

SKRIPSI

**JARINGAN KEBIJAKAN DALAM PERUMUSAN KEBIJAKAN
TRANSPORTASI *ONLINE* DI SULAWESI SELATAN**

NURUL HIDAYAH

E011 20 1050



PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2024

Jaringan Kebijakan dalam Perumusan Kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan

NURUL HIDAYAH
E011 20 1050

Skripsi,

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Sarjana Administrasi Publik pada tanggal 5 Agustus 2024 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan pada

Program Studi Administrasi Publik
Departemen Ilmu Administrasi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin
Makassar

Mengesahkan:
Pembimbing Tugas Akhir,



Dr. Gita Susanti, M. Si
NIP. 19650311 1999103 2 001

Mengetahui:
Ketua Program Studi,



Prof. Dr. Alwi, M.Si
NIP. 19631015 198903 1 006



UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Nurul Hidayah
Nim : E011201050
Program Studi : Administrasi Publik
Judul : Jaringan Kebijakan dalam Perumusan Kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan

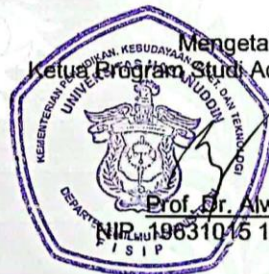
Telah diperiksa oleh Pembimbing dan dinyatakan layak untuk Ujian Hasil Skripsi, Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin.

Makassar, 13 Juli 2024

Menyetujui,
Pembimbing Tugas Akhir

Dr. Gta Susanti, M. Si
NIP.19650311 1999103 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Administrasi Publik



Prof. Dr. Alwi, M. Si
NIP.19631015 198903 1 006

**PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI
DAN PELIMPAHAN HAK CIPTA**

Dengan ini saya menyatakan bahwa, skripsi berjudul "**Jaringan Kebijakan dalam Perumusan Kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan**" adalah benar karya saya dengan arahan dari pembimbing Dr. Gita Susanti, M. Si. Karya ilmiah ini belum diajukan dan tidak sedang diajukan dalam bentuk apapun kepada perguruan tinggi mana pun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka skripsi ini. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini adalah karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut berdasarkan aturan yang berlaku. Dengan ini saya melimpahkan hak cipta (hak ekonomis) dari karya tulis saya berupa skripsi ini kepada Universitas Hasanuddin.

**Makassar, 22 Juli 2024
Yang Menyatakan,**



**Nurul Hidayah
E011201050**

UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian yang saya lakukan dapat terlaksana dengan sukses dan skripsi ini dapat terampungkan atas nikmat, ridho, serta kehendak Allah SWT. dan atas bimbingan, diskusi serta arahan ibu **Dr. Gita Susanti, M. Si** sebagai pembimbing, **Prof. Dr. Alwi, M. Si** sebagai Penguji 1 dan **Dr. Muh. Tang Abdullah, S. Sos, MAP** sebagai Penguji 2. Saya mengucapkan berlimpah terima kasih kepada mereka. Penghargaan yang tinggi juga saya sampaikan kepada Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi Sulawesi Selatan, Dinas Komunikasi Informatika Statistik dan Persandian (Diskominfo SP) Provinsi Sulawesi Selatan, Komisi D DPRD Provinsi Sulawesi Selatan, Perusahaan Aplikasi (*Aplikator*), PT. Lintas Muda Cemerlang, Komunitas *Driver*, Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi (MAPS), Media, Akademisi, dan Yayasan Lembaga Konsumen (YLK) Sulawesi Selatan atas kesempatan mengambil data untuk memperkaya hasil penelitian saya.

Kepada Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi, saya mengucapkan terima kasih atas beasiswa KIP-Kuliah selama menempuh program pendidikan sarjana. Ucapan terima kasih juga saya ucapkan kepada Pimpinan Universitas Hasanuddin, Dekan serta Wakil Dekan FISIP Unhas; dan seluruh Dosen pada Departemen Ilmu Administrasi tanpa terkecuali yang telah memfasilitasi saya menempuh program sarjana dan rekan-rekan dalam tim penelitian.

Akhirnya kepada kedua orang tua tercinta, **Suardi M. Yusuf** dan **Reni Wulandari Toha** saya mengucapkan limpah terima kasih dan sembah sujud atas doa, pengorbanan dan motivasi mereka selama saya menempuh pendidikan. Penghargaan yang besar juga saya sampaikan kepada keempat adik saya, **Nato, Noya, Nomi dan Baso Hamdi** atas motivasi dan seluruh keluarga atas dukungan yang tak ternilai.

Terima kasih kepada teman-teman **PENA 2020** atas segala kebersamaan dan bantuan yang diberikan kepada penulis selama menjadi mahasiswa S1. Semoga kita sukses dalam perjuangan masing-masing. Melukis Asa, Meraih Cita dan Goreskan Sejarah!

Terima kasih kepada **Humanis FISIP Unhas** atas segala cerita, pengalaman dan pembelajaran yang diberikan kepada penulis selama masa perkuliahan. Terima kasih kepada **Departemen Keilmuan dan Penalaran periode 2021/2022 (Kak Nayla, Kak Wildan, Kak Wahida, Kak Dyandi, Uci, Eca dan Rafli)** yang menjadi langkah awal peneliti belajar dan memahami banyak hal. Terima kasih juga kepada **Departemen Keilmuan dan Penalaran periode 2022/2023 (Aidil, Nunu, Rara, Kia, Dayat, Riswan dan Wafiqah)** atas keinginan untuk belajar bersama kurang lebih satu periode kepengurusan.

Terima kasih kepada **Presidium Pengurus Humanis FISIP Unhas Periode 2022/2023 (Muh. Rafliansyah S, Nurul Ismi Syah, Malika, Dristian Seisar Malatta, Fitriani S, Halima Tu'saddiyah, Muh. Fahmi Yusri Kadir, Mustiara Sari, dan Sayyidah Nisa)** atas setiap kebersamaan, cerita, dan kisah dalam berhimpunan. Terima kasih kepada **DPO Humanis FISIP Unhas Periode 2023/2024 (Rafli, Fitri, Musti, dan Fahmi)** menambah ruang dalam mengukir kisah. Sampai bertemu di titik terbaik.

Terima kasih kepada **Lembaga Riset *Public Policy Network (Polinet)*** dan **Tim Peneliti *Regulatory Mapping on Gig Workers in Indonesia*** (Rizal Pauzi, S.

Sos., M. Si, Dr. Muh. Tang Abdullah, MAP, Fajlurrahman Jurdi, SH., MH, Wahyu Chandra, S. Sos., M. Si, Andi Zulkarnain, S. Kel., M. Si, dan Alief Fachrul Raazy, S. Kel., M. Ling) yang telah memberikan ruang belajar kepada penulis khususnya dalam riset dan pengkajian ilmiah.

Terima kasih kepada **Azka (Reski, Pujar, Lisa, Eka, Salsa, Cica, Ila, Ica, Desi, Dewi dan Gusna)** atas segala kebersamaan hingga saat ini yang selalu penuh akan kehangatan dan dukungan. Teriring doa dan harapan, mari terus mendukung dalam perjuangan masing-masing.

Terima kasih kepada **teman-teman KKN 110 Pengembangan Produk Lokal dan UMKM Desa Tibona, Kecamatan Bulukumpa, Kabupaten Bulukumba (Selvi, Dini, Jessy, Fathir, dan Wahyu)** atas pengalaman pengabdian yang begitu berkesan. Semoga selalu sukses dalam perjuangan dan pengabdian yang lainnya. Serta terima kasih atas bantuan dan dukungan kepada semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Penulis,

Nurul Hidayah

ABSTRAK

Nurul Hidayah. Jaringan Kebijakan dalam Perumusan Kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan (Dibimbing oleh Dr. Gita Susanti, M.Si).

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana perumusan kebijakan transportasi *online* menggunakan pendekatan jaringan. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain penelitian studi kasus (*case study*). Sumber data pada penelitian ini diperoleh melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Penelitian ini dianalisis menggunakan dimensi Jaringan Kebijakan Van Waarden (1992) yang terdiri dari 7 (tujuh) dimensi, yaitu Aktor (*Actors*), Fungsi (*Function*), Struktur (*Structure*), Pelembagaan (*Institutionalisation*), Aturan Main (*Rule of Conduct*), Hubungan Kekuasaan (*Power Relation*), dan Strategi Aktor (*Actor Strategies*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) aktor pada perumusan kebijakan transportasi online telah dilibatkan namun belum merepresentasikan kepentingan yang ada. (2) Fungsi jaringan kebijakan membuka ruang bagi aktor terkait menyampaikan kepentingannya. (3) Struktur jaringan bersifat konsultatif. (4) Pelembagaan pada jaringan tidak berjalan dengan baik. (5) Pola interaksi atau aturan main dalam jaringan bersifat konsultatif. (6) Distribusi kekuasaan masih bersifat sentralistik karena belum ada aturan yang jelas terkait distribusi yang harus dilakukan oleh aktor terkait. (7) Strategi yang dilakukan aktor dalam menyuarakan kepentingannya masih minim.

Kata Kunci: Jaringan Kebijakan, Transportasi *Online*, Aktor

ABSTRACT

Nurul Hidayah. *Policy Network in the Formulation of Online Transportation Policy in South Sulawesi* (Supervised by Dr. Gita Susanti, M.Si).

This research aims to describe and analyze how online transportation policy formulation uses a network approach. This research method uses a qualitative approach with a case study research design. Data sources in this study were obtained through observation, interviews and documentation. This research was analyzed using Van Waarden's (1992) Policy Network dimension which consists of 7 (seven) dimensions, namely Actors, Function, Structure, Institutionalization, Rule of Conduct, Power Relation, and Actor Strategies. The results showed that (1) actors in the formulation of online transportation policies have been involved but have not represented existing interests. (2) The policy network function opens space for related actors to convey their interests. (3) The network structure is consultative in nature. (4) Institutionalization in the network is not running well. (5) interaction patterns or rules of the game in the network are consultative. (6) The distribution of power is still centralized because there are no clear rules regarding the distribution that must be carried out by related actors. (7) The strategies carried out by actors in voicing their interests are still minimal.

Keywords: *Policy Network, Online Transportation, Actors*

DAFTAR ISI

Nomor Urut	Halaman
SAMPUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI DAN PELIMPAHAN HAK CIPTA.....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	iv
ABSTRAK.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
2.2 Landasan Teori	5
1.3 Rumusan Masalah	8
1.4 Tujuan Penelitian	8
1.5 Manfaat Penelitian	8
BAB II METODE PENELITIAN	10
2.1 Pendekatan Penelitian	10
2.2 Desain Penelitian	10
2.3 Prosedur	10
2.3.1 Informan Penelitian	10
2.3.2 Teknik Pengumpulan Data.....	10
2.3.2 Teknik Analisis Data.....	10
2.4 Validitas dan Reliabilitas Data	11
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN.....	12
3.1 Hasil Penelitian	12
3.1.1 <i>Actors</i> (Aktor)	12
3.1.2 <i>Function</i> (Fungsi)	18
3.1.3. <i>Structure</i> (Struktur).....	22

3.1.4. <i>Institutionalization</i> (Pelebagaan).....	25
3.1.5. <i>Rules of Conduct</i> (Aturan Main).....	27
3.1.6. <i>Power Relation</i> (Hubungan Kekuasaan).....	30
3.1.7. <i>Actor Strategy</i> (Strategi Aktor)	33
3.2. Pembahasan	35
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	39
4.1 Kesimpulan	39
4.2 Saran.....	40
DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN	42

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Data Jenis Transportasi yang Paling Banyak Digunakan.....	2
Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	7

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Informan Penelitian	10
Tabel 3.1 Jaringan Kebijakan dalam Perumusan Kebijakan Transportasi <i>Online</i> di Sulawesi Selatan.....	38

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Daftar Riwayat Hidup	43
Lampiran 2 Logbook Kegiatan	44
Lampiran 3 Surat Pengantar Izin Melakukan Penelitian	48
Lampiran 4 Surat Izin Penelitian dari DPM PTSP Provinsi Sulawesi Selatan	49
Lampiran 5 Surat Izin Keterangan telah Melakukan Penelitian di Dinas Perhubungan.....	50

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara yang menjunjung tinggi nilai demokrasi. Meskipun dalam perjalanannya, pernah melewati berbagai era untuk terus menyempurnakan sistem pemerintahan yang berorientasi pada kesejahteraan warga negara. Corak pemerintahan yang pernah terjadi Indonesia salah satunya dapat dilihat pada bagaimana proses kebijakan publik itu terbentuk. Terminologi *government* pernah menjadi bagian dari sistem pemerintahan yang menitikberatkan bahwa lahirnya preferensi suatu kebijakan berpusat (*core*) pada pemerintah. Namun, dalam kajian administrasi publik konsep ini dianggap tidak relevan lagi untuk melahirkan inovasi-inovasi. Hal ini dapat kita lihat dari dampak globalisasi yang sangat dinamis memberikan pengaruh kepada kondisi sosial, ekonomi dan politik suatu negara (Hidayat, 2015).

Administrasi sebagai suatu disiplin ilmu terus berkembang memberikan kebaharuan konsep dalam kajiannya. Administrasi publik sebagai suatu kegiatan untuk mengelola organisasi dan sumber daya yang ada, dilakukan dalam rangka mencapai tujuan pemerintahan melalui dua fokus yaitu manajemen publik dan kebijakan publik. Manajemen publik berusaha untuk menjelaskan bagaimana pengaturan dan pengendalian sumber daya yang dimiliki organisasi untuk mencapai tujuan organisasi, sedangkan kebijakan publik berorientasi pada pembuatan peraturan atau hukum yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada di masyarakat (Tilano dan Suwitri, 2019).

Perkembangan zaman tidak dapat dipungkiri mengharuskan adanya transformasi paradigma dalam sistem penyelenggaraan negara. Hal ini ditandai dengan pergeseran paradigma *government* ke *governance*. Konsep *governance* tidak sekedar pemerintah atau pemerintahan yang memiliki kewenangan dan kekuasaan. Namun lebih dari itu, bagaimana kewenangan serta kekuasaan ini harus bersinergi dan berinteraksi dengan aktor di luar dari pemerintahan. Artinya bahwa bagaimana pemerintah mampu menjadi fasilitator demi kepentingan aktor-aktor tersebut dengan membuat kebijakan dan lain sebagainya (Hidayat, 2015).

Di Indonesia, konsep pergeseran paradigma ini ditandai dengan adanya sistem desentralisasi. Sistem desentralisasi atau lazim juga disebut sebagai otonomi daerah adalah pemberian kewenangan kepada daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya. Sistem ini menjadi stimulus bagi daerah dalam pengelolaannya untuk membangun pelibatan aktor di luar pemerintahan untuk andil dalam proses tersebut. Kewenangan daerah dalam mengatur dan mengelola pemerintahan dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah kemudian mengalami perubahan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Salah satu urusan pemerintahan yang diatur adalah Bidang Perhubungan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Seiring perkembangan zaman, inovasi yang hadir dalam sistem pelayanan publik semakin gencar dilakukan. Pelayanan publik menekankan pada pencapaian apa yang dikehendaki oleh masyarakat dan negara. Sehingga, pemerintah sebagai patron harus senantiasa melakukan perbaikan dan optimalisasi melalui pembentukan kebijakan

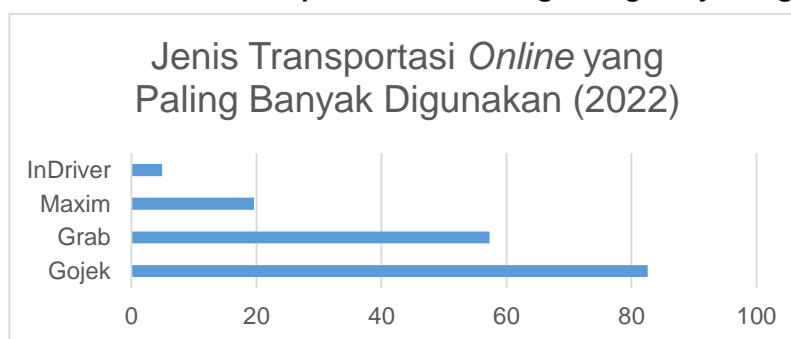
publik dan memberikan pelayanan secara prima. Salah satu bentuk pelayanan publik yang hadir dengan mengintegrasikan perkembangan dan kemajuan teknologi adalah transportasi *online*. Fakta bahwa dunia sedang memasuki era disrupsi menuntut fleksibilitas produksi yang lebih besar dan pelayanan yang lebih baik kepada konsumen (Prasetyo dan Sutopo, 2018).

Perkembangan pelayanan transportasi *online* di Indonesia, mulai eksis pada tahun 2011 yang diawali dengan hadirnya perusahaan PT Go-Jek oleh Nadiem. Go-Jek diciptakan untuk sebuah layanan antar jemput dengan ojek modern berbasis pesanan melalui aplikasi. Hal ini menjadikan ojek yang merupakan kendaraan motor roda dua menjadi transportasi yang sangat efektif. Masyarakat pengguna aplikasi (*user*) dapat dengan mudah memesan ojek secara *online* kemudian akan diproses oleh sistem pada aplikasi dan menyambungkan konsumen dengan pengemudi (*driver*).

Pada tahun 2015, transportasi *online* semakin berkembang pesat dengan menghadirkan fitur layanan taksi *online* sebagai angkutan umum dan beroperasi menggunakan mobil. Semakin banyaknya perusahaan transportasi *online* di Indonesia memberikan banyak keunggulan seperti, lebih efisien, lebih hemat, tersedia layanan lain, kemudahan transaksi pembayaran, dan pastinya dapat membuka lapangan kerja baru. Hal ini juga didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Polling Institute (2022) bahwa alasan masyarakat memilih ojek *online* karena lebih mudah (51,2%), lebih cepat (22,3%), lebih murah (15,3%), lebih aman (9,0%), dan lainnya (2,2%).

Jenis transportasi *online* yang banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia menurut hasil survei *Institute for Development of Economics and Finance* (Indef) pada tahun 2022 yaitu:

Gambar 1.1 Data Jenis Transportasi Online Yang Paling Banyak Digunakan



Sumber: *Institute for Development of Economics and Finance* (2022)

Dapat dilihat bahwa platform Gojek menjadi layanan yang paling diminati oleh masyarakat Indonesia dengan persentase 82,6%, kemudian diikuti oleh Grab sebanyak 57,3%. Selanjutnya persentase pengguna Maxim yaitu 19,6% dan terakhir pengguna InDriver dengan persentase sebesar 4,9%. Berdasarkan data tersebut, dapat dilihat bahwa jenis transportasi *online* hadir dan telah diminati oleh masyarakat. Kelebihan yang ditawarkan oleh transportasi *online* menjadi daya tarik masyarakat karena dimanjakan dengan layanan penjemputan dari pintu ke pintu sehingga dari segi waktu dianggap lebih efisien. Selain itu, fitur pelayanan pada aplikasi membuat masyarakat ketagihan. Fitur tersebut, seperti layanan jasa antar barang, antar makanan, hingga jasa untuk membeli

berbagai macam kebutuhan. Hal ini menjadi landasan mengapa masyarakat saat ini cenderung memilih transportasi *online* daripada transportasi konvensional.

Eksistensi transportasi *online* ini mengubah pola hidup banyak orang. Lapangan pekerjaan yang dihadirkan menjadi angin segar dipandang dari sisi ketenagakerjaan. Direktur Angkutan Jalan, Kementerian Perhubungan (Kemenuh) mengkonfirmasi data pengemudi transportasi diperkirakan mencapai 2-2,5 juta pengemudi (kompas.com, 2022). Namun, sebelumnya salah satu asosiasi ojek *online* yaitu Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) menyatakan bahwa terdapat lebih dari 4 juta pengemudi ojek *online* yang tersebar di seluruh Indonesia (kumparan.com, 2020).

Kemudahan dan kenyamanan dalam transportasi *online* tetap menyisakan persoalan khususnya pada pelanggaran terhadap hak pengguna jasa/konsumen. Tentunya hal ini bisa menyebabkan kerugian materil dan kerugian immaterial pada pengguna jasa. Contoh kasus yang biasa dialami pengguna jasa adalah kekecewaan dan ketidaknyaman yang dirasakan. Hal ini diakibatkan oleh pengemudi yang berkendara secara tidak wajar, dikarenakan pengaruh kondisi kesehatan, lelah, ataupun karena pengemudi bisa saja mengonsumsi minuman yang dapat mempengaruhi kinerja dalam mengemudi. Selain itu, pengemudi yang mengejar target oleh penyedia jasa transportasi *online* bisa saja berkendara secara ugal-ugalan yang berujung pada kecelakaan di jalan (Hatami, 2020).

Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (2017) juga menyatakan bahwa secara umum hal yang sering dikeluhkan konsumen adalah pembatalan order sepihak (22,3%), *order* lama atau sulitnya mendapatkan pengemudi (21,19%), erornya aplikasi (13,11%), pengemudi lama atau tidak datang (6,34%), kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar (6,04%), kendaraan berbau asap rokok (4,61%), dan pengemudi merokok saat mengemudi (0,75%) (detiknews, 2017). Permasalahan yang dipaparkan tentunya tidak hanya merugikan pengemudi namun akan berdampak pada platform transportasi *online* itu sendiri. Pengguna jasa transportasi *online* akan menilai dan beralih pada jasa transportasi *online* yang lain demi mendapatkan pelayanan yang lebih berkualitas.

Saat ini regulasi penyelenggaraan transportasi *online* diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Secara umum, eksistensi aturan ini menampung kepentingan bersama antara aplikator, pengemudi dan pengguna layanan. Adapun terkait rincian substansi yang diatur dalam Permenhub ini yaitu 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. Adanya regulasi ini tidak lain dan tidak bukan merupakan bentuk upaya pemerintah dalam memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan atas penyelenggaraan angkutan sewa khusus.

Kewenangan yang diberikan kepada pemerintah daerah dalam hal ini gubernur, dapat mengatur persoalan tarif yang berpedoman pada besaran tarif yang ditetapkan oleh Menteri, menetapkan wilayah operasi, menetapkan rencana kebutuhan kendaraan bermotor umum. Permenhub Nomor PM 118 tahun 2018 tersebut, khususnya pada pasal 44 menegaskan bahwa pemerintah pusat, pemerintah daerah, perusahaan angkutan sewa khusus, dan perusahaan aplikasi wajib menyesuaikan dengan ketentuan dalam

peraturan menteri ini dalam jangka waktu paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal peraturan menteri ini diundangkan.

Merespon kewenangan daerah berdasarkan aturan menteri tersebut, secara khusus di Provinsi Sulawesi Selatan telah mengatur persoalan tarif melalui Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559/XII/Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus dalam Wilayah Operasi Provinsi Sulawesi Selatan dan Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 228/I/Tahun 2018 tentang Penetapan Wilayah Operasi dan Rencana Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan.

Transportasi *online* di Sulawesi Selatan menjadi masalah kompleks dan perlu menjadi atensi pemerintah. Upaya untuk menghadirkan kebijakan terus didorong oleh pemerintah daerah dengan melibatkan *stakeholder* terkait baik dari aktor pemerintah maupun non pemerintah. Sejalan dengan yang diungkapkan oleh Rhodes (2006) bahwa konsep jaringan merupakan salah satu konsep yang fokus menyoroti hubungan pemerintah dengan pihak/aktor non-pemerintah dalam proses kebijakan dan pelayanan publik.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Muh. Yusuf Usman (2023) melakukan penelitian tentang Mitra Sanding Pelayanan Publik Bidang Transportasi *Online* (Studi Kasus Kebijakan Publik dalam Konteks Transportasi). Penelitian ini menggunakan pendekatan teori yang berbeda yaitu mitra sanding atau *collaborative governance*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mitra sanding pelayanan publik bidang transportasi *online* di Kota Makassar dalam aspek asas, mekanisme, kualitas dan kepuasan pelayanan adalah pemerintah telah bertanggung jawab mengatur dan mengawasi layanan transportasi *online*. Meskipun demikian, upaya yang dilakukan belum maksimal karena regulasi yang terus berubah-ubah menunjukkan ketidaksiapan secara substansi dan administrasi untuk menerapkan regulasi yang mumpuni untuk memberikan keteraturan. Sehingga hal ini menyebabkan tidak adanya kepastian hukum dan mengurangi kebermanfaatan dari regulasi itu sendiri.

Penelitian yang dilakukan oleh Achmad Risa Mediansyah (2017) tentang Jaringan Kebijakan Publik Implementasi Kebijakan Transportasi di Kota Makassar. Penelitian ini menggunakan perspektif teori institusi untuk menganalisis fenomena jaringan implementasi kebijakan publik. Teori tersebut dilihat dalam tiga bagian yaitu *informal constraints* (batasan-batasan informal), *formal rules* (aturan formal), dan *enforcement of both* (pematuhan terhadap keduanya). Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum pelaksanaan ketiga bagian ini belum maksimal. Hal ini disebabkan oleh beberapa aktor yang terkait tidak menerapkan kebijakan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Roma Tressa (2018) meneliti tentang *Policy Network* dalam Kebijakan Kontra Radikalisme di Kabupaten Poso. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis jaringan kebijakan (policy network) dalam upaya pencegahan radikalisme di Kabupaten Poso menggunakan tujuh dimensi jaringan kebijakan Van Waarden (1992). Hasilnya menunjukkan bahwa aktor pemerintahan yakni TNI, Polri, dan BNPT memiliki dominasi yang kuat, sedangkan aktor non pemerintahan yakni masyarakat sipil, perguruan tinggi dan swasta masih lemah.

Beberapa penelitian terdahulu yang telah disebutkan sama-sama menggunakan pendekatan multi aktor baik menggunakan perspektif kolaborasi hingga perspektif jaringan. Perbedaan dengan penelitian ini adalah berfokus pada proses perumusan kebijakan menggunakan perspektif jaringan. Hal ini karena salah satu tahapan krusial dalam sebuah kebijakan adalah pada proses perumusannya. Penelitian-penelitian terdahulu fokus pada kolaborasi dan implementasi kebijakannya.

Maka dari itu penelitian berjudul “**Jaringan Kebijakan dalam Perumusan Kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan**” ini akan menguraikan gambaran proses perumusan kebijakan menggunakan pendekatan jaringan.

2.2 Landasan Teori

Pada dasarnya, terdapat beberapa konsep jaringan dalam administrasi publik. Jesse et. al (2014) mengidentifikasi tiga aliran utama dalam penelitian tentang jaringan, yaitu *policy network*, *collaborative networks*, dan *governance network*.

Policy network atau jaringan kebijakan berfokus pada pengambilan keputusan atau penentuan kebijakan publik dengan melibatkan banyak aktor seperti lembaga publik, legislatif, dan organisasi sektor swasta (termasuk kelompok kepentingan, perusahaan, organisasi nirlaba, dll). Aktor ini akan saling berinteraksi dalam pengambilan keputusan karena memerlukan sumber daya yang penting terutama informasi untuk menilai alternatif-alternatif kebijakan yang ada. *Collaborative networks* atau jaringan kolaboratif berfokus pada penyediaan dan produksi barang-barang pelayanan publik secara kolaborasi. Jaringan kolaboratif ini merupakan kumpulan dari organisasi, pemerintah, swasta dan lembaga swadaya masyarakat yang kemudian bersama-sama menyediakan barang dan pelayanan publik yang kurang memungkinkan diselenggarakan oleh organisasi secara sendiri. *Governance network* atau jaringan tata kelola memadukan penyediaan barang dan jasa publik secara kolaboratif dengan pembuatan kebijakan kolektif. Secara umum, studi ini berfokus pada koordinasi organisasi-organisasi untuk mencapai tujuan bersama daripada menghasilkan kebijakan atau produk secara bersama.

Terdapat beberapa model jejaring kebijakan, seperti yang dikemukakan oleh De Leon dan Varda (2009) yaitu teori jejaring kebijakan kolaboratif (*collaborative policy network*) dengan tujuh dimensi, yaitu: *representation/keanekaragaman*, *reciprocity/hubungan timbal balik*, *horizontal power structure/struktur kekuasaan horizontal*, *embeddedness/keterikatan*, *trust and formality/kepercayaan dan formalitas*, *participatory decision making/pengambilan keputusan partisipatif*, dan *collaborative leadership/kepemimpinan kolaboratif*. Model jejaring kebijakan ini fokus menekankan pada pentingnya kolaborasi, kepercayaan dan partisipasi sehingga perumusan kebijakan publik dapat efektif dan inklusif. Selain itu, juga terdapat teori jaringan aktor kebijakan yang mana menurut John W. Kingdon (2014) mengklasifikasikan aktor kebijakan dalam dua bagian yaitu aktor *government* dan aktor *outside government*. Teori ini berfokus pada interaksi aktor untuk merumuskan suatu kebijakan.

Adapun penelitian ini menggunakan pendekatan jaringan kebijakan yang dianalisis menggunakan dimensi jaringan kebijakan menurut Van Waarden (1992). Peneliti menganggap bahwa dimensi jaringan ini relevan digunakan untuk melihat dan menganalisis bagaimana proses formulasi kebijakan berbasis jaringan. Hal ini karena

dimensi tersebut dapat membantu menganalisis lebih dalam dan secara terstruktur hubungan antar aktor beserta batasan perannya, serta aksesnya dalam merumuskan suatu kebijakan. Selain itu, penggunaan perspektif jaringan dalam perumusan kebijakan terkait transportasi *online* menjadi sebuah strategi yang baik dilakukan untuk merancang produk kebijakan publik yang bertujuan untuk menyelesaikan masalah yang kompleks. Sejalan dengan pandangan Lecy et. al (2014) bahwa jaringan pembentukan kebijakan memiliki peran penting dalam proses pembuatan kebijakan karena mencakup keahlian dan pengaruh yang diberikan kepada pembuat kebijakan.

Terdapat tujuh dimensi utama dari jaringan kebijakan ini, yaitu aktor (*actors*), fungsi (*function*), struktur (*structure*), pelembagaan (*institutionalisation*), aturan bertindak (*rules of conduct*), hubungan kekuasaan (*power relations*), dan strategi aktor (*actor strategies*).

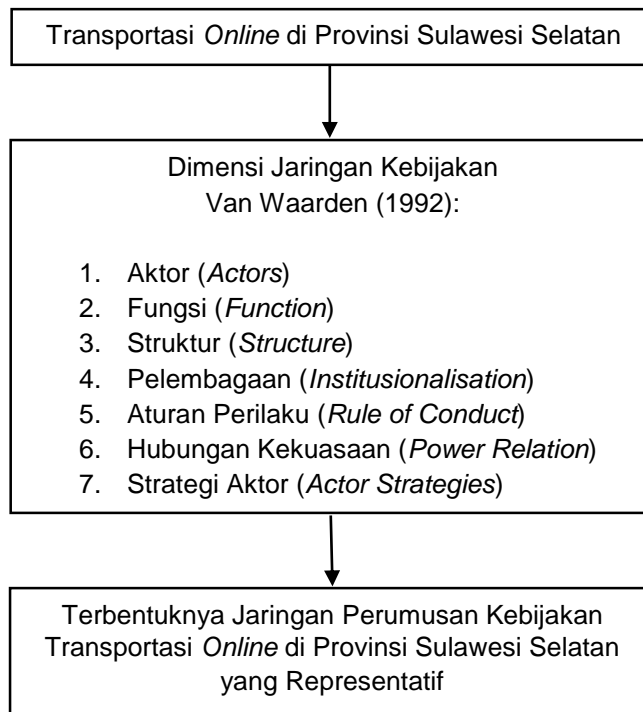
Pertama, aktor (*actors*) merupakan jumlah partisipan dalam pengambilan keputusan. Jenis aktor yang terlibat baik individu maupun organisasi akan menjadi dasar dalam menentukan ukuran dan karakteristik jaringan. Hal ini berarti bahwa kebutuhan dan kepentingan aktor menjadi dasar saling ketergantungan. Adapun properti aktor yang relevan adalah struktur, kapasitas, sumber daya dan kinerja organisasi pemerintah dan masyarakat, tingkat profesionalisasi meliputi pola pelatihan dan rekrutmen perwakilan organisasi seperti negara dan mandat, konsepsi peran dan sikap mereka. Kedua, fungsi (*function*) yang mana jaringan sebagai saluran komunikasi berfungsi untuk meningkatkan intensitas hubungan para anggota jaringan. Jenis fungsi tersebut, yaitu saluran akses terhadap proses pengambilan keputusan, konsultasi (pertukaran informasi), egosiasi (pertukaran sumber daya dan/atau kinerja), koordinasi tindakan independen, dan kerjasama dalam formulasi, implementasi, dan legitimasi kebijakan.

Ketiga, struktur (*structure*) jaringan yang mana mengacu pada pola hubungan antar aktor. Adapun variabel penting dari struktur ini yaitu, ukuran/besaran jaringan (ditentukan oleh jumlah aktor); batasan (terbuka dan lancar atau tertutup monopolistik); jenis keanggotaan (sukarela atau wajib); pola hubungan (kacau atau teratur); intensitas/kekuatan hubungan (frekuensi dan durasi interaksi); kepadatan dan multipleksitas (sejauh mana para aktor dihubungkan oleh banyak relasi); simetri/timbal balik dari interkoneksi; pengelompokan/diferensiasi dalam subjaringan; pola atau jenis koordinasi yang menghubungkan (wewenang hierarki, konsultasi dan tawar menawar horizontal, keanggotaan yang tumpang tindih, kepemimpinan yang saling terkait, mobilitas personel yang sering dari satu organisasi ke organisasi lainnya); sentralitas (tidak ada komunitas bersama atau unit pusat yaitu organisasi utama sebagai pemrakarsa kebijakan); tingkat pendelegasian kompetensi pengambilan keputusan ke unit pusat dan pengendalian oleh peserta jaringan; sifat hubungan hubungan (konflikual, kompetitif, koperatif); dan stabilitas. Keempat, institusionalisasi/pelembagaan (*institutionalisation*) mengacu pada karakter struktur jaringan formal dan stabilitasnya. Sehingga tingkat pelembagaan akan bergantung pada karakteristik struktur jaringan.

Kelima, aturan perilaku (*rule of conduct*) merujuk pada konvensi interaksi/aturan main yang mengatur pertukaran dalam jaringan. Hal ini berasal dari persepsi peran, sikap, minat, latar belakang sosial dan pendidikan intelektual para aktor yang berpartisipasi dan kemungkinan besar pada gilirannya akan mempengaruhi hal-hal tersebut. Keenam, hubungan kekuasaan (*power relations*) ditandai dengan adanya

distribusi kekuasaan. Hal ini merupakan fungsi dari distribusi sumber daya dan kebutuhan di antara para aktor dan struktur organisasi bersama mereka ketika mereka membentuk organisasi. Ketujuh, strategi aktor (*actor strategies*) merujuk pada strategi yang dilakukan oleh peserta dalam jaringan itu sendiri. Mereka menciptakan dan/atau menggunakan jaringan dalam rangka memenuhi kebutuhan, kepentingan dan tujuan mereka, dan mengembangkan strategi untuk mengelola saling ketergantungan mereka.

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana aktor jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan?
2. Bagaimana fungsi jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan?
3. Bagaimana struktur jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan?
4. Bagaimana pelembagaan jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan?
5. Bagaimana aturan main jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan?
6. Bagaimana hubungan kekuasaan jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan?
7. Bagaimana strategi aktor jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini yaitu:

1. Mendeskripsikan aktor jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan
2. Mendeskripsikan fungsi jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan
3. Mendeskripsikan struktur jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan
4. Mendeskripsikan pelembagaan jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan
5. Mendeskripsikan aturan main jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan
6. Mendeskripsikan hubungan kekuasaan jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan
7. Mendeskripsikan strategi aktor jaringan kebijakan publik dalam perumusan kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dalam memberikan manfaat berikut:

1. Akademis

Penelitian ini merupakan sarana pengimplementasian teori-teori yang telah dipelajari selama perkuliahan sekaligus memperkaya kajian dalam studi administrasi publik khususnya mengenai transportasi *online* dalam konsep jaringan kebijakan publik. Dengan begitu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi lanjutan dalam penelitian-penelitian berikutnya.

2. Praktis

Penelitian ini diharapkan menjadi masukan bagi pihak-pihak terkait untuk merumuskan kebijakan terkait transportasi *online* di Sulawesi Selatan.

BAB II METODE PENELITIAN

2.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Creswell (2018) mendefinisikan bahwa pendekatan kualitatif merupakan suatu pendekatan untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang dianggap berasal dari suatu masalah sosial atau kemanusiaan oleh individu atau kelompok.

2.2 Desain Penelitian

Creswell (2018) menjelaskan bahwa terdapat beberapa strategi pendekatan penelitian kualitatif, yaitu penelitian naratif, penelitian fenomenologis, *grounded theory*, etnografi, dan studi kasus.

Strategi penelitian yang digunakan penulis adalah studi kasus. Strategi ini menekankan pada desain penyelidikan yang ditemukan di banyak bidang, khususnya evaluasi, di mana peneliti mengembangkan analisis mendalam terhadap suatu kasus yang seringkali berupa program, peristiwa, aktivitas, proses, dari satu atau lebih individu. Kasus dibatasi oleh waktu dan aktivitas, dan peneliti mengumpulkan informasi terperinci menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data selama periode waktu yang berkelanjutan. Lebih lanjut, penelitian ini bersifat analisis deskriptif. Artinya, data yang diperoleh akan dilaporkan dalam bentuk kalimat (narasi) atau gambar.

Oleh karena itu peneliti memilih strategi penelitian studi kasus karena memungkinkan peneliti untuk memperoleh banyak informasi dengan lebih terperinci. Selain itu, peneliti dapat menyelidiki secara intensif fenomena transportasi *online* di Sulawesi Selatan.

2.3 Prosedur

2.3.1 Informan Penelitian

Informan dalam penelitian ini adalah orang-orang yang dianggap dapat memberikan informasi dan data berkaitan dengan masalah yang diangkat dalam penelitian. Adapun informan dalam penelitian ini yaitu:

Tabel 2. 1 Informan Penelitian

No.	Informan Unsur Pemerintahan	Informan Unsur Non-Pemerintahan
1.	Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan	Perusahaan Aplikasi (<i>Aplikator</i>)
2.	Dinas Informasi Komunikasi Informatika Statistik dan Persandian Provinsi Sulawesi Selatan	Perusahaan Angkutan Sewa Khusus (PT Lintas Muda Cemerlang)
3.	Komisi D DPRD Provinsi Sulawesi Selatan	Komunitas <i>Driver</i>
4.		Asosiasi Masyarakat Pemerhati Transportasi
5.		Media
6.		Akademisi (<i>Expert</i>)
7.		Yayasan Lembaga Konsumen Sulsel

2.3.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan sekumpulan cara yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan informasi atau data yang diperlukan. Creswell (2018) menyebutkan tiga teknik utama dalam pengumpulan data, yaitu observasi, wawancara, dan dokumentasi.

1. Observasi

Observasi ialah salah satu langkah yang dilakukan oleh peneliti melalui pengamatan secara langsung di lapangan. Hal ini bertujuan untuk memberikan gambaran sikap/tindakan, perkataan/pembicaraan, interaksi dan kondisi lingkungan yang ada. Peneliti melakukan observasi dengan mengikuti salah satu forum Rapat Dengar Pendapat yang dilaksanakan di Komisi D DPRD Sulsel. Peneliti melakukan pencatatan lapangan yang berisi informasi dan situasi yang terjadi antar aktor dalam rapat tersebut.

2. Wawancara

Teknik pengumpulan data melalui wawancara adalah peneliti mengajukan beberapa pertanyaan kepada informan. Hal ini dilakukan guna memperoleh data yang bersifat deskriptif, persepsi, pendapat dan perasaan, keyakinan dan pengalaman dari para informan. Wawancara bertujuan untuk mendapatkan berbagai informasi sehingga peneliti dapat memperoleh jawaban terkait Jaringan Kebijakan dalam Perumusan Kebijakan Transportasi *Online* di Sulawesi Selatan. Dalam konteks penelitian ini, peneliti melakukan penyusunan pedoman wawancara berdasarkan dimensi jaringan kebijakan yang digunakan. Hal ini bertujuan untuk menjaga konsistensi peneliti dalam melakukan wawancara dengan informan.

3. Dokumentasi

Hal ini bertujuan untuk menghimpun dan menelaah dokumen yang diperoleh yang memiliki relevansi dengan penelitian jaringan kebijakan dalam perumusan kebijakan transportasi *online* di Sulawesi Selatan. Teknik ini digunakan sebagai pendukung wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti. Sehingga hasil penelitian bersifat argumentatif dan kredibel. Dalam konteks penelitian ini, menggunakan analisis dokumen Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Selain itu, juga terdapat dokumen Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2559/XII/Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Sewa Khusus dalam Wilayah Operasi Provinsi Sulawesi Selatan dan Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 228/I/Tahun 2018 tentang Penetapan Wilayah Operasi dan Rencana Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Adapun dokumen lain yaitu bersumber dari buku dan artikel jurnal terkait dengan penelitian ini.

2.3.2 Teknik Analisis Data

Creswell (2018) menjelaskan bahwa analisis data bertujuan untuk memahami data teks dan gambar. Sehingga, dalam prosesnya melibatkan segmentasi dan pemisahan data kemudian menyatukannya kembali. Lebih lanjut, Creswell (2018) menjelaskan beberapa tahapan dalam analisis data yaitu sebagai berikut.

1. Mengatur dan Mempersiapkan Data (*Organizing and Preparing Data*)

Tahapan awal dalam analisis data yaitu mengatur dan mempersiapkan data untuk dianalisis. Hal ini dilakukan penulis dengan melakukan proses pengaturan transkripsi wawancara bersama informan terkait. Selanjutnya, penulis melakukan pengaturan data ke dalam jenis yang berbeda tergantung pada sumber informasi.

2. Membaca dan Memahami Data (*Reading Through All Data*)

Langkah ini memberikan gambaran umum mengenai informasi dan merefleksikan makna secara keseluruhan. Peneliti membaca dan memahami semua data yang telah dikumpulkan, seperti gagasan yang disampaikan oleh informan, kredibilitas dan penggunaan informasi.

3. Mengkodekan Data (*Coding the Data*)

Tahapan ini merupakan proses pengorganisasian data dengan memberi tanda atau kode. Selanjutnya menulis catatan-catatan khusus mengenai data yang diperoleh. Semua data (kalimat atau gambar) yang dikumpulkan kemudian dikelompokkan ke dalam kategori dan memberi nama atau label pada kategori tersebut. Pemberian nama atau label tersebut seringkali didasarkan pada bahasa asli atau ucapan sebenarnya dari informan.

4. Menginterpretasi Makna Tema/Deskripsi (*Interpreting the Meaning of Themes/Descriptions*)

Tahapan ini merupakan yang terakhir dalam teknik analisis data. Penulis melakukan proses interpretasi dalam bentuk narasi kualitatif. Pendekatan yang paling populer adalah menggunakan bagian naratif untuk menyampaikan temuan analisis.

2.4 Validitas dan Reliabilitas Data

Gibbs dalam Creswell (2018) menjelaskan bahwa validitas dalam penelitian kualitatif berarti peneliti memeriksa keakuratan temuan dengan menggunakan prosedur tertentu. Validitas merupakan kekuatan penelitian kualitatif yang didasarkan pada penentuan apakah temuannya akurat dari sudut pandang peneliti, partisipan, atau pembaca suatu laporan. Peneliti menggunakan prosedur validitas data melalui pengecekan untuk menentukan keakuratan temuan. Sehingga, peneliti melakukan wawancara lanjutan dengan salah satu informan penelitian untuk memperkuat informasi yang ada.

Gibbs dalam Creswell (2018) juga menjelaskan bahwa reliabilitas dalam penelitian kualitatif menunjukkan bahwa pendekatan yang dilakukan peneliti konsisten pada peneliti yang berbeda dan proyek yang berbeda. Peneliti menggunakan prosedur reliabilitas kualitatif dengan memeriksa transkrip untuk memastikan bahwa transkrip tersebut tidak memiliki kesalahan nyata yang dibuat selama transkripsi.