

Analisis Kebijakan Publik dalam Transformasi Layanan Transportasi Massal

Sarifa Niapele ¹, Jakobus Anakletus Rahajaan ²

^{1,2} Universitas Dr. Djar Wattiheluw, Masohi, Maluku Tengah, Maluku

Corresponding: jackyrahajaan@gmail.com

Abstract

This study analyzes public policy in the transformation of mass transportation services, using a multidisciplinary approach that integrates public policy studies and normative law studies. Employing qualitative research with a document (literature) study approach, the study highlights the inevitable shift from conventional to application-based transportation services, which led to the formulation of public policies regulating special rental transportation (ASK), commonly known as online transportation. However, the implementation of the ASK policy has sparked controversy, with some groups claiming that the transformation exacerbates social disparities by reducing their income. The study reveals that different types of public transportation, such as Angkot and ASK, operate under distinct regulations, objectives, service methods, and market segments. The study recommends that the government thoroughly investigate the underlying causes of competition among mass transportation service providers, including factors beyond the rise of ASK, and evaluate existing public policies in the sector. Additionally, collaboration with service providers should be encouraged to foster creativity and innovation, while addressing the factors contributing to the decline of public transportation usage. These efforts aim to promote fairness among providers through humane methods that align with the principles of legal justice.

Keywords: Public Policy Analysis, Service Transformation, Mass Transportation

1. Pendahuluan

Kehadiran layanan transportasi berbasis aplikasi, seperti Maxim, Go-Jek, Grab, dan sejenisnya, sebagai jenis transportasi jalan raya telah menimbulkan kontroversi di kalangan masyarakat, khususnya di antara penyelenggara jasa transportasi massal. Demonstrasi penolakan terhadap transportasi online di Indonesia sering kali terjadi, termasuk di Kota Ambon, ibu kota Provinsi Maluku. Pada hari Selasa, 2 Oktober 2024, para sopir angkutan kota (angkot) melakukan aksi protes yang menolak operasional transportasi online Maxim di wilayah Kota Ambon. Demonstrasi ini, yang sempat diwarnai keributan antara massa aksi dan aparat keamanan, berhasil diredam setelah Kepala Dinas Perhubungan Kota Ambon turun menemui para demonstran dan mengeluarkan pernyataan bahwa operasional transportasi online di Kota Ambon akan dibekukan perizinannya.

Dalam unjuk rasa tersebut, para demonstran mengklaim bahwa transportasi online telah beroperasi tanpa izin selama dua tahun terakhir. Aksi protes terhadap kehadiran transportasi online Maxim ini sudah terjadi lebih dari dua kali. Demonstrasi tidak hanya dilakukan terhadap pemerintah daerah, tetapi juga kepada kantor perwakilan Maxim di Ambon, yang dilanjutkan dengan aksi sweeping terhadap para pengemudi Maxim untuk menghentikan aktivitas mereka. Para demonstran juga mengklaim bahwa tarif

yang diterapkan oleh Maxim terlalu rendah, sehingga menciptakan persaingan tidak sehat yang berdampak pada menurunnya jumlah penumpang angkutan kota (angkot) (Kompas.tv, 2024).

Fenomena ini mengganggu kepentingan umum, seperti terlantarnya penumpang angkot di terminal dan sepanjang rute angkot. Potensi konflik terbuka antara pengemudi angkot dan pengemudi Maxim juga menjadi perhatian yang memerlukan antisipasi cepat dari aparat penegak hukum. Beruntung, kesadaran hukum yang masih cukup kuat di Kota Ambon mencegah terjadinya konflik terbuka.

Menurut Morlok, (2024) transportasi merupakan kegiatan pemindahan sesuatu dari tempat satu ke tempat lainnya, yang terintegrasi dalam pembangunan yang penting. Widari (2010) juga menyatakan bahwa transportasi adalah proses perpindahan orang maupun benda dari suatu lokasi ke lokasi tujuan dengan menggunakan daya manusia serta mesin, untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien (Kompas, 2023). Secara normatif, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan transportasi sebagai pergerakan manusia dan barang dari asal ke tujuan dengan kendaraan di rute lalu lintas jalan. Dengan demikian, transportasi merupakan aktivitas pengangkutan yang diupayakan berlangsung efisien, efektif, dan aman. Definisi-definisi tersebut menunjukkan betapa vitalnya peran transportasi dalam kehidupan manusia, masyarakat, bangsa, dan negara.

Salah satu elemen dalam sistem transportasi adalah moda transportasi, yang mencakup jenis alat angkut yang digunakan, seperti moda transportasi darat, air, dan udara. Moda transportasi darat mencakup transportasi jalan raya, jalan rel, transportasi pipa, dan transportasi gantung, seperti kereta gantung. Moda transportasi jalan raya memiliki peran vital, karena paling banyak tersedia dan digunakan. Alat angkut yang digunakan dalam moda ini, seperti sepeda motor dan mobil, dapat diklasifikasikan berdasarkan penggunaannya, yaitu kendaraan angkutan pribadi dan kendaraan angkutan massal. Angkutan massal dapat dibedakan menjadi angkutan perkotaan (angkot), angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), dan angkutan kota antar provinsi (AKAP).

Dalam dinamika transportasi, terdapat juga jenis angkutan massal seperti taksi berargometer dan taksi sewaan (rental). Semua jenis angkutan massal ini masih menggunakan layanan konvensional. Namun, transformasi di bidang transportasi kini menghadirkan layanan angkutan sewa khusus (ASK) berbasis aplikasi, yang semakin pesat perkembangannya.

Transportasi berbasis aplikasi adalah bentuk layanan yang menggunakan sistem aplikasi untuk transaksi, yang terkoneksi dengan perangkat smartphone pengemudi dan pelanggan. Dalam aplikasi ini, tersedia detail layanan, seperti lokasi pengemudi dan konsumen, jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, waktu, dan ID perusahaan layanan yang dapat diakses. Identitas pengemudi terdaftar secara legal melalui prosedur tetap pada perusahaan aplikasi. Masyarakat kini merasakan manfaat dari transportasi online yang praktis, efektif, dan efisien. Konsumen tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak, seperti pada taksi berargometer, karena tarif telah ditentukan sebelumnya sesuai dengan jarak tempuh atau zona baku.

Transformasi dalam bidang transportasi merupakan keniscayaan, di mana manusia harus beradaptasi dengan perkembangan teknologi digital. Hal ini juga berlaku bagi pelaku usaha dan penyelenggara jasa transportasi, termasuk pengemudi, yang harus bersaing dalam dunia transportasi yang semakin dinamis. Pengemudi angkutan kota dan transportasi konvensional kini merasa tersaingi oleh kehadiran transportasi online.

Kompetisi ini merupakan dinamika yang wajar dalam perkembangan zaman. Penggunaan teknologi digital dalam transportasi online memicu kompetisi yang akan memaksa orang untuk mengikuti perkembangan teknologi tersebut. Namun, seringkali penolakan terhadap transportasi online muncul, dan hal ini perlu diatasi dengan bijaksana oleh otoritas yang membuat dan mengimplementasikan kebijakan publik untuk menciptakan keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Hasil komparasi penelitian ini dengan penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa, pertama, kehadiran transportasi online, khususnya taksi online, berdampak signifikan terhadap penurunan pendapatan sopir taksi konvensional. Kedua, masyarakat, khususnya asosiasi pengemudi transportasi publik, mengharapkan adanya prinsip keadilan dari pemerintah dengan kebijakan yang adil bagi semua pihak. Hal ini menjadi alasan mendasar di balik penolakan terhadap transportasi online (Bambang Istianto & Taufan Maulamin, 2017).

Penelitian kami memiliki perbedaan dengan penelitian sebelumnya, yaitu menggunakan pendekatan normatif (statute approach) dengan studi kepustakaan (library research). Meskipun akar permasalahan sama, yaitu kompetisi dalam transportasi publik dan penolakan terhadap transformasi transportasi jalan raya, hasil penelitian kami menegaskan bahwa transformasi menuju transportasi

berbasis aplikasi adalah keniscayaan. Artinya, perubahan ini tidak dapat dihindari. Kami juga menekankan bahwa menghadapi fenomena ini bukan hanya tugas pemerintah, tetapi juga tugas penyelenggara jasa transportasi publik konvensional, seperti taksi dan angkot. Strategi untuk bersaing secara sehat antara transportasi publik konvensional dan online adalah dengan evaluasi kebijakan publik berdasarkan prinsip keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum, serta peningkatan layanan yang lebih kreatif, inovatif, efektif, dan efisien.

kebaharuan dari penelitian ini terletak pada pendekatan multidisipliner, yaitu perpaduan analisis antara ilmu administrasi publik dan kajian hukum normatif terhadap permasalahan transformasi transportasi massal ini. Peneliti menganalisis kebijakan dan regulasi secara multidisipliner, yang menghasilkan temuan bahwa transportasi publik konvensional dan berbasis aplikasi memiliki regulasi, tujuan, dan pangsa pasar yang berbeda. Namun, dalam implementasi kebijakan, terjadi benturan yang terkait dengan klaim penurunan pendapatan pada transportasi publik konvensional.

Untuk membuktikan bahwa penurunan pendapatan sopir angkot tidak semata-mata disebabkan oleh kehadiran transportasi online Maxim, kami menemukan berbagai faktor lain, seperti meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat, karena masyarakat mencari alternatif transportasi pribadi yang lebih efektif dan efisien. Selain itu, kehadiran transportasi online memberikan kepuasan bagi konsumen dengan pelayanan yang ramah, nyaman, efektif, dan efisien.

Dinamisasi ilmu pengetahuan dan teknologi merupakan bagian dari peradaban manusia yang tidak bisa dihindari. Transportasi online, sebagai bagian dari perkembangan transportasi, telah menjadi kebutuhan hidup manusia. Masyarakat mencari alternatif transportasi massal yang lebih nyaman, efektif, dan efisien. Kehadiran transportasi online telah memenuhi kepuasan konsumen dengan pelayanan yang ramah, nyaman, efektif, dan efisien. Oleh karena itu, transportasi publik konvensional, seperti angkot, harus siap menghadapi arus transformasi ini. Agar tetap eksis di tengah kompetisi yang ketat, penyelenggara jasa transportasi konvensional perlu mengembangkan kreativitas dan inovasi, didukung oleh kebijakan yang berlandaskan keadilan. Transformasi dalam bidang transportasi massal yang menuai kontroversi di masyarakat ini perlu dikaji dan dianalisis secara teoritik untuk memberikan solusi ilmiah terhadap permasalahan ini.

2. Hasil dan Pembahasan

2.1. Transformasi Transportasi Umum Jalan Raya

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi digital memengaruhi perubahan gaya hidup masyarakat, terutama dalam hal pemenuhan kebutuhan hidup. Masyarakat yang awalnya bergantung pada gaya hidup tradisional kini bertransformasi menjadi masyarakat modern, yang semakin mengenal dan mengadopsi inovasi serta teknologi. Proses ini dipengaruhi oleh revolusi industri yang dimulai dengan penggunaan mesin dalam pabrik-pabrik untuk membantu pekerjaan manusia. Seiring waktu, industri semakin canggih, dengan berkembangnya sistem komputerisasi yang mempermudah berbagai aspek pekerjaan dan kebutuhan manusia.

Salah satu dampak dari kemajuan teknologi adalah transformasi dalam sektor transportasi publik, dari sistem konvensional menjadi berbasis aplikasi digital, atau transportasi online. Transportasi online menggunakan aplikasi untuk menghubungkan konsumen dengan pengemudi melalui smartphone, memanfaatkan teknologi internet dan perangkat komputer. Proses transaksi yang mudah dan efisien mempermudah masyarakat dalam memenuhi kebutuhan transportasi, baik untuk individu maupun barang. Selain itu, perkembangan ini turut menciptakan lapangan kerja baru, karena siapa saja yang memiliki kendaraan pribadi dapat bergabung sebagai pengemudi transportasi online. Hal ini sejalan dengan penjelasan Ayu Aziah & Popon Rabia Adawia, (2018) yang menyatakan bahwa transportasi online memanfaatkan teknologi digital melalui perangkat komputer dan smartphone untuk menyediakan jasa transportasi yang efisien.

Namun, meskipun transformasi ini membawa banyak manfaat, tidak semua kelompok masyarakat menerimanya dengan antusias. Sebagai contoh, pada Senin, 30 September 2024, asosiasi sopir angkot Kota Ambon menggelar aksi protes yang berujung pada pemogokan dan penolakan terhadap operasional taksi online Maxim. Mereka mengklaim bahwa pemerintah daerah telah menyetujui tuntutan mereka untuk menghentikan sementara operasional Maxim hingga dilakukan evaluasi lebih lanjut. Sebagaimana dilaporkan oleh Kompas, (2024) klaim tersebut berasal dari hasil pertemuan mereka dengan pemerintah provinsi Maluku. Meskipun demikian, klaim sepihak tersebut tidak memiliki dasar hukum yang kuat, sehingga Maxim tetap beroperasi di Kota Ambon dan Maluku.

2.2. Kebijakan Pengaturan Angkutan Umum Konvensional

Dasar hukum bagi semua jenis transportasi darat di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Secara umum, UU ini tidak secara tegas mengatur apakah angkutan umum beroda dua atau beroda tiga, seperti ojek atau becak motor (bentor), dapat beroperasi atau tidak. Hal ini mengindikasikan bahwa angkutan jenis tersebut dapat dianggap sebagai angkutan umum, selama memperoleh izin trayek dari pemerintah, khususnya dinas perhubungan daerah. Namun, hingga saat ini, izin operasional atau izin trayek hanya diberikan kepada angkutan umum yang beroda empat atau lebih, seperti angkutan perkotaan (angkot/mikrolet).

Untuk memastikan pelaksanaan teknis dari UU ini, ditetapkanlah Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Jenis transportasi massal ini menggunakan mobil bus dengan lajur khusus yang terproteksi, memungkinkan kapasitas angkut yang lebih besar dan dioperasikan di kawasan perkotaan. Berdasarkan peraturan ini, angkutan kota (angkot) dan angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) yang ada di Kota Ambon, Maluku, termasuk kategori angkutan massal berbasis jalan raya yang melayani konsumen berdasarkan trayek atau rute yang telah diizinkan oleh Organisasi Perangkat Daerah (OPD).

2.3. Kebijakan Pengaturan Transportasi Berbasis Aplikasi (Online)

Seiring dengan perkembangan teknologi komputer dan digital, muncul transportasi berbasis aplikasi yang memungkinkan transaksi dilakukan melalui aplikasi yang terhubung ke internet dan perangkat telepon selular. Secara yuridis normatif, angkutan sewa khusus (ASK) diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (Permenhub RI) Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, yang kemudian mengalami perubahan dengan Permenhub RI Nomor PM 17 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Permenhub RI Nomor 118 Tahun 2018. Kebijakan ini dihasilkan sebagai eksekusi dari Putusan Mahkamah Agung No. 15/HUM 2018 tanggal 31 Mei 2018.

Dalam Pasal 1 ayat (4) Permenhub RI Nomor PM 118 Tahun 2018, disebutkan bahwa ASK adalah layanan transportasi door-to-door melalui driver resmi dengan zona operasi di wilayah perkotaan, bandara, pelabuhan, dan zona transportasi lainnya, yang dilakukan melalui transaksi aplikasi dengan tarif yang telah terstandarisasi. Selanjutnya, Pasal 1 ayat (5) menyatakan bahwa perusahaan ASK adalah badan hukum atau pelaku usaha mikro/kecil yang menyediakan jasa ASK. Pasal 1 ayat (14) menjelaskan bahwa perusahaan aplikasi adalah penyedia dan pelaksana sistem elektronik berbentuk aplikasi berbasis teknologi untuk layanan angkutan jalan raya.

Terkait tarif, Pasal 1 ayat (15) mengatur bahwa tarif dalam ASK dibayarkan oleh pengguna jasa kepada penyedia jasa berdasarkan konsensus transaksi melalui aplikasi teknologi informasi, dengan tarif yang berpatokan pada ambang batas tarif atas dan bawah. Ciri utama dari transportasi online adalah berbasis teknologi dan berada di bawah naungan perusahaan transportasi yang berbasis teknologi digital seperti Maxim, Grab, Gojek, Uber, dan lainnya.

2.4. Kontroversi Transformasi Transportasi Berbasis Aplikasi

Kebijakan publik merupakan segala tindakan yang diambil oleh pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu. Menurut Dye, (1998) kebijakan publik mencakup apa yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Setiap kebijakan yang diambil oleh pemerintah harus memiliki tujuan dan objektif yang jelas. Sebagai suatu tindakan yang terencana, kebijakan publik tidak hanya harus ditetapkan, tetapi juga harus diimplementasikan dengan tujuan yang jelas, serta ditujukan untuk kepentingan rakyat (Sholih Muadi et al., 2016).

Kebijakan publik memiliki siklus yang terdiri dari formulasi, implementasi, dan evaluasi. Siklus ini mencerminkan bahwa kebijakan publik harus dirancang dan dievaluasi secara berkelanjutan untuk memastikan bahwa tujuannya tercapai. Parson dan Wayne, (1997) menegaskan bahwa keberhasilan kebijakan publik sangat bergantung pada implementasinya. Oleh karena itu, formulasi kebijakan yang baik harus diikuti dengan langkah implementasi yang sesuai untuk mencapai hasil yang diinginkan.

Menurut Sidney, (2007) dalam merancang kebijakan publik, penting untuk menjawab berbagai pertanyaan kritis seperti: apa yang menjadi tujuan kebijakan tersebut, prioritas apa yang perlu diutamakan, serta apa saja keuntungan dan kerugian dari setiap pilihan kebijakan yang ada. Dalam proses pengambilan keputusan, Etzioni, (1967) mengemukakan konsep mixed scanning yang menggabungkan pendekatan rasional dan inkremental. Model ini mempermudah pemahaman mengenai kebijakan publik dengan menggabungkan elemen rasional dan fleksibilitas, serta memperhitungkan kemampuan para pembuat keputusan dalam memobilisasi kekuasaan mereka.

David Easton (dalam Awan Y. Abdoellah et al., 2016) menjelaskan ciri-ciri kebijakan publik, antara lain: kebijakan publik harus fokus pada tujuan dan merupakan tindakan yang terencana, harus terintegrasi dengan peraturan teknis yang mendukung implementasi, dan harus diikuti dengan tindakan konkret sesuai kebutuhan publik. Selain itu, kebijakan publik dapat bersifat positif, misalnya untuk mengatasi suatu masalah, ataupun negatif, seperti kebijakan yang melarang atau tidak mengambil tindakan atas suatu permasalahan.

Alur kebijakan publik dapat dibagi menjadi beberapa tahapan. Pertama, *policy demands* yaitu klaim yang diajukan masyarakat agar pemerintah mengambil atau tidak mengambil tindakan terhadap suatu masalah. Kedua, *policy decisions* yaitu keputusan yang diambil oleh pejabat berwenang sebagai dasar untuk implementasi kebijakan. Ketiga, *policy statement*, yang merupakan pernyataan resmi mengenai suatu kebijakan. Keempat, *policy outputs*, yang mencakup keluaran kebijakan berupa hasil yang dapat dilihat dan dirasakan masyarakat. Terakhir, *policy outcomes*, yaitu dampak yang dihasilkan dari implementasi kebijakan tersebut terhadap masyarakat, baik yang diharapkan maupun yang tidak diinginkan (Awan Y. Abdoellah et al., 2016).

Kebijakan publik harus mempertimbangkan prinsip *good governance*, yang menekankan pada efisiensi dan efektivitas pelayanan publik. Evaluasi terhadap kebijakan publik dapat mengukur apakah tujuan yang diharapkan tercapai, atau sebaliknya, jika tujuan tersebut belum tercapai, perlu dilakukan evaluasi lebih lanjut terhadap implementasi kebijakan tersebut.

Dalam konteks transportasi, kebijakan publik yang mengatur moda transportasi seperti angkot dan angkutan sewa khusus (ASK) sangat penting untuk menjamin kepastian hukum. Berdasarkan regulasi yang ada, angkot dan ASK diatur dengan ketentuan yang berbeda, karena masing-masing memiliki tujuan dan pasar yang berbeda. Oleh karena itu, penolakan terhadap keberadaan transportasi berbasis aplikasi seperti Maxim oleh pengemudi angkot di kota Ambon tidak memiliki dasar hukum yang kuat, mengingat keduanya memiliki regulasi yang berbeda (Awan Y. Abdoellah et al., 2016).

Maxim, sebagai penyedia layanan transportasi berbasis aplikasi, memiliki izin operasional resmi yang diterbitkan oleh Kementerian Komunikasi dan Informatika serta dinas terkait di Provinsi Maluku. Maxim juga mematuhi ketentuan tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah, sebagaimana tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KP 667 Tahun 2022. Dengan demikian, keberadaan Maxim sebagai perusahaan transportasi berbasis aplikasi dan para pengemudi yang tergabung sebagai mitra, sudah memiliki legalitas operasional yang sah di kota Ambon.

Seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi informasi dan komunikasi (IPTEK), masyarakat, termasuk asosiasi pengemudi angkot, perlu menyadari bahwa transformasi menuju transportasi berbasis aplikasi merupakan suatu keniscayaan. Menteri Komunikasi dan Informatika, Rudiantara, dalam sebuah wawancara mengungkapkan bahwa keberadaan aplikasi online tidak dapat dihentikan, melainkan harus dimanfaatkan untuk meningkatkan efisiensi dalam sistem transportasi (<https://www.google.com/search>, 2016).

Namun, penurunan jumlah penumpang angkot yang disebut sebagai dampak dari kehadiran ASK tidak sepenuhnya dapat disalahkan pada layanan transportasi berbasis aplikasi. Beberapa faktor lain, seperti meningkatnya jumlah kendaraan pribadi di kota Ambon, turut berperan dalam penurunan angka pengguna angkot. Oleh karena itu, kajian lebih mendalam mengenai faktor-faktor penyebab penurunan ini perlu dilakukan oleh asosiasi pengemudi angkot, pemerintah daerah, dan pihak terkait.

Pemerintah sebagai pembuat kebijakan publik harus cepat tanggap terhadap kontroversi yang timbul akibat kebijakan yang diimplementasikan. Sebagai fasilitator dan mediator, pemerintah perlu mengkaji siklus kebijakan yang meliputi perumusan, pelaksanaan, monitoring, dan evaluasi. Pemerintah daerah perlu melakukan kajian terhadap indikator penyebab penurunan pendapatan pengemudi angkot dan mencari solusi yang tepat untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Salah satu langkah yang dapat diambil adalah dengan mengevaluasi kebijakan angkutan umum dan melakukan penataan kembali terhadap pengaturan angkot serta sarana dan prasarana transportasi di kota Ambon. Kebijakan lainnya yang dapat dipertimbangkan adalah pembatasan kepemilikan kendaraan pribadi dan peremajaan kendaraan angkutan umum untuk menjaga kualitas dan kuantitas angkot yang ada.

Dengan kolaborasi antara pemerintah dan penyelenggara angkutan umum, diharapkan angkot dapat kembali berfungsi secara optimal, memberikan pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat, dan tetap menjadi pilihan transportasi massal yang diminati. Kebijakan publik yang adil dan humanis akan

menciptakan kestabilan perekonomian rakyat, serta memberikan jaminan keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat.

3. Penutup

3.1. Kesimpulan

Kehadiran transportasi berbasis aplikasi (ASK) seperti Maxim, Grab, dan sejenisnya, merupakan suatu keniscayaan yang tidak dapat dielakkan. Permintaan masyarakat terhadap moda transportasi yang aman, nyaman, efektif, dan efisien telah mendorong pertumbuhan layanan ASK. Respons positif yang diterima oleh layanan ini menunjukkan bahwa kebutuhan konsumen akan transportasi berbasis aplikasi semakin meningkat.

Namun, transformasi ini juga memunculkan kesenjangan di antara penyelenggara transportasi konvensional, seperti angkot. Beberapa pengemudi angkot menyuarakan ketidakpuasan mereka melalui aksi unjuk rasa, dengan menuding bahwa keberadaan ASK telah merusak pangsa pasar mereka, merebut konsumen, dan menyebabkan penurunan pendapatan yang signifikan. Padahal, berdasarkan kebijakan publik, angkot dan ASK memiliki regulasi dan pangsa pasar yang berbeda. Selain itu, terdapat faktor-faktor lain yang turut memengaruhi penurunan pendapatan angkot, seperti meningkatnya jumlah pengguna kendaraan roda dua (motor).

Di sisi lain, masyarakat tetap membutuhkan moda transportasi yang aman, nyaman, dan efisien. Kehadiran ASK, seperti Maxim, tidak hanya memenuhi kebutuhan tersebut, tetapi juga berkontribusi membuka lapangan pekerjaan baru. Untuk mengatasi fenomena tersebut, pemerintah daerah perlu mengevaluasi kebijakan publik terkait transportasi konvensional, termasuk angkot, dan bekerja sama dengan penyelenggara angkutan konvensional. Salah satu langkah yang dapat diambil adalah peremajaan armada angkot, perbaikan pelayanan, serta pemulihan fungsi terminal yang seharusnya dapat beroperasi dengan optimal.

Selain itu, penting untuk melakukan penataan halte-halte, rute/trayek, dan ruas jalan yang dilalui oleh angkot. Mengatasi titik-titik kemacetan dengan penerapan sistem satu arah di beberapa lokasi juga dapat membantu meningkatkan efisiensi angkot. Agar angkot kembali diminati, distribusi armada angkot di rute yang kurang terlayani perlu diperhatikan, dan pengurangan angkot secara bertahap juga perlu dilakukan. Langkah ini bertujuan untuk menjaga keseimbangan antara kuantitas dan kualitas armada angkot, sehingga layanan angkot tetap optimal dan dapat bersaing dengan moda transportasi lainnya.

3.2. Saran, Keterbatasan dan Penelitian yang akan datang

Pemerintah perlu mengevaluasi kebijakan publik terkait angkutan kota dan bekerja sama dengan penyelenggara jasa angkutan untuk melakukan peremajaan angkot serta perbaikan pelayanan, dengan memperhatikan faktor-faktor penting seperti keamanan, kenyamanan, efektivitas, efisiensi, dan tarif yang adil. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan daya saing angkutan kota dengan moda transportasi berbasis aplikasi yang semakin populer. Selain itu, pemerintah juga harus memperbaiki sarana dan prasarana seperti terminal, halte, dan titik-titik kemacetan lalu lintas, serta menerapkan sistem satu arah di lokasi-lokasi rawan kemacetan.

Keterbatasan dalam penelitian ini adalah hanya terfokus pada angkutan kota dan tidak mempertimbangkan aspek lain seperti transportasi berbasis aplikasi atau pengaruh sosial-ekonomi terhadap preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan untuk mengkaji dampak penggunaan teknologi pada sektor transportasi, serta membandingkan kebijakan transportasi di berbagai daerah untuk memperoleh wawasan lebih mendalam mengenai efektivitas kebijakan angkutan kota dalam menghadapi perkembangan zaman.

Referensi

- Abdul Wahab S. (1997). *Analisis Kebijaksanaan Dari Formulasi ke Implementasi kebijaksanaan Negara* (1st ed., Vol. 1). PT. Bumi Aksara.
- Achmad Ali. (2009). *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan* (1st ed., Vol. 3). Kencana Prenada Media Group.
- Awan Y. Abdoellah dkk. (2016). *Teori dan Analisis Kebijakan Publik* (1st ed., Vol. 1). Alfabeta, .
- Ayu Aziah, & Popon Rabia Adawia. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia). [Http://Ejournal.Bsi.Ac.Id/Ejurnal/Index.Php/Cakrawala](http://Ejournal.Bsi.Ac.Id/Ejurnal/Index.Php/Cakrawala), 18(2), 149–156.

- Bambang Istianto, & Taufan Maulamin. (2017). Kebijakan Transportasi On Line Dan Konflik Sosial. *Jurnal Ilmu Adminitrasi Negara – ASIAN*, 5(2), 99–136.
- <https://ameks.fajar.co.id/2024/11/15/>. (2024, November 15). <https://ameks.fajar.co.id/2024/11/15/maxim-respon-aksi-mogok-ratusan-sopir-angkot-di-ambon/>. *Https://Ameks.Fajar.Co.Id/2024/11/15*, 1.
- <https://regional.kompas.com>. (2024, September 30). <https://regional.kompas.com/read/2024/09/30/171851678/usai-bertemu-pemprov-maluku-asosiasi-sopir-angkot-sebut-maxim-akan>. *Https://Regional.Kompas.Com*, 1.
- <https://www.google.com/search>. (2016, March 15). [https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=Selasa+15+Maret+2016.+\(https%3A%2F%2Finfopublik.id%2Fkategori%2Fsiaran-pers%2F148881%2Findex.html\).#vhid=zephyr:0&vssid=atritem-https://infopublik.id/kategori/siaran-pers/148881/index.html](https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=Selasa+15+Maret+2016.+(https%3A%2F%2Finfopublik.id%2Fkategori%2Fsiaran-pers%2F148881%2Findex.html).#vhid=zephyr:0&vssid=atritem-https://infopublik.id/kategori/siaran-pers/148881/index.html). *Https://Www.Google.Com/Search?Client=firefox-b-D&q=Selasa+15+Maret+2016.+(Https%3A%2F%2Finfopublik.Id%2Fkategori%2Fsiaran-Pers%2F148881%2FIndex.Html).#vhid=zephyr:0&vssid=atritem-Https://Infopublik.Id/Kategori/Siaran-Pers/148881/Index.Html*, 1.
- <https://www.kompas.tv/regional/542823>. (2024). <https://www.kompas.tv/regional/542823/tolak-transportasi-online-demo-sopir-angkot-ricuh>. *Https://Www.Kompas.Tv/Regional/542823*, 1.
- Islamy. (2002). *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara* (1st ed., Vol. 1). Bumi Aksara.
- Parson, & Wayne. (1997). *Public Policy: An Introduction to The Theory and Practice of Policy analysis* (Vol. 2). Edward Elgar.
- Sholih Muadi dkk, Ismail MH, & Ahmad Sofwani. (2016). Konsep dan Kajian Teori Perumusan Kebijakan Publik. *Jurnal Review Politik*, 6(2), 195–224.
- Sidney. (2007). *Perumusan Kebijakan Publik. Diterjemahkan oleh Amidjaya*. (1st ed., Vol. 1). BNSP.
- [ulbi.ac.id](https://transportasi.ulbi.ac.id/page/berita/definisi-transportasi:-menurut-beberapa-ahli). (2024, April 17). <https://transportasi.ulbi.ac.id/page/berita/definisi-transportasi:-menurut-beberapa-ahli>. *Ulbi.Ac.Id*, 2.
- Widari, S. (2010). “*Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan yang ditinjau dari Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP)*”.
- [www.kompas.com](https://www.kompas.com/skola/read/2023/12/19/130000569/apa-saja-jenis-jenis-moda-transportasi). (2023, December 19). <https://www.kompas.com/skola/read/2023/12/19/130000569/apa-saja-jenis-jenis-moda-transportasi>. *Https://Www.Kompas.Com/Skola/Read/2023/12/19/130000569/Apa-Saja-Jenis-Jenis-Moda-Transportasi-*.