

# KOLABORASI ANTARORGANISASI PEMERINTAH DALAM PENERTIBAN MODA TRANSPORTASI DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS KENDARAAN BECAK MOTOR)

Mahadin Moh. Astari<sup>1</sup>, Abdul Mahsyar<sup>2</sup>, Anwar Parawangi<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Program Studi Magister Ilmu Administrasi Publik Unismuh Makassar  
e-mail : mohadin@gmail.com

## *Abstract*

*Motorcycle rickshaw vehicles have made the city of Makassar look more chaotic, so that collaboration between government organizations in order to regulate the motorized rickshaw vehicles. This study aims to determine the processes and factors that influence the collaboration process between the Department of Transportation and the Makassar Polrestabes Traffic Unit in controlling motorized becak vehicles in Makassar City. The study uses a qualitative approach with the type of case study. The results showed that the collaboration process between the Makassar City Transportation Department and the Makassar Traffic Police Unit did not run according to mutual understanding and face-to-face dialogue was only conducted at the beginning of the collaboration process. Factors that hampered the collaboration process were unclear boundaries of the problem, understanding of the two different parties, and unclear legal basis in controlling the motorized becak vehicle.*

**Keywords:** *Collaboration between organizations, control of modes of transportation, organizations*

## **Abstrak**

Kendaraan becak motor telah membuat kondisi Kota Makassar terlihat semakin semrawut, sehingga dilakukan kolaborasi antarorganisasi pemerintah dalam menertibkan kendaraan becak motor tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses dan faktor-faktor yang mempengaruhi proses kolaborasi antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam penertiban kendaraan becak motor di Kota Makassar. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses kolaborasi antara Dinas Perhubungan Kota Makassar dengan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar tidak berjalan sesuai dengan pemahaman bersama serta dialog tatap muka hanya dilakukan di awal proses kolaborasi. Faktor-faktor yang menghambat proses kolaborasi adalah ketidakjelasan batasan masalah, pemahaman kedua belah pihak yang berbeda, dan landasan hukum yang tidak jelas dalam penertiban kendaraan becak motor tersebut.

**Kata Kunci:** Kolaborasi antarorganisasi, penertiban moda transportasi, organisasi

## **1. PENDAHULUAN**

Pemerintah daerah tidak dapat mengandalkan kapasitas internal yang dimiliki dalam penerapan sebuah kebijakan dan pelaksanaan suatu program. Mereka harus mampu melibatkan unsur eksternal dalam mengimplementasikan sebuah kebijakan, termasuk dalam penertiban moda transportasi.

Banyaknya jenis transportasi umum dalam kota, seperti pete-pete, taxi, ojek, becak, dan yang saat ini ramai diperbincangkan adalah kendaraan becak motor (bentor), membuat Kota Makassar terlihat semakin semrawut. Munculnya bentor di Kota Makassar dikarenakan adanya kebutuhan masyarakat yang meningkat di bidang jasa transportasi, dimana jumlahnya sudah begitu banyak dan tidak terkendali. Berdasarkan data asosiasi

bentor, pada tahun 2012 jumlah bentor telah mencapai 11.000 unit (Johar, 2014).

Sejak awal beroperasinya bentor di Kota Makassar, Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar terlihat belum mengambil langkah antisipasi dan terkesan melakukan pembiaran, dengan alasan kendaraan ini tidak ditemukan dalam undang-undang berlalu lintas. Berdasarkan Pasal 47 ayat 2 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud kendaraan bermotor terdiri atas 5 (lima) jenis, yakni sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus.

Di Kota Makassar, dasar hukum bentor adalah Peraturan Walikota Makassar Nomor 22 Tahun 2012 tentang Pengendalian Operasional Kendaraan Becak Motor dalam Wilayah Kota

Makassar. Peraturan ini hanya mengatur ketentuan operasional yang terdapat dalam Pasal 2 yaitu “Wilayah operasional becak motor ditetapkan pada kawasan pemukiman Kecamatan Tamalanrea, Pemukiman Kecamatan Biringkanaya, Pemukiman Kecamatan Tamalate, dan Pemukiman Kecamatan Manggala”. Namun faktanya, becak banyak beroperasi di luar dari ketentuan tersebut.

Salah satu peran pemerintah sebagai institusi penyedia jasa bertujuan untuk memenuhi permintaan, kebutuhan, atau aspirasi dari masyarakatnya. Pelayanan yang diberikan harus disesuaikan dengan kebijakan publik yang telah ditentukan sebelumnya (Sangkala, 2012: 196).

Dalam manajemen pelayanan kolaboratif, tidak membutuhkan hierarki, melainkan hubungan yang fungsional berbasis pada jejaring. Mekanisme kerja yang dikembangkan dalam manajemen kolaboratif adalah mekanisme kerja fungsional, dimana masing-masing pihak melaksanakan kegiatan berdasarkan pada fungsi yang diembannya dalam penyelesaian masalah publik tertentu, sesuai dengan pembagian kerja yang disepakati bersama (Dwiyanto, 2012: 303).

Keberadaan kendaraan becak motor juga mempunyai dampak positif terhadap peningkatan dan pertumbuhan ekonomi masyarakat Kota Makassar. Mereka mendapat peluang lapangan kerja yang bermuara pada peningkatan kesejahteraan hidup. Namun, keberadaan kendaraan becak motor tetap harus mengikuti peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan. Maka, diperlukan adanya kolaborasi organisasi untuk mengatasi permasalahan ini.

Kerja sama kolaboratif menurut Sink (Subarsono, 2016: 177), adalah sebuah proses dimana organisasi-organisasi yang memiliki kepentingan terhadap suatu masalah tertentu berusaha mencari solusi yang ditentukan secara bersama dalam rangka mencapai tujuan yang tidak dapat mereka capai secara sendiri-sendiri. Maka, ketika organisasi-organisasi yang berkontribusi menertibkan kendaraan becak, yakni Dinas Perhubungan serta Satuan Lalu Lintas maupun organisasi terkait lainnya berjalan secara sendiri-sendiri, tentu akan sulit menemukan solusi yang tepat dalam penertiban kendaraan becak di Kota Makassar. Sehingga, dibutuhkan sinergi dan kolaborasi

antarorganisasi pemerintah dalam menertibkan kendaraan becak di Kota Makassar.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### **Pengertian Collaborative Governance**

Ansell dan Gash (2007) mendefinisikan *collaborative governance*, sebagai berikut:

*“A governing arrangement where one or more public agencies directly engage non-state stakeholders in a collective decision-making process that is formal, consensus-oriented, and deliberative and that aims to make or implement public policy or manage public programs or assets”*

Sebuah pengaturan yang mengatur satu atau lebih lembaga publik secara langsung terlibat dengan pemangku kepentingan non publik dalam proses pengambilan keputusan kolektif yang bersifat formal, berorientasi konsensus, dan musyawarah yang bertujuan untuk membuat atau mengimplementasikan kebijakan publik atau mengelola program atau aset publik. Berdasarkan definisi ini, dapat dirumuskan beberapa kata kunci yang menekankan pada 6 (enam) karakteristik, yaitu:

- a. Forum diinisiasi atau dilaksanakan oleh lembaga publik maupun aktor-aktor dalam lembaga publik;
- b. Peserta di dalam forum tersebut juga termasuk aktor non publik;
- c. Peserta yang terlibat secara langsung dalam pembuatan dan pengambilan keputusan tidak harus merujuk pada aktor-aktor publik;
- d. Forum terorganisir secara formal dan pertemuan diadakan secara bersama-sama;
- e. Forum bertujuan membuat keputusan atas kesepakatan bersama, dimana forum ini berorientasi pada konsensus; dan
- f. Kolaborasi berfokus pada kebijakan publik maupun manajemen publik.

Definisi ini dapat dimaknai bahwa forum tersebut ada pada sebuah keterikatan formal, sehingga disebutkan hanya berkisar pada kerjasama antara lembaga publik serta aktor publik dengan aktor non-publik. Berbeda dengan definisi *collaborative governance* yang dijelaskan Agrawal dan Lemos (2007), bahwa *collaborative governance* tidak hanya terbatas pada stakeholder yang terdiri dari pemerintah dan non-pemerintah, tetapi juga terbentuk atas adanya “*multipartner governance*” yang

meliputi sektor privat, masyarakat, dan komunitas sipil, yang terbangun atas sinergi peran stakeholder dan penyusunan rencana yang bersifat *hybrid* seperti halnya kerjasama publik-privat dan privat-sosial.

Adapun definisi *collaborative governance* menurut Balogh, dkk (2011), adalah:

*“the processes and structures of public policy decision making and management that engage people constructively across the boundaries of public agencies, levels of government, and/or the public, private and civic spheres in order to carry out a public purpose that could not otherwise be accomplished.”*

Dijelaskan bahwa *collaborative governance* merupakan sebuah proses keputusan kebijakan publik yang melibatkan aktor-aktor yang secara konstruktif berasal dan berbagai level, baik dalam tataran pemerintahan dan atau instansi publik, maupun instansi swasta dan masyarakat sipil, dalam rangka mencapai tujuan publik yang tidak dapat dicapai jika dilaksanakan oleh satu pihak saja.

### **Proses Kolaborasi (*Collaborative Process*)**

Ansel dan Gash (Rahmawati, 2016: 41), menyatakan bahwa proses kolaborasi lebih digambarkan sebagai sebuah siklus daripada sebuah proses yang bertahap. Sebagai sebuah siklus sub komponen dalam proses kolaborasi saling mempengaruhi satu sama lain. Proses kolaborasi ini terdiri atas beberapa komponen yang saling mempengaruhi satu sama lain, yaitu:

a. *Face to face dialogue* (dialog tatap muka)

Kolaborasi didasarkan pada dialog tatap muka antara para pemangku kepentingan. Sebagai proses yang berorientasi konsensus, dialog tatap muka atau dapat disebut dialog langsung diperlukan oleh para pemangku kepentingan untuk mengidentifikasi peluang untuk keuntungan bersama.

b. *Commitment to process* (komitmen terhadap proses)

Tingkat komitmen pemangku kepentingan untuk kolaborasi adalah variabel penting dalam menjelaskan keberhasilan atau kegagalan penerapan *collaborative governance*. *Commitment to process* dapat dicapai, melalui saling pengakuan (*mutual recognition of interdependence*), kepemilikan terhadap proses

(*shared ownership of process*), dan keuntungan yang didapat melalui proses kolaborasi (*openness to exploring mutual gain*).

c. *Shared Understanding* (pemahaman bersama)

Dalam proses kolaboratif, *stakeholder* harus mengembangkan pemahaman bersama tentang apa yang dapat mereka capai bersama secara kolektif. Pemahaman bersama juga bisa dimanifestasikan pada kesepakatan, pada pendefinisian masalah, atau kesepakatan tentang pengetahuan relevan yang diperlukan untuk mengatasi masalah. Pengembangan pemahaman bersama dapat dilihat sebagai bagian dari proses pembelajaran. *Sharing understanding* dapat dilakukan melalui: kejelasan misi (*clear mission*), pendefinisian masalah bersama (*common problem definition*), dan pengidentifikasian nilai-nilai umum (*identification of common value*).

Kramer dan Schmalenberg, Weiss dan Davis, serta Bagss (Rumanti, 2009: 46), mengutarakan elemen penting guna mencapai kolaborasi yang efektif, yaitu:

- a. Kerjasama, adalah menghargai pendapat orang lain, bersedia untuk memeriksa beberapa alternatif pendapat, dan bersedia merubah kepercayaan;
- b. Asertivitas, adalah kemauan anggota tim kolaborasi untuk menawarkan informasi, menghargai pendekatan masing-masing disiplin ilmu dan pengalaman individu, individu dalam tim mendukung pendapat yang lain, menjamin bahwa pendapat masing-masing individu benar-benar didengar, dan adanya konsensus bersama yang ingin dicapai;
- c. Tanggung jawab, berarti masing-masing individu harus mendukung suatu keputusan yang diperoleh dari hasil konsensus bersama dan harus terlibat dalam pelaksanaannya, mempertanggungjawabkan keputusan dan tindakan bersama sebagai satu tim;
- d. Komunikasi, artinya bahwa setiap anggota harus untuk membagi informasi penting dan secara terbuka mampu untuk mengemukakan ide-ide dalam pengambilan keputusan;
- e. Koordinasi, diperlukan guna efisiensi organisasi, mengurangi duplikasi, dan menjamin orang yang berkualifikasi dalam menyelesaikan permasalahan;
- f. *Mutual respect and trust*, sebagai suatu hubungan yang memfasilitasi suatu proses

dinamis antara orang-orang ditandai oleh keinginan maju untuk mencapai tujuan dan kepuasan setiap anggota. Kepercayaan adalah konsep umum untuk semua elemen kolaborasi. Tanpa rasa percaya, kerjasama tidak akan ada, asertif menjadi ancaman, menghindari dari tanggungjawab, terganggunya komunikasi, dan koordinasi tidak akan terjadi.

### **Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Kolaborasi**

Agranoff dan Mc Guire (Raharja (2008: 68), menyatakan bahwa ada 4 (empat) penguat ikatan (kohesifitas) dalam kolaborasi. Pertama, *trust*, tujuan bersama, dan saling ketergantungan sumber, relasi ketergantungan sumber, lingkungan dan pertukaran sumber daya yang menjadikan satu dengan lainnya interdependen. Kedua, *shared belief and common purpose*, sebagai pegangan kolaborasi. Ketiga, *mindset* dan komitmen yang menggantikan metode tradisional yang tidak berjalan. Keempat, kepemimpinan dan kemampuan memandu menggantikan cara komando dan kontrol.

### **3. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini akan dilaksanakan di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan dengan menganalisis proses kolaborasi antarorganisasi, yaitu Dinas Perhubungan Kota Makassar dengan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam penertiban kendaraan bendor di Kota Makassar.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan mendeskripsikan makna data-data empirik yang berkaitan dengan harapan agar penelitian ini dapat menjelaskan dan menggambarkan tentang kolaborasi antarorganisasi dalam penertiban kendaraan bendor di Kota Makassar, dengan tipe penelitian studi kasus.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu:

- a. Observasi (pengamatan), yaitu peneliti melakukan pengamatan dan pencatatan langsung secara sistematis terhadap masalah yang berkaitan dengan proses kolaborasi antarorganisasi dalam melakukan penertiban kendaraan bendor di Kota Makassar.
- b. *Interview* (wawancara), peneliti menggunakan wawancara bebas terpimpin,

dimana peneliti mengadakan pertemuan langsung dengan petugas pemerintah dan peneliti bebas mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya yang dilakukan kepada 11 (sebelas) informan dengan berbagai latar belakang.

- c. Studi Kepustakaan (dokumentasi), teknik yang digunakan peneliti untuk mengetahui secara konseptual tentang permasalahan-permasalahan yang sedang diteliti dengan membaca literatur, khususnya yang berhubungan dengan proses kolaborasi antarorganisasi dalam penertiban kendaraan bendor di Kota Makassar.

Teknik analisis data dari Miles dan Huberman (Sugiyono, 2017) digunakan dalam aktivitas analisis data, yaitu :*data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*. Teknik pengabsahan data menggunakan teknik triangulasi.

## **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Proses Kolaborasi antardinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam Penertiban Kendaraan Becak Motor di Kota Makassar**

Kolaborasi terus berkembang dalam pemerintahan karena adanya kompleksitas dan saling ketergantungan antarinstansi, di mana penanganan suatu masalah publik sangat sulit dilakukan oleh satu instansi pemerintah saja, sehingga memerlukan kolaborasi agar permasalahan publik dengan segala kompleksitasnya dapat teratasi dengan baik.

Dinas Perhubungan dan Satuan lalu Lintas Polrestabes Makassar yang terlibat dalam kolaborasi harus menyadari peran masing-masing demi tercapainya tujuan kolaborasi. Kerja sama diinisiasi atas keterbatasan kapasitas, sumber daya, maupun jaringan yang dimiliki masing-masing pihak, sehingga kerja sama dapat menyatukan dan melengkapi berbagai komponen yang mendorong keberhasilan pencapaian tujuan bersama. Dalam upaya tersebut ada terkandung tindakan bersama atau terkoordinasi yang dilakukan anggota tim untuk mencapai tujuan bersama.

Penertiban kendaraan bendor di Kota Makassar merupakan tanggung jawab yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar sesuai tugas

dan fungsi masing-masing. Untuk itu, diperlukan kolaborasi antarorganisasi dalam penertiban kendaraan bentor di Kota Makassar.

#### ***Face to face dialogue (dialog tatap muka)***

Kolaborasi didasarkan pada dialog tatap muka antara para pemangku kepentingan. Sebagai proses yang berorientasi konsensus, dialog tatap muka atau dapat disebut dialog langsung diperlukan oleh para pemangku kepentingan untuk mengidentifikasi peluang untuk keuntungan bersama (Ansel dan Gash dalam Rahmawati, 2016: 42).

Dalam mewujudkan kerja sama atau kolaborasi, dialog tatap muka atau komunikasi dua arah (timbang balik) antarinstansi atau lembaga dengan para pemangku kepentingan dalam konteks bertemu dan bermusyawarah untuk mencapai suatu konsensus yang disepakati merupakan keputusan kolektif dan menjadi tanggung jawab bersama. Semua pemangku kepentingan yang bertanggung jawab dalam penertiban kendaraan bentor harus dikondisikan untuk terlibat langsung dalam pengambilan keputusan.

Sejalan dengan dokumen kesepakatan bersama yang telah disepakati oleh Pemerintah Kota Makassar melalui Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar, yaitu:

1. Menyusun Rancangan Perda tentang Bentor dalam proses.
2. Asosiasi Bentor tetap akan mematuhi aturan lalu lintas.
3. Akan ada pertemuan antara Walikota Makassar dengan Asosiasi Bentor.
4. Saat ini Bentor beroperasi pada hari Sabtu dan Minggu sambil menunggu aturan lebih lanjut.

#### ***Commitment to process (komitmen terhadap proses)***

Salah satu hal penyebab terjadinya kesemrawutan kota yaitu tidak terkendalinya jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan luas jalan. Untuk mengatasi hal tersebut diperlukan komitmen terhadap proses kolaborasi dari Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam penertiban kendaraan bentor. Kolaborasi menekankan pada penciptaan hubungan kerjasama yang didasari atas komitmen dalam pencapaian tujuan yang dapat menguntungkan pihak-pihak yang terlibat (stakeholder) di dalamnya.

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan, komitmen terhadap proses senantiasa dilakukan oleh Pemerintah Kota Makassar melalui Dinas Perhubungan dengan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar. Namun, konsistensi terhadap komitmen yang telah dibangun oleh kedua belah pihak tidak berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan, disebabkan oleh ketidakjelasan landasan hukum dan regulasi yang mengatur tentang kendaraan becak motor khususnya di Kota Makassar.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, konsistensi terhadap komitmen yang dilakukan oleh kedua belah pihak sudah dilakukan. Akan tetapi, ada beberapa kelemahan-kelemahan dalam kesepakatan yang telah disepakati, sehingga komitmen terhadap proses kolaborasi tersebut tidak berjalan maksimal.

#### ***Shared Understanding (pemahaman bersama)***

Indikator proses kolaborasi yang terakhir adalah adanya pemahaman bersama antara kedua belah pihak yang berkolaborasi, yaitu Dinas Perhubungan Kota Makassar dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar. Pemahaman bersama terkait isi kesepakatan yang telah ditentukan oleh kedua belah pihak dalam penertiban moda transportasi publik, khususnya kendaraan bentor di Kota Makassar. Adapun hasil wawancara peneliti dengan beberapa informan terkait dengan proses kolaborasi yang terjadi berdasarkan indikator adanya pemahaman bersama antara kedua belah pihak.

Pernyataan tersebut didukung oleh penjelasan yang diberikan oleh pihak Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar, bahwa penegakan dan implementasi Peraturan Walikota tentang operasionalisasi kendaraan bentor di Kota Makassar terhambat oleh tidak adanya landasan hukum yang mendasari lahirnya peraturan teknis pemerintah kota tersebut dan ada beberapa pasal dalam aturan tersebut yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya terkait dengan lalu lintas.

Hasil wawancara sejalan dengan pemahaman Walikota Makassar pada saat itu bahwa kendaraan bentor merupakan kendaraan yang tidak jelas dari segi prototype. Namun, dalam perjalanan perumusan Rancangan Peraturan Walikota Makassar Nomor 22 Tahun

2012, Walikota Makassar mendapatkan tekanan dari beberapa pihak termasuk kalangan pengemudi bentor, apalagi pada saat itu bertepatan dengan kontestasi politik pemilihan Gubernur Sulawesi Selatan, dimana Walikota Makassar menjadi salah satu kandidat Calon Gubernur Sulawesi Selatan. Pada saat itu, Walikota Makassar mengakomodasi kepentingan pengemudi bentor dengan menerbitkan Peraturan Walikota Makassar Nomor 22 Tahun 2012 tentang Pengendalian Operasional Becak Motor di Kota Makassar.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan beberapa informan dapat diketahui bahwa proses kolaborasi antardinas Perhubungan Kota Makassar dengan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar tidak berjalan sesuai dengan pemahaman bersama (*shared understanding*) yang dibangun oleh kedua belah pihak, sehingga komitmen terhadap penertiban bentor terhambat oleh beberapa faktor serta dialog tatap muka (*face to face*) antarkedua belah pihak pun hanya dilakukan diawal proses kolaborasi.

Proses kolaborasi antar Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam penertiban kendaraan bentor di Kota Makassar belum sepenuhnya dapat ditertibkan karena proses kolaborasi belum berjalan sesuai dengan kesepakatan yang telah disetujui bersama. Indikator kolaborasi belum berjalan optimal seperti dialog tatap muka, komitmen terhadap proses, dan terciptanya pemahaman bersama antarkedua belah pihak.

Proses dialog tatap muka sudah terjalin antara Dinas Perhubungan dengan Satuan lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam penyusunan rencana kesepakatan dan pengaturan penertiban kendaraan bentor, akan tetapi kedua belah pihak menyepakati beberapa kesepakatan secara formalitas tanpa didasari oleh landasan hukum yang jelas, sehingga proses kolaborasi tersebut tidak berjalan dengan baik. Landasan hukum yang tidak jelas tersebut adalah keberadaan kendaraan bentor yang tidak memenuhi standar dan aturan kendaraan transportasi publik, spesifikasi dan model kendaraan becak motor yang dapat membahayakan pengguna/ pelanggan menjadi dasar Satuan Lalu Lintas dalam menjalin kolaborasi, bahwa yang perlu diatur lebih awal adalah prototype bentor yang sesuai standar nasional. Padahal menurut Ansel dan Gash (Rahmawati, 2016: 41), kolaborasi didasarkan

pada dialog tatap muka antara para pemangku kepentingan. Sebagai proses yang berorientasi konsensus, dialog tatap muka atau dapat disebut dialog langsung diperlukan oleh para pemangku kepentingan untuk mengidentifikasi peluang guna keuntungan bersama.

Begitu pula dengan indikator komitmen terhadap proses kolaborasi belum berjalan maksimal. Hal tersebut terjadi karena sejak awal kesepakatan yang dibangun tersebut hanya dilakukan sekadar menggugurkan kewajiban institusi kedua belah pihak, belum ada kemauan politik yang kuat (*strong political will*) antara Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar. Kedua belah pihak tidak konsisten terhadap komitmen yang telah disepakati bersama, proses kolaborasi yang berjalan tidak menghasilkan ketertiban kendaraan bentor sebagaimana yang diinginkan oleh kedua belah pihak. Hal tersebut tidak senada dengan pandangan Ansel dan Gash (Rahmawati, 2016: 41), bahwa tingkat komitmen pemangku kepentingan untuk kolaborasi adalah variabel penting dalam menjelaskan keberhasilan atau kegagalan penerapan *collaborative governance*. *Commitment to process* dapat dicapai melalui: saling pengakuan (*mutual recognition of interdependence*), kepemilikan terhadap proses (*shared ownership of process*), dan keuntungan yang didapat melalui proses kolaborasi (*openness to exploring mutual gain*).

Indikator terakhir adalah *sharing understanding* (pemahaman bersama), yang juga belum berjalan dengan baik, dimana tidak adanya pemahaman bersama antara kedua belah pihak terkait kolaborasi yang dibangun dalam penertiban kendaraan bentor di Kota Makassar. Hubungan tidak terjalin dengan baik antara pihak Dinas Perhubungan dan pihak Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar karena perbedaan pemahaman dalam penertiban kendaraan bentor di Kota Makassar. Hal ini tidak sesuai dengan pandangan Ansel dan Gash (Rahmawati, 2016: 41), bahwa pada beberapa poin dalam proses kolaboratif, *stakeholder* harus mengembangkan pemahaman bersama tentang apa yang secara kolektif dapat mereka capai bersama. Pemahaman bersama juga bisa dimanifestasikan pada kesepakatan pada pendefinisian masalah atau kesepakatan tentang pengetahuan yang relevan yang diperlukan untuk mengatasi masalah. Pengembangan pemahaman bersama dapat

dilihat sebagai bagian dari proses pembelajaran. Sharing understanding dapat dilakukan melalui: kejelasan misi (*clear mission*), pendefinisian masalah bersama (*common problem definition*), dan pengidentifikasian nilai-nilai umum (*identification of common value*).

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Proses kolaborasi antardinas Perhubungan Kota Makassar dengan Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar tidak berjalan sesuai dengan pemahaman bersama (*shared understanding*) yang dibangun oleh kedua belah pihak sehingga komitmen terhadap penertiban becak motor terhambat oleh beberapa faktor, serta dialog tatap muka (*face to face*) antar kedua belah pihak pun hanya dilakukan diawal proses kolaborasi.

Faktor-faktor yang menghambat proses kolaborasi antar kedua belah pihak adalah ketidakjelasan batasan masalah karena kedua belah pihak menyusun sebuah kesepakatan dalam kolaborasi, namun terhambat oleh pemahaman kedua belah pihak yang berbeda, serta landasan hukum yang tidak jelas dalam penertiban kendaraan bentor tersebut. Terdapat pula perbedaan antara kedua belah pihak dalam melakukan kolaborasi dalam penertiban kendaraan bentor di Kota Makassar, yakni berawal dari ketidakjelasan batasan masalah yang berujung pada menguatnya perbedaan pandangan terkait penertiban kendaraan bentor tersebut.

Berdasarkan simpulan penelitian, maka rekomendasi peneliti, adalah:

1. Pemerintah Kota Makassar melalui Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Polrestabes Makassar harus mampu melakukan kolaborasi dengan baik melalui proses penetapan tujuan dan kesamaan tujuan, sehingga dalam perjalanan proses kolaborasi tidak terjadi *miss communication* dan *miss understanding*.
2. Perlu melakukan revisi terhadap proses kolaborasi yang telah terbangun antarkedua belah pihak dalam rangka untuk memulai kembali proses kolaborasi, agar tidak menimbulkan hambatan-hambatan serta menghindari ego sektoral antarkedua belah pihak, melalui kesamaan program, tujuan yang akan dicapai, serta pembagian tugas

yang jelas yang mempunyai landasan hukum yang kuat.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Jaringan Transportasi (Teori dan Analisis)*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ansell, Chris & Gash, Alison. 2012. Collaborative Governance in Theory and Practice. *Jurnal JPART 18*: 543-571.
- Dwiyanto. 2012. *Manajemen Pelayanan Publik: Peduli, Inklusif dan Kolaboratif*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Hafifa, Rahmy. 2016. Collaborative Governance dalam Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surakarta, (*Skripsi*). Universitas Sebelas Maret.
- Johar, Herlina, dkk. 2014. Aspek Hukum Tentang Pengendalian Operasional Transportasi Becak Motor dalam Wilayah Kota Makassar. (<http://pasca.unhas.ac.id/jurnal/files/b46d3c80f4b5c881d8a3312e51e5b1f4.pdf>) diakses tanggal 12 Agustus 2017 14.55 WITA
- Kaswan. 2014. *Leadership dan Teamworking*. Bandung: Alfabeta.
- Mabruaru, Vian Andreas. 2015. Analisis Kelaikan dan Kebutuhan Becak Motor di Yogyakarta. *Skripsi* [tidak diterbitkan]. Universitas Atmajaya Yogyakarta.
- Maharani, K Endang. 2016. Kolaborasi Antar-Pelaksana pada Penataan dan Pembinaan Toko Modern di Kota Surakarta. (*Tesis*). Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Marzuki, P.F & Lumeno, S.S. Persepsi Risiko terhadap Penyediaan dan Pengelolaan Tenaga Kerja dalam International Joint Venture pada Proyek Infrastruktur. *Jurnal Teknik Sipil, Volume 18, Nomor 1 Tahun 2011*.
- Mulyadi, Deddy. 2015. *Perilaku Organisasi dan Kepemimpinan Pelayanan*. Bandung: Alfabeta.
- Mulyadi, Hary. Lisensi Paten dan Implikasinya terhadap Pelaksanaan Alih Teknologi pada Perusahaan Patungan (Joint Venture). *Jurnal Studi Al-Qur'an dan Hukum, Volume 1 Nomor 1 Tahun 2015*.
- Pratiwi, Diyah Rahayu. 2015. Sinergitas Antar-Stakeholders dalam Program Bantuan

- Pendidikan Masyarakat Kota Surakarta.(*Skripsi*). Universitas Sebelas Maret.
- Rachman, Abdul. 2013. Implementasi Pengelolaan Parkir di Kota Makassar.(*Disertasi*).Universitas Negeri Makassar.
- Rahardja, Sam'un Jaja. 2008. *Kolaborasi Pengelolaan Sumber Daya Air Sungai: Tinjauan dari Perspektif Kelembagaan*. FISIP Universitas Indonesia.
- Rahmawati, Aulia. 2016. Kolaborasi Antar-Daerah Pawonsari dalam Penyelesaian Konflik Antar-Nelayan di Perairan Pacitan, Wonogiri dan Gunung Kidul. (*Tesis*).Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Subarsono.2016. *Kebijakan Publik dan Pemerintahan Kolaboratif*. Yogyakarta: Gava Media.
- Tambunan, Toman Sony. 2015. *Pemimpin dan Kepemimpinan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Thomson, Ann Marie; James L Perry. 2006. "Collaboration Processes : Inside the Black Box". *Public Administration on Review*.66 (s1).20-32.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.Bandung : Penerbit