menteri Perhubungan kontradiksi dengan Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Kata Kunci: Transportasi, Ojek Online

PENDAHULUAN

Dalam dunia yang semakin berkembang ini, transportasi sebagai tatanan mobilitas sosial, budaya, ekonomi, dituntut untuk lebih cepat, lebih handal, dan lebih efisien dengan daya saing yang tinggi. Karena masalah transportasi harus

lebih diperhatikan perkembangannya sehingga dalam hal ini, para pelaku usaha maupun pemerintah harus bisa lebih mendalam menghadapi permasalahan yang ada terkait perangkutan atau transportasi baik dilingkup daerah maupun nasional.

Fenomena transportasi jalan online merupakan fenomena perkembangan dunia transportasi dan komunikasi di seluruh dunia pada umumnya dan di Indonesia pada khususnya. Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 Tahun 2009 Pasal 47 ayat 2 : Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf a dikelompokkan berdasar jenis Sepeda Motor Mobil Penumpang Mobil Bus Mobil Barang Kendaraan Khusus

Dalam Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 Tahun 2009 Pasal 47 ayat 3 dijelaskan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf b,c dan d dikelompokkan berdasarkan fungsi.

Kendaraan Bermotor Perseorangan Kendaraan Bermotor Umum Pasal 138 ayat 2 : Angkutan umum dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. (Permata press, 2017:22).

Wajar masyarakat jatuh hati dengan adanya layanan moda transportasi berbasis online ini, selain berbiaya murah, dari sisi kecepatan juga relatif lebih cepat dibandingkan dengan moda transportasi lainnya (Warsito, 2017: 3).

Dampak GO-JEK bagi perekonomian nasional dan masyarakat GO-JEK berkontribusi Rp. 8,2 triliun per tahun kedalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan pengemudi. Diperkirakan terdapat tambahan Rp. 682,6 miliar per bulan yang masuk ke ekonomi nasional semenjak mitra pengemudi bergabung dengan GO-JEK. GO-JEK berkontribusi Rp. 1,7 per tahun ke dalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan mitra UMKM. Diperkirakan terdapat tambahan Rp. 138,6 miliar per bulan yang masuk ke ekonomi nasional semenjak mitra UMKM bergabung dengan Go-Food.

Dampak dibidang politik, GO-JEK berhasil mengurangi tekanan pengangguran dengan memperluas kesempatan kerja. Lulusan SMA (75%), Lulusan perguruan tinggi (15%), Berusia

produktif 20-39 tahun (77%), Berstatus kerja penuh waktu (65%), memiliki tanggungan dua orang atau lebih (78%). GO-JEK meningkatkan penghasilan dan pengeluaran Mitra pengemudi serta kesejahteraan keluarga mitra pengemudi. Rata-rata pendapatan dan pengeluaran mitra pengemudi meningkat (44%) sejak bergabung dengan GO-JEK.

Surat pemberitahuan nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tertanggal 9 november 2015 tersebut dipahami oleh publik sebagai bentuk peraturan yang bersifat imperatif (mengandung larangan) bagi perusahaan transportasi jalan online agar tidak lagi menjalan usahanya. Berselang dua bulan setelah kebijakan tersebut tepatnya pada 18 Desember 2015 Presiden Jokowi Widodo Megatakan melalui akun resmi Twiternya.

"Saya segera panggil Mehub.ojek dibutuhkan rakyat. jangan karena aturan rakyat jadi susah". harusnya ditata -Jkw (Andika Wijaya, 2016:201).

METODE

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami subyek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah. Dalam penelitian kualitatif metode yang biasanya dimanfaatkan adalah wawancara, pengamatan dan pemanfaatan dokumen.

Informan dalam penelitian kualitatif yaitu informan penelitian yang memahami informasi tentang obyek penelitian dalam penelitian ini yaitu : Staf Ahli Komisi V DPR RI, Kasubdit angkutan Kota Kementerian Perhubungan, Pengamat Transportasi, ormas ojek online, pengguna ojek online, pengemudi ojek online.

Hambatan yang menyebabkan Belum adanya payung hukum ojek online Komisi V sejak 2015 mendorong agar pemeritah

segera mengajukan revisi terhadap Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 Tahun 2009 Sayangnya, naskah akademik dan draf RUU pun tak juga disodorkan ke DPR. Sementara pihak kementerian perhubungan mengungkapkan regulasi terbaru transportasi online akan dituangkan dalam Peraturan Direktorat Jenderal. Sebelumnya Pemerintah sempat mengutarakan keinginan mengubah Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor tidak dalam trayek tetapi, kemudian berubah pikiran. Permenhub No. 108 tahun 2017 ini tak akan diubah, Permenhub 108 adalah regulasi pengganti setelah Permenhub No. 26 Tahun 2017 dinyatakan batal oleh Mahkamah Agung. Dan pada maret dikeluarkanlah pm 12 tahun 2019. Ini yang menjadi hambatan mengapa prosesnya semakin lama.

"Selain itu undang-undang 22 tahun 2009 memuat bahwa angkutan umum hanya dapat dilakukan oleh kendaraan bermotor umum dimana roda dua tidak termasuk di dalamnya, Tapi pemerintah mengeluarkan permenhub nomor pm 12 tahun 2019.

Perlu diketahui bahwa sepeda motor bukanlah angkutan umum seperti yang diamanatkan dalam Undang-undang No 22/2009. Akan tetapi Menteri Perhubungan mengeluarkan diskresi karena aturan dimaksud belum diakomodir dalam Undang-undang No 22/2009 namun sebuah kebijakan tetap diperlukan untuk adanya perlindungan kepada masyarakat luas atas dasar itulah Pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor Pm 12 tahun 2019 demi keselamatan masyarakat

Komisi V DPR RI sejak 2015 mendorong agar pemerintah segera mengajukan revisi terhadap Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009. Sayangnya, naskah akademik dan draf RUU pun tak juga

disodorkan ke DPR. Permasalahan ojek online ini sudah dibahas sejak masa pejabat lama hingga sekarang masih dalam tahap proses perumusan revisi.

Pertama, mengupayakan kendaraan roda dua diatur sebagai transportasi publik. Kedua, mengusahakan undang-undang tersebut menjadi payung hukum untuk ojek online yang belum ada hingga saat ini. Kita akan revisi pasal-pasal yang memang bertentangan seperti Pasal 23 ayat 3 peraturan pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan menyebutkan kendaraan bermotor yang diperbolehkan untuk mengangkut penumpang adalah mobil penumpang umum dan bus umum.

Bagaimana agar dapat mengintervensi harus ada aturan, turunan dari undang-undang no 22 salah satunya Pm 12 tahun 2019. Untuk ojek online memang juga perlu kalau tidak ada regulasi siapa yang mau ngatur, pemerintah tidak bisa mengatur dasarnya apa, harus punya dasar hukum agar dapat diintervensi. Penting walaupun di undang-undang no 22 tahun 2009 dikatakan belum ada roda dua jadi angkutan umum, tapi ini perkembangan jaman secara mendasar ojek ini ada, mau tidak mau harus diatur kalau tidak bisa liar, tidak mungkin Negara membiarkan sesuatu yang liar. Saya melihat permenhub 12 ini jawaban pemerintah supaya praktek bisnis ojek ini tidak liar harus bisa diintervensi diawasi sehingga bisa dijamin bisnis layanannya aman, nyaman dan terjangkau seperti mandatnya undang-undang no 22 tahun 2009".

Dalam perumusan kebijakan ini dihadiri oleh Pihak Kementerian Perhubungan didampingi oleh Stake Holder seperti Kepolisian, Kemenko Perekonomian, Kemenkominfo, Kemenkop, Kemenakertrans, BPJS Kesehatan, Kepolisian, BPJS, Ketenagakerjaan, Perusahaan Aplikasi (Gojek dan Grab), Pengamat Transportasi, Pengamat Kebijakan Publik dan perwakilan dari pengemudi ojek online. Perwakilan

pengemudi ojek online ini terdiri dari 10 orang pengemudi yang biasa kami sebut Tim 10, mereka berasal dari beberapa asosiasi pengemudi ojek online yang suaranya diharapkan dapat mewakili suara perwakilan pengemudi di daerah. Didalam tim sepuluh ini juga terdapat mitra pengemudi yang mempunyai kebutuhan khusus (difabel) sehingga diharapkan kedepan aturan ini menjadi lengkap karena adanya sumber – sumber tersebut”.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka penulisan tesis ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a) Faktor penghambat kebijakan ojek online yaitu kurangnya kordinasi dan saling lempar tanggung jawab antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian Komunikasi dan Informatika.
- b) Tujuan Kebijakan ini adalah untuk melindungi keselamatan atas penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.
- c) Alternatif kebijakan saat ini yaitu Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat.
- d) Proses perumusan kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat. Diawali dengan proses diskusi yang dilakukan oleh Pihak Kementerian Perhubungan didampingi oleh Stake Holder terkait seperti Kepolisian, Kemenko Perekonomian, kominfo, Kemenkop, Kemenakertrans, BPJS Kesehatan, BPJS Ketenagakerjaan Perusahaan Aplikasi (Gojek dan Grab), Pengamat Transportasi, Pengamat Kebijakan Publik dan perwakilan dari pengemudi ojek online.
- e) Penentuan Kriteria, kontribusi ojek online untuk perekonomian nasional dan

mayarakat berkontribusi Rp. 8,2 triliun pertahun kedalam perekonomian indonesia melalui penghasilan pengemudi. Tersedianya lapangan pekerjaan dan mengurangi pengangguran.

f) Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 bertentangan dengan alternatif kebijakan yaitu Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat.

g) kendala yang dihadapi dalam perumusan kebijakan yaitu perlu diketahui bahwa sepeda motor bukanlah angkutan umum seperti yang diamanatkan dalam undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 Tahun 2009.

2. Sepeda motor memiliki resiko kecelakaan yang sama dengan pesawat walaupun memiliki regulasi yang baik.

Saran

a) Meningkatkan koordinasi lintas sektor lembaga atau stake holder yang terkait dalam perumusan kebijakan.

b) Dalam proses seleksi pengemudi ojek online agar pihak aplikator seharusnya melibatkan Pemerintah dan Mengadakan pelatihan berkelanjutan untuk meningkatkan dan memastikan para pengemudi ojek online sudah sesuai dengan bidang dan kemampuan pengemudi.

c) Perlunya merevisi Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 agar tidak bertentangan dengan alternatif kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat.

d) Melibatkan ahli atau akademisi yang berkompeten dibidang transportasi dan teknologi dalam pembahasan serta terbuka dengan masukan dari segala sektor.

e) Kebijakan dapat memudahkan dan meningkatkan layanan transportasi yang mengutamakan keselamatan.

f) Sebaiknya Alternatif Kebijakan yang diambil yaitu Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat. Tidak bertentangan dengan Undang-undang Lalu

lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 Tahun 2009. Sebaiknya merevisi undang-undang.
2. Merevisi Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan nomor 22 Tahun 2009 yang merupakan akar dari permasalahan dan hambatan perumusan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahadjo. (2011). *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- AG. Subarsono, M. (2005). *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Ali, Faried. (2017). *Studi Analisa Kebijakan Konsep, Teori, dan Aplikasi Sampel Teknik Analisa Kebijakan Pemerintah*. Bandung: PT. Refika aditama.
- Dun, William. N. 2003. *Pengantar analisis kebijakan publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dwidjowijoto, Riant. (2006). *Kebijakan publik untuk Negara-negara berkembang*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Gunawan, Herry S. (2014). *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- HR, Ridwan. (2011). *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.
- Kasali, Rhenald. (2017). *Disruption*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama
- Khafian, N. 2013. Revitalisasi kebijakan pola transportasi makro.
- Andriansyah, D. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- AR, Mustopadidjaja. (2003). *Manajemen Proses Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi Kerja*. Jakarta Pusat: Duta Pertiwi Foundation.
- Dominata, A. 2017. *Angkutan Kota di Jakarta dan Manila: Sebuah Perbandingan Kebijakan*.
- Meleong, Lexy J. (2000). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Negara, A. I. 2016. *Formulasi pengaturan ojek berbasis aplikasi (GO-JEK) dengan model dinamis*.
- Nugroho, R. 2006. *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Press, Team. P. (2017). *Undang-Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan*. Jakarta: Permata Press.
- Solichin, A. W. (1997). *Analisis kebijaksanaan dari formulasi ke implementasi kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Wijaya, Andika. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.