
EFEKTIVITAS KEBIJAKAN “TAKSI ONLINE” DI KOTA SURABAYA
(Studi tentang Instrumen Kebijakan Angkutan Sewa Khusus dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek)

Ririn Yanuarsih
ririn.yanuarsih-2014@fisip.unair.ac.id, yanuarsih.ririn@gmail.com

Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Departemen Administrasi,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Airlangga

Abstract

The aim of this research is to point out the public policy effectiveness of Minister of Transportation Regulation No. 108/2017 on Organization of Non-Fixed-Route Public-Transportation Services in Ride-hailing Transport Services and identify policy instrument's map of Ride-hailing Transport Services in Surabaya. The issue lays on the gap between online and conventional transportation. The Minister for Transportation Regulation No. 108/2017 is made for providing law assurance on safety, security, comfort, equality, reachability, and regularity aspect, and accommodate the growing needs of society regarding to Public-Transportation Services. This research employed qualitative exploratory approach. The data were collected from observation method, documentary research, and interview with the informants. The informants were selected through purposive sampling which meant that the informants were considered having more knowledge on Ride-hailing Transport Services in Surabaya. Technique for checking data validity employed was triangulation of data. Then, techniques of data analysis used were data reduction, data presentation and drawing conclusion.

The result shows that the policy instruments of Ride-hailing Transport Services in Surabaya are not effective by far. It was found out from five criteria which were employed to assess the effectiveness of policy instruments such as: 1) the obedience of targeted group towards policy instruments was still low; 2) the exertion of supervision in implementing the policy was still weak; 3) the regulatory enforcement could not make targeted group obey the Minister for Transportation Regulation No. 108/2017; 4) the policy instruments could not educate or point targeted group; dan 5) the objective was still unclear. Policy instrument mapping includes specific policies for providers or application providers in order for policy instruments on the limitation of online taxi kouta to be applied; policies on drivers of Ride-hailing Transport Services that make freelance work; policy on the mechanism of supervision of the organization of Ride-hailing Transport Services in Surabaya; policies for regulatory authorities; as well as policies concerning the operating hours of Ride-hailing Transport Services.

Keywords: Effectiveness, Policy instruments, Minister of Transportation Regulation No. 108/2017

PENDAHULUAN

Pelayanan publik merupakan suatu fungsi aparatur negara sebagai perwujudan dalam rangka mensejahterakan masyarakat. Pemerintah mempunyai tanggung jawab dalam memberikan pelayanan publik yang baik. Pemerintah juga harus memperhatikan penyediaan layanan di bidang transportasi. Transportasi merupakan suatu kebutuhan mendasar bagi masyarakat perkotaan serta mampu mempengaruhi segala aspek di kehidupan, sehingga transportasi berpengaruh terhadap aksesibilitas masyarakat. Transportasi di berbagai kota besar di Indonesia mempunyai jaringan transportasi umum yang sangat bervariasi, antara lain meliputi angkutan perkotaan, taksi, kereta api, kapal penyeberangan dan pesawat udara. Perpindahan moda transportasi terjadi

ketika penumpang berpindah moda dari satu moda transportasi ke moda transportasi yang lainnya atau berpindah moda diantara dua pelayanan moda yang sama. Jika perpindahan antar moda transportasi tersebut dapat dibuat menjadi lebih mudah, lebih terjangkau, lebih cepat, lebih baik dan lebih nyaman, maka integrasi dan fleksibilitas dari jaringan secara keseluruhan akan berkembang dengan pesat. Transportasi di Indonesia mengalami kemajuan yang sangat pesat selain kendaraan pribadi, masyarakat juga membutuhkan transportasi umum atau transportasi publik. Transportasi publik yang nyaman dan murah menjadi harapan masyarakat saat ini.

Pemerintah harus memperhatikan penyediaan layanan transportasi sesuai dengan UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sedangkan perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Di kota-kota besar seperti Kota Surabaya arus kendaraan bermotor umum khususnya angkutan kota/bemo menjadi alternatif untuk mengatasi kemacetan kota-kota besar. Penurunan arus kendaraan umum dan penumpang yang datang dan berangkat dengan angkutan kota/bemo berdasarkan terminal Tahun 2008-2016 rata-rata menurun baik di terminal Joyoboyo, terminal Bratang, dan terminal Tambakoso Wilangon. Berdasarkan terminal Joyoboyo angkutan kota/bemo menurun dari tahun 2008-2016 menurun sebesar 8%. Di terminal Bratang angkutan kota/bemo juga mengalami penurunan dari tahun 2008-2016 sebesar 17%. Sedangkan di terminal Tambakoso Wilangon mengalami penurunan sebesar 8%. Dari tahun ke tahun minat masyarakat menurun dalam penggunaan kendaraan angkutan umum. Penurunan angkutan umum melalui terminal Joyoboyo; terminal Bratang; dan terminal Tambakoso Wilangon menunjukkan bahwa angkutan umum di Kota Surabaya jumlah penumpangnya menurun 13% dari 100%. Hal tersebut disebabkan banyak faktor seperti animo masyarakat mengenai angkutan umum yang buruk. Menurut Suyanto Bastar sebagai Ketua Komunitas Angkutan Kota Surabaya (KAKS) dalam metrotvnews.com menyatakan para sopir angkutan kota memiliki pendapatan harian hanya Rp3.000, saat sepi mereka hanya mengangkut satu atau dua penumpang. Penurunan pendapatan mereka sebagai sopir angkutan kota/bemo seiring dengan munculnya angkutan online.

Dengan munculnya jasa perusahaan privat sebagai pemberi layanan transportasi umum terutama pada pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek menyebabkan penurunan jumlah penumpang angkutan kota (angkot). Angkutan online mengakibatkan minat masyarakat dalam penggunaan jasa angkutan kota (angkot) menjadi menurun. Selain itu munculnya angkutan online juga dipicu karena keberadaan Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek merupakan angkutan yang dilayani dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum dengan wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap. Fenomena angkutan berbasis daring (online) mulai marak bermunculan di Indonesia

terutama di kota-kota besar. Angkutan online berupa ojek online dan taksi online seperti Go-Jek, Go-Box, Grab Bike, Grab Car, Uber, Blue Jek dan Lady-Jek. Perusahaan transportasi online bernama PT Go-Jek Indonesia ini sudah didirikan sejak 2010, sedangkan Uber mulai 2009, dan Grab Bike mulai 2015. Saat ini yang diakui pemerintah sebagai angkutan umum adalah taksi online. Angkutan berbasis teknologi informasi muncul dikarenakan masih belum baiknya pelayanan angkutan umum konvensional seperti Bus Kota, Angkot (Angkutan Kota), Anggona (Angkutan Serba Guna), dan Becak. Angkutan umum konvensional tersebut kurang memberikan kenyamanan, keamanan dan masih mengesankan biaya sosial dan ekonomi tinggi. Tarif angkot saat ini terhitung masih mahal belum lagi harus pindah trayek satu ke trayek lain.

Jumlah angkutan online yang semakin meningkat menurut Mas'ud juru bicara perwakilan gojek (salah satu transportasi berbasis online) dalam surabaya.tribunnews.com mengungkapkan jumlah driver sebanyak 20.000. Keberadaan transportasi online di Surabaya tidak sebanding dengan angkutan konvensional pada Tabel 1.2. menyatakan jumlah angkutan penumpang umum dalam kota tahun 2015 sebanyak 4.701. Jika dibandingkan dengan angkutan online sebesar 1:4 jumlah angkutan umum dan angkutan online. Maraknya jumlah angkutan online menyebabkan banyak konflik dan permasalahan yang muncul.

Kesenjangan yang terjadi dengan munculnya angkutan berbasis daring (online) menurut Ketua Organda Jatim, HB Mustofa mengatakan kondisi tersebut merupakan dampak dari keberadaan transportasi berbasis online yang dinilai telah mencaplok pasar saat ini, di mana jumlah angkutan online kini jumlah trayeknya bisa ratusan. Transportasi berbasis online menurut Organda mampu menguasai pasar saat ini dan mematikan penyedia transportasi konvensional. Persaingan secara tidak langsung mulai terjadi antara angkutan orang tidak dalam trayek dengan kendaraan bermotor yang berbasis daring (online) dengan angkutan umum konvensional.

Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek merupakan kebijakan pemerintah untuk penyelenggaraan angkutan sewa khusus atau yang lebih dikenal dengan angkutan online. Beberapa hal yang diatur dalam revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 ini ada beberapa hal yang di atur yaitu tarif, argometer taksi, wilayah operasi, kuota, persyaratan minimal 5 kendaraan bagi badan usaha, Bukti Kepemilikan Kendaraan Bermotor (BPKB), domisili Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), Peran Aplikator, Stiker ASK, Kewajiban Asuransi, Kewajiban Aplikator, Sanksi dan lain sebagainya. Namun data menunjukkan bahwa di Kota Surabaya driver taksi online yang sudah memenuhi syarat untuk uji KIR hanya 200 unit saja. Driver taksi

online di Kota Surabaya yang sudah mendaftar uji rekomendasi pertama uji KIR sebanyak 724 unit.

Masih banyak taksi online yang belum memiliki izin uji KIR dari jumlah total 12.000 unit taksi online namun yang mengurus izin uji KIR hanya 724. Hal tersebut mengungkapkan bahwa kebijakan yang mengatur penyelenggaraan angkutan sewa khusus di Kota Surabaya belum diterapkan secara maksimal. Tujuan dari penerapan uji KIR itu supaya keselamatan pengguna layanan transportasi itu terjamin. Uji KIR merupakan salah satu syarat standar pelayanan transportasi umum yang harus dilakukan oleh sopir atau driver. Selain permasalahan pembatasan kuota taksi online di kota Surabaya sebanyak 3.000 unit yang belum bisa diterapkan. Oleh karena itu peneliti ingin mengetahui efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.

Berdasarkan atas permasalahan yang sudah dijelaskan sebelumnya, maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui sebagai berikut:

1. Bagaimana efektivitas kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek dalam Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus di Kota Surabaya?
2. Bagaimana peta instrumen kebijakan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek dalam Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus di Kota Surabaya?

Penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat baik secara akademis maupun praktis. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Secara akademik, penelitian ini diharapkan mampu digunakan sebagai pengembangan lebih lanjut dalam penerapan ilmu khususnya kebijakan publik. Pada penelitian ini, peneliti melihat kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek di Kota Surabaya dari segi keefektifan instrumen kebijakan yang digunakannya.
2. Secara praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan informasi mengenai keefektifan instrumen kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek di Kota Surabaya sehingga dapat menjadi bahan rujukan atau saran kebijakan khususnya bagi Pemerintah Kota Surabaya untuk perbaikan dalam mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut kedepannya.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif eksploratif. Teknik pengumpulan data digunakan dengan metode wawancara secara mendalam observasi, dan studi dokumen. Teknik penentuan informan dilakukan dengan purposive

dimana pihak-pihak dianggap mengetahui terkait penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Teknik analisis data dengan tahapan reduksi data, penyajian data dan menarik kesimpulan. Teknik keabsahan data dengan menggunakan triangulasi.

Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan suatu keputusan atau tindakan pemerintah yang dilakukan dalam rangka mengatasi permasalahan publik. Berikut ini akan dijelaskan mengenai beberapa definisi kebijakan publik menurut para ahli agar memiliki kesamaan maksud dan pengertian di dalam penelitian ini.

Thomas R. Dye mengartikan kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Thomas R. Dye mengatakan bahwa bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuan dan kebijakan negara tersebut harus meliputi semua tindakan pemerintah dan bukan hanya keinginan para pejabat pemerintah tersebut. Selain itu, sesuatu yang tidak dilaksanakan oleh pemerintah juga merupakan kebijakan negara. Karena sesuatu yang tidak dilaksanakan tersebut akan mempunyai dampak yang sama besarnya dengan sesuatu yang dilakukan.

James Anderson memberikan pengertian bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud/tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau suatu hal yang diperhatikan.

Kebijakan publik dapat disimpulkan adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan pemerintah untuk tujuan tertentu yang dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor demi mengatasi suatu permasalahan.

Kebijakan publik memiliki rentetan yang cukup banyak, namun secara sederhana dapat dikelompokkan menjadi tiga jenis:

1. Kebijakan publik yang bersifat makro atau umum, atau mendasar (Peraturan Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden dan Peraturan Daerah)
2. Kebijakan publik yang bersifat meso atau menengah, atau penjabar pelaksana (Peraturan Menteri, Surat Edaran Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan Bupati, dan Walikota)
3. Kebijakan publik yang bersifat mikro adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan kebijakan di atasnya, bentuk kebijakannya adalah peraturan yang dikeluarkan oleh aparat publik dibawah menteri, gubernur, bupati dan walikota.

Dengan merujuk pada pengelompokan jenis kebijakan di atas, maka kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek yaitu Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 merupakan bentuk kebijakan meso.

Bentuk dari sebuah kebijakan yang dikeluarkan, pada pokoknya adalah menekankan pada

sasaran dan untuk hal apa kebijakan itu dikeluarkan. Kategorisasi kebijakan tersebut antara lain:

1. Kebijakan Regulatory
yaitu, kebijakan-kebijakan tentang pengenaan pembatasan atau larangan-larangan perbuatan atau tindakan perilaku bagi seseorang atau sekelompok orang.
2. Kebijakan Self-Regulatory
yaitu, kebijakan tentang pembatasan atau pengawasan perbuatan pada masalah-masalah tertentu bagi sekelompok orang.
3. Kebijakan Distributive
yaitu, kebijakan tentang pemberian pelayanan dan berbagai keuntungan bagi sejumlah khusus penduduk, individu, kelompok, perusahaan, dan masyarakat tertentu.
4. Kebijakan Redistributive
yaitu, kebijakan yang sengaja dikeluarkan pemerintah untuk memindahkan pengelolaan kekayaan, pendapatan, pemilikan, atau hak milik diantara kelas-kelas dan kelompok penduduk.
5. Kebijakan Substantive
yaitu, kebijakan-kebijakan tentang apa yang akan atau ingin dilakukan oleh pemerintah, penekanannya terletak pada subject-matternya.
6. Kebijakan Prosedural
yaitu, kebijakan-kebijakan tentang siapa atau pihak mana yang terlibat dalam perumusan kebijakan, serta cara bagaimana perumusan kebijakan dilaksanakan.
7. Kebijakan Material
Merupakan kebijakan tentang pengalokasian atau penyediaan sumber-sumber material yang nyata atau kekuasaan yang hakiki bagi para penerimanya atau pengenaan beban bagi yang harus mengalokasikannya.
8. Kebijakan Simbolik
Adalah kebijakan-kebijakan yang memaksa, karena kebijakan tersebut akan memberikan keuntungan atau kerugian yang hanya relatif kecil bagi masyarakat.
9. Collective Goals Policies
Yaitu kebijakan-kebijakan tentang penyediaan barang-barang dan pelayanan keperluan orang banyak.
10. Private Goods Policies
Adalah kebijakan tentang penyediaan barang-barang atau pelayanan bagi kepentingan orang tertentu atau untuk kepentingan perseorangan yang tersedia di pasaran bebas dan orang yang memerlukannya harus membayar dengan biaya tertentu.
11. Liberal Policies
Adalah jenis kebijakan yang menganjurkan pemerintah untuk mengadakan perubahan-perubahan sosial, terutama yang diarahkan untuk memperbesar hak-hak persamaan.
12. Conservative Policies

Adalah lawan dari kebijakan liberal, jadi kebijakan ini menganggap bahwa yang ada sudah merupakan hal yang cukup baik, sehingga tidak perlu adanya perubahan sosial, atau kalau perubahan sosial diperlukan harus diperlambat dan berjalan alamiah.

13. Capitalization Policies

Kebijakan ini terutama dikeluarkan untuk meningkatkan kapasitas produksi, untuk kemudian didistribusikan kepada masyarakat.

14. Ethical Policies

Bahwa kebijakan dapat diterapkan pada upaya mewujudkan isu-isu moral yang berada dalam masyarakat, dengan kata lain perhatian terhadap isu-isu yang berkembang untuk dapat diwujudkan dalam kenyataan.

Berdasarkan teori tentang bentuk kebijakan publik yang telah dijelaskan, maka dalam penelitian ini, kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek atau Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek termasuk dalam kategori kebijakan self-regulatory. Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek ini dikategorikan sebagai kebijakan self-regulatory karena di dalam Permenhub tersebut terdapat aturan-aturan mengenai pembatasan atau pengawasan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek.

Instrumen Kebijakan Publik

Suatu kebijakan esensinya akan mencerminkan/ menggambarkan strategi, prioritas, tujuan, sasaran, dan hasil (outcome) yang diharapkan. Agar kebijakan berfungsi efektif, diperlukan instrumen/ alat kebijakan. Jadi, instrumen kebijakan adalah seperangkat langkah atau tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk merealisasikan kebijakan yang ditetapkan. Pengertian mengenai instrumen kebijakan publik juga dikemukakan oleh Evert Vedung yang mengartikan instrumen kebijakan publik sebagai:

“Public policy instruments are the set of techniques by which governmental authorities wield their power in attempting to ensure support and effect or prevent social change.” (Instrumen kebijakan publik adalah seperangkat teknik dimana otoritas pemerintah menggunakan kekuatannya dalam upaya untuk memastikan dukungan dan efek atau mencegah perubahan sosial).

Pendapat yang hampir sama dikemukakan oleh Howlett dan Ramesh yang mendefinisikan instrumen kebijakan sebagai:

“the actual means or devices which governments have at their disposal for implementing policies” (sarana atau alat yang dimiliki oleh pemerintah untuk mengimplementasikan kebijakan).

Dari berbagai pengertian mengenai instrumen kebijakan publik di atas, dapat disimpulkan bahwa instrumen kebijakan publik adalah seperangkat alat yang digunakan oleh pemerintah untuk merealisasikan atau mengimplementasikan kebijakan yang ditetapkan dalam rangka mendukung atau mencegah perubahan sosial yang terjadi.

Menurut Tatang A. Taufik, setiap (atau kombinasi beberapa) instrumen kebijakan biasanya melibatkan (m mengandung) setidaknya 3 (tiga) aspek, yaitu piranti hukum, tatanan kelembagaan dan mekanisme operasional. Selain itu, hal yang juga penting dipertimbangkan berkaitan dengan perancangan instrumen kebijakan adalah tatanan sosial (social arrangement) bagi konteks kebijakan tersebut.

- Piranti Hukum (legal devices) menyangkut aspek legal/ hukum yang mendukungnya (melandasinya)
- Tatanan kelembagaan (institutional setting) berkaitan dengan tatanan lembaga (organisasi) yang terlibat, fungsi dan pengorganisasian (struktur dan hubungan atau interaksi antar aktor)
- Mekanisme operasional (operational mechanism) berkaitan dengan pola, cara/ metode dan prosedur serta proses pelaksanaan dalam implementasi praktis.

Selain itu, hal yang juga penting dipertimbangkan berkaitan dengan perancangan instrumen kebijakan adalah tatanan sosial (social arrangement) bagi konteks kebijakan tersebut.

Berdasarkan klasifikasi instrumen kebijakan publik yang telah dijelaskan di atas, klasifikasi jenis instrumen yang relevan dengan penelitian ini yaitu klasifikasi menurut Howlett dan Ramesh. Permenhub Nomor 108 tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek termasuk dalam klasifikasi instrumen regulatif (peraturan). Dikatakan sebagai instrumen regulatif sebab Permenhub tersebut merupakan suatu peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah yang sifatnya memaksa dan harus ditaati oleh target kebijakan yang apabila peraturan tersebut dilanggar akan dikenakan sanksi.

Keefektifan

Sebuah kebijakan publik tentunya memiliki tujuan dan berorientasi pada pencapaian tujuan yang telah ditetapkan tersebut. Seperti pendapat yang dikemukakan oleh Anderson bahwa ada elemen-elemen yang terkandung dalam kebijakan publik, yaitu: 1. Kebijakan selalu mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu.

2. Kebijakan berisi tindakan atau pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah.

3. Kebijakan adalah apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah dan bukan apa yang bermaksud akan dilakukan.

4. Kebijakan publik bersifat positif (merupakan tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu) dan bersifat negatif (keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu).

Berkaitan dengan pencapaian tujuan, terdapat suatu konsep yang tepat digunakan untuk mengetahui ketercapaian atas suatu tujuan kebijakan, yaitu keefektifan. Terdapat beberapa pendapat dari para ahli mengenai keefektifan.

Pendapat yang pertama, efektifitas (effectiveness) berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneterinya.

Pendapat lain dikemukakan oleh Pariata Westra. Secara teoritis, Pariata Westra mengartikan keefektifan sebagai suatu keadaan yang menunjukkan tingkat keberhasilan kegiatan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu.

Selain itu, pendapat lain mengenai keefektifan suatu kebijakan oleh Hisnuddin Lubis, efektifitas kebijakan dipengaruhi oleh bagaimana implementasi kebijakan tersebut. Karena dengan implementasi ini tujuan dari pembuatan kebijakan akan dicapai. Logikanya adalah efektifitas kebijakan bagi kelompok sasaran tergantung pada bagaimana implementasi dari kebijakan itu sendiri.

Menurut pendapat berbagai ahli dapat disimpulkan bahwa keefektifan merupakan suatu keadaan yang dijelaskan oleh para aktor untuk mengetahui sejauh mana keberhasilan kebijakan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Keefektifan Instrumen Kebijakan

Untuk dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan, suatu kebijakan publik tentunya memerlukan suatu instrumen agar kebijakan yang ditetapkan mampu direalisasikan dan mendukung dalam pencapaian tujuan kebijakan. Sebagaimana Howlett dan Ramesh mendefinisikan instrumen kebijakan sebagai sarana atau alat yang dimiliki pemerintah untuk mengimplementasikan suatu kebijakan. Instrumen kebijakan yang dipilih dan digunakan untuk mengimplementasikan suatu kebijakan tersebut tentu memiliki konsekuensi apakah instrumen tersebut sudah tepat digunakan sehingga dapat mencapai tujuan kebijakan ataukah justru tidak memberikan perubahan sama sekali pada kondisi sosial yang menjadi permasalahan. Instrumen kebijakan memiliki bermacam-macam jenis sebagaimana para ahli seperti Vedung dengan mengklasifikasikan instrumen kebijakan menjadi regulasi (stick), ekonomi (carrot) dan informasi (sermon). Kemudian Howlett

dan Ramesh dengan membedakannya menjadi tiga sifat, yakni instrumen yang bersifat sukarela (voluntary instruments), instrumen yang memaksa (compulsary instruments) dan instrumen campuran (mixed instruments). Ketepatan dalam memilih instrumen kebijakan akan menentukan kepatuhan publik dan keefektifan dalam mencapai tujuan kebijakan.

Berkaitan dengan keefektifan suatu instrumen kebijakan, keefektifan instrumen kebijakan diartikan sebagai berikut:

“A policy instrument is effective if it contributes to reaching the target set out by the policy. In general the question to the effectiveness of a policy instrument needs to be split into two sub-questions. The first is: what is the goal achievement – to what extent is the target set reached? The second is the actual effectiveness - what did the instrument contribute to such achievement?”

Keefektifan dari beberapa instrumen mungkin sulit untuk ditentukan melalui *ex-ante*. Hal ini mungkin terutama terjadi ketika mempertimbangkan instrumen yang belum banyak digunakan dalam keadaan tertentu. Namun, alat yang dapat digunakan meliputi analisis *cost-benefit*, analisis *cost-effectiveness*, analisis statistik dan pemodelan kuantitatif dampak dan hasil yang diharapkan. Evaluasi *ex-post* efektivitas dapat lebih mudah digunakan karena ketersediaan pada hasil dan dampak yang sebenarnya.

Keefektifan dalam memilih instrumen kebijakan juga harus mencakup evaluasi atas kepatuhan dan penegakan hukum. Sebuah instrumen kebijakan sangat tidak efektif apabila menargetkan tujuan kebijakannya dengan baik namun tingkat kepatuhannya tidak memadai. Perlu ada beberapa mekanisme dalam mengawasi kepatuhan sehingga pemerintah atau regulator dapat menentukan sejauh mana kepatuhan dan menentukan alasan mengapa tidak mematuhi.

Desain dan implementasi dari instrumen kebijakan dapat mempengaruhi tingkat kepatuhan. Beberapa faktor akan mempengaruhi tingkat kepatuhan pada beberapa instrumen:

1. Kelompok sasaran harus mengetahui peraturan tersebut dan memahaminya
2. Kelompok sasaran harus bersedia untuk mematuhi
3. Kelompok sasaran harus mampu untuk mematuhi.

Secara keseluruhan, pembahasan di atas menunjukkan sejumlah karakteristik instrumen kebijakan yang efektif. Dalam instrumen yang efektif khususnya harus:

1. Kejelasan dari tujuan yang ingin dicapai
2. Berintegrasi atau konsisten dengan peraturan yang lain
3. Memiliki mekanisme pengawasan dan kepatuhan yang efektif.

Selain itu, keefektifan suatu instrumen kebijakan yang digunakan juga dapat diketahui dengan melihat bagaimana pelaksanaan dari instrumen kebijakan itu sendiri.

Keefektifan Instrumen Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek

Instrumen kebijakan Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek termasuk dalam instrumen regulatif (peraturan). Secara konseptual, Vedung mengartikan instrumen regulatif (regulation) atau menganalogikannya dengan *stick* sebagai langkah-langkah yang diambil oleh pemerintah untuk mempengaruhi masyarakat dengan cara merumuskan aturan dan arahan yang mengamanatkan penerima untuk bertindak sesuai dengan apa yang diperintahkan dalam aturan dan arahan tersebut. Masyarakat atau kelompok yang dikendalikan wajib untuk bertindak dengan cara yang dinyatakan oleh pengendali. Selain itu, definisi mengenai regulasi atau peraturan yang juga komprehensif yakni menurut Howlett dan Ramesh mendefinisikan peraturan sebagai *preskripsi* yang dibuat oleh pemerintah yang harus dipatuhi oleh target yang dimaksud dimana apabila terdapat pelanggaran biasanya terkena sanksi atau *penalty*. Instrumen regulatif dilaksanakan oleh lembaga pemerintahan tertentu untuk mengatur perbuatan atau tindakan bagi publik maupun swasta yang berkenaan dengan pembatasan atau larangan-larangan dengan tujuan untuk mewujudkan suatu keteraturan. Regulasi yang ditetapkan tersebut wajib dilaksanakan oleh target kebijakan dan apabila dilanggar akan dikenai sanksi (*penalty*) bagi pelanggarnya.

Sebagai instrumen kebijakan yang bersifat memaksa, negara melakukan *campur tangan* terhadap aktivitas masyarakat yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan bersama seringkali juga bisa gagal. Terdapat banyak faktor yang bisa menyebabkan mengapa *campur tangan* pemerintah bisa menghasilkan kegagalan. Faktor paling penting yang menjadi penyebab kegagalan itu adalah proses pengambilan kebijakan yang diintervensi oleh *lobby-lobby* kelompok tertentu sehingga kebijakan yang diambil hanya menguntungkan kelompok *lobby* itu dan tidak membawa peningkatan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat. Kedua, desain kebijakan yang bermasalah, artinya kebijakan yang dibuat tidak cocok dengan masalah yang harus diatasi. Ketiga, implementasi dari kebijakan itu sendiri, ketika implementasi kebijakan itu tidak diikuti dengan penegakan aturan (hukum) maka sudah pasti kebijakan itu gagal untuk mencapai tujuan dari diadakannya kebijakan itu.

Dari sifat-sifat instrumen regulatif tersebut, perlu diketahui juga bagaimana fakta di lapangan mengenai instrumen regulatif tersebut. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yang

merupakan instrumen regulatif dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, perlu diketahui bagaimanakah keefektifannya sebagai instrumen regulatif dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Beberapa kriteria untuk mengetahui keefektifan instrumen kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek di Kota Surabaya antara lain:

1. Kepatuhan kelompok sasaran
2. Pelaksanaan pengawasan
3. Penegakan peraturan sebagai instrumen kebijakan
4. Keberhasilan instrumen kebijakan dalam mengedukasi kelompok sasaran
5. Kejelasan tujuan yang ingin dicapai

Perkembangan Teknologi Informasi dan Transportasi Online

Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek didukung dengan teknologi informasi atau dengan sistem online yang sering disebut angkutan online. Pengertian teknologi informasi menurut Ishak (2008: 87) adalah sebagai berikut :

“Teknologi Informasi adalah hasil rekayasa manusia terhadap proses penyampaian informasi dari pengirim ke penerima sehingga pengiriman informasi akan lebih cepat, lebih luas sebenarnya, dan lebih lama penyimpanannya”.

Determinisme teknologi diartikan bahwa setiap kejadian atau tindakan yang dilakukan manusia itu akibat pengaruh dari perkembangan teknologi. Marshall McLuhan mengungkapkan bahwa perubahan yang terjadi pada berbagai macam cara berkomunikasi akan membentuk pula keberadaan manusia itu sendiri. Teknologi membentuk individu bagaimana cara berpikir, berperilaku dalam masyarakat dan teknologi tersebut akhirnya mengarahkan manusia untuk bergerak dari satu abad teknologi ke abad teknologi yang lain. Pertama, penemuan dalam teknologi komunikasi menyebabkan perubahan budaya. Kedua, perubahan di dalam jenis-jenis komunikasi akhirnya membentuk kehidupan manusia. Ketiga, sebagaimana yang dikatakan McLuhan bahwa “Kita membentuk peralatan untuk berkomunikasi, dan akhirnya peralatan untuk berkomunikasi yang kita gunakan itu akhirnya membentuk atau mempengaruhi kehidupan kita sendiri”. Kita belajar, merasa, dan berpikir terhadap apa yang akan kita lakukan karena pesan yang diterima teknologi komunikasi menyediakan untuk itu. Artinya, teknologi komunikasi menyediakan pesan dan membentuk perilaku kita sendiri.

KEEFEKTIFAN INSTRUMEN KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN TAKSI ONLINE (ANGKUTAN SEWA KHUSUS) DI KOTA SURABAYA

Berdasarkan lima kriteria efektivitas instrumen kebijakan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya dapat dipaparkan sebagaimana berikut ini:

1. Kepatuhan kelompok sasaran

Aspek kepatuhan kelompok sasaran terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 dari berbagai pendapat para informan di atas menunjukkan bahwa tingkat kepatuhannya masih rendah. Hal tersebut disampaikan oleh seluruh informan yang menilai bahwa sebagian besar angkutan sewa khusus atau angkutan online dan didukung data yang mengurus izin hanya 729 unit taksi online dari jumlah 12.000 unit. Ketidapatuhan kelompok sasaran didukung berdasarkan hasil wawancara bahwa tingginya jumlah pelanggaran disebabkan oleh sanksi belum jelas serta belum dilaksanakan secara optimal, sanksi tersebut belum memberikan efek jera bagi kelompok sasaran. Selain itu masih ada penolakan dari sopir taksi online yang menjadikan pekerjaan tersebut sebagai pekerjaan sampingan (part time atau freelance) karena kurangnya informasi yang diberikan pemerintah mengenai pemahaman maksud dan tujuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 kepada sopir taksi online secara langsung.

2. Pelaksanaan Pengawasan

Aspek pengawasan dalam pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 di Kota Surabaya menurut berbagai informan di atas menunjukkan bahwa selama ini pengawasan yang dilakukan belum efektif. Hal tersebut dapat terjadi dikarenakan pengawasan masih sangat kurang, belum dilaksanakan dengan tegas, serta belum terjadwal dengan rutin. Sejauh ini intensitas pengawasan hanya dilakukan satu kali sejak Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tersebut diterapkan di Kota Surabaya. Selain itu belum ada pedoman teknis untuk mengatur mekanisme tentang tata cara pengawasan juga menyebabkan belum efektifnya pengawasan tersebut. Selain itu perkembangan jumlah angkutan sewa khusus atau angkutan online di Kota Surabaya tidak diikuti dengan ketanggapan petugas pengawas.

3. Penegakan Peraturan

Aspek penegakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 di Kota Surabaya menurut informan di atas menunjukkan bahwa selama ini penegakan yang dilakukan belum efektif. Sanksi yang diberikan pada pelanggar belum sesuai dengan mekanisme pemberian sanksi administratif yang ada pada regulasi. Sanksi yang diberikan berupa sidak tilak dan diberikan sanksi tilang oleh Polrestabes. Sanksi-sanksi tersebut tidak mampu memberikan efek jera bagi mereka. Pengawasan yang dilakukan masih sangat lemah juga menyebabkan penegak sanksi kurang efektif.

4. Keberhasilan instrumen mengedukasi atau mengarahkan kelompok sasaran

Diketahui berdasarkan hasil wawancara di atas bahwa pemberian informasi mengenai pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 masih minim dan hal tersebut tidak mampu mempengaruhi kepatuhan kelompok sasaran terhadap Permenhub tersebut. Hal tersebut disebabkan karena pengawasan yang masih sangat lemah dan minimnya informasi yang diberikan terhadap kelompok sasaran. Begitu pula ketegasan sanksi yang diberikan juga masih sangat lemah dan belum diterapkan secara maksimal sesuai dengan regulasi.

5. Kejelasan Tujuan yang Ingin Dicapai

Diketahui bahwa tujuan yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 sudah cukup jelas arah kebijakannya yaitu untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat antara angkutan konvensional dengan angkutan online. Namun peraturan tersebut dianggap lebih mementingkan kebutuhan masyarakat dengan adanya angkutan berbasis aplikasi teknologi informasi. Permasalahan yang ada pada implementasi itu sendiri.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian di lapangan mengenai efektivitas instrumen kebijakan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya dapat diketahui instrumen kebijakan yang digunakan mengatur penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 antara lain: pembatasan kuota taksi online sesuai kebutuhan wilayah tidak dilaksanakan dengan optimal karena Peraturan Gubernur Jawa Timur tidak membuat provider atau penyedia aplikasi mempunyai wewenang untuk membatasi armada yang ingin bergabung serta pihak provider tetap menerima taksi online yang ingin bergabung; pemasangan stiker tanda khusus tidak semua taksi online menggunakan mobil berplat hitam menggunakan stiker bertanda khusus, di lapangan yang menggunakan stiker tersebut hanya beberapa dari Grab Car, dan stiker khusus dari Provinsi Jawa Timur belum diterapkan; penentuan tarif batas atas dan tarif batas bawah di Kota Surabaya sendiri dapat disimpulkan bahwa driver online tidak keberatan mengenai penetapan tarif batas atas dan batas bawah karena besarnya masih dibatas wajar; dan subsidi dengan biaya gratis pengurusan izin seperti uji KIR untuk mempermudah kelompok sasaran mematuhi Permenhub Nomor 108 Tahun 2017, berdasarkan penelitian di lapangan meski sudah ada subsidi uji KIR gratis tapi belum semua mengurus izin tersebut. Data di lapangan 200 unit yang sudah mengurus izin uji KIR dari total 12.000 unit.

Disimpulkan berdasarkan rumusan masalah penelitian, maka kesimpulan dari penelitian ini yaitu:

1. Sejauh ini instrumen kebijakan penyelenggaraan angkutan online/angkutan sewa khusus di Kota Surabaya tersebut tidak

efektif. Hal tersebut diketahui dari lima kriteria dalam menilai efektivitas instrumen kebijakan yaitu kepatuhan kelompok sasaran terhadap instrumen kebijakan; pelaksanaan pengawasan dalam implementasi kebijakan; penegakan peraturan; keberhasilan instrumen kebijakan mengedukasi atau mengarahkan kelompok sasaran; dan kejelasan tujuan yang ingin dicapai. Kesimpulan tersebut diperinci dengan lima kriteria yang menunjukkan instrumen kebijakan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya tersebut tidak efektif sebagai berikut:

- a) Kepatuhan kelompok sasaran
Sejauh ini tingkat kepatuhan kelompok sasaran terhadap instrumen kebijakan penyelenggaraan angkutan online/angkutan sewa khusus di Kota Surabaya masih sangat rendah.
- b) Pelaksanaan pengawasan
Pelaksanaan pengawasan dalam implementasi instrumen kebijakan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) masih sangat lemah.
- c) Penegakan peraturan
Penegakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tidak efektif dan masih tidak dapat membuat kelompok sasaran menjadi patuh pada regulasi tersebut. Sanksi yang diberikan pada pelanggar belum sesuai dengan mekanisme pemberian sanksi administratif yang ada pada regulasi.
- d) Keberhasilan instrumen kebijakan mengedukasi atau mengarahkan kelompok sasaran
Keberhasilan instrumen kebijakan penyelenggaraan angkutan online/angkutan sewa khusus mengedukasi atau mengarahkan kelompok sasaran belum berhasil.
- e) Kejelasan tujuan yang ingin dicapai
Kejelasan tujuan yang ingin dicapai pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 di Kota Surabaya sudah cukup jelas arah kebijakannya yaitu untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat antara angkutan konvensional dengan angkutan online. Namun peraturan tersebut dianggap lebih mementingkan kebutuhan masyarakat dengan adanya angkutan berbasis aplikasi teknologi informasi. Hal yang menjadikan masalah adalah

- ada pada implementasi kebijakan itu sendiri.
2. Peta instrumen kebijakan dalam penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya tidak dapat mencapai tujuan kebijakan, sehingga perlu pemetaan ulang instrumen kebijakan. Instrumen-instrumen kebijakan yang dibutuhkan berdasarkan temuan lapangan dan teori untuk penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya antara lain:
 - a. kebijakan khusus untuk provider atau pihak penyedia aplikasi agar instrumen kebijakan mengenai pembatasan kouta taksi online dapat diterapkan;
 - b. kebijakan mengenai driver angkutan online/angkutan sewa khusus yang menjadikan pekerjaan sambilan (freelance);
 - c. kebijakan mengenai mekanisme pengawasan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya;
 - d. kebijakan untuk pihak penegak peraturan; serta
 - e. kebijakan mengenai jam operasional angkutan sewa khusus atau angkutan online di Kota Surabaya agar menjamin keselamatan masyarakat.

SARAN

Instrumen kebijakan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya masih belum efektif karena tingkat kepatuhan kelompok sasaran rendah, pengawasan yang dilakukan masih sangat kurang, penegakan peraturan belum melakukan secara tegas, instrumen kebijakan tidak berhasil mengedukasi kelompok sasaran untuk menjadi patuh terhadap peraturan, serta ketidakjelasan tujuan yang ingin dicapai kebijakan. Maka dari itu berdasarkan temuan di lapangan, peneliti memberikan beberapa saran agar kebijakan tersebut dapat efektif antara lain:

1. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia perlu melakukan pemetaan ulang instrumen kebijakan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) untuk mencapai tujuan yang diinginkan karena instrumen kebijakan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tidak dapat mencapai tujuan kebijakan.
2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia perlu membuat kebijakan atau peraturan baru khusus untuk provider atau pihak penyedia aplikasi agar instrumen kebijakan mengenai pembatasan kouta taksi online dapat diimplementasikan sesuai dengan kouta taksi online yang telah ditetapkan.

3. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia perlu memberikan regulasi khusus mengenai driver taksi online (angkutan sewa khusus) yang menjadikan pekerjaan sambilan (freelance) karena melihat banyaknya driver freelance yang belum diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 karena hasil penelitian menunjukkan bahwa kelompok sasaran yang tidak mematuhi peraturan adalah driver taksi online (angkutan sewa khusus).
4. Dinas Perhubungan Kota Surabaya perlu lebih memberikan pembinaan dan memberikan inovasi terhadap angkutan konvensional supaya terjadi persaingan usaha yang sehat.
5. Dinas Perhubungan Kota Surabaya perlu memberikan sosialisasi lebih mendalam terhadap angkutan online/angkutan sewa khusus mengenai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 agar terjalin komunikasi dan informasi yang baik antara Pemerintah Kota Surabaya dengan pihak angkutan online dapat berjalan dengan baik serta implementasi dari penyelenggaraan angkutan online/angkutan sewa khusus ini dapat dipahami oleh semua pihak.
6. Meningkatkan sinergitas antara stakeholder terkait, baik dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah meliputi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Dinas Perhubungan Kota Surabaya, dan Polrestabes Kota Surabaya.
7. Dinas Perhubungan Kota Surabaya perlu meningkatkan pelaksanaan pengawasan baik dari sisi intensitas waktu, prosedur, serta perlu dilakukan kerjasama dan koordinasi dengan Polrestabes Kota Surabaya. Selain itu perlu kebijakan mengenai mekanisme pengawasan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) di Kota Surabaya. Mekanisme tersebut meliputi cara atau prosedur pengawasan, OPD (Organisasi Perangkat Daerah) atau stakeholder terkait sebagai pihak pengawas, dan intensitas/jadwal pengawasan.
8. Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan Polrestabes Kota Surabaya perlu meningkatkan penegakkan sanksi secara tegas dan sesuai dengan sanksi administratif yang ada di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017.
9. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur perlu mempertimbangkan pengaturan untuk jam operasional taksi online (angkutan sewa khusus).

DAFTAR PUSTAKA

- Asmorowati, Sulikah. 2005. Efektifitas Kebijakan Perlindungan Pekerja Anak (Child Labour) Dengan Fokus Anak Jalanan di Surabaya.

- Surabaya: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Airlangga.
- Badan Statistik. 2017. Surabaya dalam Angka 2016.
- Budi Winarno. 2012. Kebijakan Publik, Teori, Proses dan Studi Kasus. Yogyakarta: Cet I, CAPS.
- Creswell, John W. 2009. Research Design (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Dunn, William N. 2003. Pengantar Analisis Kebijakan Publik: Edisi Kedua. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Hepburn, Glen. 2006. Alternatives to Traditional regulation. OECD Report.
- Howlett and Ramesh. 1995. Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsystems. Oxford: Oxford University Press.
- Kasiram. 2008. Metode Penelitian Kualitatif-Kuantitatif. Malang: UIN Malang Press.
- Kornelis Blok, Henri L.F. de Groot, Esther E.M Luiten and Martijn G. Rietbergen. 2004. The Effectiveness of Policy Instruments for Energy-efficiency Improvement in Firms (The Dutch Experience). Dordrecht: Kluwer Academic Publisher.
- Leo, Agustino. 2008. Dasar-Dasar Kebijakan Publik. Bandung: Alfabeta.
- Lubis, Hisnuddin. 2015. Efektifitas Kebijakan Pemerintah Daerah Pamekasan Dalam Menciptakan Perlindungan Terhadap Petani Tembakau dari Monopoli dalam Tata Niaga Tembakau. Tesis. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Mas Roro Lilik Ekowati. 2009. Perencanaan Implementasi dan Evaluasi Kebijakan atau Program. Surakarta: Pustaka Cakra.
- Moleong, Lexy. J. 2010. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Morisan, dkk. 2012. Metode Penelitian Survei. Jakarta: Kencana.
- OECD, 2008. Introductory Handbook for Understanding Regulatory Impact Analysis. OECD Report.
- Patton, Michael Quinn. 2009. Metode Evaluasi Kualitatif. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Prastowo, Andi. 2011. Metode Penelitian Kualitatif. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.
- Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Riant, Nugroho. 2003. Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Statistik Transportasi Jawa Timur 2016-2017. BPS Provinsi Jawa Timur.
- Silalahi, Ulber. 2009. Metode Penelitian Sosial. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Taufik, Tatang A. 2005. Pengembangan Sistem Inovasi Daerah: Perspektif Kebijakan. Jakarta: Pusat Pengkajian Kebijakan Teknologi Pengembangan Unggulan Daerah dan Peningkatan Kapasitas Masyarakat.
- Thomas R. Wermuth, Ph.D. And Thomas E. Grayson, Ph.D. 1995. Case Studies of State-Level Cross-Disciplinary Transition Policy Implementation. Champaign: Transition Research Institute at Illinois.
- Triana, Wahyuni Rochyati. 2011. Implementasi & Evaluasi Kebijakan Publik. Surabaya: PT. Revika Petra Media.
- Vedung, Rist, Louise, Videc (Ed). 1998. Carrots, Sticks & Sermons: Policy Instruments & Their Evaluation. New Brunswick and London: Transaction Publisher.
- Organda JATIM sebut hanya 1500 unit taksi beroperasi. 2017. [diakses 15 Mei 2017] <http://surabaya.bisnis.com/read/20170329/9/95022/organda-jatim-sebut-hanya-1.500-unit-taksi-beroperasi>
- Menhub Sosialisasikan revisi PM 32 Tahun 2017. 2017. [Diakses 15 Mei 2017] <http://www.dephub.go.id/post/read/jelang-berlaku-1-april-2017,-menhub-sosialisasikan-revisi-pm-32-tahun-2017-kepada-kepala-daerah>
- Amaluddin. 2017. metrotvnews.com website [Diakses 21 September 2017] <http://jatim.metrotvnews.com/peristiwa/4barReWk-pendapatan-merosot-sopir-angkot-bakal-berunjuk-rasa-pekan-depan>
- Gojek Surabaya Mengadu ke Komisi D DPRD. 2015. [Diakses 23 September 2017] <http://surabaya.tribunnews.com/2015/12/07/gojek-surabaya-mengadu-ke-komisi-d-dprd>
- Rois. 2017. detik.com website [Diakses 23 September 2017] <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-3452026/sikapi-angkutan-online-sopir-angkot-surabaya-bertemu-gubernur>