

BAB II

DESKRIPSI OBYEK PENELITIAN

A. Profil Kota Yogyakarta

1. Keadaan Geografi

Kota Yogyakarta adalah salah satu area yang berada di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Kota Yogyakarta tersebut diketahui merupakan satu-satunya tempat yang memiliki iklim perekonomian yang tinggi dengan ditandainya banyak perkantoran serta usaha dagang dan jasa yang tersebar di berbagai area. Hal ini dikarenakan kota Yogyakarta memiliki tempat yang sangat strategis dimana secara geografis dikelilingi oleh empat kabupaten di sekitarnya yakni kabupaten Bantul, Kulon Progo, Sleman dan Gunung Kidul.

Berdasarkan kondisi geografisnya yang strategis tersebut, kota Yogyakarta dapat dijadikan sebagai tempat tujuan wisata serta tempat tujuan usaha baik usaha mikro dan makro seperti usaha perhotelan dan sejenisnya yakni rumah sewa penginapan dan motel, pembangunan mall, usaha pendidikan baik jenis pendidikan dasar, menengah hingga tingkat perguruan tinggi atau sekolah tinggi. Kota Yogyakarta juga merupakan tempat yang sangat menjanjikan sebagai area usaha di bidang kuliner seperti restoran, rumah makan. Di bidang pariwisata, kota Yogyakarta dikenal sebagai tempat informasi obyek wisata yang disertai jasa pemandu wisata serta tempat pelayanan penukaran.

Berdasarkan pemetaannya, luas kota Yogyakarta adalah 3.250 Ha atau sebesar 32,50 Km² dari luas keseluruhan DIY. Letak geografis kota Yogyakarta adalah diantara 110° 24' 19" dan 110° 28' 53" pada Bujur Timur, 7° 49' 26" dan 7° 15' 24" pada Lintang Selatan dengan ketinggian pemetaan pada rata-rata 114 m diatas permukaan laut dengan jarak terjauh dari arah batas utara hingga batas selatan yang kurang lebih 10 km serta batas barat hingga batas timur kurang lebih 8 km. Merujuk pada angka pemetaan di atas, dapat disimpulkan bahwa kota Yogyakarta merupakan tempat yang strategis sehingga dijadikan sebagai area ibukota provinsi Yogyakarta.

Berdasarkan keadministrasiannya, kota Yogyakarta memiliki pembagian wilayah menurut keadministrasian dari pemerintah penyelenggara seperti terdiri dari 14 Kecamatan, 45 Kelurahan, 614 Rukun Warga (RW) dan 2.524 Rukun Tetangga (RT) dengan batas wilayah yaitu batas utara daerah Yogyakarta adalah kabupaten Sleman, batas selatan adalah kabupaten, batas timur adalah kabupaten Sleman dan Bantul serta batas sebelah barat adalah Sleman dan Bantul. Dari segi properti, kota Yogyakarta menggunakan lahan terbanyak untuk area perumahan kurang lebih sebesar 2.103,27 Ha serta penggunaan lahan kosong kurang lebih seluas 20,20 Ha.

Di satu sisi, terkait luasnya lahan tersebut, Kecamatan Umbulharjo merupakan salah satu kecamatan yang memiliki wilayah terluas yakni 812,00 Ha atau sebesar 24,98 % dari luas keseluruhan Kota Yogyakarta.

Sebaliknya kecamatan Pakualaman merupakan kecamatan yang memiliki luas tersempit seluas 63,00 Ha atau sebesar 1,94% dari luas keseluruhan Kota Yogyakarta. Tabel di bawah merupakan penjelasan dari luas masing-masing kecamatan di kota Yogyakarta.

Tabel 2.1

Pembagian Administrasi dan Luas Wilayah Kota Yogyakarta

NO	Kecamatan	Kelurahan	Luas Area (Km ²)	Jumlah RW	Jumlah RW
1	Mantrijeron	1.Gedongkiwo	0.90	18	86
		2.Suryodiningratan	0.85	17	69
		3.Mantrijeron	0.86	20	75
			2.61	55	230
2	Kraton	1.Patehan	0.40	10	44
		2.Panembahan	0.66	18	78
		3.Kadipaten	0.34	15	53
			1.40	43	175
3	Mergangsan	1.Brontokusuman	0.93	23	83
		2.Keparakan	0.53	13	57
		3.Wirogunan	0.85	24	76
			2.31	60	216
4	Umbulharjo	1.Giwangan	1.26	13	42
		2.Sorosutan	1.68	16	63
		3.Pandeyan	1.38	12	46
		4.Warungboto	0.83	9	38
		5.Tahunan	0.78	11	48

		6.Muja Muju	1.53	12	55
		7.Semaki	0.66	10	34
			8.12	83	326
5	Kotagede	1.Prenggan	0.99	13	57
		2.Purbayan	0.83	14	58
		3.Rejowinangun	1.25	13	49
			3.07	40	164
6	Gondokusuman	1.Baciro	1.06	21	88
		2.Demangan	0.74	12	44
		3.Klitren	0.68	16	63
		4.Kotabaru	0.71	4	21
		5.Terban	0.80	12	59
			3.99	65	275
7	Danurejan	1.Suryatmajan	0.28	15	45
		2.Tegalpanggung	0.35	16	66
		3.Bausasran	0.47	12	49
			1.10	43	160
8	Pakualaman	1.Purwokinanti	0.30	10	47
		2.Gunungketur	0.33	9	36
			0.63	19	83
9	Gandomanan	1.Prawirodirjan	0.67	18	61
		2.Ngupasan	0.45	13	49
			1.12	31	110
10	Ngampilan	1.Notoprajan	0.37	8	50
		2.Ngampilan	0.45	13	70
			0.82	21	120

11	Wirobrajan	1.Patangpuluhan	0.44	10	51
		2.Wirobrajan	0.67	12	58
		3.Pakuncen	0.65	12	56
			1.76	34	165
12	Gedongtengen	1.Pringgokusuman	0.46	23	89
		2.Sosromenduran	0.50	14	55
			0.96	37	144
13	Jetis	1. Bumijo	0.58	13	56
		2. Gowongan	0.46	13	52
		3. Cokrodiningratan	0.66	11	60
			1.70	37	167
14	Tegalrejo	1. Tegalrejo	0.82	12	46
		2. Bener	0.57	7	25
		3. Kricak	0.82	13	61
		4. Karangwaru	0.57	14	56
			2.91	46	188
Jumlah		45	32,50	614	2.524

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta (2014)

B. Profil Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

a. Visi dan Misi

Visi dan misi dinas perhubungan kota Yogyakarta tercipta dalam upayanya untuk membangun kesejahteraan rakyat kota Yogyakarta dengan meningkatkan pelayanan di bidang jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, selamat dan handal perlu dukungan dari instansi terkait, para

operator, dan masyarakat. Sehubungan dengan hal tersebut, Dinas Perhubungan kota Yogyakarta menetapkan visi :

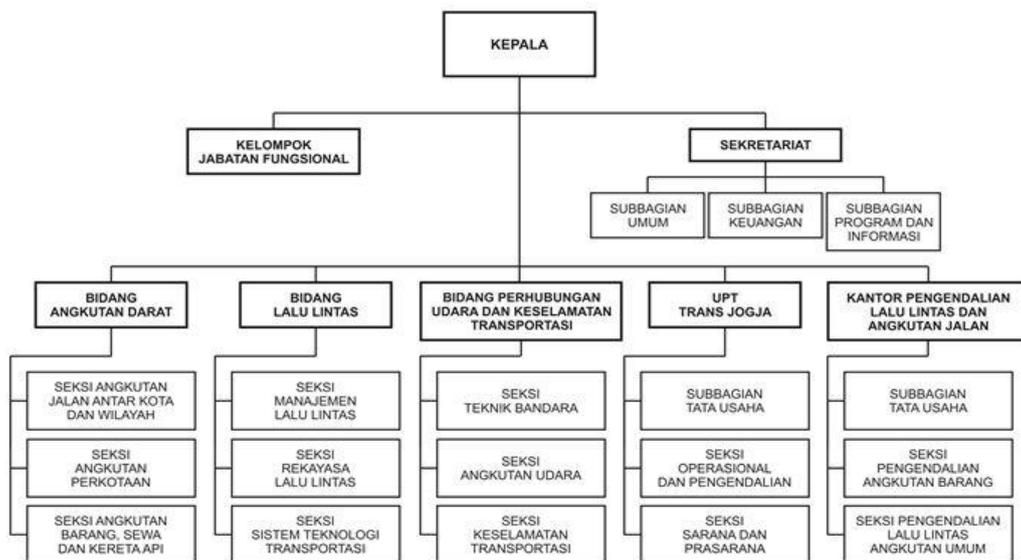
“ Terwujudnya transportasi berkelanjutan dan terintegrasi yang mendukung pariwisata, pendidikan dan budaya menuju peradaban baru mendukung keistimewaan kota Yogyakarta”

Sedangkan misi dari Dinas Perhubungan kota Yogyakarta adalah :

“Meningkatkan sarana dan prasarana transportasi yang berkelanjutan dan terintegrasi dalam upaya meningkatkan pelayanan publik di kota Yogyakarta”

b. Struktur Organisasi

Dinas Perhubungan kota Yogyakarta dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Istimewa Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 3 Tahun 2015 tentang Kelembagaan Pemerintah kota Yogyakarta dimana Dinas Perhubungan DIY merupakan unsur pelaksana penyelenggaraan



pemerintahan daerah dengan susunan organisasi yakni :

c. Tupoksi

Menteri Perhubungan Republik Indonesia pada tanggal 2 September 2015 menetapkan bahwa Dinas Perhubungan kota Yogyakarta memiliki tugas dalam melaksanakan urusan pemerintah sebagaimana yang dimaksud meliputi fungsinya yaitu :

1. Penyusunan program dan pengendalian urusan di bidang perhubungan;
2. Perumusan kebijakan teknis urusan bidang perhubungan;
3. Pengelolaan angkutan jalan antar kota dan wilayah, angkutan perkotaan, sewa, dan angkutan barang;
4. Pengelolaan manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas serta keselamatan transportasi dan pengembangan sistem transportasi;
5. Pembinaan keselamatan transportasi, teknis kebandaraan dan angkutan udara;
6. Koordinasi informasi terkait meteorologi, klimatologi, kualitas udara dan geofisika;
7. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian operasional perhubungan
8. Pelaksanaan pelayanan umum urusan di bidang perhubungan;
9. Pemberian fasilitasi urusan di bidang perhubungan Kabupaten/Kota;
10. Pelindungan, pengembangan dan pemanfaatan transportasi tradisional;
11. mberdayaan sumberdaya dan mitra kerja urusan di bidang perhubungan;

12. Pelaksanaan kegiatan ketatausahaan;
13. Penyusunan laporan pelaksanaan tugas Dinas; dan
14. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Gubernur sesuai dengan tugas dan fungsinya.

C. Sejarah dan Perkembangan Transportasi Online

Transportasi merupakan salah satu sarana perhubungan yang sangat vital dalam keseluruhan aktivitas manusia sehingga semakin berkembang sarana transportasi tersebut, maka semakin mudah terjalinnya hubungan antar manusia. Transportasi sudah tercipta sejak jaman purba sehingga perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain telah terjadi pada jaman itu. Mobilitas penduduk ini diikuti juga oleh mobilitas barang yang dibawa oleh mereka. Hal itu berarti bahwa sarana transportasi sudah ada sejak masa lampau dan dibutuhkan oleh manusia hingga saat ini mobilitas manusia dan barang makin tinggi, dan terjadi bukan hanya di dalam satu wilayah namun juga antar pulau dan bahkan antar Negara hal ini berarti bahwa sarana transportasi sangat memegang peranan yang penting.

Sejarah transportasi dimulai sejak roda ditemukan sekitar 3500 tahun yang lalu, transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain yang digerakan oleh manusia. Transportasi sangatlah penting untuk kehidupan semua sosial manusia. Bentuk paling sederhana dari transportasi secara teoritis adalah semua hal dipengaruhi penggunaan oleh manusia. Memasuki abad ke-20 seiring dengan pesatnya

perkembangan teknologi dan industri, transportasi berubah menjadi salah satu aspek yang paling dibutuhkan manusia.

Perkembangan transportasi di setiap negara di dunia tentunya berbeda-beda, mengikuti kemajuan teknologi di negara masing-masing. Keberadaan transportasi dapat membantu roda pergerakan perekonomian suatu daerah, baik tingkat nasional maupun lokal. Kegunaan transportasi berperan vital dalam membantu penyaluran barang dan jasa jika dilihat dari era modernisasi saat ini, dimana segala sesuatu hal harus cepat dan juga tepat sasaran. Apalagi pada saat ini masyarakat modern sudah mengenal alat komunikasi yang sangat maju dan canggih seperti telepon pintar atau *smartphone* yang pada saat ini sangat mendukung segala aspek kehidupan. Apalagi setelah dikenal *internet* yaitu jaringan komputer yang saling terhubung menggunakan sistem global *Transmission Control Protocol / Internet Protocol Suite (TCP/IP)* 19. Dengan adanya jaringan internet ini tentunya komunikasi semakin mudah dan cepat. Sehingga memudahkan berjalannya kehidupan masyarakat.

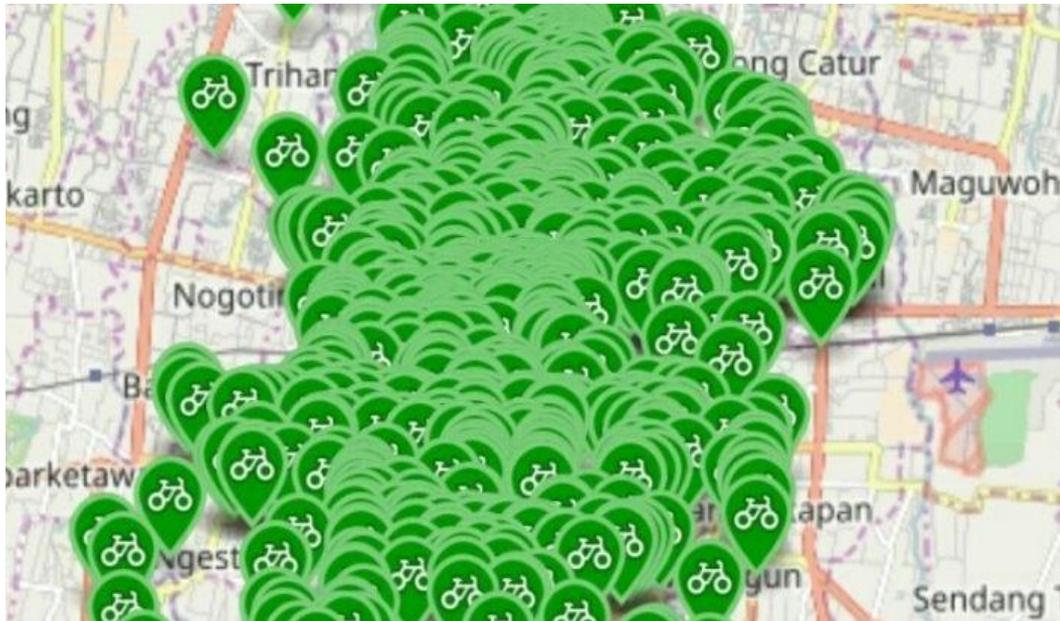
Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka. Beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari

bermunculannya model transportasi berbasis *online* pada kota-kota besar di Indonesia.

Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi *online*.

Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi *online*. Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis *online* lainnya. Sejak tahun 2015 lalu, layanan transportasi *online* berbasis aplikasi *online* Gojek, grab dan uber setiap tahunnya mengalami peningkatan terus-menerus dalam pengguna layanan maupun yang menjadi driver transportasi *online*. Jumlah pengemudi *online* ini juga bisa dilihat pada aplikasi pemetaan wilayah yang memperlihatkan persebaran para pengemudi tersebut. Persebaran tersebut meliputi daerah hampir semua area di Yogyakarta. Adapun gojek bukanlah satu-satunya pemain dalam bisnis transportasi berbasis *online* ini di Yogyakarta ini. Ada

grab, uber, Calljack, O'Jack. Peta tentang transportasi online yang sangat memadati kota yogyakarta dapat dilihat gambar pemetaan di bawah ini:



Sumber : Bagus, (2017)

Salah satu kasus yang dijumpai peneliti adalah ribuan sopir taksi yang menggelar demonstrasi di depan pagelaran Keraton di Alun-Alun Utara Yogyakarta karena keberadaan taksi *online* dianggap telah merugikan taksi konvensional. Dalam aksinya, para pengemudi taksi menyatakan bahwa sejak adanya taksi *online* pendapatan mereka menurun hampir 90% (Rahardjo, 2017), kasus yang kedua demonstrasi para sopir taksi dan bus kota di Taman Parkir Abu Bakar Ali di sebelah utara Hotel Inna Garuda. Ratusan mobil taksi berbagai koperasi dan bus kota tersebut melakukan parkir di tempat itu dan massa berjalan menuju Kantor Gubernur DIY di Kepatihan di jalan Malioboro dengan tuntutan bahwa taksi *online* harus dihentikan

operasionalnya karena penghasilan mereka menurun drastis setelah keberadaan taksi *online* beroperasi di DIY (Kurniawan, 2017).

Zona merah yaitu area larangan yang diwajibkan oleh pemerintah untuk tidak dijadikan sebagai tempat operasi para pengemudi transportasi *online* seperti Stasiun Kereta Api Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Hotel Neo dan sekitar Polsek Gedongtengen, Stasiun Lempuyangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di bawah *fly over* (Timur Stasiun) dan pertigaan (sebelah barat stasiun), Bandara Adisutjipto Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Kantor Imigrasi, Terminal Giwangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan SLB (Utara terminal) dan sekitar lampu merah (Selatan terminal), *Fly Over* Janti Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Honda Anugrah dan depan ayam goreng Suharti, Terminal Jombor (lokasi penjemputan di depan MC Donald dan depan Hotel Borobudur, Gamping (lokasi penjemputan di Barat Pasar Buah Gamping dan lampu merah (Timur Pasar Gamping) dan RSUP dr Sardjito (lokasi penjemputan di depan Toko Bali).dimana area tersebut hanya diperuntukkan oleh transportasi konvensional dalam operasinya untuk memuat penumpang.

Hal ini membuat kekecewaan para pengendara transportasi *online* sehingga menimbulkan konflik di antara keduanya. Di sisi lain, penulis juga menemukan kasus asusila yang dilakukan oleh pengendara transportasi konvensional yang dilakukan kepada pengendara transportasi *online* dengan menelanjangi salah seorang pengemudi *online* yang menarik penumpang di zona merah. (Susanti, 2017), yang keempat Ratusan pengemudi taksi berbasis

aplikasi atau taksi *online* berunjuk rasa di kantor DPRD DI Yogyakarta, Jalan Malioboro, Kota Yogyakarta Mereka yang tergabung dalam Paguyuban Pengemudi Online Jogjakarta (PPOJ) menolak Peraturan Menteri Perhubungan baru yang mengatur keberadaan taksi *online*. Informasi yang dihimpun Kompas.com, penolakan itu berkaitan dengan aturan baru angkutan termasuk untuk *online* yang segera diberlakukan.

Berdasarkan aktivitas penciptaan perundang-undangan oleh kementerian, transportasi *online* diketahui telah memiliki payung hukum terbaru yakni melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang baru saja mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan tersebut sebagai pengganti Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 dimana sebelumnya, Mahkamah Agung (MA) diketahui telah mencabut sejumlah pasal yang ada di dalam Permenhub tersebut sehingga Kemenhub harus membuat peraturan baru terkait dengan pencabutan beberapa pasal tersebut. Merujuk pada beberapa pasal pada Mahkamah Agung (MA) yang telah ditetapkan, salah satu hal penting dalam penyelenggaraan transportasi *online* adalah penggunaan sticker sepanjang 15 centimeter dan setiap pengemudi taksi *online* diwajibkan memiliki sertifikasi registrasi uji tipe (SRUT) sehingga memberatkan sopir *online*.

D. Perkembangan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pelaksanaan Perizinan Transportasi Online Di Kota Yogyakarta

Penelitian mengenai evaluasi pelaksanaan perizinan transportasi *online* terhadap peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 mendasarkan pada penyelenggaraan operasional transportasi *online* terkait dengan perizinan operasional transportasi *online* atau transportasi tidak dalam trayek yang hingga saat ini masih terus menimbulkan konflik internal dengan penyelenggara transportasi konvensional.

Berdasarkan landasan hukum yang mengatur keberadaan transportasi tidak dalam trayek sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 32 tahun 2016, Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 108 tahun 2017, hingga saat ini belum mampu memecahkan permasalahan konflik yang terjadi antara kedua jenis transportasi yaitu transportasi umum atau transportasi dalam trayek serta transportasi tidak dalam trayek atau transportasi *online* terkait persyaratan yang harus dipenuhi oleh transportasi tidak dalam trayek sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 32 tahun 2016 pada pasal 51 ayat (1) dan (2) yang menyatakan “ bawah “

1. perusahaan lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam member pelayanan angkutab orang wajib bekerja sama dengan perusahaan angkuta umum yang telah memiliki izin penyelenggraan angkutan.

2. Perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitas dalam pemberian pelayanan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh bertindak sebagai angkutan umum.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 32 tahun 2016 Pasal 51 ayat (1) dan (2) di atas, penyelenggara transportasi jenis tidak dalam trayek atau transportasi *online* diwajibkan oleh pemerintah harus melengkapi dokumen berupa surat keterangan bermaterai yang menyatakan bahwa telah melakukan kerjasama dengan transportasi jenis trayek umum sebagai syarat dalam memenuhi kewajibannya dalam melakukan operasional. Namun hingga saat ini persyaratan tersebut belum terpenuhi dan transportasi tidak dalam trayek masih terus beroperasi dengan alasan telah mendapatkan izin secara tersirat oleh pemerintah kota Yogyakarta.

Hal ini mengakibatkan kasus berupa konflik dengan penyelenggara transportasi konvensional terkait dengan izin tersirat tersebut. Konflik terjadi karena penyelenggara transportasi konvensional merasa dirugikan akibat bentuk operasional transportasi *online* yang telah mengakibatkan penurunan pendapatan, keterbatasan memuat penumpang serta sempitnya area operasional mereka. Penulis menganalisis tentang bagaimana peran pemerintah kota Yogyakarta dalam menanggulangi kasus konflik tersebut terkait kebijakannya dalam memberikan izin operasional secara tersirat pada penyelenggara transportasi *online* sementara pemerintah kota Yogyakarta harus melaksanakan isi Peraturan Menteri Perhubungan tersebut di atas dalam rangka menyelenggarakan izin operasional pada transportasi *online*

dengan harus melengkapi dokumen oleh penyelenggara transportasi *online* terkait kerjasamanya dengan transportasi konvensional.

Berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor 26 tahun 2017 pasal 41 ayat (1) dan (2) tentang penyelenggaraan angkutan orang kendaraan bermotor tidak dalam trayek menyatakan bahwa :

1. Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang wajib bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin.
2. Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilarang bertindak sebagai angkutan umum

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 Pasal 41 di atas, penyelenggara transportasi jenis tidak dalam trayek atau transportasi *online* diwajibkan oleh pemerintah harus melengkapi dokumen berupa surat keterangan bermaterai yang menyatakan bahwa telah melakukan kerjasama dengan transportasi jenis trayek umum sebagai syarat dalam memenuhi kewajibannya dalam melakukan operasional. Namun hingga saat ini persyaratan tersebut belum terpenuhi dan transportasi tidak dalam trayek masih terus beroperasi dengan alasan telah mendapatkan izin secara tersirat oleh pemerintah kota Yogyakarta.

Hal ini mengakibatkan kasus berupa konflik dengan penyelenggara transportasi konvensional terkait dengan izin tersirat tersebut. Konflik terjadi

karena penyelenggara transportasi konvensional merasa dirugikan akibat bentuk operasional transportasi *online* yang telah mengakibatkan penurunan pendapatan, keterbatasan memuat penumpang serta sempitnya area operasional mereka. Penulis menganalisis tentang bagaimana peran pemerintah kota Yogyakarta dalam menanggulangi kasus konflik tersebut terkait kebijakannya dalam memberikan izin operasional secara tersirat pada penyelenggara transportasi *online* sementara pemerintah kota Yogyakarta harus melaksanakan isi Peraturan Menteri Perhubungan tersebut di atas dalam rangka menyelenggarakan izin operasional pada transportasi *online* dengan harus melengkapi dokumen oleh penyelenggara transportasi *online* terkait kerjasamanya dengan transportasi konvensional.

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 108 tahun 2017 Pasal 51 di bawah ang menyatakan bahwa “ *Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilakukan secara mandiri atau bekerja sama dengan Perusahaan Aplikasi di bidang transportasi darat*” mengandung pengertian bahwa transportasi *online* dapat melaksanakan operasionalnya secara mandiri maupun bekerjasama tapi hanya dengan sesama penyelenggara jenis transportasi *online*. Hal ini tetap mengakibatkan konflik antara kedua jenis transportasi yaitu transportasi *online* dan transportasi konvensional berdasarkan harapan dari penyelenggara transportasi konvensional yakni tetap diadakannya kerjasama diantara keduanya guna mencapai kesepakatan dalam hal

penarifan, pembagian area operasional serta pembatasan penggunaan aplikasi yang digunakan transportasi *online*.