

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sarana yang paling dibutuhkan di zaman yang semakin berkembang ini. Karena dengan hadirnya transportasi dapat membantu dalam terpenuhinya kebutuhan masyarakat sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi menjadi tiga bagian, yaitu: jalur darat, jalur udara, dan jalur laut. Mayoritas masyarakat di Yogyakarta lebih memilih jalur darat untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Ketergantungan masyarakat pun sangatlah tinggi terhadap transportasi, dengan alasan dapat mempersingkat jarak dan waktu tempuh perjalanan. Pembangunan dan permintaan pasar yang semakin pesat membuat aspek transportasi menjadi begitu penting. Peran transportasi yang sangatlah besar terhadap pertumbuhan ekonomi, sosial dan politik.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Oleh karena itu, maka lalu lintas dan angkutan jalan perlu ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah. (Abdulkadir Muhammad, 1998).

Jumlah pertumbuhan penduduk di Yogyakarta yang saat ini telah mencapai angka 3.587.921 (BPS, 2017). Hal inilah yang mendorong munculnya masalah-masalah di Yogyakarta, mulai dari masalah sosial, ekonomi, lingkungan. Diantara kompleksitas permasalahan yang terjadi di Yogyakarta, salah satunya adalah

permasalahan transportasi. Pertumbuhan penduduk yang semakin pesat akan berbanding lurus dengan sarana transportasi. Transportasi mempunyai kegunaan untuk menghubungkan manusia dengan tata guna lahan karena transportasi memiliki dua macam utilitas, yaitu utilitas waktu dan utilitas ruang.

Transportasi yang terdapat di Yogyakarta terdiri dari dua kategori yaitu: Transportasi pribadi dan non pribadi. Transportasi pribadi yaitu jenis transportasi yang dimiliki setiap individu guna memenuhi kebutuhan sehari-hari. Seperti sepeda, motor, dan mobil. Sedangkan transportasi non pribadi yaitu, sepeda motor sewa baik yang dikendarai sendiri atau dikendarai dengan memakai jasa pengemudi lain seperti Gojek, Grab dan transportasi roda empat yang bukan kepemilikan orang lain atau yang hanya dimiliki oleh suatu kelompok tertentu yang biasa disebut dengan istilah *rental*. (Wati Sindy Santika, 2017).

Seperti yang kita ketahui, bahwasanya transportasi rental terdiri dari jenis transportasi konvensional dan transportasi *online*. Transportasi konvensional merupakan jenis transportasi yang didirikan oleh sekelompok orang melalui suatu kesepakatan tarif yang dibebankan kepada penumpang sesuai jarak tempuh dan jenis transportasi yang digunakan seperti ojek, angkutan umum, taksi dengan transaksi tanpa menggunakan sistem teknologi informasi. Hal ini telah lama digunakan atau diterapkan sehingga terkesan ketinggalan zaman (Kementerian Perdagangan RI, 2010).

Transportasi konvensional sendiri memiliki banyak pengguna bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Transportasi konvensional yang terdapat di Yogyakarta terdiri dari Ojek, Becak, Bentor (becak motor) dan

taksi. Kegunaan dalam menjalankan aktivitas sehari-hari pun beraneka ragam seperti berpergian ke kantor, sekolah, kampus, pusat perbelanjaan dan lain-lain.

Namun, seiring berjalannya waktu dan teknologi yang semakin hari semakin canggih. Hadirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* yang menggunakan internet dapat menjawab permintaan pasar yang begitu pesat. Hal ini membuat pengaruh besar bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitas secara cepat dan efisien. Apalagi tarif yang ditawarkan pun relatif terjangkau dikarenakan menyesuaikan jarak tempuh, Serta seluruh identitas yang ada pada diri pengemudi telah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola transportasi telah melakukan verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama (Hangganararas, 2017).

Transportasi *online* muncul di tengah lemahnya kondisi sistem transportasi massal yang ada. Perlu diketahui, terdapat persoalan yang tidak bisa lepas dari transportasi massal. Antara lain, Karena tidak adanya jadwal yang tepat waktu, pola rute yang memaksakan konsumen harus transfer dan ofer, penumpang yang padat pada saat jam sibuk, dan kondisi internal dan eksternal yang begitu buruk (Tamin et. al, 1999)

Oleh karena itu, Beberapa perusahaan besar pun berlomba-lomba untuk mendirikan perusahaan transportasi yang berbasis aplikasi *online*, beberapa diantaranya adalah Gojek, Grab dan Uber. Bagi sebagian orang transportasi *online* merupakan solusi atas buruknya sistem transportasi, namun disisi lain merupakan masalah bagi orang-orang yang menggantungkan hidup dari jasa transportasi yang tidak menggunakan teknologi (Wahyusetyawati Endang, 2017).

Disisi lain, jumlah transportasi *online* yang telah beredar di Yogyakarta melalui sistem aplikasi dari masing-masing institusi diketahui berjumlah kurang lebih 5000 buah yang terdiri dari taksi jenis korporasi *Grab, Gojek dan Uber*, dimana jenis transportasi tersebut beroperasi secara bebas dengan memberikan kemudahan akses bagi konsumen dan biaya yang sangat terjangkau serta lebih terpercaya dibandingkan dengan taksi konvensional yang masih menerapkan sistem argometer dalam menentukan tarif. (Romli, 2017).

Seiring berjalannya waktu, transportasi *online* ini justru menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sejak lama, baik itu ojek, taksi, bus dan lain sebagainya. Transportasi *online* dituding sebagai ancaman dikarenakan menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional. Akibatnya timbul pro dan kontra dengan kehadiran transportasi *online* ini. Aksi demi aksi dilakukan para pengemudi transportasi konvensional sebagai bentuk protes, penolakan, penghadangan yang berujung demonstrasi besar-besaran khususnya di Yogyakarta. Aksi demonstrasi itu digelar di depan pagelaran Keraton Alun-Alun Utara Yogyakarta pada Jumat 17/2/2017 (Rahardjo Edzan, 2017).

Kasus lainnya yaitu, Demonstrasi para sopir taksi dan bus kota di Taman Parkir Abu Bakar Ali di sebelah utara Hotel Inna Garuda. Ratusan mobil taksi berbagai koperasi perusahaan tergabung dengan 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). Kemudian yang terakhir adalah 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)

Dalam hal inilah akhirnya pemerintah mengambil tindakan dengan mengeluarkan peraturan perundang-undangan, yaitu; Menteri Perhubungan Republik Indonesia sebagai upaya penyelesaian masalah atas konflik yang terjadi diseluruh daerah di Indonesia karena tidak adanya regulasi yang mengatur tentang keberadaan transportasi *online*. Oleh karena itu Menteri Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 ini menggantikan Peraturan Menteri Perhubngan Nomor 26 Tahun 2017.

Hadirnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek tersebut merupakan angin segar bagi pengemudi *online* dan pemilik bisnis moda transportasi *online*. Dengan adanya peraturan menteri tersebut, akhirnya mereka memiliki payung hukum yang lebih kuat untuk menjalankan bisnis nya dan pekerjaannya sebagai pengemudi *online* tanpa harus merasa was-was lagi atas beberapa resistensi yang pernah terjadi.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis telah merumuskan masalah yaitu “Bagaimana implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 dalam pengelolaan transportasi *online* (studi kasus di Daerah Istimewa Yogyakarta) ?”.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 dalam pengelolaan transportasi *online* dengan studi kasus di Daerah Istimewa Yogyakarta.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu menjadi sumber informasi dalam pengembangan implementasi kebijakan sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah dalam meningkatkan kinerja diberbagai aspek khususnya implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dalam pengelolaan transportasi *online* di Daerah Istimewa Yogyakarta.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan menjadi sarana informasi bagi pemerintah dalam memaksimalkan implementasi kebijakan Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 dalam pengelolaan transportasi *online* di Daerah Istimewa Yogyakarta.

E. Tinjauan Pustaka

No	Nama Penulis	Judul penelitian	Hasil Temuan
1	Purbolaksono Arfianto, 2016	“Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi (Studi Kasus Wilayah DKI Jakarta)”.	Penelitian ini menyatakan bahwa: Di era globalisasi dan perkembangan teknologi sudah tidak dapat dipungkiri akan persaingan yang semakin ketat dan masyarakat dituntut semakin kreatif. Namun pemerintah tetap harus hadir untuk melakukan fungsi <i>control</i> dan perlindungan bagi masyarakat. Kehadiran transportasi <i>online</i> ini juga seharusnya menjadi dorongan bagi perusahaan Transportasi umum yang resmi di bawah organisasi angkutan darat (Organda) bersaing menciptakan inovasi dan meningkatkan kualitas pelayanan.

2	Tobing, 2017	“Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Transportasi Berbasis Aplikasi Menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008”.	Penelitian ini menyatakan bahwa: Transaksi yang menggunakan elektronik antara perusahaan angkutan umum dan konsumen dimulai ketika konsumen <i>mendownload</i> aplikasi jasa layanan angkutan umum tersebut maka syarat dan ketentuan yang ditentukan oleh perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini harus diikuti para pengguna atau konsumen. Tapi apabila dikemudian hari konsumen dirugikan oleh layanan tertentu yang diberikan oleh perusahaan tersebut maka konsumen tidak bisa berbuat apa-apa karena sudah terjadi perjanjian antara konsumen dan perusahaan berbasis aplikasi tersebut sesuai yang tertuang di dalam Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 Pasal 20.
---	--------------	--	--

3	Malau, 2016	<p>“Penerapan Metode Utaut untuk memahami penerimaan dan penggunaan Aplikasi Transportasi <i>Online</i> (Studi Kasus: Wilayah Jabodetabek)”.</p>	<p>Penelitian ini menyatakan bahwa factor ekspektansi usaha (<i>Effort expectancy</i>) dan pengaruh social (<i>Social Influence</i>) secara bersama-sama mempengaruhi niat pemanfaatan untuk menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i>. Kemudahan dalam penggunaan aplikasi transportasi <i>online</i> dinilai menjadikan siapapun dapat menggunakan tanpa membutuhkan pelatihan khusus.</p>
4	Agustin Anis, 2017	<p>“Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi <i>Online</i>. (Studi Kasus: Di Surabaya)”.</p>	<p>Penelitian ini menyatakan bahwa kondisi masyarakat yang semakin hari semakin <i>modern</i> dengan adanya <i>smartphone</i>. apalagi sangat <i>open minded</i> terhadap sesuatu yang baru. Masyarakat Tidak membuangnya mentah-mentah tapi menggunakan nya dan menerima nya. Marketing dinilai lebih efektif melalui media yang terdapat di dalam aplikasi transportasi <i>online</i> dimana dinaungi oleh perusahaan, harga yang transparan, dan pelayanan yang beragam.</p>

5	Ramadhani suci, 2017	Implementasi Kebijakan Transportasi Publik dalam Mengatasi Kemacetan dan Kepadatan Lalu Lintas di Medan.	Penelitian ini menyatakan bahwa: Untuk mengoptimalkan penggunaan dan fungsi terminal angkutan umum, masyarakat dilibatkan sejak proses penyusunan hingga pengimplementasian dan sosialisasi kebijakan sistem transportasi. Agar dapat tertib pada angkutan umum yang beroperasi di Kota Medan dapat diatasi dengan penataan trayek angkutan umum dengan cara melakukan pembatasan usia angkutan umum atau metode lain dengan memperhitungkan faktor muat (<i>load factor</i>) kapasitas jalan dan penguatan kordinasi dengan pemerintah daerah yang wilayah nya berbatasan dengan Kota Medan.
6	DR Oktavianti, 2017	Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Semarang (Studi Kasus Perum Damri)	Penelitian ini menyatakan bahwa: Tahap implementasi merupakan hal terpenting dalam pelaksanaan kebijakan. Tahap ini adalah untuk mengetahui tentang bagaimana proses pelaksanaan dari kebijakan yang ada dimana kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah tercapai keberhasilan atau sebaliknya. Suatu kebijakan dianggap baik apabila manfaatnya benar-benar dapat dirasakan oleh masyarakat. Tuntutan yang diinginkan Masyarakat transportasi yang mengacu pada kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu.

F. Kerangka Teori

1. Kebijakan Publik

a. Definisi Kebijakan Publik

Kebijakan merupakan hal terpenting dalam menjalankan sebuah roda pemerintahan. Kebijakan dapat digunakan sebagai suatu acuan dalam rangka membenahi kesejahteraan rakyat. Oleh karena itu dalam merumuskan suatu kebijakan sebaiknya memperhatikan yang sesuai kebutuhan rakyat. Karena kebijakan sebuah pemerintahan sangat erat kaitannya dengan kebijakan publik. Kebijakan adalah kegiatan yang dipilih secara sengaja oleh aktor tertentu atau sekelompok aktor dalam mengatasi suatu permasalahan (Saepudin, 2011).

Dalam hal ini kebijakan yang dimaksud mencakup keseluruhan dari lingkup individual hingga pemerintahan. Menurut Winarno (2014:21) pengertian kebijakan tetap harus mempunyai makna mengenai apa yang sebenarnya dilakukan, ketimbang apa yang diusulkan dalam tindakan mengenai suatu persoalan tertentu. Berbeda dengan menurut Sumaryadi (2010) yang mengatakan sebuah kebijakan sangat besar pengaruhnya dengan konflik, keputusan dan siapa memperoleh apa dari suatu kebijakan. Dengan artian bahwa kebijakan merupakan aspek yang paling penting dari keseluruhan proses mengambil dan menentukan keputusan pemerintah.

Definisi lain menurut Thomas R.Dye yang ditulis oleh Syahrin Naihasy dalam bukunya “Kebijakan Publik” (2006:21) mengatakan bahwa kebijakan publik adalah studi tentang apa yang dilakukan pemerintah, mengapa pemerintah mengambil tindakan tersebut, dan apa sebab akibat dari tindakan tersebut.

Kebijakan publik menurut James E. Anderson (Syahrin Naihasy, 2006:22) adalah *public policies are those policies developed by governmental bodies and officials*. Dalam definisi James E. Anderson di atas, ada empat hal yang dapat dijelaskan;

- 1) Kebijakan pemerintah selalu mempunyai tujuan tertentu atas tindakan yang berorientasi pada tujuan.
- 2) Kebijakan itu berisi tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan para pejabat pemerintah.
- 3) Kebijakan itu merupakan sesuatu yang benar-benar dilakukan pemerintah, bukan sesuatu yang baru yang menjadi maksud atau pernyataan pemerintah untuk melakukan sesuatu.
- 4) Kebijakan pemerintah bersifat positif, dalam arti merupakan keputusan pemerintah untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu.

Asep Saepudin (2011:4) mengatakan beberapa faktor penting dalam efektifitas sebuah kebijakan adalah sosialisasi atau institusionalisasi kebijakan. Sosialisasi ini sangat penting karena untuk menjamin tersebarnya kebijakan kepada masyarakat luas, dengan harapan keterlibatan masyarakat dalam melaksanakan dan mengawasi suatu kebijakan dapat berjalan sesuai dengan yang mereka inginkan.

Proses pembuatan kebijakan publik merupakan proses yang sangat kompleks karena melibatkan indikator-indikator atau variabel yang harus dikaji. Budi Winarno (2014:35) mengatakan, untuk mengkaji lebih dalam suatu kebijakan publik beberapa ahli politik membagi proses-proses penyusunan kebijakan publik

kedalam beberapa tahap yang bertujuan untuk memudahkan kita di dalam mengkaji kebijakan publik.

Secara garis besar kebijakan public mencakup tahap-tahap perumusan masalah kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan. Berbeda dengan Dunn (1999) yang ditulis oleh Budi Winarno (2014:36) menyatakan ada beberapa tahap-tahap kebijakan publik, yaitu:

1) Penyusunan agenda

Apa masalahnya? Bagaimana masalah tersebut dapat masuk dalam agenda pemerintah?

2) Formulasi kebijakan

Bagaimana mengembangkan alternative-alternatif untuk memecahkan masalah tersebut? Siapa saja yang berpartisipasi dalam formulasi kebijakan?

3) Adopsi kebijakan

Dari sekian banyak alternative kebijakan yang ditawarkan, persyaratan atau kriteria seperti apa yang harus dipenuhi?

4) Implementasi kebijakan

Siapa saja yang terlibat dalam implementasi kebijakan? Apa yang mereka kerjakan? Apa dampak dari isi kebijakan tersebut?

5) Evaluasi kebijakan

Bagaimana tingkat keberhasilan kebijakan diukur? Siapa yang mengevaluasi kebijakan? Apakah ada tuntutan untuk melakukan perubahan atau pembatalan suatu kebijakan?

b. Tingkatan Kebijakan Publik

Mengenai tingkatan kebijakan publik secara teknis, Lembaga Administrasi Negara (1997) dalam Sahya Anggara (2014:14) menyampaikan sebagai berikut :

1. Lingkup Nasional

a) Kebijakan Nasional

Kebijakan Nasional merupakan kebijakan negara yang bersifat fundamental dan strategis dalam pencapaian tujuan nasional ataupun negara sebagaimana tertera dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945. Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, dan Presiden adalah aktor-aktor yang paling berwenang menetapkan sebuah kebijakan nasional. Kebijakan nasional yang dimasukkan kedalam peraturan perundang-undangan dapat berbentuk Undang-Undang Dasar (UUD), ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (TAP MPR), Undang – Undang (UU), Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPU).

b) Kebijakan Umum

Kebijakan Umum adalah kebijakan Presiden sebagai pelaksanaan UUD, TAP MPR, UU untuk mencapai tujuan nasional. Presiden dalam hal ini berwenang menetapkan kebijakan umum. Kebijakan umum yang tertulis dapat

berbentuk Peraturan Pemerintah (PP), Keputusan Presiden (Keppres), dan Instruksi Presiden (Inpres).

c) Kebijakan Pelaksanaan

Kebijaksanaan pelaksanaan adalah penjelasan dari kebijakan umum sebagai strategi pelaksanaan tugas di bidang-bidang tertentu. Dalam menetapkan kebijakan pelaksanaan yang berwenang adalah menteri atau pejabat setingkat menteri dan pimpinan LPND. Kebijakan pelaksanaan yang tertulis dapat berbentuk peraturan, keputusan, atau instruksi pejabat.

2. Lingkup Wilayah Daerah

a) Kebijakan Umum

Kebijakan umum di lingkup daerah adalah kebijakan pemerintah daerah sebagai pelaksanaan asas desentralisasi dalam mengatur urusan rumah tangga daerah nya sendiri. Dalam menetapkan kebijakan umum di daerah Provinsi, yang berwenang adalah Gubernur dan DPRD Provinsi. Di daerah Kabupaten/Kota. Kebijakan umum di tingkat daerah dapat berbentuk Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

b) Kebijakan Pelaksanaan

Kebijakan pelaksanaan di lingkup wilayah/daerah ada 3 (tiga) macam, yaitu:

1. Kebijakan pelaksanaan dalam rangka desentralisasi merupakan realisasi pelaksanaan peraturan daerah.
2. Kebijakan pelaksanaan dalam rangka dekonsentrasi merupakan realisasi pelaksanaan kebijakan nasional di daerah.
3. Kebijakan pelaksanaan dalam rangka tugas pembantuan merupakan pelaksanaan tugas pemerintah pusat di daerah yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

2. Implementasi Kebijakan

a. Definisi Implementasi Kebijakan

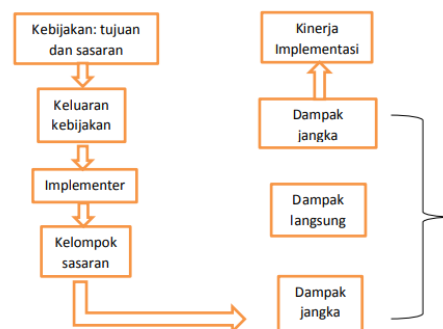
Menurut Van Meter dan Van Horn didalam buku (Sumaryadi, 2010:85) menyatakan bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu maupun pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya suatu tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

Sedangkan pendapat lain menurut R.S Parker (1994) yang dikutip oleh Prof. Dr. I Nyoman Sumaryadi (2010:86) berpendapat bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu upaya mencapai tujuan tertentu dengan sarana khusus dan dalam rentang waktu tertentu. Pendapat tersebut menunjukkan bahwa implementasi ini adalah suatu kegiatan dalam menghantarkan kebijakan kepada masyarakat, sehingga kebijakan tersebut dapat memberikan hasil yang sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

Implementasi kebijakan merupakan fase yang paling krusial dalam proses kebijakan publik. Suatu program kebijakan harus diimplementasikan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan. Dampak implementasi mempunyai makna bahwa telah ada perubahan yang dapat diukur dalam masalah yang begitu kompleks ketika dikaitkan dengan sebuah program (Winarno, 2014:146).

Implementasi menurut Pressman dan Wildan yang dikutip oleh (Agus dan Ratih, Hal. 25) dimaknai dengan beberapa kata kunci sebagai berikut: untuk menjalankan sebuah kebijakan (*to carry out*), untuk memenuhi janji-janji sebagaimana dituangkan didalam dokumen kebijakan (*to fulfill*), untuk menghasilkan *output* sebagaimana dinyatakan dalam tujuan kebijakan (*to produc*), dan untuk menyelesaikan misi yang harus direalisasikan dalam tujuan kebijakan (*to complete*).

Gambar 1.1
Proses Implementasi



Sumber: Erwan Agus dan Dyah Rati, Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia, Yogyakarta, Gava Media, cetakan pertama, 2012, hlm. 72.

Menurut (Agus dan Ratih, 2012 Hal. 72) memberikan definisi bahwa implementasi adalah sebuah kegiatan menrealisasikan keluaran kebijakan (*to deliver policy output*) yang dilakukan oleh para implementer kepada kelompok-kelompok sasaran (*target group*) sebagai upaya untuk mewujudkan tujuan

kebijakan. Tujuan kebijakan diharapkan akan muncul dimana *policy output* dapat diterima dan dimaksimalkan dengan baik oleh para kelompok sasaran sehingga dalam jangka panjang hasil kebijakan akan berhasil direalisasikan.

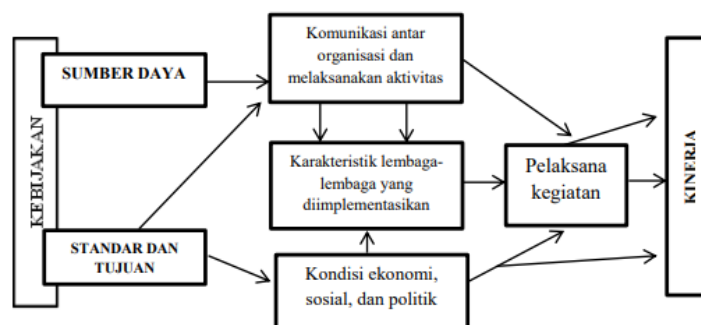
b. Model-Model Implementasi

1. Model Metter dan Horn

Model ini dikenalkan oleh duet Donald Van Metter dan Carl Van Horn (dalam Nugroho, 2014:219) dengan mengembangkan model implementasi kebijakan klasik. Model tersebut diartikan bahwa implementasi kebijakan bekerja beriringan dengan proses kebijakan. Beberapa variabel kritis yang dimasukkan sebagai variable yang saling mempengaruhi dan bersinergi dalam implementasi publik adalah:

- a) Sumber daya dan tujuan standar, yang mendorong ke komunikasi antar organisasi dan penegak aktivitas.
- b) Karakteristik badan-badan yang mengimplementasikan, yang sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, sosial, dan kondisi politik, yang pada akhirnya dapat membangkitkan perilaku pelaksana kebijakan agar dapat mencapai target kinerja kebijakan

Gambar 1.2
Model Implementasi menurut Metter dan Horn (1975)

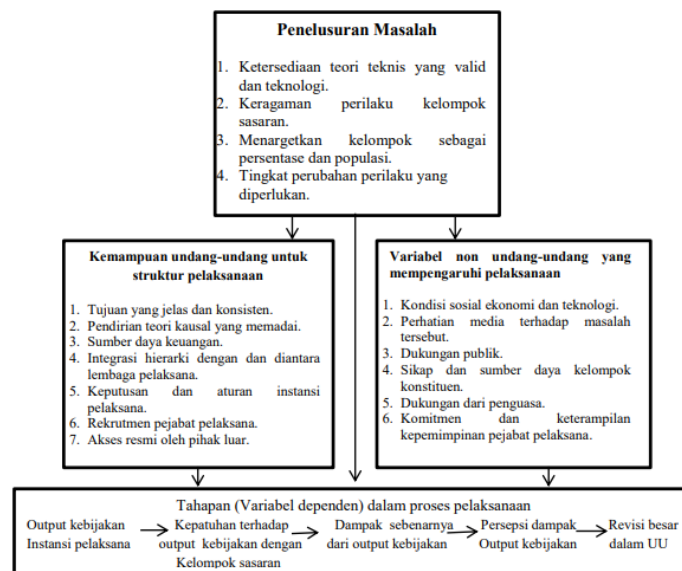


Sumber : (Nugroho 2014:220)

2. Model Mazmanian dan Sabatier

Menurut de Leon & de Leon, (2001:473) yang mengutip tulisan Nugroho dalam bukunya yang berjudul *Kebijakan Publik di Negara-Negara Berkembang*, Daniel Mazmanian dan Paul A Sabatier (1983) menyatakan bahwa implementasi merupakan pelaksanaan keputusan kebijakan yang paling dasar, biasanya digabungkan dalam anggaran dasar tetapi dapat juga diambil dari bentuk perintah eksekutif atau keputusan pengadilan.

Gambar 1.3
Model Mazmanian dan Sabatier (1983)



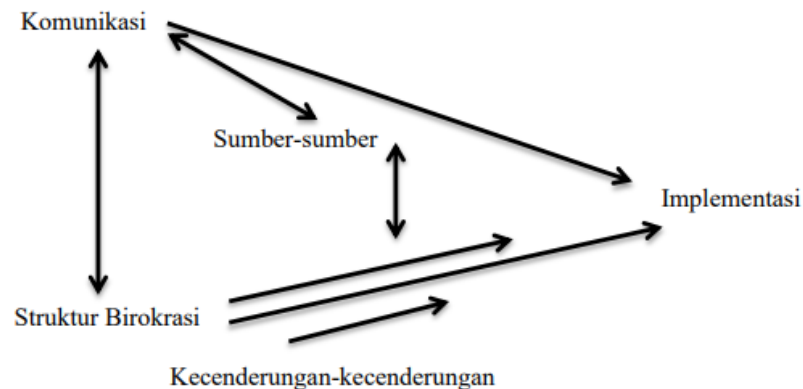
Sumber : (Nugroho, 2014:222)

3. Model George Edwards

Menurut Edwards dalam Winarno (2014:177) menyatakan studi implementasi kebijakan adalah hal krusial bagi *public administration dan public policy*. implementasi kebijakan adalah salah satu tahap kebijakan publik, antara pembentukan kebijakan dan resiko-resiko kebijakan bagi masyarakat yang dipengaruhinya. Dalam mengkaji implementasi kebijakan Edwards berpendapat terdapat empat faktor atau variabel krusial yang mempengaruhi implementasi

kebijakan publik, adapun faktor-faktornya yaitu, komunikasi, sumber-sumber, kecenderungan atau tingkah laku, dan struktur birokrasi.

Gambar 1.4
Model Implementasi Kebijakan George C. Edwards



Sumber : (Winarno, 2014:211)

Empat faktor diatas dianggap sangat berpengaruh terhadap implementasi kebijakan yang bekerja secara simultan dan berinteraksi satu sama lain untuk membantu dan menghambat implementasi kebijakan, maka pendekatan yang ideal yaitu dengan cara merefleksikan kompleksitas ini dengan membahas semua faktor tersebut sekaligus. Maka untuk memahami suatu implementasi kebijakan perlu adanya penyederhanaan, dengan cara merinci penjelasan-penjelasan tentang implementasi kedalam komponen-komponen utama. Oleh karena itu, tidak ada variabel tunggal dalam proses implementasi, sehingga perlu dijelaskan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel yang lain, serta bagaimana variabel tersebut dapat memengaruhi proses implementasi kebijakan. Adapun empat faktor menurut Edwards dalam Winarno (2014) yang mempengaruhi implementasi kebijakan sebagai berikut :

a) Komunikasi

Secara umum Edwards membahas tiga hal penting dalam proses komunikasi kebijakan, yaitu transmisi, konsistensi, dan kejelasan (*clarity*). **Transmisi**, Artinya bahwa sebelum pejabat atau pelaksana ingin mengimplementasikan suatu keputusan, maka ia harus menyadari bahwa suatu keputusan tersebut telah dibuat bersamaan dengan suatu perintah yang telah dikeluarkan. **Kejelasan**, artinya bahwa jika kebijakan-kebijakan ini benar-benar ingin diimplementasikan sesuai apa yang diinginkan, maka petunjuk-petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi juga komunikasi kebijakan tersebut harus dipastikan jelas. **Konsistensi**, artinya jika implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif, maka perintah-perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas.

b) Sumber-Sumber

Untuk mendukung terlaksananya suatu implementasi, maka pelaksana kebijakan membutuhkan sumber-sumber yang diperlukan seperti; staf yang memadai serta keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas, wewenang, dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan. **Staf**, merupakan salah satu variabel yang paling memengaruhi keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kebijakan. Hal tersebut juga harus didukung oleh jumlah sumber daya manusia yang cukup, cakap (keahlian), serta harus memiliki pengetahuan (*knowing what to do*) dalam melaksanakan kebijakan. **Informasi**, merupakan sumber penting dalam implementasi kebijakan.

Informasi terbagi menjadi dua bentuk. Pertama, informasi mengenai bagaimana melaksanakan suatu kebijakan dengan baik, dalam hal ini pelaksana kebijakan perlu mengetahui apa yang dilakukan dan bagaimana dalam bersikap. Kedua, data pendukung tentang ketaatan personil-personil lain terhadap peraturan-peraturan pemerintah. **Wewenang**, merupakan sumber daya lain yang dapat memengaruhi efektivitas pelaksanaan sebuah jalannya kebijakan. Wewenang sangat diperlukan, terutama hal yang terkait untuk menjamin dan meyakinkan bahwa kebijakan yang akan dilaksanakan ini sesuai dengan yang dikehendaki. **Fasilitas**, merupakan sarana yang digunakan untuk mengoperasionalisasi implementasi suatu kebijakan seperti gedung, agar memudahkan dalam memberikan pelayanan yang maksimal dalam implementasi kebijakan.

c) Kecenderungan-Kecenderungan (Disposisi)

Kecenderungan dari para pelaksana kebijakan merupakan faktor ketiga yang mempunyai konsekuensi penting bagi jalannya suatu implementasi kebijakan yang efektif. Ada dua indikator yang disampaikan oleh Edwards. **Dampak dari kecenderungan-kecenderungan**, Menurut Edwards banyak kebijakan masuk ke dalam “zona ketidakacuhan”. Ada kebijakan yang seharusnya dan dilaksanakan secara efektif karena mendapat dukungan dari para pelaksana kebijakan, namun dengan kebijakan-kebijakan lain mungkin akan bertentangan secara langsung dengan pandangan pelaksana kebijakan, kepentingan pribadi atau organisasi dari para pelaksana. **Pengangkatan Birokrat**, kecenderungan-

kecenderungan pelaksana menimbulkan suatu hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan. Hanya saja yang menjadi persoalan apabila personil yang tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat tinggi, lantas mereka tidak diganti dengan orang yang lebih berkapasitas dan lebih bertanggung jawab kepada pemimpin mereka.

Insentif pada umumnya orang bertindak menurut kepentingan mereka sendiri, maka memanipulasi insentif oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendukung yang membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi atau organisasi.

d) Struktur Birokrasi

Birokrasi merupakan salah satu badan yang paling sering bahkan secara keseluruhan menjadi pelaksana kebijakan. Birokrasi secara sadar atau tidak sadar memilih bentuk-bentuk organisasi untuk kesepakatan kolektif, yang bertujuan memecahkan masalah-masalah sosial dalam kehidupan modern. Menurut Edwards, ada dua karakteristik utama dari birokrasi, yakni prosedur-prosedur kerja maupun ukuran-ukuran dasar atau sering disebut sebagai *Standard Operating Procedures (SOP)*, dengan menggunakan prosedur ini dapat menanggulangi keadaan-keadaan umum dalam organisasi-organisasi baik publik maupun swasta. Dengan menggunakan SOP, para pelaksana dapat memanfaatkan lebih efektif.

Selain itu SOP juga menyeragamkan tindakan-tindakan dari para pejabat dalam organisasi-organisasi yang kompleks dan tersebar luas. *fragmentasi* yang menegaskan bahwa struktur birokrasi yang terfragmentasi dapat meningkatkan gagalnya komunikasi, yang dimana para pelaksana kebijakan akan mempunyai kesempatan yang lebih besar dari berita atau instruksinya akan terdistorsi.

3. Pengelolaan

Kata “Pengelolaan” dapat disamakan dengan manajemen, yang berarti pula pengaturan atau pengurusan (Suharsimi Arikunto, 1993: 31). Banyak orang yang mengartikan manajemen sebagai pengaturan, pengelolaan, dan pengadministrasian, dan memang itulah pengertian yang populer saat ini. Pengelolaan dapat juga diartikan sebagai suatu rangkaian pekerjaan atau usaha yang dilakukan oleh sekelompok orang untuk melakukan serangkaian kerja dalam mencapai tujuan tertentu.

Sedangkan Menurut Terry (2009:9) Pengelolaan sama dengan manajemen sehingga pengelolahan dapat dipahami sebagai suatu proses membeda-bedakan atas perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan dengan memanfaatkan baik ilmu maupun seni agar dapat menyelesaikan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Pengelolaan atau yang sering disebut manajemen pada umumnya sering dikaitkan dengan aktivitas-aktivitas dalam organisasi berupa perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, pengarahan, dan pengawasan.

a. Fungsi-Fungsi Pengelolaan

Menurut Terry dalam The Liang Gie (2000: 21), Menyatakan bahwa kegiatan atau fungsi manajemen, meliputi: perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pengarahan (*actuating*), dan pengawasan (*controlling*).

1) Perencanaan (*Planning*)

Batasan atau pengertian perencanaan bermacam-macam sesuai dengan pendapat para ahli manajemen. Menurut Sutarno NS (2004:109), perencanaan diartikan sebagai perhitungan dan penentuan tentang apa yang akan dijalankan dalam rangka mencapai tujuan tertentu, dimana menyangkut tempat, oleh siapa pelaku itu atau pelaksana dan bagaimana tata cara mencapai itu.

2) Pengorganisasian (*Organizing*)

Menurut Rue dan Byars (2006:6) Pengorganisasian merupakan pengelompokan kegiatan-kegiatan atau penugasan kegiatan-kegiatan penyediaan keperluan, wewenang untuk melaksanakan kegiatannya. Dalam suatu organisasi dituntut adanya kerja sama antara dua orang atau lebih untuk mencapai suatu tujuan secara efektif dan efisien. Organisasi merupakan suatu proses untuk merancang struktur formal, pengelompokan dan mengatur serta membagi tugas-tugas atau pekerjaan diantara para anggota organisasi agar tujuan organisasi dapat tercapai.

3) **Pengarahan (*Actuating*)**

Pengarahan adalah keinginan untuk membuat orang lain mengikuti keinginannya dengan menggunakan kekuatan pribadi atau kekuasaan jabatan secara efektif dan pada tempatnya demi kepentingan jangka panjang suatu institusi. Termasuk didalamnya memberitahukan orang lain apa yang harus dilakukan dengan nada yang bervariasi, mulai dari nada tegas sampai meminta atau bahkan mengancam. Tujuannya adalah agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik.

4) **Pengawasan (*Controlling*)**

Pengawasan adalah kegiatan membandingkan atau mengukur yang sedang atau sudah dilaksanakan dengan kriteria, norma-norma standar atau rencana-rencana yang sudah ditetapkan sebelumnya (Sutarno NS, 2004:128).

4. **Transportasi *Online***

Transportasi *online* merupakan jenis moda transportasi yang hadir karena suatu tuntutan dari sebagian masyarakat Indonesia yang menginginkan yang efisien dan efektif. Hal ini pun menjadi salah satu ide untuk menciptakan suatu usaha bagi para pengusaha dengan melihat situasi dan kondisi permintaan pasar konsumen yang begitu pesat.

Berdasarkan kondisi dari pasar tersebut, para pengusaha menciptakan ide untuk memenuhi kebutuhan dalam konsumen dalam menghadirkan transportasi yang efektif dan efisien melalui pengembangan teknologi informasi dengan menciptakan program aplikasi untuk jenis transportasi yang dinilai lebih canggih

serta modern. Jenis transportasi tersebut diketahui menggunakan media *online* dimana para konsumen dapat menggunakan jenis email untuk memverifikasi jenis transportasi *online*, selanjutnya penyelenggara akan menyampaikan atau menghubungi para pengemudi yang berada di lokasi pemesanan untuk segera menemui konsumen yang membutuhkan pelayanan. (Romli, 2012).

a. Penciptaan Transportasi *Online*

Transportasi *online* merupakan transportasi yang dibentuk oleh sebuah institusi dengan menggunakan suatu aplikasi tertentu. Dimana konsumen diharapkan dapat memesan suatu sarana transportasi melalui *system* aplikasi tersebut di dalam jenis *handphone* yang mengikuti perkembangan teknologi berupa program aplikasi. Di dalam aplikasi tersebut nantinya konsumen dapat melakukan pemesanan secara detail seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba dilokasi tujuan, serta data perusahaan pengelolaanya yang tersaji secara langsung pada layar *handphone* konsumen.

Di satu sisi, seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara jelas Karena perusahaan pengelola transportasi telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan perjanjian kerja sama dengan pengemudi transportasi (Hangganararas, 2017).

b. Jenis Transportasi *online*

Menurut Harahap (2017) Transportasi *online* dibedakan menurut jenis kerangka operasionalnya yaitu:

1) *Go-Jek*

Go-jek merupakan jenis aplikasi dengan sistem kerja yakni mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut melalui unduhan dari *Google Play Store* untuk memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai. Selain jasa angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir) dan belanja.

2) *Grabbike*

Grabbike memiliki sistem kerja aplikasi mirip dengan *Go Jek*, hanya saja layanan *Grabbike* belum memiliki layanan antar barang atau belanja. Saat ini, *Grabbike* telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara yang mengalami persoalan kemacetan, seperti Ho Chi Min City dan Hanoi di Vietnam, serta di Jakarta.

3) *Grabtaxi*

Grabtaxi merupakan aplikasi pemesanan taksi dengan induk perusahaan dari Malaysia. Dengan aplikasi ini, masyarakat bisa memesan taksi untuk keperluan antar jemput dengan tarif standar yang ditetapkan sesuai argo. Layanan antar jemput bisa lebih cepat karena pemesanan dilakukan melalui aplikasi yang sudah diunduh di *smartphone*.

4) *Uber*

Uber adalah perusahaan jaringan transportasi dari Amerika yang menggunakan aplikasi di *smartphone* untuk pemesanan mobil. Bedanya,

armada mobil yang digunakan bukan transportasi publik plat kuning, melainkan mobil pribadi bernomor polisi hitam dengan logo khusus Uber. Uber sendiri memiliki ketentuan penarifan yakni tidak bisa membayar melalui tunai, tapi secara online atau menggunakan kartu kredit.

Tarif yang ditetapkan adalah Rp 30 ribu sebagai tarif minimal dan selanjutnya dikenakan tarif perjalanan berdasarkan waktu dan jarak yang ditempuh. Jenis mobil yang digunakan pun ialah Toyota Innova, Alpard dan Hyundai Sonata.

Menurut Harahap (2017) Adapun tujuan dan manfaat jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah sebagai berikut:

1) Praktis dan mudah digunakan

Layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* hanya menggunakan *smartphone* yang sudah menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi *online* yang ada didalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.

2) Transparan

Jasa transportasi berbasis aplikasi *online* memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi *online* secara detail seperti nama *driver*, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.

3) Lebih terpercaya

Para pengemudi atau *driver* sudah terdaftar didalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini. Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar masyarakat Indonesia yang menginginkan sebuah kebutuhan transportasi yang efisien, efektif, terjangkau dan terpercaya.

G. Definisi Konseptual

Menurut Singarimbun dan Effendi (2009), Definisi Konseptual adalah generalisasi dari sekelompok fenomena tertentu, sehingga dapat dipakai untuk menggambarkan berbagai fenomena yang sama. Konseptual merupakan suatu kesatuan pengertian tentang suatu hal atau persoalan yang dirumuskan. Dalam merumuskan kita harus dapat menjelaskannya sesuai dengan maksud kita memakainya. Definisi konseptual dari variabel penelitian ini yaitu:

1. Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan suatu keputusan pemerintah dalam melakukan tindakan-tindakan dengan sebuah tujuan tertentu, bagaimana cara pemerintah menanggapi tujuan tersebut serta bagaimana mengatasi akibat dari suatu tindakan yang telah diputuskan.

2. Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan adalah pelaksanaan atau tindakan-tindakan yang dilakukan aktor-aktor tertentu untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan sebuah kebijakan.

3. Pengelolaan Transportasi

Pengelolaan sama halnya dengan manajemen, sehingga pengelolaan transportasi dapat juga dipahami sebagai suatu proses membeda-bedakan atas jenis transportasi, baik itu dalam pengelolaan transportasi *online* maupun transportasi konvensional. Maka perlu dilakukan semacam suatu perencanaan, pengorganisasian, pergerakan dan pengawasan dengan

memanfaatkan ilmu maupun seni agar dapat menyelesaikan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

4. Transportasi *Online*

Transportasi *online* merupakan jenis moda transportasi yang hadir karena suatu tuntutan dari sebagian masyarakat Indonesia yang menginginkan sebuah kebutuhan transportasi yang efisien dan efektif. Dengan tujuan yang praktis dan mudah digunakan, transparan, serta lebih terpercaya.

H. Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan penentuan konstrak atau sifat yang akan dipelajari sehingga menjadi variabel yang dapat diukur. Definisi operasional menjelaskan cara tertentu yang digunakan untuk meneliti dan mengoperasikan konstrak, sehingga memungkinkan bagi peneliti yang lain untuk melakukan replikasi pengukuran dengan cara yang sama atau mengembangkan cara pengukuran konstrak yang lebih baik. (Sugiyono, 2014).

Empat faktor atau variabel kritis dalam implementasi kebijakan publik yang dikembangkan oleh Edward III yang dikutip oleh Winarno (2002:149) dalam bukunya yang berjudul “*Implementing Public Policy*” sebagai berikut:

Empat faktor implementasi:

1. Komunikasi

- a) Transmisi komunikasi penyampaian kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan melalui sosialisasi pengelolaan transportasi *online* kepada para pengemudi *online*.

- b) Kejelasan komunikasi tentang maksud dan tujuan pengelolaan transportasi *online*.
- c) Konsisten komunikasi tentang sasaran kebijakan yaitu para pengemudi *online* agar tidak melanggar peraturan yang telah berlaku.

2. Sumber Daya

- a) Kualitas dan kuantitas staf dalam penyampaian kebijakan tentang pentingnya pengelolaan transportasi *online*
- b) Strategi penyampaian informasi kebijakan pengelolaan transportasi *online* baik kepada perusahaan transportasi *online* maupun kepada para pengemudi/paguyuban *online*.
- c) Wewenang berdasarkan landasan hukum/Peraturan Menteri Perhubungan untuk pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi *online*
- d) Fasilitas sarana dan prasarana dalam pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi *online*.

3. Kecenderungan-Kecenderungan (Disposisi)

- a) Pengangkatan dan pembentukan birokrasi dalam pembagian tugas guna melaksanakan kebijakan pengelolaan transportasi *online*.
- b) Insentif untuk peningkatan etos kerja staf pada pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi *online*.

4. Struktur Birokrasi

- a) *Standar operating procedures* (SOP) pada pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi *online*.

- b) Fragmentasi dalam pengaturan tanggung jawab serta wewenang tim pelaksana kebijakan pengelolaan transportasi *online*.

I. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini akan menggunakan penelitian dengan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif dengan maksud melihat dan memahami suatu fenomena yang dialami dari suatu subjek penelitian, seperti tindakan, persepsi, perilaku, motivasi dan lainnya secara holistic, dan dengan cara deskriptif yaitu dengan digambarkan atau dijelaskan dengan bentuk kata-kata atau bahasa dengan menggunakan berbagai metode ilmiah (Moleong, 2012:6).

Selanjutnya Bogdan dan Taylor (1975, dalam Moleong 2007:4) menyatakan bahwa yang dimaksud dengan metodologi kualitatif adalah suatu prosedur-prosedur penelitian yang mana akan menghasilkan suatu bentuk data-data deskriptif yang berupa lisan, dan juga berupa kata-kata tertulis dari segala hal-hal yang bisa diamati. Adapun menurut David Williams (1995, dalam Moleong 2007:5) menyatakan bahwa suatu penelitian kualitatif adalah suatu proses mengumpulkan data-data alamiah, dengan penggunaan suatu bentuk metode yang alamiah, yang mana ini dilakukan oleh seorang peneliti. Secara garis besar, penelitian kualitatif memiliki tujuan untuk mendapatkan ataupun memperoleh suatu gambaran seutuhnya terkait suatu hal menurut perspektif manusia yang diteliti. Penelitian kualitatif berkorelasi dengan suatu pendapat, persepsi,

kepercayaan, ide, orang yang di teliti yang mana secara komprehensif tidak dapat di ukur dengan bilangan angka. Hal yang diteliti secara mendalam dalam penelitian ini adalah bagaimana implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 dalam pengelolaan transportasi *online* di Daerah Istimewa Yogyakarta.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dibatasi pada lokasi yaitu pemerintah provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, meliputi pada Dinas/Instansi/Lembaga yang terkait langsung pada urusan tentang implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 dalam pengelolaan transportasi *online* di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Tabel 1.1 Lokasi Penelitian

No	Nama	Urusan	Lokasi
1	Dinas Perhubungan	Aktor Implementasi Kebijakan Pengelolaan transportasi <i>online</i>	Provinsi DIY
2	Induk Koperasi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Inkoppol)	Objek Implementasi kebijakan Pengelolaan transportasi <i>online</i>	Provinsi DIY
3	Paguyuban Pengemudi Online Jogja (PPOJ)	Objek Implementasi kebijakan Pengelolaan transportasi <i>online</i>	Provinsi DIY

3. Unit Analisis Data

Unit analisis dalam penelitian ini yaitu satuan berupa individu, kelompok, benda atau suatu latar peristiwa sosial seperti aktivis individu atau kelompok sebagai subjek penelitian (Hamidi, 2005:75). Unit analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta

4. Jenis Data Penelitian

a. Data Primer

Data primer adalah semua data dalam bentuk verbal atau kata-kata yang diucapkan secara lisan melalui wawancara. Informan adalah sumber data yang berupa orang. Orang dalam penelitian ini dipilih dengan harapan dapat memberikan keterangan yang diperlukan untuk melengkapi atau memperjelas jawaban dari responden secara langsung (Arikunto, 2010: 22). Adapun data primer dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 1.2 Data Primer

No	Narasumber	Jenis Data	Metode
1	Dinas Perhubungan Provinsi DIY	Keterlibatan Dinas Perhubungan dalam Mengimplementasikan Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017	Dokumentasi dan Wawancara

2	Induk Koperasi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Inkoppol)	Peran Inkoppol dalam sasaran implementasi Kebijakan.	Dokumentasi dan Wawancara
3	Paguyuban Pengemudi Online Jogja (PPOJ)	Peran PPOJ dalam sasaran implementasi Kebijakan.	Dokumentasi dan Wawancara

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari teknik pengumpulan data yang menunjang data primer. Data sekunder ini dapat diperoleh melalui studi kepustakaan dari berbagai media seperti buku, artikel, jurnal, media massa, undang-undang, peraturan gubernur, peraturan pemerintah, peraturan menteri dan lain-lain (Arikunto, 2010: 22). Adapun data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini, yaitu:

Tabel 1.3 Data Sekunder

No	Data	Sumber Data
1	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017	Dokumen
2	Standar Operasional Prosedur (SOP) pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi <i>online</i>	Dokumen
3	Data Perusahaan Yang Telah Mengurus Izin Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus	Dokumen

5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan teknik yang digunakan untuk mendapatkan informasi atau data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan dalam penelitian kualitatif (Sugiyono, 2011: 224). Maka untuk memperoleh data yang representatif baik data primer maupun sekunder, peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang meliputi:

a. Wawancara (*Interview*)

Wawancara merupakan salah satu teknik yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data penelitian. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa wawancara (*interview*) dan sumber informasi atau orang yang diwawancarai (*interviewee*) melalui komunikasi langsung. Dapat pula dikatakan bahwa wawancara merupakan percakapan tatap muka (*face to face*) antara pewawancara dengan sumber informasi, dimana pewawancara bertanya langsung tentang sesuatu objek yang diteliti dan telah dirancang sebelumnya (Yusuf, 2014: 372).

Teknik wawancara pada penelitian ini bersifat lentur dan terbuka, tidak terstruktur dan tidak formal. Pada tahapan wawancara narasumber merupakan orang-orang yang dianggap mampu memberikan data, informasi dan memiliki kedudukan terkait proses formulasi kebijakan pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta dalam pengelolaan transportasi *online*.

b. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan (Ridwan, 2004). Observasi dilakukan untuk menyajikan gambaran realistik perilaku narasumber dan untuk evaluasi yaitu melakukan pengukuran terhadap aspek tertentu melakukan umpan balik terhadap pengukuran tersebut.

c. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan atau karya seseorang tentang sesuatu yang sudah berlalu. Dokumen tentang orang atau sekelompok orang, peristiwa, atau kejadian dalam situasi sosial yang sesuai dan terkait dengan fokus penelitian adalah sumber informasi yang sangat berguna dalam penelitian kualitatif. Dokumen itu dapat berupa teks tertulis, *artefacts*, gambar, maupun foto. Dokumen tertulis dapat pula berupa sejarah kehidupan (*life histories*), biografi, karya tulis dan cerita. Disamping itu ada pula material budaya, atau hasil karya seni yang merupakan sumber informasi dalam penelitian kualitatif (Yusuf, 2014: 391).

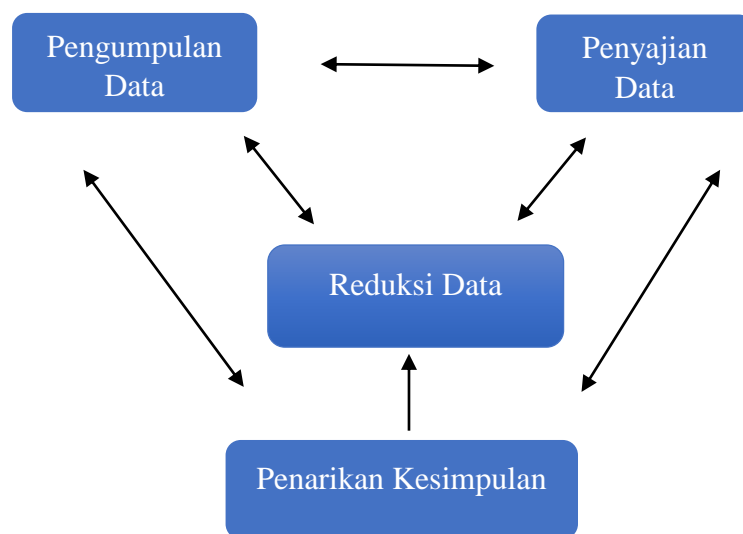
Metode dokumentasi ini digunakan untuk memperoleh fakta mengenai kebenaran yang dianggap valid. Karena obyek yang menjadi sasaran penelitian dapat dipertanggung jawabkan dengan fakta yang ada. Dokumen dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui data-data dan memperoleh arsip-arsip Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

6. Teknik Analisa Data

Teknik analisa data menurut Patton (2012:280) adalah proses kategori urutan data, mengorganisasikan kedalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar, ia membedakan dengan penafsiran, yaitu memberikan arti yang signifikan terhadap analisis, menjelaskan pola uraian dan mencari hubungan diantara dimensi-dimensi uraian terdiri dari pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Gambar 1.5

Bagan Komponen Analisis Model Interaktif



(Sumber: Miles dan Huberman, 1992)

a. Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mencari data yang dibutuhkan di lapangan oleh peneliti dengan menggunakan metode yang telah ditentukan, serta pengumpulan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian.

b. Reduksi Data

Reduksi data yaitu proses pemilihan dan penyederhanaan data-data kasar yang diperoleh lapangan yang dilakukan dengan membuat ringkasan.

c. Penyajian Data

Penyajian data dilakukan dengan cara menggambarkan keadaan sesuai dengan data yang sudah diringkas dan disajikan dalam laporan yang sistematis dan mudah untuk dipahami.

d. Penarikan Kesimpulan

Peneliti menarik kesimpulan terhadap data yang telah di peroleh dan yang telah di reduksi dalam bentuk laporan dengan cara membandingkan, menghubungkan dan memilih data yang mengarah pada permasalahan serta mampu menjawab permasalahan yang ada sehingga dapat menghasilkan kesimpulan yang valid.