

DigiTimes #8
JANUARY 2018

PERBANDINGAN KEBIJAKAN JAKARTA DAN SINGAPURA DI BIDANG TRANSPORTASI DARING





Researcher

Jagad Samudro

Editor

Viyasa Rahyaputra

Cover Design and Layout

Gupita Pramahayekti

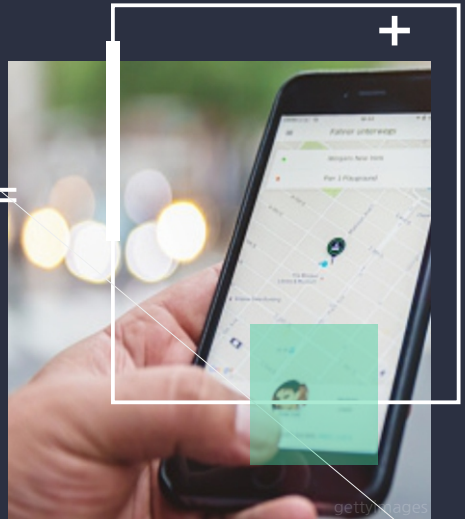
December 2017

PENGANTAR

Dewasa ini masyarakat global tengah dihadapi oleh fenomena perkembangan inovasi teknologi yang memengaruhi perubahan seluruh aspek kehidupan yang dikenal dengan istilah *disruptive technology*. Salah satu bentuk inovasi teknologi tersebut adalah layanan transportasi. Berawal dari sebuah perusahaan *startup* bernama Uber yang berbasis di San Fransisco, Amerika Serikat, istilah 'uberisasi' telah menjadi bahasa yang umum dan mengacu pada substitusi hubungan perantara dengan pertukaran langsung antara penyedia layanan transportasi dengan pengguna/konsumen yang berinteraksi di platform internet/daring.¹ Fenomena uberisasi memunculkan masalah umum di sejumlah negara, terutama terkait

masalah perizinan dan persaingan usaha. Sementara itu, permintaan publik akan pelayanan ini cukup besar. Dengan demikian, pembuat kebijakan didorong untuk dapat mengidentifikasi masalah dengan cepat dan tepat serta menciptakan kebijakan yang solutif dan inovatif.

Asia Tenggara menjadi salah satu pasar terbesar bagi perusahaan penyedia jasa transportasi daring. Namun, pemerintah di masing-masing negara memberikan respons yang berbeda-beda terhadap fenomena ini. Lantas, bagaimana dengan di Indonesia? Pada tulisan ini, penulis akan fokus pada kajian perbandingan perumusan kebijakan dalam lingkup Kota Jakarta dan Singapura yang dinilai telah lebih siap dalam menghadapi fenomena ini.



Kedua kota ini dipilih atas pertimbangan profil mereka sebagai daerah urban, bukan sebagai struktur administrasi pemerintahan yang setara, mengingat operasional transportasi daring berada di daerah urban. Tulisan ini juga akan melihat bagaimana peran para perusahaan transportasi daring sebagai aktor non-negara terhadap dinamika isu global kontemporer di bidang inovasi

teknologi dan juga pengaruhnya dalam proses perumusan kebijakan suatu pemerintahan. Sehingga, kita dapat memahami mengapa pemerintah Singapura lebih adaptif dibandingkan pemerintah Jakarta dalam menghadapi perubahan akibat pengaruh inovasi teknologi informasi dan komunikasi di bidang transportasi.

DINAMIKA FENOMENA TRANSPORTASI DARING DI JAKARTA

Jakarta merupakan salah satu kota terpadat di Asia yang masih memiliki kompleksitas permasalahan di bidang transportasi. Survei Castrol's Magnatec Stop-Start Index menunjukkan bahwa Jakarta adalah kota termacet di dunia dengan rata-rata 33.240 kali kendaraan berhenti di tengah jalan dalam setahun.ⁱⁱ Pada tahun 2010, Nadiem Makarim dan Michaelangelo Moran mulai berinisiasi untuk memanfaatkan situasi tersebut dengan mendirikan sebuah layanan pemesanan ojek yang dapat memudahkan penumpangnya untuk mencari sopir hingga mendapat kepastian harga, yang kemudian dikenal sebagai Go-Jek. Go-Jek sendiri

merupakan perusahaan transportasi daring pertama di Indonesia yang pada awalnya hanya memberikan pelayanan pemesanan ojek melalui telepon.ⁱⁱⁱ Pada tahun 2015, Go-Jek baru meluncurkan aplikasi ponsel yang dapat digunakan sebagai media pemesanan moda transportasi tersebut.^{iv}

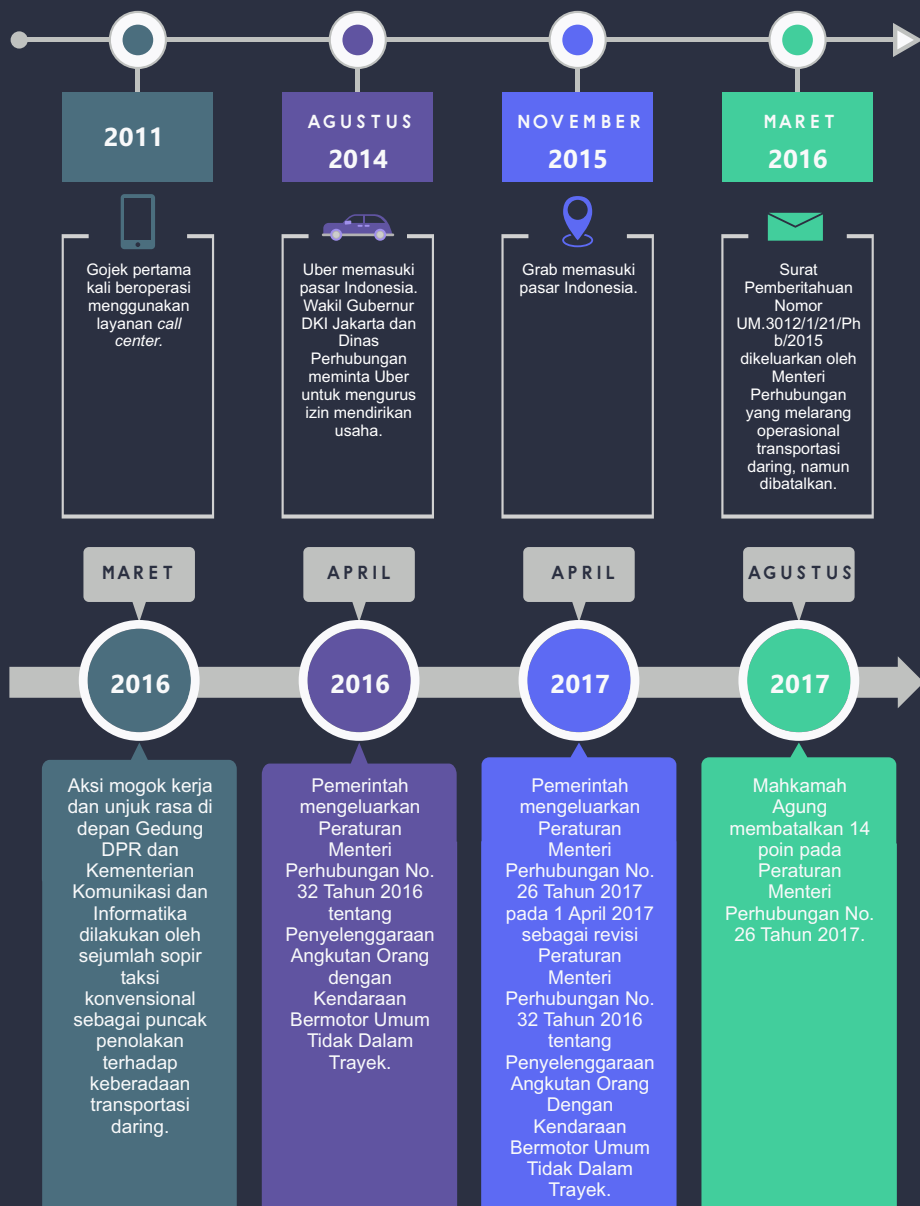
Pada tahun 2014, layanan transportasi daring roda empat mulai beroperasi di Indonesia yang dipelopori oleh perusahaan *digital startup* dari Amerika Serikat, Uber. Perusahaan *startup* sejenis yang berasal dari Malaysia, Grab, menyusul di tahun

2015. Kehadiran Uber dan Grab mendapat respons negatif dari Wakil Gubernur DKI Jakarta saat itu, Basuki Tjahaja Purnama, yang menyatakan bahwa perusahaan tersebut harus mengurus perizinan usaha terlebih dahulu di Jakarta atau jika tidak akan dilarang untuk beroperasi. Pada November 2015, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan mengeluarkan larangan operasi bagi kendaraan bermotor bukan angkutan umum yang berbasis aplikasi daring karena perusahaan-perusahaan tersebut tidak memenuhi ketentuan regulasi angkutan umum. Larangan tersebut tertuang dalam Surat P e m b e r i t a h u a n N o m o r U M . 3 0 1 2 / 1 / 2 1 / P h b / 2 0 1 5 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan tertanggal 9 November 2015. Selain itu, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan turut melayangkan surat permohonan pemblokiran aplikasi Uber dan GrabCar kepada Menteri Komunikasi dan Informatika.

Keberadaan transportasi daring yang terus beroperasi memicu terjadinya konflik horizontal di tengah masyarakat. Pemerintah pusat berupaya mengantisipasi konflik yang terjadi antara taksi konvensional dan penyedia layanan transportasi daring dengan mengeluarkan kebijakan melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 32

Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Kebijakan ini bertujuan untuk memberikan kepastian hukum bagi keberadaan transportasi daring di Indonesia sekaligus melindungi angkutan konvensional dari dominasi transportasi daring. Ketentuan yang diatur dalam kebijakan ini antara lain mengenai Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang wajib atas nama badan hukum, pengujian kendaraan bermotor secara berkala, Surat Izin Mengemudi (SIM) khusus angkutan umum, dan pengaturan tarif batas atas dan bawah.

GAMBAR 1: LINI MASA DINAMIKA KEBIJAKAN TRANSPORTASI DARING DI JAKARTA



Kementerian Perhubungan kemudian akhirnya menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017 pada 1 April 2017 sebagai revisi dari Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dengan mengubah beberapa ketentuan pada peraturan sebelumnya. Namun, Mahkamah Agung dalam putusan Nomor 37 P/HUM/2017 pada 20 Juni 2017 turut membatalkan

14 poin dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 tahun 2017. MA menilai 14 pasal tersebut telah melanggar Undang-undang (UU) Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha, Mikro, Kecil, dan menengah dan melanggar UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.^v MA meminta kepada Menteri Perhubungan untuk mencabut 14 poin tersebut, sehingga sampai saat ini belum ada kebijakan resmi dari pemerintah yang diberlakukan terkait transportasi daring.

DINAMIKA FENOMENA TRANSPORTASI DARING DI SINGAPURA

Sementara itu, dinamika yang berbeda terjadi di Singapura. Pada April 2016, terdapat 7 penyedia jasa transportasi daring di Singapura, yaitu Uber, Grab, MoobiTaxi, Hailo, ComfortDelGro, TransCab dan SMRT.^{vi} Sebelum perusahaan aplikasi pihak ketiga memasuki Singapura, penumpang sudah memiliki pilihan untuk melakukan pemesanan taksi melalui telepon hotline ataupun secara daring melalui aplikasi telepon genggam masing-masing operator taksi, namun dengan biaya tambahan. Di Singapura, layanan transportasi daring seperti Uber, Grab, MoobiTaxi dan Hailo disebut sebagai penyedia layanan pemesanan taksi pihak ketiga (*third-party taxi booking service providers*). LTA memberlakukan *The Third-Party Taxi Booking Service Providers Act* atau Undang - Undang Penyedia Layanan Pemesanan Taksi Pihak Ketiga yang mulai berlaku pada 1

September 2015. Kebijakan ini memberikan syarat bagi layanan pemesanan taksi pihak ketiga dengan lebih dari 20 taksi yang berpartisipasi untuk memegang sertifikat agar dapat beroperasi. Undang-undang tersebut bertujuan untuk menjamin transparansi tarif dan menghindari perilaku “*cherry picking*” oleh sopir taksi. *The Third-Party Taxi Booking Service Providers Act* melegitimasi penyelenggaraan layanan ini sekaligus meningkatkan kepastian bisnis transportasi daring di Singapura.

LTA turut melibatkan banyak pihak dalam perumusan kebijakan selanjutnya, termasuk salah satunya adalah *Competition Commission of Singapore* (CCS), sebuah komisi yang mengatur persaingan usaha. Hasil dari perundingan tersebut adalah dikeluarkannya kebijakan yang mengatur standar pelayanan sopir agar lebih melindungi

kepentingan dan keselamatan penumpang. Dengan peraturan baru ini, semua pengemudi yang ingin memberikan layanan sopir akan diminta untuk mengajukan dan mendapatkan Lisensi Kejuruan Pengemudi Mobil Sewa Pribadi atau *Private Hire Car Driver's Vocational Licence* (PDVL). Kebijakan MOT

mendapat respon positif dari perusahaan penyedia layanan pemesanan taksi pihak ketiga seperti Grab dan Uber. Keduanya menyatakan bahwa aturan PDVL akan memungkinkan adanya pengurangan biaya operasional dalam menerapkan latar belakang dan pemeriksaan medis.

GAMBAR 2: LINI MASA DINAMIKA KEBIJAKAN TRANSPORTASI DARING DI JAKARTA



Pemerintah Singapura pada dasarnya merespons positif kehadiran inovasi teknologi di bidang transportasi ini. Menteri Transportasi Singapura, Mr Khaw Boon Wan, menyatakan bahwa negara seharusnya tidak menghalangi inovasi, terutama saat penumpang mendapatkan manfaatnya, namun tetap memperhatikan gangguan yang ditimbulkan pada pemain lama dan membantunya dengan membuat penyesuaian yang benar. Dukungan

juga disampaikan oleh Perdana Menteri Lee Hsien Loong yang menanggapi implikasi positif kehadiran transportasi daring terhadap menurunnya angka kepemilikan kendaraan pribadi di Singapura yang sejalan dengan visi pemerintah Singapura yang memiliki sikap keras terhadap kepemilikan mobil melalui pemberlakuan aturan pajak di mana biayanya dapat melebihi harga dari mobil itu sendiri.^{vii}

PERBANDINGAN DINAMIKA FENOMENA TRANSPORTASI DARING DI JAKARTA DAN SINGAPURA

TABEL 1: PERSAMAAN DINAMIKA RESPONS DAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI DARING DI JAKARTA DAN SINGAPURA

VARIABEL	JAKARTA	SINGAPURA
MASYARAKAT	Masyarakat mendukung keberadaan transportasi daring yang mampu memberikan pelayanan dengan tarif lebih murah dan mudah dijangkau.	Masyarakat mendukung keberadaan aplikasi pemesanan taksi pihak ketiga, baik penumpang maupun sebagian besar sopir taksi.
SEKTOR SWASTA	Posisi kontra ditunjukkan oleh pengemudi dan perusahaan taksi konvensional sebab keberadaan transportasi daring merugikan dari beragam aspek seperti terjadinya penurunan pendapatan, perbedaan status badan usaha, perpajakan, dan urusan administrasi lainnya.	Posisi kontra ditunjukkan oleh National Taxi Association (NTA) sebagai asosiasi antarperusahaan taksi konvensional yang menyatakan bahwa keberadaan taksi daring akan menimbulkan persaingan usaha yang tidak sehat dan merugikan operator taksi konvensional.

LANJUTAN TABEL 1

VARIABEL	JAKARTA	SINGAPURA
PEMERINTAH	Pemerintah berupaya menyusun kebijakan yang dapat mengakomodasi kepentingan seluruh pihak, khususnya masyarakat.	Pemerintah berupaya menyusun kebijakan yang memprioritaskan masyarakat, namun tetap menciptakan persaingan usaha yang sehat untuk seluruh pihak.
FORMULASI KEBIJAKAN	Pemerintah melibatkan seluruh pihak dalam menyusun kebijakan yang terdiri dari pemerintah, akademisi, komunitas, LSM, dan pemangku kebijakan terkait, termasuk para pelaku usaha taksi konvensional dan taksi daring.	Pemerintah melibatkan semua sektor dalam menyusun kebijakan transportasi daring, mulai dari sektor swasta terkait seperti Uber dan Grab, asosiasi pengusaha terkait seperti NTA, dan lain-lain.

Tabel di atas menunjukkan bahwa masyarakat di kedua kota cenderung memberi respons positif terhadap fenomena transportasi daring. Akan tetapi, respons negatif datang dari perusahaan taksi konvensional yang telah lebih dulu ada karena merasa dirugikan dan khawatir akan terjadinya persaingan yang tidak sehat. Pemerintah kedua kota kemudian

sama-sama berupaya menyusun kebijakan yang adaptif dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang merepresentasikan masing-masing kelompok dan menjadikan masyarakat sebagai prioritas utama, namun tetap berusaha untuk mengakomodasi kepentingan seluruh pihak tanpa ada yang dirugikan.

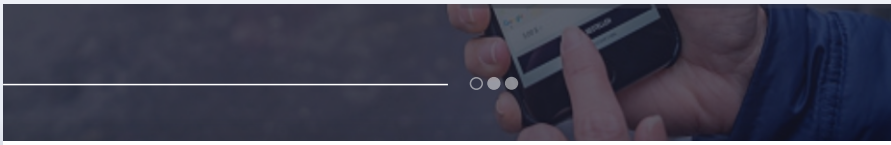
TABEL 2: PERBEDAAN DINAMIKA RESPONS DAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI DARING DI JAKARTA DAN SINGAPURA

VARIABEL	JAKARTA	SINGAPURA
MODEL BISNIS	Perusahaan aplikasi layanan pemesanan taksi menjadi pemain baru yang memperkenalkan inovasinya pertama kali ke masyarakat Indonesia.	Perusahaan taksi konvensional lokal sudah membuat layanan pemesanan melalui aplikasi terlebih dahulu sebelum perusahaan layanan pemesanan taksi pihak ketiga memasuki pasar Singapura.
MASYARAKAT	Konflik horizontal berkembang di tengah masyarakat, khususnya antara sopir taksi konvensional dengan sopir taksi daring, yang memuncak pada aksi mogok kerja dan unjuk rasa besar-besaran di Jakarta.	Konflik horizontal cenderung tidak terjadi di tengah masyarakat sebab sebagian besar sopir taksi konvensional di Singapura turut diuntungkan dengan inovasi tersebut.
STATUS HUKUM	Penyelenggaraan transportasi daring dianggap ilegal dan melanggar ketentuan yang tertera pada undang-undang yang berlaku.	Penyelenggaraan transportasi daring tidak dianggap ilegal, melainkan hanya dilakukan beberapa penyesuaian kebijakan.
PEMERINTAH	Pemerintah tidak satu suara. Ada pihak yang menolak, namun ada juga pihak yang mendukung keberadaan transportasi daring.	Pemerintah sepenuhnya mendukung inovasi teknologi yang mampu memberikan manfaat bagi masyarakat.
	Koordinasi dalam proses pembuatan kebijakan belum jelas, khususnya antarbadan pemerintah.	Birokrasi pembuatan kebijakan terstruktur dan terarah serta mengacu pada satu visi dan tujuan yang sama.

Perbedaan dinamika di kedua kota muncul ketika aksi penolakan terhadap penyelenggaraan transportasi daring datang dari beragam pihak di Indonesia, termasuk pemerintah. Urusan birokrasi pembuatan kebijakan transportasi daring di Jakarta juga masih belum menemui titik temu sehingga perbedaan suara dan pandangan pemerintah dalam merespons isu ini membuat kepastian hukum yang dinantikan masih di atas angin. Sementara itu, pemerintah

Singapura merespons positif keberadaan perusahaan transportasi daring. Sikap suportif juga ditunjukkan melalui proses birokrasi pembuatan kebijakan dengan struktur yang jelas di mana undang-undang yang berlaku seluruhnya merupakan wewenang MOT melalui LTA. Maka dari itu, kepastian hukum akan operasional transportasi daring di Singapura menjadi lebih jelas dan terarah.

TABEL 3: PERBANDINGAN FAKTOR KESIAPAN PEMERINTAH JAKARTA DAN SINGAPURA DALAM MERESPONS ISU TRANSPORTASI DARING



Kota	Jakarta	Singapura
Fenomena	Kurang adaptif	Lebih adaptif
Anekdote 1: Dorongan Perubahan dan Permintaan Konsumen	●	●
Anekdote 2: Sikap Pro dari Pemain Industri Lama	X	X
Anekdote 3: Konflik Horizontal di Masyarakat	●	X
Anekdote 4: Koordinasi Antarlembaga Pemerintah yang Baik	X	●

Berdasarkan pemaparan di atas dapat dilihat bahwa Pemerintah Singapura lebih adaptif dalam merespons fenomena transportasi daring ke dalam perumusan kebijakannya untuk kepentingan publik dibandingkan Pemerintah Jakarta. Hal tersebut dipengaruhi oleh perbedaan faktor-

faktor dominan yang mewarnai dinamika respons pemerintah dan peristiwa di tengah masyarakat masing-masing kota. Namun demikian, untuk mengukur bagaimana kesiapan masing-masing pemerintah dalam menghadapi isu ini juga perlu melihat aspek proses transformasi digital.

KONTEKS TRANSFORMASI BISNIS DIGITAL DAN PEMBUATAN KEBIJAKAN DI JAKARTA DAN SINGAPURA

TABEL 4: TAHAPAN *DIGITAL MATURITY* DALAM PEMERINTAHAN^{viii}

	EARLY	DEVELOPING	MATURING
Strategy	Aimed at cost reduction	Aimed at improving customer experience and decision making	Aimed at fundamental transformation of processes
Leadership	Lack awareness and skills	Digitally aware	Digitally sophisticated
Workforce development	Insufficient investment	Moderate investment	Adequate investment
User focus	Absent	Gaining traction	“Central” to digital transformation
Culture	Risk averse; disintegrated	Risk tolerant; accommodates innovation and collaboration	Risk receptive; fosters innovation and collaboration

Transformasi bisnis digital merupakan sebuah konsep tentang bagaimana suatu organisasi merestrukturisasi aspek-aspek di dalam organisasinya ke arah digitalisasi. Tujuan transformasi digital adalah memungkinkan pemerintah untuk meningkatkan pelayanan publik melalui modernisasi teknologi di sektor publik yang luas dan menjadi preferensi dalam perancangan kebijakan publik untuk mencapai tujuan efisiensi dan keuntungan produktivitas. Terdapat 7 elemen penting yang ada pada inti transformasi bisnis digital, yaitu model bisnis, struktur, orang, proses, kemampuan teknologi informasi, penawaran, dan model keterlibatan.^{ix} Dari ketujuh indikator tersebut akan diperoleh variabel-

variabel untuk dikelompokkan ke dalam tingkatan tahapan *Digital Maturity*^x dalam pemerintahan seperti yang terlihat pada tabel di atas. Sehingga, bagaimana tingkat kematangan dan kesiapan masing-masing lembaga pemerintah dalam proses transformasi digital terkait upaya mengakomodasi kepentingan publik akan kebutuhan transportasi daring akan diukur melalui konsep ini.

Masyarakat Indonesia, termasuk penduduk Jakarta, masih berada pada tahap berkembang dalam proses transformasi digital ini. Indeks Kesiapan Jaringan Jaringan atau *Networked Readiness Index* (NRI)



menunjukkan posisi Indonesia di peringkat ke-79.^{xi} Walaupun inovasi teknologi di sektor transportasi merupakan salah satu hal yang disambut secara antusias oleh masyarakat sebagai konsumen dari produk tersebut. Akan tetapi, transformasi digital juga perlu memerhatikan bagaimana tingkat keterbukaan yang dimiliki oleh individu-individu yang menduduki posisi strategis terhadap inovasi teknologi, baik pemimpin maupun karyawan. Melihat pernyataan Kementerian Perhubungan yang melarang penyelenggaraan transportasi daring pada awal masa penetrasi perusahaan-perusahaan startup tersebut, beserta respons negatif dari sejumlah kepala pemerintahan seperti Wakil Gubernur DKI Jakarta dan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, dapat dinyatakan bahwa pemimpin di Indonesia belum sepenuhnya memiliki sikap terbuka terhadap inovasi teknologi. Faktor-faktor tersebut memengaruhi luaran kebijakan yang ditawarkan oleh pemerintah terkait isu transportasi daring, bahwa pemerintah belum sepenuhnya mendukung proses transformasi digital di sektor ini.

Proses transformasi digital di Singapura mendapat dukungan penuh dari masyarakat dan pemerintah. Keterbukaan Singapura terhadap inovasi teknologi dalam pembangunan negaranya dibuktikan oleh para pemimpin Singapura yang memiliki ambisi besar sebagai *Smart Nation* dengan terus menggalakkan strategi digital dan merekrut orang-orang berbakat di sektor digital.^{xii} Singapura saat ini menduduki peringkat pertama dalam *Networked Readiness Index*.^{xiii} Dalam menyikapi isu transportasi daring, pemerintah Singapura mengeluarkan kebijakan yang melegalkan bisnis taksi daring sesuai dengan strategi kebijakan jangka panjang *Smart Mobility 2030* oleh *Land Transport Authority* (LTA) yang merupakan institusi pemerintah yang berwenang mengatur kebijakan transportasi. Kebijakan tersebut sejalan dengan visi *Smart Nation* Singapura untuk menyelesaikan tantangan di masa depan yang mencakup permasalahan populasi yang menua dan kepadatan kota yang terus meningkat dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi.

**TABEL 5: PERBANDINGAN TRANSFORMASI DIGITAL
DI JAKARTA DAN SINGAPURA**

ELEMEN TRANSFORMASI	JAKARTA	SINGAPURA
MODEL BISNIS	Perusahaan taksi lokal masih menggunakan model bisnis konvensional.	Perusahaan taksi lokal telah mencoba menggunakan model bisnis yang baru, namun kalah inovasi dengan pemain baru.
STRUKTUR	Kementerian Perhubungan membentuk Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk bekerja sama dengan Dinas Perhubungan DKI Jakarta.	Struktur kebijakan transportasi tetap berada pada wewenang Ministry of Transportation (MOT) bersama Land Transport Authority (LTA).
MASYARAKAT	Peringkat ke-79 berdasarkan NRI tahun 2015.	Peringkat ke-1 berdasarkan NRI tahun 2015.
PROSES	Transportasi daring belum menjadi fokus utama dalam agenda kebijakan transportasi di tingkat daerah maupun nasional.	Program utama pemerintah di bidang transportasi adalah melaksanakan strategi Smart Mobility untuk mencapai visi Smart Nation .
KEMAMPUAN TI	Infrastruktur TI masih dalam tahap berkembang.	Infrastruktur TI sudah cukup memadai dalam mendukung transformasi digital.
PENAWARAN	Kebijakan yang mengizinkan adanya inovasi teknologi, namun tetap mengutamakan keadilan bagi seluruh pihak yang berkepentingan sehingga inovasi kurang dapat berkembang secara bebas.	Kebijakan yang mendukung perkembangan inovasi teknologi, namun tetap memperhatikan kepentingan pemain lama.
MODEL KETERLIBATAN	Pemerintah belum mampu mengikat seluruh pihak untuk mendukung transformasi digital.	Pemerintah berperan aktif dan mendukung penuh transformasi digital.



Berdasarkan tabel perbandingan di atas, proses transformasi digital lebih dominan terjadi di Singapura dibandingkan Jakarta. Transformasi digital di Singapura telah dipersiapkan dengan cukup matang di seluruh sektor, mulai dari restrukturisasi organisasi pemerintah, perancangan strategi kebijakan jangka panjang hingga struktur kepemimpinan yang berorientasi pada perkembangan inovasi teknologi informasi dan komunikasi. Sementara itu, proses transformasi digital di Jakarta masih mengalami berbagai hambatan, baik di lingkungan pemerintah, sektor privat,

maupun masyarakat. Tidak terbukanya struktur kepemimpinan pemerintahan terhadap inovasi teknologi dan kurangnya kualitas sumber daya manusia yang ada menjadi faktor utama sulitnya transformasi dilakukan. Kondisi tersebut juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti kondisi sosial dan ekonomi yang membedakan karakteristik lingkungan di kedua tempat sebagaimana dijelaskan pada pembahasan sebelumnya mengenai persamaan dan perbedaan dinamika di kedua negara.

■ KESIMPULAN

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa Jakarta masih berada pada tahapan pembangunan menuju kematangan digital di mana pemerintah mulai menaruh perhatian terhadap perkembangan teknologi melalui kebijakan-kebijakan yang dibentuk dengan tujuan memenuhi kepentingan publik sebagai konsumen. Sementara itu, berbeda dengan Singapura yang telah memasuki tahapan tertinggi kematangan digital dengan menjadikan perkembangan teknologi sebagai dasar dalam strategi kebijakan pembangunan negaranya. Indikator yang paling membedakan di antara keduanya adalah bagaimana pemimpin Singapura bertransformasi menjadi pemimpin digital dengan merancang strategi digital yang jelas dikombinasikan dengan budaya dan kepemimpinan yang siap mendorong transformasi. Oleh karena itu, berdasarkan keseluruhan pembahasan yang telah dijelaskan dapat dikatakan bahwa transformasi digital yang lebih matang mendorong Singapura untuk dapat lebih adaptif dalam menghadapi tantangan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi yang membawa perubahan di bidang transportasi melalui kebijakan yang ditawarkannya.

■ REFERENCES

- ⁱ Borsenberger, C. 2017. The Sharing Economy and the “Uberization” Phenomenon: What Impacts on the Economy in General and for the Delivery Operators in Particular?. Dalam *The Changing Postal and Delivery Sector: Towards A Renaissance*. Editor M. Crew, P. L. Parcu, dan T. Brennan. Springer. Gewerbestrasse.
- ⁱⁱ —. 2015. City with Worst Traffic Jakarta Indonesia Tops Castrol’s Ranking Of Cities With Most Stop Starts. Thrillist. <https://www.thrillist.com/travel/nation/city-with-worst-trafficjakartaindonesia-tops-castrol-s-ranking-ofcities-with-most-stop-starts>. 20 September 2017.
- ⁱⁱⁱ —. Tentang Go-Jek. Go-Jek, <https://www.go-jek.com/about/>. 18 September 2017. —. 2015. Saat Go-Jek Capai 1 Juta Order. Merdeka. <http://www.merdeka.com/teknologi/saat-gojek-capai-1-jutaorder.html>. 18 September 2017.
- ^{iv} A. Fauzi, '14 Aturan Taksi Online Dibatalkan MA, Menhub Minta Masyarakat Tenang', *Kompas.com (daring)*, 23 Agustus 2017, <<http://ekonomi.kompas.com/read/2017/08/23/073000526/14-aturan-taksi-onlinedibatalkan-ma-menhub-minta-masyarakat-tenang>>, diakses 22 September 2017.
- ^v Ching, S. H. 2017. *Disruptive Technologies in the Land Transport Sector: A Case Study on Regulating Ride sharing Platform*. Civil Service College Singapore.
- ^{vi} Fajrina, H. N. 2016. Melihat Cara Singapura dan AS Berdamai dengan Taksi Online. CNN Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20160322163522-185-119097/melihat-cara-singapuradan-as-berdamai-dengan-taksi-online/>. 26 September 2017.
- ^{vii} W. D. Eggers dan J. Bellman, 'The journey to government's digital transformation', Deloitte (daring), October 02, 2015, <<https://dupress.deloitte.com/dup-us-en/topics/digital-transformation/digital-transformationin-government.html>>, diakses 25 September 2017.
- ^{viii} Wade, M. 2015. *Digital Business Transformation: A Conceptual Framework*. Global Center for Digital Business Transformation.
- ^{ix} Eggers W. D. dan Bellman J. 2015. The journey to government's digital transformation. Deloitte. <https://dupress.deloitte.com/dup-us-en/topics/digital-transformation/digital-transformationin-government.html>. 25 September 2017.
- ^x —. 2016. *Global Information Technology Report 2015: Indonesia*. World Economic Forum. <http://reports.weforum.org/global-information-technology-report-economies/#indexId=NRI&economy=IDN>. 26 September 2017.
- ^{xi} Lin, D. 2016. What makes Singapore's government a digital leader – and how it might do better. McKinsey & Company. <file:///C:/Users/DESKTOP/Downloads/Singapore%20govt%20digital%20leader.pdf>. 26 September 2017.
- ^{xii} —. 2016. *Global Information Technology Report 2015: Singapore*. World Economic Forum. <http://reports.weforum.org/global-information-technology-report-2015/economies/#indexId=NRI&economy=SGP>. 26 September 2017.

ABOUT CFDS

Center for Digital Society (CfDS) is the research center established by the Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Gadjah Mada. The institution is created under the concern over the contemporary dynamics of socio-political condition of the world that is accentuated by the impeccable influence of information technology. The phenomenon triggers the new patterns and complexities in the society, and thus requires new approaches in managing such complexities.

CfDS pledged to delve more on the study of contemporary digital society, including related issues surrounding the topic; such as the issues of smart city and urban development. The emphasis is then put on the utilization of technology to shape the society in becoming digitalized, as well as to bring solvency to social issues.

Vision

Solving Social Problem and Accelerating Prosperity through Indonesia Digital Society

Activities

1. Research and Development
2. Dissemination and Publication
3. Education and Policy Advocacy

Research Scopes

1. Digital Commerce
2. Digital Citizenship
3. Digital Lifestyle



facebook.com/cfdsugm



cfds.fisipol.ugm.ac.id



@cfds_ugm



@cfds_ugm



cfds_ugm



CfDS UGM

