

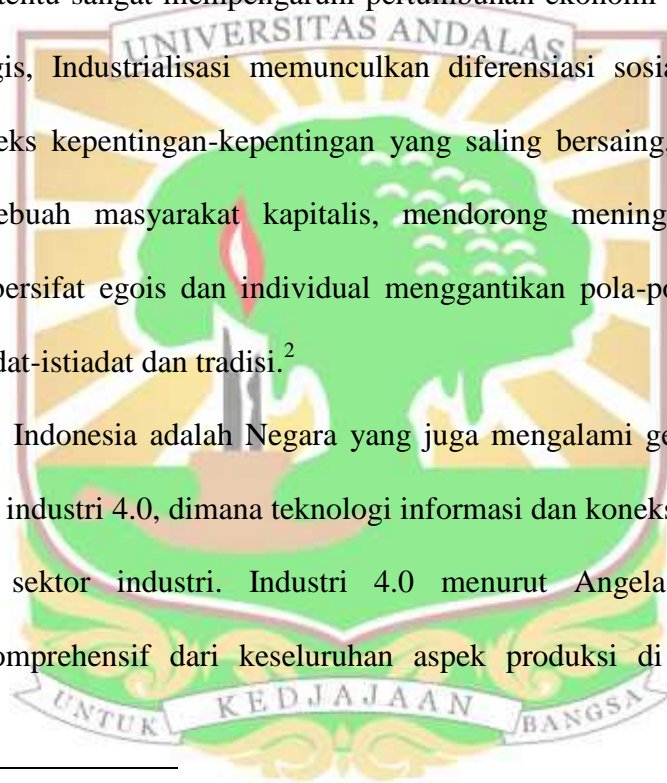
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Fenomena industrial tidak dapat dielakkan oleh semua negara di berbagai belahan dunia, negara manapun akan mengalami perubahan dalam sektor industri. Sektor industri tentu sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi disebuah negara.¹ Secara sosiologis, Industrialisasi memunculkan diferensiasi sosial, dalam bentuk jaringan kompleks kepentingan-kepentingan yang saling bersaing, dan juga paling tidak dalam sebuah masyarakat kapitalis, mendorong meningkatnya pola-pola perilaku yang bersifat egois dan individual menggantikan pola-pola perilaku yang dibentuk oleh adat-istiadat dan tradisi.²

Hari ini Indonesia adalah Negara yang juga mengalami gejala global, yang disebut revolusi industri 4.0, dimana teknologi informasi dan koneksi sangat dominan mempengaruhi sektor industri. Industri 4.0 menurut Angela Merker adalah transformasi komprehensif dari keseluruhan aspek produksi di industri melalui



¹ Sektor industri diyakini sebagai sektor yang dapat memimpin sektor-sektor lain dalam sebuah perekonomian menuju kemajuan. Produk – produk industrialisasi selalu memiliki dasar tukar (*terms of trade*) yang tinggi atau lebih menguntungkan serta menciptakan nilai tambah yang lebih besar dibandingkan produk – produk sektor lain. Hal ini disebabkan karena sektor industri memiliki produk yang sangat beragam dan mampu memberikan manfaat marjinal yang tinggi kepada pemakainya seta memberikan marjin / keuntungan yang lebih menarik.

Diakses dari http://rowland_pasaribu.staff.gunadarma.ac.id/Downloads/files/35482/industri-dan-industrialisasi.pdf (diakses pada tanggal 8 Februari 2018, pukul 18.32 WIB)

² Kemajuan teknologi, kekuatan pendorong utama kapitalisme, menurut Schumpeter itu akan menghasilkan banyak pemenang namun juga banyak pecundang, setidaknya dalam jangka pendek, dan menampilkan ancaman serius terhadap nilai-nilai sosial tradisional, keyakinan, dan institusi. (Robert Gilpin, Jean Milis Gilpin, *Tantangan Kapitalisme Global*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2002, hal. XV)

penggabungan teknologi digital dan internet dengan industri konvensional. Sedangkan Schlechtendahl, menekankan definisinya kepada unsur kecepatan dari ketersediaan informasi, yaitu sebuah lingkungan industri di mana seluruh entitasnya selalu terhubung dan mampu berbagi informasi satu dengan yang lain.³ Fenomena industri 4.0 tersebut telah menjalar ke seluruh dunia termasuk Indonesia, industri konvensional mulai tersingkir dengan sendirinya.

Dalam industri transportasi contohnya, peramalan kebijakan dapat menampung campur tangan berbagai pihak untuk menegakkan kepentingan konsumen, seperti keselamatan dan kesejahteraan masyarakat dengan cara pengaturan pajak. Dalam beberapa kasus, peramalan kebijakan di industri transportasi juga dapat diterapkan untuk kepentingan pemain kecil dalam lingkaran industri tersebut.⁴

Jaringan transportasi online tidak hanya membawa teknologi baru, tetapi juga model bisnis baru yang inovatif yang sebelumnya tidak dikenal di pasar, atau setidaknya belum (jelas) diatur. Fenomena ini cukup khas, disebut *disruptive* inovasi, ciri-ciri inovasi ini ialah membawa banyak hal baru, bukan hanya produk baru dalam bentuk teknologi yang diperkenalkan dalam pasar, melainkan juga jenis model bisnis yang sebelumnya tidak dikenal atau dikenal dengan bentuk yang berbeda. Implikasinya bukan hanya muncul pemain baru, melainkan juga dapat terjadi bahwa

³ <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/jgti/article/viewFile/18369/12865>, Jurnal Teknik Industri, Vol. 13, No. 1, Januari 2018, (diakses pada tanggal 20 Juli 2018, pukul 12.18 WIB)

⁴ Sih Yuliana Wahyuningtyas, *Competition and regulation in network industry*, Intersentia, Vol. 17, No.3-4, tahun 2016, hal. 271

inovasi memunculkan substitusi baru dari produk yang sudah ada atau bahkan melahirkan pasar yang sebelumnya tidak ada.⁵

Demi kepentingan konsumen, bisnis tidak boleh terhambat dari berinovasi, termasuk `industri transportasi. Namun pada tujuannya, ada sejumlah persyaratan dalam peraturan yang harus dipenuhi, misalnya standar keamanan, dan keamanan minimum. Peraturan memberikan perlindungan bagi konsumen, yang biasanya berada dalam posisi tawar yang lebih lemah ketika berurusan dengan bisnis. Oleh karena itu, peraturan dimaksudkan untuk mengembalikan keseimbangan dengan menerapkan kebijakan yang tepat.⁶

Transportasi online adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini.⁷ Transportasi online bisa jadi dipahami sebagai anti klimaks permasalahan jasa transportasi umum di Indonesia, dimana transportasi umum konvensional masih punya banyak kekurangan. Pelayanan, keamanan, efektivitas adalah hal-hal yang menjadi tolak ukur masyarakat melihat kekurangan transportasi umum diatas kelebihan transportasi *online*. Tidak sedikit pemberitaan mengenai keamanan jasa transportasi umum, pelayanan yang sangat jauh dari harapan, ketentuan trayek dan efektivitas waktu, hingga kehilangan nyawa sekalipun.

⁵ *Ibid*

⁶ *Ibid*

⁷ http://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal_online/TRANSPORTASI%20ONLINE_ENDANG.pdf
(diakses pada tanggal 27 September 2017, pukul 02.20 WIB)

Transportasi *online* muncul ditengah sistem transportasi yang sekiranya belum mengalami kenaikan kualitas yang signifikan, ataupun belum sepenuhnya sesuai dengan ekspektasi dan kebutuhan masyarakat sekarang. Setidaknya, beberapa permasalahan tersebut menjadi dasar alasan yang kuat untuk melihat lebih jauh realita hari ini, dimana banyak perusahaan berlomba untuk mendirikan atau membentuk perusahaan transportasi berbasis *online*, beberapa diantaranya ialah Go-Jek, Grab, ataupun Uber.⁸

Transportasi *online* menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin. Maka, tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari transportasi konvensional ke transportasi *online*. Masalah yang ditimbulkan hingga hari ini dari fenomena peralihan tersebut ialah kecemburuan sosial jasa transportasi umum (konvensional) terkait dengan penurunan pendapatan mereka. Di berbagai daerah dapat ditemukan konflik atas kehadiran transportasi berbasis teknologi ini, mulai dari keberadaan jasa transportasi *online* roda empat, hingga roda dua.

Hampir semua daerah yang menjadi wilayah operasional transportasi *online* selalu terjadi penolakan oleh transportasi konvensional, tuntutan mereka bisa dibilang sama, yakni masalah pendapatan yang berkurang, serta ketidakberdayaan mereka

⁸ Kemunculan Go-Jek disusul oleh Grab dan Uber Taksi yang notabene bukan merupakan perusahaan anak negeri. Grab dan Uber berbeda dengan Gojek yang hanya ada di Indonesia. Kedua aplikasi ini muncul sebagai bentuk terobosan bagi pemilik plat hitam yang ingin menggunakan kendaraannya sebagai transportasi berbasis *online*. Penolakan terus terjadi terkait dengan persoalan perijinan dan sengketa dengan para sopir taksi konvensional..

Diakses dari <http://www.jurnalkommas.com/docs/MUTIA,%20AMIDA,%20MUKAROMAH.pdf> (diakses pada tanggal 13 Februari 2018, pukul 21.10 WIB)

terhadap iklim kerja yang tidak adil oleh kehadiran pesaing baru mereka.⁹ Pada satu sisi, transportasi konvensional dituntut untuk tunduk pada ketatnya aturan transportasi umum, sementara para pengemudi transportasi *online* tidak tunduk pada aturan tersebut. Padahal pada intinya tujuannya sama yaitu mencari penumpang.¹⁰

Di Indonesia sendiri, sekelumit masalah yang terjadi mengenai transportasi tersebut dapat di lihat dinamikanya di berbagai kota besar, misalnya DKI Jakarta, Sebagai kota pertama yang menjadi luncuran ojek online pertama kali, DKI Jakarta sempat mengalami beberapa gejolak dari masyarakat terkait aturan ojek online. Di awal 2015 misalnya, seiring dengan kepopuleran ojek online pada tahun itu, beragam protes dari ojek konvensional mulai bermunculan. Daerah Kalibata City di Jakarta Selatan pada 6 Juli 2015 sempat terjadi protes keras dari ojek pangkalan yang menolak kehadiran ojek online. Mereka secara terang-terangan menampilkan spanduk yang melarang ojek online untuk mengambil penumpang di sana, jika mengantarkan masih diperbolehkan. Bahkan banyak peristiwa yang tidak mengenakan, terkait pengusiran dengan kekerasan yang dilakukan oleh ojek konvensional di daerah tersebut. Selain di DKI Jakarta, gejolak yang terjadi di masyarakat mengenai transportasi online juga terjadi di kota lainnya, seperti Bandung, Surabaya, Medan,

⁹ <https://kumparan.com/@kumparannews/daftar-pertikaian-transportasi-online-vs-transportasi-konvensional> (diakses pada tanggal 8 Februari 2018 pukul 19.11 WIB)

¹⁰ <http://www.jurnalkommas.com/docs/MUTIA,%20AMIDA,%20MUKAROMAH.pdf> (diakses pada tanggal 27 September 2017 pukul 21.17 WIB)

Semarang, Yogyakarta, dan kota besar lain sebagai daerah operasional transportasi online.¹¹

Aksi-aksi massa yang terjadi di berbagai daerah di Indonesia tidak bisa di lepaskan dari campur tangan Organda (organisasi angkutan darat) yang merupakan Organisasi profesi di bidang transportasi umum. Sebagai Organisasi Tunggal dalam bidang angkutan bermotor di jalan raya, Organda resmi dikukuhkan melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata Nomor L. 25/1/18/1963 tanggal 17 Juni 1963.

Gejolak kedatangan transportasi *online* juga terasa di Sumatera Barat, terlihat di Kota Bukittinggi, dan Kota Padang dimana media nasional dan lokal ramai-ramai memberitakan kejadian di lapangan, mengenai konflik fisik, mogok para sopir, hingga demonstrasi. Sebagai organisasi resmi, Organda adalah payung ataupun wadah bagi pengusaha, serta sopir-sopir angkot. Organda seperti muncul kembali sejak kemelut mengenai angkutan umum ini.

Organda adalah kelompok yang berkepentingan dalam kehadiran transportasi *online*, mereka adalah representasi dari pengusaha-pengusaha angkutan, serta sopir-sopir angkutan. Aktif menyuarakan aspirasi lewat media sebagai salah satu bentuk dorongan kepada pemerintah daerah dalam menaungi kebutuhan Organda.

DPD Organda Sumatera Barat di ketuai oleh Sengaja Budi Syukur, yang merupakan seorang pengusaha, Ia juga tercatat menjadi ketua tim pemenangan

¹¹ Diakses dari <https://www.rappler.com/indonesia/berita/187045-gejolak-ojek-online-10-kota-besar>, (diakses pada tanggal 12 September 2018, pukul 23.21 WIB)

pasangan calon gubernur dan wakil gubernur Sumatera Barat pada Pilkada 2015 lalu. Melihat sepak terjangnya, peneliti melihat bahwa pengaruh Budi Syukur sangatlah besar bagi keuntungan Organda, terkhusus pada penyuaaraan kepentingan organisasi kepada pemerintah Sumatera Barat.

Organda pada saat itu mempermasalahkan angkutan *online* sebagai angkutan yang tidak sah menurut aturan yang berlaku, angkutan *online* dinilai tidak punya dasar hukum. Berikut pernyataan ketua DPD Organda:

Kami menyebut angkutan *online* itu sebagai angkutan liar, bagaimana mungkin mereka bisa membawa penumpang, sedangkan mereka tidak ada legalitasnya, sedangkan angkot-angkot yang ada diwajibkan menaati peraturan yang berlaku. Itulah yang Organda tuntut agar pemerintah segera mengatur regulasi mengenai kejelasan status angkutan *online* ini.¹²

Melihat dari wawancara bersama ketua DPD Organda Sumatera Barat diatas, peneliti melihat bahwa memang Organda secara jelas memberikan dorongan kepada pemerintah agar mengatur kebijakan transportasi *online* di Sumatera Barat.

1.2 Rumusan Masalah

Perkembangan laju penggunaan teknologi dan informasi saat ini tidak dapat dihindari, segala aspek kehidupan publik bergantung kepadanya mulai dari kebutuhan akan informasi berita pemerintahan, informasi kemacetan jalan, hingga informasi akan kebutuhan tersier disajikan dan diberikan. Tidak terlepas dengan kebutuhan publik untuk memulai dan mengembangkan usahanya, dengan adanya kecanggihan teknologi, masyarakat dapat menggunakan dan mengaksesnya. Ditambah lagi sedang

¹² Wawancara dengan Sengaja Budi Syukur Ketua DPD Organda Sumatera Barat, 4 Maret 2019, Kantor PT Bintang Sejahtera, Padang

marak-maraknya bisnis *star-up* semakin membuat publik berlomba-lomba untuk melakukan inovasi dalam berusaha. Sayangnya, laju perkembangan teknologi dan informasi ini, ternyata tidak dibarengi dengan kesiapan pemerintah untuk melindungi publik-nya.¹³

Permasalahan yang timbul akibat lambatnya respon pemerintah dalam mengatur regulasi tentang jasa transportasi *online* ialah munculnya aksi-aksi kelompok-kelompok terkait yang terjadi hampir merata disemua daerah di Indonesia, tak terkecuali di Sumatera Barat. Angkutan berbasis *online* dirasa sebagai ancaman bagi pelaku usaha angkutan konvensional, dimana serangkaian aksi terjadi di 2 kota di Sumatera Barat, yaitu di Kota Bukittinggi, dan Kota Padang. Aksi-aksi yang dilakukan punya kemiripan tersendiri dalam penyuaran tuntutan, tuntutan ialah mengenai penutupan kantor Go-Jek, serta penolakan kehadiran transportasi online roda dua dan roda empat. Diantara pihak yang terlibat pada permasalahan ini, Organda adalah salah satu kelompok yang aktif menyuarakan kepentingan mereka kepada pemerintah Sumatera Barat, ditengah kehadiran angkutan berbasis online, demonstrasi dilakukan beberapa kali di Kota Bukittinggi dan Kota Padang.

¹³ Dengan kata lain, kemudahan akses publik untuk menggunakan kecanggihan teknologi berbasis internet, tidak dibarengi dengan kewaspadaan pemerintah akan dampak yang dihasilkan oleh kecanggihan tersebut. Salah satu contoh yang dapat peneliti berikan, terkait penggunaan teknologi untuk berwirausaha. Dimana baru-baru ini, telah terjadi permasalahan terkait penggunaan teknologi internet berbasis penjualan jasa transportasi. Dimana pasar menunjukkan respons positif akan kehadiran akses jasa tersebut, namun dampaknya adalah sebagian dari pelaku jasa transportasi lainnya (konvensional) merasa dirugikan, dengan berujung adanya demonstrasi. Sementara posisi pemerintah, tidak bisa berbuat apa-apa dalam menghadirkan kebijaksananya terhadap penyelesaian permasalahan tersebut.

Demonstrasi pertama terjadi di Kota Bukittinggi pada tanggal 10 Agustus 2017, massa yang dikomandoi DPC Organda Kota Bukittinggi menolak kehadiran jasa transportasi Go-Jek.¹⁴ Selanjutnya Aksi demonstrasi juga terjadi di Kota Padang pada tanggal 28 Agustus 2017, dimana tuntutananya lebih fokus kepada penolakan terhadap angkutan online roda empat seperti taksi *online*, Grab, Uber, dan Go-Car.¹⁵ Kemudian di Kota Bukittinggi kembali terjadi aksi demonstrasi di depan kantor balaikota, aksi tersebut dilakukan pada tanggal 11 September 2017 yang tuntutananya lebih kurang sama, yakni penolakan kehadiran Go-Jek, serta menuntut agar pemerintah menutup kantor operasional Go-Jek di Kota Bukittinggi¹⁶. Adapun respon Pemerintah Kota Bukittinggi setelah aksi ini adalah langsung bergerak dengan menginstruksikan kepada Satpol PP dan SKPD terkait untuk bersama-sama menutup kantor Operasional Go-Jek tersebut.¹⁷ Aksi yang dilakukan di Kota Bukittinggi tersebut, disusul aksi berikutnya di Kota Padang pada tanggal 20 September 2017, dimana massa menginginkan agar kantor operasional Go-Jek ditutup. Dari aksi penolakan yang dilakukan oleh Organda di Kota Padang tersebut, Pemerintah Kota Padang juga langsung merespon aksi tersebut dengan mengeluarkan instruksi kepada

¹⁴ <https://nasional.tempo.co/read/news/2017/08/10/058898912/organda-demo-ke-dprd-tolak-go-jek-masuk-kota-bukittinggi> (diakses pada tanggal 20 November 2017, pukul 20.30 WIB)

¹⁵ <https://sumbar.antarane.ws.com/berita/211189/sopir-angkot-padang-demo-tolak-angkutan-daring> (diakses pada tanggal 20 November 2017, pukul 20.35 WIB)

¹⁶ <https://www.harianhaluan.com/news/detail/66689/tak-semua-daerah-terima-keberadaan-gojek> (diakses pada tanggal 20 November 2017, pukul 20.40 WIB)

¹⁷ <https://regional.kompas.com/read/2017/09/11/17145141/sopir-angkot-protas-kantor-go-jek-di-bukittinggi-ditutup> (diakses pada tanggal 20 November 2017, pukul 20.47 WIB)

jajaran SKPD terkait untuk duduk bersama perihal tuntutan Organda untuk menuntut penutupan kantor Go-Jek, yang pada akhirnya kantor Go-Jek pun ditutup.¹⁸

Menariknya rentetan aksi penolakan yang dilakukan di 2 kota di Sumatera Barat ini asumsi peneliti ialah adanya efek domino, dimana ketika aksi yang terjadi di Kota Bukittinggi membuahkan hasil pengekskusion penutupan kantor Go-Jek, beberapa waktu setelah itu di Kota Padang juga dilakukan aksi serupa dengan tuntutan yang sama, kantor Go-Jek pun ditutup hingga kemudian pihak Go-Jek mengurus kewajiban administrasi. Beberapa hari setelahnya, kantor operasional Go-Jek di Kota Bukittinggi dan Kota Padang dibuka kembali, karena pihak Go-Jek telah memenuhi syarat administrasinya.

Hingga saat ini di Sumatera Barat masalah transportasi mulai menemui titik terang, dimana regulasi terbaru telah diluncurkan setelah aksi demonstrasi yang terjadi beberapa kali di Kota Bukittinggi, dan Kota Padang. Pemerintah Provinsi Sumatera Barat menerbitkan regulasi tentang angkutan *online* tersebut, yakni Peraturan Gubernur Sumatera Barat no. 1 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus, yang terbit pada tanggal 19 Januari 2018.¹⁹ Pergub Sumbar no. 1 tahun 2018 tersebut terbit dalam cakupannya mengatur regulasi transportasi *online* roda empat.

¹⁸ <https://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/17/09/20/owkmp7409-pemprov-sumbar-tutup-kantor-gojek-kota-padang> (diakses pada tanggal 20 November 2017, pukul 21.25 WIB)

¹⁹ <https://www.harianhaluan.com/news/detail/68539/pegub-tentang-angkutan-daring-di-sumbar-terbit-ini-dia-penjelasan> (diakses pada tanggal 9 Februari 2018, pukul 18.40 WIB)

Selanjutnya, penantian Organda setelah terbitnya Pergub tentang transportasi *online* roda empat ialah tentang aturan mengenai transportasi *online* roda dua, karena cakupan Pergub Sumbar no.1 tahun 2018 tersebut terbatas pada transportasi *online* roda empat saja.²⁰ Organda yang aktif menyuarakan aspirasinya tersebut dapat diterima sebagai salah satu bentuk cara berdemokrasi, melalui tuntutan, atau pun kritik terhadap pemerintahan dengan tujuan kepentingan yang dimiliki oleh organda dapat didengar dan diwujudkan kedalam sebuah kebijakan bersama. Organda (khususnya Organda Sumatera Barat) dapat dikategorikan sebagai kelompok kepentingan di dalam sistem politik. Kelompok kepentingan berarti sekelompok individu baik secara formal ataupun informal mengorganisir kerjasama untuk melindungi atau memajukan beberapa kepentingan bersama, kepentingan umum, atau tujuan-tujuan lainnya.²¹

Organda Sumatera Barat sebagai kelompok kepentingan telah menampakkan gerak politiknya dalam mempengaruhi kebijakan pemerintah Sumatera Barat, yang berarti kelompok ini dapat diasumsikan mempunyai kekuatan politik. Upaya Organda Sumatera Barat dalam menyikapi kehadiran angkutan berbasis online adalah hal yang cukup menarik, usaha-usaha yang dilakukan berlangsung dalam rentang waktu yang cukup lama, sebagai penghubung antara pemerintah dan masyarakat (anggota), Organda tentu punya strategi tersendiri dalam usaha mempengaruhi kebijakan pemerintah Sumatera Barat, khususnya di Kota Bukittinggi, dan Kota Padang. Output

²⁰ *Ibid*

²¹ Haryanto dalam Asrinaldi: *Kekuatan-Kekuatan Politik Di Indonesia*, Tiara Wacana. Yogyakarta, 2014. hal. 212.

yang lahir oleh Pemerintah Provinsi Sumatera Barat adalah penertiban Kantor Operasional Go-Jek, serta regulasi mengenai aturan angkutan online yang tertuang dalam Pergub no. 1 tahun 2018.

Penutupan kantor operasional Go-Jek serta lahirnya Pergub tersebut hemat peneliti ialah keberhasilan ataupun hasil jerih payah Organda sebagai kelompok kepentingan dalam menyuarakan aspirasinya. Pengaruh Organda atas terbitnya payung hukum yang telah lama dinantikan ini peneliti rasa sangat besar. Menarik sekali rasanya bila melihat irisan-irisan atau implikasi-implikasi politik antara Organda Sumatera Barat sebagai kelompok kepentingan dan pemerintah Sumatera Barat sebagai aktor utama pembuat kebijakan. Asumsi peneliti selanjutnya ialah Organda dalam lingkup masalah transportasi *online* di Sumatera Barat memiliki strategi-strategi yang di pakai dalam keterlibatannya. Strategi *Lobbying* antar *elite* Organda dengan pihak pemerintah, serta demonstrasi dengan memanfaatkan massa aksi adalah 2 teknik yang relevan sekiranya bagi Organda untuk menekan pemerintah agar memenuhi tuntutan mereka.

Melihat gerakan-gerakan yang dilakukan Organda di Sumatera Barat serta reaksi pemerintah tersebut, peneliti tertarik mengkaji pengaruh Organda dalam mempengaruhi kebijakan transportasi *online* di Sumatera Barat, dimana pertanyaan penelitian ini adalah: Bagaimanakah strategi Organda dalam mempengaruhi kebijakan pemerintah Sumatera Barat mengenai penutupan sementara kantor transportasi Go-Jek serta terbitnya Pergub Sumbar No. 1 Tahun 2018?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan, dan menganalisis kepentingan Organda dalam mempengaruhi kebijakan transportasi online di Sumatera Barat.
2. Untuk mendeskripsikan, dan menganalisis strategi Organda dalam mempengaruhi kebijakan transportasi online di Sumatera Barat.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian ilmu politik lainnya, atau dapat menjadi bahan acuan bagi peneliti disiplin ilmu lainnya.
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan referensi bagi kelompok-kelompok kepentingan lainnya, sebagai acuan dalam mempengaruhi kebijakan Pemerintah.

