



KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL VERSUS TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE

Rohani Budi Prihatin*)

Abstrak

Aksi kekerasan antara pengemudi Transportasi Konvensional (TK) versus Transportasi Berbasis Online (TBO) terjadi hampir merata di beberapa wilayah Indonesia. Konflik ini dipicu oleh keraguan Pemerintah dalam menyikapi kehadiran TBO tiga tahun yang lalu. Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang mendorong terjadinya konflik sosial antara kedua kelompok tersebut. Berdasarkan hasil pembahasan, penulis menyimpulkan bahwa Pemerintah dan para pelaku TK terlambat dalam mengantisipasi dampak dari kehadiran TBO. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 yang diharapkan memberikan solusi menyeluruh ternyata baru mengadopsi permasalahan taksi online, belum menyentuh keberadaan ojek online dan hubungan antara ojek konvensional dan ojek online yang selama ini menjadi sumber konflik sosial. Ke depan, Pemerintah dan DPR RI harus mempersiapkan segala pranata sosial yang komprehensif, termasuk regulasi dan upaya implementasinya, karena penggunaan aplikasi berbasis online berpotensi merambah pada seluruh bidang kehidupan, tidak hanya transportasi.

Pendahuluan

Tidak terasa sudah tiga tahun lebih Transportasi Berbasis Online (selanjutnya disebut TBO) hadir di Indonesia. Kehadirannya terbukti telah mengusik ceruk bisnis pengusaha dan pengemudi Transportasi Konvensional (selanjutnya disebut TK). Sebagai pemain lama, pelaku TK sangat merasakan bahwa penghasilan mereka berkurang secara signifikan sejak hadirnya TBO.

Harus diakui, perusahaan TBO seperti Grab, Uber, dan Gojek berkembang begitu

pesat dan melebarkan sayap bisnisnya, tidak hanya di Jakarta tetapi juga di kota-kota lain di Indonesia. Kemajuan layanan TBO ternyata memiliki dua sisi. Satu sisi menawarkan kemudahan dan keterjangkauan harga. Sisi lain, kehadiran TBO juga rawan memicu konflik sosial. Yang mengkhawatirkan adalah konflik yang mewarnai pertentangan TK dan TBO sudah mengarah pada aksi kekerasan seperti memblokir jalan dengan makian dan razia

*) Peneliti Muda Studi Masyarakat dan Sosiologi Perkotaan pada Bidang Kesejahteraan Sosial, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Email: rohbudbud@gmail.com



paksa yang dilakukan sepihak sehingga melahirkan kekerasan fisik.

Secara kronologis, ketegangan antara pelaku TK dan TBO sudah dimulai pada akhir tahun 2015. Kasus pertama yang tercatat adalah insiden tanggal 3 Oktober 2015, yaitu bentrokan antara ojek *online* dengan ojek pangkalan di kampus Universitas Indonesia (UI), Depok. Peristiwa bermula ketika pengemudi gojek tiba-tiba dipukul oleh seorang pengendara yang diyakini sebagai ojek pangkalan setelah menurunkan penumpang di dalam kampus UI. Menyikapi kejadian itu, sejumlah rekan korban kemudian melakukan aksi *sweeping* ojek pangkalan UI.

Konflik terus berlanjut dan meluas ke kota-kota lain di Indonesia. Bahkan baru-baru ini di Tangerang Selatan, seorang pengemudi ojek *online* ditabrak sopir angkutan kota berwarna biru di sekitar Mall Tangcity. Kejadian itu bersamaan dengan demo yang diwarnai aksi *sweeping* oleh sopir angkutan kota Tangerang terhadap keberadaan angkutan *online*. Atas kejadian tersebut, para pengemudi ojek *online* melakukan aksi balasan. Mereka berkonvoi di beberapa ruas jalan Tangerang dan merusak beberapa angkutan kota.

Dari beberapa konflik sosial yang terjadi antara pelaku TK dan TBO terdapat pola yang bisa dijadikan rujukan dalam pembuatan kebijakan. Pada awal masuk TBO, konflik terjadi antara taksi konvensional versus taksi *online*. Namun pola ini kemudian berubah di mana sekarang ini konflik terjadi justru antara angkutan kota dan ojek konvensional versus ojek *online*.

Berdasarkan data dan fakta tersebut, menjadi pertanyaan kemudian faktor apakah yang memicu konflik sosial antara pelaku TK dan TBO? Apakah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2017 sudah menjawab permasalahan yang ada selama ini? Jika belum, apa solusi terbaiknya? Tulisan ini bertujuan untuk mencari jawaban atas permasalahan tersebut serta berupaya memberikan alternatif solusi konflik antara TK dan TBO, baik secara laten maupun manifes.

Akar Konflik

Persaingan dalam dunia usaha merupakan hal yang lazim. Namun persaingan antara TK dan TBO tampaknya merupakan persaingan yang tidak seimbang.

Ketidakeimbangan tersebut tampak dari persoalan tarif, pengenaan pajak, uji KIR, dan pul parkir kendaraan. Kelebihan dan keunggulan TBO inilah yang pada akhirnya menggeser eksistensi TK.

Dari segi tarif, TBO lebih murah karena tarif didasarkan pada jarak yang ditarik garis lurus pada peta digital, sementara TK lebih berbasis pada jarak yang sesungguhnya di lapangan. Pada sisi lain, TBO tidak dibebani pajak, uji KIR, dan hal lainnya, sementara pelaku TK tetap harus membayar pajak dan pungutan resmi lainnya. Sebagian pengamat menganggap perang tarif ini sebagai *predatory pricing* yang tidak sehat dan sudah selayaknya diatur oleh Pemerintah sebagai regulator. Faktor harga akhir di tingkat konsumen inilah yang menjadi penyebab utama TBO lebih murah dibandingkan dengan TK.

Hal lain yang menjadi kelebihan TBO adalah pihak operator tidak memerlukan ruang untuk dijadikan pul parkir kendaraan. Kendaraan sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengemudi atau pemilik TBO. Berbeda dengan perusahaan taksi konvensional yang harus membeli atau menyewa lahan untuk memarkir kendaraan khususnya pada waktu malam hari. Bagi TK, hal ini merupakan *cost* yang harus diperhitungkan dalam harga akhir yang dikenakan kepada konsumen.

Dari sisi keamanan penumpang, sistem TBO dirasa lebih aman, di mana tingkat kriminalitasnya relatif masih rendah. Konsumen bisa langsung melihat identitas pengemudi dan plat mobil TBO. Secara umum, identitas pengemudi dalam TBO bisa dilacak selama 24 jam. Demikian juga dari aspek cara pembayaran. TBO sudah menerapkan transaksi non-tunai seperti GoPay untuk GoCar dan Gojek sehingga memudahkan konsumen dalam melakukan pembayaran transaksi. Sistem ini menghemat waktu konsumen karena tidak perlu lagi menunggu uang kembalian dari pengemudi seperti yang terjadi pada TK. Cepat atau lambat, perusahaan-perusahaan yang tidak adaptif dengan perkembangan teknologi akan tergilas oleh kemajuan teknologi tersebut, tidak memandang ukuran perusahaan kecil ataupun besar.

Kita semua tidak menafikan kebutuhan masyarakat akan layanan TBO yang aman, cepat, dan murah. TBO dipandang sebagai

solusi di tengah buruknya sistem transportasi yang ada serta mempermudah masyarakat dalam mengakses layanan transportasi. Layanan TK yang selama ini dipersepsikan buruk dan tidak ramah menjadi alasan utama konsumen beralih menggunakan TBO.

Fenomena TBO oleh sebagian orang disebut sebagai fenomena “*sharing economy*” di mana pemilik sumber daya seperti kendaraan maupun tenaga manusia dapat memberikan akses sementara atas sumber daya yang dimiliki kepada pelanggan atau konsumen. Peranan perusahaan TBO dalam hal ini adalah sebagai perantara dengan menyediakan *platform marketplace* yang mempertemukan pemilik sumber daya tersebut dengan pelanggan. Sistem inilah yang tidak dimiliki oleh TK.

Regulasi yang Terkait dengan TBO

Setelah melalui proses pembahasan yang panjang, akhirnya Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 26 Tahun 2017 sebagai revisi terhadap Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggara Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak Dalam Trayek.

Ada sebelas poin yang diatur dalam aturan tersebut, yaitu: jenis angkutan sewa, kapasitas silinder mesin kendaraan, batas tarif angkutan sewa khusus, kuota jumlah angkutan sewa khusus, kewajiban STNK berbadan hukum, pengujian berkala (kir), keberadaan pul, ketersediaan bengkel, pajak khusus, akses dasbor untuk kepentingan pengawasan oleh Dirjen Perhubungan Darat, aturan mengenai kemungkinan pemberian sanksi, dan pemblokiran sementara.

Dari 11 poin revisi aturan tersebut, 4 poin di antaranya yaitu penetapan angkutan *online* sebagai angkutan sewa khusus, persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan kepemilikan atau kerja sama dengan bengkel yang merawat kendaraan, diberlakukan secara langsung mulai 1 April 2017.

Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker, dan penyediaan akses *Digital Dashboard*; masa transisi diberikan waktu 2 bulan setelah 1 April 2017 atau 1 Juni 2017, dengan pertimbangan

penyediaan akses *Digital Dashboard* memerlukan proses sinkronisasi teknologi informasi antara Kementerian Komunikasi dan Informatika dan Kementerian Perhubungan. Masa transisi juga diberikan agar dapat disiapkan stiker yang berkualitas dengan menggunakan teknologi RFID (*Radio-Frequency Identification*) sehingga validitas data dapat dipertanggungjawabkan.

Untuk substansi materi KIR, masa transisi diberikan untuk meningkatkan kualitas dan pelayanan dalam melaksanakan uji KIR dan bekerja sama dengan pihak swasta atau Agen Pemegang Merk (APM) yang menyelenggarakan uji KIR. Sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak, dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama 3 bulan untuk pemberlakuannya.

Khusus untuk poin penetapan tarif batas atas dan tarif batas bawah dan poin kuota yang semula diwacanakan ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Provinsi, dalam Permenhub ini ditetapkan oleh pemerintah pusat berdasarkan usulan daerah berdasarkan atas hasil kajian/analisa. Hal ini untuk memberi kesetaraan dalam besaran tarif yang berlaku pada daerah-daerah yang kondisi perekonomiannya hampir sama. Dalam hal ini pemerintah pusat diminta untuk memberikan tata acara, unsur komponen, dan rumusan yang baku dalam perhitungan tarif angkutan sewa khusus tersebut.

Sementara materi terkait pajak dan STNK akan menjadi kewenangan Kementerian Keuangan dan Kepolisian sehingga secara teknis memerlukan waktu untuk penyesuaian. Sebagai bahan perbandingan dalam soal pajak, di Amerika Serikat TBO digolongkan dalam kategori perusahaan transportasi berbasis jaringan dan menerapkan aturan khusus, yaitu pajak per trip. Kebijakan seperti ini sebenarnya dapat diterapkan juga di Indonesia.

Sayangnya, Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 hanya mengatur dan berlaku untuk angkutan sewa berupa mobil seperti layanan pada Uber, GrabCar, dan Go-Car, sementara untuk ojek yang dipanggil secara *online* sampai saat ini Pemerintah belum mengaturnya. Tampaknya Pemerintah masih belum berani membuat keputusan boleh tidaknya kendaraan roda dua sebagai angkutan umum ataupun minimal

angkutan sewa. Dengan membiarkan terjadinya kekosongan regulasi tentang ojek *online* tersebut maka konflik antara ojek konvensional dan angkutan kota versus ojek *online* masih berpotensi terjadi di masa mendatang.

Pada Desember 2016, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan telah mengeluarkan larangan operasi bagi kendaraan bermotor bukan angkutan umum yang berbasis aplikasi *online* karena perusahaan-perusahaan tersebut tidak memenuhi ketentuan regulasi angkutan umum. Larangan tersebut tertuang dalam Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tertanggal 9 November 2015. Namun tidak sampai 24 jam, larangan tersebut dicabut kembali setelah mendapat intervensi dari Presiden Joko Widodo dengan pertimbangan ojek masih diperlukan oleh masyarakat.

Penutup

Polemik dan konflik tentang TBO memunculkan tarik-menarik kepentingan tiga aktor, yakni pemerintah, pengusaha, dan masyarakat. Pemerintah sebagai pihak yang memiliki peran paling vital tidak bisa membiarkan polemik dan konflik terus berkepanjangan. Diterapkannya Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 per 1 April 2017 diperkirakan akan meredakan konflik antara taksi konvensional dengan taksi *online* karena isi aturannya sudah mendekatkan TBO untuk mengikuti beberapa aturan yang secara substansi tidak berbeda jauh dengan TK. Artinya secara perlahan akan terjadi titik temu sehingga peluang konflik horisontal ke depan dapat diminimalisasi.

Namun demikian, Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tidak mengatur sama sekali tentang ojek dan ojek *online*. Sementara konflik sosial juga banyak terjadi antara angkutan kota dan ojek yang mewakili kelompok transportasi konvensional berhadapan dengan ojek *online* yang mewakili TBO. Akibatnya, peluang terjadinya konflik antara kedua kelompok tersebut masih besar.

Terkait hal tersebut, Pemerintah dan DPR RI sebaiknya segera merevisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya terkait dengan tidak diaturnya kendaraan roda dua yang dijadikan transportasi

umum atau sewa. Revisi ini diharapkan dapat menyelesaikan kebuntuan serta ketiadaan regulasi yang pada akhirnya akan melahirkan gesekan sosial dan konflik horisontal berkepanjangan.

Referensi

- “Aksi Balasan Pengemudi Ojek Online Halangi Angkot di Depan Polrestro Tangerang”, <http://megapolitan.kompas.com/read/2017/03/08/16422271/aksi.balasan.pengemudi.ojek.online.halangi.angkot.di.depan.polrestro.tangerang>, diakses 9 April 2017.
- “Aturan Taksi Online Sah Berlaku, Ini Poinnya,” Link dapat dilihat pada <http://industri.kontan.co.id/news/aturan-taksi-online-diberlakukan-1-april>, diakses 5 April 2017.
- Heru Gunadi. 2016. “Melawan Kodrat Teknologi.” *Koran Sindo*, 21 Maret 2016, hlm. 18.
- “Pembiaran Transportasi Online Ilegal Sebabkan Konflik Horizontal,” Link dapat dilihat pada <http://www.lensaindonesia.com/2017/03/10/pembiaran-transportasi-online-ilegal-sebabkan-konflik-horizontal.html>, diakses 5 April 2017.
- “PM 26 Tahun 2017 tentang Revisi Aturan Angkutan Sewa Online Diberlakukan dengan Masa Transisi,” <http://www.dephub.go.id/post/read/pm-26-tahun-2017-tentang-revisi-aturan-angkutan-sewa-online-diberlakukan-dengan-masa-transisi#sthash.5slGTqbQ.dpuf>, diakses 5 April 2017.
- “Protes Angkutan “Online”, Sudah 3 Hari Sopir Angkot di Malang Mogok, link <http://regional.kompas.com/read/2017/03/08/21481181/protes.angkutan.online.sudah.3.hari.sopir.angkot.di.malang.mogok>, diakses 8 April 2017.
- “Revisi Permenhub 32/2016 Cuma untuk Taksi Online, Bukan Ojek Online,” Link dapat dilihat pada <https://kumparan.com/aditya-panji/revisi-permenhub-32-2016-cuma-untuk-taksi-online-bukan-ojek-online>, diakses 5 April 2017.
- Sarlito Wirawan Sarwono. 2016. “Revolusi Sopir Taksi.” *Koran Sindo*, 27 Maret 2016, hlm. 1.
- Sukemi. 2016. “Dilema Transportasi Online.” *Koran Sindo*, 16 Maret 2016, hlm. 5.