

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dijelaskan, maka kesimpulan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

Dalam mengkaji dampak konflik kepentingan antara taksi online dan taksi konvensional di Bandara El Tari Kupang menggunakan teori yang dicetuskan oleh Lewis A. Coser yang meliputi 4 indikator utama yakni perubahan dan penyesuaian sosial, stabilitas sosial, mendorong kesadaran dan identitas kelompok, serta penyelesaian masalah dan negosiasi adalah sebagai berikut:

1. Perubahan dan penyesuaian sosial, dalam mengkaji dampak konflik kepentingan antara kedua jenis layanan taksi yang berbeda ini, indikator perubahan dan penyesuaian sosial diukur dengan 3 aspek yakni perilaku, masyarakat partisipasi sosial, dan sikap sosial ini melihat dampak langsung yang dihasilkan dari hadirnya transportasi online ini seperti pergeseran pola mobilitas masyarakat, memicu penyesuaian dalam perilaku sosial masyarakat, serta munculnya ketegangan sosial di ruang publik.
2. Stabilitas sosial, dalam mengkaji dampak konflik kepentingan antara kedua jenis layanan taksi yang berbeda ini, indikator tersebut diukur dengan aspek Penanganan konflik yang efektif oleh pihak berwenang, keadilan sosial dan ekonomi, nilai-nilai sosial dan budaya ini melihat dampak yang dihasilkan

secara nyata yaitu, berupa penurunan rasa aman dan nyaman dalam menggunakan jasa transportasi, Ketegangan antar pengemudi, ketidakpastian mengenai peraturan operasional memicu kecemasan publik yang pada akhirnya menunjukkan terganggunya stabilitas sosial akibat manajemen konflik dan peraturan transportasi yang kurang optimal di Kota Kupang.

3. Mendorong kesadaran dan identitas kelompok, dalam mengkaji dampak konflik kepentingan antara kedua jenis layanan taksi yang berbeda ini, indikator tersebut diukur melalui aspek kesadaran keanggotaan, pengaruh narasi kolektif dan simbol kelompok, faktor kesamaan dan kedekatan, hal ini melihat bagaimana pengaruh dari adanya sebuah konflik dalam suatu komunitas tidak hanya menimbulkan dampak negatif, tetapi juga dampak positif yang bisa membangun tatanan nilai dalam sebuah komunitas.
4. Penyelesaian masalah dan negosiasi, dalam mengkaji dampak konflik kepentingan antara kedua jenis layanan taksi yang berbeda ini, indikator tersebut diukur melalui aspek Kebijakan publik terhadap taksi bandara dan taksi online, dalam hal ini dapat dilihat peran pemerintah dan pihak yang berkepentingan dalam mengantisipasi dan menangani konflik ini dinilai belum sepenuhnya dapat mengatasi persoalan tersebut, karena tidak dapat mengakomodir kepentingan semua pihak seperti taksi komunitas taksi online dan masyarakat dalam memilih moda transportasi lanjutan.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dengan menggunakan teori konflik kepentingan dari Lewis A. Coser, penulis memberikan beberapa saran:

1. Dinas Perhubungan Provinsi NTT seharusnya menetapkan aturan yang tegas dalam penetapan zona operasional bagi taksi online dan kejelasan dalam penetapan batas atas dan bawah tariff bagi semua jenis angkutan yang ada di kota kupang, agar tetap mempertimbangkan kebutuhan perusahaan dan konsumen.
2. Perusahaan taksi online (Grab maupun Maxim) seharusnya memberikan aturan tegas terhadap para pengemudi taksi agar mematuhi aturan terkait pembatasan zona operasi taksi online di area bandara agar tidak memicu konflik antar pengemudi.
3. Pihak bandara dan PRIMKOPAU seharusnya memberikan keringan dalam membuat aturan, terutama bagi masyarakat yang ingin melakukan perjalanan masuk ataupun keluar dari bandara, agar kebijakan tidak dinilai monopoli, penetapan tarif yang tinggi membuat konsumen merasa rugi karena fasilitas dan layanan sama dengan taksi online.