



Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi di Jakarta

Kajian Singkat dan Rekomendasi

INDONESIA REPORT 2015

**RESPON KEBIJAKAN
TERHADAP TRANSPORTASI
BERBASIS APLIKASI
DI JAKARTA:
KAJIAN SINGKAT DAN
REKOMENDASI**

(Studi Kualitatif)

Tim Penyusun

Lola Amelia

Arfianto Purbolaksono

Muhammad Reza Hermanto

Zihan Syahayani

STUDI KUALITATIF

Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi di Jakarta: Kajian Singkat dan Rekomendasi

Disusun Oleh:

 **THE** **INDONESIAN INSTITUTE**
C E N T E R F O R P U B L I C P O L I C Y R E S E A R C H

Gedung Pakarti Center Lantai 7
Jl. Tanah Abang 3 No. 23-27
Kel. Petojo Selatan, Kec. Gambir, Jakarta Pusat 10160
Tel. 021 34832486 | Fax. 021 34833850
contact@theindonesianinstitute.com
www.theindonesianinstitute.com

Tim Penyusun

Lola Amelia
Arfianto Purbolaksono
Muhammad Reza Hermanto
Zihan Syahayani

Maret 2016

DAFTAR SINGKATAN

APTB	: Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway
BKTB	: Bus Kota Terintegrasi Busway
BKPM	: Badan Koordinasi Penanaman Modal
Bodetabek	: Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi
DKI	: Daerah Khusus Ibukota
KA	: Kereta Api
Kemenhub	: Kementerian Perhubungan
KRL	: Kereta Rel Listrik
KWK	: Koperasi Wahana Kalpika
IT	: Information Technology
Jabodetabek	: Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi
Keppres	: Keputusan Presiden
Menhub	: Menteri Perhubungan
Menkominfo	: Menteri Komunikasi dan Informasi
MRT	: Mass Rapid Transport
Pemda	: Pemerintah Daerah
PT KAI	: Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia
PP	: Peraturan Pemerintah
PPAD	: Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat
SDM	: Sumber Daya Manusia
UU	: Undang-Undang
Organda	: Organisasi angkutan darat

KATA PENGANTAR

Sebagai bagian integral dari proses pembangunan yang komprehensif, mobilitas penduduk di suatu wilayah sudah sejatinya tidak dapat dikesampingkan. Tingginya tingkat mobilitas sebuah daerah sudah sewajarnya harus dikomplementerkan dengan ketersediaan angkutan publik yang memadai, baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Alhasil, eksistensi dari hadirnya transportasi masal merupakan salah satu faktor penting bagi keberhasilan proses pembangunan.

Berkaca dari tesis tersebut, jika memperhatikan kondisi yang ada di Indonesia, terutama Jakarta, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa angkutan publik belum menjadi pilihan utama masyarakat. Hal ini karena secara kuantitas dan kualitas angkutan publik memang belum memadai.

Permasalahan transportasi di Ibu Kota kerap kali menyedot banyak perhatian publik. Kondisi layanan angkutan yang masih jauh dari kata layak baik secara kualitas maupun kuantitas armada yang tersedia menjadi permasalahan yang mengganggu mobilitas masyarakat. Padahal mobilisasi merupakan salah satu kunci dari keberhasilan sebuah pembangunan negara.

Permasalahan transportasi publik di Jakarta bukan hanya berkaitan dengan kuantitas dan kualitas armada, tapi juga menyangkut manajemen pengelolaan dan termasuk ke dalamnya aspek Sumber Daya Manusia (SDM) transportasi itu sendiri.

Kondisi yang demikian ini juga diperparah dengan lemahnya jaminan hukum transportasi yang ada. Penegakan hukum yang seharusnya mampu menertibkan kesewenangan para pengemudi di jalan terlihat belum mampu secara efektif meningkatkan keselamatan konsumen.

Permasalahan yang ada pada saat ini dan harapan transportasi ideal bagi masyarakat kemudian menjadi inspirasi bagi beberapa perusahaan teknologi informasi (IT) untuk berpartisipasi dalam menjemput permintaan pasar yang belum menemui titik ekuilibrium dalam industri transportasi. Sebutlah GoJek, GrabTaxi, dan Uber yang akhir-akhir ini sering terdengar di telinga masyarakat kota-kota besar, terutama Jakarta.

Kultur bisnis yang dibangun oleh ketiga perusahaan tersebut memang terlihat lebih profesional dibandingkan dengan aktor konvensional yang telah lama bermain di dalam pasar transportasi dalam negeri. Tidak dapat dipungkiri bahwa animo masyarakat terhadap ketiga perusahaan tersebut terlihat sangat tinggi. Besarnya minat masyarakat terhadap layanan ketiga perusahaan di atas mengindikasikan bahwa telah terjadinya perpindahan preferensi moda angkutan dari yang berbentuk konvensional menuju transportasi berbasis digital.

Akan tetapi, perkembangan dari bisnis transportasi digital juga terlihat menemui banyak permasalahan. Isu konflik yang terjadi antara driver dengan pengemudi ojek konvensional kerap kali menjadi perbincangan publik. Di beberapa media sosial seperti facebook, twitter, hingga path seringkali ditemukan unggahan keperhatian netizen terhadap kekerasan yang acap kali diterima oleh para driver, baik GoJek maupun GrabBike (layanan ojek dari GrabTaxi).

Permasalahan transportasi di Jakarta ini tentunya memerlukan jalan keluar yang dapat diaplikasikan sesegera mungkin. Tidak hanya penambahan infrastruktur baru, seperti pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) ataupun Light Rapid Transit (LRT), pembenahan kelembagaan juga harus diupayakan semaksimal mungkin.

Oleh karena itu, pada akhirnya kami berharap hasil riset ini berguna untuk kita melihat peta permasalahan transportasi publik Jakarta secara lebih komprehensif dan juga bagi pengambil kebijakan bisa dijadikan salah satu referensi dalam pengambilan keputusan kebijakan perbaikan sistem transportasi publik Jakarta.

Jakarta, Maret 2016

**The Indonesian Institute,
Center for Public Policy Research**

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	5
DAFTAR ISI	8
PENDAHULUAN	9
Latar Belakang	9
Permasalahan	13
Metodologi	13
Tujuan Penelitian	13
Waktu dan Tempat Penelitian	13
Pendekatan Penelitian	13
Teknik Pengumpulan Data	14
Teknik Analisa Data	14
Metode Validasi dan Relevansi	14
Manfaat Penelitian	14
Keterbatasan Penelitian	14
KEBIJAKAN TERKAIT TRANSPORTASI	15
TANTANGAN KUNCI TRANSPORTASI PUBLIK JAKARTA	20
MENGENAL TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI	26
Legalitas Transportasi Berbasis Aplikasi	28
Analisis Manfaat Keberadaan Transportasi Berbasis Aplikasi	31
PENUTUP : PEMBENAHAN SEJAK DARI KEBIJAKAN	33
REFERENSI	36
TIM PENELITI	38
PROFIL INSTITUSI	41

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta sebagai ibukota Republik Indonesia adalah pusat bisnis dan pusat pemerintahan dengan jumlah penduduk tahun 2014 mencapai 10,08 juta orang dan kepadatan penduduk 15.234 orang per kilo meter persegi, dikelilingi kawasan pemukiman Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Bodetabek) yang semakin berkembang.

Melihat kondisi ini menunjukkan bahwa transportasi merupakan kebutuhan yang mendesak, karena tumbuh kembangnya sektor transportasi yang baik akan memberikan andil yang cukup besar bagi perkembangan di sektor lain seperti perdagangan, perindustrian, keuangan, dan jasa-jasa.

Namun persoalannya saat ini DKI Jakarta belum lepas dari permasalahan transportasi (khususnya darat) yang terjadi, seperti kemacetan di seluruh jalan ibu kota yang telah menjadi pemandangan sehari-hari. Kemacetan ini terjadi karena tingkat pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi dalam beberapa tahun terakhir ini, sementara panjang dan lebar jalan yang nyaris tidak berubah, membuat Pemerintah Kota Jakarta semakin kesulitan mengakomodir pertumbuhan tersebut.

Data dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menunjukkan bahwa tahun 2013 jumlah kendaraan bermotor sudah mencapai 16.072.869

unit, jika seluruh kendaraan ini disusun tidak akan mencukupi panjang jalan di DKI Jakarta yang hanya 6.956.842,26 meter artinya setiap satu unit kendaraan bermotor hanya mencapai 0,43 meter atau jika dibandingkan dengan luas jalan di DKI Jakarta 48.502.763,16 m², maka satu unit kendaraan bermotor hanya mencapai 3,02 m².

Kendaraan bermotor yang melewati jalan-jalan di ibukota Jakarta setiap tahun terus meningkat, peningkatan ini menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan Corps Diplomatic di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa kenaikan.

Lebih jauh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta memaparkan bahwa pada tahun 2014 lalu lintas di Jakarta didominasi oleh sepeda motor (74,66 persen), mobil penumpang (18,64 persen), mobil beban (3,84 persen), mobil bis (2,07 persen) dan terakhir kendaraan khusus (ransus) yang terserap sekitar 0,79 persen.

Terlihat di sini bahwa transportasi publik bukanlah pilihan utama warga Jakarta untuk beraktivitas sehari-hari. Keengganan warga Jakarta menggunakan moda transportasi publik juga dipengaruhi faktor dari moda transportasi publik itu sendiri. Bisa kita lihat dari contoh kasus angkutan publik kereta api.

Selain kendaraan bermotor, kereta api atau bagi warga Jabodetabek dikenal dengan sebutan commuterline juga dipilih sebagai sarana transportasi warga ibu kota. Pada umumnya kereta api dipilih karena kemampuannya mengangkut muatan dalam jumlah besar melalui jarak yang jauh, mengangkut penumpang dalam jumlah besar untuk jarak sedang, dan sebagai sarana angkutan komuter di kota-kota besar. Kereta api bukan hanya alternatif pilihan transportasi rakyat yang murah, tetapi juga bebas dari kemacetan jalan raya ibu kota.

Selama tahun 2014, jumlah penumpang kereta api yang diangkut paling banyak untuk tujuan Jabodetabek sejumlah 208,49 juta

penumpang. Selanjutnya penumpang dalam kota sejumlah 15,75 juta penumpang dan luar kota 8,62 juta penumpang. Cukup banyaknya penumpang kereta api dengan tujuan Jabodetabek menunjukkan bahwa moda transportasi kereta api masih merupakan pilihan utama angkutan bagi masyarakat di wilayah ini. Angkutan kereta api memang masih menjadi angkutan favorit, terutama bagi masyarakat yang tinggal di wilayah yang berbatasan dengan DKI Jakarta.

Meskipun demikian pelbagai permasalahan masih kita jumpai jika menggunakan kereta api. Jamak ditemui kepadatan yang irasional antar penumpang di jam-jam sibuk sebagai akibat dari kurangnya jumlah armada yang tersedia. Belum lagi permasalahan gangguan teknis yang kerap kali terjadi hingga menambah waktu tempuh perjalanan warga Ibukota.

Angkutan umum lain seperti mikrolet, kopaja, metromini, dan bajaj juga turut menyumbang kompleksitas permasalahan transportasi yang ada di Jakarta. Permasalahan tersebut bukan hanya karena sumber daya manusianya yang belum mumpuni, tetapi juga karena sarana fisik yang digunakan sudah tua dan tidak lagi layak beroperasi. Kondisi sarana yang ada juga semakin diperparah dengan lemahnya jaminan hukum transportasi yang ada. Idealnya, penegakan hukum yang ada mampu untuk menertibkan kesewenangan para pengemudi di jalan yang kerap kali membahayakan jiwa penumpang.

Masyarakat sebagai pengguna tentu mengharapkan kehadiran sistem transportasi publik dengan kualitas yang baik. Hasil keringat yang dibayarkan kepada pemerintah melalui mekanisme pajak sudah sepatutnya sebanding dengan fasilitas publik yang mereka dapatkan. Mulai dari ketersediaan armada yang sesuai dengan jumlah penumpang, kualitas angkutan yang mampu memberikan kenyamanan, layanan informasi yang jelas dan mudah diperoleh, serta waktu perjalanan yang tepat waktu merupakan gambaran umum harapan masyarakat mengenai sistem transportasi ideal yang sudah seharusnya diimplementasikan oleh pemerintah.

Kondisi transportasi publik yang belum ideal bagi masyarakat kemudian menjadi inspirasi bagi beberapa perusahaan teknologi informasi (IT) untuk berpartisipasi dalam menjemput permintaan pasar yang belum menemui titik ekuilibrium dalam industri transportasi. Sebutlah GoJek, Grab, dan Uber yang akhir-akhir ini sering terdengar di telinga masyarakat kota-kota besar, terutama Jakarta.

Kultur bisnis yang dibangun oleh ketiga perusahaan tersebut memang terlihat lebih profesional dibandingkan dengan aktor konvensional yang telah lama bermain di dalam pasar transportasi dalam negeri. Tidak dapat dipungkiri bahwa animo masyarakat terhadap ketiga perusahaan tersebut terlihat sangat tinggi. Besarnya minat masyarakat terhadap layanan ketiga perusahaan di atas mengindikasikan bahwa telah terjadi perpindahan preferensi moda angkutan dari yang berbentuk konvensional menuju transportasi yang memanfaatkan teknologi komunikasi atau yang sering disebut sebagai transportasi berbasis digital.

Akan tetapi, perkembangan dari bisnis transportasi digital juga terlihat menemui banyak permasalahan. Isu konflik yang terjadi antara driver ojek online dengan pengemudi ojek konvensional kerap kali menjadi perbincangan publik. Di beberapa media sosial seperti facebook, twitter, hingga path seringkali ditemukan unggahan keperhatian netizen terhadap kekerasan yang acap kali diterima oleh para pengemudi ojek online, baik GoJek maupun GrabBike (layanan ojek dari Grab).

Permasalahan transportasi di Jakarta yang kompleks ini tentunya memerlukan jalan keluar. Seperti yang sudah diutarakan di depan bahwa transportasi adalah elemen penting untuk menunjang kesuksesan pembangunan sebuah wilayah. Oleh karena itu, melalui riset ini diharapkan mampu memetakan permasalahan transportasi Jakarta secara komprehensif dan memberikan saran kebijakan yang berkaitan dengan kelembagaan transportasi publik di Jakarta.

Permasalahan

Untuk menjawab rumitnya permasalahan ini, penelitian ini ingin mengeksplorasi permasalahan mengenai :

1. Bagaimana kebijakan dan implementasi sistem transportasi publik di Jakarta?
2. Bagaimana evaluasi pelayanan transportasi publik di Jakarta?
3. Bagaimana peluang reformasi tata kelola sistem transportasi publik di Jakarta?

Metodologi:

Tujuan Penelitian

Tujuan umum: Mendapatkan gambaran yang jelas dan benar tentang kondisi transportasi publik di Jakarta, berikut permasalahan serta peluang-peluang penyelesaian yang bisa diambil.

Tujuan khusus:

- a. Menemukan tantangan-tantangan dalam penyelesaian permasalahan terkait transportasi publik di Jakarta.
- b. Memetakan landasan kebijakan yang terkait dengan sektor transportasi publik di Jakarta.
- c. Merumuskan peluang yang strategis menyelesaikan permasalahan pada transportasi publik di Jakarta.

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan dari bulan November 2015 hingga Maret 2016. Penelitian dilakukan di Jakarta.

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang dan perilaku yang dapat diamati, dan dalam mengamati objek studi ini harus holistik atau komprehensif. Penggunaan metode kualitatif diharapkan untuk mengumpulkan data secara mendalam.

Teknik Pengumpulan Data

- a. **Kajian literatur** : mengumpulkan berbagai dokumen yang relevan dengan objek kajian, berupa hasil penelitian, laporan program, dokumen peraturan perundangan, artikel atau pun berita media yang relevan.
- b. **Kajian lapangan** : melakukan wawancara mendalam kepada sejumlah stakeholders.

Teknik Analisa Data

data yang diperoleh dianalisa secara deskriptif, dan sejauh mungkin mempergunakan perspektif kebijakan publik. Teknisnya, data-data kualitatif akan dianalisa dengan cara memperbandingkannya satu dengan yang lain, dan kemudian melihat pola-pola kesamaan yang ada di antaranya.

Metode Validasi dan Relevansi

Metode validasi pada studi ini dilakukan dengan menggunakan peer review dari pihak yang memiliki perhatian, keahlian dan pengalaman sesuai dengan tema yang yang diangkat pada studi ini.

Manfaat Penelitian

1. Hasil penelitian ini bisa memberikan gambaran yang jelas untuk masyarakat secara umum maupun pengambil kebijakan mengenai kondisi dan titik-titik permasalahan transportasi publik.
2. Hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi salah satu referensi pengambil kebijakan dalam merumuskan kebijakan untuk menyelesaikan persoalan-persoalan terkait transportasi publik.

Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini hanya mengambil Jakarta sebagai studi kasus sehingga tidak bisa memotret realita di daerah lain di Indonesia. Namun, sejauh mungkin analisa yang dibuat adalah berdasarkan kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat sehingga hasil penelitian ini juga relevan untuk daerah lain.

KEBIJAKAN TERKAIT TRANSPORTASI

Sejak tahun 2004 Pemerintah DKI Jakarta telah berupaya membenahi sistem transportasi publik yang beroperasi di jalan. Strategi yang dilakukan adalah modernisasi moda transportasi publik dengan menghadirkan bus transjakarta, angkutan perbatasan terintegrasi busway (APTB) dan bus kota terintegrasi Busway (BKTB). Namun, upaya pemerintah untuk memodernisasi layanan transportasi publik dengan cara menghadirkan beberapa jenis moda transportasi baru, tidak berjalan dengan mulus karena adanya penolakan dari pelaku usaha moda transportasi lama, seperti pengusaha angkutan kota (angkot), Metromini dan lain sebagainya. Alasan utama penolakan adalah bahwa keberadaan moda-moda transportasi baru tersebut akan menggerus jumlah penumpang angkutan mereka. Sehingga pendapatan juga menurun (Tempo.co, 12 Februari 2014),

Sepanjang tahun 2012 hingga awal tahun 2014 insiden penolakan keberadaan moda transportasi APTB dan BKTB di Jakarta dan kota sekitarnya terus terjadi. Tahun 2012 dan 2013, awak angkutan di kota Bekasi dan Bogor menolak keberadaan APTB jurusan Bekasi-Pulogadung dan Bogor-Rawamangun. Pada awal tahun 2014, giliran awak perusahaan angkutan Koperasi Wahana Kalpika (KWK) melakukan demo menolak keberadaan BKTB jurusan Monas-Pantai Indah Kapuk yang masih beroperasi (megapolitan.kompas.com, Selasa 11 Februari 2014).

Selain itu, Kementerian Perhubungan dalam dokumen arah kebijakan dan strategi pembangunan transportasi publik, menyatakan

bahwa mereka berkomitmen untuk menjaga keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan.

Selain itu, dalam konteks Jakarta, Kementerian Perhubungan juga mendorong pengembangan sistem angkutan umum missal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus maupun rel serta dilengkapi dengan fasilitas alih moda terpadu. Berkaitan dengan hal ini, strategi yang diambil adalah pembangunan angkutan publik berbasis rel antara lain MRT di wilayah Jabodetabek dan jalur lingkar layang KA Jabodetabek.

Selain bus transjakarta, APTB, dan BKTB, kehadiran bisnis transportasi berbasis aplikasi juga turut mewarnai moda transportasi di DKI Jakarta, meskipun bukan diinisiasi oleh Pemerintah Daerah melainkan oleh pihak swasta Layanan aplikasi angkutan roda dua seperti Go-Jek, Grab Bike, Blue-Jek, dan lain sebagainya telah banyak diminati oleh masyarakat karena menawarkan kemudahan akses dan biaya yang murah. Namun keberadaan transportasi berbasis aplikasi ini juga telah menimbulkan konflik dan menemui berbagai penolakan, terutama dari ojek konvensional (Harian Nasional, Selasa 27 Oktober 2015).

Seiring dengan makin maraknya jenis transportasi publik di DKI Jakarta, serta banyaknya konflik dan penolakan atas kehadiran moda transportasi baru oleh moda transportasi yang lama, muncul pertanyaan apakah transportasi publik yakni angkutan-angkutan umum tersebut legal di mata hukum, baik itu kendaraan bermotor roda dua, tiga, atau empat (ojek, bajaj, bemo, bus, dll) sampai kendaraan bukan bermotor (becak, ojek sepeda, dll).

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22/2009) tidak ada pasal yang secara tegas melarang beroperasinya angkutan umum beroda dua atau beroda tiga. Dalam pasal 138 ayat (3) UU No. 22/2009 hanya disebutkan bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan

dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Sebelum UU No. 22/2009 disahkan, UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Selain itu, UU No 22/2009 menyatakan semua peraturan dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 41/1993 tentang Angkutan Jalan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru.

Secara yuridis transportasi publik di DKI Jakarta di atur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Berdasarkan Perda DKI Jakarta No.5/2014 tentang Transportasi disebutkan bahwa yang dimaksud dengan transportasi adalah keseluruhan sistem Angkutan dan lalu lintas. Angkutan sendiri diartikan sebagai perpindahan orang dan/atau berangkat dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana Angkutan di ruang lalu lintas. Sementara lalu lintas adalah gerak sarana Angkutan orang dan/atau barang di ruang lalu lintas.

Ada 4 moda transportasi yang diatur dalam Perda DKI Jakarta No.5/2014 antara lain: (1) transportasi jalan; (2) transportasi perkeretaapian; (3) transportasi perairan; dan (4) transportasi udara. Transportasi jalan di DKI Jakarta adalah salah satu sarana transportasi yang sangat penting mengingat mobilitas penduduk di DKI Jakarta yang sangat tinggi.

Sarana Transportasi Jalan berdasarkan Pasal 48 Perda DKI Jakarta No.5/2014, terdiri atas kendaraan dan penderekan Kendaraan Bermotor. Kendaraan berdasarkan Perda DKI Jakarta No.5/2014 merupakan suatu sarana angkut di Jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor sendiri diartikan sebagai setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan umum di atas rel. Kendaraan bermotor dalam Pasal 49 ayat (2) Perda DKI Jakarta

No.5/2014 terdiri atas sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus.

Sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau ditarik oleh hewan seperti sepeda dan gerobak.

Sementara apabila berbicara tentang transportasi publik Perda DKI Jakarta No.5/2014 mengatur tentang kendaraan bermotor umum yakni setiap kendaraan yang digunakan untuk Angkutan barang dan/ atau orang dengan dipungut bayaran.

Angkutan barang dan/atau orang di dalam Perda DKI Jakarta No.5/2014 termasuk ke dalam bagian angkutan jalan. Angkutan orang dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam yakni: (1) angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan (2) angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.

Dalam perda tersebut dinyatakan bahwa angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek terdiri atas angkutan antar kota antar provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan khusus. Sedangkan angkutan orang yang tidak dalam trayek dapat menggunakan mobil bus besar, mobil bus sedang, mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Apabila mencermati ketentuan yang ada di dalam UU No.22/2009 dan Perda DKI Jakarta No.5/2014 memang belum ada yang mengatur secara tegas tentang keberadaan motor roda dua sebagai salah satu angkutan umum atau transportasi publik.

Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama atau Ahok menyatakan mendukung keberadaan GoJek sebagai alternatif transportasi bagi masyarakat. Namun Ahok tidak berencana melegalkan model pengangkutan penumpang seperti ojek lantaran meluasnya penolakan GoJek di banyak wilayah. Menurut Ahok, masyarakat memang membutuhkan jenis angkutan itu sementara tak ada jaminan undang-

undang yang memasukkan sepeda motor sebagai daftar transportasi umum.

Kemudian, landasan kebijakan yang juga penting untuk dicermati adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, maka telah banyak program kegiatan yang dilakukan berkaitan dengan peningkatan pelayanan moda transportasi publik sesuai standar pelayanan minimal. Perbaikan angkutan umum telah dilakukan khususnya di beberapa kota besar di Indonesia. Saat ini pemerintah sedang berupaya untuk mengubah pengelolaan angkutan umum yang selama ini dikelola oleh individu (sebagai contoh adalah Metromini di Jakarta), menjadi angkutan umum yang dikelola melalui badan usaha berbadan hukum, akan tetapi hal tersebut perlu koordinasi banyak pihak dan masih perlu proses yang panjang.

TANTANGAN KUNCI TRANSPORTASI PUBLIK JAKARTA

Kemacetan di daerah ibu kota Jakarta telah menjadi penyakit kronis sejak awal tahun 1990-an, dengan kecenderungan yang semakin mengkhawatirkan. Dengan kata lain, kemacetan adalah tantangan terbesar sektor transportasi yang dihadapi DKI Jakarta hingga saat ini. Berbagai solusi ditawarkan, namun tidak satupun berjalan efektif karena solusi yang ditawarkan (misal: jalur 3-in-1, jalur khusus bus, perbaikan jalan, dan pembangunan jalan tol) cenderung terpilah-pilah (parsial), tidak sistematis, dan tidak kontinu.

Seperti yang sudah dijelaskan di bagian awal, jalan-jalan yang ada di Jakarta kini menuju titik batas. Data menunjukkan bahwa kecepatan rata-rata lalu lintas di kota ini adalah 20.21 km/jam. Hampir 60 persen adalah waktu hambatan, sedangkan 40 persen sisanya adalah waktu bergerak. Oleh karenanya itu, tidak heran jika studi Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2015) menunjukkan bahwa kerugian ekonomi akibat kemacetan di kota Jakarta mencapai Rp. 65 Triliun per tahun. Lebih jauh, kerugian ekonomi ini tentunya belum termasuk kerugian nonekonomi seperti kondisi psikologis pemakai jalan maupun efek domino lain seperti berkurangnya produktivitas masyarakat akibat kemacetan.

Secara ekonomi, kemacetan menyebabkan peningkatan waktu tempuh (inefisiensi waktu), biaya transportasi secara signifikan, gangguan yang serius bagi pengangkutan produk-produk ekspor-impur (logistik secara umum), penurunan tingkat produktivitas

kerja, dan pemanfaatan energi yang sia-sia. Selain itu, kemacetan pun memberikan dampak yang serius bagi penurunan kualitas lingkungan perkotaan (khususnya tingkat kebisingan dan polusi udara) dan penurunan tingkat kesehatan.

Dalam kaitannya dengan transportasi publik, jumlah angkutan umum tahun 2014 tercatat sebanyak 68.537 kendaraan, meningkat 1,74 persen dibanding tahun 2013 yang sebesar 67.363 kendaraan, hal ini menunjukkan bahwajenis angkutan ini masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat Jakarta.

Angkutan umum yang sudah cukup lama keberadaannya di DKI Jakarta adalah angkutan bus. Secara total jumlah armada bus yang masih terdaftar untuk melayani angkutan di DKI Jakarta pada tahun 2014 berjumlah 19.064 bus, termasuk Transjakarta yang berjumlah 669 armada. Namun dari jumlah tersebut yang terdaftar pada Dinas Perhubungan DKI Jakarta, tidak semua kendaraan tersebut dalam kondisi layak beroperasi.

Jumlah bus di ibukota Jakarta pada tahun 2014 bertambah sebanyak 1.411 unit dibandingkan tahun 2013 atau dari 17.653 unit tahun 2013 bertambah menjadi 19.064 unit tahun 2014. Hal ini tentu menggembirakan, karena kebutuhan angkutan bus bagi warga Jakarta semakin baik, terutama dari segi kuantitas. Berdasarkan jenisnya, jumlah bus besar pada tahun 2014 meningkat sebesar 12,15 persen dari 2.149 bus di tahun 2013 naik menjadi 2.410 bus pada tahun 2014. Sementara itu, untuk bus sedang jumlahnya naik cukup tinggi dibandingkan tahun 2013 yaitu sebesar 114,78 persen atau dari 1.455 bus tahun 2013 menjadi 3.125 bus tahun 2014. Sedangkan bus kecil semakin menurun pada tahun 2014 dibandingkan tahun 2013 sebesar 3,70 persen atau dari 14.049 bus tahun 2013 turun menjadi 13.529 bus tahun 2014.

Angkutan lain yang ikut berperan melayani angkutan umum DKI Jakarta adalah taksi, Bus Pariwisata dan Bus Antar Kota. Angkutan taksi berkurang dari 27.239 kendaraan tahun 2013 berkurang menjadi

27.079 kendaraan tahun 2014 atau turun 0,59 persen. Selain itu, Bus Pariwisata berkurang dari 4.827 bus tahun 2013 menjadi 4.648 bus tahun 2014 atau turun 3,71 persen. Sementara itu, Bus Antar Kota meningkat dari 3.220 bus tahun 2013 menjadi 3.322 kendaraan tahun 2014 atau naik 3,17 persen. Untuk angkutan lingkungan tahun 2014 tersedia sebanyak 14.424 kendaraan terdiri dari angkutan BBG 2 tak sebanyak 8.183 kendaraan, kancil sebanyak 44 kendaraan, dan BBG 4 tak sebanyak 6.197 kendaraan.

Selain angkutan umum yang dibutuhkan oleh warga Jakarta, angkutan barang juga banyak dibutuhkan terutama oleh pelaku bisnis. Ditahun 2014 ada sebanyak 44.187 mobil barang terdiri dari mobil barang umum sebanyak 35.432 kendaraan (80,19 persen), mobil peti kemas sebanyak 7.500 kendaraan (16,97 persen), dan mobil tangki sebanyak 1.255 kendaraan (2,84 persen).

Kemudian, seperti yang dijelaskan sekilas pada bagian awal bahwa moda lain yang dipergunakan warga DKI Jakarta adalah Kereta Api. Jumlah penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek dari tahun ke tahun terus meningkat seiring dengan adanya penambahan armada KRL sejak tahun 2010 hingga tahun 2014 dengan penambahan sebanyak 664 unit KRL Pada tahun 2014, PT KAI Commuter Jabodetabek mengoperasikan 739 perjalanan setiap harinya, meningkat dibanding tahun 2013 yang baru mengoperasikan 560 perjalanan. Keseluruhan perjalanan tersebut difasilitasi dengan mengoperasikan 65 rangkaian per hari di wilayah Jabodetabek (www.krl.co.id). PT KCJ (PT KAI Commuter Jabodetabek) berencana untuk menambah armada KRL setiap tahunnya sampai tahun 2019, sehingga penambahan tersebut diharapkan akan mampu mengakomodasi target 1,2 juta penumpang per hari.

Faktor lainnya adalah menyangkut kualitas dari transportasi publik itu sendiri, baik kualitas moda transportasinya, pelayanan maupun sistem pendukungnya. Beberapa nara sumber penelitian ini mengatakan

bahwa tingkat pelayanan transportasi publik di Indonesia belum baik dan belum optimal. Hal ini tercermin dari ketidaknyamanan dan keengganan penumpang dalam menggunakan transportasi umum. Permasalahan yang terjadi pada pelayanan angkutan umum adalah keterbatasan kondisi sarana, rata-rata angkutan umum belum sesuai dengan standar pelayanan minimum angkutan umum.

Prosentase cakupan pelayanan angkutan umum masih rendah dibanding luas area yang ada. Kapasitas sarana belum mencukupi, jadwal perjalanan belum handal, sistem pembayaran masih manual, perilaku pengemudi yang ugal-ugalan, rawannya tindakan kriminal, kondisi sarana yang masih menyebabkan terjadinya polusi udara. Dengan adanya perkembangan teknologi khususnya aplikasi teknologi dalam sistem transportasi juga menyebabkan peran angkutan umum menjadi terbatas.

Tuntutan kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi yang semakin besar, selalu disikapi oleh pemerintah dengan peningkatan perbaikan dan pengembangan sistem transportasi secara bertahap dan secara sustainable. Akan tetapi karena permasalahan transportasi adalah masalah yang sangat kompleks, multi dimensi dan multi sektor, dan sangat dipengaruhi oleh kondisi perekonomian dan sosial maka penyelesaian masalah transportasi perlu dukungan semua pihak, pembiayaan yang sangat besar dan perlu penyelesaian dalam yang jangka panjang.

Ketidaktepatan kewenangan antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan pemerintah pusat dan pemerintah daerah sekitar. Terjadi persoalan overlapping atau tumpang tindih kewenangan dalam pembangunan jaringan transportasi publik. Banyak rancangan kebijakan sistem transportasi yang terkait lintas wilayah menjadi mandek karena bukan kewenangan pemerintah daerah (pemda). Misalnya, membangun sistem jaringan kereta api Jakarta - Bandara pada dasarnya merupakan kewenangan pemerintah pusat bukannya pemerintah DKI Jakarta. Di samping itu,

system transportasi lintas wilayah ini menimbulkan persoalan baru yaitu terkait dengan tarik menarik kepentingan daerah antara pemerintah (kabupaten/kota) dengan DKI Jakarta.

Permasalahan ini juga muncul dalam kegiatan pemeliharaan jalan. Status jalan ada tiga: jalan nasional, propinsi, dan kabupaten. Jalan Gatot Subroto merupakan jalan nasional, tetapi dipakai oleh DKI Jakarta sebagai jalur TransJakarta. Akhirnya terjadi tumpang tindih kewenangan dalam pemeliharaan jalan tersebut.

Transportasi dan Penyandang Disabilitas. Fasilitas transportasi umum di Jakarta masih diskriminatif, belum menyediakan akses yang baik bagi para penyandang disabilitas. Kondisi ini menjadi penghambat bagi para penyandang disabilitas dalam memanfaatkan fasilitas transportasi umum yang pada dasarnya merupakan hak bagi setiap warga negara.

Tidak aksesibelnya fasilitas transportasi umum untuk penyandang disabilitas dapat dilihat dari bangunan stasiun, bandara, pelabuhan, dan terminal yang belum secara standar dilengkapi oleh fasilitas ram (bidang miring), guiding block, atau pengumuman visual yang memadai. Kelengkapan fasilitas itu penting untuk menghilangkan hambatan para penyandang disabilitas dalam melakukan aktifitas, dan pemenuhan hak-hak mendasar lainnya.

Perlindungan hak penyandang disabilitas dalam sektor transportasi umum sudah relatif baik karena telah diatur dalam UU. Hal itu diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Namun begitu, ketentuan dalam keseluruhan UU itu masih sangat minim implementasinya.

Lemahnya implementasi banyak disebabkan karena cara pandang yang sempit, yaitu menilai bahwa disabilitas hanya merupakan urusan sosial. Pikiran itu keliru dan harus diperbaiki.

Disabilitas merupakan isu multisektor, yang pemenuhannya harus melibatkan berbagai Kementerian/Lembaga. Transportasi umum merupakan bagian dari urusan Kementerian Perhubungan, termasuk untuk menyediakan pelayanan dan fasilitas yang dapat diakses oleh penyandang disabilitas.

MENGENAL TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI

Di tengah melemahnya perekonomian nasional, terdapat suatu harapan baru untuk menggerakkan laju pertumbuhan, harapan tersebut bernama ekonomi digital. Konsep mengenai ekonomi digital pertama kali diusung oleh Tapscott, seorang pakar ekonomi digital, (1998) yang menjelaskan sebuah sosiopolitik dan sistem ekonomi yang memiliki ciri sebagai sebuah ruang intelijen, meliputi informasi, berbagai akses instrumen informasi dan pemrosesan informasi, serta kapasitas komunikasi. Keberadaan ekonomi digital akan ditandai dengan semakin maraknya perkembangan bisnis atau transaksi perdagangan yang memanfaatkan internet sebagai media komunikasi, kolaborasi, dan kooperasi antar perusahaan ataupun individu.

Pada dasarnya, sistem yang dibangun oleh ekonomi digital sangat signifikan berbeda dengan sistem ekonomi yang selama ini dikenal oleh masyarakat luas. Terlebih lagi, ekonomi digital ternyata dianggap lebih mampu menjawab permasalahan ekonomi yang masih lestari hingga saat ini.

Ahli ekonomi digital asal Indonesia, Jusman Dalle, (2016) menyatakan bahwa ekonomi digital hadir dengan topografi yang landai, inklusif, dan memberikan banyak peluang disaat empat era ekonomi sebelumnya, yakni era masyarakat pertanian, era mesin pasca revolusi industri, era perburuan minyak, dan era kapitalisme korporasi multinasional, tidak mampu menjawab tantangan pembangunan yang ada.

Perihal yang penting untuk diperhatikan adalah potensi pasar yang dimiliki oleh Indonesia. Sebagai negara dengan jumlah populasi terbanyak ke-4 di dunia, kekuatan pasar domestik Indonesia tentu tidak dapat diragukan lagi. Selain itu, pendapatan per kapita sejak tahun 2006 juga selalu menunjukkan tren yang meningkat. Ini tentu akan menambah gairah industri perdagangan elektronik di tanah air.

Potensi pertumbuhan industri digital juga semakin cerah dengan mempertimbangkan pertumbuhan kelas menengah. World Bank mencatat bahwa bahwa Indonesia telah mengalami perkembangan pesat jumlah kelas menengah setelah krisis moneter yang terjadi pada tahun 1997-1998. Dari nol persen pertumbuhan pada tahun 1999, tumbuh menjadi 6.5 persen pada tahun 2011 atau setara 130 juta jiwa. Angka ini diprediksi akan terus meningkat menjadi 141 juta jiwa pada tahun 2030.

Penetrasi internet di tanah air juga perlu untuk dipertimbangkan pertimbangan. Hingga tahun 2014, lembaga riset eMarketer mencatat bahwa populasi pengguna internet di tanah air sudah mencapai 83.7 juta jiwa. Dengan jumlah populasi pengguna internet yang ada, Indonesia menempati urutan ke-6 di dunia dalam hal penggunaan internet. Litbang Kompas memprediksi bahwa angka tersebut akan terus meningkat dan di tahun 2017 jumlahnya akan sebanyak 117 juta jiwa. Hal ini tentu menjadikan Indonesia sebagai pasar yang sangat potensial bagi para pebisnis digital.

Salah satu bentuk jasa digital yang belakangan mewarnai kehidupan masyarakat Indonesia adalah transportasi online. Kehadirannya semakin lama semakin krusial dan semakin tidak bisa dipisahkan dengan kehidupan masyarakat di kota-kota besar. Oleh karena itu, pembahasan kali ini ingin mencoba melihat peluang transportasi online dalam menjawab tantangan transportasi yang saat ini berkembang di DKI Jakarta.

Legalitas Transportasi Berbasis Aplikasi

Senin (14/03/16) ribuan pengendara angkutan darat yang terdiri dari sopir taksi, metromini, bajaj, dan angkutan kota berunjuk rasa di dekat Istana Negara menuntut agar transportasi berbasis aplikasi (transportasi online) segera ditutup (news.detik.com, 14/03/16).

Sebelumnya pada Desember 2015 Menteri Perhubungan (Menhub) Ignatius Jonan menerbitkan Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang isinya melarang Go-Jek dan GrabBike, dan angkutan berbasis aplikasi lain beroperasi. Akibatnya Go-Jek dan Grab Taxi khususnya GrabBike melakukan aksi protes dan akhirnya Surat Edaran Menteri tersebut dicabut sesaat setelah dikeluarkan (cnnindonesia.com, 18/12/15).

Ada dua alasan penolakan terhadap keberadaan transportasi online. Pertama, transportasi online dianggap ilegal karena menurut ketentuan perundang-undangan yang mengatur hal-hal berkaitan dengan transportasi tidak menyebutkan bahwa kendaraan bermotor roda dua termasuk ke dalam salah satu moda transportasi publik. Kedua, keberadaan transportasi online berpotensi mematikan bisnis transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya, seperti ojek pangkalan, taxi, bajaj, angkutan kota, dan lain sebagainya.

Ketua Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD), Cecep Handoko, mengatakan para sopir angkutan darat terancam kehilangan mata pencaharian lantaran masyarakat sebagian besar beralih ke transportasi online. Misalnya, sopir taxi mengeluh karena sejak hadirnya transportasi online, Uber dan GrabCar, penghasilannya mengalami penurunan.

Kali ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merespon aksi tolak transportasi online dengan mengeluarkan Surat bernomor AJ 206/1/1 PHB 2016 tertanggal 14 Maret 2016 ditujukan kepada Menteri Komunikasi dan Informasi (Menkominfo) untuk memblokir aplikasi pemesanan angkutan Uber Asia Limited (Uber Taxi) dan

PT Solusi Transportasi Jaya (GrabCar). Dalam surat tersebut tercantum 8 (delapan) alasan mengapa Kemenhub menyatakan bahwa Uber dan GrabCar tidak memenuhi ketentuan perundang-undangan.

Kedelapan alasan tersebut diantaranya: (1) Uber dan GrabCar bukanlah kendaraan bermotor umum; (2) tidak memiliki badan hukum; (3) tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan; (4) penanaman modal asing namun tidak berbentuk perseroan terbatas; (5) pelanggaran terhadap Keputusan Presiden No. 90 Tahun 2000 tentang Kantor Perwakilan Perusahaan Asing (Keppres No. 90/2000) dan Surat Keputusan Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) No. 22 Tahun 2011 mengenai transaksi jual beli barang dan jasa di Indonesia dengan perusahaan atau perorangan serta tidak akan ikut serta dalam bentuk apapun dalam pengelolaan sesuatu perusahaan, anak perusahaan atau cabang perusahaan yang ada di Indonesia; (6) tidak bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang resmi akan tetapi bekerjasama dengan perusahaan ilegal maupun perorangan; (7) menimbulkan keresahan dan konflik dengan pengusaha angkutan dan pengemudi taxi resmi; dan (8) rawan adanya praktik angkutan liar dan angkutan umum semakin tidak diminati (www.hukumonline.com, 14/03/16).

Langkah Kemenhub menghubungi Menkominfo untuk menutup aplikasi menurut penulis adalah langkah yang keliru. Menkominfo justru memandang bahwa menutup aplikasi adalah langkah yang gegabah sebab dalam kenyataannya, aplikasi atau layanan yang diberikan terbukti lebih memudahkan dan terjangkau (*affordable*) bagi masyarakat penerima manfaat layanan tersebut. Menkominfo lebih memilih menunggu regulasi yang nantinya mengatur layanan transportasi online (bisnis.news.viva.co.id, 15/03/16).

Hal itu justru membuat Kemenhub terkesan tidak mau disalahkan atas kegagalannya membuat regulasi atau kebijakan sistem transportasi publik yang memadai dan melindungi. Seharusnya, yang

dilakukan Kemenhub adalah segera menyusun kebijakan alternatif yakni melalui pembaharuan hukum sistem transportasi publik serta mengoptimalkan penegakannya.

Memang benar bahwa keberadaan transportasi online, dengan segala macamnya, secara hukum adalah non-legal. Sebab menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22/2009) dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (PP No. 74/2014) hanya diatur bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang.

Secara tekstual dapat diartikan bahwa kendaraan bermotor umum hanya ada dua yakni mobil bus atau mobil penumpang. Tetapi secara kontekstual tidak dapat kita nafikan bahwa kendaraan roda dua, misalnya ojek, baik ojek pangkalan maupun ojek online, dan kendaraan beroda tiga yakni bajaj misalnya, diakui dan diterima oleh masyarakat sebagai transportasi publik alternatif, meskipun dalam undang-undang selama ini tidak diatur. Semua itu barulah dirasakan bermasalah setelah kehadiran transportasi online.

Sehingga ada dua permasalahan yakni di satu sisi transportasi yang “ilegal” itu dibutuhkan masyarakat, di sisi lain hukum belum mengatur dan harus diakui penegakan hukum yang sudah ada selama ini lemah. Oleh karena itu, tugas hukum secara responsif selanjutnya adalah mewadahi apa yang menjadi kepentingan masyarakat di dalam peraturan perundang-undangan.

Penulis memandang bahwa tidak berarti bahwa ojek misalnya, baik konvensional maupun online dibutuhkan masyarakat lalu kita bisa mengesampingkan hukum. Melainkan kita harus merespon apa yang dibutuhkan masyarakat itu dengan memberikan perlindungan dan jaminan hukum. Artinya, jika kebutuhan masyarakat besar terhadap transportasi publik roda dua, maka perlu dibuatkan kerangka hukumnya agar penyedia jasa dan pemakai jasa sama-sama terlindungi di mata hukum.

Analisis Manfaat Keberadaan Transportasi Berbasis Aplikasi

Tingginya tingkat mobilitas masyarakat dengan minimnya kualitas dan kuantitas armada layanan transportasi publik di sebagian besar daerah perkotaan di Indonesia mendorong munculnya inovasi baru dalam dinamika sistem transportasi di dalam negeri. Hampir tiga tahun lamanya sejak 2013, aplikasi bernama Grab, GoJek, dan Uber sudah jamak terdengar di telinga masyarakat perkotaan. Ketiga aplikasi tersebut merupakan sistem pemanggil armada transportasi digital melalui perangkat telepon pintar (smartphone) yang selanjutnya lebih dikenal dengan istilah transportasi berbasis aplikasi atau transportasi online.

Berangkat dari prinsip kebebasan dalam bergerak (freedom of mobility), transportasi online diciptakan untuk menjawab tantangan sistem transportasi yang efektif untuk membantu mobilitas masyarakat. Terutama di kota-kota besar dimana tingkat mobilitas masyarakat sangat tinggi, misalnya seperti di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek), Bandung, Yogyakarta dan masih banyak kota lainnya.

Tidak dapat dipungkiri bahwa selama periode waktu tersebut, mayoritas masyarakat merasa diuntungkan dengan keberadaan transportasi online. Setidaknya ada dua alasan menurut penulis mengapa masyarakat memilih transportasi online sebagai preferensi utama. Pertama, harga yang ditetapkan relatif lebih murah dan minim spekulasi dari pihak pengemudi. Penumpang tidak perlu direpotkan kembali dalam skema tawar menawar yang lumrah dilaksanakan pada armada konvensional. Kedua, penumpang tidak perlu lagi mencari kendaraan yang siap tersedia. Pengemudi lah yang kemudian akan datang menghampiri penumpang di tempat yang telah disepakati. Dari hal ini tentu ada waktu yang dapat disisihkan untuk hal yang jauh lebih produktif.

Tidak hanya dari sisi penumpang saja, pihak mitra - dalam hal ini pengemudi - juga sudah tentu banyak mendapatkan keuntungan. Selain memperoleh penghasilan tambahan dengan memberikan jasa transportasi, mereka juga dapat bekerja dalam waktu yang relatif lebih fleksibel. Jenis pekerjaan dengan waktu yang lebih lentur ini tentu akan memberikan peluang kerja tambahan bagi masyarakat. Kendaraan yang sebelumnya hanya digunakan untuk kepentingan pribadi, kini dapat digunakan untuk meningkatkan penghasilan.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa kehadiran transportasi online memberikan banyak manfaat. Masyarakat sebagai konsumen akan mendapatkan lebih banyak lagi pilihan moda transportasi. Dalam ilmu ekonomi, semakin banyak produsen - dan juga konsumen - persaingan di pasar akan semakin bersifat sempurna. Dengan kondisi ini kerugian-kerugian yang ditimbulkan akibat kegagalan pasar dapat dipastikan mampu diminimalisasi dengan baik. Kesejahteraan masyarakat yang terenggut atau dalam bahasa ekonomi disebut Dead Weight Loss yang biasanya terjadi di pasar monopoli akan mampu teratasi dengan baik. Kekuatan monopoli dapat menghalangi sebagian kelompok konsumen yang ingin mengkonsumsi barang atau jasa perusahaan, tetapi tidak mempunyai daya beli yang cukup akibat penetapan harga yang tinggi. Pilihan moda transportasi konvensional, seperti taksi misalnya yang industrinya hanya dikuasai oleh beberapa perusahaan saja di pasar tentu menyulitkan konsumen. Oleh sebab itu, kehadiran transportasi online tentu akan berdampak pada keseimbangan harga yang baru.

PENUTUP: PEMBENAHAN SEJAK DARI KEBIJAKAN

Secara garis besar, kita bisa lihat masih banyaknya tantangan yang dihadapi transportasi publik di Jakarta. Baik dari segi kuantitas maupun kualitas moda-moda transportasi publik ini. Beberapa pekerjaan rumah yang harus dihadapi yaitu bagaimana menurunkan angka kecelakaan transportasi, menurunkan jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi publik, meningkatkan kinerja pelayanan, meningkatkan kompetensi SDM transportasi dan juga meningkatkan kualitas kinerja pengawasan di sektor transportasi publik ini.

Kemudian, jika kita lihat lebih jauh, dalam beberapa dekade belakangan ini terlihat bahwa perubahan politik-ekonomi menuju titik dimana minimnya peranan negara dan pada saat yang bersamaan mencapai titik maksimum peran dari pengusaha. Ketika badan publik menjadi sandaran pengelolaan kepentingan publik, maka pelayanan kepada publik mau tidak mau didasarkan pada kemampuan konsumen membayar, bukan didasarkan pada penghormatan atas hak-hak warga negara.

Perusahaan memberikan pelayanan kepada publik hanya kalau dirinya bisa memperoleh keuntungan, dan perusahaan tidak bisa dituntut bertanggungjawab terhadap nasib warga negara yang tidak mendapatkan pelayanan publik (Santosa, 2005). Oleh karenanya, di sektor-sektor tertentu yang merupakan hajat hidup orang banyak, penguasaannya adalah di tangan Negara.

Berkaitan dengan transportasi publik peranan dan tanggung jawab Negara sangatlah penting. Konstitusi mengamanatkan dalam Pasal 34 ayat (3) bahwa Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum. Fasilitas pelayanan umum ini termasuk di dalamnya adalah transportasi publik.

Pasal tersebut mengandung makna bahwa Negara, dalam hal ini Pemerintah, berwenang untuk mengelola, mengurus dan/ atau mengatur transportasi publik. Untuk mengatasi persoalan rumitnya transportasi publik, Pemerintah perlu menciptakan sistem transportasi publik yang berkelanjutan dengan cara melakukan revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik.

Dalam ketentuan menimbang UU No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, huruf b dinyatakan bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dari sini dapat kita pahami bahwa undang-undang pun memiliki semangat untuk terbuka dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Artinya keberadaan transportasi online ke depan sangat mungkin untuk diatur secara tertulis dalam undang-undang atau peraturan pemerintah.

Pemerintah sebaiknya segera membuat regulasi untuk mengatur keberadaan transportasi online agar tidak menimbulkan konflik berkepanjangan. Dalam regulasi tersebut dapat diatur mengenai perusahaan transportasi harus berbentuk badan hukum untuk selanjutnya diberikan hak dan kewajiban, kewajiban perizinan, pajak (state revenue) dan lain-lain. Oleh karena ada hak dan kewajiban, maka selanjutnya dapat pula diatur perihal sanksi apabila ada pelanggaran. Selain itu juga mengenai jaminan keamanan data

dan keselamatan pengguna, termasuk juga perihal penanaman permodalan.

Di era globalisasi dan perkembangan teknologi tidak dapat dipungkiri persaingan akan semakin ketat dan masyarakat dituntut semakin kreatif. Namun Pemerintah tetap harus hadir untuk melakukan fungsi kontrol dan perlindungan bagi masyarakat khususnya dalam hal yang menyangkut kepentingan banyak orang.

Kehadiran transportasi online ini seharusnya menjadi dorongan bagi Perusahaan Transportasi Umum yang resmi di bawah organisasi angkutan darat (Organda) untuk bersaing menciptakan inovasi dan meningkatkan kualitas pelayanan.

REFERENSI

- **Laporan Penelitian/Artikel Jurnal**

Purwo Santosa, Menata Sistem Transportasi: Mendekatkan Demokrasi dengan Rakyat, Jurnal Wacana, Vol. 19, Tahun VI, (Yogyakarta: Insist, 2005).

Siti Aminah, Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan, Jurnal Ilmu Politik FISIP, (Surabaya: Universitas Airlangga, Tanpa Tahun).

World Bank, World Development Report 2016: Digital Dividens, 2016

- **Data Internet/Media Online**

Perebutan Ruang Kota dalam Bisnis Transportasi di Jakarta, <http://indoprogress.com/2014/08/perebutan-ruang-kota-dalam-bisnistransportasi-publik-di-jakarta/>, diakses tanggal 10 Desember 2015.

Ahok Dukung Gojek tapi Tolak Legalkan, Kenapa? Tempo.co, Jum'at, 10 Juli 2015

Kerugian Akibat Macet di Jakarta Capai 65 Triliun, <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/jabodetabek-nasional/15/05/22/noqqro-kerugian-akibat-macet-di-jakarta-capai-rp-65-triliun-per-tahun> , diakses pada 6Desember 2015

Alasan Sopir Angkot Menolak APTB,
<https://m.tempo.co/read/news/2014/02/12/083553361/alasan-sopir-angkot-menolak-bktb>

Gambaran Umum Transportasi Jakarta 2014,
<http://dishub.jakarta.go.id/userdata/info/55b55266784492f015519c6a01cd61a8.jpg>

Penggunaan Moda Transportasi Jabodetabek,
<http://dishub.jakarta.go.id/userdata/info/3022664d01702ec2c90e276d8adccc1f.jpg>

Jumlah Bus Besar Jabodetabek 2014
<http://dishub.jakarta.go.id/userdata/info/2bed2abfcda0223e12c52088941e5823.pdf>

- **Hukum Dasar dan Peraturan Perundang-Undangan**

Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia (MPR RI), Perubahan Pertama Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Jakarta: Sekretariat Jenderal MPR RI, 2002.

Republik Indonesia, Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU No. 22 Tahun 2009, LN Nomor 96 Tahun 2009, TLN Nomor 5025.

_____, Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan, PP No. 74 Tahun 2014, LN Nomor 260 Tahun 2014, TLN Nomor 5594.

_____, Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Permenhub No. 98 Tahun 2013.

Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Peraturan Daerah tentang Transportasi, Perda No. 5 Tahun 2014, Lembaran Daerah No. 104 Tahun 2014.

TIM PENELITI

Lola Amelia

Lahir di Bukittinggi, Sumatera Barat 4 Juli 1981. Lola Amelia adalah peneliti di bidang kebijakan sosial dan gender di The Indonesian Institute, Center for Public Policy Research. Lola menempuh pendidikan dasar dan menengah di Bukittinggi. Mendapatkan gelar Sarjana Sastra dari Universitas Padjadjaran Bandung, untuk Sastra Perancis. Lola, pernah bekerja sebagai fasilitator pada Kall sebuah organisasi nirlaba di Bandung yang fokus pada peningkatan kapasitas aktivis muda.

Setelah itu, Lola hijrah ke Jakarta dan bekerja sebagai staf divisi penelitian dan pengembangan di Urban Poor Consortium (UPC), sebuah LSM yang mengadvokasi permasalahan kemiskinan kota. Di sini, Lola terlibat di sejumlah penelitian terkait kemiskinan kota dan juga mengepalai program pelatihan untuk komunitas miskin kota. Lola juga terlibat di berbagai kegiatan penelitian bersama; International Catholic Migration Commission (ICMC) - Makassar, BAPPENAS, UNDP, Institute for Ecosoc Rights & World Vision Indonesia (WVI), OXFAM GB, dan sebagainya. Isu-isu yang menjadi minat Lola adalah kemiskinan (kota dan desa), gender, dan pekerja migran. Sejak Februari 2011 Lola adalah Peneliti bidang Kebijakan Sosial dan Isu Gender di TII. Saat ini Lola juga menjadi Manajer Program TII.

Arfianto Purbolaksono

Lahir di Jakarta, 15 Februari 1985, menempuh pendidikan di Jurusan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial Politik (FISIP), Universitas Jenderal Soedirman. Semasa kuliah, pria yang biasa disapa Anto ini, aktif di organisasi kemahasiswaan di Purwokerto.

Sejak masa kuliah, Anto banyak aktif terlibat di berbagai lembaga riset. Beberapa riset-riset yang pernah diikuti adalah “Survei Dinamika Internal Partai Politik Di Indonesia”; “Evaluasi Pengelolaan Daerah Kepulauan, Guna Percepatan Pembangunan Daerah Kepulauan”; “Analisis Kebijakan Pemerintah Terhadap Pengelolaan Pulau-Pulau Terluar”; “Jajak Pendapat Kebijakan Pemerintah Daerah DKI Jakarta”.

Sejak 11 Maret 2013 Anto bergabung dengan The Indonesia Institute sebagai Peneliti Junior Bidang Politik. Anto memiliki minat pada isu-isu tentang ketahanan nasional, otonomi daerah, dan juga hubungan demokrasi dan agama.

Muhammad Reza Hermanto

Reza lahir di Jakarta tanggal 30 Juni 1992. Reza mendapatkan gelar Sarjana Ekonomi-nya dari Universitas Islam Negeri Jakarta pada 2014. Selama di bangku kuliah, Reza aktif dalam kegiatan kemahasiswaan. Beberapa prestasi berhasil diraih Reza seperti menjaurahi kompetisi debat ekonomi tingkat nasional dan berkesempatan mengikuti program pertukaran pelajar ke Thailand. Selain itu, Reza salah satu pengurus pada Ikatan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan Indonesia. Reza memiliki ketertarikan pada isu-isu studi pembangunan. Beberapa isu yang menarik perhatiannya adalah isu pengentasan kemiskinan, pemberdayaan manusia, dan ekonomi pembangunan di perkotaan. Sejak kuliah sudah tertarik pada dunia penelitian dan terbukti dengan mengikuti Research and Language Development Program (RLDP) UIN Jakarta tahun 2014.

Zihan Syahayani

Lahir pada 15 Agustus 1992, menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya dengan konsentrasi Hukum Tata Negara (2010-2014). Aktif di lembaga riset mahasiswa sejak kuliah, dan beberapa kali menjuarai kompetisi karya tulis ilmiah mahasiswa, debat hukum dan legislatif drafting.

Sejak tahun 2013 hingga 2015 Zihan merupakan Fungsionaris Pusat Studi Peradaban, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Brawijaya. Sebelum akhirnya bergabung dengan The Indonesian Institute sebagai Peneliti Bidang Hukum pada Juni 2015.

Zihan memiliki minat kajian pada isu-isu hukum tentang kelembagaan negara, korupsi, hukum lingkungan, hak asasi manusia, otonomi daerah, desa dan masyarakat hukum adat. Zihan pernah menyusun legal drafting Peraturan Daerah tentang pengelolaan sumber daya air di Kota Pasuruan dan pernah menjadi juara II dalam kompetisi legislatif drafting dan contract drafting, Airlangga Law Fair II yang diselenggarakan oleh Universitas Airlangga.

PROFIL INSTITUSI



The Indonesian Institute (TII) adalah lembaga penelitian kebijakan publik (Center for Public Policy Research) yang resmi didirikan sejak 21 Oktober 2004 oleh sekelompok aktivis dan intelektual muda yang dinamis. TII merupakan lembaga yang independen, nonpartisan, dan nirlaba yang sumber dana utamanya berasal dari hibah dan sumbangan dari yayasan-yayasan, perusahaan-perusahaan, dan perorangan.

TII bertujuan untuk menjadi pusat penelitian utama di Indonesia untuk masalah-masalah kebijakan publik dan berkomitmen untuk memberikan sumbangan kepada debat-debat kebijakan publik dan memperbaiki kualitas pembuatan dan hasil-hasil kebijakan publik dalam situasi demokrasi baru di Indonesia.

Misi TII adalah untuk melaksanakan penelitian yang dapat diandalkan, independen, dan nonpartisan, serta menyalurkan hasil-hasil penelitian kepada para pembuat kebijakan, kalangan bisnis, dan masyarakat sipil dalam rangka memperbaiki kualitas kebijakan publik di Indonesia. TII juga mempunyai misi untuk mendidik masyarakat dalam masalah-masalah kebijakan yang mempengaruhi hajat hidup mereka. Dengan kata lain, TII memiliki posisi mendukung proses demokratisasi dan reformasi kebijakan publik, serta mengambil bagian penting dan aktif dalam proses itu.

Ruang lingkup penelitian dan kajian kebijakan publik yang dilakukan oleh TII meliputi bidang ekonomi, sosial, dan politik. Kegiatan utama yang dilakukan dalam rangka mencapai visi dan misi TII antara lain adalah penelitian, survei, pelatihan, fasilitasi kelompok kerja (working group), diskusi publik, pendidikan publik, penulisan editorial (Wacana TII), penerbitan kajian bulanan (Update Indonesia, dalam bahasa Indonesia dan Inggris) serta kajian tahunan (Indonesia Report), serta forum diskusi (The Indonesian Forum).

Alamat kontak:

Gedung Pakarti Center Lantai 7

Jl. Tanah Abang 3 No. 23-27

Kel. Petojo Selatan, Kec. Gambir

Jakarta Pusat 10160

Tel. 021 34832486 Fax. 021 34833850

contact@theindonesianinstitute.com

www.theindonesianinstitute.com



Gedung Pakarti Center Lantai 7, Jl. Tanah Abang 3 No. 23-27
Kel. Petojo Selatan, Kec. Gambir, Jakarta Pusat 10160

Tel. 021 34832486 | Fax. 021 34833850 | contact@theindonesianinstitute.com
www.theindonesianinstitute.com