ANALISIS PERATURAN MENTERI NO 108 TAHUN 2017 TENTANG PENYELENGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK MENURUT TEORI *THE MANAGERIAL DECISION-MAKING PROCESS* E. F. HARRISON

Mochammad Galuh Fauzi[1], Elisa Susanti[2], Budiman Rusli[3]

Program Pasca Sarjana Kebijakan Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Padjadjaran

MGFauzi20@gmail.com[1], elisa.susanti@unpad.ac.id[2], budiman9560@gmail.com[3]

ABSTRAK

Terdapat tiga permasalahan transportasi di Indonesia. Pertama, Kecelakaan Lalu Lintas. Kedua, Kemacetan dan ketiga adalah kurangnya Fasilitas Transportasi. Ketiga permasalahan transportasi ini direspon oleh generasi muda milenial dengan menghadirkan layanan jasa tranportasi online. Hal ini menjadikan masyarakat memiliki banyak pilihan dan memberikan kenyamanan dan kepastian tarif pada masyarakat. Namun disisi lain, hal itu juga menimbulkan gesekan di masyarakat antara penyedia jasa transportasi onlie dan konvensional.

Metode yang akan digunakan adalah metode kualitatif dengan metode lapangan berupa observasi dan studi kepustakaan. Keempat, data yang dikumpulkannya berupa kata-kata dan literatur baik dari media online ataupun elektronik. Sesuai dengan fokus penelitian, maka jenis paper adalah deskriptif – analitif kebijakan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara teoritis Permen No. 108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Menurut teori E.F Harison "The managerial decision-making process" proses pengambilan kebijakan terdapat lima tahapan yaitu : (1) Menetapkan tujuan organisasi/manajemen; (2) Mencari alternatif-alternatif; (3) Membandingkan dan mengevaluasi alternatif; (4) Memilih alternatif; (5) Mengimplementasikan keputusan; (5) Tindak lanjut dan pengawasan. Oleh sebab itu penerbitan Permen no 108 tahun 2017 harus dikaji dan evaluasi mulai dari tahap perencanaan sampai pelaksanaan.

Pada dasarnya, aturan angkutan sewa online dalam PM 108 Tahun 2017 sama sekali tidak mempermasalahkan penggunaan teknologi. Sebaliknya, dengan peraturan ini, angkutan sewa online yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi telah diakomodir agar dapat beroperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi.

Kata kunci : Peraturan Menteri No. 108 Tahun 2017, Transportasi Online, Proses Pengambilan Kebijakan

1. LATAR BELAKANG MASALAH

Di era modern kecepatan dan percepatan menjadi sebuah tuntutan yang harus dipenuhi. Hal itu juga berlaku dalam bidang transportasi. Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Di perkotaan, kecenderungan yang terjadi adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah.[1]

Dengan munculnya teknologi digital yang menjadikan sarana transportasi diharuskan beradaptasi dengan perkembangan zaman. Sehingga munculah trend penyedia jasa transportasi yang menggunakan media

[1] Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, "1-2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan," Majalah Transportasi Indonesia, Vol. 1, Jakarta, 2004:89-95.

online berbasis aplikasi android, windows atau ios. Seperti GO-Jek, Grab, Uber, beta-jek, dan alfajek. Kemunculan sarana transportasi online menjadikan masyarakat semakin memiliki opsi untuk memilih moda transportasi yang sesuai dengan kebutuhan. Namun disisi lain, kemunculan sarana transportasi online juga memunculkan masalah lain di masyarakat. Seperti bentrokan antara taxi online dan penegemudi taksi dan bajaj di Jakarta. Bahkan Warsito dalam penelitiannya menganalisis bahwa permasalahan trasportasi online ini akan berdampak pada pemerintahan Presiden Jokowi.[2]

Permasalahan transportasi menjadi masalah utama di Indonesia, khususnya di Bandung. Fenomena sweeping yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan konvensional terhadap para pengemudi angkutan online sering kali terjadi, hingga puncaknya demonstrasi besar-besaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan konvensional dan pengemudi angkutan online yang merasa lambannya pemerintah dalam memberikan legal standing terhadap keberadaan angkutan online. Gesekan antara pengemudi angkutan konvensional dengan pengemudi angkutan online tentunya berkaitan dengan ketersediaan dan kenyamanan sarana trasportasi yang mulai dibutuhkan oleh masyarakat selaku konsumen.

Pemerintah cenderung lambat dalam menyikapi permasalahan ini. Hal itu tergambar dari kebijakan pemerintah yang terkesan terburu-buru dan plin-plan. Sebagaimana terlihat dalam Permen No. 26 Tahun 2017 yang kemudian direvisi oleh Permen No. 108 Tahun 2017 diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan menyusul tindaklanjut dari putusan Mahkamah Agung No. 37/P.HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017 yang mencabut sebagian ketentuan dalam PM 26 Tahun 2017 dengan adanya 9 poin revisi, yakni 1) argometer, 2) tarif, 3) wilayah operasi, 4) kuota atau perencanaan kebutuhan, 5) persyaratan minimal 5 kendaraan, 6) bukti kepemilikan kendaraan bermotor, 7) domisili TNKB, 8) Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), dan 9) peran aplikator. Dengan demikian Permen No. 108 Tahun 2017 merupakan peraturan terbaru dengan mencabut Permen No. 26 Tahun 2017. Oleh sebab itu, dalam penelitian ini akan memfokuskan untuk meneliti Peraturan Menteri No. 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum menurut teori proses pengambilan kebijakan Lasswell, H. D. (1956) [3] dan Geurts (2013)[4].

Permasalahan transportasi menjadi hal yang menarik untuk dikaji. Sebagai bagian dari pembangunan yang terintegrasi dan berkelanjutan, pembangunan sarana transportasi menjadi hal yang sangat penting. Dikarenakan sarana transportasi menjadi prasyarat dan elemen pembangunan. Ketersediaan sarana transportasi yang ideal dan berkulitas akan menunjang keberhasilan dan kelancaran pembangunan.

Sebagaimana penelitian dari Siti Aminah[5], DE Pramyastiwi [6], Trisnawati [7], M S Syarif[8], Rangkuti[9], Satyagama[10], Warsito[11]. Dalam penelitian dari mereka terdapat kesamaan kesimpulan. Yaitu : 1. Transportasi adalah bagian dari proses pembangunan. 2. Ketersediaan transportasi publik yang murah, mudah, aman dan nyaman akan mempercepat ketercapaian

[2] Warsito, W. (2017). LEGALITAS MODA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE DAMPAKNYA BAGI PEMERINTAHAN JOKO WIDODO. *Proceeding SENDI_U*.

[3] Lasswell, H. D. (1956). *The decision process: Seven categories of functional analysis*. Bureau of Governmental Research, College of Business and Public Administration, University of Maryland.

[4] Jansen, R. J., Curşeu, P. L., Vermeulen, P. A., Geurts, J. L., & Gibcus, P. (2013). Information processing and strategic decision-making in small and medium-sized enterprises: The role of human and social capital in attaining decision effectiveness. *International small business journal*, *31*(2), 192-216.

[5] Aminah, S. (2006). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Surabaya, Universitas Airlangga*.

[6] Pramyastiwi, D. E. (2013). Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan Publik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Berkelanjutan (Studi pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 8 Surabaya). *Jurnal Administrasi Publik*, *1*(3), 61-69.

[7] Trisnawati, Y., & Sunaryo, B. (2014). Keberadaan Moda Transportasi Umum Tidak Bermotor Dalam Mendukung Aktivitas Pariwisata Di Kawasan Malioboro, YOGYAKARTA. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, *3*(4), 1013-1024.

[8] Syarif, M. S. (2014). Analisis Pengaruh Kepuasan Pelanggan Busway Terhadap Adopsi Inovasi Sistim Tiket Tunggal Elektronik Smart Card Untuk Mendukung Integrasi Moda Transportasi Massal di Jakarta. *InComTech*, *5*(3), 303-320.

[9] Rangkuti, M. S., & Sugiri, A. (2014). Kajian Karakteristik Preferensi Penggunaan Moda transportasi Pribadi dan Publik Kasus: Perjalanan Harian ke UNDIP Tembalang. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, *3*(4), 880-894.

[10] Satyagama, D. F. H. U. Legalitas Moda Transportasi Berbasis Online Dampaknya Bagi Pemerintahan Joko Widodo.

[11] Warsito, W. (2017). LEGALITAS MODA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE DAMPAKNYA BAGI PEMERINTAHAN JOKO WIDODO. *Proceeding SENDI_U*.

tujuan pembangunan dan perwujudan kesejahteraan masyarakat.

2. KERANGKA TEORI

Permasalahan dan fenomena yang telah peneliti sampaikan diawal yakni untuk menganalisis Peraturan Menteri No 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Sejalan dengan fenomena permasalahan yang diteliti, maka peneliti merasa teori *The managerial decision-making process* yang disampaikan oleh E. F. Harrison sangat relevan dengan permasalahan yang dianalisa oleh peneliti, dimana menurut teori E.F Harison "The managerial decision-making process" proses pengambilan kebijakan terdapat lima tahapan yaitu : (1) Menetapkan tujuan organisasi/manajemen; (2) Mencari alternatif-alternatif; (3) Membandingkan dan mengevaluasi alternatif; (4) Memilih alternatif; (5) Mengimplementasikan keputusan; (5) Tindak lanjut dan pengawasan. Oleh sebab itu penerbitan Permen no 108 tahun 2017 harus dikaji dan evaluasi mulai dari tahap perencanaan sampai pelaksanaan.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang regulasi Peraturan Menteri No 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek serta pengimplementasiannya di Indonesia. Oleh karena itu, yang dijadikan sebagai pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan beberapa pertimbangan sebagai berikut: *Pertama*, latar alamiah atau pada konteks dari suatu keutuhan (*entity*). *Kedua*, yang menjadi partisipan dalam penelitian ini adalah manusia. *Ketiga*, metode yang akan digunakan adalah metode kualitatif dengan metode lapangan berupa kajian kebijakan dan studi kepustakaan. *Keempat*, data yang dikumpulkannya berupa kata-kata dan literatur baik dari media online ataupun elektronik.[12] Sesuai dengan fokus penelitian, maka jenis paper adalah deskriptif – analitif kebijakan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode studi kasus. Sebab peneliti ingin lebih memfokuskan pada penelitian tentang analisis kebijakan Permen No.108 tahun 2017. Sehingga penelitian tersebut dilakukan secara intensif (fokus) dan mendetail (mendalam).[13]

Pengumpulan data dalam penelitian ini bagi pada tiga tahapan, yakni: a) Tahap orientasi. Peneliti melakukan pencarian di internet yang dijadikan sebagai sumber data awal tentang permasalahan transportasi online di Indonesia serta Permen No. 108 tahun 2017 ; b) Tahap eksplorasi, peneliti melakukan pengumpulan data melalui kajian naskah dengan dikomparasikan dengan sumber-sumber data yang sudah ditentukan; dan c) Tahap *membercheck*, tahap ini dilakukan dalam rangka mensingkronkan antara temuan lapangan dengan teori proses penegambilan kebijakan. Secara umum, teknik pengumpulan data dalam penelitian ini melalui studi kepustakaan. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah mengacu pada konsep Milles & Huberman, yaitu interaktif model yang mengklasifikasikan analisis data dalam tiga langkah, yaitu: data reduction, display data, dan verifikasi.[14]

3. TEMUAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Permasalahan Transportasi di Indonesia

Perkotaan sebagai wilayah pusat bisnis memerlukan sarana dan prasaran yang lebih banyak dibanding wilayah pedesaan. Hal ini agar segala kegiatan manusia di kota dapat didukung secara memadai. Namun seiring dengan berjalannya waktu bertambahnya jumlah penduduk suatu wilayah menjadi penyebab meningkatnya kebutuhan akan alat transportasi. Karena bertambahnya penggunaan transportasi di suatu wilayah mengakibatkan wilayah tersebut mengalami kemacetan.

Pada umumnya, permasalahan transportasi terletak pada ketidakseimbangan antara kebutuhan sarana, prasarana dan fasilitas transportasi, serta pertumbuhan penduduk dan juga perkembangan ekonomi suatu daerah atau wilayah. Di beberapa kota atau wilayah tertentu di Indonesia masih dijumpai keberadaan prasarana yang tidak seimbang dengan keberadaan dari sarana transportasi. Sarana transportasi tidak seimbang dengan fasilitas penunjang transportasi, tidak seimbang dengan pertumbuhan penduduk, serta tidak seimbangnya perkembangan ekonomi dengan pembangunan wilayah dan daerah.

Permasalahan Transportasi yang pertama adalah kecelakaan lalu lintas. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2008, ada 59,164 ribu kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan 20,188 korbannya meninggal dunia, 23,440 ruka berat dan 55,731 luka ringan. Sedangkan kerugiannya mencapai Rp.131,207 Juta. Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas terutama di darat sangatlah beragam, mulai dari faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor cuaca.

[12] Moleong L. Metodologi penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya; 2012.

[13] Creswell JW. Educational Research: Planning, Conducting and Evaluating Quantitative and Qualitative Research. New Jersey: Pearson Education Inc.; 2012.

[14] Huberman MBM and AM. Qualitative Data Analysis: an Expanded Sourcebook. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. 1999.

Permasalahan kedua adalah kemacetan. Kemacetan merupakan salah satu masalah yang dinilai paling mengganggu kenyamanan pengguna transportasi darat, kemacetan dapat mengurangi efektifitas kerja maupun kegiatan masayarakat, memperlambar manusia untuk melakukan katifitas, meningkatkan polusi udara, polusi suara serta merupakan pemborosan bahan bakar yang semakin hari semakin menipis.

Kemacetan lalu lintas di jalan raya disebabkan ruas-ruas jalan sudah tidak mampu menampung luapan arus kendaraan yang datang serta luasan dari jalan tersebut tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang melintas. Hal ini terjadi, juga karena pengaruh hambatan samping yang tinggi, sehingga mengakibatkan penyempitan ruas jalan, seperti: parkir di badan jalan, berjualan di trotoar dan badan jalan, pangkalan becak dan angkutan umum, kegiatan sosial yang menggunakan badan jalan, serta adanya masyarakat yang berjalan di badan jalan. Selain itu, kemacetan juga sering terjadi akibat manajemen transportasi yang kurang baik, ditambah lagi tingginya aksesibilitas kegunaan lahan di sekitar sisi jalan tersebut.

Permasalahan ketiga adalah kurangnya fasilitas transportasi. Pertumbuhan dan perkembangan suatu kota yang pesat tanpa diikuti dengan pengadaan sistem trasnportasi yang memadai untuk ukuran kota itu merupakan bentuk besarnya *demand* daripada *supply*, begitu pula kebalikannya, lajunya pertumbuhan sistem transportasi yang tidak sesuai dengan ukuran perkembangan suatu kota, merupakan wujud *supply* lebih besar daripada *demand* untuk transportasi.

Apabila kesenjangan atau gap antara kebutuhan akan transportasi dengan penyediaan sistem transportasi ini dibiarkan berkepanjangan, dalam jangka panjang akan menimbulkan masalah yang lebih rumit dalam penyelenggaraan transportasi kota, seperti tidak diberikannya hak-hak pengguna jalan dengan baik, contohnya adalah hak-hak pejalan kaki, atau orang cacat dan lansia yang seharusnya memiliki jalur yang berbeda, aman, dan nyaman.

Ketiga permasalahan transportasi diatas direspon dengan positif oleh anak muda yang melek teknologi dengan menciptakan layanan trasportasi berbasis digital. Bagi kalangan konsumen kemunculan trasnportasi berbasis online memberikan masyarakat alternatif pilihan terhadap penyedia layanan trasnportasi. Disisi lain hal tersebut memunculkan gesekan dan penolakan dari penyedia jasa trasnportasi konvensional. Dalam hal ini, pemerintah harus hadir dalam menyediakan aturan atau regulasi yang mengatur tentang trasportasi publik guna mengurangi dampak negatif dan menghadirkan kepastian hukum di masyrakat.

Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal berupa bus way dan kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat. Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi. Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transportasi itu mulai dari bersifat teknis, sosiologis hingga politis seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital.

Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik. Teoritisi dan analis negara menghindari debat tentang apakah fungsi negara dapat direduksi menjadi kebutuhan atas modal sebagai tujuan akhir, sebagaimana diungkapkan Althusser. Jadi teoritisi negara percaya bahwa orang tidak dapat mengkaji negara modern tanpa meneliti kapital dibandingkan dengan orang dapat mengkaji ekonomi tanpa meneliti fungsi negara.[15] Masyarakat sebagai obyek, merupakan penentu dalam menetukan kebijakan yang dibuat oleh negara terutama yang berkaitan dengan usaha mensejahterakan masyarakatnya. Memperhatikan kondisi makro yang ada terutama pengaruh iklim globalisasi menempatkan persoalan transportasi menjadi layanan kebutuhan atau aksesibilitas yang harus disediakan oleh Negara. Aksesibilitas transportasi menjadi penting seiring dengan meningkatnya peradaban umat manusia. Secara empiris, perkembangan kehidupan manusia dan kemajuan teknologi transportasi berpengaruh pada perubahan sosial dan ekonomi regional.

Kerumitan persoalan itu menyatu dengan variabel pertambahan jumlah penduduk yang terus meningkat, jumlah kendaraan bermotor yang bertambah melebihi kapasitas jalan, dan perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya. Kegagalan sistem transportasi mengganggu perkembangan suatu wilayah/kota, mempengaruhi efisiensi ekonomi perkotaan, bahkan kerugian lainnya. Isu-isu ketidaksepadanan misalnya, dapat berakibat pada masalah sosial, kemiskinan (urban/rural poverty), dan kecemburuan sosial. Dampak dari kegagalan sistem transportasi antara lain pembangunan jalan yang menying kirkan masyarakat akibat pembebasan lahan, perambahan ruang-ruang jalan oleh pedagang kaki lima, penggunaan ruang jalan untuk parkir secara ilegal, dan

[15] Skoepol, Theda, States and Social Revolution (New York: Cambridge Univ. Press, 1 979).

makin terpinggirkannya angkutan-angkutan tradisional seperti becak dan semacamnya yang berpotensi menciptakan kemiskinan kota.

Kemiskinan telah menjerat kelompok masyarakat berpenghasilan rendah akibat dari sistem transportasi yang tidak mampu melindungi mereka. Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengem-bangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak.

Kerumitan dalam transportasi publik bukan hanya menjadi masalah pemerintah, operator saja, melainkan juga masyarakat. Fenomena yang muncul akhir-akhir ini mengedepankan wajah transportasi publik yang kurang memberikan kenyamanan, keamanan, keterjangkauan, dan masih mengesankan biaya sosial dan ekonomi tinggi. Hal ini berakibat pada peminggiran masyarakat secara tidak langsung untuk melakukan mobilitasnya. Manfaat terbesar bagi pengendara dan bukan pengendara dari peningkatan perbaikan transportasi publik akan sangat membantu mengurangi kemacetan jalan, polusi udara, serta konsumsi minyak, dan energi. Kota merupakan sebuah ciptaan yang bertujuan untuk memaksimalkan pertukaran (barang-barang, jasa, hubungan persahabatan, pengetahuan, dan gagasan), serta meminimalisasi perjalanan. Peran transportasi adalah untuk memaksimalkan kegiatan pertukaran. Kajian tentang transportasi bisa dilakukan dari berbagai perspektif, yaitu dari lingkup pelayanan spasialnya yang menjadi dasar bagi birokrasi dalam membagi kewenangan pengaturan penyelenggaraan transportasi. Transportasi dipilih menjadi transportasi privat dan publik.

Transportasi publik dapat diartikan sebagai angkutan umum, baik orang maupun barang, dan pergerakan dilakukan dengan moda tertentu dengan cara membayar. Fenomena transportasi publik terkait dengan logika modernisasi dan kapitalisme. Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal berupa bus way dan kereta api misalnya, dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat.

Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi. Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti adanya pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transportasi itu mulai dari yang bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital. Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik. Pemerintah kota berperan penting dalam membuat perencanaan dan implementasi kebijakan transportasi publik serta berbagai kebijakan yang mempengaruhi masalah transportasi.

Sistem transportasi berkelanjutan lebih mudah terwujud pada sistem transportasi yang berbasis pada penggunaan angkutan umum dibandingkan dengan sistem yang berbasis pada penggunaan kendaraan pribadi. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan tatanan baru sistem transportasi di era globalisasi saat ini. Persoalan transportasi menjadi persoalan yang memerlukan perhatian dan kajian dari berbagai perespektif ilmu.[16] Pada awal penyelenggara pemerintahan mau menerapkan sistem transportasi berkelanjutan (sustainable transportation). Sebetulnya apakah sistem transportasi yang berkelanjutan itu? Jika kita merujuk pada beberapa literatur yang ada, sistem transportasi yang berkelanjutan adalah suatu sistem transportasi yang dapat mengakomodasikan aksesibilitas semaksimal mungkin dengan dampak negatif yang seminimal mungkin. Sistem transportasi yang berkelanjutan menyangkut tiga komponen penting yaitu aksesibilitas, kesetaraan, dan dampak lingkungan.

Aksesibilitas diupayakan dengan perencanaaan jaringan transportasi dan keragaman alat angkutan dengan tingkat integrasi yang tinggi antara satu sama lain. Kesetaraan diupayakan melalui penye-lenggaraan transportasi yang terjangkau bagi semua lapisan masyarakat, menjunjung tinggi persaingan bisnis yang sehat, dan pembagian penggunaan ruang dan pemanfaatan infrastruktur secara adil serta transparansi dalam setiap pengambilan kebijakan. Pengurangan dampak negatif diupayakan melalui penggunaan energi ramah lingkungan, alat angkut yang paling sedikit menimbulkan polusi dan perencanaan yang memprioritaskan keselamatan. Memperhatikan kondisi makro yang ada terutama pengaruh iklim globalisasi menempatkan persoalan transportasi menjadi layanan kebutuhan atau aksesibilitas yang harus disediakan oleh Negara. Aksesibilitas transportasi menjadi penting seiring dengan meningkatnya peradaban umat manusia.

[16] Schipper, Lee, Sustainable Urban Transport in the 21st Century: Challenges for the Developing World (New Delhi: MacMillan, 2002).p 11-25

3.2 Peraturan Menteri No 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Sebagaimana keterangan kementerian perhubungan terkait dengan Permen No. 108 Tahun 2017 yang mulai berlaku pada 1 November 2017 mengatur tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yakni angkutan dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu, atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.[17] Beberapa jenis angkutan yang termasuk dalam kategori di atas yaitu taksi, angkutan pariwisata, angkutan karyawan, angkutan sewa, angkutan permukiman, dan angkutan sewa khusus dengan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Terdapat 9 poin revisi, yakni 1) argometer, 2) tarif, 3) wilayah operasi, 4) kuota atau perencanaan kebutuhan, 5) persyaratan minimal 5 kendaraan, 6) bukti kepemilikan kendaraan bermotor, 7) domisili TNKB, 8) Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), dan 9) peran aplikator. Taksi adalah angkutan umum yang melayani penumpang tidak dalam trayek dan memiliki ciri-ciri yang diatur adalah sebagai berikut: identifikasi “taksi” di bodi kendaraan, berplat kuning, dan memakai argometer. Sedangkan yang selama ini disebut taksi online adalah kendaraan yang berplat hitam, tidak memakai argometer, dan tidak memiliki identitas khusus. Untuk mengakomodir jenis angkutan yang demikian, maka dalam Permen No. 108 tahun 2017 dibuatlah nomenklatur angkutan sewa khusus atau bisa juga disebut angkutan sewa online. Artinya secara hukum pemerintah mengakui keberadaan angkutan yang berbasis aplikasi tersebut.

Ada beberapa hal yang mendasari dibuatnya Permen No. 108 Tahun 2017, selain untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat, Pemerintah harus memastikan pelayanan angkutan orang yang ada saat ini selamat, aman, nyaman, tertib, lancar, dan terjangkau. Dalam kaitannya dengan iklim usaha, peraturan ini untuk mendorong pertumbuhan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah. Bagaimana melakukannya, yakni dengan memberi kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum, dan memberikan perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat.

Permen No. 108 Tahun 2017 diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan menyusul tindak lanjut dari putusan Mahkamah Agung No. 37/P.HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017 yang mencabut sebagian ketentuan dalam Permen No. 26 Tahun 2017. Dengan demikian Permen No. 108 Tahun 2017 merupakan peraturan terbaru dengan mencabut Permen No. 26 Tahun 2017. Besaran tarif angkutan sesuai dengan yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi. Pembayaran layanan angkutan sewa online dilakukan berdasarkan besaran tarif yang tercantum pada aplikasi tersebut dengan bukti dokumen elektronik.

Pengaturan tarif batas atas dilakukan untuk melindungi konsumen agar tidak ada penaikkan tarif yang sewenang-wenang di waktu tertentu, terutama pada saat jam sibuk dimana permintaan (*demand*) sangat tinggi. Sedangkan pengaturan tarif batas bawah perlu ditetapkan untuk melindungi pengemudi dan agar tidak terjadi perang tarif/banting harga yang dapat menjatuhkan usaha pesaing. Jadi pengaturan tarif ini semata-mata demi melindungi kepentingan masyarakat.

Tarif batas bawah dan atas ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat atas usulan dari Kepala BPTJ/Gubernur sesuai dengan kewenangannya. Usulan tarif batas bawah dan atas ini sudah melalui pembahasan bersama dengan seluruh pemangku kepentingan. Selanjutnya penetapan tarif angkutan sewa online dilakukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi berbasis teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas bawah dan atas.

Dalam sistem transportasi, keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (*supply and demand*) sangat penting karena yang dijaga bukan hanya kepentingan konsumen, tetapi juga penyedia jasa termasuk pengemudi. Bila wilayah operasi dan jumlah kendaraan yang beroperasi tidak dibatasi, yang terjadi adalah *over supply*. Selain menambah beban jalan, penghasilan pengemudi juga akan menurun apabila terlalu banyak angkutan umum yang beroperasi. Wilayah operasi dan rencana kebutuhan kendaraan angkutan sewa online ditetapkan oleh Direktur Jenderal/Kepala BPTJ/Gubernur sesuai dengan kewenanganya.

Hal ini sesuai dengan peraturan perundang-undangan dimana Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persayaratan sebagai berikut: Memiliki paling sedikit lima kendaraan, memiliki tempat penyimpanan kendaraan yang mampu menampung sesuai dengan jumlah kendaraan yang dimiliki, dan menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak

[17] http://dephub.go.id/post/read/mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017 diakses pada 20 April 2018 pukul 20.00

lain. Bagi perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan, dapat berhimpun dalam badan hukum berbentuk koperasi. Harap diingat, koperasi ini haruslah memiliki izin sebagai penyelenggara Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Apabila suatu kendaraan mengangkut penumpang umum dan berbayar, secara Undang-Undang kendaraan tersebut harus mematuhi aturan sebagai angkutan umum, tidak lagi angkutan pribadi. Maka agar angkutan sewa online dapat beroperasi secara legal, diwajibkan untuk memiliki STNK berbadan hukum atau dapat atas nama perorangan untuk badan hukum berbentuk koperasi. Demi keselamatan, uji KIR diwajibkan bagi angkutan umum, yakni angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan berbayar. Hal ini telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Karena angkutan sewa online mengangkut penumpang umum dan berbayar, maka peraturan uji KIR juga berlaku atasnya.

Perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi dapat menyediakan layanan pemesanan sebagaimana sudah berjalan saat ini, namun demikian perusahaan aplikasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum. Hal-hal yang dilarang antara lain memberikan layanan akses aplikasi ke perusahaan angkutan umum yang tidak memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, memberikan layanan aplikasi kepada perorangan, merekrut pengemudi, menetapkan tarif, dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah.

3.3 Analisis Teori Proses Pengambilan Peputusan Peraturan Menteri No 108 tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Pengambilan keputusan atau kebijakan menjadi proses yang sangat penting dalam menyelesaikan masalah yang ada di masyarakat. Pembuatan keputusan sebagai salah satu prinsip dan fungsi administrator (manajer) yang sangat penting adalah merupakan aspek dinamik dari suatu organisasi. Setiap keputusan adalah merupakan hasil dari proses yang dinamis yang dipengaruhi oleh banyak faktor dan kekuatan-kekuatan, baik internal maupun eksternal. Gibson[18] dan Harrison[19] menyatakan bahwa pembuatan keputusan sebagai suatu proses tidaklah bersifat linear dari satu titik awal yang berjalan lurus ke titik akhir, tetapi berjalan secara *cyclical*, bergerak maju mundur dari setiap tahap dan melingkar, secara terus menerus.

Ada beberapa pandangan tentang unsur-unsur dan tahap-tahap dalam proses pembuatan keputusan, antara lain: Herbert A. Simon : (1) Menemukan cara untuk mengambil keputusan; (2) Menemukan tindakan-tindakan yang mungkin dapat dilakukan; (3) Memilih tindakan yang terbaik.[20] Eberhard Witte : (1) Mengumpulkan informasi; (2) Mengembangkan alternatif; (3) Mengevaluasi alternatif; dan (4) Memilih alternatif.[21] Joseph L. Massie dan John Douglas[22] : (1) Mengidentifikasi masalah; (2) Mendiagnosis critical problem dan mendefinisikannya; (3) Mencari dan menganalisis alternatif yang tersedia serta konsekuensi-konsekuensi yang mungkin timbul; (4) Mengevaluasi alternatif dan memilih tindakan; (5) Memperoleh persetujuan organisasi untuk melakukan tindakan. Frank Harrison : (1) Menetapkan tujuan organisasi/manajemen; (2) Mencari alternatif-alternatif; (3) Membandingkan dan mengevaluasi alternatif; (4) Memilih alternatif; (5) Mengimplementasikan keputusan; (5) Tindak lanjut dan penagawasan.[23] Keempat pandangan tentang proses pembuatan keputusan tersebut di atas, meskipun mempunyai variasi dan nuansa tertentu, tetapi pada prinsipnya mempunyai persamaan-persamaan.

Menurut Harison langkah pertama yang harus dilakukan dalam proses pengambilan keputusan adalah penetapan tujuan dan mendefinisikan masalah. Penetapan tujuan proses pembuatan keputusan selalu diawali dengan penetapan tujuan dan sasaran yang hendak dicapai. Penetapan tujuan tidak dapat dilepaskan dari upaya pemecahan masalah, karena keputusan dibuat justru untuk memecahkan masalah. Atau dengan kata lain, tujuan disusun untuk menanggulangi masalah yang ada.

Pada tahap ini pemerintah melalui kementerian perhubungan mengeluarkan Permen No. 108 Tahun 2017 yang bertujuan untuk menghadirkan tata aturan atau regulasi yang mengatur tentang penyedia jasa transportasi baik berbasis digital ataupun konvensional.

[18] Gibson, J. L., Ivancevich, J. M., Donnelly, J. H., & Konopaske, R. (1991). *Organizations: Behavior, structure, processes*. Homewood, IL: Irwin.

[19] Harrison, E. F. (1995). *The managerial decision-making process*(Vol. 4, pp. 1-39). Boston, MA: Houghton Mifflin.

[20] Simon, H. A. (1979). Rational decision making in business organizations. *The American economic review*, *69*(4), 493-513.

[21] Witte, E., Joost, N., & Thimm, A. L. (1972). Field research on complex decision-making processes-the phase theorem. *International Studies of Management & Organization*, *2*(2), 156-182.

[22] Massie, J. L., & Douglas, J. (1985). *Managing, a contemporary introduction*. Prentice-Hall.

[23] Harrison, E. F. (1995). *The managerial decision-making process*(Vol. 4, pp. 1-39). Boston, MA: Houghton Mifflin.

Sehingga hal ini bisa memberikan kepastian hukum dan menyelesaikan semua masalah yang terjadi di masyarakat. Dengan aturan ini, Pemerintah berharap gesekan yang terjadi di masyarakat yang terjadi antara penyedia jasa transportasi online dan konvensional tidak lagi terjadi.

Kedua, mencari alternatif pemecahan masalah, tahap kedua ini merupakan aktifitas menemukan berbagai alternatif yang relevan untuk memecahkan masalah. Pencarian alternatif ini dapat dilakukan dengan menggali informasi dari dalam maupun dari luar pemerintahan yang dapat dikembangkan menjadi sarana pemecahan masalah. Oleh sebab itu, pemerintah harus menyediakan alternatif lain yang menjadi solusi permasalahan transportasi online dan konvesional di Indonesia.

Ketiga, menilai alternatif setelah pembuat keputusan selesai mengidentifikasi sejumlah alternatif, maka pada tahap ketiga ini ia akan menilai masing-masing alternatif tersebut tentang bobot dan kualitasnya, sehingga nantinya dapat dipakai untuk memecahkan masalah secara afektif. Aktifitas menilai alternatif mencakup kegiatan membandingkan kekuatan dan kelemahan di antara alternatif yang satu dengan yang lain. Seringkali juga diikuti oleh kegiatan mencermati peluang dan hambatan yang ada pada setiap alternatif apabila nanti dipakai untuk memecahkan masalah. Inilah yang kemudian dikenal dengan akronim SWOT (Strenght, Weakness, Opportunity, Threat). Pada tahap ketiga ini, pemerintah harus memastikan kebijakan alternatif yang akan diambil memiliki kemampuan untuk menyelesaikan masalah. Oleh sebab itu masing-masing alternatif kebijakan harus dikaji kekurangan dan kelebihannya.

Pada setiap pembuat keputusan harus tersedia informasi untuk menilai kekuatan dan kelemahan masing-masing alternatif serta memperhitungkan dampak yang bakal timbul bila alternatif tersebut dilaksanakan. March dan Simon (1988) sebagaimana dikutif oleh Andayani.[24] telah mengembangkan tipologi alternatif atas dasar hasil yang diharapkan sebagai berikut : 1) A good alternative. Suatu alternatif yang baik adalah alternatif yang dapat dilaksanakan dan membuahkan hasil dan dampak yang positif. 2) A bland alternatif. Suatu alternatif yang lunak/lembut adalah alternatif yang apabila dilaksanakan tidak menghasilkan akibat yang positif ataupun negatif. 3) A mix alternative. Suatu alternatif campuran adalah alternatif yang apabila dilaksanakan kemungkinan akan menghasilkan akibat yang positif ataupun negatif. 4) A poor alternative. Suatu alternatif yang miskin adalah alternatif yang bila dilaksanakan akan menghasilkan dampak yang negatif.

Keempat, Proses penilaian alternatif akan berujung pada penetapan alternatif keputusan yang baik. Mengapa tidak alternatif yang terbaik? *To seek the best alternative* rasa-rasanya tidak mungkin bisa dilakukan mengingat adanya sejumlah kendala yang ada pada setiap pembuat keputusan, misalnya keterbatasan pengetahuan, informasi yang tidak lengkap, hambatan waktu, biaya dan sebagainya. Dalam penetapan alternatif, perlu dipertimbangkan kriteria yang dipergunakan. Alternatif yang baik bukan saja harus dapat diterima (*accepted*) oleh semua pihak, tetapi juga yang mudah dilaksanakan (*applicable*) dan membuahkan hasil serta dampak yang diharapkan (*expected results and outcomes*).

Selain kriteria di atas, penetapan alternatif juga dipengaruhi oleh tipologi atau kategorisasi keputusan. Untuk keputusan yang rutin (*generic*), strategi penetapan alternatifnya sudah jelas, mapan dan baku, sehingga lebih mudah dilakukan. Kalaupun ada kondisi ketidakpastian, bantuan pendekatan kuantitatif dapat mereduksi faktor ketidakpastian tersebut. Sedangkan untuk jenis keputusan nonrutin (*unique*), penetapan alternatifnya lebih sulit dilakukan. Hal ini karena pedoman bakunya (strategi dan taktik) belum ada, sehingga pembuat keputusan akan mendayagunakan penilaian pribadi, intuisi dan akal sehatnya (lebih bersifat subyektif) untuk menetapkan alternatif keputusannya.

Kelima, melaksanakan keputusan tahap kelima dari proses pembuatan keputusan yaitu melaksanakan keputusan. Suatu keputusan tidak akan menjadi efektif sehingga ia dapat diwujudkan dalam bentuk nyata atau dengan perkataan lain, suatu keputusan hanyalah berupa abstraksi keinginan yang tidak terwujud bila ia tidak dilaksanakan. Pelaksanaan suatu keputusan dapat juga dipandang sebagai pemberian kekuatan hukum atau otoritas kepada keputusan, agar keputusan tersebut dapat diterima dan dilaksanakan oleh mereka-mereka yang menjadi sasaran dari keputusan itu. Pada tahap kelima, dengan penerbitan Permen No. 108 Tahun 2017 yang harus dilakukan pemerintah adalah memastikan Permen No. 108 Tahun 2017 terlaksana dengan baik dan dipatuhi oleh semua pihak.

Oleh sebab itu, pihak-pihak yang bertanggungjawab terhadap keputusan itu dituntut untuk memberikan informasi, persuasi, dan petunjuk bagaimana melaksanakan keputusan tersebut. Menurut Trull (1986) suatu keputusan dapat dikatakan sukses dilaksanakan apabila memperlihatkan tanda-tanda berikut : a. Tidak adanya konflik kepentingan antara pembuat keputusan dengan pelaksana keputusan. b. Adanya faktor imbalan-risiko yang positif. c.

[24] Andayani, A., & Riduwan, A. (2016). PRINSIP DASAR PEMBUATAN KEPUTUSAN UNTUK MEMECAHKAN MASALAH ORGANISASI. *EKUITAS (Jurnal Ekonomi dan Keuangan)*, *4*(2), 111-127.

Dipahaminya secara baik keputusan tersebut oleh mereka yang harus melaksanakan keputusan itu.[25]

Keenam, tindak lanjut dan pengendalian dengan implementasi keputusan tidak otomatis tujuan tercapai atau masalah terpecahkan. Diperlukan suatu sistem tindak lanjut dan pengendalian untuk menjamin agar implementasi berjalan dengan lancar dan tujuan serta hasil dapat dicapai seperti yang diharapkan. Jadi, sistem pengendalian diperlukan untuk menilai apakah hasil senyatanya konsisten dengan hasil yang diharapkan. Koontz dan Donell (1972) mengemukakan bahwa sistem pengendalian mencakup tiga tahap, yaitu : (1) penetapan standar; (2) menilai kinerja dengan standar; (3) melakukan koreksi atas penyimpangan standar. Standar biasanya dinyatakan dalam bentuk terminologi yang dapat diukur, tetapi tidak selalu demikian. Kinerja diukur dengan melihat hasil pelaksanaan keputusan lewat observasi manusia atau penggunaan alat scanning yang otomatis.[26]

Dalam pelayanan angkutan publik buruk bisa dilihat dari: (1) tingkat pelayanan rendah (yang meliputi waktu tunggu tinggi, lamanya waktu perjalanan, ketidaknyamanan, dan keamanan didalam angkut-n umum); (2) tingkat aksesibilitas rendah (bisa dilihat dari masih banyaknya bagian dari kawasan perkotaan yang belum dilayanan oleh angkutan umum, dan rasio antara panjang jalan di perkotaan rata-rata masih dibawah 70%, bahkan dibawah 15% terutama di kota metropolitan, kota sedang, menengah), dan (3) biaya tinggi.

Biaya tinggi ini akibat rendahnya aksesibilitas dan kurang baiknya jaringan pelayanan angkutan umum yang mengakibatkan masyarakat harus melakukan beberapa kali pindah angkutan dari titik asal sampai tujuan, belum adanya keterpaduan sistem tiket, dan kurangnya keterpautan moda. Kondisi ini mengakibatkan biaya yang harus dikeluarkan untuk menggunakan angkutan umum yang jumlahnya jauh lebih besar dibanding dengan biaya yang harus dikeluarkan jika menggunakan angkutan pribadi, seperti sepeda motor atau mobil. Pemerintah Kota Surabaya mulai mencontoh Jakarta menempuh Bus Rapid Transit (populer disebut bus way). Sementara itu, sistem jaringan jalan yang ada menunjukkan dominasi pergerakan lalu lintas arah utara-selatan, sedangkan arah timur-barat belum ada akses langsung.[27]

Tidak hanya pemerintah yang menghadapi masalah dalam mengelola transportasi publik, tetapi juga operator/pengusaha menghadapi masalah yang mencakup hal-hal berikut: (1) keuntungan yang rendah karena pembatasan tarif dan biaya-biaya yang meningkat, (2) tidak ada kepastian kelaikan usaha, (3) efisiensi yang rendah disebabkan penundaan lama di terminal, (4) operator sebagai penyewa bus, bukan operator bus, (5) operasi dibatasi oleh sistem perizinan, beberapa operator pada satu trayek, dan berbagai pungutan liar, (6) keuntungan yang menurun karena peningkatan kemacetan, (7) hampir tidak ada ruang untuk prakarsa trayek -trayek baru atau jenisjenis pelayanan baru, (8) operator sebagai penyewa bus, bukan operator bus, dan (9) keuntungan yang menurun karena peningkatan kemacetan.

Pada dasarnya, aturan angkutan sewa online dalam Permen No. 108 Tahun 2017 sama sekali tidak mempermasalahkan penggunaan teknologi. Sebaliknya, dengan peraturan ini, angkutan sewa online yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi telah diakomodir agar dapat beroperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi.

KESIMPULAN

Terdapat tiga permasalahan transportasi di Indonesia *pertama*, kecelakaan lalu lintas. *Kedua*, kemacetan. Dan *ketiga* adalah kurangnya fasilitas transportasi. Ketiga permasalahan transportasi ini direspon oleh generasi muda milenial dengan menghadirkan layanan jasa tranportasi online. Hal ini menjadikan masyarakat memiliki banyak pilihan dan memberikan kenyamanan dan kepastian tarif pada masyarakat. Namun disisi lain, hal itu juga menimbulkan gesekan di masyarakat antara penyedia jasa transportasi onlie dan konvensional.

Dalam hal ini pemerintah merespon polemik layanan transportasi dengan menerbitkan Permen No. 108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Dalam teori proses pengambilan kebijakan terdapat lima tahapan yaitu : (1) Menetapkan tujuan organisasi/manajemen; (2) Mencari alternatif-alternatif; (3) Membandingkan dan mengevaluasi alternatif; (4) Memilih alternatif; (5) Mengimplementasikan keputusan; (5) Tindak lanjut dan pengawasan. Oleh sebab itu penerbitan Permen No. 108 tahun 2017 harus dikaji dan evaluasi mulai dari tahap perencanaan sampai pelaksanaan.

Pada dasarnya, aturan angkutan sewa online dalam Permen No. 108 Tahun 2017 sama sekali tidak mempermasalahkan penggunaan teknologi. Sebaliknya, dengan peraturan ini, angkutan sewa online yang

[25] Trull, S. G. (1966). Some factors involved in determining total decision success. *Management Science*, *12*(6), B-270.

[26] Koontz, H., & O'Donnell, C. (1955). *Principles of management: an alyasis of managerial functions* (No. HD31 K6).

[27] Aminah, S. (2006). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Surabaya, Universitas Airlangga*.

menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi telah diakomodir agar dapat beroperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi.

Dampak setelah adanya Permen No. 108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dibuktikan dengan tidak terjadinya kembali gesekan antara pengemudi angkutan konvensional dan pengemudi angkutan online.

DAFTAR PUSTAKA

Aminah, S. (2006). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Surabaya, Universitas Airlangga*.

Andayani, A., & Riduwan, A. (2016). PRINSIP DASAR PEMBUATAN KEPUTUSAN UNTUK MEMECAHKAN MASALAH ORGANISASI. *EKUITAS (Jurnal Ekonomi dan Keuangan)*, *4*(2), 111-127.

Creswell JW. Educational Research: Planning, Conducting and Evaluating Quantitative and Qualitative Research. New Jersey: Pearson Education Inc.; 2012.

Gibson, J. L., Ivancevich, J. M., Donnelly, J. H., & Konopaske, R. (1991). *Organizations: Behavior, structure, processes*. Homewood, IL: Irwin.

Harrison, E. F. (1995). *The managerial decision-making process*(Vol. 4, pp. 1-39).

Boston, MA: Houghton Mifflin.

http://dephub.go.id/post/read/mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017 diakses pada 20 April 2018 pukul 20.00

Huberman MBM and AM. Qualitative Data Analysis: an Expanded Sourcebook. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. 1999.

Jansen, R. J., Curşeu, P. L., Vermeulen, P. A., Geurts, J. L., & Gibcus, P. (2013). Information processing and strategic decision-making in small and medium sized enterprises: The role of human and social capital in attaining decision effectiveness. *International small business journal*, *31*(2), 192-216.

Koontz, H., & O'Donnell, C. (1955). *Principles of management: an alyasis of managerial functions* (No. HD31 K6).

Lasswell, H. D. (1956). *The decision process: Seven categories of functional analysis*. Bureau of Governmental Research, College of Business and Public Administration, University of Maryland.

Massie, J. L., & Douglas, J. (1985). *Managing, a contemporary introduction*. Prentice-Hall.

Moleong L. Metodologi penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya; 2012.

Pramyastiwi, D. E. (2013). Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan Publik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Berkelanjutan (Studi pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 8 Surabaya). *Jurnal Administrasi Publik*, *1*(3), 61-69.

Rangkuti, M. S., & Sugiri, A. (2014). Kajian Karakteristik Preferensi Penggunaan Moda transportasi Pribadi dan Publik Kasus: Perjalanan Harian ke UNDIP Tembalang. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, *3*(4), 880-894.

Satyagama, D. F. H. U. Legalitas Moda Transportasi Berbasis Online Dampaknya ‘Bagi Pemerintahan Joko Widodo.

Schipper, Lee, Sustainable Urban Transport in the 21st Century: Challenges for the Developing World (New Delhi: MacMillan, 2002).p 11-25

Simon, H. A. (1979). Rational decision making in business organizations. *The American economic review*, *69*(4), 493-513.

Skoepol, Theda, States and Social Revolution (New York: Cambridge Univ. Press, 1979).

Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, “1-2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan,” Majalah Transportasi Indonesia, Vol. 1, Jakarta, 2004:89-95.

Syarif, M. S. (2014). Analisis Pengaruh Kepuasan Pelanggan Busway Terhadap Adopsi Inovasi Sistim Tiket Tunggal Elektronik Smart Card Untuk Mendukung Integrasi Moda Transportasi Massal di Jakarta. *InComTech*, *5*(3), 303-320.

Trisnawati, Y., & Sunaryo, B. (2014). Keberadaan Moda Transportasi Umum Tidak Bermotor Dalam Mendukung Aktivitas Pariwisata Di Kawasan Malioboro, YOGYAKARTA. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, *3*(4), 1013-1024.

Trull, S. G. (1966). Some factors involved in determining total decision success. *Management Science*, *12*(6), B-270.

Warsito, W. (2017). LEGALITAS MODA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE DAMPAKNYA BAGI PEMERINTAHAN JOKO WIDODO. *Proceeding SENDI_U*.

Witte, E., Joost, N., & Thimm, A. L. (1972). Field research on complex decision making processes-the phase theorem. *International Studies of Management & Organization*, *2*(2), 156-182.