

**TRANSISI PENYEDIAAN TRANSPORTASI PUBLIK BERBASIS  
PELAYANAN**

**ASMUNI**

Program Studi Ilmu Administrasi Publik  
Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Pembangunan Jember  
Email: asmuni.mumun01@gmail.com

**Abstrak**

Transportasi publik merupakan sarana yang erat dengan peradaban. Dimana komponen dasarnya terkait dengan kondisi sosial, ekonomi dan struktur masyarakat. Di Indonesia, seperti halnya beberapa negara berkembang di Asia sistem transportasi publik terkesan dibiarkan apa adanya. Persoalan-persoalan seperti kemacetan, tingginya kecelakaan dan waktu yang tidak efisien menjadi ciri utama. Pelayanan transportasi publik seperti kereta api atau perbaikan moda transportasi darat merupakan upaya-upaya untuk memuaskan pelanggan dan memberi pilihan kepada pelanggan atau warga negara. Secara umum, perubahan cara pandang tersebut terkait dengan cara pelayanan kepada penggunanya.

Kata kunci: Transportasi Publik, Pelayanan Transportasi Publik, Kepuasan Publik dan Pilihan Publik.

## I. Pendahuluan

Bagi bangsa-bangsa yang baru merdeka, persoalan transportasi bukan merupakan persoalan yang utama. Isu transportasi yang layak pada hakekatnya masih kalah seksi dari persoalan-persoalan pangan. Sebagai pembenar atas pernyataan di atas, di dunia ketiga yang notabene negara baru merdeka tidak ada satu rezim yang jatuh karena transportasi yang buruk. Kejatuhan sebuah rezim acak kali disebabkan oleh ketidakstabilan penyediaan pangan. Sebagai contoh, jauhnya rezim Soekarno dan Soeharto di Indonesia, atau Ferdinand Marcos di Filipina \_tanpa mengecilkan faktor politik lainnya\_salah satunya pemicunya disebabkan terpuruknya ekonomi yang juga terkait dengan kebutuhan bahan pokok yang tidak terpenuhi secara layak.

Persoalan transportasi memperoleh perhatian ketika kemacetan dan kepadatan kendaraan dikeluhkan oleh sebagian masyarakat, terutama perkotaan. Jadi, isu pentingnya transportasi sejatinya masih terbatas pada perbincangan kalangan kelas “menengah perkotaan”. Sementara kawasan atau kalangan pinggiran dan pedesaan belum melihat signifikansi keberadaan sistem atau model transportasi yang benar dan baik. Bagi orang-orang pinggiran dan pedesaan persoalan sistem transportasi yang baik masih merupakan kebutuhan sekunder.

Oleh karena itu, menjadi wajar dan masuk akal ketika

membahas persoalan transportasi selalu berhubungan dengan persoalan di perkotaan, minimal terkait dengan daerah urban. Bagaimanapun, kota-kota besar di negara-negara berkembang kian terasa *pengab*, kotor dan berjubel. Sebagai pusat ekonomi, politik dan sosial, kota-kota besar seperti lentera bagi laron di malam hari atau seperti gula yang didatangi semut. Kota-kota besar telah menarik semua orang, dari semua level masyarakat untuk datang dan berebut nasib di sana. Dari sudut pandang transportasi, dalam beberapa dekade selanjutnya transportasi yang awalnya sederhana menjadi sebuah sistem yang rumit. Transportasi tidak hanya semata alat mengantar orang dari titik A ke titik B, lebih dari itu, transportasi juga terkait dengan kemajuan ekonomi sebuah bangsa. Dalam hal ini (Dridi et al dalam Belwal dan Belwal 2010:2) menggambarkan kondisi transportasi sebagai berikut: *In an urbanized society, an efficient transportation system is one of the basic components of the social, economic, and physical structure, and it has to be competitive and attractive to the transit seekers.* Dridi ingin menjelaskan bahwa bagi masyarakat urban, transportasi merupakan salah satu komponen dasar yang tidak bisa dipisahkan dengan kondisi sosial, ekonomi dan psikologi dari struktur masyarakat (publik). Oleh karena itu transportasi akan menjadi sebuah kondisi yang kompetitif dan antraktif orang-orang mempunyai mobilitas tinggi dalam

memenuhi kebutuhan hidupnya. Secara otomatis, transportasi bisa dilihat sebagai penyangga setidaknya penumpang bagi gerak laju perekonomian.

Sementara itu arus globalisasi juga berdampak pada transportasi. Era sekarang, transportasi bukan lagi hanya menjadi faktor pelengkap melainkan faktor determinan bagi keberhasilan pembangunan suatu negara. Dimana Gerak laju pembangunan seperti investasi, perdagangan akan dipengaruhi oleh sistem transportasinya. Singkatnya, semakin baik sebuah transportasi sebuah negara semakin maju pula negara tersebut.

Transportasi merupakan urat nadi bagi setiap aktivitas manusia modern. Seperti yang diungkapkannya oleh (Morlock dan Bruton dalam Buku Putih Transportasi, 2006:1) “.....*advances in transport have made possible changes in the way we live and the way in which societies are organized, and there by have influenced the development of civilization,* ”. Pendapat tersebut menjelaskan bahwa transportasi sedikit banyak akan mempengaruhi perkembangan sebuah peradaban. Dengan transportasi yang nyaman, aman dan terjangkau memungkinkan orang untuk berubah. Sepertinya, menghubungkan antara kenyamanan transportasi dengan pertumbuhan ekonomi sedikit dipaksakan. Tetapi pada kenyataannya, pertumbuhan ekonomi sebuah kawasan selalu ditandai sarana transportasi yang memadai. Oleh karena itu, Banyak

pihak yang beranggapan transportasi akan memberikan sedikit rasa aman bagi para investor untuk melakukan investasi pada suatu negara atau daerah. Dampak selanjutnya adalah dengan investasi tersebut akan memacu sektor-sektor ekonomi yang lain di sekitarnya.

Pertumbuhan suatu kawasan, dengan sendirinya pula akan meningkatkan mobilitasnya warga untuk mengejar kehidupan yang dianggap lebih baik. Dalam konteks seperti ini, transportasi yang memadai menjadi layak untuk dibicarakan. Dari sudut pandang kajian publik, keberadaan transportasi yang nyaman dan aman serta terjangkau merupakan bagian tak terpisahkan dari kewajiban pemerintah memberikan pelayanan kepada warganya. Dengan kata lain, transportasi yang baik sangat penting untuk disediakan oleh pemerintah.

Dalam konteks kebutuhan publik, transportasi merupakan sesuatu yang tidak terelakkan dalam menjaga mobilitas publik. Seperti pendapat Dridi di atas, bahwa bagi masyarakat, terutama masyarakat urban, transportasi merupakan salah satu komponen dasar yang tidak bisa dipisahkan dengan kondisi sosial, ekonomi dan psikologi dari struktur masyarakat (publik). Oleh karena itu transportasi akan menjadi sebuah kondisi yang kompetitif dan antraktif orang-orang mempunyai mobilitas tinggi dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Dengan kata lain, untuk menuju mobilitas tersebut

masyarakat selalu mendesak penyelenggara negara dalam hal ini pemerintah untuk menyediakan moda angkutan umum yang memadai. Masyarakat juga berharap adanya varian angkutan. Dimana, masyarakat mempunyai pilihan lebih banyak untuk menggunakan transportasi sebagai alternatif. Secara mendasar, yang dibutuhkan adalah angkutan massal yang mampu mengangkut sebanyak mungkin orang dari satu tempat ke tempat lain. Negara Indonesia merupakan salah satu dari banyak negara berkembang yang lamban dalam menyediakan angkutan massal dibandingkan laju peningkatan kendaraan pribadi. Padahal, penyediaan transportasi bukan hanya berhasil dilakukan oleh negara-negara yang telah maju. Sebagai contoh, negara berkembang seperti Mexico mampu melahirkan transportasi massal seperti Bus Rapid Transit (BRT) system pada tahun 2005 mampu menghilangkan banyak *colectivos* semacam angkutan dengan bak terbuka dengan gas emisi yang tinggi di kota-kota metropolitan atau yang lebih dikenal dengan Mexico City Metropolitan Area (MCMA), seperti Distrito Federal (DF) dan Estado De Mexico (EM) dimana keberadaan *colectivos* tersebut telah hadir di Mexico sejak tahun 1970-an. Keberhasilan transportasi massal seperti BRT dijelaskan (Piters, 2011:42) sebagai berikut, *Since the city government implemented the BRT model in DF, the government has permanently*

*removed 839 colectivos operating in the MCMA area.*

Keutamaan BRT system juga terletak dari daya tampungnya yang sangat besar terhadap perpindahan banyak orang dari satu kawasan ke kawasan lainnya. Daya tampung BRT system dituturkan (McKone dalam Piters, 2011:44) *Today, the Metro bus system transports 620,000 passengers per day and results in a reduction of an estimated 100,000 tons of carbon dioxide emissions every year.*

BRT system merupakan kebijakan transportasi yang dilakukan pembuat kebijakan kota. BRT sistem menggunakan metrobus hanya beroperasi didalam kota, bisa mengangkut penumpang sampai 620.000 orang per-hari. Untuk waktu dekat, bagi negara seperti Mexico BRP merupakan jawaban atas persoalan transportasi dalam kota. Dan sebagai bonusnya adalah berkurangnya gas emisi karbon yang sebanyak 100.000 ton karbon dioksida setiap tahunnya. Pengurangan gas buang tersebut dapat dimengerti karena dipensiunkannya *colectivos* yang terkenal dengan asap pekatnya.

Di sisi lain, transportasi massa juga terkait dengan kesadaran (*awareness*) publik untuk menjaga aset dan semua perlengkapan transportasi dari jalan raya, trotor, rel kereta, stasiun, bus, kereta. Karena keberadaanya merupakan katagori barang publik (*public good*). Dimana keberadaanya, tidak diperuntukkan kepada orang per-orang tetapi kepada

kepentingan orang banyak. Dalam hal ini (Rachbini, 2006: 50-51) memandang barang publik sebagai barang atau jasa yang tidak bisa dikonsumsi atau digunakan secara individu semata, karena mempunyai pengaruh terhadap individu yang lain dalam suatu kelompok.

Hal yang kontras terjadi di negara berkembang. Infrastruktur yang belum memadai, tingkat kemacetan yang tinggi, suasana yang berjubel di dalam transportasi umum menjadi sajian yang terjadi setiap hari. Di negara berkembang, lalu lintas merupakan perjalanan yang mengandung resiko keselamatan yang cukup tinggi atau mempunyai tingkat keamanan yang rendah. Menurut data Kepolisian Republik Indonesia sampai kuartel ketiga tahun 2011 ada sebanyak 4.744 kecelakaan lalu lintas, melibatkan 6.280 kendaraan. Mayoritas kendaraan roda dua atau sepeda motor dan menewaskan 779 jiwa. Jumlah ini meningkat hampir 30 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang berjumlah 3.639 laka dan melibatkan 4.532 kendaraan. Diperkirakan, jumlahnya terus meningkat setiap tahun. ([www.pikiran-rakyat.com](http://www.pikiran-rakyat.com).

14/03/2012)

Data yang kurang lebih sama dikeluarkan oleh Fraksi PKB DPR-RI. Menurutnya, Sampai 2011 tercatat 106.129 kecelakaan lalulintas yang terjadi di seluruh Indonesia. Korban jiwa meninggal mencapai 30.629 jiwa, luka berat 35.787 dan luka ringan 107. 281. Sementara,

kerugian materil diperkirakan mencapai Rp 278,432 miliar. (<http://www.republika.co.id>. 09/02/12)

Data di atas menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih cukup tinggi. Ada beberapa alasan mengapa tingkat kecelakaan di Indonesia cukup tinggi, salah satunya adalah kerusakan jalan. Menurut (Munawar, 2007:04) kerusakan jalan yang menyebabkan timbulnya biaya ekonomi dan biaya sosial yang besar. Kondisi jaringan jalan nasional berada dalam kondisi kritis, selain karena kurangnya anggaran melalui APBN, juga karena sejak sebelum krisis pembinaan, pelaksanaan dan pengawasan pelaksanaan pembangunan jalan yang berkualitas belum prima.

Dengan rusaknya jalan, bukan hanya membuat perjalan tidak nyaman, tetapi juga menghambat aksesibilitas seseorang dalam menggunakan jalan tersebut. Boleh dikata, bahwa tingkat kecelakaan itu disebabkan oleh kerusakan jalan yang berakibat orang menjadi resah dalam perjalanan. Disisi lain, banyak armada transportasi yang memiliki tingkat kelayakan rendah. Transportasi publik dioperasikan dengan ala kadarnya. Kebanyakan transportasi publik, terutama transportasi darat memang menanggung beban biaya operasional yang cukup tinggi. Kendaraan publik baik yang dikelola oleh pemerintah ataupun yang dikelola oleh pihak swasta

memiliki ciri yang sama yaitu usang dan kanibalis. Tindakan tersebut terjadi untuk mensiasati tingginya biaya operasional.

Lebih lanjut (Munawar 2007:03) menjelaskan tentang kondisi transportasi publik dalam melakukan operasinya:

Dari segi sarana transportasi darat, terjadi penurunan jumlah armada operasi yang disebabkan oleh kenaikan harga suku cadang, kenaikan biaya modal yang diakibatkan kenaikan suku bunga karena kenaikan kurs dollar serta persaingan dengan moda transportasi lain (terutama transportasi udara), sehingga menyebabkan biaya operasi kendaraan menjadi tinggi, sedangkan kenaikan tarif relatif rendah, karena daya beli masyarakat yang rendah.

Dari pendapat di atas, dapat dijelaskan lebih lanjut bahwa persiapan dalam transportasi lebih kepada kemampuan dari penyelenggara yang gagal beradaptasi dengan gerak laju publik, terutama di daerah perkotaan dan urban. Dengan kata lain, dalam hal pelayanan transportasi publik, pemerintah gagal dalam memberikan pelayanan yang maksimal dan kepuasan publik cukup terganggu dengan adanya hal tersebut. Pesatnya sistem perkreditan merupakan asumsi bahwa sejatinya masyarakat tidak puas dengan pelayanan transportasi

yang ada di negeri ini. Penggunaan kendaraan pribadi yang diperoleh dari kemudahan sistem perkreditan sedikit-banyak telah mengurangi “ketergantungan publik” terhadap transportasi publik, terutama untuk tujuan trayek pendek dan menengah. Bagi publik, kendaraan pribadi baik sepeda motor ataupun mobil merupakan alternatif lain dalam berkendara. Tetapi hal tersebut juga menjadi bukti setidaknya sebagai petanda bahwa pelayanan transportasi publik di negeri ini mempunyai problem yang sangat pelik.

Kompleksitas masalah keberadaan transportasi publik memaksa paling tidak memikirkan pemerintah untuk memikirkan ulang hubungan dari beberapa pemangku kepentingan terhadap timbulnya kompleksitas transportasi publik. Problem transportasi publik tidak hanya tercipta oleh kualitas yang rendah dari penyedia jasa transportasi baik yang disediakan pemerintah maupun pihak swasta, terlebih tumbuh pesatnya marketable kendaraan pribadi. Harus diakui bahwa penyedia layanan transportasi yang lemah telah memicu meledaknya jumlah kendaraan pribadi. Oleh karenanya, menjadi penting untuk melihat kembali kebijakan yang ada terutama dalam misi pelayanannya, bahwa kompleksitas persoalan yang menyebabkan rendahnya pelayanan harus diintegrasikan pelayanannya. Menurut (Kettl dalam Osborne hal 247) menjelaskan tentang integrasi

layanan (service integration, sebagai berikut:

*“The complexities of these systems have increasingly led governments to rely on service integration contractors. Instead of purchasing goods and services directly from suppliers, government contracts with a general contractor, who in turn contracts out with other suppliers for the production of the good or service. In many cases, the service integrator is responsible not only for general oversight of the project but also for designing many of its key elements.*

Jika merujuk pada UU No. 22 tahun 2009 tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan bab 1 menjelaskan tentang keselamatan lalu lintas adalah sebagai suatu keadaan, dimana setiap orang terhindar orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan. Tentu saja, banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tetapi faktor yang cukup dominan bisa saja terletak pada kondisi jalan yang kurang memadai. Volume kendaraan bermotor terus meningkat setiap tahunnya, sementara luas dan panjang jalan belum bertambah. Ditambah faktor lingkungan seperti banjir ataupun

tanah longsor yang memaksa kondisi jalan menjadi rusak.

Persoalan yang terjadi, pilihan untuk menggunakan kendaraan pribadi atau transportasi umum sejatinya bukan tergantung pada tingkat pendapatan seorang. Tetapi lebih karena keterbatasan armada yang nyaman dan aksesible bagi setiap individu. Jika transportasi publik itu *accessibility, comfortable* dan *safety*, bagi publik ada kemungkinan yang cukup besar untuk lebih menggunakan transportasi publik.

Dengan demikian, transportasi di Indonesia sampai saat ini masih menjadi perhatian banyak kalangan, terutama dalam hal keselamatan. Penyebab utamanya adalah tingkat kecelakaan yang cukup. Menurut Departemen Perhubungan, setidaknya ada tiga hal yang menjadi isu tentang keselamatan transportasi jika dihubungkan dengan kecelakaan, diantaranya isu sumber daya manusia (*human resources issues*), isu fasilitas (*facility issues*) dan isu infrastruktur (*infrastructure issues*) <http://www.dephub.go.id/>). Isu sumber daya manusia lebih mengacu pada kurang profesionalan dari aparat dan keterbatasan alat dan perlengkapan dari armada transportasi yang ada. Sementara mengenai infrastruktur selalu terkait dengan keberadaan jalan yang kurang memadai.

Ketiga isu tersebut merupakan lingkaran setan yang harus diurai supaya arah

pembangunan transportasi publik menjadi jelas sasaran, target dan tujuannya. Bagaimapun pengembangan transportasi publik harus memenuhi standar keamanan (keselamatan) dan kenyamanan. Banyak pihak menilai pemerintah saat ini kurang begitu serius dalam melakukan kebijakan transportasi khususnya transportasi darat. Ini terlihat dari pola kebijakan yang parsial atau tidak menyeluruh. Di banyak tempat persoalan di tanah air kurang lebih sama, tetapi penanganan khususnya terkesan tidak sama. Sebagai contoh kemacetan yang terjadi di Jakarta dan Surabaya merupakan fenomena yang relatif sama, secara logika penanganan pun tidak begitu berbeda. Jika Pemerintah Daerah Istimewa Jakarta menggunakan *comuter* dan *Busway* untuk mengurangi kemacetan, sejatinya kebijakan tersebut juga diberlakukan di Surabaya tanpa harus menunggu sepadat Jakarta.

Kebijakan yang cenderung parsial tersebut berbeda dengan pijakan normatif yang dimiliki Departemen Perhubungan sebagai penanggungjawab utama transportasi di negara ini. Dalam pandangan normatifnya transportasi, termasuk darat merupakan sebagian dari pembangunan transportasi secara keseluruhan dan merupakan bagian tidak terpisahkan dari pembangunan nasional. Pembangunan transportasi dilaksanakan sebagai dukungan terhadap pembangunan nasional yang berkelanjutan dengan memperhatikan beberapa aspek yang

meliputi pembangunan ekonomi dan investasi, keadilan (*equity*) serta keamanan dan keselamatan. Ketiga aspek tersebut diwujudkan dalam kebijakan dan kerangka kerja regulasi yang dalam operasionalnya diwujudkan dengan instrumen dan pendekatan. Sebagai masukan dalam penyusunan instrumen dan pendekatan tersebut adalah tingkat permintaan untuk mobilitas dan dampak lingkungan yang dihasilkan (Masterplan Darat Bab 1, 2005:5).

Dalam artikel ini ingin menggambarkan tentang kompleksitas persoalan transportasi publik di Indonesia, dari segi kualitas pelayanan, kepuasan penggunaannya dan kemungkinan pilihan-pilihan rasional bagi pengguna pelayanan transportasi publik dengan teori-teori *public service* dan pilihan publik (*public choice*). Disamping itu, juga penting untuk melihat keunikan-keunikan pengelolaan dan pelayanan transportasi serta kendala yang merintanginya ketika teori yang ada dibenturkan dengan realitas yang ada.

### **Metode Penelitian**

Untuk menganalisa dan menjelaskan permasalahan yang telah dipaparkan, penulis menggunakan metode kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif-analitis, yaitu menggambarkan fakta-fakta yang ada dengan menganalisa dan menginterpretasikan data-data yang telah terkumpul. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Moleong (2006:112) mengemukakan

“sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain”. Lebih lanjut Metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Selain itu, data tersebut juga bisa berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, *videotape*, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya. Pengumpulan data yang penulis lakukan adalah dengan memanfaatkan data-data sekunder yaitu melalui library research diantaranya bersumber dari buku-buku, jurnal-jurnal, dokumen, media massa, dan internet. Data kemudian dianalisis dan dituangkan dalam bentuk hasil penelitian di dalam karya ilmiah ini.

### **Pelayanan dan Kepentingan Publik**

Dalam kajian pelayanan publik (*public service*), dimulai dengan kritik secara tajam terhadap kegagalan penyelenggaraan pemerintahan dalam memberikan pelayanan secara maksimal kepada warga negaranya. Dalam hal ini, pemerintahan dianggap tidak efektif dan efisien. Pemerintah dianggap lambat, dan tidak sensitif terhadap perubahan lingkungan yang ada. Pemerintah dianggap berjalan atas perlindungan subsidi, proteksi ekonomi, politik, serta transparansi yang sangat minim. Seharunya untuk

melihat keberhasilan pemerintah tidaklah cukup hanya dilihat dari satu term seperti kepuasan pemerintah semata tanpa melihat kepuasan yang lebih besar yaitu kepuasan publik. Pemerintah mempunyai standar keberhasilan tetapi tidak tunggal, dengan kata lain harus melibatkan agen sektor privat atau sektor non profit seperti lembaga swadaya masyarakat atau pemerhati masalah-masalah kebijakan seperti dijelaskan (Stoker, 1998:17 dalam Milward dan Provan, 2000:360) tentang governance:

*Governance is amore inclusive term, concerned with creating the conditions for ordered rule and collective action, often including agents in the private and nonprofit sectors as well as within the public sector. The essence of governance is its focus on governing mechanisms (grants, contracts, and agreements) that do not rest solely on the authority and sanctions of government.*

Dengan semakin kompleksnya persoalan-persoalan publik, menjadi kurang relevan jika pemerintah melakukan secara sendirian seperti yang dibicarakan dalam banyak kesempatan pada waktu lampau. Sebab, dalam banyak hal, pemerintah diwaktu lampau, dengan paradigma *the old public administration* dianggap masih sangat lamban, bahkan cenderung

abai dalam merespon berbagai kebutuhan dan keluhan warganegaranya. Dengan kata lain, pemerintahan dengan gaya lama tersebut belum mampu menjadi pelayan bagi tuntutan warganegaranya.

Dengan demikian, kritik terhadap gaya pemerintah yang jauh dari pelayanan tersebut menyeruk sekitar dua dekade yang lalu. Misalnya, apa yang disebut oleh Osborne dan Gaebler sebagai *reinventing goverment*, yang dalam bahasa kita diterjemahkan dengan wirausaha birokrasi. Secara sederhana, pemikiran ini berangkat dari keadaan pemerintah yang dinilai mempunyai problem yang akut, bahkan dari satu pemerintah kepada pemerintah yang lain. Dari sistem satu sistem publik ke sistem publik yang lain.

*“our goverment are in deep trouble today. In government after goverment and public system after public system, reinventing is the only option left. But the lack of a vision\_a new paradigm\_hold us back.”*(Osborne dan Gaebler dalam Cullen dan Chusman, 2000:01)

Pendapat di atas, dapat ditafsirkan dengan sangat sederhana bahwa problem yang dialami sebuah pemerintahan acapkali sangat mendasar sehingga solusinyapun tidaklah muda. Bahkan ketika pemerintahan itu berganti dan banyak sistem baru dilakukan, problem pemerintahan ternyata tidak kunjung teratasi. Oleh karena itu,

Osborne dan Gaebler mengarisbawahi bahwa *reinventing* hanya sebagai salah satu opsi yang ditawarkan (*the only option left*). Secara umum, pendekatan ini melihat pemerintahan harus melakukan usaha seperti cara-cara yang dilakukan oleh pasar (market). Didalamnya, juga menjunjung tinggi semangat persaingan seperti layaknya persaingan sempurna di sektor swasta sehingga penyelenggara pemerintah akan berlomba untuk meningkatkan pelayanan.

Diskursus mengenai perubahan cara melakukan usaha seperti yang dilakukan swasta tersebut yang dikenal dengan *new public management, reinventing* atau *state modernization dan reform* mengharapkan sebuah era pada pemerintahan yang merangsang atau mendorong (*incentives*), kompetitif (*competition*) dan melaksanakan dengan baik (*performance*) sebuah pelayanan. Dimana hal tersebut harus diarahkan pada usaha untuk mengganti pemerintahan yang berjenjang (hirarkis) menjadi sebuah institusi yang merepresentasikan demokrasi. Dalam artinya, sesuai dengan kehendak atau kepentingan publik. *“...by many to be displacing tradisional public administration’s reliance on rule-based hierarchies overseen by the institutions of representative democracy, a development with profound implications for democracy itself.* (Lynn, 2006:02).

Dengan bahasa yang lain, misalnya (Andrisani dan Hakim, 2002:05) menggambarkan *tradisional public administration* sebagai *the era of big government is over. The word has learned that government are omnipotent*. Sejalan dengan pendapat di atas, bagaimanapun dalam dunia yang semakin terhubung satu dengan yang lainnya, sebuah pemerintahan yang mengatur dengan kaku serta tidak melimpahkan kewenangannya pada institusi-institusi lain sudah tidak laku lagi. Pendapat ini melihat arus tuntutan terhadap pemerintahan yang fleksibel sangat tinggi. *Today's enveroment demands institutions that are extremely flexibel (Osborne dan Gaebler,1992:17 dalam Martin,2000:14)*. Pemerintahan tidak sanggup menyerap tuntutan dari warganegaranya, akan seperti gajah yang berlajam lambat atau seperti tubuh yang besar dan kegemukannya. Dimana gerakanya lamban, dan sangat mungkin menderita sakit.

Tetapi kritik pun muncul terhadap konsep pembaharuan ini, baik itu *new public management, reinventing* atau *state modernization, dan new public service* terutama dari sarjana yang berhaluan kiri. Pertanyaan yang paling mendasar sejatinya terletak pada dalam konsep melayani? Siapakah itu *costumer*? Apakah konsep *costumer* sama persis seperti hukum pasar memperlakukannya.

Konsep melayani dalam kontek pasar selalu berkonotasi dengan kemampuan “membeli” dari

seseorang atau individu. Dalam pandangan pasar tidak ada hal yang gratis, semuanya harus dibeli terlebih dahulu baru kemudian ada pelayanan. Atas kritikan tersebut Aliran *new public management* atau *new public service*, bukannya tidak menyadari bentuk mekanisme pasar terhadap kepentingan publik makanya pendekatan ini selalu menggaris bawahi hanya sebatas mengadopsi prinsip-prinsip pasar (*adopting market principles*) (Andrisani dan Hakim, 2002:06) tanpa melupakan tujuan utama negara yaitu menciptakan kesejahteraan dan keadilan yang sebesar-besarnya.

Begitu peliknya hubungan antara pelayanan yang melibatkan individu-individu terkait dengan banyak kepentingan yang menyelimuti keberlasungan antara pelayanan dengan warganegaranya. Kepelikan tersebut logis sebab *costumer* mempunyai kepentingan yang berbeda-beda, yang dalam kacamata *new public management* atau *new public service paradigm* disebut sebagai publik. Dengan kata lain, paradigma tersebut memang mencoba mendefinisikan tentang kepentingan publik (*public interest*) sebagai wanana untuk dilayani.

Dalam kacamata *new public service* kepentingan publik dipandang sebagai hal yang harus dilayani. Menurut (Denhardt dan Denhardt, 2003: 79) menjelaskan kepentingan publik;

*“The New Public Service also rejects the idea that the*

*public interest can be understood as the aggregation of individual self-interests. In the New Public Service, the goal is to move beyond self-interest to discover and act upon shared interests—the public interest. Pelayanan publik mutakhir (the new public service) juga menolak idea bahwa kepentingan publik dimengerti sebagai kumpulan dari kepentingan individu-individu. Dalam The new public service, tujuannya melampaui kepentingan individu itu sendiri untuk digali dan dilakukan sebagai kepentingan bersama-hal tersebut yang dikatakan sebagai kepentingan publik”.*

Sebagai otokritik dari berjalanya pelayanan yang bertumpuh terhadap *customers* \_seperti yang terjadi pada new public management\_ dimana kepentingan publik diidentifikasi *sebagai market like arenas of choice in which individuals, as customers, can make decisions based on their own self-interest* (Denhardt dan Denhardt, 2003:76). Ini artinya kepentingan publik itu sendiri ketika ditelusuri tidak lebih didasari dari kepentingan pribadi. Oleh karena itu *New Public Service* menolak klaim tersebut, bagi paham ini pemerintah sebagai penyedia layanan memberikan aturan yang mendasar dan penting yang mendorong atau membantu warga

negara melakukan artikulasi kepentingan publiknya. Sebaliknya nilai-nilai bersama dan kepentingan warga negara secara kolektif digunakan sebagai panduan perilaku dan pengambilan keputusan dari penyelenggara pemerintahan.

Jadi, persoalan pelayanan tidak hanya fokus atau dimiliki pada sektor privat tetapi juga bisa diterapkan pada model-model *governance*. *Governance* model menurut (Osborne and Gaebler 1992, Koppenjan and Klijn, 2004 dalam Farneti, Padovani and Young dalam Osborne, 2010: 257) *It is being used in efforts to transform governance into more effective and effecient that can do more with less*. Bahwa transformasi *governance* memungkinkan untuk menggunakan model-model *governance* sesuai dengan model futuristik tanpa menghilangkan model yang ada. Beberapa model yang ada seperti *Prosedural governance*, *corporate governance*, *market governance* atau *network governance* mempunyai peran masing-masing sesuai dengan konteksnya.

Dalam prespektif yang lain, Buchanan mengaris bawahi tentang kemungkinan pilihan yang lebih variatis meskipun itu menyangkut kepentingan publik sekalipun. Dalam pandangannya, publik harus punya pilihan untuk memilih. Pilihan tersebut diasumsikan sebagai wahana tawar-menawar tak ubahnya pasar. Realitas menunjukkan bahwa pelayanan atau kebijakan atas nama publik (masyarakat) tidaklah seperti

hukum yang berlaku, seringkali kebijakan tersebut menyimpang. Menurut (Buchanan 2009:11), *public choice of theory* hadir untuk mendiskripsikan secara akurat tentang romantica \_suatu anggapan bahwa politik sebagai seni dan kepura-puraan dari perangkat kebangsaan lewat pemerintah dan para gubernurnya (pejabat pemerintah, penulis) dan perilaku individu-individu dalam pemerintahan yang telah membuat skeptis banyak pihak tentang apa yang akan dilakukan pemerintah atau apa yang akan dilakukan para pejabat (*what governments can do and what govenors will do*)? Tentu saja kita harus lebih konsisten \_ lebih jujur\_ dengan realitas politik, bahwa para pejabat pemerintah juga mempunyai kepentingan-kepentingan sendiri).

Menurut Buchanan, *public choice of theory* melihat sebuah realitas tersebut. Sehingga, teori ini merupakan teori dalam bidang pemerintahan yang disandingkan secara menyeluruh dengan teori dibidang ekonomi, khususnya teori ekonomi kesejahteraan (*the theoretical welfare economic*).

Buchanan berangkat dari pemikiran tentang kegagalan penyelenggara di sektor publik dan sektor private. Menurutnya, “...*the system of private markets was shown to “fail” in certain respects when tested againts the idealized criteria for efficiency in resource allocation and distribution. Government or polical organization is shown to fail*

*in certain respects when tested for satisfaction of idealized criteria for efficiency dan equity (Buchanan,2009:11-12).*

Pada satu sisi, private market (pasar swasta) menunjukkan kegagalnya ketika dites dan diperbandingkan kreteria yang ideal yaitu efesiansi untuk alokasi sumber daya dan distribusi ekonomi. Artinya pasar juga tidak menunjukan efesiensi, dan sumber daya hanya dikuasai segelintir orang saja. Pada sisi lain, pemerintah juga gagal memberikan kepuasan dalam hal efisiensi dan keadilan seperti banyak kreteria dalam tujuan pemerintahan.

Menurut *public choice of theory* secara esensi adalah pendekatan yang menggunakan alat-alat dan metode-metode dalam membangun berdasarkan pengalaman yang sering digunakan pada level di teori ekonomi. Cara dan metode yang sama juga diaplikasikan dalam bidang politik atau sektor pemerintahan, ilmu politik atau ekonomi publik. *Public choisce of theory essentially (Buchanan 2009:13) takes the tools and methods of approach that have been developed to quite sophisticated analytical levels in economic theory and applies tools and methods to the political or govermental sector, to politics, to public economic.*

Dengan menggunakan pendekatan ekonomi tersebut, *public choice of theory* berusaha melakukan analisa dalam menghubungkan perilaku dari individu aktor-aktor dalam sektor pemerintahan, atau

perilaku individu-individu dalam kapasitas sebagai pemilih, kandidat jabatan publik, anggota dewan, pemimpin dan anggota partai politik dari sudut ekonomi. Dengan kata lain, apa yang terjadi di lingkaran pemerintahan, para aktornya sejatinya mempunyai kepentingan sendiri-sendiri.

### **Politik Exchange**

Dalam banyak hal, sejatinya banyak komparasi antara ilmu politik dan teori ekonomi adalah sederhana saja. Intinya, proses perubahan politik (*politic exchange*) sangat dibutuhkan untuk menjelaskan perilaku aktor publik dan kepentingan-kepetingan dari perilaku-perilaku individu publik yang ada. Menurut (Buchaman, 2009: 14) setidaknya ada dua hal alasan mengapa hal tersebut diperlukan. *Pertama*, bahwa politik exchange merupakan konsep kesepakatan yang memasukkan interaksi ekonomi kedalam suatu peraturan hukum yang lebih jelas. Dengan seperti itu, perdagangan dan jasa dalam rana publik akan menjadi rumusan yang legal. *Kedua*, merumuskan secara baik dan pemfungsian dari legal order tersebut menjadi sangat penting, sehingga diperlukan semua pihak untuk turut andil didalamnya.

Teori pilihan publik (*public Choise*) merupakan pengembangan dari teori pilihan rasional. Dimana teori pilihan rasional ini lebih digunakan untuk menjelaskan perilaku politik, dengan beberapa

konsep utama seperti kesukuan (*preferensi*), kepercayaan (*beliefs*), peluang (opportunities) dan tindakan (*action*). Menurut (Deliarnov, 2006: 135) dari semua konsep utama tersebut pilihan rasionalnya adalah perangkungan. Dengan menggunakan pilihan rasional, akan dipahami rasional politik dalam pemilihan. Dimana sebelum menentukan pilihan, masyarakat melakukan intepretasi politik tentang tujuan-tujuan bersama. Tokoh yang paling dianggap berjasa dalam teori pilihan rasional ini adalah Kenneth Arrow karena menyebabkan paradigma pilihan rasional ini mendapat tempat dalam ilmu ekonomi politik.

Dalam perkembangannya teori pilihan rasional yang dikembangkan oleh James Buchaman dan Gordon Tullock dalam *Calculus of Consent* (1962). Karya mereka menjadi batu loncatan dalam memahami teori pilihan publik. Definisi tentang Public Choise Theory disederhanakan pada tahun 1995. Menurut (Samuelson & Nordhaus dalam Deliarnov, 2006: 139) mendefinisikan pilihan public sebagai *asks about how, what dan for of the public sectors just as supply and demand theory examines choices for the private sectors*". Pertanyaan tentang bagaimana, apa dan untuk sektor-sektor publik hanya sebagai penawaran dan permintaan teori pilihan untuk sektor private.

Sementara itu (Caporaso & Levine dalam Deliarnov, 2006: 139), mendefinisikan pilihan publik

sebagai aplikasi metode-metode ekonomi terhadap politik. Pendapat Caporaso dan Levine lebih mirip dengan pendapat James Buchanan melihat bahwa teori pilihan publik itu menggunakan alat-alat dan metode-metode yang diaplikasikan ke sektor politik, pemerintahan, ilmu politik atau ekonomi publik. Lebih sederhana (Rachbini, 1996) menafsirkan pendapat Buchanan tentang definisi pilihan publik adalah sebuah perspektif untuk bidang sosial politik yang muncul dari pengembangan dan penerapan perangkat dan metode ilmu ekonomi.

Dengan demikian, Teori Pilihan Publik menggunakan prinsip yang sama seperti yang digunakan para ekonom untuk menganalisa kegiatan masyarakat di pasar dan menerapkannya pada kegiatan masyarakat dalam pembuatan keputusan publik. Ekonom-ekonom yang mengkaji perilaku dalam pasar swasta mengasumsikan bahwa orang digerakkan terutama oleh kepentingan pribadi. Walaupun banyak orang mendasarkan sejumlah tindakan mereka karena kepedulian mereka terhadap orang lain, motif dominan dalam tindakan orang di pasar –baik mereka merupakan, pengusaha, pekerja, maupun konsumen, adalah suatu kepedulian terhadap diri mereka sendiri. Ahli Ekonomi Pilihan Publik membuat asumsi yang sama bahwa walaupun orang bertindak dalam pasar politik memiliki sejumlah kepedulian terhadap orang lain, motif utama mereka adalah kepentingan pribadi.

Teori pilihan publik berusaha mengkaji tindakan rasional dari aktor-aktor pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan dari tingkat di parlemen, lembaga pemerintah, lembaga kepresidenan, masyarakat pemilih, pencinta lingkungan hidup dan sebagainya.

Buchanan (dalam Rachbini,2006:69) memandang pilihan publik sebagai sebuah perspektif untuk bidang'sosial politik yang muncul dari pengembangan dan penerapan perangkat dan metode ilmu ekonomni. Teori pilihan publik, ini berguna untuk menjelaskan proses pengambilan keputusan kolektif dan berbagai fenomena nonpasar (*nonmarket phenomena*).

### **Fenomena Pelayanan Transportasi Publik dan Pilihan yang Terbatas**

Persoalan transportasi publik di negara-negara berkembang, sejatinya mempunyai persoalan yang relatif sama yaitu masalah kemacetan, keselamatan pengguna jasa dan buruknya fasilitas sering dijumpai dinegara tersebut. Di Pakistan, seperti halnya di Indonesia kebijakan terhadap sektor transportasi selalu menjadi pelik. Pada satu sisi agen-agen pemerintah, \_di Indonesia bisa dilihat sebagai BUMN\_ mempunyai peran yang cukup menonjol dalam mengontrol keberadaan dan operasional transportasi publik. Hasil penelitian yang dilakukan Imran di Pakistan menunjukkan bahwa kebijakan privatisasi di Pakistan mengalami kegagalan. Imran memulai penelitiannya dengan abstraksi yang

mengatakan persoalan-persoalan transportasi masyarakat urban adalah bagaimana mengatur pembangunan yang besar dan pembangunan jalan-jalan yang lebih baik. Berikut kutipan (Imran, 2010:77)

*The presence of mixed land use, high population and employment density, and growing needs of motorized transport use in Pakistani cities shows a potential to establish a multimodal transport system at metropolitan level. In Pakistani cities, public transport has traditionally been provided by buses, while rail-based public transport existed primarily at the intercity level. Pakistani cities have an opportunity to convert existing intercity railway into urban rail network and buses into light rail or high-capacity trolley buses with dedicated right-of-way. Pakistani cities clearly need a hierarchy of public transport modes that can carry a large to small number of passengers in different times of the day in a well-coordinated network. the multimodal public transport system has potential to play a catalytic role in the regeneration of Pakistani cities and discontinuation of the urban sprawl.*

Di Pakistan terdapat sesuatu yang dianggap kontras jika dibandingkan dengan prinsip-prinsip

transportasi berkelanjutan (*sustainable transport*) yang mengajur biaya yang rendah pada transportasi publik, dalam melaksanakan kegiatan tersebut di jalan yang kacau dan kemacetan yang tinggi di kota-kota Pakistan. Penelitian Imam sejatinya mengkaji secara kritis perkembangan transportasi di Pakistan sejak British India Periode sampai saat ini. Yang jadi fokusnya masalahnya adalah bagaimana membangun dan mengatur sistem transportasi mereka yang berdasar pada level mobilitas tinggi, berkeadilan dan terus-menerus sesuai dengan lingkungan sekitarnya. Kota Pakistan membutuhkan moda transportasi umum yang dapat membawa masyarakat dengan jumlah yang besar pada waktu yang sama dengan jaringan yang koordinasi dengan baik. Bagaimanapun, sistem multimoda angkutan umum disana belum mampu memberikan peran katalisator dalam peremajaan kota Pakistan atau daerah urban, dengan kata lain masih terlihat kumuh.

Sementara penelitian di Oman, hasil Penelitian yang dilakukan dimulai dengan pernyataan bahwa dibanyak negara, termasuk Oman, butuh transportasi yang baik sebagai opsi berpergian setelah warga negara sering kesulitan untuk memperoleh share kendaraan, kecuali dengan taxi atau kendaraan pribadi. Perilaku masyarakat disana terhadap transportasi dijelaskan (Belwal and Belwal, 2010:17):

*“Behavior reveals that a majority of them use their personal cars to get to work and only a few use public transport services. It is not that the people in Oman have not experienced public transport services in the past. They have, but their experience with public transport services has not been pleasant..... The testing of hypotheses reveals that people consider public transportation important for society and believe that public transport is convenient and cost effective. People do not feel any discomfort in sharing taxis/buses with others. People find some socio-cultural barriers affecting the use of public transport in Oman. They prefer to travel by their own cars and are sufficiently convinced of the merit of this mode of travel even if the price of oil doubles in Oman. However, they are willing to use public transport provided good transport infrastructure is developed.*

Banyaknya solusi, bahwa kebutuhan dan ekspektasi orang-orang terhadap kendaraan terdepan (utama) telah memaksa untuk menggunakan biaya yang tinggi. Dalam penelitiannya yang menggunakan cara survei, menunjukkan bahwa masyarakat Oman tidaklah familier dengan adanya transportasi publik. Mayoritas masyarakatnya

menggunakan kendaraan atau mobil pribadi untuk keperluan mereka masing-masing. Hanya sedikit saja masyarakat Oman yang tergantung pada transportasi publik. Lalu bagaimana dengan di Indonesia?

Di Indonesia, sistem transportasi publik juga mempunyai kemiripan dengan Pakistan, terutama dalam hal transportasi publik- darat. Kebijakan transportasi publik, menempatkan pemerintah sebagai pemilik dan pelaksana. Tetapi disisi lain, pemerintah memberikan wewenangnya untuk pihak swasta ikut serta mengelolah transportasi, khusus angkutan darat ada beberapa perusahaan yang beroperasi pada bidang transportasi, biasanya mereka tergabung dalam organisasi tertentu untuk menguatkan diri seperti Organda, misalnya.

Secara konseptual, persyaratan yang digariskan dalam *managarialism paradigms* bukanya tidak dilakukan. Aliran ini menganjurkan untuk mengurangi campur-tangan pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada publik. Alasannya sederhana saja, yaitu dengan menyerahkan wewenangnya kepada pihak ketiga persoalan pelayanan dapat teratasi dengan baik. Dengan pelimpahan ke pihak ketiga, pelayanan coba didekatkan sedekat mungkin ke publik. Dalam kasus transportasi publik, pemerintah telah sejak lama membuka seluas-luasnya partisipasi dari pihak swasta untuk turut serta sebagai penyelenggara transportasi. Dimana pelayanannya sepenuhnya

diserahkan kepada operator yang bersangkutan. Namun soal mutu pelayanan tunggu dulu, secara umum operator swasta maupun yang dikelola pihak pemerintah tidak jauh berbeda yaitu mutunya masih rendah, berjubel, tidak nyaman dan tidak aman. Problemnya adalah sejatinya banyak pengelola transportasi yang berkerja kurang profesional. Jika penyedia transportasi bekerja secara profesional sejatinya akan menumbuhkan persaingan yang sehat.

Jika persaingan sehat tercipta, publik mempunyai kesempatan untuk memperoleh pelayanan yang maksimal karena mempunyai banyak pilihan. Dari segi penyelenggara (operator) bisa meningkat pelayanan dan tidak sewenang-wenang dalam memberikan tarif dan pelayanan. Kondisi demikian akan memunculkan proses tawar-menawar, dimana disana ada *supply and demand*. Jika ada penawaran pasti ada permintaan. Setiap penawaran akan dilihat dari seberapa baik barang yang ditawarkan. Dengan kata lain, penawar mempunyai hak untuk memilih dalam hal apa mereka tertarik dan hal bagaimana mereka menggunakan barang tersebut. Dalam konteks transportasi, pengguna transportasi akan berpikir jika mereka mampu dan bisa membeli kendaraan pribadi yang baik dan nyaman sudah barang tentu mereka akan memilih kendaraan pribadi.

Asumsi dari transportasi yang baik \_transportasi yang nyaman, aman, cepat dan mempunyai akses yang luas ke semua tempat\_ publik akan beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi publik. Dengan semakin padatnya jalan, dengan semakin lemah daya tampung jalan dan semakin terbatasnya lahan dalam membangun jalan raya baru, menurut penulis kebijakan transportasi seperti Bus Rapi Transit (BRT) atau Train Rapi Transit (TRT) system merupakan pilihan yang rasional. Jika sistem ini dilakukan dengan baik maka konsumen secara otomatis akan beralih. Dengan kata lain Bus Rapi Transit (BRT) atau Train Rapi Transit (TRT) system dibangun kepada semua kalangan baik kelas atas maupun kelas bawah. Operator dari dua sistem ini, bisa dilakukan oleh pemerintah atau swasta.

Dalam konteks Indonesia, Bus Rapi Transit (BRT) atau Train Rapi Transit (TRT) sistem sejatinya cikal-bakalnya sudah ada, kereta api ataupun trans jakarta sebagai contoh. Persoalannya baik pihak swasta maupun operator pemerintah mengalami delima yang sama terhadap armada mereka. Yaitu armada yang ada tidak perform dalam memberikan pelayanan kepada pelanggan. Situasi ini bertambah parah, dengan pesatnya pertumbuhan kendaraan pribadi. Salah satunya sebabnya tingginya biaya operasional akibat krisis ekonomi memaksa semua armada baik swasta maupun BMUN melakukan strategi kanibalisasi.

Problem lain dari situasi tersebut di atas adalah semakin padatnya arus di jalan raya. Jalan raya disini merupakan bagian dari *public good*. Dimana keberadaannya disediakan oleh negara, siapapun bisa menggunakannya. Dengan semakin padatnya jalan raya, menjadi perlu untuk melakukan kebijakan alternatif, melakukan langkah terobosan guna mengurangi ketergantungan warga negara pada jalan raya.

Selama ini, pemerintah bukannya belum menggunakan Bus Rapit Transit (BRT) atau Train Rapit Transit (TRT) system \_dengan segala keterbatasannya tentunya\_ tetapi pada kenyataannya tidak semua warga negara familier dan nyaman dengan transportasi tersebut. Ada kesadaran dari pihak pemerintah bahwa Bus Rapit Transit (BRT) atau Train Rapit Transit (TRT) system adalah alternatif transportasi publik. Buktinya, dalam satu tahun terakhir ini telah terjadi beberapa perubahan dalam pengelolaan. Sebagai contoh kereta api sebagai angkutan massa semakin kenyamanan bagi penumpang seperti ketentuan larangan merokok, atau adanya tempat duduk bagi penumpang bahkan untuk kelas ekonomi sekalipun.

Lebih jauh, pengajian terhadap keberadaan transportasi publik dikaitkan dengan teori *public choise*. Intinya adalah bahwa kebijakan transportasi publik itu dapat dilihat sebagai *Catallaxy*. Ditengah kemacetan yang begitu

kredit, keberadaan transportasi publik berupa Bus Rapit Transit (BRT) atau Train Rapit Transit (TRT) system bisa dipandang sebagai institusi pertukaran yang melibatkan warga negara disatu sisi dan pengelola transportasi publik disisi yang lain dengan kedua-belah pihak memperoleh keuntungan. Pengguna jasa transportasi publik merasa akan lebih efisien karena ada kepastian ketepatan waktu, nyaman dan keselamatan sementara pengelola diuntungkan dengan semakinnya banyaknya penumpang. Intinya, dari segi *income*, pengelola transportasi publik cukup mengalami peningkatan.

Sementara itu, konsep *Catallaxy* ini agak sedikit sulit meskipun itu masih memungkinkan\_ diterapkan jika dikaitkan dengan persoalan pembangunan infrastruktur di daerah perkotaan dan padat penduduk. Seharusnya jika menggunakan konsep ini, pembebasan lawan untuk membuat rel kereta yang modern tidak persoalan karena akan terjadi spontanitas dan konsesus sukarela. Ini menunjukkan bahwa konsep-konep yang ada lam *catallaxy* ini tetaplah konsep yang berdasarkan kepentingan ekonomi. Jadi, syarat terjadinya konsensus adalah dengan adanya kesepakatan harga dalam melakukan barter.

Selanjutnya, kita bisa menggunakan konsep manusia sebagai mahluk ekonomi (*homo economicus*), konsep ini

menunjukkan bahwa setiap orang mempunyai kepentingan ekonomi dalam arti yang positif. Dalam konteks kebijakan transportasi publik kereta api, menunjukkan bahwa motif-motif kebijakan seperti disebut di atas adalah motif kepentingan ekonomi semata. Dari sudut pandang PT. KAI, misalnya, apa yang dilakukan dengan memperbaiki fasilitas dan pelayanan demi keuntungan perusahaan, yang pada akhirnya akan meningkatkan gaji para karyawan PT. KAI.

Sementara dari sudut pandang pelanggan, mereka mempunyai hak untuk memilih, bahwa pilihan mereka harus menggunakan ongkos yang lebih itu tidak persoalan sepanjang mereka merasa puas dengan pelayanan.

### **Kesimpulan**

Persoalan kebijakan transportasi publik di Indonesia merupakan persoalan yang sama yang juga menimpah beberapa negara-negara berkembang lainnya, khususnya di beberapa negara Asia. Kondisi transportasi di Indonesia, khususnya transportasi darat cukup memperhatikan. Padahal, para pengguna jasa transportasi darat cukup besar meskipun pertumbuhan kendaraan pribadi tidak kalah pesatnya. Kedepan diperlukan sebuah jenis transportasi yang bisa mengangkut penumpang dengan skala yang besar. Yaitu alternatif transportasi massal yang menekankan pada volume penumpang seperti kereta api, Bus

Rapit Transit (BRT) atau Train Rapit Transit (TRT) system.

Perbaikan fasilitas dan infrastruktur mutlak diperlukan, untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna transportasi publik. Seringkali, fasilitas dan infrastruktur dihiraukan oleh pengelola transportasi sehingga banyak pelanggan yang memilih menggunakan kendaraan pribadi demi kenyamanan, keamanan dan kelincahan dalam melakukan mobilisasi. Dalam Mengatasi kemacetan, perlu kiranya pihak pemerintah mempersulit keberadaan kendaraan bermotor yang dimiliki secara pribadi dengan mempertinggi pajak kendaraan. Atau Pemerintah memperketat perkreditan kendaraan.

### **Daftar Pustaka**

- Andrisani, P.J., Hakim, S. And Savas, E.S., 2002. *The New Public Management: Lessons From Innovating Governors and Mayors*, Kluwer, Massachusetts
- Belwal, R and Belwal, S. 2010 *Public Transportation Services in Oman: A Study of Public Perceptions*, Oman Journal of Public Transportation, Vol. 13, No. 4, 2010
- Buchanan J. M and Tollison R.D. 2009. *The Theory Of Public Choice –II*, The University of Michigan Press
- Cullen, R.B. and Chusman, D.P., 2000. *Transitions to*

- Competitive Government, State University of New York Press, Albany
- Deliarnov, 2006. *Ekonomi Politik*. Surabaya. Penerbit Erlangga
- Denhardt , Janet V Dan Denhardt, Robert B. 2003. *The New Public Service, Serving, Not Sreering*. New York. M.E Sharpe
- Dirjen Perhubungan Darat, 2006. *Masterplan Transportasi Darat*. Jakarta :Departemen Perhubungan  
(<http://www.dephub.go.id/>) diakses tanggal 12 2012
- Dirjen Perkeretaapin, 2010. *Rencana Strategis 2010-2014* Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian. Jakarta: Kementerian Perhubungan. <http://perkeretaapian.dephub.go.id> diakses 12 November 2012
- Imran, Muhammad. 2009. *Public Transport in Pakistan:A Critical Overview*. *Journal of Public Transportation*, Vol. 12, No. 2,
- LMFEUI,2008. *Analisa Angkutan Kereta Api dan Implikasinya pada BUMN Perkeretapian Indonesia*. Jakarta, FE.UI Press
- Lynn, L.E., 2006. *Public Management : Old and New*, Routledge, New York.
- Martin, Saint.D, 2000. *Building the New Managerialist State*, Oxford University Press, Oxford.
- Moleong, Lexy, J. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung. Remaja Rosdakarya.
- Munawar, Ahmad, 2007. *Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan (Pidato Pengukuhan Guru Besar)*. Yogyakarta.Universitas Gajdah Mada
- Milward, H. Brinton and Provan, Keith G. 2000. *Governing the Hollow State* . *Journal of Public Administration Research and Theory*
- Osborne, Stephen P. 2010. *The Public Governance? Emerging perspectives on the Theory and Practice of Public Governance*. New York and London. Routledge, Taylor and Francis Group
- Peters, Shophia C. 2011. *Bringing in the Peri-Urban Poor: Options for Expanding Mexico City's Transportation Network*, *Sanford Journal of Public Policy*, Vol. 2, Iss. 1
- Rachbini, Didik J,2006. *Ekonomi Politik dan Teori Pilihan Publik (Edisi Kedua)*. Depok: Ghalia Indonesia
- Rachbini, Didik.J. 1996. *Ekonomi Politik: paradigm, teori, dan perspektif baru*. Jakarta: CIDES.
- Transportasi, Tim Penyusun. 2006. *Transportasi 2005-2025*, Buku Putih. Jakarta: Kementerian Perhubungan
- UU No. 22 tahun 2009 tentang *Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

([www.pikiran-rakyat.com](http://www.pikiran-rakyat.com).

Kecelakaan Lalu Lintas Terus  
Meningkat. \_\_\_\_\_ 14/02/2012)  
diakses 15 Desember 2012.

<http://www.republika.co.id/berita/regional/jabodetabek> diakses 16  
November 2012

[http://vibiznews.com/news/banking\\_insurance/2011/08/01/](http://vibiznews.com/news/banking_insurance/2011/08/01/) bi-

tetapkan-kebijakan-loan-to-  
value-untuk-kredit-  
kendaraan-bermotor diakses  
29 November 2012

<http://perkeretaapian.dephub.go.id/>  
Rencana Strategis Kementerian  
Perhubungan 2010-2014, Bidang  
Perkereta Apian diakses 12  
Desember 2012.