



MULTI AKTOR DALAM PROSES PERUMUSAN KEBIJAKAN TARIF TAKSI ONLINE DI SULAWESI SELATAN

Multi Actors In The Online Taxi Tariff Policy Formulation Process In South Sulawesi

Amar Ma'ruf¹, Amril Hans², Rizal Pauzi³, Wahyu Chandra⁴

¹ Departemen Administrasi
Publik, Universitas Hasanuddin,
Indonesia. E-mail:
amarmaruf1717@gmail.com

² Departemen Administrasi
Publik, Universitas Hasanuddin,
Indonesia. E-mail:
amrilhans@gmail.com

³ Departemen Administrasi
Publik, Universitas Hasanuddin,
Indonesia. E-mail:
pauzirizal17@gmail.com

⁴ Departemen Antropologi,
Universitas Hasanuddin,
Indonesia. E-mail:
wahyuch@yahoo.com

Keywords: *Public Policy; Actor
Network Analysis; Online
Transportation*

Kata Kunci: *Kebijakan Publik;
Analisis Jaringan Aktor;
Transportasi Online*

Abstract

In public policy studies, the policy formulation process can be seen from two points of view, namely an administrative point of view and a political point of view. The administrative perspective explains the stages of policy formulation. A political perspective explains decision making in a policy process that involves many policy actors. This research focuses on discussing the process of formulating online taxi fare policies in South Sulawesi. There are many pros and cons to the results of this policy. This shows that there are problems in policy formulation. This research aims to describe and analyze the role of multi-actors in the process of formulating Online Taxi Tariff policies in South Sulawesi. This research method uses a descriptive qualitative approach with primary data sources obtained through observation and interviews. Secondary data was obtained from data from the South Sulawesi Government, South Sulawesi Provincial Transportation Service and South Sulawesi Province DPRD Commission D. This research uses analysis of John's Policy Actor Network theory. W Kingdon (2014) which consists of 2 classifications of actors, namely government actors and outside government actors. The results of this research show that the formulation of lower and upper limit tariff policies for online taxis in South Sulawesi involves multiple actors. However, not all actors play an active role in policy formulation. The actors involved do not represent existing interests, especially consumers. So the essence of this policy formulation was not achieved.

Abstrak

Dalam studi kebijakan publik, proses perumusan kebijakan dapat dilihat dari dua sudut pandang, yaitu sudut pandang administrasi dan sudut pandang politik. Sudut pandang administrasi menjelaskan tahapan-tahapan perumusan kebijakan. Sudut pandang politik menjelaskan pengambilan

keputusan dalam proses kebijakan yang melibatkan banyak aktor-aktor kebijakan. Penelitian ini berfokus membahas proses perumusan kebijakan tarif taksi online di Sulawesi Selatan. Terdapat banyak pro-kontra pada hasil kebijakan ini. Hal itu menunjukkan adanya masalah dalam perumusan kebijakan. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana peran multi aktor dalam proses perumusan kebijakan Tarif Taksi Online di Sulawesi Selatan. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif bersifat deskriptif dengan sumber data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara. Adapun data sekunder diperoleh dari data Pemerintah Sulawesi Selatan, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan DPRD Komisi D Provinsi Sulawesi Selatan. Penelitian ini menggunakan analisis teori Jaringan Aktor Kebijakan Kingdon (2014) yang terdiri dari 2 klasifikasi aktor, yakni aktor government dan aktor outside government. Hasil penelitian ini menunjukkan perumusan kebijakan tarif batas bawah dan batas atas taksi online di Sulawesi Selatan melibatkan multi aktor. Namun tidak semua aktor berperan aktif dalam perumusan kebijakan. Aktor-aktor yang terlibat tidak merepresentasikan kepentingan yang ada, terutama konsumen. Sehingga esensi dari perumusan kebijakan ini tidak tercapai..

PENDAHULUAN

Transportasi secara etimologi berasal dari kata Latin, yakni *transportare*, yang mana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa (Kadir, 2006). Transportasi merupakan aktivitas membawa atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lainnya (Kadir, 2006). Dalam hal ini, transportasi dimaksudkan membawa barang ataupun penumpang.

Aktivitas transportasi dalam menjalankan fungsinya (membawa barang dan penumpang) berpengaruh besar dalam kehidupan manusia. Hal itu dikarenakan kemudahan mobilisasi dalam kehidupan manusia berbanding lurus dengan perkembangan dan kemajuan transportasi. Maka dari itu, kajian tentang transportasi banyak dilakukan mengingat manfaatnya terhadap kemajuan peradaban manusia baik itu dalam hal politik, ekonomi, sosial maupun budaya. Berbagai inovasi dilakukan di bidang transportasi untuk memudahkan manusia. Hal tersebut dapat dilihat dari perkembangan dan kemajuan transportasi darat, laut maupun udara. Bukan hanya dari segi fisik transportasi, perkembangan transportasi juga terjadi dari segi sistem transportasi dijalankan.

Dalam kajian administrasi publik, transportasi umum dapat dilihat dari paradigma administrasi *new public service*. Paradigma *new public service* ditandai dengan meningkatnya partisipasi masyarakat dalam pemerintahan (Denhardt dan Denhardt, 2007). Dalam hal proses layanan transportasi yang diberikan oleh pemerintah, hal ini ditandai dengan adanya kerja sama antar berbagai pihak dalam pelaksanaannya. Mulai

dari pemerintah, masyarakat hingga sektor privat turut terlibat. Pelibatan tersebut termasuk dalam pembahasan kebijakan-kebijakan terkait.

Pada tahun 2011, transportasi jenis baru berkembang di Indonesia. Unsur kebaruan dari jenis transportasi yang berkembang ini adalah adanya sentuhan teknologi *online*. Teknologi *online* adalah teknologi yang membutuhkan internet untuk mengoperasikannya. Internet merupakan kepanjangan dari *interconnected networking*, yang mempunyai arti hubungan komputer dengan berbagai tipe yang membentuk sistem jaringan yang mencakup seluruh dunia (jaringan komputer global) dengan melalui jalur telekomunikasi seperti telepon, radio link, satelit dan lainnya.

Teknologi transportasi berbasis internet yang berkembang tahun 2011 di Indonesia adalah ojek *online* yang beroperasi menggunakan kendaraan roda dua (motor). Jenis teknologi ini kemudian berkembang pesat pada tahun 2015. Dengan fitur yang semakin lengkap yakni tambahan taksi *online*, angkutan umum dengan menggunakan mobil sebagai alat transportasinya. Layanan tersebut dapat diakses melalui aplikasi dalam gawai. Dengan perkembangan transportasi *online* tersebut, semakin banyak perusahaan yang bergerak di bidang yang sama mulai bermunculan di Indonesia. Hingga saat ini, kehadiran jenis transportasi baru ini telah menjadi bagian dari aktivitas keseharian masyarakat Indonesia, terutama di kota-kota besar.

Kehadiran transportasi *online* berpengaruh besar terhadap pemenuhan kebutuhan mobilisasi masyarakat sekarang ini. Hal tersebut menjadi pilihan dibanding menggunakan transportasi jenis konvensional, karena kemudahan, kepastian harga, kualitas layanan dan tingkat keamanan yang lebih baik. Dengan bantuan gawai, masyarakat dapat melakukan mobilisasi dengan mudah menggunakan transportasi *online*.

Salah satu jenis transportasi *online* adalah angkutan sewa khusus. Angkutan sewa khusus merupakan jenis layanan transportasi yang dikelola oleh pihak swasta untuk memenuhi kebutuhan mobilisasi masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Angkutan sewa khusus beroperasi dengan memberikan layanan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi. Di Indonesia, angkutan sewa khusus dikenal dengan sebutan taksi *online*.

Taksi *online* sebagai jenis transportasi yang baru berkembang memiliki banyak kelebihan dibanding transportasi umum konvensional. Keunggulan-keunggulan tersebut diantaranya adalah lebih fleksibel, kepastian harga, kemudahan akses, kualitas layanan dan tingkat keamanan yang lebih baik. Namun hal demikian tidak dapat menjadi jaminan tanpa legalitas dari pemerintah (peraturan). Selain itu, interaksi antara berbagai pihak dengan perbedaan kepentingan (antara konsumen dengan *driver*, dan antara *driver* satu dengan *driver* lainnya) potensial menimbulkan konflik. Maka dari itu penting peran

pemerintah untuk meminimalisir potensi konflik dan memastikan standar layanan kepada masyarakat serta mengatur pendapatan pihak penyedia layanan sekaligus *driver*.

Terkhusus peraturan mengenai taksi *online* diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Keberadaan aturan tersebut menjadi landasan yang mengakomodir kepentingan bersama antara aplikator, pengemudi dan pengguna layanan. Lebih rinci aturan tersebut menjelaskan tentang kriteria pelayanan Angkutan Sewa Khusus, penetapan wilayah operasi, izin penyelenggaraan angkutan, tarif, penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan, perlindungan masyarakat, peran serta masyarakat, dan sanksi. Semua hal tersebut merupakan bentuk upaya pemerintah untuk memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan atas penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus untuk masyarakat dan juga untuk ketertiban pihak aplikator beserta *driver*.

Dalam pembahasan keterjangkauan tarif taksi *online*, cenderung mengalami pro dan kontra. Hal tersebut disebabkan pembahasan terkait tarif merupakan pembahasan krusial dalam suatu kebijakan yang nantinya akan berpengaruh terhadap persepsi konsumen terkait penggunaan jasa. Oleh karena itu, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, tepatnya pada (pasal 22) yang terdiri dari empat poin, diatur tentang penetapan tarif. Pertama, besaran tarif yang berlaku untuk Angkutan Sewa Khusus paling sedikit sebesar tarif batas bawah dan paling banyak sebesar tarif batas atas. Kedua, besaran tarif batas bawah dan batas atas ditentukan oleh menteri atau gubernur sesuai dengan wilayah operasi. Ketiga, usulan besaran tarif batas bawah dan atas terlebih dahulu dilakukan kajian dengan pemangku kepentingan. Keempat, besaran tarif yang ditetapkan oleh menteri dapat dijadikan pedoman oleh gubernur dalam menetapkan tarif angkutan sewa khusus.

Menindaklanjuti Peraturan Menteri Nomor 118 Tahun 2018 tentang taksi *online*, maka dibuat suatu kebijakan berupa Surat Keputusan Gubernur yang mengatur tentang tarif batas bawah dan batas atas Angkutan Sewa Khusus. Penentuan tarif ini tertuang dalam Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559/XII/Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Sulawesi Selatan. Dalam aturan tersebut, ditetapkan tarif Angkutan Sewa Khusus dalam Provinsi Sulawesi Selatan yakni tarif batas bawah sebesar Rp. 5.444,24/KM dan tarif batas atas sebesar Rp. 7.485,84/KM. Hal ini berbeda jauh dengan aturan sebelumnya. Perbedaan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Perbandingan Tarif Taksi Online Tahun 2020 dengan 2022

KETERANGAN TARIF	2020	2022
Tarif Batas Bawah	Rp. 3.700/KM	Rp. 5.444,24/KM
Tarif Batas Atas	Rp. 6.500/KM	Rp. 7.485,84/KM

Sumber: Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 1162/IV/2020 dan Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559/XII/2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa perubahan besaran tarif yang ditetapkan oleh gubernur antara keputusan tahun 2020 dengan tahun 2022 terjadi peningkatan yang cukup signifikan. Peningkatan tarif tersebut berkisar lebih dari 50%. Dibanding dengan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang menetapkan tarif batas bawah sebesar Rp. 3.500/KM dan tarif batas atas sebesar Rp. 6.000/KM, tarif di Sulawesi Selatan jauh lebih tinggi. Hal tersebut juga sama jika dibandingkan dengan tarif Angkutan Sewa Khusus (ASK) di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (JABODETABEK). Hal ini menjadikan kenaikan tarif di Sulawesi Selatan merupakan yang tertinggi di seluruh Indonesia (Mirsan, 2023).

Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559/XII/2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Sulawesi Selatan yang diundangkan pada 16 Desember 2022 seharusnya telah diberlakukan. Namun hingga bulan Januari 2023, hanya GoCar yang mengimplementasikan peraturan tersebut. Hal itu disebabkan oleh besaran tarif yang dinilai tidak sesuai dengan harapan pada saat pembahasan. Akibatnya beberapa aplikasi tidak mengikuti aturan tersebut, karena jika diterapkan, akan memberatkan masyarakat dan berakibat pada menurunnya jumlah konsumen (Tamrin, 2023).

Kebijakan Angkutan Sewa Khusus di Sulawesi Selatan ini dinilai tidak aplikatif karena merugikan masyarakat, baik itu sebagai konsumen maupun sebagai *driver*. Dilansir dari sulsel.fajar.co.id, untuk menyikapi hal tersebut, 65 organisasi *driver online* yang tergabung dalam aliansi DOBRAK (*driver online* bergerak) melakukan aksi sebagai bentuk respon terhadap aturan baru ini (Mirsan, 2022). Di sisi lain, konsumen lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan aktivitas sehari-hari dikarenakan tarif mengalami kenaikan (Tamrin, 2023).

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan yang dikeluarkan Gubernur Sulawesi Selatan melalui Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559/XII/2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Sulawesi Selatan tidak aplikatif. Hal itu dapat dilihat dari tidak dipatuhinya aturan tersebut oleh beberapa aplikasi karena penentuan tarif yang di luar kondisi pasar. Selain itu, tidak aplikatifnya kebijakan ini juga ditandai dengan pemberitaan media bahwa masyarakat diberatkan dengan kenaikan tarif yang terlalu tinggi sehingga beralih menggunakan kendaraan pribadi serta banyaknya aksi protes terhadap aturan tersebut terutama dari

aliansi *driver*. Menyadari hal itu, peneliti memilih penelitian ini dengan tujuan menganalisis bagaimana peran multi aktor dalam proses perumusan kebijakan tarif taksi *online* di Sulawesi Selatan, yang menjadi penyebab dari kebijakan ini. Mengingat pandangan Kingdon (2014) bahwa kebijakan terbentuk dari serangkaian proses administratif dan politik, dimana banyak kepentingan bertemu. Analisis mengenai peran aktor-aktor yang terlibat dapat menjelaskan pertemuan berbagai kepentingan yang menghasilkan kebijakan ini.

Kajian Pustaka

Penelitian Terdahulu

Pendekatan jaringan banyak digunakan dalam penelitian-penelitian terbaru. Hal tersebut tergambar dalam studi tentang jaringan kebijakan yang meniscayakan peran multi aktor dalam pelaksanaannya. Permasalahan yang semakin kompleks membutuhkan solusi dari berbagai sudut pandang, disitulah pentingnya menggunakan pendekatan jaringan yang melibatkan multi aktor. Seperti yang diungkapkan Taufik (2017) bahwa ciri khas teori jaringan adalah pemusatannya pada struktur mikro hingga makro yang artinya aktor bisa siapa saja, baik individu maupun kelompok. Hubungan antar aktor didasari pada gagasan bahwa setiap aktor memiliki akses yang berbeda terhadap sumber daya. Oleh karenanya saling bergantung satu dengan yang lainnya. Melibatkan jaringan aktor dalam perumusan kebijakan menjadikan kebijakan yang dihasilkan sesuai dengan berbagai kepentingan yang ada.

Penelitian terdahulu mengenai jaringan aktor kebijakan dilakukan oleh Ryan (2020) tentang peranan jaringan aktor dalam kebijakan penanganan *covid-19* di Indonesia. Yang mana hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa penanganan *covid-19* di Indonesia belum dapat berjalan dengan maksimal dikarenakan pemanfaatan jaringan aktor yang minim sehingga berdampak pada masyarakat luas. Penelitian yang dilakukan Sanjaya *et al* (2022) menggambarkan mengenai Jejaring Kebijakan dalam Pembangunan Perumahan bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) di Kabupaten Bandung. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa jejaring kebijakan dalam pembangunan perumahan bagi MBR di Kabupaten Bandung belum memenuhi dimensi-dimensi jejaring kebijakan, diantaranya yaitu peran dari masyarakat sendiri, khususnya Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) belum terlibat secara langsung dan cenderung kurang aktif karena saat ini aspirasi dan keluhan masyarakat hanya disampaikan melalui Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM). Penelitian Sandy (2020) terkait peran aktor dalam implementasi kebijakan pembangunan sanitasi di Kabupaten Probolinggo berhasil mengidentifikasi aktor-aktor yang terlibat dari sisi pemerintah, masyarakat dan swasta, juga berhasil mengidentifikasi aktor kunci yang memiliki kekuatan dan kepentingan tinggi serta sepenuhnya terlibat dalam proses pembangunan sanitasi. Penelitian terkait peran aktor-aktor kebijakan juga dilakukan oleh Hakim (2019) dengan tujuan menganalisis aktor-aktor yang berperan dan berpengaruh dalam implementasi Perda RTRW. Penelitian tersebut berhasil mengidentifikasi aktor kunci yang dalam hal ini adalah Bupati dan Dinas/Badan terkait. Berdasarkan penelitian ini, implementasi kebijakan tata ruang

sangat bergantung pada keberpihakan tata ruang kepala daerah. Sehingga kebijakan tata ruang dilihat sebagai aspek politik bukan aspek teknis.

Penelitian terdahulu yang telah disajikan sebelumnya menggunakan perspektif jaringan dimana multi aktor dilibatkan dalam pelaksanaannya. Terdapat perbedaan antara fokus penelitian ini dengan penelitian terdahulu. Fokus penelitian ini berfokus pada peran aktor-aktor dalam proses formulasi kebijakan. Sedangkan penelitian terdahulu yang telah disebutkan sebelumnya berfokus pada peran aktor-aktor dalam implementasi kebijakan dan program.

Konsep Kebijakan Publik

Definisi kebijakan publik

Dye (2013) mendefinisikan *public policy is whatever the government choose to do or not to do* (apapun yang pemerintah pilih untuk lakukan ataupun tidak lakukan). Definisi tersebut merupakan arti umum dari kebijakan publik. Yang secara konteks masih sangat luas. Hal itu dapat terlihat dari penjelasan dalam definisi tersebut yang mengartikan bahwa segala sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah dapat diartikan sebagai sebuah kebijakan.

Dewi (2016), menjelaskan istilah kebijakan digunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (pejabat, kelompok, lembaga pemerintah) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Hal ini juga berhubungan dengan definisi kebijakan publik menurut Dye (2013) yang juga mengatakan bahwa apapun yang dilakukan dan tidak dilakukan pemerintah merupakan suatu kebijakan. Yang mana, dalam hal ini pemerintah dipandang sebagai aktor kebijakan.

Dari penjelasan di atas, dapat dipahami bahwa kebijakan publik adalah seperangkat tindakan yang dirumuskan oleh aktor kebijakan yang berwenang untuk mengatur suatu persoalan dalam masyarakat guna mencapai suatu tujuan tertentu.

Dimensi kebijakan publik

Dewi (2016) terdapat dua segi dimensi kebijakan publik, sebagai berikut:

1. Dimensi Proses Kebijakan. Yaitu mengkaji tentang proses perumusan kebijakan mulai dari identifikasi, perumusan masalah, implementasi kebijakan, monitoring kebijakan, dan evaluasi kebijakan.
2. Dimensi Analisis Kebijakan. Yaitu menerapkan metode dan teknik analisis yang bersifat multi disiplin dalam proses kebijakan, yaitu untuk penyusunan strategi kebijakan.

Ruang lingkup kebijakan publik

Ruang lingkup kebijakan publik meliputi berbagai persoalan yang begitu luas tentang masyarakat (Tim Simpul Demokrasi, 2006). Mulai dari masalah sosial, ekonomi, hingga politik. Setiap apa yang membutuhkan campur tangan pemerintah dalam

menyelesaikan persoalannya dapat dikategorikan dalam ruang lingkup kebijakan publik. Ruang lingkup kebijakan publik yang bersumber dari permasalahan yang terjadi dalam masyarakat atau sebagai upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat berpengaruh besar terhadap pemerintah sebagai aktor yang memiliki kewenangan dalam pembuatan kebijakan. Dari luasnya ruang lingkup kebijakan publik tersebut, setidaknya studi kebijakan publik membahas tiga ranah, yakni ranah perumusan kebijakan, ranah implementasi kebijakan, dan ranah evaluasi kebijakan (Tim Simpul Demokrasi, 2006).

Proses kebijakan publik

Proses perumusan kebijakan publik dapat dimaknai sebagai proses intelektual yang bersifat politis. Dunn (2003) mengemukakan bahwa proses perumusan suatu kebijakan terdiri dari perumusan masalah, peramalan, rekomendasi, pemantauan dan evaluasi. Proses kebijakan terdiri dari serangkaian tahap yang saling terhubung dan satu tahap mempengaruhi tahap selanjutnya.

Jones dalam (Tim Simpul Demokrasi, 2006) berpandangan bahwa rangkaian proses kebijakan publik terdiri dari persepsi/definisi, agregasi, organisasi, representasi, penyusunan agenda, formulasi, legitimasi, penganggaran, implementasi, evaluasi dan penyesuaian. Serangkaian kegiatan tersebut merupakan tahap dalam proses pembuatan kebijakan.

Konsep Stakeholder dalam Kebijakan Publik

Konsep stakeholder banyak digunakan dalam aktivitas berorganisasi. Hal itu dikarenakan stakeholder dipahami sebagai bagian penting dari organisasi. Stakeholder adalah penggerak organisasi atau dalam kata lain dapat diartikan sebagai individu atau kelompok yang dengan aktivitasnya dapat dipengaruhi dan mempengaruhi organisasi. Freeman (1984) dalam Reed *et al* (2009) memberikan definisi stakeholder sebagai pihak yang terpengaruh oleh kebijakan dan pihak yang dapat mempengaruhi kebijakan ("*... who is affected by the decisions and actions they take, and who has the power to influence their outcome, i.e. stakeholders*"). Definisi ini menunjukkan bahwa pemangku kepentingan tidak hanya terbatas pada pihak yang langsung terlibat dalam suatu kegiatan atau proyek, tetapi juga meliputi pihak yang secara tidak langsung terpengaruh oleh kebijakan atau keputusan yang diambil.

Schmeer (1999) menjelaskan bahwa analisis stakeholder adalah proses pengumpulan dan analisis informasi kualitatif secara sistematis untuk menentukan kepentingan siapa yang harus diperhatikan dalam pengembangan atau implementasi kebijakan atau program. Dalam hal ini, stakeholder yang dimaksud adalah individu maupun organisasi yang memiliki kepentingan dalam suatu kebijakan publik.

Konsep Jaringan Aktor Kebijakan

Definisi jaringan aktor kebijakan

Agustino (2017) menjelaskan bahwa aktor-aktor kebijakan adalah para perumus kebijakan baik itu sebagai individu ataupun sebagai kelompok/lembaga. Setiap orang

yang terlibat dalam proses perumusan kebijakan, baik itu mewakili individu ataupun kelompok, dengan tujuan membawa kepentingan terhadap suatu kebijakan, dapat diidentifikasi sebagai aktor-aktor kebijakan. Hal ini juga sesuai dengan definisi aktor kebijakan yang dikemukakan Anggara (2018) yakni orang-orang atau pelaku yang terlibat dalam perumusan kebijakan.

Teori jaringan dapat digunakan dalam berbagai level aktivitas seperti formulasi kebijakan, implementasi kebijakan dan implementasi program pelayanan publik secara lebih efektif dan efisien melalui pemanfaatan berbagai sumber daya yang tersedia (Hidayat et al, 2016). Sifat jaringan melalui pemanfaatan sumber daya secara bersama-sama memungkinkan terciptanya efektivitas dan efisiensi dalam upaya mencapai tujuan. Hal tersebut juga terjadi dalam penggunaan konsep jaringan dalam proses kebijakan. Konsep jaringan di sini berfokus pada hubungan antara state dan non-state dengan didasarkan pada saling ketergantungan (Hidayat et al, 2016).

Dari penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa jaringan aktor kebijakan adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan hubungan antar aktor-aktor dalam proses pembuatan kebijakan. Analisis jaringan aktor menjadi sangat penting karena proses interaksi antar aktor sangat berpengaruh terhadap kebijakan yang dihasilkan.

Klasifikasi aktor kebijakan

Secara umum terdapat dua klasifikasi aktor kebijakan. Yang mana kedua klasifikasi aktor tersebut adalah aktor kebijakan yang terlibat langsung dalam proses perumusan kebijakan dan aktor kebijakan yang tidak terlibat langsung dalam proses formulasi kebijakan, yakni mereka yang ikut serta dalam memberikan masukan dan turut mempengaruhi konten kebijakan publik (Agustino, 2017). Aktor-aktor kebijakan tersebut diantaranya adalah aktor negara (lembaga legislatif, eksekutif, yudikatif) dan aktor non-negara (kelompok kepentingan dan kelompok penekan, partai politik, media massa, warga negara sebagai individu).

Kingdon (2014) dalam bukunya *"Agendas, Alternatives, and Public Policies"* juga membagi aktor-aktor kebijakan ke dalam dua bagian, yakni *Government* dan *Outside Government*. Dari sisi aktor *government* terdapat klasifikasi tiga jenis aktor, yakni *administration, bureaucrats, and parliament*. Aktor kebijakan selanjutnya berasal dari *outside government*. Yang mana aktor-aktor tersebut terdiri dari *interest group, academics/researches/consultant, the medias, political parties, private sector, dan NGOs*.

Aktor Government:

1. *Administration* sebagai aktor kebijakan masih terbagi lagi menjadi presiden atau pemimpin, staf yang bertanggungjawab pada presiden dan pejabat politik di departemen. Aktor jenis ini memiliki pengaruh yang besar terhadap agenda yang akan dibahas dalam proses suatu kebijakan. Hal itu dikarenakan posisi jabatan yang tinggi dan kekuasaan yang lebih besar di banding aktor lainnya.

2. *Bureaucrats* sebagai aktor merupakan orang-orang yang menjabat sebagai aparatur sipil negara. Yang mana juga memiliki kewenangan secara otoritatif dalam proses pembuatan suatu kebijakan. Para legislatif memiliki kekuasaan yang besar dalam mengatur agenda, namun untuk informasi yang bersifat lebih teknis, birokrat dapat menjadi sumber informasi yang tepat. Sehingga dengan demikian, probabilitas bagi birokrat dalam mempengaruhi kebijakan terletak pada alternatif-alternatif kebijakan yang ada.
3. *Parliament* sebagai bagian ketiga dari aktor sisi government juga mempengaruhi kebijakan dengan skala kekuasaan yang besar. Suatu kebijakan yang diusulkan dan diproses untuk menghasilkan suatu kebijakan haruslah melalui tangan parliament atau wakil rakyat. Wakil rakyat merupakan jabatan penting dengan otoritas yang diakui oleh peraturan yang ada. Sehingga dapat mempengaruhi kebijakan yang akan diambil.

Aktor Outside Government:

1. *Interest group* atau kelompok kepentingan merupakan sekelompok orang yang memiliki kepentingan terhadap suatu kebijakan publik yang dicanangkan. Kelompok-kelompok kepentingan ini turut mempengaruhi pembuatan suatu kebijakan dengan cara memperjuangkan agenda yang menyangkut kepentingannya. Dengan begitu, suatu kebijakan yang dibuat nantinya akan memihak kepentingan yang diperjuangkan atau tidak merugikan kelompok-kelompok yang dibela. Beberapa kelompok kepentingan diantaranya adalah kelompok bisnis dan industri, profesional, buruh, dan kelompok kepentingan publik/NGOs.
2. *Academics* merupakan aktor yang selalu dan seharusnya ada dalam proses kebijakan. Hal demikian dikarenakan kemampuan dan informasi yang dimiliki aktor ini. Dalam berbagai pokok bahasan, akademisi, peneliti dan konsultan sebagai ahli di bidangnya, diperlukan untuk memberikan saran terkait alternatif-alternatif kebijakan yang dapat dipilih. Yang mana alternatif tersebut merupakan hasil dari proses panjang penelitian yang dilakukan. Sehingga akurasi dan pengambilan kebijakan nantinya dapat tepat sesuai kondisi yang ada.
3. *The Medias* memiliki peran penting dalam menggiring opini publik dan memunculkan ide di tengah masyarakat. Terutama hal tersebut mempengaruhi wakil rakyat yang memiliki konstituen. Persepsi tentang positif dan negatif sebagai potensi yang akan muncul di tengah masyarakat sangat dipengaruhi oleh berita-berita yang tersebar. Hal itu menjelaskan mengapa media termasuk aktor yang penting dalam proses kebijakan.
4. *Political parties* adalah organisasi yang dibentuk untuk memperjuangkan kepentingan politik tertentu. Baik itu pelaksanaan ideologi maupun untuk pencapaian tujuan-tujuan tertentu. Dalam proses kebijakan, partai politik memiliki kekuasaan yang besar dalam mempengaruhi pengambilan suatu kebijakan. Hal ini dikarenakan partai politik memiliki sekelompok pendukung dalam jumlah besar,

sehingga isu ataupun ide yang dimunculkan partai politik lewat platform yang dimiliki memicu perhatian besar dari publik. Dan ini mempengaruhi proses kebijakan. Selain itu, partai politik juga memiliki kekuasaan melalui wakil-wakil partai yang ada dalam legislatif.

Konsep Stakeholder Mapping

Stakeholder mapping adalah proses pemetaan pihak-pihak yang memiliki kepentingan (berpengaruh atau dipengaruhi) oleh suatu urusan, proyek, organisasi atau kebijakan tertentu. Tujuannya adalah untuk melihat berbagai kepentingan dari setiap stakeholder sehingga dapat diketahui proses saling mempengaruhi yang akan terbangun. Ada tiga kelompok pemangku kepentingan yang dapat dibedakan yaitu stakeholder utama, penunjang dan kunci (Crosby, 1992). Stakeholder utama (*primary stakeholder*) adalah mereka yang terkena dampak positif atau negatif yang signifikan dari kegiatan. Stakeholder penunjang (*secondary stakeholder*) adalah mereka yang tidak memiliki keterkaitan langsung tetapi memiliki kepedulian dan keprihatinan sehingga mereka membantu dalam proses penyampaian atau proses kebijakan. Stakeholder kunci (*key stakeholder*) adalah mereka yang memiliki pengaruh kuat atau penting dalam masalah, kebutuhan, dan perhatian terhadap kelancaran kegiatan atau yang memiliki kewenangan legal dalam pengambilan keputusan sesuai dengan level yang dimilikinya.

Kebijakan Angkutan Sewa Khusus

Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.

Angkutan Sewa Khusus dalam penggunaannya hanya dapat diakses melalui penggunaan jaringan internet dan aplikasi berbasis teknologi informasi. Dalam pelaksanaan layanan, dapat dilakukan secara fleksibel, tergantung permintaan layanan dari pengguna jasa. Hal ini mengakibatkan kemudahan dibanding layanan angkutan lain yang memiliki jadwal operasi.

Dalam hal regulasi, pemerintah telah mengeluarkan peraturan tentang Angkutan Sewa Khusus yakni Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Adanya aturan tersebut mengakomodir kepentingan masyarakat terkait kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, dan keteraturan penyelenggaraan. Lebih spesifik, aturan tersebut membahas tentang kriteria pelayanan, penetapan wilayah operasi dan perencanaan kebutuhan kendaraan bermotor umum, perusahaan angkutan sewa khusus, tarif, penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan, perlindungan masyarakat, peran serta masyarakat, dan tata cara penerapan sanksi administratif.

Lebih spesifik tentang tarif, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus diatur tentang tarif sebagai berikut:

(1) Besaran tarif Angkutan Sewa Khusus yang berlaku paling sedikit sebesar tarif batas bawah dan paling banyak sebesar tarif batas atas. (2) Besaran tarif batas bawah dan tarif batas atas Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri atau Gubernur sesuai dengan wilayah operasi. (3) Usulan besaran tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) terlebih dahulu dilakukan kajian dengan pemangku kepentingan. (4) Besaran tarif yang ditetapkan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dijadikan pedoman bagi Gubernur dalam penetapan besaran tarif Angkutan Sewa Khusus.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk menghasilkan data deskriptif. Menurut Abdussamad (2021), Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, di mana peneliti sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Dengan demikian, penggambaran yang dihasilkan sesuai dengan kondisi realita di lapangan.

Penelitian difokuskan untuk melakukan analisis terhadap peran aktor *government* dan aktor *outside-government* dalam proses perumusan kebijakan tarif Taksi *Online* di Sulawesi Selatan. Adapun informan penelitian ini yaitu Staf Bidang Angkutan Jalan Dishub Prov. SulSel (1 orang), Komisi D DPRD Provinsi Sulawesi Selatan (1 orang), Ketua YLK Sulawesi Selatan (1 orang), Komunitas *Driver* Lentera (1 orang) Komunitas *Driver* Dobrak (1 orang), Perusahaan Aplikasi Taksi *Online* (1 orang), Akademisi: Antropolog dan Ekonom (2 orang) dan Media Massa: (Fajar, Berita Kota Makassar dan Antaraneews) (3 orang), PT. Lintas Muda Cemerlang (2 orang), dan Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi (1 orang). Informan tersebut dipilih berdasarkan keterlibatan dalam perumusan kebijakan Tarif Taksi *Online* di Sulawesi Selatan, baik itu secara langsung dalam rapat perumusan kebijakan maupun yang tidak terlibat secara langsung.

Sumber data terdiri dari data primer dan sekunder. Moleong (2005) terdapat tiga teknik pengumpulan data dalam metode penelitian kualitatif, yaitu observasi, wawancara, dan dokumen. Observasi berupa pengamatan terhadap pandangan aktor-aktor di berbagai media termasuk aksi-aksi unjuk rasa yang dilakukan aliansi *driver*, wawancara berupa penggalian informasi melalui serangkaian pertanyaan kepada informan, dan dokumentasi berupa melakukan peninjauan dan perbandingan terhadap dokumen-dokumen terkait kebijakan tarif taksi *online*, peraturan yang lebih tinggi, peraturan-peraturan turunan dan catatan-catatan rapat. Data kemudian dianalisis

dengan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Milles & Hubberman, 2014).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada penelitian ini, fokus pembahasan terdapat pada proses *policy formulating* dan *policy adopting*, atau dalam bahasa lain dikenal dengan sebutan perumusan alternatif kebijakan dan pemilihan alternatif kebijakan. Hal tersebut menjadi penting karena suatu kebijakan yang baik dan implementatif, berasal dari proses pemilihan alternatif kebijakan yang tepat.

Kingdon (2014) menjelaskan bahwa suatu kebijakan terbentuk bukan hanya melalui serangkaian proses administratif, namun juga proses politik. Dalam prosesnya melibatkan berbagai aktor-aktor kebijakan yang berkepentingan. Dalam pandangan Kingdon, aktor tersebut terbagi menjadi dua, aktor *government* dan *outside government*. Dalam penelitian ini, aktor *government* terdapat Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan khususnya Bidang Angkutan Jalan dan DPRD Komisi D Provinsi Sulawesi Selatan. Sedangkan dari sisi aktor *outside government* terdapat YLKI, Komunitas *Driver*, Aplikator, Akademisi, Media Massa, Koperasi dan Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi.

Aktor Government

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

Dalam proses perumusan kebijakan tarif taksi online di Sulawesi Selatan, Dinas Perhubungan yang dalam hal ini dikerjakan oleh Bidang Angkutan Jalan memiliki pengaruh besar dalam mempengaruhi kebijakan. Hal ini dikarenakan kewenangan dan kemampuan serta informasi yang dimilikinya. Termasuk dalam penentuan agenda kebijakan dalam membahas persoalan tarif taksi online. Yang mana sebelumnya sudah diusulkan oleh komunitas dan organisasi angkutan sejak tahun 2020, namun tidak dibahas dalam agenda kebijakan.

"Memang ada beberapa komunitas dan organisasi yang mengusulkan penyesuaian tarif. Dan itu sudah dari dulu, sejak tahun 2020. Tapi kita selalu hitung, dan hasilnya belum bisa dilakukan penyesuaian." (8/8/2023)

Dari pernyataan di atas dapat diketahui bahwa pengusulan untuk melakukan pembahasan penyesuaian tarif dapat dilakukan oleh siapa saja. Namun, penyesuaian tarif tersebut harus disetujui oleh Dinas Perhubungan melalui validasi perhitungan biaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Artinya, jika perhitungan Dinas Perhubungan memenuhi syarat untuk dilakukan pembahasan dalam agenda kebijakan, maka pembahasan tersebut akan dilakukan.

Terkait alasan yang mengakibatkan dilakukannya penyesuaian tarif adalah karena terjadi kenaikan biaya operasional, biaya langsung dan tidak langsung. Hal ini diungkapkan oleh Dinas Perhubungan dalam wawancara:

“Ada beberapa biaya yang mengalami kenaikan sampai dengan 20% dari biaya operasional kendaraan. Jadi itu alasan penyesuaian tarif perlu dilakukan. Karena kenaikan biaya operasional, biaya langsung dan tidak langsung. Memang sebelumnya sudah ada kenaikan BBM, 2017, 2018. Namun tidak pernah sampai merubah 20% sehingga tidak begitu dirasakan dampaknya. Jadi bukan karena keinginan, tapi karena regulasi yang mewajibkan kita melakukan penyesuaian.” (8/8/2023)

Berdasarkan hal di atas, dapat diketahui bahwa kenaikan BBM menjadi pemicu masalah tarif masuk dalam agenda kebijakan. Kenaikan BBM ini memicu kenaikan biaya operasional kendaraan yang mengakibatkan kenaikan tarif terjadi. Hal ini juga merupakan tindakan yang didasari aturan PERMENHUB 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Tabel 2. Perhitungan Analisis Biaya Langsung dan Tidak Langsung Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

No	Komponen Biaya Langsung	Harga	Keterangan
1	Penyusutan Kendaraan	2.189,87	Rupiah/KM
2	Bunga Modal	163,42	Rupiah/KM
3	Biaya Awak	0,00	Rupiah/KM
4	Biaya Asuransi	255,06	Rupiah/KM
5	BBM	1.000,00	Rupiah/KM
6	Ban	41,20	Rupiah/KM
7	Accu	29,84	Rupiah/KM
8	Servis Kecil	172,90	Rupiah/KM
9	Servis Besar	120,68	Rupiah/KM
10	Biaya Lain-lain	487,09	Rupiah/KM
11	BBN-KB & PKB	148,84	Rupiah/KM
12	Perizinan	16,23	Rupiah/KM
TOTAL		4.625,14	Rupiah/KM
No	Komponen Biaya Tidak Langsung		
1	Biaya Bagi Hasil Badan Hukum	72,74	Rupiah/KM

Tarif Dasar	4.697,88	
Tarif Batas Bawah	5.200,00	Margin keuntungan 10% tidak ada perubahan
Tarif Batas Atas	6.500,00	

Sumber: Analisis biaya langsung dan tidak langsung Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2022

Berdasarkan tabel yang dipaparkan oleh Dinas Perhubungan tersebut, dapat diketahui bahwa tarif batas bawah sebagai hasil perhitungan Dinas Perhubungan adalah Lima Ribu Dua Ratus Rupiah dan tarif batas atas Enam Ribu Lima Ratus Rupiah. Usulan ini menjadi dasar Gubernur dalam menetapkan aturan dalam Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559/XII/Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan.

Dinas perhubungan sebagai salah satu aktor perumusan kebijakan tarif taksi *online* di Sulawesi Selatan merupakan aktor kunci atau stakeholder kunci dalam kebijakan ini. Hal itu dapat dilihat dari posisi dan kewenangan yang dimiliki dalam menentukan siapa saja aktor-aktor yang akan dilibatkan. Aktor-aktor yang terlibat tersebut menentukan jalannya pembahasan serta akhir suatu kebijakan.

Dinas Perhubungan sebagai aktor kunci dalam kebijakan ini memiliki pengaruh yang besar terhadap hasil akhir dari kebijakan ini. Hal tersebut dapat dilihat melalui filter yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam mendengar dan menjangkau saran-saran serta alternatif kebijakan dari setiap aktor yang terlibat. Selain itu, kemampuan dan pengalaman yang dimiliki Dinas Perhubungan serta relasi terhadap aktor-aktor kebijakan, menjadikan posisinya berpengaruh besar terhadap alternatif-alternatif kebijakan. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan Kingdon (2014), dimana *beraucrats* memiliki sumber daya berupa pengalaman, keahlian, informasi dan relasi dengan orang-orang di kongres serta kelompok kepentingan yang membuatnya dapat menentukan kecenderungan alternatif kebijakan. Dalam penelitian ini, Dinas Perhubungan sebagai aktor telah menggunakan sumber daya yang dimilikinya untuk menghasilkan kebijakan yang diinginkan. Hanya saja, pelibatan aktor-aktor tidak representatif terhadap semua kepentingan.

DPRD Komisi D Provinsi Sulawesi Selatan

Dalam perumusan kebijakan tarif taksi *online* di Sulawesi Selatan, DPRD Komisi D memiliki wewenang dalam menentukan aktor-aktor yang terlibat dalam perumusan kebijakan. Wewenang tersebut didapatkan jika rapat perumusan kebijakan dilakukan di kantor DPRD. Yang artinya, sama dengan Dinas Perhubungan, kemampuan menentukan aktor kebijakan oleh DPRD mempengaruhi hasil kebijakan.

Adapun dalam pembahasan tarif taksi *online* di Sulawesi Selatan di Kantor DPRD dilakukan sebanyak 3 kali:

“Ada rapat yang dilaksanakan di Komisi D. Kalau tidak salah 2 sampai 3 kali rapat. Isinya itu membahas tentang persoalan angkutan, salah satunya taksi online itu.” (16/8/2023)

Berdasarkan wawancara tersebut, rapat yang dilakukan di Kantor DPRD dilaksanakan sebanyak 3 kali. Berdasarkan notulensi RDP DPRD Komisi D meminta agar kepala instansi atau dinas terkait untuk aktif berkoordinasi agar aturan atau SK terkait Angkutan Sewa Khusus dapat segera terbit, dengan tetap memperhatikan prosedur atau peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal tersebut dituliskan dalam Laporan Hasil Rapat Dengar Pendapat pada hari Rabu, tanggal 9 November 2022. Selain itu, Komisi D juga mengharapkan agar seluruh instansi terkait bekerja sama dalam merespon setiap permasalahan sesuai dengan porsi dan kapasitas masing-masing. Menurut DPRD pembahasan mengenai kenaikan tarif ini sangat penting untuk dilakukan karena menyangkut kehidupan banyak orang. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara bersama RP selaku Ketua Komisi D DPRD Provinsi Sulawesi Selatan pada saat perumusan kebijakan ini dilakukan:

“Pembahasan mengenai tarif Angkutan Sewa Khusus ini memang penting untuk dilakukan karena menyangkut banyak orang, ada kepentingan driver dan masyarakat di situ.” (16/8/2023)

Berdasarkan hal tersebut, rapat pembahasan tarif taksi *online* penting dilakukan karena berdampak pada kehidupan banyak orang, terutama masyarakat yang terbagi menjadi dua yakni sebagai konsumen dan sebagai driver. Selain itu juga menyangkut kepentingan perusahaan. Pada saat Rapat Dengar Pendapat yang dilakukan oleh DPRD Komisi D menghadirkan banyak aktor kebijakan yang berkepentingan serta dianggap mampu memberikan masukan berupa pengetahuan dan saran.

Aktor-aktor tersebut diantaranya Staf Ahli Gubernur, YLKI, Oraski, Maxim, DISHUB, Pertamina, Media, dan juga *Driver*. Dalam rapat tersebut, berbagai kepentingan disampaikan oleh setiap aktor yang terlibat. Hal ini menunjukkan bahwa DPRD membuka wadah untuk mempertemukan dan mendiskusikan kepentingan-kepentingan tersebut. Hanya saja peran DPRD dalam pembahasan dan saran yang lebih teknis tidak terlihat, karena dalam prosesnya hanya mengandalkan perhitungan-perhitungan dari aktor lain yang terlibat untuk penentuan tarif taksi *online* ini. Meskipun memang sesuai dengan pandangan Kingdon (2014) dimana wakil rakyat hanya memiliki kekayaan informasi yang sifatnya general/tidak spesifik. Namun tetap penting untuk berperan serius dalam memberikan masukan dan mengawal kebijakan, terutama sesuai dengan idealisme yang dimiliki.

Kingdon (2014) menjelaskan bahwa sumber daya yang dimiliki oleh kongres/wakil rakyat adalah kewenangan yang dimilikinya yang memang berdasar pada hukum, kemudian kemampuan publisitas yang tinggi dan kekayaan informasi general yang dimiliki. Dalam penelitian Kingdon (2014) salah satu tujuan keaktifan wakil rakyat dalam perumusan kebijakan adalah memuaskan konstituen. Wakil rakyat/DPRD memiliki konstituen, yakni orang-orang yang memilih mereka dalam pemilihan umum. Dengan

memelihara kepercayaan konstituen, dapat memungkinkan para wakil rakyat berumur panjang menduduki kursi DPRD, bahkan untuk periode selanjutnya. Namun dalam penelitian ini, keaktifan DPRD dalam menyuarakan kepentingan konstituen terbilang minim. Hal itu dapat dilihat dari pasifnya peran dalam perumusan kebijakan. Kurangnya publikasi yang dilakukan DPRD terkait perumusan kebijakan ini juga mengindikasikan minimnya upaya untuk memuaskan konstituen atau sekedar meningkatkan popularitas.

Aktor Outside Government

YLKI

YLKI merupakan aktor kebijakan yang termasuk dalam klasifikasi stakeholder penunjang atau *secondary stakeholder*. Hal ini karena YLKI tidak memiliki kepentingan langsung. Yang mendasari tindakannya adalah kepedulian terhadap konsumen sebagai aktor utama yang terdampak langsung.

Dalam kebijakan tarif taksi *online* di Sulawesi Selatan, YLKI memiliki peran mewakili konsumen dalam kursi aktor kebijakan. Posisinya tersebut dianggap merepresentasikan kepentingan masyarakat sebagai konsumen. Hal tersebut karena visi dari lembaga YLKI yakni terwujudnya tatanan masyarakat konsumen yang adil, berdaya dan terorganisasi yang berani memperjuangkan hak-haknya dan dengan salah satu misinya yakni Melakukan pengawasan dan Pembelaan hak-hak konsumen.

"Kepentingan konsumen harus ada yang menyuarakan, dan dari visi kelembagaan, kita juga lakukan perlindungan kepada konsumen." (10/7/2023)

Dari wawancara bersama AM selaku ketua YLKI Sulsel, dapat diketahui bahwa YLKI sebagai sebuah lembaga dapat dilihat menjadi representasi konsumen. Apalagi dengan visi dari lembaga YLKI sendiri yang salah satunya adalah memberikan perlindungan terhadap konsumen. Sehingga kehadiran YLKI dalam rapat perumusan suatu kebijakan dapat dipandang sebagai representasi konsumen. Hal ini juga sejalan dengan hasil wawancara dimana AM mengatakan bahwa YLKI tidak wajib diundang dalam rapat perumusan kebijakan, namun kepentingan konsumen harus tetap terwakili.

Dalam upaya melihat kepentingan dan aspirasi konsumen, YLKI melihat apakah terdapat laporan dari masyarakat, atau informasi yang beredar terkait suatu layanan atau produk yang bermasalah. Hal tersebut dianggap sebagai informasi awal yang dapat ditindaklanjuti oleh YLKI. Jika komplain dari masyarakat kepada pemerintah tidak didengar, YLKI dapat melakukan pembelaan ataupun pendampingan. Namun, dalam upaya mendapatkan bantuan tersebut dari YLKI, diharapkan terlebih dahulu konsumen melakukan komplain.

YLKI sebagai lembaga yang merepresentasikan konsumen, tidak terlibat dalam pengusulan angka tarif:

"Kita sampaikan saja silahkan rumuskan, kita tidak terlibat masalah angka, rumusan kebijakan itu akademisi, kemudian kita melihat bagaimana agar konsumen merasa aman dan nyaman tidak mesti harganya tinggi dan murah." (10/7/2023)

Dari wawancara tersebut dapat diketahui bahwa YLKI tidak memiliki saran angka tarif dalam perumusan kebijakan. Fokus dari YLKI adalah perasaan aman dan nyaman dari konsumen. Sehingga dapat disimpulkan bahwa YLKI tidak memiliki data terkait angka-angka yang menjadi dasar perumusan tarif ini. Hal itu dibenarkan dalam wawancara yang menanyakan tentang keberadaan data yang dimiliki YLKI:

"Kita kan hanya memberikan pertimbangan-pertimbangan. Kita hanya melihat informasi-informasi. Ada banyak informasi, ada yang protes. Tapi itu tidak bisa dilihat sebagai dasar pengambilan keputusan. Kalau kita lakukan riset kan biayanya besar juga." (10/7/2023)

Dalam perumusan kebijakan ini, YLKI hanya mengamati perkembangan informasi yang ada tanpa memiliki informasi konkrit yang terjadi di lapangan. Sehingga saran-saran yang diberikan hanya berisi konsep-konsep normatif. Padahal sebagai aktor dengan kategori kelompok kepentingan, YLKI seharusnya membawa kepentingan konsumen. Sesuai dengan visi dari lembaga tersebut. Menurut Kingdon (2014), aktor kelompok kepentingan memiliki kekuatan berupa mobilisasi massa yang mana dapat mempengaruhi kebijakan. Namun, dalam perumusan kebijakan ini, YLKI sebagai aktor yang mewakili konsumen tidak menggunakan potensi kekuatan yang dimiliki untuk mempengaruhi kebijakan sesuai dengan kepentingan konsumen. Sehingga dapat dikatakan kehadiran YLKI tidak merepresentasikan konsumen.

Komunitas Driver

Komunitas driver merupakan salah satu kelompok kepentingan dalam kebijakan tarif taksi online di Sulawesi Selatan. Dalam hal ini, komunitas driver menyuarakan kepentingan driver atau pengemudi taksi online. Komunitas driver merupakan aktor kebijakan yang dapat diklasifikasikan sebagai stakeholder utama. Hal tersebut dikarenakan baik buruknya kebijakan ini akan berpengaruh langsung kepada komunitas driver. Komunitas *driver* yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah perwakilan komunitas DOBRAK. Dalam wawancara yang dilakukan, didapati alasan mengapa kenaikan tarif ini harus segera dilakukan:

"Peraturan ini harus diubah karena sudah tidak sesuai dengan aturan yang berlaku berdasarkan operasional yang ada di lapangan. Sementara faktor pokok adalah BBM. Artinya BBM naik, tarif juga harus naik. Kita punya dasar perhitungan BOK yang sudah tidak sesuai dengan regulasi tahun 2020." (5/8/2023)

Dari wawancara tersebut dapat diketahui kenaikan tarif memang didasari oleh adanya kenaikan harga BBM yang membuat biaya pengeluaran *driver* lebih besar daripada pemasukan. Dari situ dapat diidentifikasi ketidaksesuaian yang terjadi di lapangan dengan regulasi yang ada. Sehingga memang perlu untuk dilakukan perubahan aturan mengenai tarif yang dikeluarkan tahun 2020 (Keputusan Gubernur Sulawesi

Selatan Nomor 1162/IV/Tahun 2020 tentang Penetapan Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas Angkutan Sewa Khusus dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan) yang dalam hal ini menaikkan harga tarif. Adapun usulan mengenai kenaikan tarif ini oleh *driver* didasari oleh perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK).

Dalam proses perumusan kebijakan ini, LENTERA dan DOBRAK menjadi salah satu inisiator yang mengusulkan perubahan tarif lewat mengirimkan surat, audiensi dan serangkaian aksi demonstrasi yang dilakukan:

“Kita rela tiga kali demo untuk merubah kebijakan. karena setiap kebijakan ini depending, driver akan mengalami kerugian. Masyarakat enak, driver harus juga diperhatikan. Hanya kami yang memiliki data dan kajian, yang lain tidak. Itupun perubahan yang terjadi kami merasa tidak puas.” (5/8/2023)

Dari wawancara tersebut dapat diketahui bahwa dalam proses perumusan kebijakan ini, LENTERA dan DOBRAK benar-benar memanfaatkan kekuatan yang dimiliki untuk merubah kebijakan yang ada lewat aksi massa. Seperti yang dijelaskan Kingdon (2014) bahwa kekuatan dari kelompok kepentingan adalah mobilisasi massa yang dapat mempengaruhi kebijakan. Demonstrasi yang dilakukan memberikan usulan tarif berdasarkan kajian biaya operasional kendaraan yang dilakukan. Berbeda dengan stakeholder lain yang tidak memiliki data. Dalam paparannya, jika pengesahan kebijakan ini ditunda, *driver* akan rugi jika tetap beroperasi. Karena biaya untuk beroperasi sudah lebih besar dari pada pemasukan yang didapatkan.

Aplikator

Dalam kebijakan tarif taksi *online* di Sulawesi Selatan, aplikator termasuk dalam aktor *interest group* atau kelompok kepentingan. Dalam hal ini aplikator mewakili kepentingan pengusaha yang menjalankan aplikasi taksi *online*.

Aplikator termasuk stakeholder utama dikarenakan kebijakan ini berpengaruh langsung terhadap pendapatan dari aplikator itu sendiri. Yang artinya, keuntungan ataupun kerugian pihak aplikator bergantung pada keputusan akhir dari kebijakan yang dibuat.

Perumusan kebijakan mengenai tarif taksi *online* di Sulawesi Selatan tahun 2022 berhasil disepakati bersama dikarenakan adanya kenaikan BBM yang membuat biaya operasional mengalami peningkatan:

“Memang kenaikan tarif ini sebelumnya ada kenaikan BBM yang mendorong jumlah biaya operasional meningkat. Sehingga wajar untuk dilakukan review.” (1/9/2023)

Berdasarkan hal tersebut, kenaikan tarif dalam kebijakan ini didasari oleh adanya kenaikan salah satu komponen biaya operasional yang paling berpengaruh, yakni BBM. Hal itu menjadi pemicu kenaikan biaya yang dikeluarkan *driver* untuk beroperasi.

Dalam prosesnya, aplikator tidak terlibat dalam proses menyarankan alternatif kebijakan. Aplikator hanya menjadi penyedia data berupa BOK yang dihitung:

"Kami tidak terlibat dalam alternatif, kami hanya memberi masukan terkait BOK, yang menurut data kami itu wajar. Secara general ada datanya. Kan ada panduannya, itu yang kami isi sesuai data. Misalnya biaya aki, service." (1/9/2023)

Dari keterangan tersebut dapat dilihat bahwa aplikator dalam perumusan kebijakan ini tidak menyarankan langsung alternatif kebijakan berupa angka tarif. Yang dilakukan adalah menyediakan salah satu data sebagai pertimbangan penetapan tarif, yakni biaya operasional kendaraan.

Akademisi

Akademisi merupakan aktor di luar pemerintahan yang termasuk dalam stakeholder penting. Hal tersebut dikarenakan aktor ini memiliki ide-ide dan konsep yang sering dibicarakan dalam rapat-rapat perumusan kebijakan. Akademisi termasuk dalam aktor penunjang. Hal itu dikarenakan tindakan yang dilakukan akademisi berdasarkan alasan akademis pengembangan ilmu pengetahuan dan kepedulian. Bukan didasari oleh kepentingan langsung berupa untung dan rugi yang dirasakan pada saat suatu kebijakan diputuskan, dan juga bukan tugas langsung yang dilegitimasi oleh aturan yang ada untuk membuat akademisi terlibat dalam perumusan kebijakan.

Dalam perumusan kebijakan tarif taksi online di Sulawesi Selatan, terdapat dua akademisi sebagai informan yang diwawancarai oleh peneliti. Dalam wawancara yang dilakukan, kedua informan menyampaikan adanya potensi konflik kepentingan yang melatarbelakangi perumusan kebijakan ini. Berikut ini diungkapkan oleh TT selaku akademisi:

"Sebenarnya menurut saya ada konflik kepentingan tertentu. Yang pertama di satu sisi bisa merugikan pengguna tarif online, karena sebelumnya kita tahu sudah banyak moda transportasi lain. Yang ketika online hadir dengan harga yang cukup signifikan, rata-rata lari ke online. Aktor lain misalnya ojek, taksi bandara, angkutan umum, itu kehilangan." (6/9/2023)

Berdasarkan wawancara tersebut, terdapat potensi konflik kepentingan antara transportasi konvensional dengan transportasi online. Kehadiran transportasi online mengakibatkan konsumen beralih meninggalkan transportasi konvensional. Sehingga, kenaikan tarif ini memungkinkan konsumen kembali ke transportasi konvensional.

Pada saat kebijakan tarif taksi online dirumuskan, TT juga turut terlibat sebanyak tiga kali dalam rapat perumusan kebijakan. Dalam rapat tersebut mengusulkan perlunya diperhatikan budaya masyarakat perkotaan dalam menggunakan transportasi:

"Saya hanya menyampaikan perlunya diperhatikan budaya masyarakat perkotaan dalam menggunakan transportasi online. Karena kebiasaan seperti saya, lebih terbuka jadi senang gunakan transportasi online. Akan kurangi kemacetan." (6/9/2023)

Selain itu, TT juga menjelaskan tentang kondisi rapat perumusan kebijakan. Beliau tidak sepakat dengan kenaikan tarif tersebut yang menyebabkannya menarik diri dari rapat:

"Termasuk saya sebenarnya bertahan terhadap tarif tersebut. Karena menurut saya kenaikan tarif tidak didasari kenaikan BBM sebagai motor penggerak. Kenaikan BBM ada tapi tidak signifikan juga. Makanya Grab, Gojek tidak sepatutnya juga. Saya menarik diri. Karena saya lihat akan ada kenaikan, saya tidak mau ikut berdosa di situ. Jangan sampai saya menjadi alat legitimasi sebagai representasi akademisi." (6/9/2023)

Selain itu, AI selaku akademisi yang tidak terlibat langsung dalam perumusan kebijakan ini menilai bahwa tahapan perumusan kebijakan ini sudah bagus, namun yang terpenting adalah esensi di dalamnya. AI juga menyoroti persoalan tarif yang ditetapkan aplikasi, yang mana dalam penetapan tersebut memiliki perbedaan yang sangat signifikan antara satu aplikasi dengan aplikasi lainnya. Artinya, perbedaan besar tarif tersebut tidak sesuai dengan aturan yang ada.

Media Massa

Dalam hal kebijakan tarif taksi online di Sulawesi Selatan, terdapat tiga media yang diambil peneliti sebagai informan yang dalam proses perumusan kebijakan ini turut aktif dalam memberitakan persoalan tarif. Media tersebut adalah Fajar.co.id, Berita Kota Makassar dan Antaranews. Berdasarkan wawancara yang dilakukan, ketertarikan Fajar dalam memberitakan persoalan terkait tarif taksi online didasari pada adanya keluhan dari driver dan pelanggan yang tidak terakomodir oleh pemerintah:

"Khusus untuk taksi online kemarin kami konsen di situ karena ada beberapa keluhan baik dari driver atau pelanggan yang tidak terakomodir oleh pemerintah. Memang mayoritas mendukung kenaikan, tapi beberapa driver mengeluh kalau mengalami kenaikan yang drastis. Mereka setuju kenaikan tapi tidak terlalu drastis. Karena kenaikan akan berpengaruh ke pelanggan." (30/8/2023)

Berdasarkan hal tersebut, Fajar dalam memberitakan seputar taksi online didasari oleh adanya aspirasi masyarakat sebagai konsumen dan driver yang belum terakomodir oleh pemerintah. Fajar juga melihat mayoritas mendukung kenaikan tarif, namun ada suara yang berbeda dari mayoritas yang mendukung kenaikan. Bahwa kenaikan memang diperlukan, namun dalam angka yang tidak terlalu tinggi, karena akan mempengaruhi konsumen.

Adapun media Berita Kota Makassar juga mengungkapkan ketertarikannya terhadap pembahasan tarif taksi online dikarenakan orang-orang sudah merasa nyaman dengan tarif lama:

"Sebelumnya orang sudah terbiasa dengan tarif lama, yang tidak terlalu membebani mereka dari awal kan belum pernah ada kenaikan seperti itu. Tapi dalam perjalanannya ada kebijakan untuk menaikkan. Tentu itu menarik perhatian." (3/8/2023)

Berdasarkan hal tersebut, dapat diketahui bahwa kenaikan tarif ini menjadi menarik untuk diberitakan karena sebelumnya belum pernah ada kenaikan seperti ini. Sebelumnya, orang-orang sudah terbiasa dengan tarif lama. Tarif baru ini berpengaruh terhadap konsumen yang sudah terbiasa.

Antaraneews mengungkapkan bahwa berita yang ditulis tidak diketahui seberapa besar pengaruhnya terhadap opini publik:

"Kalau berbicara tentang seberapa besar pengaruhnya, kita tidak bisa berbicara di ranah itu. Karena itu membutuhkan riset atau penelitian yang besar. Tapi kalau kita lebih kepada bagaimana menggiring opini masyarakat terkait tarif itu tentu itulah gunanya media. Salah satunya mengabarkan, kemudian masyarakat bisa berasumsi dan kita bisa mengangkat ke tingkat yang lebih tinggi sebagai pertimbangan dalam mengambil keputusan." (3/8/2023)

Berdasarkan wawancara tersebut, Antara tidak mengetahui seberapa besar pengaruh tulisan media terhadap opini publik. Namun dalam menulis berita, media menyadari bahwa tulisan tersebut memiliki dampak terhadap pengetahuan publik yang mempengaruhi asumsi dan persepsi. Dalam tingkatan yang lebih lanjut, hal tersebut dapat mempengaruhi proses memutuskan suatu kebijakan.

Dalam penelitian ini, peran media dalam memberitakan dan mempengaruhi opini publik terbilang minim. Padahal, menurut Kingdon (2014) media memiliki potensi mempengaruhi kebijakan dengan memperbesar gerakan yang telah ada lewat publikasinya. Sehingga dengan publikasi tersebut dapat mempengaruhi opini publik dan sekaligus konstituen yang dapat menekan wakil rakyat. Di sisi lain, Kingdon (2014) juga berpandangan bahwa kecenderungan media untuk memberitakan kisah yang dramatis membuat kurangnya pengaruh pada proses kebijakan. Hal itu dikarenakan pemberitaan yang dramatis justru di akhir kebijakan, bukan di awal. Jadi, dalam penelitian ini, potensi untuk mempengaruhi kebijakan tidak dilaksanakan dengan baik.

PT. Lintas Muda Cemerlang

PT. Lintas Muda Cemerlang merupakan salah satu perusahaan pihak ketiga dalam hal angkutan sewa khusus. Yang mana menjadi pihak yang menghubungkan antara masyarakat yang berprofesi sebagai driver, dengan pemerintah yang mengeluarkan izin usaha. Aktor ini termasuk dalam aktor penunjang dikarenakan hasil kebijakan terkait tarif tidak berpengaruh signifikan terhadap perusahaan. Artinya, biaya kendaraan yang ditangani perusahaan tetap sama meskipun ada kenaikan tarif. Dalam perumusan kebijakan ini, pihak PT. Lintas Muda Cemerlang tidak memberikan saran terkait alternatif kebijakan, dikarenakan kebijakan ini tidak terlalu berdampak bagi keberlangsungan usahanya:

"Pengaruh kebijakan itu tidak terlalu berdampak, jadi peran kurang. Karena kita cuma penyambung. Tarif itu pengaruhnya paling ke driver. Jadi reaksi kami itu tidak terlalu ini." (3/8/2023)

Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa peran PT. Lintas Muda Cemerlang dalam perumusan kebijakan ini kurang signifikan dalam upaya mempengaruhi kebijakan lewat alternatif-alternatif yang disarankan. Hal tersebut karena kebijakan ini tidak berdampak langsung kepada perusahaannya.

Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi

Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi merupakan aktor di luar pemerintah yang menurut pandangan Kingdon termasuk dalam klasifikasi aktor interest group. Aktor ini termasuk dalam stakeholder utama. Dikarenakan posisinya yang menyuarakan kepentingan konsumen serta terkena dampak langsung dari kebijakan ini. Dalam kebijakan ini Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi atau MAPS berupaya untuk menghadirkan tarif yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Salah satunya dengan upaya mengusulkan analisis ATP dan WTP yang menjadi dasar dalam penetapan tarif. Namun, dalam paparannya, tarif yang ditetapkan jauh dari analisis tersebut. Membuat kenaikan tarif di Sulawesi Selatan menjadi yang tertinggi di seluruh Indonesia.

Selain itu MAPS berusaha mengadvokasi kepentingan masyarakat melalui usulan-usulan kepada pemerintah terkait bagaimana seharusnya kebijakan diambil.

“Salah satu dasar dalam menetapkan kebijakan adalah harus dilakukan dengan partisipatif. Atau bahasa hukumnya itu meaning full participation, partisipasi yang bermakna. Ada hak masyarakat untuk didengarkan pendapatnya dan diberikan tanggapan. Poin itu yang tidak tercermin dalam kebijakan Gubernur.” (1/8/2023)

Berdasarkan hal tersebut, MAPS beranggapan bahwa proses kebijakan itu harus dilakukan dengan partisipatif. Setiap kepentingan memiliki hak untuk didengarkan pendapatnya dan juga mendapatkan tanggapan dari pendapat yang diberikan.

Menurut MAPS, proses untuk mewujudkan kebijakan yang baik itu harus melibatkan semua pihak yang berkepentingan, termasuk masyarakat. Dalam melibatkan proses melibatkan masyarakat itu, perlu dilakukan dengan cara yang tepat. Tidak dengan survei yang dilakukan di google form yang tidak tervalidasi ketepatannya. Yang artinya, jika prosesnya saja bermasalah, begitu pula dengan kebijakan yang dihasilkan.

Dalam paparannya, DISHUB melakukan survei terkait ATP dan WTP. Namun, survei tersebut tidak dijadikan sebagai dasar dalam perumusan kebijakan:

“DISHUB melakukan kajian tapi tidak menetapkan kebijakan sesuai kajian itu. Kalau kajian itu yang dijadikan dasar, seharusnya tidak di angka sekarang ini. Seharusnya kalau melihat kajian itu penetapan tarif batas bawah hanya di angka 3000 sampai 4000 saja dan batas atas di angka 5000-6000. Ini juga yang kami tanyakan. Kenapa hasil kajiannya tidak dipakai.” (1/8/2023)

Sebagai upaya untuk mempengaruhi kebijakan, MAPS menyarankan agar perumusan kebijakan harus lebih partisipatif. Selain itu MAPS juga melakukan publikasi terhadap kajian yang telah dilakukan melalui media-media. Dan juga mengirim hasil kajian pada Gubernur dan DISHUB.

Dalam analisisnya, MAPS berkesimpulan bahwa terkait kenaikan tarif ini, yang diuntungkan adalah angkutan bukan online. Karena konsumen dirugikan dengan kenaikan harga, driver dirugikan dengan beralihnya konsumen ke angkutan lain, aplikator juga dirugikan.

Multi Aktor dalam Kebijakan yang Berkualitas dan Representatif

Dalam perumusan kebijakan tarif taksi online di Sulawesi Selatan melibatkan multi aktor dengan perannya masing-masing. Yang artinya, setiap kepentingan terdapat aktor yang mewakili. Dalam hal ini, kepentingan konsumen diwakili oleh YLKI dan MAPS, kepentingan driver diwakili oleh ketua aliansi driver, dan kepentingan perusahaan juga masing-masing memiliki perwakilan dalam proses perumusan kebijakan. Namun, beberapa perwakilan kepentingan tersebut tidak mengambil peran sebagaimana mestinya, sehingga kebijakan yang dihasilkan juga cenderung tidak dilaksanakan dan mendapat tanggapan kontra dari berbagai pihak.

Multi aktor dalam kebijakan ini memang dijalankan. Hal tersebut dapat dilihat dari terisinya setiap kursi kepentingan dalam rapat perumusan kebijakan. Namun, kebijakan yang dihasilkan jauh dari kualitas yang diharapkan. Dikarenakan dalam perumusannya tidak melibatkan aktor-aktor yang mampu merepresentasikan kepentingan setiap stakeholder. Kurangnya data dan kajian yang dilakukan oleh masing-masing aktor dalam perumusan kebijakan ini menjadikan kebijakan ini menjadi kebijakan yang tidak berkualitas, dan diputuskan dengan tidak objektif.

Rapat terakhir perumusan kebijakan ini dilakukan pada Senin, 21 November 2022. Kemudian ditindaklanjuti oleh Gubernur dengan mengeluarkan Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559 /XII/Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan pada Desember 2022.

Tabel 3. Rangkuman Keterlibatan Multi Aktor dalam Perumusan Kebijakan Tarif Taksi Online di Sulawesi Selatan

Klasifikasi Aktor	Informan	Keterlibatan
Aktor Government	Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan	Terlibat aktif
	DPRD Komisi D Provinsi Sulawesi Selatan	Kurang terlibat aktif
Aktor Outside Government	YLKI	Kurang terlibat aktif
	Komunitas <i>Driver</i> (Lentera dan Dobrak)	Terlibat aktif
	Perusahaan Aplikasi Taksi <i>Online</i>	Kurang terlibat aktif
	Akademisi (Tasrifin Tahara)	Kurang terlibat aktif
	Akademisi (Anas Iswanto)	Tidak terlibat langsung
	Media (Fajar)	Kurang terlibat aktif

Klasifikasi Aktor	Informan	Keterlibatan
	Media (Berita Kota Makassar)	Kurang terlibat
	Media (AntaraneWS)	Kurang terlibat
	PT. Lintas Muda Cemerlang	Tidak terlibat aktif
	Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi	Terlibat aktif

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian dan analisis disimpulkan bahwa kebijakan tarif taksi online yang tertuang dalam Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559 Tahun 2022 tentang Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas Angkutan Sewa Khusus telah disusun dengan melibatkan multi aktor. Namun, proses perumusan kebijakan yang menghasilkan kebijakan ini tidak dilakukan dengan baik. Peran aktor kebijakan yang terdiri dari dua klasifikasi aktor, yakni aktor government dan outside government dalam perumusan kebijakan ini belum dapat dikatakan maksimal. Hal ini dapat dilihat dari aktor government—Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan DPRD Komisi D Provinsi Sulawesi Selatan—yang terlibat aktif hanya Dinas Perhubungan. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan memiliki kajian terkait biaya langsung dan tidak langsung untuk kendaraan beroperasi. Kemudian dari aktor outside government—YLKI, Komunitas Driver, Perusahaan Aplikasi, Akademisi, Media Massa, Koperasi, MAPS—yang terlibat aktif hanya Komunitas Driver dan MAPS. Dalam hal ini, Komunitas Driver dan MAPS juga memiliki kajian terkait tarif transportasi online. Selain ada atau tidak adanya kajian, keaktifan aktor-aktor juga dinilai berdasarkan kehadiran dalam perumusan kebijakan serta pandangan-pandangan yang diberikan selama masa perumusan kebijakan. Sebab pandangan-pandangan tersebut berpengaruh terhadap hasil akhir kebijakan.

Dalam perumusan kebijakan ini, terdapat aktor yang mendominasi. Hal tersebut ditandai dengan masih banyaknya pro dan kontra pada saat kebijakan ini diputuskan. Artinya, dalam proses perumusan memang melibatkan multi aktor, namun aktor yang terlibat tidak dapat dikatakan merepresentasikan kepentingan yang ada, beberapa kepentingan juga kurang diakomodir, terutama kepentingan konsumen. Sehingga, kritik masih banyak dilakukan di luar agenda perumusan kebijakan. Dengan kata lain, peran multi aktor dalam perumusan kebijakan ini tidak dilakukan secara signifikan. Peraturan taksi online mengenai tarif batas bawah dan batas atas ini sudah memenuhi proses perumusan kebijakan secara formal, namun esensi dari perumusan kebijakan tidak tercapai.

Oleh karena itu, dalam perumusan kebijakan terkait tarif taksi online ke depannya, perlu untuk melibatkan aktor-aktor yang mampu merepresentasikan setiap kepentingan.

Bukan hanya melihat sesuai atau tidaknya lembaga/individu untuk terlibat, namun juga melihat ketersediaan data, kemampuan dan keterampilan aktor yang dilibatkan. Hal ini terutama perlu dilakukan aktor-aktor kunci seperti Dinas Perhubungan dan DPRD Komisi D yang memang memiliki kewenangan untuk mengundang aktor-aktor yang dianggap penting untuk didengarkan dalam perumusan kebijakan. Selain itu, dalam perumusan kebijakan, perlu untuk memastikan bahwa pilihan kebijakan memang dilakukan berdasarkan pada kajian yang objektif, sesuai dengan realita dunia usaha dan masyarakat. Agar kebijakan yang dihasilkan sesuai dengan kondisi yang ada dan dapat diaplikasikan.

REFERENSI

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*, Makassar: Cv. Syakir Media Press.
- Agustino, L. (2017). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Anggara, S. (2018). *Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Pustaka Setia.
- Crosby, B. L. (1992). *Stakeholder Analysis: A vital tool for strategic managers*. Washington DC : Agency for International Development.
- Denhardt, J. V., & Denhardt, R. B. (2007). *The New Public Service Expanded Edition Serving, Not Steering*. New York: M.E. Sharpe.
- Dewi, R. K. (2016). *Studi Analisis Kebijakan*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Dunn, W. N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dye, T. R. (2013). *Understanding Public Policy*. London: Pearson Education.
- Hakim, A. L. (2019). Analisis Aktor yang Berperan dan Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Tata Ruang: Studi di Kabupaten Pandeglang. *The Indonesian Journal of Public Administration*, 5 (1): 1-16.
- Hidayat, A. R., Alwi., & Susanti, G. (2016). Model Jaringan Kebijakan Publik (Perumusan Kebijakan Masyarakat Adat Ammatoa Kajang Di Kabupaten Bulukumba). *Jurnal Analisis Kebijakan dan Pelayanan Publik*, 1 (2): 209-219.
- Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau*, 1 (3): 121-132.
- Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor: 1162/IV/Tahun 2020 Tentang Penetapan Tarif Batas Bawah Dan Tarif Batas Atas Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan
- Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor: 2559/XII/Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan
- Kingdon, J. W. (2014). *Agendas, Alternatives, and Public Policies* John W. Kingdon Second Edition. Edinburgh: Pearson Education Limited.

- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis : A Methods Sourcebook*. Thousand Oaks: SAGE Publications, Inc.
- Mirsan, A. (2022). 65 Komunitas Driver Demo di Kantor Gubernur, Tuntut Tiga Hal Ini. Retrieved from Fajar Sulsel: <https://sulsef.fajar.co.id/2022/12/26/65-komunitas-driver-demo-di-kantor-gubernur-tuntut-tiga-hal-ini/>
- Moleong, L. J. (2005). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3244./AJ.801/DJP/2017 Tentang Tarif Bats Atas Dan Tarif Batas Bawah Angkutan Sewa Khusus
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus
- Reed, M. S., Graves, A., Dandy, N., Posthumus, H., Hubacek, K., Morris, J., Prell, C., Quinn, C. H., & Stringer, L. C. (2009). Who's in and why? A typology of stakeholder analysis methods for natural resource management. *Journal of Environmental Management*, 90 (5): 1933-1949.
- Ryan, J. (2020). Peranan Jaringan Aktor dalam Kebijakan Penanganan Covid-19 di Indonesia. *Jurnal Publicuho*, 3 (3): 491-509.
- Sandy, F. (2020). Analisis Peran Aktor dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan Sanitasi di Kabupaten Probolinggo. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik*, 6 (3): 415-422.
- Sanjaya, M, J., Budiman, R., & Ida, W. (2022). Jejaring Kebijakan Dalam Pembangunan Perumahan Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) Di Kabupaten Bandung. *Jurnal Administrasi Negara*, 13 (2): 210-216.
- Schmeer, K. (1999). *Guidelines for Conducting a Stakeholder Analysis*. Bethesda, MD: Partnerships for Health Reform: Abt Associates Inc.
- Tamrin, W. (2022). Keputusan Gubernur Sulsel Terkait Tarif Taksi Online Dinilai Cacat Administrasi. Retrieved from [TribunMakassar.com: https://makassar.tribunnews.com/2022/12/27/keputusan-gubernur-sulsel-terkait-tarif-taksi-online-dinilai-cacat-administrasi](https://makassar.tribunnews.com/2022/12/27/keputusan-gubernur-sulsel-terkait-tarif-taksi-online-dinilai-cacat-administrasi) (Di akses pada 29 Mei 2023)
- Tamrin, W. (2023). Implementasi Tarif Baru Taksi Online Dinilai Tidak Efektif. Retrieved from [TribunMakassar.com: https://makassar.tribunnews.com/2023/01/03/implementasi-tarif-baru-taksi-online-dinilai-tidak-efektif](https://makassar.tribunnews.com/2023/01/03/implementasi-tarif-baru-taksi-online-dinilai-tidak-efektif) (Di akses pada 29 Mei 2023)
- Tamrin, W. (2023). Tarif Taksi Online di Sulsel Naik Signifikan, Driver Akui Pengguna Jasa Menurun. Retrieved from [TribunMakassar.com: https://makassar.tribunnews.com/2023/01/16/tarif-taksi-online-di-sulsel-naik-signifikan-driver-akui-pengguna-jasa-menurun](https://makassar.tribunnews.com/2023/01/16/tarif-taksi-online-di-sulsel-naik-signifikan-driver-akui-pengguna-jasa-menurun) (Di akses pada 29 Mei 2023)
- Taufik. (2017). Studi Jaringan Aktor dalam Perumusan Kebijakan Publik. *AL-IJTIMA'I-International Journal of Government and Social Science*, 2 (2): 219-234.

Tim Simpul Demokrasi. (2006). Reformasi Birokrasi dan Demokratisasi Kebijakan Publik. Malang: Averroes Press.