



## IMPLEMENTASI KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 348 TAHUN 2019 TENTANG PEDOMAN PERHITUNGAN BIAYA JASA SEPEDA MOTOR TERHADAP EKSISTENSI OJEK ONLINE DI KOTA PADANG

Tarma Sartima<sup>1\*</sup>, Feri Antoni<sup>2</sup>, Puryanto<sup>3</sup>, Annisa Rahmadani<sup>4</sup>

<sup>1,3,4</sup>Universitas Ekasakti, Padang, Indonesia

<sup>2</sup>Institut Administrasi dan kesehatan Setih Setio Muara Bungo, Jambi. Indonesia

\*Corresponding Author: [tarmasartima@gmail.com](mailto:tarmasartima@gmail.com)

---

### Info Artikel

Diterima, 08/05/2023

Direvisi, 10/06/2023

Dipublikasi, 02/07/2023

---

### Kata Kunci:

Implementasi Peraturan  
Menhub dan Tarif Ojek  
Online

---

### Abstrak

Berdasarkan Peraturan Kementerian Republik Indonesia Nomor 348 Tahun 2019 mengenai biaya jasa terhadap angkutan online yang dimulai dari serentak di Indonesia mulai dari tanggal 25 Mei 2019 lalu memiliki banyak sekali pro dan kontra. Seperti halnya di Kota Padang sendiri yang termasuk dalam salah satu zona diberlakukannya kebijakan tersebut. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian Deskriptif dengan pendekatan Kualitatif. Hasil Penelitian dalam skripsi ini adalah, kebijakan ini belum berjalan sepenuhnya untuk beberapa aplikator yang ada di Kota Padang, mengingat kebijakan ini tidak hanya satu aplikator saja yang menjalankan, Kebijakan mengenai tarif ini atau 348 Tahun 2019 ini merupakan kebijakan yang diambil setelah adanya kebijakan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengenai perlindungan keselamatan kerja. Dimana dalam menjalankan sebuah kebijakan pasti memiliki kendala dan juga pasti ada upaya yang dilakukan untuk meminimalisasi terjadi kesalahpahaman. Dimana dalam menjalankan suatu usaha di suatu wilayah memang diperlukan payung hukum untuk mencegah suatu hal dikarenakan hukum atau peraturan merupakan wadah yang disediakan oleh negara untuk melindungi setiap aturan yang ditegakkan, bila tidak ada hukum maka akan terjadi kekecauan, seperti dengan kebijakan mengenai kendaraan Online yang ada di Kota Padang.

---

### Abstract

*Based on the Regulation of the Ministry of the Republic of Indonesia Number 348 of 2019 regarding service fees for online transportation, which started simultaneously in Indonesia starting from May 25 2019, there are lots of pros and cons. As is the case in the Padang City itself which is included in one of the zones for the implementation of this policy. The research method used in this study is a descriptive research method with a qualitative approach. ts of the research in this thesis are that this policy has not been fully implemented for several applicators in the Padang City, considering that this policy is not only implemented by one applicator. This policy regarding tariffs or 348 of 2019 is a policy that was taken after the Ministerial Transportation Number 12 of 2019 concerning work safety protection. Where in carrying out a policy there must be obstacles and there must also be efforts made to minimize misunderstandings. Where in running a business in an area, a legal umbrella is needed to prevent something because laws or regulations are a forum provided by the state to protect every rule that is enforced, if there is no law there will be chaos, such as with policies regarding existing online vehicles. in Padang City.*

---

---

### Keywords:

Implementation of  
Minister of  
Transportation  
Regulations and Online  
Ojek Tariffs

## PENDAHULUAN

Kenaikan tarif Ojek Online di Kota Padang diawali dengan keluarnya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 yang berisikan kenaikan tarif bagi semua Ojek Online yang ada di Indonesia. Kenaikan tarif ini mempunyai zona-zona tertentu yang setiap zonanya memiliki tarif yang berbeda. Peraturan ini memberlakukan jasa minimal yang harus dibayarkan hingga 4 kilometer. Biaya jasa minimal ditentukan berdasarkan zona-zona yang telah ditentukan. Penerapan kenaikan tarif ini akan terjadi pada setiap ojek online yang ada di Indonesia. Keputusan Pemerintah ini merupakan lanjutan dari Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Kemunculan transportasi Online di Indonesia Tahun 2015 telah membawa perubahan dalam aktivitas keseharian masyarakat. Transportasi Online ini menawarkan kemudahan yang memanjakan pengguna telepon pintar untuk memenuhi kebutuhan hanya dengan layar sentuh. Berawal dari layanan Go-Ride yaitu layanan yang digunakan untuk mengantar penumpang menggunakan Sepeda Motor, GOJEK sebagai pelopor transportasi online disambut dengan hangat. Keberhasilan GOJEK pun membawa persaingan bagi perusahaan transportasi Online lain, seperti Grab dan Uber.<sup>1</sup>

Dengan didukung teknologi komunikasi dan *Smartphone* menggabungkan jasa transportasi ojek dengan teknologi komunikasi sehingga melahirkan sebuah inovasi baru berbasis transportasi Online. Transportasi berbasis online saat ini sangat digemari oleh setiap kalangan yang ada di Indonesia. Pasalnya selain mudah di akses Transportasi ini pun juga banyak sekali jadi tidak susah mencarinya. Hanya dengan *Download* aplikasi saja setiap masyarakat bisa menggunakannya kemana saja. Hadirnya transportasi online ini juga memberikan masyarakat variasi dan pilihan untuk menentukan transportasi mana yang cocok dengan kebutuhan masyarakat saat ini mengingat semakin hari kebutuhan masyarakat semakin bervariasi dan membutuhkan sarana pendukung yang pas.

Menjadi Transportasi yang sangat digemari saat ini Go-Jek adalah sebuah transportasi berbasis *Online* yang hadir di setiap masyarakat yang ada di Indonesia. Menurut Lembaga Riset *Global Growth For Knowledge* (GFK) membuktikan bahwa pengguna aplikasi Go-Jek mencapai 21,6%.<sup>2</sup> Untuk awal keberadaannya saja aplikasi ini telah mempunyai hati setiap masyarakat. Hal ini dikarenakan mudah diakses dan juga harga yang relative murah dibandingkan dengan ojek konvensional.

Tahun 2011, GO-JEK sebenarnya sudah dirintis. Tapi barulah layanan itu melesat sejak peluncuran aplikasinya di ponsel Android dan IOS pada awal tahun 2015. Hal ini menjadi perbincangan oleh semua surat kabar dimanapun sampai dengan ke mancanegara. Menurut hasil survey bila dilihat dari segi pendidikan mitra pengemudi ojek online ini 85% memiliki tingkat pendidikan SMP hingga SMA sederajat.<sup>3</sup>

Untuk tarif sendiri angkutan yang berbasis online ini memiliki tarif tersendiri tergantung berapa KM jarak yang akan di tempuh. Aplikasi ini juga mempunyai banyak

---

<sup>1</sup><https://www.jurnalperempuan.org/wacana-feminis/transportasi-online-dan-humor-seksis-di-media-sosial> diakses pada tanggal 05 Desember 2019 pukul 09.56 WIB

<sup>2</sup> [m.news.viva.co.id/news/read/748464-survei-gojekungguli-grab](https://m.news.viva.co.id/news/read/748464-survei-gojekungguli-grab) diakses pada tanggal 30 November 2019 pukul 00.13 WIB

<sup>3</sup> <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3609781/awal-mula-transportasi-online-menjamur-di-indonesia> diakses pada tanggal 30 November 2019 Pukul 00.40 WIB

sekali promo yang bisa digunakan oleh para pengguna, Namun jika tarif mengalami kenaikan akan menyebabkan berkurangnya penumpang transportasi Online tersebut. Seperti yang sekarang ini terjadi Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan mengenai kenaikan tarif yang ada di sebagian besar Kabupaten/Kota yang ada di Indonesia. Keputusan Menteri perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 telah menetapkan 3 zona yang mengalami kenaikan biaya Ojek Online yang mulai diterapkan di tanggal 2 November 2019.<sup>4</sup>

Ada 221 Kabupaten/Kota yang melayani jasa ojek online, namun yang mengalami kenaikan tarif hanya 123 kabupaten/Kota saja. Hal ini terjadi karena banyak sekali pertimbangan yang dilakukan sehingga tidak semua daerah yang mengalami kenaikan tarif. Menjadi driver Ojol sekarang telah menjadi suatu profesi bagi sekian banyak masyarakat yang ada di Indonesia, khususnya para anak muda yang mempunyai *Smartphone* dan memiliki motor. Sehingga perlu diatur untuk kesejahteraan si pengemudi sendiri.

Sebelum adanya Transportasi Online ini kebanyakan masyarakat menggunakan angkutan umum seperti angkot, bus kota ojek konvensional, dan juga becak. Namun seiring dengan berkembangnya teknologi mempermudah seseorang untuk bepergian kemanapun yang mereka mau tanpa harus pusing juga sangat efektif dan efisien. Bicara soal Transportasi merupakan suatu alat yang bisa digunakan untuk memindahkan sesuatu dalam bentuk barang. Transportasi memiliki banyak sekali macam mulai dengan angkot, ojek, delman, becak, bus pesawat, dan juga kapal merupakan suatu alat transportasi yang digunakan oleh setiap masyarakat.

Penelitian yang dilakukan oleh Rischy Eka Andriyanto<sup>5</sup> Studi ini membahas mengenai realita terkait konsumen yang merasa keberatan dengan adanya kenaikan tarif Transportasi Online Grab pada saat ini. Masyarakat merasakan kenaikan tarif pada transportasi online pada penyedia perusahaan Grab mengalami kenaikan tarif hingga dua kali lipat dari tarif awal yang dikeluarkan oleh perusahaan penyedia transportasi online grab.

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan diatas sehingga dapat dikatakan bahwa yang menjadi permasalahan saat ini ialah penyebab kenaikan harga ojol. Setiap daerah mempunyai UMR (Upah Minimum Propinsi) yang berbeda-beda tergantung pendapatan yang diterima setiap bulanya, namun mengapa tarif ojol disetiap daerah menjadi sama. Untuk di daerah yang UMR nya kecil kenaikan tarif menjadi suatu masalah baik bagi driver nya dan bagi pengguna ojek online. Penelitian ini akan mencoba menelisik bagaimana implementasi keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Sepeda Motor, kendala dan upaya terhadap eksistensi ojek online di Kota Padang ?

## KAJIAN PUSTAKA

Jasa merupakan pemberian suatu kinerja atau tindakan tak kasat mata dari satu pihak kepada pihak lain. Pada umumnya jasa diproduksi dan dikonsumsi secara bersamaan, di mana interaksi antara pemberi jasa dan penerima jasa mempengaruhi hasil jasa tersebut. Menurut

---

<sup>4</sup> <https://www.kompas.com/tren/read/2019/09/01/145022765/mulai-2-september-2019-berlaku-tarif-baru-untuk-ojek-online-motor?page=allv> diakses pada tanggal 26 November 2019 pukul 00.11 WIB

<sup>5</sup> Rischy Eka Andriyanto dalam skripsi dengan judul Penerapan Tarif Angkutan Online Pada Grab Office Tulungagung Ditinjau dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 348 Tahun 2019 dan Fiqih Muamalah sebagaimana dikuti dalam <http://repo.iain-tulungagung.ac.id/14750/>

UU No. 42 Tahun 2009 dalam Pasal 1,<sup>6</sup> yang dimaksud dengan jasa adalah setiap kegiatan pelayanan yang berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, fasilitas, kemudahan, atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan.<sup>7</sup>

*Transportation* diartikan oleh Black Law Dictionary sebagai *the removal of goods or persons from one place to another by a carrier*, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata online yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai “dalam jaringan”, atau yang lebih dikenal dalam singkatan “daring”. Pengertian online adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet.<sup>8</sup>

Menurut lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan No. 348 Tahun 2019 mengenai perhitungan biaya pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berdasarkan system zonasi :

1. Zona I (Sumatra, Jawa, Bali kecuali Jabodetabek): Rp 1.850-2.300 per km dengan biaya minimal Rp 7.000-10.000
2. Zona II (Jabodetabek): Rp 2.000-2.500 per km dengan biaya minimal Rp 8.000-10.000
3. Zona III (Kalimantan, Sulawesi, NTT, Maluku, dan lainnya): Rp 2.100-2.600 dengan biaya minimal Rp 7.000-10.000.<sup>9</sup>

Menurut Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 1 ayat (6) menyatakan bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat. Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi online merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung driver kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online ini, sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi online, dikarenakan penyedia layanan aplikasi merupakan penghubung antara supply and demand (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, driver, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online.

Model adalah abstraksi dari realita. Model dapat digambarkan dalam bentuk skematik model, game model, simbolik model.<sup>10</sup> Model implementasi kebijakan yang dikemukakan George C. Edward III menunjuk empat variabel yang berperan penting dalam pencapaian keberhasilan implementasi. Empat variabel tersebut adalah komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi.

Implementasi merupakan salah satu tahap dalam proses kebijakan publik. Biasanya implementasi dilaksanakan setelah sebuah kebijakan dirumuskan dengan tujuan yang jelas. Implementasi adalah suatu rangkaian aktifitas dalam rangka menghantarkan kebijakan

---

<sup>6</sup> Undang-Undang Nomor 42 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan

<sup>7</sup> Juli Rarnawati dan Retno Indah Hernawati..(2016). Dasar-Dasar Perpajakan. Yogyakarta: Deepublish,

<sup>8</sup> Andika Wijaya, Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online, hlm: 9

<sup>9</sup> <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190903062454-37-96658/tarif-grab-dan-gojek-naik-di-seluruh-ri-ini-penjelasan> diakses pada tanggal 27 November 2019 Pukul 10.27 WIB

<sup>10</sup> Soeprihanto, John, 2001, "Penilaian Kinerja Dan Pengembangan Karyawan (Edisi Pertama)", Yogyakarta: Universitas Gajah Mada

kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana yang diharapkan.<sup>11</sup>

Guna menganalisis implementasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 mengenai Perhitungan Biaya Jasa Sepeda Motor Terhadap Eksistensi Ojek Online merujuk model implementasi kebijakan George C. Edwards III<sup>12</sup> dimana implementasi di mulai dari kondisi abstrak dan sebuah pertanyaan tentang apakah syarat agar implementasi kebijakan dapat berhasil. Menurut George C. Edwards III ada empat variabel dalam kebijakan yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi/sikap, dan struktur birokrasi, keempat faktor tersebut harus dilaksanakan secara simultan karena antara satu dengan yang lainnya memiliki hubungan erat yang bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang implementasi kebijakan

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan hal yang penting dalam suatu penelitian, dimana akan membantu mengarahkan dan memudahkan menyusun pelaksanaan penelitian.<sup>13</sup> Metode yang digunakan dalam penelitian ini ada penelitian *deskriptif* kemudian ditunjang *kualitatif*. Penelitian *deskriptif* yaitu bentuk penelitian yang menggambarkan suatu permasalahan agar data yang tersedia dan terkumpul dapat memberikan gambaran secermat mungkin tentang keadaan yang terjadi pada objek penelitian.<sup>14</sup> Populasi adalah keseluruhan objek penelitian yang mempunyai karakteristik tertentu dalam suatu penelitian.<sup>15</sup> Populasi dalam penelitian ini adalah populasi terbatas. “populasi terbatas, yaitu populasi yang memiliki sumber data yang jelas batas-batas nya secara kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah Kepala Bagian Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Sumatera Barat, Koordinasi Lapangan kantor Gojek Kota Padang, Ketua Komunitas Gojek, Driver Ojek Online Kota Padang, Pengguna Aplikasi, Adapun populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Mitra Ojek Online Kota Padang. Teknik penentuan sampel dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik *Purposive sampling*.<sup>16</sup> Dimana teknik ini merujuk pada ciri atau sifat tertentu yang diperkirakan mempunyai ciri-ciri atau sifat yang ada dalam populasi yang sudah diketahui sebelumnya.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### **Implementasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 mengenai Perhitungan Biaya Jasa Sepeda Motor Terhadap Eksistensi Ojek Online di Kota Padang**

Menurut George C. Edwards III, implementasi di mulai dari kondisi abstrak dan sebuah pertanyaan tentang apakah syarat agar implementasi kebijakan dapat berhasil. Menurut George C. Edwards III ada empat variabel dalam kebijakan yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi/sikap, dan struktur birokrasi, ke empat faktor di atas harus dilaksanakan secara simultan karena antara satu dengan yang lainnya memiliki hubungan erat yang bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang implementasi kebijakan.

---

<sup>11</sup>Gaffar Afan, 2009 Politik Indonesia: Transisi Menuju Demokrasi. Yogyakarta: Pusaka Pelajar

<sup>12</sup> Sri Suwitri, 2018, “Konsep Dasar Kebijakan Publik”, (Semarang : Universitas Diponegoro).

<sup>13</sup> Sugiono, 2018. Metode Penelitian Administrasi. Bandung: PT. Alfabeta

<sup>14</sup> Mamik, 2015, “Metodologi Kualitatif”, Taman Sidoarjo: Zifatama Publisher, hlm. 4.

<sup>15</sup> I Wayan Suwendra, 2018, “Metodologi Penelitian Kualitatif dalam Ilmu Sosial, Pendidikan, Kebudayaan, dan Keagamaan”, Bandung: Nilacakra, hlm. 5.

<sup>16</sup> Burhan Bungin, 2013, “Metodologi Penelitian Kualitatif social dan ekonomi”, Jakarta: Kencana, hlm.101

Lebih lanjut menurut George C. Edwards III ada empat variable dalam kebijakan yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi/sikap, dan struktur birokrasi, keempat variable ini memiliki hubungan yang sangat erat yang bertujuan meningkatkan pemahaman tentang Implementasi kebijakan. Keterkaitan dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

### **1. Komunikasi**

Menurut Edwards, kebijakan dari perintah harus diteruskan kepada personil yang tepat sebelum keputusan itu diikuti. Suatu kebijakan sebelum di implementasikan harus dikomunikasikan terlebih dahulu kepada semua pihak yang akan melaksanakan kebijakan dan yang akan dijadikan objek dari pada kebijakan tersebut hal ini seperti penerapan yang dilakukan oleh dinas Perhubungan Sumatera Barat dan juga Kantor gojek Kota Padang yang melakukan komunikasi dalam bentuk rapat dan juga juga pertemuan mengenai pemberlakuan sebuah keputusan “sebuah keputusan dibuat dikarenakan dkarena tidak adanya aturan yang mengatur mengenai berjalannya transportasi online ini di Indonesia sehingga banyaknya terjadi demo oleh beberapa angkutan kota, namun dikarenakan transportasi ini telah masuk dan berkembang begitu cepat sehingga dibuatlah sebuah aturan”

Menurut Edward, kebijakan dan peraturan yang telah dibuat harus diteruskan ke personil yang tepat sebelum diikuti. Suatu kebijakan sebelum dilakukan pengimplementasian harus dikomunikasikan terlebih dahulu kepada semua pihak sebagai pelaku penyelenggara dan juga objek yang akan melakukan kebijakan tersebut. Begitupun halnya dengan pengimplementasian Kp 348 Tahun 2019 ini, sebelum dilaksanakan oleh para Driver harus dilakukan komunikasi terlebih dahulu, harus dilakukan sosialisasi terlebih dahulu oleh aparat kepada Aplikator dan Aplikator kepada Driver sebagai pelaksana kebijakan. Pihak Aplikator bagian cabang daerah, juga Dinas Perhubungan Sumatera Barat dan juga Kementerian Perhubungan telah melakukan rapat terkait kebijakan yang akan dilaksanakn ini.

Kota Padang telah memperoleh informasi melalui rapat yang telah mereka lakukan dengan Dinas Perhubungan dan juga kementerian Perhubungan terkait kenaikan tarif ini. kemudian dari pihak Aplikator sendiri telah melakukan sosialisasi kepada mitra dengan bantuan ketua komunitas yang ada di Kota padang sehingga memudahkan mereka untuk memberikan informasi dikarenakan jumlah Driver yang begitu banyak. Pertemuan yang dilakukan oleh kepala cabang dengan ketua komunitas ini agar tidak terjadi ketimpangan berita dan juga perubahan makna informasi tentang apa tujuan diberlakukan kebijakan terkait tarif ini. Selain itu aplikator juga memberikan pesan pada setiap aplikasi terkait hal ini dikarenakan apabila ada driver yang tidak masuk dalam suatu komitas.

### **2. Sumber daya**

Sumber daya dapat menjadi faktor yang penting dalam melaksanakan kebijakan dalam mengimplementasikan suatu kebijakan sumber daya memegang peranan penting dan menentukan keberhasilan kebijakan tersebut, oleh karena itu dalam mengimplementasikan kebijakan harus didukung oleh aparat/staff yang memadai, kualisasi (mutu) aparat, sarana dan prasarana yang memadai.

Sumber daya pertama yang terpeting ialah Staf. Dalam perihal staf, jumlah tidak selalu mempunyai efek bagi implementasi kebijakan, melainkan keterampilan-keterampilan yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan. Keterampilan yang dimaksud disini ialah kemampuna profesioanl pekerja. Dalam hal tenaga kerja untuk wilayah kantor gojek sendiri memiliki banyak sekali Mitra. Di wilayah kota Padang saja hanya ada satu cabang yang memiliki 9 orang Staf yang telah terbagi sesuai dengan koordinasi masing-masing dan 2 orang sebagai tenaga keamanan. Setelah itu mitra dari gojek yang kurang lebih 1.000 orang. Sumber daya kedua adalah informasi. Informasi mempunyai dua bentuk. Pertama, informasi mengenai bagaimana melaksanakan kebijakan. Pelaksanaan harus mengetahui apa yang

dilakukan dan bagaimana mereka melakukan. Oleh karena itu setelah dikeluarkan kebijakan perihal KP 348 tersebut pihak Kantor Cabang Gojek mengetahui apa yang harus mereka lakukan seperti dengan KP 348 Tahun 2019 ini akan berjalan baik apabila seseorang yang memiliki kewenangan paling dalam hal ini ialah Aparatur pemerintah sebagai pembuat keputusan dan juga Gojek Pusat sebagai penyedia layanan Jasa (Aplikator) menjalin komunikasi dan kerjasama yang baik dengan para bawahannya.

### **3. Disposisi/Sikap**

Suatu kebijakan akan berjalan dengan semestinya baik dalam implementasi apabila didukung dengan aparat pelaksana, perilaku aparat pelaksana yang positif dan sesuai dengan prosedur dalam mengimplementasikan kebijakan. Sikap dalam bentuk karakteristik yang menempel erat kepada implemmentor adalah kejujuran, komitmen, dan demokrasi, yang memiliki komitmen tinggi yang jujur akan senantiasa bertahan diantara hambatan yang ditemui dalam program kebijakan.

Dari sikap Menteri Perhubungan dalam melakukan pengawasan terhadap kebijakan ini adanya monitoring yang dilakukan yang merupakan proses yang sangat penting karena akan memberikan informasi terkait realita dilapangan. Monitoring kebijakan merupakan suatu proses pemantauan untuk mendapatkan informasi tentang pelaksanaan kebijakan.

### **4. Struktur Birokrasi Implementor Kebijakan**

Struktur birokrasi menjadi sangat penting dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur organisasi ini menjadi cukup penting, hal ini dikarenakan mekanisme dan struktur organisasi. Mekanisme organisasi biasanya telah ditentukan sesuai SOP (Standard Operasional Product) yang dicantumkan dalam pedoman program. SOP yang baik mencantumkan kerangka kerja yang jelas, sistematis, tidak berbelit, dan juga mudah dipahami

Struktur organisasi harus dapat menjamin adanya pengambilan keputusan atas kejadian luar biasa dalam program secara cepat. Di Kota Padang mekanisme Implementasi kebijakan sesuai dengan Peraturan Menteri perhubungan Nomor Kp 348 Tahun 2019 tentang Perhitungan tarif Ojek online yang sudah dimulai dari tanggal 2 September 2019 hingga sekarang.

### **Kendala yang dihadapi dalam Implementasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Kp 348 Tahun 2019 mengenai Perhitungan Biaya Sepeda Motor terhadap Eksistensi Ojek di Kota Padang**

Selama melakukan penelitian Di Dinas Perhubungan Sumatera Barat selaku Aparat dan juga Kantor Cabang Gojek Daerah Kota Padang sebagai Aplikator penyedia jasa. Peneliti menemukan beberapa kendala dan juga hambatan yang terjadi dalam mengimplementasikan Kp 348 Tahun 2019 ini di daerah Kota padang sendiri.

#### **1. Kurangnya Payung Hukum Terhadap Transportasi Daring**

Hal ini dijadikan menjadi sebuah kendala dikarenakan hokum terhadap sebuah angkutan online ini terjadi setelah keberadaanya yang telah menybar luas di Indonesia sehingga perlu diatur keberadaan dan juga beberapa aturan lainnya. Mengingat transportasi daring ini merupakan tranportasi yang banyak menyerap tenaga kerja di Indonesia sehingga keberadaannya perlu di perhatikan

#### **2. Kurang kerjasama antara aplikator dan pemerintah**

Walapun komunikasi yang terjadi begitu lancar antara pemerintah dan juga penyedia layanan jasa namun tidak semua komunikasi berjalan lancar. Ada juga kendala yang dihadapi seperti pemerintah tidak memiliki jangkauan untuk memantau aturan mengenai tarif yang telah berlaku, pemerintah hanya melakukan pengawasan secara manual saja,

3. Adanya kecurangan dalam mendapatkan orderan  
Dengan kemajuan teknologi saat ini semua hal bias diakses dalam bentuk apapun hal ini juga berlaku kepada aplikasi layanan jasa ini, ada beberapa aplikasi yang digunakan untuk mematikan jaringan seseorang sehingga mereka tidak mendapatkan penumpang, banyak kecurangan lainnya.
4. Driver menggunakan dua Akun  
Dikarenakan persaingan terhadap transportasi saat ini begitu sengit ada beberapa aplikasi yang lebih murah bagi penumpang sehingga penumpang berpindah dari aplikasi Gojek ke Aplikasi lain. Hal ini membuat para Driver juga ikut berpindah aplikasi. Hal ini menjadi kendala bagi penyedia jasa.
5. Bonus yang semakin berkurang  
Setelah naiknya tariff Aplikasi penyedia layanan jasa mengurangi bonus-bonus bagi Driver dan juga point yang di capai juga menjadi lebih banyak baru bias mendapatkan bonus

### **Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam Implementasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Kp 348 Tahun 2019 mengenai Perhitungan Biaya Sepeda Motor terhadap Eksistensi Ojek di Kota Padang**

1. Lebih memperhatikan keberadaan Penyedia Aplikasi  
Dikarenakan keterlambatan pemerintah dalam membuat sebuah peraturan sehingga diharapkan pemerintah dan juga penyedia layanan jasa lebih memperhatikan keberadaanya, hal ini dikarenakan banyaknya penyerapan tenaga kerja yang juga mengurangi berbagai kemungkinan yang terjadi seperti kriminalitas dan juga penganguran
2. Kerjasama yang terjalin baik antara pemerintah dan penyedia jasa Sebagai wakil dari rakyat dan juga penyedia layanan sebaiknya menjalin kerjasama yang baik sehingga nantinya akan mempermudah pengawasan
3. Memperbaiki system yang ada  
Mungkin ada yang pernah mendengar Sistem error. Hal ini terjadi apabila ada pembobolan pada sebuah akun yang menggunakan sebuah fitur. Sama hal dengan aplikasi ini pasti juga bisa dibobol oleh system lain. Sehingga mereka dapat memodifikasi aplikasi mereka dengan berbagai cara dan berbagai bentuk. Namun setiap perbuatan pasti memiliki sebuah sanksi atau hukuman
4. Aturan mengenai Dua aplikasi  
Dikarenakan aplikasi Gojek ini memiliki masalah setelah adanya aturan mengenai tarif dan banyaknya aplikasi layanan jasa bermunculan dan juga banyaknya Driver yang berpindah sehingga pemerintah bias mengatur banyaknya driver yang menggunakan dua aplikasi
5. Perihal bonus  
Setelah dilakukan stabilisasi mengenai tariff ini. Penyedia layanan jasa akan lebih memperhatikan bonus-bonus kepada para Driver sehingga para Driver beralih menggunakan Aplikasi Gojek

### **KESIMPULAN**

Implementasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Kp 348 Tahun 2019 Mengenai Perhitungan Biaya jasa Sepeda Motor terhadap Eksistensi Ojek Online di Kota Sumatera Barat dengan merujuk teori George C. Edward. Dimana Komunikasi sangat penting apabila



suatu kebijakan akan berjalan secara efektif apabila Komunikasi yang mereka alukan lancar. Seperti Kebijakan yang dalam mengimplementasi Kp 348 tahun 2019 kepada seluruh Mitra dan juga Driver.

Dalam mengimplementasikan Kebijakan Menteri Perhubungan Nomor Kp 348 Tahun 2019 di Kota Padang memiliki beberapa kendala mungkin dalam dikondisikan kembali seperti kurangnya kerjasan antara Pemerintah dan juga Aplikator, informasi yang dirasa belum cukup jelas begi beberapa Driver. Dan khususnya uUntuk pemerintah daerah sebaiknya mengoptimalkan lagi kebijakan yang dibuat sehingga tidak ada legi kecemburuan social antar angkutan Kota yang ada di Kota Padang baik dalam bentuk angkutan online maupun juga angkutan Konvensional, dan juga melakukan pengawasan yang lebih lagi memberikan perturan yang lebih ketat bagi pengguna hal ini dikarenakan bagi Pelayanan dari aplikasi seperti mengantar penumpang pasti mereka akan melihat ponsel saat berkendara, hal tersebut seharusnya bisa diatur bagaimana menjaga keamanan masyarakatnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andika Wijaya, 2017. Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online
- Burhan Bungin, 2013, "Metodologi Penelitian Kualitatif social dan ekonomi", Jakarta : Kencana.
- Gaffar Afan, 2009 Politik Indonesia: Transisi Menuju Demokrasi. Yogyakarta: Pusaka Pelajar
- I Wayan Suwendra, 2018, "Metodologi Penelitian Kualitatif dalam Ilmu Sosial, Pendidikan, Kebudayaan, dan Keagamaan", Bandung: Nilacakra.
- Juli Rarnawati dan Retno Indah Hernawati. 2016. Dasar-Dasar Perpajakan. Yogyakarta: Deepublish,
- Mamik, 2015, "Metodologi Kualitatif", Taman Sidoarjo: Zifatama Publisher.
- Rischy Eka Andriyanto dalam skripsi dengan judul Penerapan Tarif Angkutan Online Pada Grab Office Tulungagung Ditinjau dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 348 Tahun 2019 dan Fiqih Muamalah sebagaimana dikuti dalam <http://repo.iain-tulungagung.ac.id/14750/>
- Soeprihanto, John, 2001, "Penilaian Kinerja Dan Pengembangan Karyawan (Edisi Pertama)", Yogyakarta: Universitas Gajah Mada
- Sri Suwitri, 2018, "Konsep Dasar Kebijakan Publik", (Semarang : Universitas Diponegoro).
- Sugiono, 2018. Metode Penelitian Administrasi. Bandung: PT. Alfabeta
- Undang-Undang Nomor 42 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan
- Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Sepeda Motor
- <https://www.jurnalperempuan.org/wacana-feminis/transportasi-online-dan-humor-seksis-di-media-sosial-diakse-pada-tanggal-05-Desember-2019.>
- [news.viva.co.id/news/read/748464-survei-gojekungguli-grab](http://news.viva.co.id/news/read/748464-survei-gojekungguli-grab) diakses pada tanggal 30 November 2019.
- <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3609781/awal-mula-transportasi-online-menjamur-di-indonesia> diakses pada tanggal 30 November 2019.
- <https://www.kompas.com/tren/read/2019/09/01/145022765/mulai-2-september-2019-berlaku-tarif-baru-untuk-ojek-online-motor?page=allv> diakses pada tanggal 26 November 2019.
- <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190903062454-37-96658/tarif-grab-dan-gojek-naik-di-seluruh-ri-ini-penjelarasannya> diakses pada tanggal 27 November 2019.