

**PENGAWASAN PEMERINTAH TERHADAP
TRANSPORTASI ONLINE (*GRABCAR*) DI KOTA
MAKASSAR**

Disusun dan diusulkan oleh

SURYA HARDIANSYAH
10564 01917 14



**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
MAKASSAR**

2018

**PENGAWASAN PEMERINTAH TERHADAP
TRANSPORTASI ONLINE (*GRABCAR*) DI KOTA
MAKASSAR**

SKRIPSI

Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu
(S1) Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Disusun dan diusulkan oleh

SURYA HARDIANSYAH
10564 01917 14

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
MAKASSAR**

2018

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Pengawasan Pemerintah terhadap Transportasi Online
(Grabcar) di Kota Makassar.

N a m a : Surya Hardiansyah

Nomor Stambuk : 10564 01917 14

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Muhammadiyah Makassar

Setelah diperiksa dan diteliti, telah memenuhi syarat untuk diujikan.

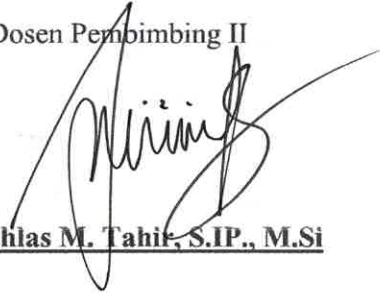
Menyetujui :

Dosen Pembimbing I



Abd. Kadir Adys, SH., MM

Dosen Pembimbing II



Muchlas M. Tahit, S.IP., M.Si

Mengetahui :

Dekan

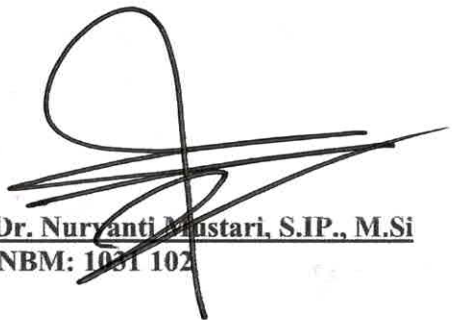
Fisipol Unismuh Makassar



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si
NBM: 730 727

Ketua Jurusan

Ilmu Pemerintahan



Dr. Nuryanti Mustari, S.IP., M.Si
NBM: 1031 102

PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh TIM Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan Surat Keputusan / Undangan Menguji Ujian Skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor : 0006/FSP/A.3-VIII/I/40/2019 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana (S1) dalam program Studi Ilmu Pemerintahan di Makassar pada hari Kamis Tanggal 7 Bulan Februari Tahun 2019.

TIM PENILAI

Ketua

Sekretaris




Dr. Hj. Ilyani Malik, S.Sos., M.Si



Dr. Burhanuddin, S.Sos., M.Si

Penguji :


1. Dr. Hj. Fatmawati, M.Si (Ketua)

()

2. Abdul Kadir Adys, SH, MM

()

3. Dr. Amir Muhiddin, M.Si

()

4. Adnan Ma'ruf, S.Sos, M.Si

()

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Surya Hardiansyah

Nomor Stambuk : 10564 01917 14

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah Hasil kerja saya sendiri tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan plagiat. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku.

Makassar, 31 Januari 2019

Yang Menyatakan,

Surya Hardiansyah

ABSTRAK

SURYA HARDIANSYAH. 2018. Pengawasan Pemerintah Terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) Di Kota Makassar (dibimbing oleh Abd. Kadir Adys dan Muchlas M. Tahir)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk Pengawasan Pemerintah terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) di Kota Makassar.

Penelitian ini dilaksanakan di lokasi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi-Selatan. Jenis penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan tipe penelitiannya adalah penelitian deskriptif kualitatif. Informan penelitian berjumlah 7 (tujuh) orang, adapun teknik sampling yang digunakan dalam penelitian kualitatif adalah *Purposive sampling* dan *Snowball sampling*. Sumber data dalam penelitian ini diperoleh melalui observasi wawancara langsung terhadap informan yang dianggap mampu memberikan keterangan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti serta data lainnya berupa dokumentasi yang dianggap mendukung. Kemudian data tersebut dikumpul disusun secara jelas dan sistematis dalam rangka menyusun skripsi dengan berpedoman pada teori-teori yang sesuai. Teknik analisis data dilakukan melalui 4 (empat) tahap yaitu tahap pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk Pengawasan Pemerintah terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) di Kota Makassar secara formal dilakukan dengan melakukan pengawasan ke badan hukum seperti PT dan Koperasi berdasarkan kuota yang telah diberikan, melakukan pengendalian melalui perizinan dan bekerjasama dengan pihak Direktorat Lalu-Lintas, setelah dilakukan evaluasi hasilnya memang tidak efektif, sebab di lapangan mereka jauh, daripada kuota yang telah diberikan, sedangkan pengawasan secara informal dilakukan oleh Asosiasi Moda Transportasi (ADD) Kota Makassar yang mengupayakan sosialisasi Permenhub 108 di perusahaan-perusahaan aplikasi dan adapun yang menjadi hambatan dalam pengawasan transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar adalah keterbatasan alat pendeteksi akses *dashboard* yang tidak seperti harapan dinas perhubungan, karena hanya menampilkan data pasif kendaraan saja, namun Pemerintah tetap mengupayakan pembinaan dan sosialisasi untuk menjaga stabilitas kendaraan taksi online di Kota Makassar.

Kata Kunci : Pengawasan, Transportasi Online, Grabcar.

KATA PENGANTAR



“Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh”

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayah, dan Inaya-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul “*Pengawasan Pemerintah Terhadap Transportasi Online (Grabcar) di Kota Makassar*”

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana pada Program Studi Ilmu Pemerintahan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Skripsi ini sangatlah jauh dari kesempurnaan tanpa adanya bantuan dan dorongan serta doa dari berbagai pihak. Oleh sebab itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat ayahanda **Abd. Kadir Adys. SH.,MM** selaku pembimbing I dan ayahanda **Muchlas M Tahir S.IP M.,Si** selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan arahan yang begitu berharga, baik secara teknis maupun konseptual dari awal persiapan penelitian hingga selesainya penyusunan skripsi ini.

Secara khusus penulis sampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua tercinta dan terkasih Ayahanda **Sudirman Kaisepo S.H** dan Ibunda **Hartati S.Pd** yang sangat berjasa dan senantiasa membesarkan, merawat memberikan pendidikan sampai pada jenjang saat ini, yang tidak pernah

bosan mendoakan, menyemangati dan motivasi serta bantuan moril maupun materil, dan tak lupa kasih sayang yang tak hentinya beliau berikan kepada saya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Tak lupa penulis hanturkan kepada:

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE., MM
2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si
3. Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Dr. Nuryanti Mustari, S.IP., M.Si
4. Bapak dan Ibu dosen Jurusan Ilmu Pemerintahan yang telah menyumbangkan ilmunya kepada penulis selama mengenyam pendidikan di bangku perkuliahan dan seluruh jajaran staff Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah banyak membantu penulis persoalan administratif ...
5. Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi-Selatan bersama jajaran dan staff yang telah meluangkan waktunya kepada penulis untuk memberikan informasi terkait penelitian ini.
6. Kawan-kawan Jurusan Ilmu Pemerintahan '14 terkhusus IP B sebagai teman seperjuangan yang telah banyak memberi saran, dukungan dan motivasi kepada penulis.
7. Kawan-kawan sekampung Perumnas BTN Carawali Pinrang, Unismuh Makassar yang tak kerap kali memberikan dukungan moril maupun materil kepada penulis.

8. Sahabat-sahabat Ita Ayu Purnama, Windis Januari Ramadhan dan Muh. Nur Ilahi yang tak henti-hentinya memberi saran dan membantu serta memberikan dukungan semangat kepada penulis.

Dan seluruh rekan serta pihak yang penulis tidak sebutkan namanya satu persatu, penulis ucapkan terima kasih yang tak terhingga atas bantuan dan doanya.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa skripsi ini sangatlah jauh dari kesempurnaan karena kesempurnaan itu hanyalah milik Allah SWT. Dan oleh itu saran, kritik serta umpan balik diharapkan agar skripsi ini mendekati kesempurnaan. Semoga segala bantuan pihak, petunjuk dorongan dan pengorbanan yang telah diberikan memungkinkan terselesaikannya skripsi ini bernilai ibadah dan memperoleh imbalan yang berlipat ganda di sisi Allah SWT.

Amin ..!!

Makassar, 31 Januari 2019

Penulis,

Surya Hardiansyah

DAFTAR ISI

	Halaman
Sampul	i
Halaman Persetujuan	ii
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah	iii
Abstrak	iv
Kata Pengantar	v
Daftar Isi	viii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Konsep Pengawasan Pemerintah	8
B. Kebijakan Publik	11
C. Konsep Transportasi Online	13
1. Definisi transportasi	13
2. Transportasi online	15
3. Jenis-jenis transportasi online	16
4. Manfaat transportasi online	17
D. Kerangka F	19
E. Fokus Peneliti	20
F. Deskripsi Fokus Peneliti	
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Lokasi Penelitian	21
B. Jenis dan Tipe Penelitian	22
C. Sumber Data	23
D. Informan Penelitian	24
E. Teknik Pengumpulan Data	25
F. Teknik Analisis Data	26

G.	Keabsahan Data	28
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		
A.	Deskripsi atau Karakteristik Obyek Penelitian	31
1.	Gambaran Umum Kota Makassar	31
2.	Gambaran Umum Transportasi <i>Grabcar</i> di Kota Makassar	32
a.	Transportasi Online (<i>Grabcar</i>)	33
b.	Kode Etik <i>Grab</i>	35
3.	Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.....	40
a.	Visi & Misi Dinas Perhubungan.....	40
b.	Tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan	41
c.	Cara pencapaian tujuan dan sasaran kebijakan....	43
d.	Unit kerja Dinas Perhubungan.....	44
B.	Pengawasan Pemerintah Terhadap Transportasi (<i>Grabcar</i>) di Kota Makassar	47
1.	Pengawasan Formal.....	48
2.	Pengawasan Non-formal	54
C.	Hambatan Pemerintah dalam Pengawasan Transportasi Online (<i>Grabcar</i>) di Kota Makassar	57
BAB V. PENUTUP.....		
A.	Kesimpulan.....	59
B.	Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA		

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi online merupakan suatu bentuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan (*teknologi*) berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran. Era perkembangan internet di tengah-tengah pertumbuhan penduduk yang begitu pesat, olehnya itu internet sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi online yang menggunakan internet sangat berpengaruh bagi masyarakat dalam segala aktifitas secara cepat dan efisien (Khotimah, 2018).

Beberapa tahun terakhir di Indonesia telah mengalami transformasi, termasuk dalam bidang transportasi. Kota Makassar merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia dimana transportasi berkembang dengan pesat. Kemudahan mengakses berbagai hal melalui ponsel pintar (*Smartphone*) membuat beberapa perusahaan menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi transportasi berbasis online seperti Grab, Gojek, Uber, dll. Sudah menjadi kebutuhan dan telah digunakan oleh masyarakat di kota Makassar (Anwar, 2017).

Permasalahan transportasi online yang umumnya terjadi di kawasan perkotaan adalah memantik pro dan kontra masyarakat. Di satu sisi transportasi online ini dianggap mempermudah pengemudi dan konsumennya. Di sisi lain transportasi online ini banyak mendapatkan kecaman dari pengemudi transportasi konvensional karena dianggap sebagai transportasi ilegal dan merebut nafkah para

pengemudi jasa transportasi konvensional. Ada beberapa masalah yang sering dikeluhkan oleh pengemudi transportasi konvensional terkait dengan beroperasinya transportasi berbasis aplikasi, yakni izin operasi, warna plat kendaraan, tempat mengambil penumpang dan tarif (Anwar, 2017).

Keamanan taksi daring atau online yang tengah berkembang di masyarakat dinilai masih lemah, pasalnya terdapat beberapa kasus seperti pencabulan, pemerkosaan, perampokan hingga pembunuhan dialami oleh pengguna taksi online, sebelumnya juga terdapat kasus percobaan pemerkosaan terhadap penumpang taksi online di kota Makassar, perampokan penumpang taksi online di Bandung dan pencabulan seorang penumpang taksi online di kawasan bandara Soekarno Hatta pada bulan Februari 2018 lalu. Penanganan atau penyelesaian masalah keamanan/ jaminan perlindungan hukum bagi pengguna taksi online nyaris tidak ada hingga saat ini, hingga saat ini pemerintah tidak berdaya mengawasi dan menegakkan hukum terhadap penyelenggaraan keamanan/ kejahatan yang terjadi di pelayanan taksi online. Pemerintah tidak memiliki kemauan melindungi pengguna taksi online seakan membiarkan saja kejahatan dan masalah di taksi online, sehingga pentingnya pengawasan taksi online dilakukan oleh Pemerintah Kota Makassar dalam mewujudkan pelayanan lalu lintas yang aman, nyaman dan terjangkau berbasis teknologi dan informasi (Tribun Timur, 2018).

Hingga saat ini sudah terdapat 600 kendaraan taksi online di Kota Makassar yang telah terdaftar dan telah memenuhi syarat beroperasi. Sementara itu kuota kendaraan yang diberikan sebanyak 2.958 unit untuk wilayah Makassar. Jumlah

armada taksi online yang tak di batasi kuotanya oleh perusahaan aplikasi, maka secara otomatis akan mematikan industri taksi konvensional dan menimbulkan persaingan tidak sehat, sehingga pentingnya pengawasan taksi online dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kota Makassar dan melakukan pelaksanaan pengawasan berdasarkan kuota yang telah ditetapkan oleh pemerintah provinsi. Dan beberapa persyaratan yang harus dipatuhi oleh Pengemudi *Grabcar* yang telah diatur dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 yaitu; (1) Wajib memiliki Sim A- Umum (2) Uji Kir dan (3) terdaftar di badan hukum PT/Koperasi.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menerbitkan Peraturan Menteri nomor 108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, seperti taksi, angkutan sewa, carter pariwisata dan lainnya. Mekanisme pengawasan dari Kemenhub dilakukan terhadap perusahaan angkutan/koperasi yang menaungi mitra-mitra atau driver taksi online sedangkan pengawasan ke *IT provider*, seperti *Uber*, *Grab*, dan *Gojek* dilakukan oleh Kementerian komunikasi dan Informatika. Dengan aturan tersebut pemerintah memiliki payung hukum terhadap keberadaan transportasi online dan bertujuan untuk mewujudkan transportasi yang aman, nyaman dan terjangkau berbasis teknologi. Kelebihan dari pada permenhub 108/ 2017 transportasi online adalah dasar hukum beroperasinya transportasi online (Pemprov Sul-Sel, 2017).

Berdasarkan (SK) Gubernur Sulawesi-Selatan, Nomor 228/01/tahun 2018 yang mengatur tentang kuota angkutan daring (*Online*) yang wajib beroperasi di Sul-Sel sebanyak 6.936 unit. Dari angka tersebut, Makassar mendapat kuota terbanyak dengan angka 2.958 unit, Gowa 862 unit, Takalar 268 unit, Maros

sebanyak 960 unit, Palopo 58 unit, dan Luwu Timur sebanyak 94 unit. Aturan itu juga akan mewajibkan kepada angkutan online untuk memasang stiker khusus dari Dishub di sisi depan dan belakang kendaraan, yang menjadi penanda atau legalitas angkutan online yang beroperasi (Humas Pemprov, 2018).

Dalam pembangunan transportasi, pemerintah berperan sebagai pembina, sehingga berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Salah satu kewajiban dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan. Di samping itu juga berkewajiban untuk melaksanakan tugas pembangunan sarana dan prasarana transportasi (Salam, 2013).

Menurut Siagian (dalam Ilmi, 2017:12) Pengawasan merupakan proses pengamatan pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan kegiatan manajer yang mengusahakan agar semua pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan rencana yang ditentukan sebelumnya. Adapun indikator pengawasan yang digunakan adalah (1) Pengawasan formal dan (2) Pengawasan informal.

Taksi Online (*Grabcar*) saat ini mulai marak beroperasi di wilayah Kota Makassar, namun mereka belum mengantongi izin operasional atau terdaftar di badan hukum, bahkan tidak memenuhi spesifikasi kendaraan yang ditetapkan pemerintah provinsi. Taksi online yang harus memiliki legalitas sebagai angkutan sewa sebagaimana tata aturan kementerian harus dipenuhi, kapasitas silinder mesin kendaraan, batas tarif angkutan sewa khusus dan batas kendaraan angkutan sewa khusus. Selain berizin dengan segala syaratnya taksi berbasis aplikasi

tersebut wajib berbadan hukum, pengujian berkala, kewajiban STNK dan akses digital dashboard. Taksi online saat ini belum diketahui berapa jumlah yang sudah mulai beroperasi, sebab selain tidak mendaftar, kebanyakan hanya melalui aplikasi pesan sehingga sulit terdata dengan baik (Tribun Timur, 2018).

Adapun penelitian terdahulu mengenai Legalitas Transportasi Berbasis Online yang dilakukan oleh Warsito (2017) mengungkapkan bahwa keberadaan moda transportasi berbasis online saat ini adalah salah satu solusi untuk mengatasi pengangguran yang manfaatnya begitu nyata dirasakan oleh masyarakat sehingga dapat meminimalisasi pengangguran yang sesungguhnya menjadi tanggungjawab pemerintah sebagaimana yang diamanatkan oleh konstitusi. Dan penelitian yang dilakukan oleh Safitri (2015) mengenai Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Konflik antara Taksi Konvensional dengan Online menunjukkan bahwa Persaingan yang dianggap tidak seimbang terkait konflik antara taksi konvensional dan taksi online bukan disebabkan adanya persaingan usaha yang tidak sehat oleh kedua atau salah satu moda transportasi tersebut, tetapi justru disebabkan karena tidak adanya penegakan hukum dimana pemerintah belum siap merespon dinamika di ranah bisnis berbasis aplikasi online ini.

Terkait beberapa permasalahan kriminalitas yang terjadi di dalam layanan taksi online dan Penanganan atau penyelesaian masalah keamanan/ jaminan perlindungan hukum bagi pengguna taksi online nyaris tidak ada hingga saat ini, hingga saat ini pemerintah tidak berdaya mengawasi dan menegakkan hukum terhadap penyelenggaraan keamanan/ kejahatan yang terjadi di pelayanan taksi online. Selain itu PT *Grab* yang terus membuka pendaftaran dan tidak membatasi

kuota dari perusahaan aplikasi, maka secara otomatis akan mematikan industri taksi konvensional dan menimbulkan persaingan tidak sehat, berdasarkan uraian permasalahan di atas, maka peneliti tertarik mengangkat judul ***“Pengawasan Pemerintah terhadap Transportasi Online (Grabcar) di Kota Makassar”***.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana bentuk pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar?
2. Bagaimana hambatan pemerintah dalam pengawasan transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah;

1. Untuk mengetahui bentuk pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar
2. Untuk mengetahui hambatan pemerintah dalam pengawasan transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar.

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan atau manfaat dilakukannya penelitian ini adalah

1. Secara teoritis, sebagai bahan literatur atau hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah bacaan dan memperluas wawasan keilmuan, khususnya dalam kajian ilmu pemerintahan.
2. Secara praktis, sebagai bahan informasi atau menjadi bahan masukan bagi Pemerintah Kota Makassar mengenai transportasi berbasis online.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Pengawasan Pemerintah

1. Definisi Pengawasan

Menurut Manullang (dalam Siregar, 2015:4) Pengawasan adalah suatu proses untuk menerapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya dan bila perlu mengoreksi dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula. Tujuan dari pengawasan ialah mengusahakan apa yang direncanakan menjadi kenyataan.

Menurut Bohari (dalam Saputra, 2015:6) Pengawasan adalah suatu upaya agar apa yang telah direncanakan sebelumnya diwujudkan dalam waktu yang telah ditentukan serta untuk mengetahui kelemahan-kelemahan dan kesulitan-kesulitan dalam pelaksanaan tadi, sehingga berdasarkan pengamatan-pengamatan tersebut dapat diambil suatu tindakan untuk memperbaikinya demi tercapainya wujud semula.

Menurut Handoko (dalam Siregar, 2015:4) mengatakan bahwa pengawasan didefinisikan sebagai suatu proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai. Pengawasan dalam arti manajemen yang diformalkan tidak akan ada tanpa perencanaan, pengorganisasian, pergerakan sebelumnya. Pengawasan dilakukan untuk mengusahakan agar komitmen-komitmen yang telah dibuat dapat dilaksanakan.

Menurut pendapat Ya'qub (dalam Sembiring, 2016:138-139) mengatakan bahwa "Meskipun rencana yang mantap telah ada, sudah diatur dan digerakkan,

belum terjamin bahwa tujuan akan tercapai secara otomatis. Di sini diperlukan pula adanya pengawasan (*Controlling*) untuk mengawasi segala sesuatunya berjalan menurut rencana atau tidak. *Controlling* ialah mengamati kegiatan secara konstan, apakah segala aktivitas manajemen berjalan lurus atau menyimpang. *Controlling* berusaha mempertahankan agar seluruh kegiatan berjalan lurus di atas garis yang telah ditetapkan. Dan jika ditemukan penyimpangan, maka diluruskanlah sedini mungkin, supaya penyimpangan itu tidak berkepanjangan yang menimbulkan bencana yang lebih besar.

Menurut Siagian (dalam Ilmi, 2017:12) Pengawasan merupakan proses pengamatan pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan kegiatan manajer yang mengusahakan agar semua pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan rencana yang ditentukan sebelumnya.

Menurut Yosa (dalam Primayana, dkk 2014:4) Pengawasan merupakan usaha yang sistematis untuk menetapkan standar kinerja, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar kinerja yang sudah ditetapkan, untuk mengetahui penyimpangan yang terjadi dan untuk memperbaiki serta menjamin sumber daya pemerintahan digunakan secara efektif dan seefisien mungkin untuk mencapai tujuan dari organisasi.

Adapun tujuan pengawasan menurut Sumarsono (dalam Damopolli, dkk. 2017:270) dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Hasil kerja diperoleh secara berdaya guna (*efektif*) dan berhasil guna (*efisien*) sesuai dengan rencana dan peraturan perundang-undangan;

2. Untuk mengetahui dimana letak kelemahan/penyimpangan, sebab-sebab terjadinya penyimpangan, dampaknya serta pihak-pihak yang bertanggung jawab atas kelemahan/penyimpangan tersebut;
3. Mencegah kemungkinan terjadinya pemborosan sumber daya (*in efficiency*) penyimpangan, kelalaian, dan kelemahan;
4. Untuk memperbaiki kesalahan dan penyelewengan, agar pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana;
5. Mempertebal rasa tanggungjawab pegawai;
6. Membimbing pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya.

2. Bentuk-Bentuk Pengawasan

Menurut (Fachruddin, 2016:438) Pengawasan formal merupakan pengawasan yang dilakukan oleh instansi atau pejabat yang berwenang (resmi) baik yang bersifat *intern* dan *ekstern* dan yang dimaksud dengan Pengawasan informal yakni pengawasan dari luar unit instansi/organisasi.

Menurut Suriansyah Murhaini (2014:4) merumuskan pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses-proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana yang telah direncanakan dengan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

Pengawasan tersebut dibagi menjadi pengawasan preventif dan pengawasan represif yang dapat dijelaskan sebagai berikut ini:

a. Pengawasan Preventif

Pengawasan preventif merupakan bentuk pengawasan yang dilakukan sebelum pelaksanaan, yakni pengawasan yang dilakukan terhadap sesuatu yang bersifat rencana.

b. Pengawasan Represif

Pengawasan represif merupakan pengawasan yang dilakukan setelah pekerjaan atau kegiatan dilaksanakan. Dapat pula dikatakan bahwa pengawasan represif sebagai salah satu bentuk pengawasan atas jalannya pemerintahan.

B. Konsep Kebijakan

Kebijakan publik merupakan kewenangan pemerintah menjalankan tugas dan fungsinya dalam hubungan dengan masyarakat dan dunia usaha. Pada dasarnya kebijakan pemerintah dalam menata kehidupan masyarakat di berbagai aspek merupakan kebijakan yang berorientasi pada kepentingan publik (masyarakat). Pengertian kebijakan (*Policy*) adalah prinsip atau cara bertindak yang dipilih untuk mengarahkan pengambilan keputusan. Dalam setiap penyusunan kebijakan publik (Mustari, 2015:1).

Penggunaan istilah kebijakan (*Policy*) seringkali dipertukarkan dengan istilah-istilah lain, seperti tujuan (*Goals*), Program, keputusan, undang-undang, ketentuan-ketentuan, usulan-usulan dan rancangan besar. Bagi para pembuat kebijakan (*Policy Makers*) istilah-istilah tersebut tidak akan menimbulkan masalah apapun karena mereka menggunakan referensi yang sama. Namun bagi

orang-orang yang berada di luar struktur pengambilan kebijakan, istilah-istilah tersebut mungkin akan membingungkan (Khotimah, 2018:26).

Menurut Parson (dalam Suryono, 2014:98-99) Kebijakan dapat dimaknai lebih sebagai proses interaksi yang dilakukan negara dengan rakyat kebijakan publik merupakan kebijakan yang dibuat dengan lingkup publik, yang merupakan lingkup bersama. Hal ini menggambarkan bahwa lingkup publik membutuhkan interaksi antara negara dengan warganya dalam pengambilan keputusan yang salah satunya terkait masalah-masalah sosial yang ada di masyarakat.

Kebijakan publik merupakan suatu ilmu terapan Freeman (dalam Ramadhani, 2017:3) Pengertian kebijakan publik oleh para pakar didefinisikan secara beragam, hal tersebut dipengaruhi oleh berbagai kepentingan yang melandasi perumusannya. Thoha (2012) memberikan penafisiran tentang kebijakan publik sebagai hasil rumusan dari suatu pemerintahan. Dalam pandangan ini, kebijakan publik lebih dipahami sebagai apa yang dikerjakan oleh pemerintah dibandingkan daripada proses hasil yang dibuat.

Menurut Dunn (dalam Putri, dkk 2013:89) ada 6 kriteria dalam melakukan evaluasi terhadap kebijakan yaitu : (a) efektivitas, mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan, (b) efisiensi (*efficiency*), berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu, (c) kecukupan yaitu tujuan yang telah dicapai sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal, (d) pemerataan mempunyai arti dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan publik (e) ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada

kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut (f) *responsivitas* dapat diartikan sebagai respon dari suatu aktivitas.

Secara lebih jelas menurut Danim (dalam Haerul, 2016:24) yang dimaksud kebijakan adalah kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah. Pengertian ini menurutnya berimplikasi: (1) bahwa kebijakan selalu mempunyai tujuan tertentu atau merupakan tindakan yang berorientasi pada tujuan, (2) bahwa kebijakan itu berisi tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah, (3) bahwa kebijakan merupakan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah, (4) bahwa kebijakan bisa bersifat positif dalam arti merupakan beberapa bentuk tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu atau bersifat negatif dalam arti merupakan keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu, (5) bahwa kebijakan, dalam arti positif, didasarkan pada peraturan perundang-undangan dan bersifat memaksa (*otoritatif*). Dalam pengertian ini, dapat disimpulkan bahwa kebijakan selalu terkait dengan apa yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah.

C. Konsep Transportasi Online

1. Definisi Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian,

transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Khotimah, 2018:44).

Menurut Nasution (dalam Fajariah, 2017:23) Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Menurut Adisasmita (dalam Samudro & Setyanto, 2016:516) Transportasi adalah suatu kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan baik manusia atau barang. Secara umum pada era modern dan global transportasi digambarkan sebagai kendaraan yang dapat mengangkut sebuah muatan dalam jumlah banyak dalam satu kali kerja, sehingga dapat memberikan hasil yang efektif dan efisien. Transportasi menjadi sebuah ikon kebutuhan penting dalam kehidupan sebagai sarana menunjang aktivitas dalam kegiatan sehari-hari dan diharapkan mampu menjadi komponen penunjang yang sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.

Menurut Zakaria (dalam Samudro & Setyanto, 2016:515) Transportasi pada umumnya merupakan alat untuk memperlancar kegiatan masyarakat untuk beraktivitas. Sedangkan alat transportasi itu dibedakan menjadi tiga yaitu alat

transportasi darat, alat transportasi laut, dan alat transportasi udara. Setiap perusahaan berusaha memberikan pelayanan yang terbaik dengan fasilitas yang memadai bagi konsumennya agar mereka terhadap jasa yang mereka rasakan dan mereka mau menjadi pelanggan. Melihat betapa pentingnya transportasi digunakan masyarakat untuk menuju tempat tujuannya dan memilih transportasi yang sesuai dengan kondisi jarak dan biaya yang diperlukan, maka sebagian besar masyarakat masih memilih angkutan umum untuk memenuhi sesuai kebutuhan mobilitasnya. Hal ini berdasarkan karena masyarakat umum masih tergolong berada di tingkat ekonomi yang rendah.

2. Transportasi *Online*

Menurut Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, transportasi online merupakan salah satu transportasi yang masuk dalam kategori angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau bus umum 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 (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017).

Transportasi *online* adalah suatu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan (teknologi) berbasis aplikasi dan *online* baik untuk pemesanan maupun pembayaran. Era perkembangan internet di tengah-tengah pertumbuhan

penduduk yang begitu pesat, internet sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi *online* yang menggunakan internet sangat berpengaruh bagi masyarakat dalam segala aktifitas secara cepat dan efisien (Khotimah, 2018:51)

Transportasi *online* dapat dimaknai sebagai sarana pengangkutan umum yang menggunakan teknologi informasi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk mengakses jasa yang ditawarkan. Penyelenggaraan transportasi online atau biasa juga disebut sebagai angkutan berbasis aplikasi (Wati, 2017:38).

3. Jenis-Jenis Transportasi Online

Berikut beberapa jenis transportasi online yang ada di Indonesia:

a. *Gojek*

Pada prinsipnya aplikasi *Go Jek* bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh dengan aplikasinya dari Google Play Store, maka kita bisa 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.

b. *Grabbike*

Hampir 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.

c. *Grabtaxi*

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

d. *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 berplat hitam dengan logo khusus *uber*. Jika menggunakan jasa ini tidak bisa membayar tunai, tapi secara *online* atau kartu kredit. Tarif yang ditetapkan adalah Rp.30 ribu sebagai tarif minimal dan selanjutnya dikenakan tarif perjalanan berdasarkan waktu dan jarak yang di tempuh. Jenis mobil yang digunakan adalah Toyota Inova, Alphard dan Hyundai Sonata.

4. Manfaat Transportasi Online

Menurut (Warsito, 2017:409) apabila diteliti lebih jauh keberadaan transportasi berbasis online memiliki manfaat sebagai berikut:

a. Dapat mengurangi pengangguran

- b. Tambahan penghasilan bagi yang *Freelance*
- c. Membantu pemerintah mengurangi kemiskinan
- d. Stabilitas nasional dapat terjaga dengan baik.

Manfaat transportasi menurut Adisasmita (dalam Samudro & Setyanto, 2016:516-517) mengungkapkan yang dikutip dari L.A Schumer dalam bukunya yang berjudul *The elements of Transport*, menyatakan bila transportasi memiliki 3 buah manfaat diantaranya manfaat secara ekonomi, manfaat secara sosial dan manfaat secara politik.

- a. Manfaat transportasi dalam ekonomi

Manfaat transportasi secara ekonomi adalah berfungsi memperluas pasar dalam kegiatan ekonomi, sebagai sarana distribusi dalam kegiatan produksi, sebagai sarana spesialisasi produksi dalam suatu daerah sesuai dengan potensi produksi baik secara sumber daya alam ataupun sumber daya manusianya.

- b. Manfaat transportasi dalam sosial

Manfaat transportasi secara sosial adalah mampu memberikan kontribusi dalam kegiatan sosial seperti dengan kendaraan bantuan. Contoh di Indonesia misalnya *ambulance*, kendaraan operasional BNPB (Badan Nasional Penanggulangan Bencana) mobil perpustakaan keliling dan lain sebagainya.

- c. Manfaat transportasi dalam politik

Manfaat transportasi dalam bidang politik sebagai sarana handal dalam menunjang kebijakan politik suatu negara atau daerah diantaranya

kebijakan diplomatik terhadap suatu kondisi yang memungkinkan berimbas pada kebijakan militer, sebagai gangguan keamanan baik dalam negeri atau luar negeri.

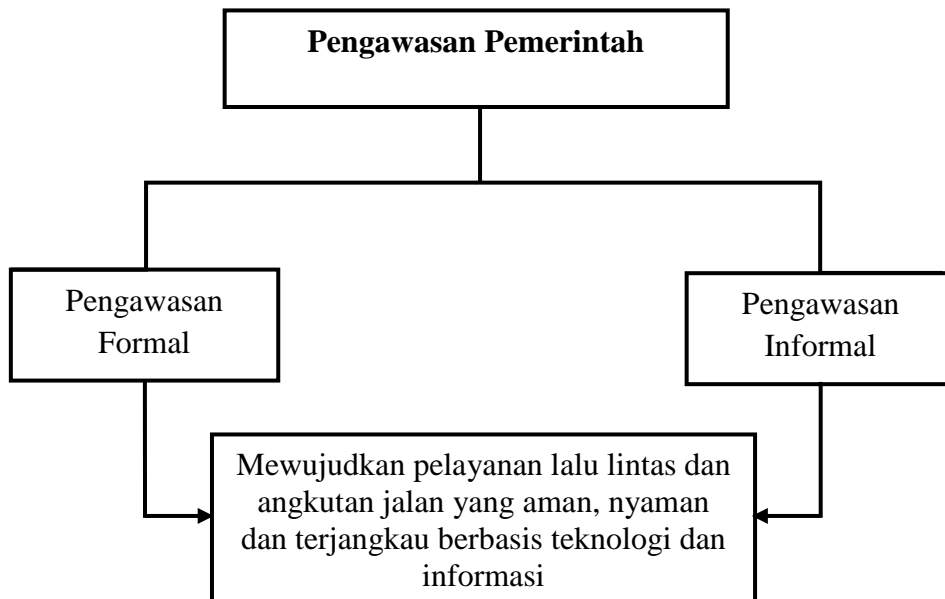
D. Kerangka Pikir

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor 108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Dan juga diterbitkannya (SK) Gubernur Nomor 228/01/tahun 2018 untuk membatasi jumlah angkutan daring yang beroperasi di Sulawesi Selatan, dalam rangka untuk mewujudkan transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau dengan berbasis teknologi dan informasi untuk masyarakat.

Pemerintah provinsi Sulawesi Selatan dengan adanya aturan tersebut. Tentu harus melakukan pengawasan dengan kebijakan pemerintah yang telah ditetapkan sebelumnya, terkait dengan keberadaan/ (*eksistensi*) transportasi berbasis *online* ini;

Indikator pengawasan yang dapat dijadikan tolak ukur dalam menilai bentuk pengawasan yang dilakukan pemerintah adalah (1) Pengawasan formal, dan (2) Pengawasan informal.

Pada bagan 2.1 kerangka pikir ini menyajikan beberapa indikator Pengawasan yaitu sebagai berikut:



Bagan 2.1 Kerangka Pikir

E. Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada Pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di kota Makassar.

F. Deskripsi Fokus Penelitian

Berdasarkan fokus penelitian di atas, maka dapat dikemukakan *deskriptif* fokusnya yaitu sebagai berikut:

1. Transportasi online (*Grabcar*) merupakan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memanfaatkan perkembangan teknologi berbasis aplikasi dalam pemesanan untuk mengakomodasi kemudahan

aksesibilitas bagi masyarakat dan berada dalam pengawasan (*Controlling*) Pemerintah kota Makassar untuk mewujudkan transportasi yang aman, nyaman, tertib, lancar dan terjangkau;

2. Pengawasan formal adalah pengawasan yang dilakukan oleh instansi atau pejabat yang berwenang (resmi) baik yang bersifat *intern* dan *ekstern*.
3. Pengawasan informal yakni pengawasan yang dilakukan di luar unit instansi/ organisasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini diperkirakan akan memakan waktu kurang lebih 2 bulan dimulai dari diterimanya proposal ini. Lokasi penelitian merupakan suatu tempat atau wilayah dimana penelitian akan dilakukan. Adapun tempat penelitian yang akan dilakukan oleh penulis berlokasi di kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan (Sul-Sel) dengan alasan untuk meneliti dan mengetahui pengawasan pemerintah terhadap kebijakan transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh kebenaran pengetahuan yang bersifat alamiah, melalui proses yang telah ditetapkan.

1. Jenis penelitian

Jenis penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif yaitu, metode penelitian yang digunakan untuk meneliti keadaan yang alamiah. Peneliti merupakan instrumen kunci yang mengumpulkan data secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi (Sugiyono, 2013:1).

2. Tipe penelitian

Tipe penelitian ini adalah metode deskriptif yaitu metode yang menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian, tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas (Sugiyono, 2014:3).
suatu bentuk penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran umum berbagai macam data yang dikumpul dari lapangan secara objektif. sedangkan dasar penelitiannya adalah survei yakni tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah menggambarkan mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dari pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar.

C. Sumber Data

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2015:403) mendefinisikan data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Pengumpulan data primer dalam penelitian ini dengan cara melakukan wawancara secara langsung dengan pihak-pihak yang terkait dengan penelitian yang dilakukan, yaitu pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2014:131) data sekunder yaitu sumber data penelitian secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan

dicatat oleh pihak lain. Data sekunder berupa dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan/jurnal dan sebagainya. Dalam hal ini yang menjadi data sekunder yaitu buku-buku yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, dokumen-dokumen yang berisi informasi penting.

D. Informan Penelitian

Informan penelitian adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi /keterangan, situasi dan kondisi latar belakang penelitian. Adapun teknik sampling yang digunakan dalam penelitian kualitatif adalah *Purposive sampling* dan *Snowball sampling*. *Purposive sampling* adalah salah satu teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu. Dimana pertimbangan tertentu ini berdasarkan orang-orang yang dianggap paling tahu tentang masalah yang akan diteliti, sedangkan *Snowball sampling* adalah teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian menjadi besar. Dalam penentuan sampel, pertama-tama dipilih satu atau dua orang, tetapi karena dengan satu atau dua orang ini belum merasa lengkap terhadap data yang diberikan, maka peneliti mencari orang lain yang dipandang lebih tahu dan dapat melengkapi data yang diberikan oleh informan sebelumnya, begitu seterusnya (Sugiyono, 2014:127).

Adapun tabel 3.1 informan dalam penelitian ini sebagai berikut:

No	Nama	Inisial	Jabatan	Ket.
1.	Edysa Ade S.H	EA	Kepala Bidang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak Dalam Trayek	1

2.	Hendra	H	Kepala Bidang Lalu Lintas	1
3.	Ir. Eko Piranoto	EP	Kepala Seksi Manajemen Rekayasa	1
4.	Rendra	R	<i>Asosiasi driver online</i>	1
5.	Nur Syam	NS	<i>Asosiasi driver online</i>	1
6.	Arif	A	<i>Asosiasi driver online</i>	1
7.	Muhammad Asiz	MA	<i>Asosiasi driver online</i>	1
	Jumlah			7

Tabel 3.1 Informan Penelitian

E. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah yang sangat penting dalam penelitian, karena itu seorang peneliti harus terampil dalam mengumpulkan data agar mendapatkan data yang valid. Pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan.

1. Observasi

Menurut Marshall (dalam Sugiyono, 2013:64) melalui observasi peneliti belajar tentang perilaku dan makna dari perilaku tersebut. Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data observasi terus terang atau tersamar untuk menghindari suatu data yang dicari merupakan data yang masih rahasia sehingga kemungkinan jika dilakukan terus terang, maka peneliti tidak akan diijinkan untuk melakukan observasi. Observasi penelitian yang dilakukan peneliti dengan cara melakukan pengamatan secara langsung di lapangan yang berkaitan dengan pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di kota Makassar.

2. Wawancara

Menurut Esterberg (dalam Sugiyono, 2013:72) wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data dengan dukungan alat bantu buku untuk mencatat informasi yang dibutuhkan serta kamera untuk bukti konkrit jika memang benar melakukan wawancara dengan pihak yang memahami permasalahan.

3. Dokumentasi

Sugiyono (2013:82) dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengumpulkan sumber-sumber data sekunder yang berhubungan dengan masalah penelitian yang ada dilokasi penelitian yang merupakan catatan peristiwa yang sudah lalu, dokumentasi dapat berupa tulisan atau pun berita media *online*, arsip-arsip tertulis dari kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan (Sul-Sel) atau pun dokumentasi eksternal berisi bahan-bahan informasi berupa buku, jurnal ilmiah, data internet yang berkaitan untuk membantu penelitian.

F. Teknik Analisis Data

Proses analisis data dilakukan secara terus menerus dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber yaitu dari wawancara, pengamatan yang sudah dituliskan dalam catatan lapangan, dokumen dan sebagainya sampai dengan penarikan kesimpulan. Analisis data ialah langkah

selanjutnya untuk mengelola data dimana data yang diperoleh, dikerjakan dan dimanfaatkan sedemikian rupa untuk menyimpulkan persoalan yang diajukan dalam menyusun hasil penelitian. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah bersifat induktif yang lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Menurut Miles dan Huberman (dalam Sugiyono, 2014:247) langkah-langkah dalam melakukan analisis data yaitu:

1. Pengumpulan Data (*data collection*), adalah langkah untuk mengumpulkan berbagai data yang diperlukan dalam penelitian. Peneliti mengumpulkan data penelitian melalui wawancara mendalam, observasi nonpartisipan, dokumentasi serta beberapa referensi buku maupun penelusuran online.
2. Reduksi Data (*data reduction*), adalah proses penelitian, pemusatan perhatian pada penyederhanaan data kasar dari catatan tertulis lapangan penelitian, membuat ringkasan, penggolongan kategori jawaban dan kualifikasi jawaban informan penelitian kembali catatan yang telah diperoleh setelah mengumpulkan data. Penelitian mereduksikan data setelah melakukan pengumpulan data dan hal ini bertujuan untuk mendapat gambaran yang jelas mengenai hasil penelitian yang dilakukan dilapangan. Peneliti memilah dan memilih data yang diperoleh dari hasil wawancara dan observasi, serta disesuaikan dengan kebutuhan dalam penelitian ini, mengenai pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di kota Makassar.

3. Penyajian Data (*data display*), yakni penyusunan penyajian kategori jawaban informan dalam tabel, kecenderungan dari informan disertai analisis awal terhadap berbagai temuan data di lapangan sebagai proses awal dalam pengelolaan data. Peneliti melakukan penyusunan data yang direduksikan, selanjutnya dilakukan analisis hasil penelitian. Sehingga menghasilkan data yang dapat dijadikan pembahasan dan ditarik kesimpulan mengenai pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di kota Makassar.
4. Penarikan Kesimpulan (*conclusion drawing*), yaitu dilakukannya pembahasan berdasarkan pada rujukan berbagai teori yang digunakan. Peneliti melihat kesesuaian data di lapangan dengan teori yang digunakan, mengenai pengawasan pemerintah terhadap transportasi online (*Grabcar*) di kota Makassar.

G. Keabsahan Data

Sugiyono (2013:269) menyatakan bahwa kebenaran realitas data menurut penelitian kualitatif bersifat majemuk, ganda dan dinamis selalu berubah, sehingga tidak ada yang konsisten dan berulang seperti semula. Jadi, uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif yaitu uji kredibilitas (validitas internal).

Menurut Sugiyono (2013:270) uji kredibilitas data hasil penelitian kualitatif dilakukan dengan beberapa cara, antara lain:

1. Perpanjangan pengamatan, artinya peneliti kembali ke lapangan, melakukan pengamatan, wawancara lagi dengan sumber data yang pernah

ditemui maupun yang baru untuk mengecek kembali apakah data yang telah diberikan sebelumnya merupakan data yang sudah benar atau tidak. Jika data yang diperoleh ternyata tidak benar, maka peneliti melakukan pengamatan lagi yang lebih luas dan mendalam sehingga memperoleh data yang pasti kebenarannya. Namun, jika setelah dicek data sudah benar yang berarti kredibel, maka waktu perpanjangan pengamatan dapat diakhiri (Sugiyono, 2013:270-271).

2. Triangulasi dalam pengujian kredibilitas diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber, dengan berbagai cara, data berbagai waktu (Sugiyono, 2013:27-274).
 - a. Triangulasi sumber dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber. Kemudian beberapa sumber tersebut, data dideskripsikan dan dikategorikan berdasarkan pandangannya sama atau tidak.
 - b. Triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Jika menghasilkan data yang berbeda-beda, maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut dengan sumber data yang bersangkutan atau yang lain untuk memastikan data mana yang dianggap benar.
 - c. Triangulasi waktu dilakukan dengan cara melakukan pengecekan dengan waktu atau situasi yang berbeda.
3. Menggunakan bahan referensi dilakukan untuk membuktikan data yang telah ditemui oleh peneliti. Dalam laporan peneliti, sebaiknya data yang

dikemukakan perlu dilengkapi dengan foto-foto atau dokumen autentik, sehingga menjadi lebih dapat dipercaya (Sugiyono, 2013:275). Peneliti melengkapi data dengan referensi berupa foto yang diambil selama penelitian.

4. *Membercheck* adalah proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuannya adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data (Sugiyono, 2013:276). *Membercheck* yang dilakukan peneliti adalah menanyakan kembali kepada narasumber data yang telah diperoleh untuk mengecek kredibilitas data.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi atau Obyek Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Makassar

Kota Makassar merupakan salah satu pemerintahan kota dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan yang terbentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah-daerah Tingkat II di Sulawesi Selatan, sebagaimana yang tercantum dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 74 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1822.

Kota Makassar menjadi ibukota Provinsi Sulawesi Selatan berdasarkan Undang-undang Nomor 13 Tahun 1965, (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 94), dan kemudian berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1965 Daerah Tingkat II Kotapraja Makassar diubah menjadi Daerah Tingkat II Kotamadya Makassar.

Kota Makassar yang pada tanggal 31 Agustus 1971 berubah nama menjadi Ujung Pandang, wilayahnya dimekarkan dari 21 km² menjadi 175,77 km² dengan mengadopsi sebagian wilayah kabupaten lain yaitu Gowa, Maros, dan Pangkajene Kepulauan, hal ini berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 1971 tentang Perubahan batas-batas daerah Kotamadya Makassar dan Kabupaten Gowa, Maros dan Pangkajene dan Kepulauan, lingkup Daerah Provinsi Sulawesi Selatan.

Pada perkembangan, nama Kota Makassar dikembalikan lagi berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999 tentang perubahan nama Kotamadya Ujung Pandang menjadi Kota Makassar, hal ini atas keinginan masyarakat yang didukung DPRD Tk. II Ujung Pandang saat itu, serta masukan dari kalangan budayawan, seniman, sejarawan, pemerhati hukum dan pelaku bisnis.

Sesuai Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2000 yang menetapkan hari jadi Kota Makassar tanggal 9 November 1607, terus berbenah diri menjadi sebuah Kota Dunia yang berperan tidak hanya sebagai pusat perdagangan dan jasa tetapi juga sebagai pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, pusat kegiatan edu-entertainment, pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan, simpul jasa angkut barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara.

2. Gambaran Umum Transportasi Online (*Grabcar*) di Kota Makassar

Kota Makassar sebagai kota metropolitan terbesar kedua diluar pulau jawa, sudah dilirik oleh perusahaan transportasi berbasis aplikasi karena mempunyai target pengguna yang potensial. *Grabcar* merupakan layanan transportasi berbasis aplikasi dengan armada mobil pribadi atau rental dengan plat hitam. Untuk pemesanan layanan *Grab* dapat dengan mengunduh aplikasinya di Google playstore atau Apple App Store dan kemudian melakukan registrasi. Aplikasi akan mendeteksi lokasi dimana pemesan saat ini berada dan menunjukkan lokasi pengemudi *Grab* yang terdekat dengan lokasi konsumen yang dilambangkan dengan sebuah gambar mobil.

Secara nasional, *Grab* Indonesia memiliki sejumlah layanan meliputi pemesanan taksi (*GrabTaxi*), kemudian jasa pemesanan mobil pribadi (*GrabCar*), taksi motor atau ojek (*GrabBike*) serta jasa pengiriman barang (*GrabExpress*).

a. Transportasi Online (*Grabcar*)

Grabcar adalah sebuah aplikasi penyedia taksi online. Taksi yang terhubung dengan jaringan *Grabcar* berupa mobil roda empat milik pribadi dengan plat hitam. Jadi, saat menumpang *Grabcar* kita akan merasa seperti sedang naik mobil pribadi. Rata-rata kendaraan yang dipakai oleh *Grabcar* adalah Toyota Avanza, Daihatsu Xenia, Toyota Kijang Innova, Nissan Grand Livina, dan berbagai merk mobil kelas menengah lainnya. Pemilihan mobil-mobil dengan tahun tertentu ini tentu saja untuk mengutamakan kenyamanan penumpang *Grabcar*.

Grabcar merupakan layanan transportasi online yang baru saja *launch* pada menjelang pertengahan tahun 2016. Jadi, sepaik terjang *Grabcar* masih dianggap belum mampu mengungguli kompetitor terbesarnya, yakni Uber, Namun seiring berjalannya waktu banyak yang percaya bahwa keberadaan *Grabcar* dapat menjadi kompetitor yang kuat bagi Uber. *Grabcar* tersedia selama 24 jam setiap hari, tergantung ketersediaan armada *Grabcar* yang berada di lokasi penjemputan.

Saat ini, *Grabcar* baru saja beroperasi di Jakarta, Denpasar, Makassar dan Surabaya. Namun, pihak *Grab* memang berencana untuk memperluas area jangkauan *Grabcar*. *Grabcar* bisa Anda temukan dalam aplikasi *Grab*

yang tersedia di *App Store* dan *Google Play Store*, Sementara itu, *Grabcar* menjamin bahwa tarif yang ditampilkan di aplikasi pada saat konsumen memesan *Grabcar*, itu adalah tarif murni yang harus konsumen bayar ketika turun dari mobil. Tarif ini tidak akan mengalami pembengkakan meskipun pelanggan terjebak kemacetan.

Berikut adalah panduan memesan *Grabcar*:

- 1) Buka aplikasi “*Grab*” yang sudah terinstall di *smartphone*
- 2) Pilih jenis layanan *Grabcar* dengan ikon bergambar mobil pribadi
- 3) Masukkan lokasi penjemputan di kolom *Pick-Up*, dengan memasukkan lokasi yang tepat
- 4) Setelah itu, masukkan lokasi tujuan di kolom *Drop-Off*
- 5) *Grab* akan menginformasikan biaya yang harus di bayar untuk sampai ke tempat tujuan.
- 6) Pilih jenis trip, *Personal* atau *Business* (untuk pemula sebaiknya pilih *personal*)
- 7) Pilih jenis pembayaran di bagian *Cash*, dapat pula menambahkan pembayaran melalui kartu debit atau kartu kredit
- 8) Bila merupakan pengguna pertama aplikasi *Grab*, maka masukkan kode promo yang di peroleh dari teman yang sudah pernah menggunakan *Grab* sebelumnya. Kode promo ini akan memberikan voucher yang bisa langsung dipakai untuk meringankan biaya perjalanan
- 9) Masukkan catatan tertentu untuk pengemudi di kolom *Notes to Driver*.

- 10) Jika sudah selesai dan menyetujui tarif yang ditawarkan oleh *Grab*, klik *Book*
- 11) *Grab* akan mencari pengemudi dan armada *Grabcar* terdekat, dari lokasi penjemputan yang dimasukkan, setelah *Grab* berhasil menemukan pengemudi, aplikasi ini akan segera menginformasikannya kepada pemesan.
- 12) Hubungi pengemudi untuk memastikan *order* sudah dimengerti oleh si pengemudi

Persyaratan untuk bergabung menjadi pengemudi *Grabcar*, pengemudi harus menyiapkan beberapa dokumen sebagai berikut :

- 1) STNK
 - 2) KTP
 - 3) SIM
 - 4) SKCK
 - 5) Usia kendaraan max 5 tahun (ie: 2012)
 - 6) Mobil diutamakan berjenis MPV atau *Family Car*.
- b. Kode Etik Grab

Grab memberlakukan kode etik yang berisi aturan, keselamatan, keamanan dan standard pelayanan yang diharapkan dapat diterapkan oleh seluruh pengemudi.

- 1) Pengemudi harus mematuhi seluruh hukum, undang-undang, aturan, kebijakan dan pedoman lalu lintas sebagaimana pengemudi harus

mematuhi kode ini dan panduan lain yang diberlakukan *Grab* dari waktu ke waktu.

- 2) Kendaraan yang digunakan harus telah terdaftar dan diasuransikan atas nama pengemudi yang mendaftar di *Grab* untuk penggunaannya di aplikasi. Jika pengemudi menggunakan kendaraan yang terdaftar atas nama orang lain, dia harus memastikan jika pemilik kendaraan memberi kuasa kepadanya dan memiliki asuransi untuk kendaraan yang terdaftar itu.
- 3) Pengemudi tidak boleh terlibat dalam aktivitas apapun yang dapat memperburuk reputasi *Grab* dan/atau mengganggu kegiatan operasional *Grab* atau berkonspirasi dengan pengemudi lain atau pihak ketiga untuk melakukan tindakan merugikan tersebut.
- 4) *Grab* tidak menolerir tindakan pelanggaran apapun yang dapat menyebabkan pembekuan atau pemberhentian akses pengguna pada *platform Grab*.
- 5) Pengemudi dilarang melakukan tindakan curang atau penipuan, melalui ‘kode promo’ ataupun tidak, yang dapat menyebabkan kerugian pada pihak *Grab*, ini termasuk, tapi tidak terbatas pada:
 - a) *Driver* menerima pemesanan anggota keluarga dengan tujuan untuk melakukan penipuan demi mendapatkan bonus, insentif atau uang promo dari *Grab*

- b) *Driver* menerima pemesanan saudara atau teman dekat dengan tujuan untuk melakukan penipuan demi mendapatkan bonus, insentif atau uang promo dari *Grab*
 - c) Pemesanan atau perjalanan apapun yang dilakukan dengan tujuan penipuan demi mendapatkan bonus, insentif atau uang promo dari *Grab*
- 6) Pengemudi dilarang ikut serta dalam demonstrasi menuntut *Grab* yang tidak resmi, menjadi anggota asosiasi yang tidak terdaftar, menghasut pengemudi lain untuk tidak menggunakan aplikasi *Grab*, memboikot atau mengancam untuk memboikot aplikasi *Grab* atau tindakan lain yang dapat diartikan melawan kepentingan *Grab*.
 - 7) Pengemudi dilarang mengonsumsi obat-obatan terlarang atau alkohol saat menggunakan aplikasi *Grab*. Hal ini melanggar hukum dan merupakan pelanggaran serius terhadap kebijakan keselamatan *Grab*. Lebih jauh, kendaraan pengemudi juga tidak diperbolehkan memuat substansi tidak resmi atau tempat alkohol yang terbuka. Jika seorang penumpang mencurigai pengemudi mengemudi di bawah pengaruh obat-obatan atau alkohol, dia berhak untuk menghentikan perjalanan dan melaporkannya kepada layanan pelanggan.
 - 8) Pengemudi dilarang memiliki atau membawa senjata apapun dalam kendaraan atau pada tubuhnya untuk alasan apapun.
 - 9) *Grab* menindak secara serius cara mengemudi sembarangan yang dapat membahayakan penumpang dan/atau pengguna jalan yang lain, seperti:

- a) Mengemudi melawan arah
 - b) Tidak mematuhi batas kecepatan
 - c) Tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas
 - d) Menggunakan ponsel tanpa alat *hands free* saat mengemudi
 - e) Tidak menggunakan lampu *sign* saat mengubah arah atau berbelok di tikungan
 - f) Melanggar peraturan lalu lintas lain.
- 10) Pengemudi bertanggung jawab untuk perawatan kondisi kendaraan yang sesuai dengan standar keselamatan. Pengemudi juga harus melakukan pengecekan kesehatan sesuai dengan peraturan setempat atau ketika diharuskan oleh *Grab*.
- 11) Pengemudi harus berpakaian dengan sopan dan layak serta menunjukkan perilaku yang baik sekaligus sopan kepada penumpang.
- 12) Pengemudi dilarang mengemudi tanpa surat ijin mengemudi resmi, asuransi dan semisal, ketika diwajibkan, memiliki ijin usaha untuk memberi tebengan.
- 13) *Grab* menyarankan pengemudi untuk mengingatkan penumpang untuk menggunakan sabuk pengaman saat berkendara.
- 14) Menghindari kekerasan atau berperilaku agresif, dengan keselamatan dan keamanan sebagai fondasinya, *Grab* melarang tindakan kekerasan atau penyerangan.
- 15) Pengemudi dilarang berperilaku agresif, yang termasuk berdebat dengan penumpang, berlaku vulgar atau buruk serta mengancam atau terlibat

perkelahian dengan penumpang. Dalam keadaan terdesak, pengemudi tidak diperbolehkan untuk mengatasinya sendiri atau memperparah situasi (seperti mengganggu atau mengancam, baik jika perjalanan berlanjut ataupun tidak).

16) Pengemudi dilarang melakukan segala bentuk pelanggaran seksual, yang meliputi komentar/pesan yang tidak sopan, pelecehan seksual, hubungan fisik tanpa persetujuan, pemaksaan, narkoba, kekerasan dan pemerkosaan. Hal-hal tersebut merupakan pelanggaran hukum dan melanggar kebijakan keselamatan *Grab*. Pelaku akan dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

17) Pengemudi dilarang menyebarkan informasi mengenai penumpang dalam forum publik seperti akun media sosial atau nomor yang dapat dihubungi.

Menindaklanjuti arahan Pemerintah melalui Menteri Perhubungan dan Menteri Komunikasi dan Informatika, terdapat 3 persyaratan yang harus dipatuhi oleh Pengemudi *Grabcar* yang telah diatur dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017:

1. Untuk menjadi mitra pengemudi *Grabcar*, wajib memiliki SIM A Umum, Sim A umum menjadikan para pengguna tidak lagi khawatir akan keselamatannya karena sudah mendapatkan pelatihan *safety driving* dan memiliki sertifikat *Uji Safety Driving*.
2. Pengemudi *Grabcar* wajib untuk mengikuti proses Uji Kir yang akan dipandu dan dibantu secara langsung oleh pihak *Grabcar*. Uji Kir diatur pada Peraturan Pemerintah Kementerian Perhubungan (Pasal 48-55, UU

LLAJ no. 22 2009) merupakan persyaratan teknis bagi setiap kendaraan yang operasionalnya digunakan sebagai kendaraan sewa atau mengangkut penumpang, yang mencakup semua taksi online untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Uji KIR ini dilakukan secara berkala (setiap 6 bulan).

3. Pengemudi *Grabcar* terdaftar di badan hukum dan kendaraan harus terdaftar di badan hukum baik PT/Koperasi.

3. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

- a. Visi & Misi Dinas Perhubungan

Visi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan adalah;

“Dinas Perhubungan Sebagai Penyelenggara Transportasi Yang Profesional Dan Handal Menuju Tercapainya Simpul Konektivitas Di Kawasan Timur Indonesia “

Misi organisasi adalah tonggak dari perencanaan strategik untuk menetapkan tujuan dan sasaran yang terukur, obyektif, dan spesifik. Berdasarkan visi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, ditetapkan misi Dinas Perhubungan Prov. Sulsel, sebagai berikut:

- 1) Menyediakan sarana dan prasarana perhubungan sesuai kebutuhan;
- 2) Menciptakan sistem pelayanan transportasi yang selamat, aman, nyaman dan mampu menjangkau seluruh Provinsi Sulawesi Selatan.
- 3) Memberdayakan masyarakat untuk ikut serta dalam mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban transportasi;

- 4) Mengembangkan kemampuan sumberdaya manusia agar mampu melaksanakan tugas secara profesional.

b. Tujuan & Sasaran Dinas Perhubungan

Tujuan merupakan penjabaran/implementasi dari pernyataan misi, tujuan adalah apa yang ingin dicapai atau dihasilkan dalam kurun waktu 1 (satu) sampai 5 (lima) tahun.

Tujuan bersifat idealistik dan mempunyai jangkauan kedepan yang akan dicapai dalam kurun waktu tertentu. Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, maka Dinas Perhubungan dan provinsi sulawesi selatan menetapkan tujuan sebagai berikut:

- 1) Meningkatkan assesibilitas dan kualitas layanan infrastruktur.
- 2) Meningkatkan kualitas pelayanan jasa transportasi darat, laut dan udara;
- 3) Meningkatkan pelaksanaan fungsi pengendalian, pengawasan dan pengelolaan bidang transportasi darat, laut dan udara yang menjamin keselamatan dan ketertiban lalu lintas;
- 4) Meningkatkan kualitas perencanaan dan evaluasi yang aspiratif, integratif dan berkelanjutan.
- 5) Meningkatkan profesionalisme urusan adminstrasi umum, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan dan keuangan.

Sasaran adalah penjabaran dari tujuan secara terukur yang akan dicapai atau dihasilkan secara nyata oleh instansi pemerintah dalam kurun waktu tahunan, semesteran, triwulanan atau bulanan. Sasaran organisasi ditetapkan dengan menggunakan ukuran kuantitatif sehingga pencapaian dapat diukur dengan jelas.

Sasaran merupakan bagian integral dalam proses perencanaan strategis Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

Fokus utama sasaran adalah tindakan dan alokasi sumber daya dalam kegiatan Dinas Perhubungan Prov. Sulsel yang bersifat spesifik, dapat dinilai, diukur, menantang namun dapat dicapai serta berorientasi pada hasil yang dicapai dalam periode 5 tahun (2013 – 2018).

Berdasarkan pengertian tersebut, maka Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menetapkan sasaran sebagai berikut:

- 1) Menyediakan jaringan prasarana dan sarana transportasi yang terintegrasi antar moda dan antar wilayah yang melalui penyediaan transportasi massal berbasis rel dan berbasis jalan.
- 2) Meningkatkan kualitas sarana dan prasarana transportasi di Provinsi Sulawesi Selatan; melalui perencanaan yang baik, pemeliharaan yang paripurna serta keterlibatan masyarakat dan swasta dalam peningkatan kualitas sarana dan prasarana transportasi.
- 3) Mewujudkan pelayanan bidang transportasi yang berkualitas di Sulawesi Selatan melalui penyediaan sarana transportasi berbasis jalan (BRT) dan berbasis rel (kereta api) yang berkualitas, profesional, melibatkan stakeholder terkait termasuk mitra perhubungan.
- 4) Meningkatkan aksesibilitas masyarakat akan layanan transportasi dengan pengaturan regulasi dan penetapan harga yang terjangkau oleh semua lapisan masyarakat.

5) Menciptakan sistem kelembagaan dan ketatalaksanaan Pemerintahan yang bersih, efektif, efisien, transparan, profesional dan akuntabel.

c. Cara Pencapaian Tujuan dan Sasaran Kebijakan

Cara pencapaian tujuan adalah merupakan faktor terpenting dalam proses perencanaan stratejik karena merupakan strategi Dinas Perhubungan untuk merealisasi tujuan dan sasaran yang telah digariskan. Strategi ini merupakan rencana yang menyeluruh dan terpadu yang meliputi penetapan kebijakan, program dan kegiatan dengan optimalisasi sumber daya yang ada dengan tetap memperhatikan perkembangan yang dihadapi.

1) Kebijakan

Dalam rangka pencapaian tujuan dan sasaran pembangunan, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mengacu pada peraturan pemerintah/peraturan daerah serta Keputusan Menteri Perhubungan yang dijadikan pedoman dalam pelaksanaan program dan kegiatan di lingkup Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

Adapun pokok-pokok kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan adalah:

- a) Peningkatan kualitas sarana dan prasarana wilayah
- b) Peningkatan kinerja SKPD

Pokok-pokok kebijakan tersebut di atas merupakan pedoman untuk mencapai tujuan organisasi.

2) Program

Program merupakan kumpulan dari rencana kegiatan yang akan dilaksanakan secara nyata, sistematis, terpadu dan komprehensif oleh satu atau beberapa instansi pemerintah dengan mengoptimalkan partisipasi aktif masyarakat guna mencapai tujuan dan sasaran yang ditetapkan. Program-program yang ditetapkan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk tahun 2013 - 2018 adalah sebagai berikut:

- a) Program Pelayanan Administrasi Perkantoran
 - b) Program Peningkatan Kapasitas Dan Kinerja SKPD
 - c) Program Peningkatan Pengembangan Sistem Perencanaan Dan Sistem Evaluasi Kinerja
 - d) Pengembangan/Pemeliharaan Prasarana Dan Pelayanan Transportasi Darat.
 - e) Pengembangan/Pemeliharaan Prasarana Dan Pelayanan Transportasi Laut.
 - f) Pembangunan Transportasi Massal.
- d. Unit Kerja Dinas Perhubungan

Berdasarkan Peraturan Gubernur disebutkan bahwa Dinas Perhubungan dipimpin oleh Kepala Dinas mempunyai tugas pokok membantu gubernur menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang di tugaskan Kepala Pemerintahan Daerah.

Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- 1) Perumusan kebijakan urusan pemerintahan Bidang perhubungan;
- 2) Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan Bidang Perhubungan;
- 3) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan Bidang Perhubungan;
- 4) Pelaksanaan administrasi Dinas; Dan
- 5) Pelaksanaan fungsi lain yang di berikan oleh gubernur terkait tugas dan fungsinya.

Untuk melaksanakan Tugas Pokok dan Fungsinya, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan terdiri atas:

Unit Kerja Dinas Perhubungan terdiri dari:

- a) Kepala Dinas
- b) Sekretariat, terdiri dari:
 - Subag Umum Kepegawaian dan Hukum
 - Subag Keuangan
 - Subag Program
- c) Bidang Lalu Lintas Jalan, terdiri dari:
 - Seksi Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
 - Seksi Manajemen dan Rekayasa
 - Seksi Seksi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas
- d) Bidang Angkutan jalan, terdiri dari:
 - Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek

- Seksi Terminal
 - Seksi Angkutan Orang Tidak dalam Trayek dan Angkutan Barang
- e) Bidang Pelayaran, terdiri dari:
- Seksi Angkutan Pelayaran Rakyat dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
 - Seksi Kepelabuhanan
 - Seksi Badan Usaha dan Jasa Angkutan Pelayaran
- f) Bidang Pengembangan Transportasi dan Perkeretaapian, terdiri dari:
- Seksi Seksi Pengembangan Sistem dan Multimoda
 - Seksi Perkeretaapian
 - Seksi Lingkungan Perhubungan.

B. Pengawasan Pemerintah Terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) di Kota Makassar

Transportasi online merupakan suatu bentuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan (*teknologi*) berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran. Era perkembangan internet di tengah-tengah pertumbuhan penduduk yang begitu pesat, olehnya itu internet sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi online yang menggunakan internet sangat berpengaruh bagi masyarakat dalam segala aktifitas secara cepat dan efisien (Khotimah, 2018).

Beberapa tahun terakhir di Indonesia telah mengalami transformasi, termasuk dalam bidang transportasi. Kota Makassar merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia dimana transportasi berkembang dengan pesat. Kemudahan mengakses berbagai hal melalui ponsel pintar (*Smartphone*) membuat beberapa perusahaan menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi transportasi berbasis online seperti *Grab*, *Gojek*, *Uber*, dll. Sudah menjadi kebutuhan dan telah digunakan oleh masyarakat di kota Makassar (Anwar, 2017). Dalam pembangunan transportasi, pemerintah berperan sebagai pembina, sehingga berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Salah satu kewajiban dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan. Di samping itu juga berkewajiban untuk melaksanakan tugas pembangunan sarana dan prasarana transportasi (Salam, 2013).

Menurut Siagian (dalam Ilmi, 2017:12) Pengawasan merupakan proses pengamatan pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan kegiatan manajer yang mengusahakan agar semua pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan rencana yang ditentukan sebelumnya. Adapun indikator pengawasan yang dijadikan tolak ukur untuk menilai pengawasan Pemerintah terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) di kota Makassar yaitu sebagai berikut :

1. Pengawasan Formal

Pengawasan Formal adalah salah satu bentuk pengawasan yang dilakukan oleh instansi atau pejabat pemerintah yang berwenang (resmi). Transportasi online (*Grabcar*) merupakan suatu bentuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan (*teknologi*) berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran.

Sesuai yang dijelaskan oleh informan kepala bidang angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek terkait dengan pengawasan yang dilakukan pemerintah ke beberapa perusahaan transportasi yang terdapat di Kota Makassar mengatakan bahwa:

“Pengawasan Pemerintah terhadap perusahaan Transportasi (Grabcar) di Kota Makassar dilakukan dengan cara melakukan pengendalian melalui perizinan, jadi pengendalian melalui perizinan berdasarkan kuota yang dikeluarkan oleh badan hukum, Misalkan suatu PT/ Koperasi diberikan 50 kuota, apa benar itu sudah 50 kuota, itulah yang kami awasi dengan membuat kartu pengawasan dan beberapa pemenuhan persyaratan lain yang harus dipenuhi oleh PT dan Koperasi dalam izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek”.
(Wawancara dengan EA, 16 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa pengawasan pemerintah ke perusahaan transportasi online *Grabcar* dilakukan dengan cara melakukan pengendalian melalui perizinan/ pembinaan. Pengawasan Pemerintah terhadap perusahaan transportasi *Grabcar* juga dilakukan dengan bekerjasama dengan pihak Direktorat lalu-lintas. Sebagaimana hasil wawancara peneliti dengan Kepala Seksi Manajemen Rekayasa mengatakan bahwa :

“Iya, untuk Pengawasan ke perusahaan Transportasi (Grabcar) di Kota Makassar dilakukan dengan bekerja sama dengan pihak direktorat lalu-lintas. kami telah beberapa kali melakukan pengawasan dalam rangka sosialisasi permenhub 108 di perusahaan-perusahaan mereka bernaung, jadi sosialisasi itu mengacu pada administrasi taksi tersebut, sesuai dengan syarat apa yang harus dipenuhi taksi tersebut. Syarat-syarat itu mulai dari uji kir, kelengkapan SIM dan dengan dia sekarang berada di perusahaan mana ia bernaung”. (Wawancara dengan EP, 16 Juli 2018)

Hal ini ditambahkan oleh informan peneliti yaitu Kepala Bidang Lalu Lintas

Kota Makassar mengatakan bahwa :

“Sosialisasi pernah kami laksanakan dalam rangka pengawasan perusahaan Transportasi (Grabcar) di Kota Makassar, dengan mendatangi perusahaan aplikasi di tempat mereka bernaung, kita datang ke tempat mereka, namun karena Permenhub 108 yang mengatur tentang taksi online ini sedang di revisi saat ini di MK, sehingga saat ini kami masih menunggu keputusan”. (Wawancara dengan H, 9 Agustus 2018)

Hasil wawancara peneliti dengan kedua informan di atas menunjukkan bahwa pemerintah sudah melakukan upaya sosialisasi permenhub 108, bahkan dengan mendatangi perusahaan aplikasi dalam usaha mewujudkan transportasi yang tertib dan terjangkau berbasis teknologi dan informasi untuk masyarakat. Sesuai yang telah diatur dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 Pasal (2).

Sesuai dengan konsep pengawasan bahwa suatu upaya yang telah direncanakan sebelumnya dapat diwujudkan dalam waktu yang telah ditentukan

dan untuk mengetahui kelemahan-kelemahan dan kesulitan-kesulitan dalam pelaksanaan tadi, sehingga berdasarkan pengamatan-pengamatan tersebut dapat diambil suatu tindakan untuk memperbaikinya demi tercapainya wujud semula.

Sebagaimana yang dijelaskan oleh kepala bidang angkutan orang tidak dalam trayek mengenai peraturan yang mengatur transportasi *Grabcar* di kota Makassar mengatakan bahwa :

“Saat ini kita melakukan Pengawasan ke perusahaan Transportasi (Grabcar) di Kota Makassar, berdasarkan kuota yang diberikan ke badan hukum, badan hukum seperti Koperasi dan PT. Misalkan koperasi dikasih 50 kuota, itu yang kita awasi. Apa betul sudah 50 kuota/ lebih, namun sekarang ini yang kita dapati di lapangan mereka jauh, bahkan lebih daripada kuota yang diberikan. Nah kita belum melakukan tindakan tegas kepada mereka, karena berhubung peraturan yang mengatur mereka Permenhub 108 itu, saat ini sementara proses di MK. Hasil akhirnya hingga sekarang belum keluar, nah kalau itu memang sudah keluar ada keputusan baru kita laksanakan, seperti yang tadi saya bilang sesuai kuotanya, itukan harus dibatasi, walaupun pada saat ini itu semua melebihi daripada kuota yang diberikan, bahkan masih ada driver-driver yang secara pribadi belum masuk ke badan hukum, masih banyak apalagi khusus Grab sendiri tiap harinya dia buka pendaftaran online”. (Wawancara dengan EA, 9 Agustus 2018)

Di samping itu wawancara lain dengan kepala bidang lalu lintas terkait dengan transportasi *Grabcar* yang ada di kota Makassar mengatakan bahwa :

“Iya, sampai saat ini kami telah memproses 600 kendaraan taksi online di perusahaan-perusahaan aplikasi yang ada di Kota Makassar yaitu Grab dan Gojek dan kita sudah melakukan Uji KIR di setiap perusahaan aplikasi tersebut, serta membuatkan kartu pengawasan untuk terus-menerus memantau taksi online ”. (Wawancara dengan H, 16 Juli 2018)

Hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan telah memproses 600 kendaraan taksi online dan melakukan Uji kir terhadap kendaraan-kendaraan tersebut, membuatkan kartu pengawasan bagi PT atau

Koperasi yang menaungi taksi online dan melakukan pengawasan ke perusahaan aplikasi *Grab* berdasarkan kuota yang telah ditetapkan oleh pemerintah provinsi.

Kementerian Komunikasi dan Informatika bantu pengendalian terhadap transportasi berbasis online dengan pembuatan akses *dashboard* menuju domain Kementerian Kominfo. Setelah masuk ke *dashboard*, pengakses dapat langsung melihat masing-masing *platform*, seperti *Uber*, *Go-Jek*, *Grab* dan penyelenggara lainnya. Dinas Perhubungan tingkat provinsi akan dapat melihat *dashboard* sesuai wilayahnya masing-masing. Seperti yang dijelaskan oleh kepala Seksi Manajemen Rekayasa mengatakan bahwa:

“Iya, Pengawasan terhadap perusahaan transportasi (Grab) di Kota Makassar ia berada dibawah naungan kominfo pusat (Kementerian Kominfo). Apa peranan Dishub disini, kewenangan dishub disini hanya sebatas perusahaan transportasinya, jadi misalkan PT A kerja sama dengan Grab, nah itu kewenangan kami di perusahaan angkutannya dengan membuatkan kartu pengawasan terhadap PT atau koperasi tersebut, jadi setiap PT/ koperasi hanya boleh 50 kuota, seandainya lebih maka kami akan memberikan teguran terhadap perusahaan aplikator”. (Wawancara dengan EP, 16 Juli 2018)

Hal ini ditambahkan oleh informan peneliti kepala bidang Lalu Lintas mengatakan bahwa:

“Kominfo pernah mengirimkan semacam akses dashboard yah, yang mereka kirimkan ke kami yang mereka bilang akses dashboard itu tidak seperti harapan kami yang kami harapkan akses dashboard itu saat dibuka kita bisa melihat dimana mereka semua beroperasi, tapi ini cuman data kendaraan saja. Maksudnya data-data dari seluruh kendaraan, tapi cuman datanya saja, bukan dalam arti kita bisa tahu mereka beroperasi dimana tidak seperti itu, cuman data saja, cuman data pasif istilahnya.” (Wawancara dengan H, 16 Juli 2018)

Hasil kedua wawancara di atas menunjukkan bahwa pengawasan ke perusahaan aplikasi *Grab* berada dibawah naungan Kominfo Pusat, selain itu akses *dashboard* yang dibuat oleh Kementerian Komunikasi dan Informatika

untuk mengawasi perusahaan aplikasi dan memantau taksi online yang beroperasi di Kota Makassar ternyata tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi-Selatan, sebab hanya menampilkan data-data kendaraan saja.

Grab, platform layanan pemesanan kendaraan terkemuka di Asia Tenggara yang telah mendorong dampak sosial positif kepada masyarakat dan juga penggunaanya, memberi kepastian dalam layanan, kenyamanan serta terjangkau berbasis teknologi dan informasi. Hal itu sesuai dengan yang diungkapkan oleh kepala bidang angkutan orang tidak dalam trayek mengatakan bahwa :

“Iya, jadi manfaat dari Transportasi online (Grabcar) yang ada di Kota Makassar bagus yah, transportasi on dimen itu manfaatnya jelas, ada kepastian, dan kenyamanan tentunya, dalam artian kita tidak perlu lagi berdiri di pinggir jalan untuk menunggu, kenapa saya katakan ada kejelasan, artinya begini kita berdiri di pinggir jalan menunggu angkutan misalkan pakai konvensional atau apakah, tidak tau yah datangnya jam berapa, nah kalau misalnya online hanya duduk saja di rumah tinggal pesan, kita lihatkan oh sudah dekat ada kepastian istilahnya ada kejelasan, kemudian ada yang saya bilang namanya kepastian kenapa saya bilang ada kepastian kalau kita naik taksi argo kita tidak tau berapa yang harus kita bayar, nah kalau kita pakai “on dimen” kan ada harganya disitu ada kepastian, kemudian ada namanya kenyamanan, kenyamanan itu dalam artian mobilnya bagus, dingin AC-nya, supirnya tidak bau, tapi ada yang digaris bawah itu kan kelebihan, namun ada juga kekurangan, kekurangannya yaitu keselamatan, jadi kenapa angkutan harus melakukan Uji KIR? namanya uji berkala yah, walaupun ini mobil baru dari pabrik segala macam, tapi kita tidak tau, dia layak apa tidak jadi angkutan, yah kita kan tidak tau siapa tau bautnya lepas satu, siapa tau rodanya longgar, nah makanya diwajibkan untuk semua angkutan untuk melakukan uji berkala untuk menjamin atau meminimalisir terjadinya kecelakaan. Jadi uji berkala itu kan, itupun sebenarnya masih kurangnya setiap 6 bulan. Setiap 6 bulan mereka musti diuji lagi, apa ini masih layak/tidak, memang mobilnya enak, dingin, tapi kita tidak tau dia selamat atau tidak, kalau kayak taksi-taksi konvensional, walaupun mereka sudah lama, tapi setiap 6 bulan mereka rutin diuji berkala, jadi keselamatan atau terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan itu siap diminimalisir”. (Wawancara dengan EA, 16 Juli 2018)

Dari hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa hadirnya taksi online (*Grabcar*) memberi kenyamanan kepada masyarakat dan kemudahan dalam hal *akses*, sebab terkoneksi dengan internet berbasis teknologi dan informasi dan pengadaan uji berkala demi keselamatan penumpang serta *driver* dan untuk meminimalisir resiko kecelakaan.

Controlling ialah mengamati kegiatan secara konstan, apakah segala aktivitas manajemen berjalan lurus atau menyimpang. *Controlling* berusaha mempertahankan agar seluruh kegiatan berjalan lurus di atas garis yang telah ditetapkan. Dan jika ditemukan penyimpangan, maka diluruskanlah sedini mungkin, supaya penyimpangan itu tidak berkepanjangan yang menimbulkan bencana yang lebih besar, Seperti yang dijelaskan oleh informan Kepala Bidang Lalu Lintas terhadap sanksi yang diberikan kepada pengemudi/*driver* yang melanggar mengemukakan bahwa :

“Adapun sanksi dalam upaya pengawasan transportasi (Grabcar) di Kota Makassar yang kami lakukan ialah Pertama kita melakukan sanksi persuasif, tapi apabila mereka masih melanggar, kemudian kita melakukan tindakan tegas, sampai pengkandangan juga tidak masalah, tapi itu semua ada proses”. (Wawancara dengan H, 9 Agustus 2018)

Kemudian tambahan hasil wawancara dari Kepala seksi manajemen rekayasa terkait sanksi terhadap *driver* yang melanggar peraturan mengemukakan bahwa :

“Seandainya pengemudi atau driver tidak memenuhi peraturan/persyaratan sesuai dengan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017, otomatis pertama kami akan melakukan teguran kepada aplikator, terus yang kedua melakukan teguran kepada perusahaan yang menaungi kendaraan tersebut, karena persyaratannya sekarang dia harus bernaung di suatu perusahaan, jadi kalau dia tidak memenuhi persyaratannya hal yang sangat krusial yang akan kami lakukan adalah tilang, tilang yang akan dilakukan oleh pihak kepolisian. Kenapa kepolisian, karena Grab itu menggunakan plat hitam,

jadi yang punya hak untuk menilang yaitu pihak kepolisian". (Wawancara dengan EP, 16 Juli 2018)

Berdasarkan hasil wawancara dari kedua informan diatas menunjukkan bahwa sanksi yang diberikan terhadap pengemudi/*driver Grabcar* yang melanggar peraturan adalah berupa teguran kepada aplikator, juga teguran kepada perusahaan yang menaungi kendaraan tersebut dan sanksi yang paling tegas adalah berupa penilangan yang dilakukan oleh pihak kepolisian.

2. Pengawasan Informal

Pengawasan informal yakni pengawasan yang dilakukan di luar unit instansi/ organisasi. Transportasi *online* dapat dimaknai sebagai sarana pengangkutan umum yang menggunakan teknologi informasi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk mengakses jasa yang ditawarkan (Wati, 2017:38).

Pengawasan merupakan usaha yang sistematis untuk menetapkan standar kinerja, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar kinerja yang sudah ditetapkan, untuk mengetahui penyimpangan yang terjadi dan untuk memperbaiki serta menjamin sumber daya pemerintahan digunakan secara efektif dan seefisien mungkin untuk mencapai tujuan dari organisasi. Yosa (dalam Primayana, dkk 2014:4) Kemudian wawancara peneliti dengan salah satu informan Asosiasi *Driver Online (ADD) Grabcar* di Kota Makassar terkait dengan upaya pengawasan yang telah dilakukan pemerintah mengatakan bahwa :

"Sampai sekarang Pengawasan Pemerintah ke perusahaaan transportasi Grab di Kota Makassar, masih belum efektif, karena sekarang ini masih belum ada keputusan yang paten dari Permenhub 108 itu, sampai sekarang

Permen 108 itu mewajibkan pengendara berbadan hukum seperti salah satunya adalah koperasi dan perusahaan/ PT, pendapat saya belum efektif di Kota Makassar karena dinas perhubungan Provinsi Sulawesi-Selatan masih menunggu keputusan dari Kementerian Perhubungan”. (Wawancara dengan R, 9 Agustus 2018)

Hasil wawancara lain peneliti dengan salah seorang informan Asosiasi Moda Transportasi mengatakan bahwa :

“Jadi kami melakukan pengawasan ke perusahaan Grab dengan melakukan pembinaan di kantor-kantor perusahaan Grab, dan kami berharap kedepannya Grab tidak lagi membuka kuota secara berlebihan yang dapat menimbulkan konflik dengan angkutan konvensional (Wawancara dengan MA, 9 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa Pengawasan telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan, namun tidak efektif disebabkan oleh Permenhub 108 yang kembali mengalami revisi di Mahkamah Konstitusi.

Secara umum pada era modern dan global transportasi digambarkan sebagai kendaraan yang dapat mengangkut sebuah muatan dalam jumlah banyak dalam satu kali kerja, sehingga dapat memberikan hasil yang efektif dan efisien. Transportasi menjadi sebuah ikon kebutuhan penting dalam kehidupan sebagai sarana menunjang aktivitas dalam kegiatan sehari-hari dan diharapkan mampu menjadi komponen penunjang yang sesuai dengan fungsi dan manfaatnya. Hasil wawancara peneliti dengan salah satu informan pengemudi *Grabcar* di Kota Makassar terkait dengan efektifitas pemerintah dalam melakukan pengawasan mengatakan bahwa :

“Iya, jadi Pengawasan Pemerintah ke perusahaan Transportasi (Online) Grabcar di Kota Makassar telah dilakukan oleh dinas perhubungan, dengan mendatangi perusahaan mereka, tetapi masih banyak kendala yang terjadi di lapangan, terutama disebabkan karena Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yang kembali mengalami revisi di

MK, jadi memang sampai saat ini pemerintah masih menunggu keputusan dari Mahkamah Konstitusi”. (Wawancara dengan R, 9 Agustus 2018)

Adapun respon dari Pengemudi/ salah seorang *driver Grabcar* mengatakan bahwa :

“Menurut pendapat saya kadang-kadang ada perasaan kesal yah, apabila ada salah satu masyarakat/pelanggan tiba-tiba men-cancel pemesanannya, karena hal tersebut secara otomatis akan membuat performance kami menurun, karena dia membatalkan tanpa memberitahu sebelumnya”. (Wawancara dengan NS, Agustus 2018)

Hal ini juga ditambahkan oleh informan peneliti, pengemudi *Grabcar* yang beroperasi depan Hotel Dalton mengatakan bahwa :

“Kami kecewa yah, apabila ada pelanggan yang membatalkan pesanannya secara tiba-tiba, padahal sudah ditengah jalan, belum lagi uang bensin yang saya utamakan dan pikirkan, seperti beberapa waktu lalu ada pelanggan yang membatalkan pesanannya itu membuat saya kesal” (Wawancara dengan A, 1 September 2018)

Berdasarkan hasil wawancara dari kedua informan di atas menunjukkan bahwa pengemudi/ *driver* mengalami kekecewaan saat ada pelanggan mereka yang membatalkan pemesanannya bahkan sebagian pengemudi mengeluhkan, karena kehabisan uang bensin.

Transportasi pada umumnya merupakan alat untuk memperlancar kegiatan masyarakat untuk beraktivitas. Dalam pembangunan transportasi, pemerintah berperan sebagai pembina, sehingga berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Salah satu kewajiban dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan. Di samping itu juga berkewajiban untuk melaksanakan tugas pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Melihat betapa pentingnya transportasi digunakan masyarakat untuk menuju tempat tujuannya dan memilih

transportasi yang sesuai dengan kondisi jarak dan biaya yang diperlukan, maka sebagian besar masyarakat masih memilih angkutan umum untuk memenuhi sesuai kebutuhan mobilitasnya. Hal ini berdasarkan karena masyarakat umum masih tergolong berada di tingkat ekonomi yang rendah.

Berikut yang dikemukakan oleh *driver Grabcar* mengatakan bahwa :

“Harapan saya ke depan pemerintah lebih memperhatikan kesejahteraan pengemudi/driver taksi online, dan juga benar-benar mensosialisasikan ke aplikator karena selama ini, aplikator lebih banyak sepihak saja, kurang memperhatikan keluhan-keluhan dari pengemudi/driver, seperti penyusunan tarif, dan intensif yang naik-turun, jadi tidak menentu dan akhirnya driver itu penghasilann ya tidak jelas, jadi pemerintah harus terus mensosialisasikan ke Grab”. (Wawancara dengan MA, 9 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan informan di atas menunjukkan bahwa pemerintah diharapkan lebih memperhatikan kesejahteraan pengemudi taksi online dengan cara terus mengupayakan sosialisasi di perusahaan-perusahaan aplikasi.

C. Hambatan Pemerintah dalam Pengawasan Transportasi Online (*Grabcar*) di Kota Makassar

Hambatan yang dialami oleh pemerintah dalam pengawasan terhadap transportasi Online (*Grabcar*) di kota Makassar yaitu berupa keterbatasan fungsi alat pendeteksi *acces dashboard*. Sebagaimana yang dijelaskan oleh informan Kepala Bidang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak dalam Trayek Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan terkait dengan kendala Pemerintah dalam penanganan Transportasi (*Grabcar*) di Kota Makassar mengatakan bahwa :

“Hambatan-hambatan yang dialami pemerintah ketika melakukan Pengawasan ke perusahaan Transportasi Online (Grabcar) di Kota Makassar terkendala pada keterbatasan fungsi alat pendeteksi atau istilahnya akses dashboard yang di berikan oleh Kominfo, yang seharusnya dapat membedakan antara angkutan online dan bukan sehingga dapat memaksimalkan kinerja Dinas Perhubungan. Selain itu dari kami juga tidak memiliki metode lain selain melakukan pengendalian dari sisi perizinan, jadi kami tidak punya alat untuk mendeteksi ini online atau bukan, itu tidak ada, jadi cara yang paling efektif cuman itu, jadi yang dinas perhubungan provinsi lakukan selama ini adalah melakukan pendekatan melalui proses perizinan, jadi kita selalu melakukan proses sosialisasi/pembinaan kepada mereka. Alhamdulillah, saat ini sudah ada 6 perusahaan yang bekerja sama dengan Grab yang sudah punya izin penyelenggaraan”. (Wawancara dengan EA, 16 Juli 2018)

Hal tersebut juga diungkapkan oleh kepala bidang lalu lintas terkait dengan pembuatan akses *dashboard* oleh Kominfo yang tak sesuai dengan harapan pihak Dinas perhubungan mengatakan bahwa :

“Hal ini menjadi faktor penghambat kinerja kami ya, karena acces dashboard yang seharusnya secara keseluruhan diberikan kepada kita tidak sesuai dengan harapan kami, karena hanya menampilkan data pasif kendaraan saja, sehingga sulit membedakan yang mana legal dan bukan. Kitapun dapat mematikan aplikasinya secara langsung bila perlu, tapi ini tidak, karena ia berada di bawah naungan dari Kominfo pusat, jadi agak sulit”. (Wawancara dengan H, 9 Agustus 2018)

Berdasarkan hasil wawancara dari kedua informan di atas menunjukkan bahwa hambatan dalam pengawasan ke perusahaan transportasi online (*Grabcar*) adalah *acces dashboard* yang tidak sesuai harapan dari pihak Dinas Perhubungan, namun pemerintah tetap mengupayakan pembinaan dan sosialisasi untuk menjaga stabilitas kendaraan taksi online di Kota Makassar.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diatas tentang Pengawasan Pemerintah Terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) di Kota Makassar, maka dapat ditarik kesimpulan berdasarkan indikator-indikator pengawasan adalah sebagai berikut :

1. Bentuk Pengawasan Pemerintah terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) di Kota Makassar secara formal dilakukan dengan melakukan pengawasan ke badan hukum seperti PT dan Koperasi, berdasarkan kuota yang telah diberikan, melakukan pengendalian melalui perizinan, dan bekerjasama dengan pihak Direktorat Lalu-Lintas, setelah dilakukan evaluasi hasilnya memang tidak efektif, sebab di lapangan mereka jauh, daripada kuota yang telah diberikan, sedangkan pengawasan secara informal dilakukan oleh Asosiasi Moda Transportasi (ADD) Kota Makassar yang mengupayakan sosialisasi Permenhub 108 di perusahaan-perusahaan aplikasi.
2. Hambatan dalam pengawasan transportasi online (*Grabcar*) di Kota Makassar adalah keterbatasan alat pendeteksi akses *dashboard* yang tidak seperti harapan Dinas Perhubungan, karena hanya menampilkan data pasif kendaraan saja, namun pemerintah tetap mengupayakan pembinaan dan sosialisasi untuk menjaga stabilitas kendaraan taksi online di Kota Makassar.

B. Saran

Dengan memperhatikan kesimpulan dan hasil analisis pembahasan pada bab sebelumnya penulis mempunyai saran bagi Pemerintah Kota dalam hal Pengawasan Pemerintah Terhadap Transportasi (*Grabcar*) di Kota Makassar adalah sebagai berikut :

1. Pemerintah harus mencari metode lain dalam melakukan pengawasan terhadap transportasi online *Grabcar* di Kota Makassar, selain menggunakan metode pemanggilan yang dirasa tidak efektif untuk menangani permasalahan taksi online.
2. Pemerintah seharusnya memberikan sanksi tegas kepada perusahaan aplikasi apabila membuka kuota pendaftaran, namun kuota yang tersedia telah terpenuhi, agar tidak menimbulkan pertikaian/kekesalan pengemudi sopir taksi konvensional.
3. Pemerintah harus mengefektifkan koordinasi dengan Kominfo Pusat agar permasalahan transportasi online dapat ditangani bersama-sama secara efektif dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, Ahsani Amalia. 2017. *Online vs Konvensional: keunggulan dan konflik antar moda transportasi di kota Makassar*. Jurnal. Etnosia. Volume 2 Edisi 2, Desember 2017. P-ISSN:2527-9313, E-ISSN: 2548-9747 http://journal.unhas.ac.id/download/pdf_1 diakses tanggal 15 April 2018
- Damopolli, Maria Grace, Dkk. 2017. *Fungsi Pengawasan Inspektorat Terhadap Perangkat Daerah (PD) Pemerintah Kota Manado*. Agri-Sosio-Ekonomi Unsrat. Vol.13, No.1A, Februari 2017:269-276 <https://media.neliti.com/media/publications/76918-ID-fungsi-pengawasan-inspektorat-terhadap-p.pdf>, diakses tanggal 30 Maret 2018
- Fachruddin, Andi. 2016. *Manajemen Pertelevisian Modern*. Andi: Yogyakarta.
- Fajariah. 2017. *Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Makassar*. Skripsi. Program studi Ilmu Ekonomi. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Hasanuddin.
- Haerul, Dkk. 2016. *Implementasi Kebijakan Program Makassar Tidak Rantasa (Mtr) Di Kota Makassar*. Jurnal Administrasi Publik. Vol. 6, No. 2, Tahun 2016. https://media.neliti.com/media/publications/97315-I_Implementasi-kebijakan-program-makassar.pdf, diakses tanggal 30 Maret 2018
- Ilmi, Nurul. 2017. *Tinjauan Yuridis Tentang Pengawasan Pelaksanaan Izin Tempat Hiburan Malam Di Kabupaten Tana Toraja*. Skripsi. Program studi Hukum Administrasi Negara. Fakultas Hukum. Universitas Hasanuddin.
- Khotimah, Siti Nor. 2018. *Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo*. Skripsi. Prodi Politik Islam . Fakultas Ushuludin Dan Filsafat. Universitas Islam Negeri Sunan Ampel.
- Mustari, Nuryanti. 2015. *Pemahaman Kebijakan Publik*. Leutika Nouvalitera: Yogyakarta.
- Putri, Easti Hatranyanti, Dkk. 2013. *Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik*. Jurnal Administrasi Publik (JAP), Vol.3, No.1, h. 87-93 <https://media.neliti.com/.../publications/73861-ID-evaluasi-kebijakan-peremajaan-ang>, diakses tanggal 1 April 2018
- Parerung, Y. S., Barkey, R. A., & Salam, M. 2013. *Perencanaan Transportasi Dalam Pengembangan Pembangunan Wilayah Di Kabupaten Konawe Utara*. J. Sains & Teknologi, Desember 2013, Vol.13 No.3 : 291–299. ISSN 1411-4674.

pasca.unhas.ac.id/jurnal/files/35efafaca56d1132d05e9dd08493f772.pdf
diakses pada tanggal 30 Maret 2018.

Primayana, dkk. 2014. *Pengaruh Kapasitas Sumber Daya Manusia, Pengendalian Intern Akuntansi, Pemanfaatan Teknologi Informasi, Dan Pengawasan Keuangan Daerah Terhadap Keterandalan Pelaporan Keuangan Pemerintah Daerah (Studi Pada Pemerintah Daerah Kabupaten Buleleng.* e-Journal S1 Ak Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Akuntansi Program S1. Vol:2 No:1 Tahun 2014. [Http://download.portalgaruda.org/article.php?...PENGARUH%20KAPASITAS%20SUMBE..](http://download.portalgaruda.org/article.php?...PENGARUH%20KAPASITAS%20SUMBE..) diakses tanggal 30 Maret 2018

Ramadhani, Abdullah & Ramdhani, Muhammad Ali. 2017. *Konsep Umum Pelaksanaan Kebijakan Publik.* Jurnal Publik. Vol. 11; No. 01; 2017; 1-12 ISSN: 1412-7083 <https://journal.uniga.ac.id/index.php/JPB/article/view/1>, diakses tanggal 30 Maret 2018

Siregar, F. Y. 2015. *Pengawasan Angkutan Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Dumai.* Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Fisip. Volume 2 No. 1 Februari 2015 [FY Siregar - Jurnal Online Mahasiswa \(JOM\) Bidang Ilmu Sosial 2015](http://www.jurnal.unsi.ac.id/index.php/JOM/article/view/100) diakses pada tanggal 30 Maret 2018.

Safitri, Melisa. 2015. *Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Konflik Antara Taksi Konvensional Dan Taksi Online.* Jurnal Keadilan Progresif. Volume 6 Nomor 2 September 2015. [Jurnal.ubl.ac.id/index.php/KP/article/view/699](http://jurnal.ubl.ac.id/index.php/KP/article/view/699). diakses pada tanggal 30 Maret 2018.

Sembiring, Uliana Ria. 2016. *Sistem Pengawasan Pemerintahan Daerah.* Jurnal Ilmiah KORPRI Kopertis Wilayah IV. Vol 1, No. 1, Mei 2016. http://www.jurnalteknofisiensi.org/file.php?file=preview_jurnal&id=508&cd=0b2173ff6ad6a6fb09c95f6d50001df6&name=136147%20Sistem%20Pengawasan.pdf, diakses tanggal 30 Maret 2018

Setyanto Alief Rakhman & Samudro Bhimo Rizky. 2016. *Kajian Determinan Biaya Transaksi Taksi Konvensional Dengan Biaya Transaksi Taksi Online.* Mahasiswa Magister Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Universitas Diponegoro Semarang Proceeden Semnas Fekon 2016. [https://slidedocument.org > Research > Arts & Architecture](https://slidedocument.org/Research/Arts%20&%20Architecture) diakses tanggal 1 April 2018

Saputra, Angga. 2015. *Penertiban Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru.* Jom FISIP Volume 2 No. 2 - Oktober 2015 <http://jom.unri.ac.id/article/download> diakses tanggal 15 April 2018

Suryono, Agus. 2014. *Kebijakan Publik Untuk Kesejahteraan Rakyat*. Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi. Volume VI, Nomor 02, September 2014. ISSN 2085-1162 [Http://www.stiami.ac.id/jurnal/download/117/kebijakan-publik-untuk-kesejahteraan-rakyat](http://www.stiami.ac.id/jurnal/download/117/kebijakan-publik-untuk-kesejahteraan-rakyat) diakses tanggal 1 April 2018

Sugiyono. 2013. *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Penerbit CV. Alfabeta: Bandung.

_____. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Penerbit CV. Alfabeta: Bandung.

_____. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Penerbit CV. Alfabeta: Bandung.

PERUNDANG-UNDANGAN

Permen No 108 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

(SK) Gubernur Sulawesi Selatan, nomor 228/01/tahun 2018 yang mengatur tentang kuota angkutan daring (*online*)

Warsito. 2017. *Legalitas Moda Transportasi Berbasis Online Dampaknya Bagi Pemerintahan Joko Widodo* Prosiding Seminar Nasional Multi Disiplin Ilmu & Call For Papers Unisbank Ke-3 (Sendi_U 3) 2017 Isbn: 9-789-7936-499-93 407 <https://media.neliti.com/media/.../171551-ID-legalitas-moda-transportasi-berbasis-onl>, diakses tanggal 30 Maret 2018

Wati, Risky Ameliya. 2017. *Analisis Total Quality Service (Tqs) Dengan Penerapan Quality Function Deployment (Qfd) Pada Go-Jek Indonesia Cabang Makassar (Taksi Online)*. Skripsi. Prodi Departemen Manajemen. Fakultas Ekonomi Dan Bisnis. Universitas Hasanuddin.

DOKUMENTASI



Wawancara dengan Kepala bidang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek



Wawancara dengan Kepala Kepala Bidang Lalu Lintas



Wawancara dengan Kepala Seksi Manajemen Rekayasa



Wawancara dengan *Driver (Grabcar)*

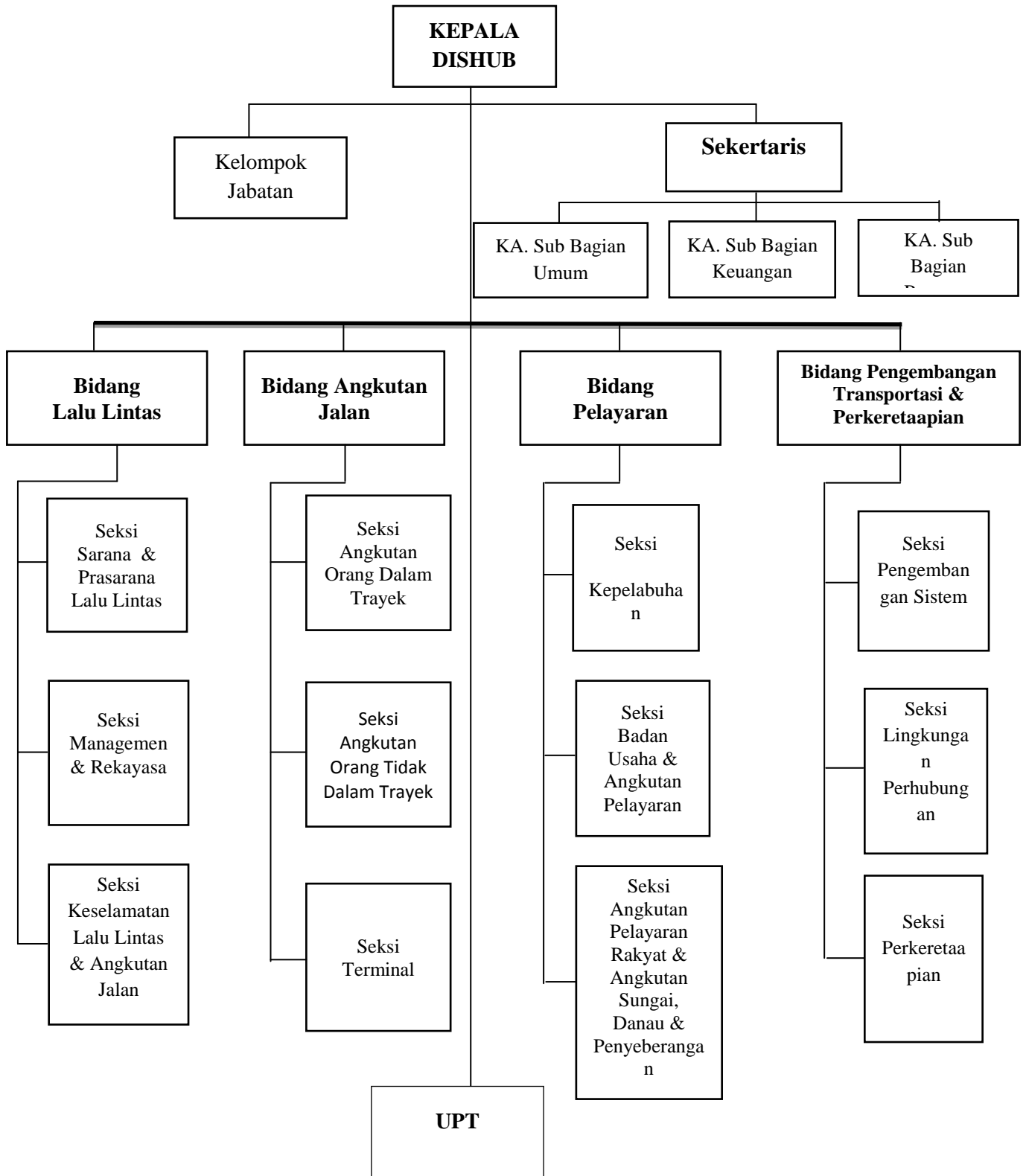


Lokasi Penelitian Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

Beberapa Kendaraan *Grabcar* di depan hotel Dalton



**STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI SULAWESI-SELATAN**



RIWAYAT HIDUP



SURYA HARDIANSYAH, dilahirkan di kota Marauke pada tanggal 20 Juli 1995. Penulis merupakan anak ke-3 dari 4 bersaudara dari buah kasih pasangan **Ayahanda Sudirman Kaisepo dan Ibunda Hartati S.pd.** Penulis mengawali

pendidikan formal mulai pada tahun 2001 di SD Muhammadiyah 3 Pinrang dan tamat tahun 2007, pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 5 Pinrang dan tamat pada tahun 2010. Pada tahun yang sama pula, penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 2 Pinrang dan tamat pada tahun 2013. Pada tahun 2014 penulis melanjutkan pendidikan ke jenjang perguruan tinggi yaitu Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Program Studi Ilmu Pemerintahan (S1).

Berkat Rahmat Allah SWT dan iringan doa dari keluarga serta teman-teman. Perjuangan panjang penulis dalam menempuh pendidikan di Universitas Muhammadiyah Makassar berhasil dengan tersusunnya skripsi yang berjudul Pengawasan Pemerintah Terhadap Transportasi Online (*Grabcar*) di kota Makassar.