

Governance Network dalam Optimalisasi Transportasi Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan

Yuli Rahayu H. N.^{1*}, Moch. Thahir Haning², Muhammad Yunus³

¹Departemen Ilmu Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, Indonesia.

*Email: rahayuyuli82@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords: Governance Network; Optimisation; Transportation

Kata Kunci: Tata Kelola Pemerintahan; Optimalisasi; Transportasi

How to cite:

N, Y. R. H., Haning, M. T., & Yunus, M. (2023). *Governance Network dalam Optimalisasi Transportasi Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan*. JAKPP (Jurnal Analisis Kebijakan dan Pelayanan Publik), 9 (1), 35-45.

ABSTRACT

Mamminasata is a program in transportation management in South Sulawesi which consists of a stakeholder governance network. This research aims to determine the governance network in optimizing the management of Mamminasata bus transportation in the province of South Sulawesi. This research used a qualitative research method with descriptive type. The data was collected through in-depth interviews, observation and documentation studies. Data were analyzed using an interaction analysis model by (Miles & Huberman, 1994) with data reduction techniques, data presentation, and drawing conclusions. The results of the study show that the governance network in optimizing the management of Mamminasata bus transportation in the province of South Sulawesi uses a governance Network approach (Klijn & Kopenjan, 2016) namely (1) Contact, this can be seen from the interaction during coordination meetings through internal coordination at each stakeholder and their contributions. (2) Trust, this can be seen from the feeling of trust in the implementation of service standards that have been set but are still not effective because there are still stakeholders who do not carry out service standards according to agreed procedures.

Abstrak

Mamminasata merupakan program dalam pengelolaan transportasi di Sulawesi Selatan yang terdiri dari jaringan tata kelola pemangku kepentingan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *governance network* dalam optimalisasi pengelolaan transportasi bus Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan penelitian deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara mendalam, observasi dan studi dokumentasi. Adapun data dianalisis menggunakan model analisis oleh (Miles & Huberman, 1994) dengan teknik reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *governance network* dalam optimalisasi pengelolaan transportasi bus Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan dengan menggunakan pendekatan *governance network* (Klijn & Kopenjan, 2016) yakni (1) Kontak, hal tersebut dapat dilihat dari interaksi pada saat rapat koordinasi melalui koordinasi internal pada masing-masing pemangku kepentingan dan kontribusi yang diberikan. (2) Kepercayaan, hal tersebut dapat dilihat dari rasa kepercayaan pada penerapan standar pelayanan yang sudah ditetapkan namun masih belum efektif karena masih terdapat pemangku kepentingan yang tidak menjalankan standar pelayanan sesuai prosedur yang telah disepakati.

Pendahuluan

Jaringan tata pemerintahan (*Governance Network*) merujuk pada keterkaitan yang saling tergantung antara para pelaku yang memiliki otonomi dalam sektor-sektor publik, swasta, dan sosial. Mereka bekerja bersama dalam rangka mencapai tujuan yang diinginkan oleh organisasi jaringan tersebut. Konsep jaringan ini berfungsi sebagai sarana untuk menggabungkan sejumlah pelaku agar dapat bekerja sama dan berinteraksi menguntungkan untuk mencapai tujuan bersama (Kickert, Klijn, dan Kopenjan, 1997; Koiman 1993; Rhodes 1997), seperti yang dijelaskan oleh Klijn & Koppenjan (2016). Teori jaringan tata pemerintahan berasal dari bidang ilmu politik, ilmu organisasi, dan administrasi publik. Teori ini menjelaskan bagaimana pola interdependensi jaringan digunakan dalam jaringan tata pemerintahan.

Konsep *governance network* muncul sebagai upaya pemerintah untuk mengatasi keterbatasan sumber daya yang ada, seperti yang terlihat dalam kebijakan Transportasi Umum Bus Mamminasata, dan diyakini dapat membantu pemerintah mengatasi berbagai masalah yang sulit dan meningkatkan kualitas layanan publik.

Program Bus Mamminasata diciptakan karena jumlah kendaraan di Kota Makassar terdiri dari roda dua, yang meningkat sekitar 13-14% setiap tahun, dan roda empat, yang meningkat sekitar 8-10% setiap tahun. Di tahun 2021, jumlah kendaraan roda dua dan roda empat telah mencapai 2,9 juta. Ini terjadi berkat pengalokasian 1,6 juta kendaraan bermotor dan 1,3 juta mobil. Jumlah kendaraan ini melebihi banyaknya penduduk Kota Makassar, yang sekitar 1,7 juta orang.

Kementrian Perhubungan, yang kemudian ditangani oleh dinas perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, menjadikan Kota Makassar sebagai kota keenam yang ditunjuk untuk melaksanakan program *Buy The Service* (BTS) yang dikenal sebagai Teman Bus. Tujuan program ini adalah untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang menyebabkan kemacetan dan membuat lebih mudah bagi penduduk dan wisatawan untuk mengunjungi kota melalui jaringan tata kelola bersama PT. Surveyor Indonesia selaku badan pengawas, PT. Sinar Jaya Megah Langgeng yang berperan dalam operator bus, serta mengajak perusahaan daerah yaitu PT. Borlindo mandiri jaya untuk menjalankan pelayanan Teman Bus.

Di samping itu, perbaikan sistem transportasi publik menjadi tugas penting bagi pemerintah untuk menghasilkan layanan transportasi publik yang seimbang dengan tingkat permintaan pelanggan yang wajar dan tarif terjangkau, agar bisa diakses oleh semua lapisan masyarakat. Tujuannya adalah agar orang lebih banyak menggunakan transportasi umum daripada memiliki mobil pribadi. Pada akhirnya, ini dapat membantu mengurangi kemacetan. Namun, dalam kenyataannya, sebagai bagian dari jaringan perusahaan, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, PT. Surveyor Indonesia, dan PT. Sinar Jaya Megah Langgeng mengalami kendala dalam menjalankan fungsinya secara efektif.

Hal ini dapat dilihat dari jumlah pertemuan yang dilakukan hanya sekali setahun untuk membahas rencana tindakan. Anggota organisasi yang bertanggung

jawab atas kebijakan transportasi umum Kota Makassar, termasuk Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, PT. Sinar Jaya, dan PT. Surveyor Indonesia, secara kolektif memilih program ini. Selain itu, fenomena ini menyebabkan para pemangku kepentingan yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan Transportasi Umum Bus Mamminasata tidak berkomunikasi dan bekerja sama dengan baik. Meskipun demikian, koordinasi yang baik dari semua pihak yang terlibat merupakan komponen penting untuk mencapai tujuan dalam kerangka organisasi jaringan.

Selain itu, fenomena lain yang juga ditemukan oleh peneliti adalah akumulasi bus Trans Mamminasata pada titik-titik kemacetan, seperti di depan mal dan area publik lainnya. Hal ini menyebabkan munculnya titik kemacetan baru atau bahkan memperparah situasi kemacetan yang sudah ada. Contoh konkret terlihat pada penumpukan bus di depan Mal Panakkukang seperti yang dijelaskan berikut ini:



Gambar 1. Penumpuknya bus di depan Mal Panakkukang

(Dokumentasi 20 Juni 2023)

Hal ini tentunya tidak sejalan dengan tujuannya untuk mengurai kemacetan kepadatan pada ruas jalan. Melihat kondisi tersebut maka ketiga organisasi yang terlibat dalam menjalankan bus trans mamminasata harusnya memiliki regulasi yang jelas serta pola struktur jaringan yang hierarkis, sehingga dapat menjalankan tugas dan fungsinya dengan baik untuk dapat menciptakan Bus Transportasi umum yang aman, nyaman baik masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *governance network* dalam optimalisasi pengelolaan transportasi bus Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan.

Berkoneksi antara organisasi selama proses perumusan kebijakan memiliki banyak manfaat. Untuk menemukan solusi atas masalah, beberapa pihak pemangku kepentingan membutuhkan pendekatan kerja sama lintas organisasi, seperti yang disarankan Robert dalam artikel Alwi (2012). Donaldson juga menyatakan bahwa faktor eksternal mempengaruhi sembilan puluh persen prestasi suatu organisasi, sementara faktor internal hanya mempengaruhi sepuluh persen (Alwi, 2012:95). Interaksi antar-organisasi sangat penting untuk keberhasilan suatu organisasi, menurut perspektif Donaldson ini.

Kajian Literatur

Paradigma Administrasi Publik: Governance Perspektif

Paradigma administrasi publik dimulai dengan administrasi publik lama, juga dikenal sebagai administrasi negara klasik atau tradisional. Woodrow Wilson, yang menciptakan ilmu administrasi negara melalui tulisannya *The Study of Administration* (1887), dan FW Taylor, dengan *Principles of Scientific Management*, adalah tokoh utama dalam paradigma ini. Wilson menyatakan dalam *The Study of Administration* bahwa rendahnya kapasitas administrasi adalah masalah utama yang dihadapi oleh pemerintah eksekutif. Reformasi administrasi pemerintahan harus dilakukan untuk meningkatkan profesionalisme manajemen administrasi negara agar birokrasi pemerintah menjadi lebih efektif dan efisien. Akibatnya, fokus utama pemikiran Wilson adalah transformasi birokrasi menuju profesionalisme dan netralitas politik.

Perubahan lingkungan ini mendorong pergeseran paradigma dalam administrasi publik menuju paradigma *modern governance* (Kooiman, 1993:2). Menurut Frederickson (2005), administrasi publik telah bertransisi dari penyelenggaraan oleh pemerintah (pandangan *old public administration*) menjadi kerjasama antara pemerintah dan masyarakat (perspektif *Governance Network*). Osborne (2010) menegaskan bahwa *New Public Management* (NPM) sebenarnya muncul sebagai respons terhadap evolusi dari administrasi publik tradisional menuju *governance* publik baru. Paradigma *modern governance* menggambarkan pola interaksi baru antara pemerintah dan masyarakat. Pendekatan ini tidak lagi mendorong dominasi pemerintah dalam penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan, dan pelayanan publik. Hal ini karena tugas negara semakin kompleks dan berat dalam mengatasi berbagai masalah yang cepat berubah dan sulit diprediksi. Oleh karena itu, pemerintah perlu berkolaborasi dengan sektor swasta dan masyarakat. Kolaborasi antara ketiga elemen ini (pemerintah, swasta, dan masyarakat) menjadi fokus utama dalam pendekatan *governance* (Tjokroamidjojo dan Kooiman, 1993:2).

Konsep pemerintahan berasal dari kekecewaan terhadap konsep pemerintahan yang menjadi titik tekan paradigma tradisional. Konsep ini menyempurnakan konsep-konsep *New Public Management* (NPM). Negara adalah organisasi publik dengan otoritas hukum yang mewakili kepentingan umum. Kondisi yang menjamin adanya proses kesejajaran, kesamaan, kohesi, dan keseimbangan peran serta adanya saling mengontrol dilakukan oleh tiga entitas, yaitu pemerintah (pemerintah), rakyat (rakyat), dan usahawan (usahawan) di sektor swasta (Taschereau dan Campos, 1997 dalam Thoha, 2003:63).

Dalam penyelenggaraan pemerintahan, terlibat tiga unsur utama yang saling berinteraksi, yaitu negara/pemerintah (*the state*), sektor swasta (*the private sector*), dan organisasi masyarakat sipil (*civil society organization*). Hubungan di antara ketiga unsur ini saling mempengaruhi, membutuhkan satu sama lain, dan kadang-kadang bahkan bersifat ketergantungan dalam upaya mencapai pemerintahan yang baik (Widodo, 2008:110).

Governance Network

Konsep *governance network* merupakan hubungan interdependensi antara aktor-aktor yang memiliki otonomi di sektor publik, swasta, dan sosial, yang

bekerja bersama untuk mencapai tujuan organisasi jaringan. Struktur dalam jaringan kebijakan ini menggambarkan posisi dan interaksi antara aktor-aktor yang terlibat. Keberhasilan jaringan *governance* dilihat dari kemampuan aktor-aktor tersebut untuk beradaptasi dan menghasilkan strategi bersama dalam menghadapi masalah dan mencapai solusi win-win. Kebijakan Transportasi Umum Bus Mamminasata adalah contoh dari upaya untuk mengatasi keterbatasan sumber daya pemerintah. Partisipasi aktif dalam jaringan pemerintahan oleh kelompok dan organisasi yang relevan membantu mengatasi masalah kekacauan dan resistensi terhadap perubahan kebijakan. Ini biasanya mengarah pada pemerintahan yang lebih efisien (Mayntz 1993:10). Pada saat yang sama, partisipasi yang lebih besar dari berbagai pemangku kepentingan dalam proses pengambilan keputusan juga dapat membantu pemerintahan menjadi lebih demokratis (Scharpf 1997; Klijn & Koppenjan, 2016:19).

Dalam menganalisis hubungan relasional antara aktor dalam jaringan kebijakan publik, teori jaringan sosial memberikan pemahaman tentang pola hubungan antar aktor. Menurut Klijn & Koppenjan (2016), beberapa dimensi yang digunakan untuk mengukur pola hubungan antar aktor adalah:

1. Kontak (*Contact*): Struktur jaringan kebijakan dapat dilihat melalui jumlah hubungan atau kontak antar aktor dan kontribusi masing-masing aktor terhadap organisasi jaringan dalam penyelesaian masalah kebijakan. Sejauh mana hubungan antar aktor dan lamanya interaksi memberikan manfaat timbal balik juga penting.
2. Kepercayaan (*Trust*): Kepercayaan merupakan faktor kunci dalam kesuksesan organisasi jaringan. Kepercayaan memperlambat hubungan antar aktor dan membantu dalam mengatasi masalah yang kompleks. Hal ini dibangun melalui aturan bersama dan kesepakatan dalam hubungan

Governance network saat ini dianggap sebagai pendekatan yang efektif dalam mengatasi masalah kompleks dan kebijakan yang penuh konflik. Pendekatan ini membantu mengidentifikasi masalah kebijakan, mengumpulkan informasi, dan membangun konsensus di antara berbagai pemangku kepentingan. Dengan demikian, *governance network* merupakan solusi yang relevan dalam menghadapi tantangan perkembangan zaman dan perubahan lingkungan yang cepat.

Transportasi

Transportasi, dalam arti harfiah, berarti mengangkut atau memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Ini melibatkan sarana dan prasarana yang memungkinkan perpindahan barang dan orang antar daerah atau wilayah. Transportasi berperan penting dalam perpindahan masyarakat dan barang, serta memenuhi kebutuhan akses ke berbagai wilayah.

Bus Trans Mamminasata (Teman Bus) adalah layanan transportasi umum berbasis armada bus sederhana yang memiliki fokus pada keamanan, kenyamanan, dan efisiensi. Program ini memanfaatkan teknologi seperti CCTV dan tombol bahaya di dalam armada, serta penerapan standar operasi kendaraan dan standar operasi dalam situasi darurat. Dalam skema *buy the service* (BTS), Teman Bus

menerapkan strategi push dan pull untuk menarik masyarakat beralih menggunakan transportasi umum dan meninggalkan kendaraan pribadi.

Teman Bus memiliki tingkat kualitas pelayanan yang tinggi dan tingkat keselamatan yang tinggi. Mereka juga memanfaatkan teknologi dan strategi untuk mengajak masyarakat menggunakan layanan transportasi umum. Dengan demikian, Teman Bus menjadi contoh nyata implementasi konsep *Governance network* dalam penyediaan layanan transportasi publik yang efektif dan efisien.

Menurut Kamaluddin (1987), makna transportasi jika dilihat dari asal katanya dalam bahasa Latin adalah "*transportare*". Kata "*tran*" berarti seberang, sedangkan "*portare*" berarti mengangkut atau mengusung. Oleh karena itu, transportasi berarti mengangkut barang atau orang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Menurut Tamin (1997), transportasi adalah bagian dari sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang memungkinkan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi ini harus mampu memberikan pelayanan yang memadai, mendukung perpindahan orang dan barang, dan memungkinkan akses ke seluruh wilayah. Menurut pendapat Morlok (1984), tujuan transportasi adalah memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan tujuan tertentu. Pengangkutan orang atau barang mungkin bukan tujuan utama transportasi, tetapi jika ada dorongan atau elemen yang mendorongnya, akan ada minat terhadap transportasi baru.

Menurut Morlok (1984), sistem transportasi mencakup berbagai jenis hubungan dan koneksi terhadap penumpang, barang, dagangan, dan sarana dan prasarana yang saling berinteraksi saat orang dan barang bergerak. Transportasi yang terorganisir menghubungkan perangkat yang digunakan dalam interaksi transportasi dengan berbagai bagian siklus transportasi. Untuk mencapai tujuan transportasi terbaik bagi penumpang dan barang, beberapa faktor penting adalah kenyamanan, keamanan, kesesuaian dengan perkiraan waktu, dan harga yang terjangkau.

Secara keseluruhan, pandangan-pandangan ini menggambarkan transportasi sebagai sebuah sistem yang melibatkan perpindahan orang, barang, dan sarana-prasarana dengan tujuan untuk mencapai koneksi, hubungan, serta efisiensi dalam perpindahan antar lokasi. Transportasi memiliki peran penting dalam mendukung perpindahan masyarakat, barang, dan informasi dalam masyarakat serta perekonomian.

Bus Trans Mamminasata

Bus Trans Mamminasata, yang dikenal sebagai Teman Bus, merupakan layanan transportasi umum di perkotaan di Indonesia. Nama "Teman Bus" merupakan singkatan dari Transportasi Ekonomis, Mudah, Aman Dan Nyaman, mencerminkan nilai-nilai layanan yang ditawarkan. Layanan ini dioperasikan dengan konsep *buy the service* atau pembelian layanan, yang berfokus pada memberikan pelayanan yang memenuhi kebutuhan masyarakat. Teman Bus menggunakan armada bus sederhana dengan kapasitas penumpang sekitar 40 hingga 60 orang, dilengkapi dengan 20 hingga 30 kursi serta kursi prioritas. Selain

itu, layanan ini juga menghadirkan aplikasi yang dapat digunakan oleh calon penumpang untuk mempermudah proses pemesanan dan akses informasi mengenai layanan transportasi ini.

Layanan Teman Bus menggunakan sistem manajemen yang dapat diandalkan. Fokusnya adalah sistem pengawasan dan evaluasi untuk pengelolaan kendaraan yang berfungsi, yang mencakup elemen kerangka kerja fungsional, teknik pendayagunaan, dan pengelolaan keuangan. Metode ini didukung oleh digitalisasi waktu nyata (*real-time*) untuk memastikan manajemen layanan berjalan dengan efektif dan responsif. Kualitas pelayanan yang luar biasa, terutama dalam hal keamanan, adalah prioritas utama Teman Bus. Setiap bus harus memiliki kamera pengawas CCTV dan tombol bahaya. Untuk memastikan keaslian dan keamanan selama layanan, para sopir juga diharuskan memiliki identifikasi.

Untuk mendukung keamanan, Teman Bus juga menerapkan standar operasi kendaraan dan prosedur saat dalam keadaan darurat. Layanan ini menggunakan skema *buy the service* dengan strategi *push and pull*. Strategi "*push*" digunakan untuk mendorong masyarakat agar lebih memanfaatkan layanan transportasi umum, seperti pengaturan ruang dan waktu akses dengan mengurangi penggunaan transportasi pribadi. Sementara itu, strategi "*pull*" melibatkan otoritas publik untuk mendorong individu agar menggunakan transportasi umum dengan memberikan izin kepada operator dan menangani kebutuhan transportasi massal di kota dengan pendekatan yang terlindungi, menyenangkan, dan bermanfaat. Teman Bus merupakan upaya untuk mengatasi masalah kemacetan dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap transportasi publik dengan menghadirkan layanan yang ekonomis, mudah diakses, aman, dan nyaman.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan penelitian deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara mendalam dengan UPT Mamminasata, Dinas perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, PT. Sinar Jaya Mega Langgeng, dan PT. Surveyor Indonesia. Selain itu, penelitian ini juga melakukan observasi lapangan dengan melihat partisipasi masyarakat yang menggunakan layanan bus dan kepuasan masyarakat terhadap keberadaan bus mamminasata. Penelitian ini didukung oleh studi dokumentasi dari buku jurnal. Untuk menganalisis data, model analisis yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman (1994) digunakan. Teknik reduksi data melibatkan penyederhanaan dan pengabstrakan data yang berasal dari catatan lapangan. Selanjutnya, data yang telah disusun disajikan untuk memudahkan penarikan kesimpulan. Penelitian ini berfokus pada Kota Makassar, di mana program Teman Bus Trans Mamminasata beroperasi. Data dikumpulkan di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan di Jl. Perintis Kemerdekaan No.Km.15, PT. Borlindo Mandir Jaya di Jl. Jalur, Lingkar Barat Kota Makassar, dan PT. Sinar Jaya Megah Langgeng di Jl. Jalur. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana *governance network* digunakan dalam mengoptimalkan pengelolaan transportasi Bus Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan. Informan dalam penelitian ini terdiri dari PT. Surveyor Indonesia sebagai

pengelola dan pengawas, PT. Sinar Jaya Megah Langgeng sebagai operator bus, dan PT. Borlindo Mandiri Jaya sebagai perusahaan lokal yang terlibat dalam layanan Teman Bus di Kota Makassar. Fokus utama penelitian ini mengadopsi pendekatan *governance network* yang diajukan oleh Klijn & Kopenjan (2016), dengan dua dimensi penting, yaitu: (1) Kontak: Interaksi antara pemangku kepentingan selama rapat koordinasi menjadi fokus penting dalam analisis ini. Jumlah dan kontribusi kontak dari masing-masing pihak menjadi perhatian, serta seberapa sering pertemuan koordinasi diadakan. (2) Kepercayaan: Tingkat kepercayaan dalam penerapan standar pelayanan yang telah ditetapkan menjadi hal yang diamati. Apakah pemangku kepentingan mempercayai dan mematuhi standar pelayanan yang telah disepakati.

Dengan pendekatan ini, penelitian ini bermaksud untuk menggali bagaimana hubungan antar aktor dalam jaringan tersebut mempengaruhi keberhasilan implementasi dan pengelolaan program Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar.

Hasil dan Pembahasan

Governance Network dalam Optimalisasi transportasi Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan

Teman Bus, layanan transportasi massal di Kota Makassar, resmi diresmikan pada 13 November 2021 dan mulai beroperasi pada 15 November 2021. Layanan ini mengoperasikan 4 koridor dengan rute yang berbeda. Koridor 1 menghubungkan Mal Panakkukang dengan Pelabuhan Galesong, Koridor 2 menghubungkan Mal Panakkukang dengan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Koridor 3 menghubungkan Kampus 2 PNUP dengan Kampus 2 PIP, dan Koridor 4 menghubungkan Kampus Teknik Unhas Gowa dengan Mal Panakkukang. Meskipun demikian, pembatasan rute ini menyebabkan beberapa daerah sulit dijangkau oleh layanan ini, sehingga sebagian masyarakat menghadapi kesulitan dalam mengaksesnya. Hal ini berdampak pada pergeseran penggunaan transportasi dari kendaraan pribadi ke transportasi publik, yang diharapkan dapat membantu mengurangi tingkat kemacetan.

Untuk mengatasi hal ini, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menjalankan pengelolaan Bus Mamminasata dengan melibatkan PT. Surveyor Indonesia dan PT. Sinar Jaya Megah Langgeng. Tujuan dari kerja sama ini adalah untuk menjalankan layanan transportasi massal yang lebih efektif dan efisien dalam mengatasi masalah kemacetan dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap transportasi publik. Dalam melihat struktur jaringan kerjanya, dapat digunakan pendekatan yang dijelaskan oleh Klijn & Kopenjan (2016). Pendekatan ini memandang dimensi dalam struktur jaringan kerja dari beberapa aspek, seperti kontak antar aktor dan kepercayaan antar stakeholder. Dengan memahami dan menganalisis dimensi-dimensi ini, dapat diidentifikasi bagaimana interaksi dan kerja sama di antara stakeholder yang terlibat dalam pengelolaan layanan transportasi Bus Mamminasata.

Kontak (Contact)

Untuk menjelaskan pola hubungan yang ada dalam struktur organisasi jaringan, dimensi pertama yang perlu dianalisis adalah "kontak". Hubungan antara aktor di dalam jaringan organisasi dapat dipengaruhi oleh tingkat kontak yang tinggi. Kontribusi individu dari masing-masing aktor yang terlibat dalam organisasi jaringan dapat menunjukkan sub-dimensi terkait kontak. Selanjutnya, elemen "durasi", yang mengacu pada seberapa sering interaksi antara aktor-aktor ini, juga penting karena dapat menggambarkan seberapa baik aktor-aktor ini mengenal satu sama lain sebelum dan setelah mereka bergabung dalam organisasi jaringan. Hasil wawancara dengan Ibu Agustina Widyati dari tim pengelola Teman Bus Trans Mamminasata, yang bertanggung jawab atas sarana, prasarana, dan keselamatan jalan di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, disajikan di bawah ini:

"Di Trans Mamminasata, ada operator pelaksana yang mengelola layanan. PT. Sinar Jaya Megah Langgeng CO bekerja sama dengan PT. Borlindo di Makassar, dan PT. Surveyor Indonesia memantau pengelolaan layanan apakah sesuai SOP atau tidak. Kami selalu bekerja sama. Misalnya, ketika ada survei yang perlu dilakukan, seperti survei tentang penentuan halte atau perubahan rute, mereka berkoordinasi dengan kami untuk melakukan survei bersama. Selain itu, ketika ada surat masuk yang terkait, seperti tentang perusahaan atau Fajar. Kami bermohon menentukan titik halte di kantor kami, bersuratnya ke Pemprof jelas. Dan Pemprof nanti akan menyurati ke mereka, nanti kita duduksama-sama, kita turun sama-sama seperti itu, jadi tetap mereka berkomunikasi dengan Pemprov." (wawancara, 26 Juni 2023)

Di atas, hasil wawancara dengan Ibu Agustina Widyati menunjukkan bahwa banyak pihak terlibat dalam proses pengelolaan Teman Bus Trans Mamminasata. Dalam hal ini, PT Borlindo Mandiri Jaya dan PT Sinar Jaya bertindak sebagai operator penyelenggara, dan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan bertindak sebagai regulator. Selain itu, PT Surveyor Indonesia juga bertanggung jawab untuk memantau pelaksanaan program. Situasi ini menunjukkan bagaimana semua pihak berwenang bekerja sama untuk mengelola Bus Mamminasata di Kota Makassar. Namun, terlihat bahwa masih ada ruang untuk meningkatkan kolaborasi ini agar pengelolaan program menjadi lebih efisien.

Kepercayaan (Trust)

Faktor kepercayaan (*trust*) juga memiliki peran penting dalam jaringan pengelolaan Bus Mamminasata. Tingkat kepercayaan yang tinggi di antara semua aktor yang terlibat akan mendukung pencapaian tujuan kebijakan transportasi massal di Provinsi Sulawesi Selatan. Tingkat kepercayaan yang kuat dapat mendorong kerjasama yang lebih baik dan lebih produktif dalam organisasi jaringan, berbeda dengan situasi di mana kepercayaan rendah. Kepercayaan ini juga tercermin dalam sejauh mana masing-masing stakeholder menjalankan standar operasional prosedur (SOP) sesuai dengan kontrak yang telah disepakati bersama. Hal ini memastikan bahwa proses pengelolaan Bus Mamminasata berjalan sesuai harapan dan membangun kepercayaan antara stakeholder, sekaligus menghasilkan hasil yang memuaskan dalam pengambilan keputusan

yang kompleks di dalam organisasi jaringan. Salah satu aspek yang berperan dalam menjaga kepercayaan ini adalah peran pengawas yang dipegang oleh PT Surveyor Indonesia. Pengawas ini memiliki peran penting dalam memberikan sanksi apabila ada pelanggaran SOP yang dilakukan oleh para sopir. Bapak Bayu dari PT Surveyor Indonesia juga menjelaskan hal ini, seperti yang terlihat dalam kutipan berikut:

"...kami selaku tim pengawas akan selalu memperhatikan kondisi kelayakan Bus dan kalau ada pelanggaran pasti akan diberikan sanksi berupa SP atau teguran pertama". (wawancara, 26 Juni 2023)

Selain itu, diperkuat dengan pernyataan PT. TKDN bapak Hilal selaku tim IT dalam memberikan pengawasan berupa CCTV dalam bus dan sensorik bunyi, berikut ini:

"..Didalam bus itu ada 3 cctv yang terpasang dan sensor pergerakan supir, seperti kalau ada yang mengantuk, sedang menelfon atau melaju lebih cepat". (wawancara, 26 Juni 2023)

Hasil wawancara tersebut mengindikasikan bahwa meskipun standar operasional prosedur (SOP) telah diterapkan sesuai dengan kontrak yang ada, masih terdapat banyak supir yang tidak mematuhi SOP tersebut. Akibatnya, masyarakat sebagian besar merasa kurang percaya dan menolak konsep transportasi massal seperti Bus Mamminasata. Namun, melalui sosialisasi yang didukung oleh penjelasan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan serta peran pembinaan dari tim koordinasi Program Bus Mamminasata, implementasi program ini akhirnya dapat diterima.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, pentingnya membangun kepercayaan (*trust*) di antara para stakeholder yang terlibat dalam optimalisasi pengelolaan transportasi Bus Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan menjadi jelas. Kepercayaan ini melibatkan pemahaman dan pelaksanaan tanggung jawab masing-masing stakeholder sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP) yang telah disepakati. Dengan demikian, kepercayaan dibangun antara Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, PT. Sinar Jaya Megah Langgeng sebagai operator, PT. Surveyor Indonesia sebagai pengawas, serta tim IT yang terlibat. Selain itu, kepercayaan ini juga diarahkan untuk membangun keyakinan masyarakat bahwa pengelolaan Bus Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan dapat berjalan dengan baik dan optimal. Ini karena semua pihak yang terlibat telah secara disiplin mematuhi dan menjalankan SOP sesuai dengan kontrak yang telah disepakati. Dengan adanya pemenuhan terhadap SOP ini, kepercayaan masyarakat terhadap program transportasi ini meningkat, karena mereka melihat bahwa semua stakeholder bekerja dengan baik dan komitmen dalam menjalankan program tersebut.

Dengan demikian, kepercayaan menjadi landasan yang penting dalam menjalankan program transportasi massal seperti Bus Mamminasata. Kepercayaan ini tidak hanya berlaku di antara stakeholder yang terlibat, tetapi juga menjadi dasar penting dalam membangun kepercayaan masyarakat terhadap efektivitas dan kualitas layanan yang diberikan oleh program ini.

Kesimpulan

Kesimpulan dari penelitian ini berdasarkan pendekatan dimensi *governance network* dalam optimalisasi pengelolaan transportasi Mamminsata di Provinsi Sulawesi Selatan, menunjukkan bahwa tata kelola semua stakeholder yang terlibat dalam menjalankan program Mamminasata ini belum optimal karena berdasarkan dua dimensi yaitu (1) kontak, hal tersebut dapat dilihat dari interaksi pada saat rapat koordinasi melalui koordinasi internal pada masing-masing pemangku kepentingan dan kontribusi yang diberikan, berdasarkan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa masih kurangnya interaksi yang berkualitas diantara masing-masing stakeholder. Adapun dimensi kedua yaitu (2) kepercayaan, hal tersebut dapat dilihat dari rasa kepercayaan pada penerapan standar pelayanan yang sudah ditetapkan namun masih belum efektif karena masih terdapat pemangku kepentingan yang tidak menjalankan standar pelayanan sesuai prosedur yang telah disepakati. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa diantara stakeholder yang terlibat sudah terjalin lama dengan menerapkan pelayanan sesuai standar yang telah ditetapkan, namun masih belum efektif dan ditingkatkan kepercayaan terkait penggunaan Bus Mamminasata agar program ini bisa berjalan dengan optimal.

Referensi

- Aldrich, H. A., 1979. *Organizational and Environments*, Prentice Hall Inc., Englewood Clif, New Jersey.
- Alwi, 2018. *Kolaborasi dan kinerja kebijakan (Tantangan dan strategi dalam penentuan dan implementasi kebijakan)* :Kedai buku Jenny. Yogyakarta.
- Alwi, dan Suratman. 2009. *Analisis Jaringan Antar Organisasi Pelayanan Publik Yang Demokratis (Studi Kasus Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Kota di Kota Makassar)*. Penelitian Hibah Pasca, lembaga Penelitian Unhas. Makassar.
- Freeman, J. L., & Parris Stevens, J.L, 1987. A theoretical and conceptual reexamination of subsystem politics, *Public Policy and Administration* Volume 2, Number 1, pp. 9-24.
- Klijin, E.H. & Joop Koppenjan, 2016. *Governance Networks in the public sector*. Routledge. New York.
- Kooiman, J. (Ed.), 1993. *Modern Governance*. London: Sage.
- George Frederickson. 1997. *The Spirit of Public Administration*. Jossey Bass Publisher. San Fransisco.
- Laumann, E. O., & Knocke, D., 1987. *The Organizational State*, University Of Wisconsin Press, Madison
- Sørensen, E., and J. Torfing (eds), 2007. *Theories of Democratic Network Governance*.