

Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta

Study of the Political Economy of Mass Transportation: Case Study of Mass Transportation Policy in DKI Jakarta

Binti Azizatun Nafi'ah¹

¹Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur

E-mail: binti.azizatun.adneg@upnjatim.ac.id

Abstract

Talking about mass transportation is closely related to the Indonesian automotive industry. The failure to organize mass transportation in DKI Jakarta implies the existence of the automotive industry which continues to grow, implying the dominance of alternatives in the form of private transportation. The effects are very detrimental including congestion, inefficiency of time and energy. The government's role in providing mass transportation policies cannot escape from "partisanship" in providing mass transportation for the community or increasing economic growth with automotive industrialization. The following paper reveals the government's "partisanship" in aligning economic growth policies and providing mass transportation for DKI Jakarta. The transportation policy of the DKI Jakarta provincial government is more in favor of the transportation politics of the automotive industry.

Keywords: *mass transportation, policy, partisanship*

Abstrak

Berbicara tentang transportasi massa berkaitan erat dengan industri otomotif Indonesia. Kegagalan penyelenggaraan transportasi massa di DKI Jakarta mengimplikasikan eksistensi industri otomotif yang terus berkembang mengimplikasi dominasi alternatif berupa transportasi pribadi. Efek yang ditimbulkan sangat merugikan diantaranya kemacetan, inefisiensi waktu dan tenaga. Peran pemerintah dalam menyediakan kebijakan transportasi massa tidak luput dari “keberpihakan” menyediakan transportasi massa untuk masyarakat atau meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan industrialisasi otomotif. Paper berikut mengungkapkan “keberpihakan” pemerintah dalam penyalarsan kebijakan pertumbuhan ekonomi dan penyediaan transportasi massa DKI Jakarta. Kebijakan transportasi pemerintah provinsi DKI Jakarta lebih memihak pada politik transportasi industri otomotif.

Katakunci: transportasi massa, kebijakan, keberpihakan

Pendahuluan

Menurut laporan yang dirilis *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) pada konferensi UN Habitat III, banyak kota di dunia yang mengalami

perkembangan pesat baik dari segi jumlah penduduk maupun kegiatan perekonomiannya, namun sangat disayangkan, perkembangan ini tidak dibarengi dengan perencanaan transportasi perkotaan yang memadai.

Laporan berjudul “*People Near Transit: Improving Accessibility and Rapid Transit Coverage Large Cities*” ini memperkenalkan Indikator berupa *People Near Transit* (PNT) untuk mengukur jumlah penduduk di daerah perkotaan yang dapat menjangkau angkutan massal dalajarak 1 kilometer (sekitar 10 – 15 menit berjalan kaki) dari tempat tinggalnya. Dalam laporan tersebut, indikator PNT diaplikasikan ke 26 kota megapolitan dan kota-kota satelitnya.

Dengan menggunakan indikator PNT, maka baik atau buruknya sebuah kota dalam menyediakan layanan angkutan massal bagi warganya dapat terlihat dengan jelas. Sebagai contoh, kota Paris mendapatkan skor sempurna (100%) diikuti Barcelona (99%) dan Madrid (92%). Sementara kota Washington D.C (57%), Beijing (60%), dan juga Jakarta (16%), berada di antara kota yang masih perlu berbenah untuk memastikan layanan angkutan massanya dapat diakses oleh lebih banyak warganya.

Tabel 1
Indikator *population near transit* beberapa kota besar di Dunia

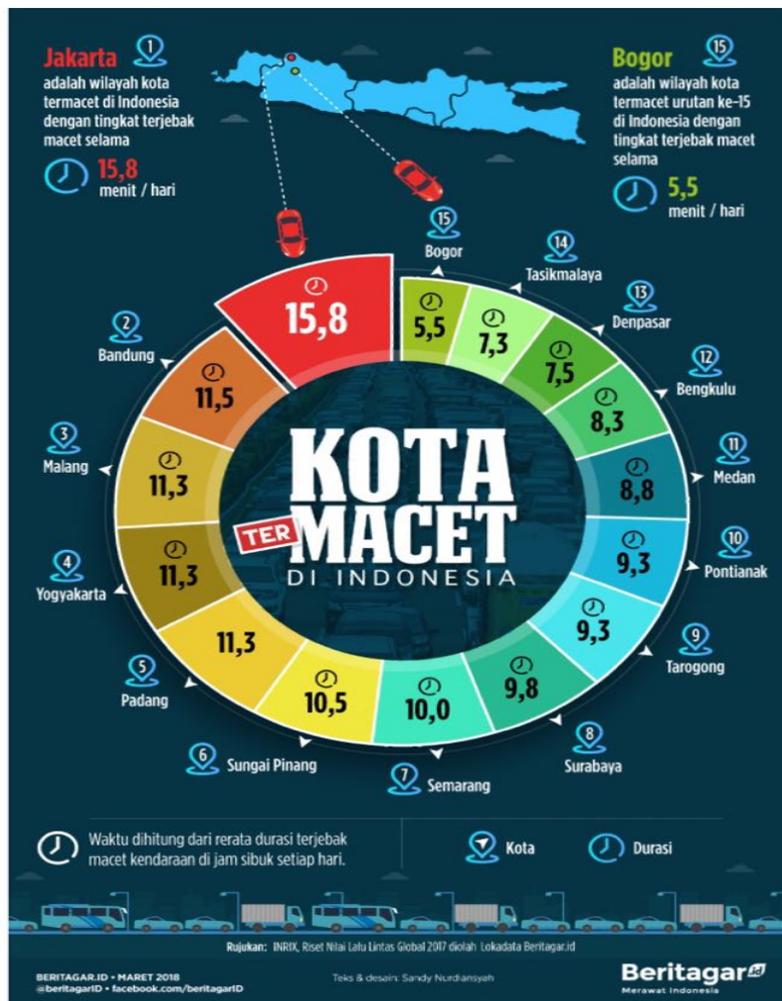
Kota	Jumlah Penduduk (Total)	Tipe Angkutan Massal	Populasi dalam area 1 km dari Stasiun Angkutan Massal	Persentase Population Near Rapid Transit (PNT)	Rata2 tingkat Kepadatan (Penduduk/ km2)
Paris (City)	2,239,837	MRT + Tram + Suburban Rail	2,239,837	100%	29,732
Paris (Greater Metro)	12,101,942	MRT + Tram + Suburban Rail	6,002,920	50%	10,474
Barcelona (City)	1,600,055	MRT + LRT	1,586,914	99%	45,161
Barcelona (Greater Metro)	3,202,610	MRT + LRT	2,418,374	76%	38,372
Madrid (City)	3,186,620	MRT + LRT	2,930,851	92%	33,079
London (Greater Metro)	10,013,257	MRT + LRT + Suburban Rail	6,130,704	61%	11,213
Rotterdam (City)	611,211	MRT + LRT	513,235	84%	8,735
Rotterdam (Greater Metro)	1,225,154	MRT + LRT	670,130	55%	5,582
New York (City)	8,354,889	Metro	6,414,768	77%	28,271
New York (Greater Metro)	19,865,045	MRT + LRT	6,913,000	35%	13,976
Boston (City)	646,805	MRT + LRT	409,838	63%	11,532
Boston (Greater Metro)	4,650,726	MRT + LRT	714,506	15%	5,239
Washington, D.C. (City)	633,736	MRT	361,391	57%	8,353
Rio de Janeiro (Greater Metro)	11,894,423	Rail + LRT + BRT	3,348,872	28%	21,959
Mexico City (City)	8,810,393	MRT + LRT + BRT	4,273,578	47%	18,253
Mexico City (Greater Metro)	19,132,979	MRT + LRT + BRT	4,795,820	31%	16,358
Jakarta (City)	9,991,788	BRT	4,410,442	44%	24,227
Jabodetabek	28,019,545	BRT	4,410,442	16%	11,959

Sumber : ITDP, 2016

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

Hanya sedikit kota-kota yang berinvestasi pada sistem angkutan massal untuk penduduk kurang mampu yang tinggal di pinggiran kota, bahkan di Eropa dan Amerika, khususnya Amerika Utara. Untuk 13 kota di negara maju yang sudah diberikan skor, rata-rata PNT-nya adalah 68.5%, sementara untuk area megapolitan dari ketigabelas kota tersebut ada di angka rata-rata 37.3% (ITDP, 2016).

Berdasarkan laporan Riset Nilai Lalu Lintas Global 2017 yang diolah oleh Lokadata Beritagar.id menunjukkan Jakarta merupakan wilayah kota termacet di Indonesia dengan tingkat terjebak macet selama 15,8 menit/hari dan disusul Bandung menempati urutan kedua kota termacet dengan tingkat macet selama 11,5 menit/hari. Hal ini menunjukkan bahwa walaupun telah ada kebijakan transportasi massa nyatanya belum dapat mengcover seluruh masyarakat baik dari sisi kualitas maupun kuantitasnya.



Gambar 1
Hasil Riset Nilai Lalu Lintas Global 2017
Sumber : beritagar.id

Kondisi transportasi di DKI Jakarta telah mencapai titik maksimum kapasitas. Kebutuhan perjalanan DKI Jakarta mencapai 21,9 juta perjalanan/hari. Jumlah kendaraan bermotor mencapai 15,3 juta perjalanan/hari (Jica Sitramp, 2017).

Kondisi jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2016 mencapai 18.006.404 unit dengan pertumbuhan unit kendaraan bermotor mencapai 12%. Jumlah ini terbagi dalam kategori kendaraan pribadi 93,5%, kendaraan khusus 0,79%, dan angkutan umum 5,71% (BPS, 2017). Hal ini sangat berbeda dengan jumlah jaringan jalan yang tersedia di DKI Jakarta. Pada tahun 2016, panjang jalan DKI Jakarta 1.398.137 km dengan pertumbuhan 0,01% (BPS, 2017). Hampir tidak ada pertumbuhan jalan karena ruang ibukota yang telah sempit. Hal ini menunjukkan pertumbuhan tingkat kendaraan tidak diimbangi dengan pertumbuhan tingkat jalan, sehingga menimbulkan *over capacity*.

Akibat yang ditimbulkan dari *over capacity* mencapai perkiraan kerugian Rp 45,2 Triliyun per tahun (Dishub, 2010). Kerugian meliputi Bahan Bakar Minyak, Operasional kendaraan, *Time Value*, *Economic Value*, dan pencemaran udara.

Dalam mengurangi dampak kerugian yang ditimbulkan karena *over capacity*, kebijakan pemerintah provinsi DKI Jakarta yang telah dilakukan meliputi 6 peningkatan transportasi massa. Peningkatan yang dilakukan yaitu (1) penambahan jalur BRT atau Transjakarta; (2) menata sistem dan menyediakan anggota pemandu moda untuk transjakarta; (3) peningkatan pelayanan KCJ (Kereta Commuter Jabodetabek); (4) Penggunaan MRT (*Mass Rapid Transit*); (5) Pembangunan LRT (*Light Rail Transit*); dan (6) membentuk BPTJ (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek) (Dishubtrans, 2016). Upaya pemerintah tidak dibarengi dengan peningkatan masyarakat yang menggunakan moda transportasi massa. Pada tahun 2015, penumpang transportasi publik hanya mencapai 24% sedangkan sisanya masih memilih menggunakan moda transportasi pribadi (Dishubtrans, 2016). Pemerintah mencanangkan target pada tahun 2019 persentase penumpang transportasi publik mencapai 40%. Maka terdapat pertanyaan mengapa minat masyarakat rendah dalam penggunaan transportasi publik?.

Adapun beberapa fakta yang mempengaruhi rendahnya minat masyarakat terhadap transportasi darat yang diolah dari beberapa sumber menyebutkan dari sisi kuantitas dan kualitas. Dari sisi kuantitas, pertama, jumlah antara kebutuhan transportasi massa dan penyediaan transportasi massa menunjukkan ketimpangan. Kedua, jumlah armada terbatas dengan jumlah rute yang terbatas sehingga masyarakat enggan

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

menggunakan transportasi massa. Ketiga, ketersediaan jalan belum mendukung peningkatan jumlah armada. Dari sisi kualitas, pertama, angkutan umum kota masih kurang nyaman khususnya bus transjakarta. Kedua, adanya pelanggaran pengguna transportasi pribadi menggunakan jalur busway menyebabkan ketepatan waktu sampai tujuan belum efisien. Ketiga, sering terjadi kecopetan, gendam, pelecehan dan tindakan lain yang menyebabkan keamanan penumpang belum terjamin. Keempat, buruknya integrasi transportasi publik di Jakarta (www.finance.detik.com).

Kondisi empiris transportasi massa DKI Jakarta menunjukkan dualisme sikap pemerintah provinsi DKI Jakarta. Dualisme sikap pemerintah provinsi DKI Jakarta tercermin dalam peningkatan transportasi massa disisi lain membiarkan transportasi pribadi berkembang pesat. Dalam ilmu ekonomi politik, Riawanti menyebutkan kajian kebijakan dengan pendekatan ekonomi politik pada dasarnya adalah penekanan pada keberpihakan. Keterbatasan sumber daya yang ada akan menyebabkan kebijakan berpihak pada satu kelompok, dengan demikian intervensi pemerintah diperlukan untuk menciptakan aturan main sehingga pengelolaan sumber daya tersebut tidak menimbulkan konflik. Keterbatasan sumber daya yang dimaksud adalah jalan yang digunakan transportasi. Konflik yang dapat terjadi adanya tingkat kemacetan yang parah berdampak pada kerugian finansial dan psikologis. Masyarakat kian sensitif. Yustika dalam Riawanti menjelaskan bahwa hal yang membedakan dengan ekonomi konvensional adalah bahwa dalam ekonomi politik, kajian ditekankan karena adanya kekuasaan yang mengontrol masyarakat sehingga kebijakan yang dibuat bisa jadi berpihak. Paper ini akan mengungkap "**keberpihakan**" pemerintah provinsi dalam dualisme mengatasi permasalahan transportasi massa di DKI Jakarta.

Literature Review: Transportasi Massa Dan Intervensi Pemerintah

Ekonomika mengajarkan bahwa barang publik adalah sesuatu yang memenuhi kondisi *joint consumption* dan *high exclusion cost*. Kedua kondisi ini berkualitas *nonrivalrious*, artinya semua orang seketika bisa mengkonsumsinya pada saat bersamaan (Oakland, 1987). Realitas menunjukkan bahwa beberapa barang publik seperti jalan raya, alun-alun, udara, transportasi massa telah kehilangan kemurniaannya tatkala tingkat penggunaannya meningkat, sehingga kondisi *joint consumption* tidak terpenuhi lagi. Barang-barang itu menjadi *rivalrious in consumption*.

Teori akses Ribot dan Peluso (2003) menjelaskan tentang siapa yang dapat mengakses sumber daya dan bagaimana, apa yang didapatkan. Teori ini mendefinisikan akses sebagai kemampuan untuk mendapatkan manfaat dari hal-hal seperti material, masyarakat, lembaga, dan simbol. Pada penelitian ini hal-hal yang dimaksud adalah material atau sumber daya hutan. Teori akses Ribot dan Peluso (2003) mengatakan bahwa konsep akses yang digunakan bertujuan untuk memetakan proses dinamis akses terhadap sumber daya dan analisis terhadap siapa yang memanfaatkan sumber daya dan melalui proses apa mereka memanfaatkannya.

Ribot dan Peluso (2003) menjelaskan bahwa pihak-pihak tersebut memiliki mekanisme dan kekuasaan (*bundles of powers*) dalam mengakses sumber daya. Kekuasaan yang dimaksud adalah material, budaya, dan alur ekonomi politik yang membentuk *bundles* dan jaringan, sehingga memungkinkan aktor untuk memperoleh, mengontrol, dan memelihara akses terhadap sumber daya. Perbedaan *bundles of powers* yang dimiliki oleh masing-masing pihak akan membentuk kompleksitas hubungan dalam jaringan kekuasaan. Beberapa individu dan institusi/lembaga mengontrol akses sumber daya sementara beberapa individu dan atau lembaga yang lain harus mempertahankan akses mereka melalui pihak-pihak yang memiliki kontrol (Ribot dan Peluso, 2003). Ada proses dinamika (tarik menarik) pemanfaatan sumber daya antar pihak. Teori akses ini membantu menjelaskan mengapa beberapa individu atau institusi memperoleh manfaat dari sumber daya dan melalui mekanisme apa mereka mendapatkan manfaat tersebut.

Mekanisme akses sumber daya dijelaskan oleh Ribot dan Peluso sebagai cara-cara yang membentuk proses akses dan relasi dalam memanfaatkan sumber daya. Mekanisme akses terbentuk melalui akses berdasarkan hak dan mekanisme akses relasional dan struktural seperti teknologi, modal, pasar, tenaga kerja, pengetahuan, otoritas, identitas, dan hubungan sosial.

Sistem Transportasi Nasional yang keberadaannya memiliki posisi dan peranan yang sangat penting dan strategis dalam cakupan upaya pencapaian tujuan pembangunan nasional maupun dalam kaitannya dengan hubungan internasional yang terdiri dari transportasi darat, laut dan udara. Oleh karena itu, pentingnya pemerintah dalam mengeluarkan kebijakan-kebijakan nasional dalam masalah pengangkutan di Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan, tanpa sarana transportasi yang memadai maka akan sulit untuk menghubungkan seluruh daerah di kepulauan ini.

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan (Andrianssyah, 2015). Kepala Badan Litbang Perhubungan, Umiyatun Hayati Triastuti mengatakan bahwa Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah pedesaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi dan sosial daerah pedesaan.

Kebijakan transportasi merupakan salah satu tindakan-tindakan yang diambil pemerintah dalam menangani dan memecahkan segala persoalan yang terjadi di sektor transportasi, namun dengan memperhatikan segala aspeknya. Tamin (1997) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Selain itu, Tamin mengatakan bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia.

Pengembangan di bidang transportasi harus direncanakan agar dapat mendukung tujuan pembangunan secara umum dari suatu Negara (Miro, 1997) yaitu: Pertama, pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan (transportasi) dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang (Andriansnyah, 2015). Kedua, pemerataan pembangunan. Transportasi darat harus mengintegrasikan daerah yang satu dengan daerah lainnya dalam rangka menyukseskan otonomi daerah. "Kebijakan tersebut harus disesuaikan dengan sumber daya dan kepentingan daerahnya. Tetapi, dalam lingkup nasional sama-sama membentuk sistem transportasi nasional yang mendukung ekonomi secara makro (Andriansnyah, 2015). Ketiga, membuka kesempatan kerja. Dengan dibangunnya prasarana transportasi, hal ini akan mempengaruhi aksesibilitas penduduk yang selanjutnya akan membuka kesempatan

kerja di wilayah tersebut, di beberapa kasus muncul adanya usaha baru (Purwantini dan Rivai, 2009).

Agenda Setting Transportasi Massa

Terdapat agenda politik dibalik kebijakan transportasi di DKI Jakarta. Agenda politik yang diusung melibatkan kepentingan swasta (industri otomotif) dan kepentingan masyarakat akan transportasi. Industri otomotif menggenggam kuat kaidah ekonomi konvensional yakni prinsip mendapatkan laba optimum. Hak warga negara mendapatkan akses transportasi yang aman, nyaman, dan cepat baik menggunakan transportasi massa maupun pribadi. *Public interest* berupa kebutuhan transportasi yang aman, nyaman, dan cepat selalu direspon baik oleh industri otomotif. Bahkan *trend* industri otomotif memproduksi varian transportasi yang melebihi kebutuhan masyarakat.

Agenda ekonomi dari keberadaan transportasi adalah menjadi sumber pembiayaan pembangunan daerah melalui pajak kendaraan. Pendapatan yang berasal dari pajak memiliki proporsi yang cukup besar. Transportasi sebagai indikator keberhasilan pembangunan atau pencapaian Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebagai sumber pembiayaan pemerintah.

Pembiayaan Pembangunan Proyek Transportasi: Ekonomi Transportasi

Negara mempunyai peranan penting dalam transportasi publik. Dalam beberapa dekade belakangan ini terlihat dahsyatnya perubahan politik-ekonomi menuju titik minimal peranan negara, dan pada saat yang bersamaan mencapai titik maksimal peran pengusaha. Ketika badan publik yang menjadi sandaran pengelolaan kepentingan publik, maka pelayanan kepada publik mau tidak mau didasarkan pada kemampuan membayar, bukan didasarkan pada penghormatan atas hak-hak warga negara (Aminah, 2006).

Menurut Lyod (2002), ekonomi transportasi adalah salah satu cabang ilmu ekonomi tentang kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan transportasi untuk kebutuhan produksi, distribusi dan konsumsi masyarakat. Oleh karena itu Pemerintah perlu mengedepankan pentingnya transportasi sebagai salah satu penggerak perekonomian. Ekonomi transportasi meliputi prinsip-prinsip analisis dan penerapan konsep ekonomi teknik dalam penggunaan/pengoperasian transportasi, optimalisasi

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

lalu lintas serta investasi pada infrastruktur transportasi termasuk mengidentifikasi dan mengkuantifikasi parameter-parameter biaya dan manfaat, seperti biaya investasi, operasi dan pemeliharaan, nilai waktu, biaya operasi kendaraan, dan besaran ekonomi lainnya, memperhatikan aspek akuntansi yang perlu dilakukan dalam kajian infrastruktur transportasi, serta menerapkan beberapa metoda kajian kelayakan investasi.

Proyek transportasi harus direncanakan dahulu, perencanaan transportasi diawali dengan identifikasi awal kenapa perencanaan diperlukan, dilanjutkan dengan pengumpulan informasi mengenai pola perjalanan melalui survei asal tujuan beserta pengumpulan data sekunder, modelling dan dilanjutkan dengan membuat perkiraan permintaan dimasa yang akan datang. Selanjutnya dirumuskan kebijakan untuk menghadapi masa yang akan datang dan sebagai tahapan terakhir adalah penyusunan rumusan rencana yang akan dikembangkan pada masa yang akan datang beserta jadwal waktunya. Hal tersebut untuk memenuhi permintaan kebutuhan transportasi yang senantiasa meningkat sejalan dengan pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi diperlukan pengembangan jalan, terminal, pelabuhan, pengaturan serta sarana untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman dan lancar serta berwawasan lingkungan. Sistem transportasi yang efisien ini menggunakan pertimbangan ekonomi sebagai acuan dalam investasi sarana dan prasarana transportasi.

Pembiayaan pembangunan proyek transportasi diperoleh dari dua sumber yaitu pemerintah dan swasta. sumber pendanaan pemerintah berasal dari anggaran pembangunan baik pusat maupun daerah, sedangkan pembiayaan dari swasta diperoleh dari pengguna sistem yang dibangun oleh swasta. Kemitraan pemerintah dengan swasta bertujuan untuk menambah modal investasi dan meningkatkan efisiensi pembangunan infrastruktur tersebut. Salah satu contoh kemitraan pemerintah dengan swasta adalah pengoperasian bus milik pemerintah oleh operator angkutan seperti yang dilaksanakan oleh Bus Trans Jogja.

Pembiayaan suatu proyek transportasi juga dapat diperoleh dari berbagai macam hal yaitu :

- Pajak bahan bakar, merupakan salah satu sumber pendapatan yang biasa digunakan di berbagai negara di dunia karena semakin banyak beroperasi semakin banyak bahan bakar yang dipakai yang berarti semakin besar sumbangan terhadap dana transportasi.

- Retribusi pengendalian lalu lintas, merupakan suatu pungutan kepada masyarakat yang akan memasuki suatu kawasan (biasanya dipusat kota) dengan tujuan untuk mengurangi beban lalu lintas di kawasan yang dikendalikan itu.
- Pajak kendaraan bermotor, merupakan pajak tahunan yang masuk ke kas daerah.
- Retribusi parkir, merupakan salah satu bentuk yang juga digunakan untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang menuju atau masuk ke suatu kawasan.
- Karcis yang masyarakat bayar untuk dapat menikmati transportasi umum.

Berikut Data Penerimaan Pendapatan DKI Jakarta yang Bersumber dari Pajak :

Tabel 2
PAD DKI Jakarta 2014-2015

Sumber Penerimaan	2014		2015	
	Anggaran	Realisasi	Anggaran	Realisasi
1	2	3	4	5
1.1. Pajak Daerah	Rp32.500.000	Rp27.050.949	Rp32.581.650	Rp29.076.927
- Pajak Kendaraan Bermotor	Rp5.150.000	Rp4.979.111	Rp6.050.000	Rp6.090.201
- BBN Kendaraan Bermotor	Rp6.400.000	Rp5.526.394	Rp4.600.000	Rp4.685.403
- Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor	Rp1.200.000	Rp1.170.105	Rp1.350.000	Rp1.232.837
- Pajak Hotel dan Restoran	Rp3.400.000	Rp3.206.873	Rp3.600.000	Rp3.566.541
- Pajak Hiburan	Rp500.000	Rp502.473	Rp550.000	Rp608.800
- Pajak Reklame	Rp2.400.000	Rp850.675	Rp1.800.000	Rp714.967
- Pajak Penerangan Jalan	Rp630.000	Rp655.713	Rp710.000	Rp729.885
- Pajak Lain – lain	Rp12.820.000	Rp10.159.605	Rp13.921.650	Rp11.448.293
1.2. Retribusi Daerah	Rp1.746.419	Rp515.163	Rp610.000	Rp459.460
- Retribusi Jasa Umum	Rp1.358.183	Rp63.824	Rp184.302	Rp90.398
- Retribusi Jasa Usaha	Rp74.116	Rp69.809	Rp80.198	Rp93.304
- Retribusi Perijinan Tertentu	Rp314.120	Rp381.530	Rp345.500	Rp275.757
1.3. Hasil pengelolaan kekayaan daerah yg dip	Rp448.857	Rp465.980	Rp640.000	Rp527.280
1.4. Penerimaan Lain-lain	Rp5.062.033	Rp3.244.883	Rp4.133.966	Rp3.622.510
PKB	Rp14.108.183	Rp11.739.434	Rp12.184.302	Rp12.098.839
	43%	43%	37%	42%

Sumber BPS, 2017

Dari data atas dapat dikatakan bahwa sumber dari penerimaan terbesar pendapatan DKI Jakarta berasal dari pajak daerah yaitu Pajak kendaraan bermotor yang mana semua kendaraan beroda dua atau lebih beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang bergerak. Pajak Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Kendaraan di Atas Air yang mana pajak atas penyerahan hak milik kendaraan bermotor dan kendaraan di atas air sebagai akibat perjanjian dua pihak atau perbuatan sepihak atau

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

keadaan yang terjadi karena jual beli, tukar menukar, hibah, warisan, atau pemasukan ke dalam badan usaha. Kemudian selanjutnya Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor adalah pajak atas bahan bakar yang disediakan atau dianggap digunakan untuk kendaraan bermotor, termasuk bahan bakar yang digunakan untuk kendaraan di atas air.

Pendapatan pajak kendaraan bermotor pada tahun 2015 mencapai Rp. 4,16 Triliun, sehingga pendapatan ini meningkat sebesar 17,7% dari tahun sebelumnya. Yang mana pada tahun 2014 mencapai Rp. 3,55 Triliun. Sampai Juli 2015, jumlah dari kendaraan bermotor di DKI Jakarta mencapai 8.503.126 unit, kendaraan motor ini terdiri dari 2.278.261 unit kendaraan roda empat dan 6.224.865 unit kendaraan roda dua. Selain terjadi peningkatan penerimaan dari tahun ke tahun, realisasi penerimaan pajak daerah juga cukup baik jika dibandingkan dengan anggaran yang ditetapkan, yang mana Pajak daerah merupakan salah satu sumber utama pendapatan daerah guna membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah sebagai konsekuensi dari diberlakukannya otonomi daerah. (<https://jakarta.bps.go.id/>).



Gambar 2
Lingkaran Setan Transportasi Darat
Sumber: pustral UGM,2018

Dengan kondisi lalu lintas yang macet yang mana akan menyebabkan kecepatan dari kendaraan menurun sehingga menimbulkan beberapa dampak seperti trip menjadi

berkurang kemudian pendapatan dari transportasi massa tersebut menurun yang berdampak pada pelayanan transportasi publicpun memburuk dengan kondisi tersebut maka banyak dari masyarakat yang kurang puas dengan pelayanan public yang tersedia sehingga masyarakat berpindah ke mobil pribadi. Dengan ini maka diperlukannya intervensi setidaknya memperbaiki keadaan tersebut :

1. Prioritas, dimana untuk kelancaran dari transportasi masa diperlukannya prioritas lalu lintas agar tidak terjadinya kemacetan yang mengakibatkan terhambatnya perjalanan dari transportasi tersebut.
2. Diperlukannya pemberian subsidi sehingga pendapatan tersebut tidak semata hanya mengejar untuk biaya operasi.

Dengan adanya dua intervensi di atas diharapkan sedikit banyaknya dapat membantu memperbaiki system yang ada. Transportasi massal sangat perlu dioptimalkan karena merupakan pengarah pembangunan dan prasarana bagi pergerakan manusia maupun barang. Perkembangan transportasi massal sangat erat kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi yang nantinya akan meningkatkan kualitas hidup manusia.

Indonesia sampai saat ini belum memiliki sarana transportasi massal yang memadai, kualitas dan kuantitasnya masih jauh dari harapan masyarakat. Banyak sekali angkutan umum dalam kondisi tidak layak operasi. Semua hal itu membuat masyarakat lebih memilih untuk menggunakan transportasi pribadi. Sebab, sejauh ini mereka menilai sarana itu paling murah dan relatif cepat untuk mencapai tujuan. Maka, tak mengherankan jika kemacetan parah telah menjadi pemandangan harian dan dirasakan menyiksa masyarakat. Oleh karena itu, Indonesia khususnya DKI Jakarta diharapkan untuk segera membangun sarana transportasi massal berbasis rel yang diintegrasikan dengan mode angkutan umum lainnya, busway, monorel, dan angkutan reguler lainnya. Maka dengan harapan masyarakat berpindah dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi masa dengan harapan pemerintah memberikan pelayanan prima dengan memperbaiki kekurangan system yang ada sehingga kebutuhan transportasi dapat terpenuhi dengan baik. Dengan kecepatan penanganan permasalahan ini Pemerintah diharapkan terus menambah infrastruktur lalu lintas yang kian memadai, serta memperbanyak jumlah moda untuk transportasi yang dapat digunakan oleh masyarakat untuk sampai ke berbagai tujuan dengan adanya perubahan paradigma inipun yang tadinya penggunaan kendaraan pribadi tinggi dibandingkan pertumbuhan dan

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

penggunaan angkutan umum yang semakin menurun serta kecukupan jaringan jalan yang tersedia di DKI Jakarta diharapkan mampu menarik pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan layanan transportasi umum. Di lain sisi juga diperlukannya dukungan partisipasi dari semua golongan untuk mendorong masyarakat pengguna kendaraan pribadi untuk kemudian menggunakan kembali kendaraan umum/transportasi masa. Alternatif lainnya adalah dengan memperbaiki angkutan kota yang perlu ditambah jumlahnya, meningkatkan transportasi yang aman dan nyaman. Selain itu Kehadiran Trans Jakarta sedikit membantu, namun koridornya perlu ditambah. Kemudian Kehadiran commuter linepun telah ikut membantu mengurangi kendaraan bermotor di jalan raya. Yang mana Para penumpang *commuter line* umumnya menitipkan kendaraan mereka di stasiun. sehingga Saat ini tempat parkir di stasiun-stasiun kereta selalu dipadati oleh kendaraan pribadi yang dititipkan. Yang berarti juga dengan Kehadiran Trans Jakarta juga idealnya ikut mengurangi orang menggunakan kendaraan pribadi. Kemudian alternative lainnya juga Dalam upaya menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi terdapat beberapa cara atau kebijakan yang dapat dilakukan. Cara yang dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan beban biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Artinya pendekatan memecah kemacetan dengan menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan merevitalisasi (memperbaiki) layanan angkutan umum menjadi penting. Memberikan layanan angkutan yang baik akan menjadi alternative transportasi dan mendorong para pengguna kendaraan pribadi berpindah ke angkutan umum.

Menguraikan kemacetan lalu lintas di Jakarta butuh niat yang kuat dari pemerintah dan stakeholder terkait. Sudah saatnya transportasi massal dibangun secara besar-besaran dan dikelola dengan bagus dan transparan sehingga dalam hal ini masyarakat tidak perlu lagi membawa kendaraan pribadi ke tempat kerja.

Tinjauan Empiris Intervensi Industri Otomotif dalam Kebijakan

Banyak Perusahaan Multinasional Jepang yang membuka cabang dan membangun industri di Indonesia. Terdapat kurang lebih 1000 perusahaan Jepang yang beroperasi di Indonesia. Hal ini tentu memberikan kontribusi pada pengurangan jumlah pengangguran di Indonesia karena keberadaan perusahaan Jepang yang membangun industri di Indonesia tentu membuka kesempatan kerja yang luas bagi sumber daya manusia dalam negeri. Lebih lanjut, berdasarkan kutipan yang didapat dari BPKM,

perusahaan-perusahaan Jepang mempekerjakan lebih dari 32 ribu pekerja Indonesia. Ini menjadikan Jepang sebagai negara penyedia lapangan kerja nomor satu di Indonesia (“Hubungan Perekonomian Indonesia-Jepang”, dalam http://www.id.emb-japan.go.jp/birelEco_id.html, diakses 29 april 2018).

Berdasarkan data Kementerian Perindustrian, saat ini terdapat 20 perusahaan perakitan mobil dan diantaranya terdapat tujuh pabrik perusahaan ternama Jepang yang berhubungan dengan 150 industri komponen pada lapis pertama, dan 350 industri komponen lapis kedua. Salah satunya adalah Toyota Motor Corporation (TMC), merealisasikan investasi pembangunan pabrik perakitan kendaraan (complete knock-down/CKD) di Karawang, Jawa Barat. Pabrik kedua yang akan beroperasi di bawah PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) tersebut menyerap investasi sebesar Rp 3,3 triliun, 25% dari total komitmen investasi Toyota Motor Corp di Indonesia yang sebelumnya membangun pabrik di kawasan Sunter Jakarta Utara.

TMC membangun perusahaan PT. Toyota Manufacturing (TMMIN) melalui *joint venture*, Pemegang Saham Toyota Motor Corporation (95%) PT. Astra International Tbk (5%) Dari komitmen investasi Rp 13 triliun, sebagian sudah digunakan untuk pembangunan dan ekspansi kapasitas pabrik Toyota I dan II di Karawang, Jawa Barat, yang berinvestasi di tanah air dan menjadikan Indonesia sebagai basis produksi sejumlah model kendaraan pabrikan itu baik di ASEAN maupun global (Perusahaan Otomotif Jepang Realisasikan Investasi” dalam http://www.iyaa.com/finance/berita/industri/2525735_1232.html, diakses 30 April 2018).

Melalui pembangunan pabrik mesin ini, PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia tidak hanya akan menambah investasi dan tenaga kerja, namun diharapkan juga akan terus meningkatkan penggunaan dan pendayagunaan produk dan jasa *engineering* lokal dalam kegiatan produksinya sehingga akan meningkatkan kontribusi *manufacturing* Indonesia dalam mendukung perekonomian nasional.

Indonesia memiliki industri manufaktur mobil terbesar kedua di Asia Tenggara dan di wilayah ASEAN (setelah Thailand yang menguasai sekitar 50 persen dari produksi mobil di wilayah ASEAN). Kendati begitu, karena pertumbuhannya yang subur di beberapa tahun terakhir, Indonesia akan semakin mengancam posisi dominan Thailand selama satu dekade mendatang.

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

Per 2017 kapasitas total produksi terpasang mobil di Indonesia adalah 2.2 juta unit per tahun. Namun, pemanfaatan kapasitas tersebut diperkirakan turun menjadi 55 persen pada tahun 2017 karena perluasan kapasitas produksi mobil dalam negeri tidak sejalan dengan pertumbuhan permintaan domestik dan asing untuk mobil buatan Indonesia.

Namun, dalam hal ukuran pasar, Indonesia merupakan pasar mobil terbesar di Asia Tenggara dan wilayah ASEAN, menguasai sekitar sepertiga dari total penjualan mobil tahunan di ASEAN, diikuti oleh Thailand pada posisi kedua. Indonesia tidak hanya memiliki populasi besar (258 juta jiwa), tetapi juga ditandai dengan memiliki kelas menengah yang berkembang pesat. Bersama-sama, kedua faktor ini menciptakan kekuatan konsumen yang kuat.

Tabel 3
Penjualan Mobil di Wilayah ASEAN

Negara	2014	2015	2016
Thailand	881,832	799,632	768,788
Indonesia	1,208,019	1,013,291	1,061,735
Malaysia	666,465	666,674	580,124
Philippines	234,747	288,609	359,572
Vietnam	133,588	209,267	270,820
Singapore	47,443	78,609	110,455
Brunei	18,114	14,406	13,248
ASEAN	3,190,208	3,070,488	3,164,742

Sumber: ASEAN Automotive Federation

Tertarik dengan kepemilikan mobil per kapita yang rendah, biaya tenaga kerja yang murah dan semakin bertumbuhnya kelas menengah, berbagai pembuat mobil global (seperti Toyota dan Nissan) memutuskan untuk berinvestasi besar-besaran untuk mengekspansi kapasitas produksi di Indonesia.

Ada hubungan antara penjualan mobil dan pertumbuhan ekonomi. Ketika pertumbuhan PDB (per kapita) mendongkrak daya beli masyarakat sementara kepercayaan diri konsumen kuat, masyarakat ingin membeli mobil. Namun, pada masa-masa ketidakjelasan perekonomian (ekspansi ekonomi yang melambat dan optimisme yang menurun - atau pesimisme mengenai situasi keuangan pribadi di masa mendatang)

masyarakat cenderung menunda pembelian barang-barang yang relatif mahal seperti mobil.

Hubungan antara penjualan mobil domestik dan pertumbuhan ekonomi jelas tampak dalam kasus Indonesia. Antara tahun 2007 sampai 2012, ekonomi Indonesia bertumbuh paling sedikit 6,0% per tahun, dengan pengecualian pada tahun 2009 ketika pertumbuhan PDB ditarik turun oleh krisis finansial global. Di periode yang sama, penjualan mobil Indonesia naik dengan cepat, namun juga dengan pengecualian pada tahun 2009 ketika terjadi penurunan tajam penjualan mobil.

Tabel 4
Statistik Pertumbuhan Ekonomi & Penjualan Mobil di Indonesia

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PDB² (annual % change)	6.3	6.0	4.6	6.2	6.2	6.0	5.6	5.0	4.8
PDB per Kapita² (in USD)	1,861	2,168	2,263	3,125	3,648	3,701	3,624	3,492	
Penjualan Mobil (dalam juta unit)	0.43	0.61	0.49	0.76	0.89	1.12	1.23	1.21	1.01

Sumber: Bank Dunia & Gaikindo

Tabel 5
Penjualan Mobil di Indonesia

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Penjualan (unit mobil)	486,061	764,710	894,164	1,116,230	1,229,916	1,208,019	1,013,291	1,061,735
Ekspor (unit mobil)	56,669	85,769	107,932	173,368	170,907	202,273	207,691	

Sumber: Gaikindo

Politik transportasi yang dijalankan oleh pemerintahan selama ini selalu membela kepentingan pemodal dan tidak pernah mengedepankan kepentingan masyarakat luas.

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

Pengamat Transportasi, Djoko Setijowarno menilai, saat ini politik transportasi Indonesia yang tertuang dalam kebijakan pemerintah tidak berpihak kepada rakyat tetapi sebaliknya, justru berpihak kepada kepentingan industri otomotif. bukti keberpihakan pemerintah pada kepentingan industri otomotif adalah dengan adanya fasilitas uang muka untuk bagi pejabat negara untuk membeli kendaraan perorangan sebesar Rp 116,65 juta kepada pejabat negara (Wicaksono, 2014)). Hal ini tertuang dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 68 Tahun 2010.

**Kebijakan Transportasi Massa Untuk Siapa
Peran Aktor**

Pada bagian ini dijelaskan mengenai identifikasi kekuasaan untuk setiap aktor yang berperan, kepentingan terhadap transportasi darat, mekanisme akses dan *bundle of power*, cara memperoleh kekuasaan, sumber legitimasi kekuasaan, dan hak penguasaan perusahaan/industri, yang akan mengerucut pada jenis kekuasaan apa yang dimiliki oleh masing-masing aktor. Penyajian singkat tentang identifikasi kekuasaan dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6
Identifikasi Kekuasaan Transportasi Massa di DKI Jakarta melalui kerangka Akses dan Power Ribot dan Peluso (2003)

Aspek yang diidentifikasi	Industri Otomotif	Transportasi Massa (PT. TransJakarta)	Masyarakat
Aktor yang berperan	Astra Motor, Toyota, perusahaan otomotif lainnya	Pemerintah DKI Jakarta, PT TransJakarta	Masing-masing individu yang menggunakan mobil pribadi, dan masing-masing individu yang menggunakan transportasi massa
Mekanisme akses	— Berbasis hak — Struktural dan relasional	— Berbasis hak — Struktural dan relasional	— Berbasis hak
Perwujudan <i>Bundle</i>	Ikatan ekonomi	— Ikatan ekonomi	— Ikatan ekonomi

Aspek yang diidentifikasi	Industri Otomotif	Transportasi Massa (PT. TransJakarta)	Masyarakat
<i>of power</i>		— Otoritas pemerintah daerah	— Kepemilikan modal untuk membeli
Cara memperoleh kekuasaan	Melalui jaringan investor	Mandat/penunjukkan langsung pemerintah daerah	Hak ekonomi
Sumber legitimasi memproduksi	Hak investor	Hak istimewa	Hak individu
Hak terhadap transportasi	Memproduksi dan memasarkan produk mobil di DKI Jakarta	Menyediakan jasa transportasi	Menggunakan, membeli, menyewa
Jenis kekuasaan	<i>Connection Power</i>	<i>Political Power</i>	<i>Economical Power</i>

Merujuk pada Ribot dan Peluso (2003), otoritas merupakan titik paling penting dalam *bundle of power*, karena otoritas merupakan simpul dari kontrol akses. Dengan demikian, aktor yang memiliki otoritas memiliki titik penting dan bisa menjadi simpul akses dari aktor lainnya. Otoritas dalam transportasi darat di DKI Jakarta adalah negara yang bisa direpresentasikan ke dalam pemerintah DKI Jakarta. Akses juga dapat diperoleh dengan memiliki izin untuk memanfaatkan transportasi yang diberikan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta.

Aktor juga dapat memperoleh akses dengan membangun relasi kepada pemegang otoritas. Jaringan atau relasi yang dibangun kepada pemerintah provinsi DKI Jakarta berupa ikatan industri manufaktur otomotif Indonesia. Jaringan investor otomotif sangat kuat mempengaruhi setiap kebijakan transportasi di Indonesia sejak era Soeharto. Mobil-mobil ini memiliki kapasitas mesin maksimum pada 1.200 kubik sentimeter, dan didesain untuk menggunakan bensin beroktan tinggi. Para pelaku utama dalam industri LCGC Indonesia adalah lima perusahaan manufaktur asal Jepang yang terkenal: Toyota, Daihatsu, Honda, Suzuki dan Nissan. Berbagai model mobil-mobil LCGC telah dijual

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

di pasaran sejak akhir 2013 (termasuk Astra Toyota Agya, Astra Daihatsu Ayla, Suzuki Karimun Wagon R, dan Honda Brio Satya).

Sepanjang tahun 1969-1998 industri otomotif merupakan sektor yang paling banyak menyita perhatian pemerintah. Tidak ada industri di Indonesia yang mendapatkan perhatian serius melalui banyaknya kebijakan publik selain sektor otomotif (Aswicahyono, 2009). Dimulai dari upaya-upaya untuk menarik investor asing, membuat regulasi agar sektor ini mumpuni, melakukan serangkaian deregulasi, menunda/membatalkan suatu kebijakan serta regulasi kebijakan yang sempat tertunda pelaksanaannya.

Secara resmi pemerintahan Indonesia mulai menata industri ini pada tahun 1969 dengan berbagai kebijakan tentang impor mobil dalam bentuk terurai *Completely Knock Down* (CKD), Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM), dan perusahaan-perusahaan perakitan mobil. Rangkaian kebijakan yang dikeluarkan pada masa Orde Baru untuk mencapai kemandirian dalam sektor ini, misalnya dari kebijakan untuk meningkatkan kandungan lokal sejak tahun 1976 hingga kebijakan Mobil Nasional (Mobnas) pada tahun 1996. Dengan krisis moneter sejak kuartal ketiga tahun 1997 sampai tahun 1999, bukannya kemandirian industri ini yang diperoleh, melainkan satu per satu grup perusahaan otomotif nasional mulai lepas ke tangan asing.

Saham dari grup-grup perusahaan besar seperti Astra, Indomobil, dan Imora mobil diambil alih oleh Jepang. Chalmers (1996) membahas mengenai aspek ekonomi-politik serta peran dari pengusaha baik militer maupun Cina peranakan yang berhasil membangun bisnisnya di bidang otomotif. Melalui Pendekatan Kritis, Chalmer yang menganalisis sektor ini sejak tahun 1950 hingga tahun 1985 berhasil mengungkapkan adanya kelemahan posisi tawar negara dibandingkan pemilik modal yang memunculkan konglomerasi. Sementara itu, Aswicahyono, Chatib Basri, dan Hal Hill (2000) membahas industri otomotif di Indonesia berkenaan dengan banyaknya ketidaktepatan kebijakan publik yang diambil oleh pemerintah serta peranan yang begitu dominan dari prinsipal menyebabkan industri yang semula dianggap strategis justru menjadi beban bagi negara. Meskipun Chalmers juga membuat historical analysis, namun ia tidak melakukan pembabakan yang cukup tajam sebagaimana konsep strukturasi. Aswicahyono (2009) dan Thee Kian Wie (1994) lebih menekankan pada prinsip-prinsip ekonomi dan manajemen industri dan kurang membahas dinamika antara aktor-aktor yang terlibat dengan negara. Demikian pula Aswicahyono, Basri dan Hill (2000) lebih

menyusun analisis ekonomi-politik mengenai peranan besar dari prinsipal asing yang mampu memengaruhi dan bahkan menimbulkan kelemahan-kelemahan kebijakan publik yang dikeluarkan oleh negara yang menyebabkan industri ini bisa dinilai gagal.

Berdasarkan historisnya industri otomotif Indonesia telah dikuasai oleh sekelompok elit tertentu. Dominasi kelompok tertentu atas hak merk dagang tertentu menjadikan pasar industri otomotif semi monopoli. Semakin monopoli suatu produk, semakin besar intervensi swasta kepada pemerintah dalam membuat kebijakan publik.

Dinamika *struktur agensi* industri otomotif masih terjadi hingga saat ini. *Struktur* yang diwakili oleh “konteks ekonomi-politik” menentukan siapa saja pemain yang diberi kesempatan untuk berperan dalam industri otomotif—baik sebagai penguasa maupun sebagai pengusaha. Banyak petinggi perusahaan otomotif terjun dalam politik. Setidaknya ada perwakilan swasta dalam DPR sehingga dapat mempengaruhi keputusan kebijakan terkait transportasi.

Sementara agensi dalam studi ini bisa dibedakan atas pengusaha pada satu pihak dan penguasa pada pihak lain. Interaksi antara struktur dan agensi terjadi melalui mekanisme dominasi-legitimasi dan pemaknaan yang terwujudkan dalam berbagai kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, berikut dengan implementasi dari kebijakan tersebut. Disamping itu, diantara agensi-agensi tadi terjadi pula interaksi berupa negosiasi, tawar menawar serta berbagai pemberian yang dilakukan oleh satu pihak kepada pihak lainnya.

Posisi tawar-menawar ini terjadi pada saat pembuatan rencana pembangunan jangka panjang, menengah dan rencana kerja setiap tahun. Misalnya, kebijakan LCGC (*Low Cost Green Car*). LCGC adalah konsep pemberian insentif kepada produsen mobil baik lokal maupun pemegang *merk* asing untuk memproduksi mobil murah dan ramah lingkungan. Proses menuju LCGC telah dimulai dengan pembebasan bea masuk mesin, perakitan, serta komponen mobil yang berbasis LCGC (Kemenperind, 2012). Tujuan pemberian insentif ini adalah untuk merangsang pembangunan dan pengembangan mobil LCGC di dalam negeri, baik di sektor permesinan, perakitan, maupun komponen. Ketentuan itu tertuang dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No 107/PMK 011/ 2012 tertanggal 21 Mei 2012 yang telah diundangkan pada 22 Mei 2012 dan berlaku 30 hari sejak diundangkan atau berlaku mulai pekan depan. PMK tersebut merupakan perubahan atas Permenkeu No 176/PMK 011/2009 tentang pembebasan BM (bea masuk) atas impor mesin serta barang dan bahan untuk

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

pembangunan atau pengembangan industri dalam rangka penanaman modal dan memajukan iklim usaha otomotif. Selain membebaskan BM, pemerintah memberikan perpanjangan waktu impor selama setahun kepada perusahaan yang memperoleh pembebasan BM (Kemeperind,2012).

Proses lahirnya kebijakan penerapan LCGC sangat politis. Proses perumusan kebijakan pemerintah untuk memberikan insentif pajak bagi produsen mobil low cost green car (LCGC) cukup panjang. Dalam catatan KONTAN, banyak lobi yang dilakukan produsen untuk melancarkan proyek mobil yang diklaim irit dan ramah lingkungan. Soal lobi ini, Carlos Ghosn, Chairman and CEO Nissan-Renault Alliance, tahun 2012 lalu, bertandang ke Indonesia untuk menemui Presiden SBY, guna membicarakan pendirian pabrik mobil LCGC merek Datsun di Indonesia. Selain Nissan, ada juga petinggi perusahaan otomotif lain yang menemui pejabat negeri ini (kemenparin.go.id). Terlepas dari lobi-lobi yang dilakukan perusahaan otomotif itu, setidaknya pemerintah punya tujuan membuat program mobil LCGC. Budi Darmadi, Direktur Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi, Kementerian Perindustrian, bilang, di antara tujuan program LCGC adalah untuk menahan laju impor mobil dari Thailand. LCGC pertama kali dibuat di Thailand. LCGC banyak diminati di Indonesia. Kemenparin berasumsi bahwa daripada mengimpor mobil dari Thailand, maka lebih baik memproduksi LCGC sendiri di Indonesia. Program mobil LCGC juga untuk mengembangkan industri komponen mobil di dalam negeri.

Kebijakan ini kontraproduktif terhadap kebijakan pembatasan bahan bakar minyak (BBM). LCGC yang dinilai ramah lingkungan nyatanya menggunakan BBM. Hal ini bertentangan dengan penghematan energi bahan bakar minyak. Sedangkan dari pihak swasta menggebu-gebu melobi elit politik untuk mengesahkan kebijakan LCGC. Menurut catatan Bank Dunia pada tahun 2010, kelas dengan pengeluaran rata-rata di atas US\$2 per hari berjumlah 60 persen dari total populasi, padahal di tahun 2003, jumlah kelas menengah Indonesia hanyalah 37,7 persen. Fakta ini jelas menjadi isu yang menarik bagi investor atau produsen karena bagi kalangan bisnis, kelas menengah merupakan sasaran paling efektif serta menguntungkan untuk digarap (www.kemenprin.go.id).

Latar belakang yang mendasari adanya kebijakan LCGC ada beberapa hal yaitu diantaranya situasi ekonomi domestik, situasi free trade area regional, teknologi untuk efisiensi bbm, membangun industri komponen, pemberian insentif dalam

pengembangan industri otomotif nasional, investasi, lapangan kerja dan kemacetan. Kebijakan mobil murah dilihat dari perspektif ekonomi dan politik menuai banyak kontroversi. Perspektif ekonomi kebijakan LCGC akan memberikan manfaat lebih banyak bagi masyarakat, industri otomotif dan pemerintah dibandingkan dengan cost yang harus ditanggung oleh pemerintah. Berikut dampak yang dirasakan masyarakat, industri otomotif, dan pemerintah dalam kebijakan mobil murah antara lain.

Pengamat perpajakan dari Universitas Indonesia Danny Septriadi mengatakan, produsen mobil di Indonesia yang didominasi oleh investor Jepang akan menikmati harga jual yang rendah sehingga lebih mudah bersaing dan menguasai pasar di Tanah Air. Selain itu, penghapusan Pajak Pertambahan Nilai Barang Mewah (PPnBM) yang tercantum dalam aturan tersebut akan membuat negara kehilangan salah satu sumber penerimaan dari sektor otomotif (www.neraca.co.id).

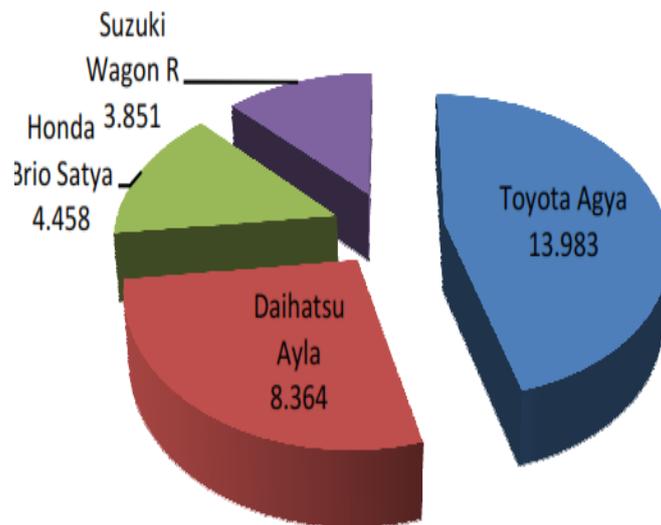
Pada tahun 2013, Menteri Perindustrian Republik Indonesia, Mohamad Suleman Hidayat mengindikasikan, produk mobil murah dan ramah lingkungan (*Low Cost and Green Car*) harus memenuhi kandungan lokal 80% agar bisa memperoleh potongan pajak penjualan atas barang mewah (PpnBM). Hal tersebut akan diatur dalam peraturan menteri perindustrian (permenrin) sebagai penjabaran dari Peraturan Pemerintah (PP) 41/2013 yang mengatur penerapan PPnBM untuk LCGC dan diproyeksikan terbit akhir Juni 2013 (www.kemenprin.go.id).

Namun, pernyataan di atas pada saat itu tidak memiliki kesepakatan dimana 80% komponen LCGC harus berasal dari local. Hal ini disampaikan karena kemungkinan adanya teknologi baru yang mungkin akan lebih baik dan efisien. Permenperin akan mengatur detail dari proses produksi hingga pedoman harga LCGC, termasuk kandungan komponen lokal. PP 41/2013 telah diterbitkan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 23 Mei 2013 untuk mendukung program mobil ramah lingkungan (low emission carbon/LEC).

Pemerintah dalam kebijakan mobil murah mendapatkan manfaat antara lain masuknya investasi untuk pengembangan ekonomi yang harapannya untuk menstabil perekonomian negara dan terbukanya lapangan kerja bagi masyarakat. Selain itu, menurunnya emisi CO₂ yang telah menjadi kewajiban Indonesia dalam menjaga kelangsungan lingkungan yang sehat dan baik sesuai dengan perwujudan Protokol Kyoto dan KTT Rio +20.

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

Sebagai mana yang telah dipaparkan di atas bahwa banyak dari kalangan masyarakat tidak menyetujui implementasi LCGC karena kebijakan ini malah menambah kendaraan roda empat yang beredar, artinya menambah kemacetan.



Gambar 3

Penjualan mobil jenis LCGC Januari-Februari 2014
 Sumber: gaikindo.or.id/download/statistic/01-current/01-by-category/data_2014/bycat_market_janapr%2014.pdf

Tabel 7
 Penjualan Low Cost Green Cars di Indonesia

	2013	2014	2015	2016 ¹
Penjualan LCGC Indonesia	51,180	172,120	165,434	41,301

Sumber: gaikindo.or.id

Dampak yang dihasilkan berupa jumlah pendapatan negara yang hilang akibat adanya program LCGC, perlu dilihat konsumen mobil-mobil LCGC. Saat ini rasio peredaran uang di Indonesia lebih terpusat di Jakarta dengan persentase 58% hingga 62%. Sedangkan di wilayah perkotaan lainnya hanya 29%-31%. Hal ini berarti bahwa wilayah yang potensial untuk membeli mobil LCGC adalah Jakarta. Bertambahnya jumlah mobil di Jakarta memperparah kemacetan di Ibu Kota. Pada 2010, Dinas Perhubungan DKI Jakarta mendata potensi kerugian hingga Rp 45 triliun per tahun. Biaya terbesar yakni kehilangan waktu. Sementara itu, kerugian akibat pemborosan

penggunaan bahan bakar minyak (BBM), menurut data Kementerian Perekonomian, sebesar Rp 27 triliun per tahun. Menurut Boestami (2013) menyebutkan besarnya kerugian yang ditimbulkan akibat kemacetan di Jakarta sebesar Rp 12,8 triliun per tahun (www.finance.detik.com).

Berdasarkan peraturan pemerintah, LCGC merupakan mobil dengan tingkat emisi yang rendah dan hemat bahan bakar. Perbandingan konsumsi bahan bakar yang diijinkan oleh pemerintah untuk mobil-mobil LCGC adalah 1 liter untuk 20 sampai 22 km. Namun perlu dilihat bahwa mayoritas konsumen yang potensial dari LCGC berada di Ibu Kota Jakarta. Artinya walaupun kadar emisi yang dihasilkan rendah, tetapi jumlah kendaraan semakin banyak, populasi udara tetap sama. Hasil kajian Bank Dunia mengungkapkan dampak ekonomi akibat pencemaran udara di Jakarta sebesar Rp1,8 triliun. Dan sumber utama polusi udara di Jakarta adalah emisi dari kendaraan bermotor, termasuk dari mobil pribadi. Semakin macet kondisi lalu lintas di Jakarta, semakin besar polusi udara yang ditimbulkannya. Itu berarti semakin besar pula kerugian yang ditimbulkannya.

Kebijakan Saat Ini: Konsep Menangani Kemacetan di Provinsi DKI Jakarta

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mempunyai konsep untuk menangani kemacetan di Provinsi DKI Jakarta. Konsep tersebut adalah “Pola Transportasi Makro” (PTM) . Pola Transportasi Makro (PTM) adalah pola yang terintegrasi secara komprehensif dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Di dalam PTM ada 3 strategi pengembangan yang dapat digambarkan : yaitu: pengembangan sistem angkutan umum massal, pembatasan lalu lintas (seperti: 3-in-1, electronic road pricing, dll) dan peningkatan kapasitas jaringan (seperti: pengembangan jaringan jalan, ATCS, dll).

Membangun Angkutan Massal

Pembangunan Angkutan Massal, merupakan bagian dari strategi PTM meliputi pembangunan : Bus Priority (*Busway*), LRT (*Light Rail Transit*), MRT (*Mass Rail Transit*), Angkutan Sungai. Di Jakarta, pengembangan secara terpadu dari keempat jenis transportasi ini diharapkan akan selesai pada tahun 2020. Pengembangan Bus Priority (*Busway*) telah beroperasi sejak tahun 2004. Hingga saat ini koridor *Busway* yang telah beroperasi mencapai 7 koridor dari 15 koridor yang akan dibangun. Walaupun belum

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

sempurna, Busway ini sangat diminati masyarakat dan akan terus ditingkatkan pelayanannya.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga akan membangun monorel (LRT), yaitu meneruskan pembangunan monorel dari pihak swasta yang saat ini tidak mampu melanjutkan . Negosiasi antara Pemda DKI Jakarta dengan PT Jakarta Monorel terus dilakukan agar pembangunan monorel tersebut bisa terwujud.

Selain itu Jakarta akan mempunyai MRT (kereta bawah tanah) dengan jalur Lebak Bulus – Fatmawati – Cipete Raya – Haji Nawi – Blok A – Blok M – Sisingamangaraja – Senayan – Istora – Benhil – Setia Budi – Dukuh Atas. Pada tahun 2008 adalah tahap perencanaan dan koordinasi antara Pemda DKI Jakarta, Pemerintah Pusat dan Jepang/JBIC. Pada tahun 2009 diharapkan bisa dimulai pembangunannya dan akan selesai diperkirakan tahun 2015. Dalam perkembangannya ke depan, jika kondisi sungai-sungai di Jakarta memungkinkan untuk dibangun angkutan sungai pada ruas-ruas tertentu, maka hal ini juga akan dilakukan, sebagai upaya untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan.

Pengaturan-pengaturan atau Pembatasan Lalu Lintas

Penetapan regulasi lalu lintas dilakukan untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang nyaman, aman dan tertib. Kesemrawutan kendaraan di jalan raya disebabkan karena kurangnya regulasi lalu lintas di jalan atau penegakkan aturan yang tidak tegas di jalan raya. Beberapa peraturan sudah dijalankan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatur lalu lintas diantaranya pelaksanaan three in one pada kawasan tertentu, penertiban parkir-parkir liar atau parkir pada tempat yang dilarang, fasilitas park and ride, penertiban pasar dan PKL yang tidak pada tempatnya.

Beberapa kebijakan belum dapat dilaksanakan seperti pembatasan kendaraan bermotor dan *Electronic Road Pricing/ERP*. Hal ini disebabkan karena belum terintegrasinya angkutan umum yang memadai bagi masyarakat serta belum tersedianya peraturan perundang-undangan yang mengatur hal tersebut.

Pembangunan Infrastruktur

Pembangunan infastruktur lalu lintas merupakan salah satu cara mengurangi kemacetan di Provinsi DKI Jakarta. Pembangunan infrastruktur dilakukan dengan melakukan pembangunan ATCS (*Automatic Traffic Control System*), pembangunan

jalan, pembangunan Fly over/ Under pass, pengembangan jaring jalan dan pedestrianisasi. Pembangunan infrastruktur ini telah lama berlangsung dan terus dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Namun pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidaklah berimbang dengan peningkatan jumlah kendaraan yang melintasi jalanan Ibukota, karena terbatasnya ruang.

Berdasarkan survey Dinas Perhubungan Prov. DKI Jakarta kemampuan menambah ruas jalan semakin sulit dibandingkan penambahan kendaraan. Panjang jalan hanya bertambah kurang dari 1 %, sedangkan penambahan kendaraan rata-rata 10-11% per tahun. Hingga tahun 2008 ini saja terdapat 5.445.644 unit kendaraan pribadi. Belum lagi kendaraan pribadi milik para kaum komuter yang tiap hari menjejali jalanan Jakarta. Sementara itu panjang jalan yang ada di Jakarta hanya 7.651 km.

Kesimpulan

Redefinisi Kerangka penyediaan jasa angkutan umum :

1. Inisiatif Pasar meliputi otorisasi ke akses pasar dan open market acces. Selama ini banyak daerah – daerah yang memberikan izin trayek pada bus kota dan tidak ada kontribusi pemerintah untuk menyediakan pelayanan publik maupun memberikan regulasi mengenai standar layanan minimal transportasi.
2. Inisiatif Pemerintah yang meliputi system publik dan pemberian lisensi kepada swasta. Pemerintah menyediakan layanan public transportasi dan bersaing dengan swasta. Pemerintah perlu meredefinisi ulang system layanan transportasi seperti : Mekanisme Perizinan, *Public vs Private Goods*, Realokasi Risiko, Standar Layanan, Kompetisi, Jenis Kontrak, Subsidi, Bentuk Badan Usaha, dan Tarif. Selain itu, redefinisi ulang tersebut berimplikasi pada kelembagaan dimana peran pemerintah menjalankan pembinaan angkutan umum.

Perkembangan membutuhkan campuran antara persaingan dan pengaturan. Pengaturan harus menetapkan aturan utamanya persaingan. Persaingan adalah insentif atau dorongan bagi pengusaha untuk mengadakan pelayanan lebih baik (lebih banyak penumpang, pendapatan lebih tinggi) dan lebih efisien (biaya lebih rendah). Pemberian lisensi kepada swasta dan badan usaha milik pemerintah diharapkan mampu memberikan jasa bus yang sangat efisien dan tanggap terhadap permintaan masyarakat dengan tarif terjangkau selama para operatornya memperoleh keuntungan dalam

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

merespon kebutuhan pengguna bus. Persaingan merupakan bentuk keuntungan yang paling efektif dan cenderung dapat menjaga tingginya kualitas layanan dengan tarif yang rendah. Persaingan harus disesuaikan dengan cermat agar dapat selalu efektif.

Program LCGC merupakan respon pemerintah terhadap tingginya permintaan mobil di pasar domestik. Selain itu akan di tetapkannya Masyarakat Ekonomi ASEAN pada tahun 2015, akan mengakibatkan masuknya produk luar negeri secara bebas. Namun pelaksanaan program LCGC juga menimbulkan kerugian bagi keuangan negara yang tidak sedikit. Kerugian itu terjadi karena hilangnya potensi pendapat negara dari sektor pajak sebesar Rp 1,56 T per tahun dan membengkaknya subsidi BBM sebesar Rp 1,2 T per tahun. Program LCGC kontra produktif dengan cetak biru pemerintah tentang transportasi antar moda. Hal ini terjadi karena program LCGC tidak memberikan pendidikan kepada masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Akibat lain yang pasti timbul adalah semakin banyaknya jumlah kendaraan di jalan, yang berarti semakin menambah kemacetan di kota-kota besar, sebesar Rp 49 T per tahun (dishub DKI Jakarta, 2010). Kerugian akibat pencemaran udara di Jakarta sebesar Rp 1,8 T. Kemacetan menimbulkan kerugian yang cukup besar yang harus ditanggung oleh masyarakat.

Keberpihakan kebijakan pemerintah terhadap ekonomi negara memperhatikan faktor politis. Dalam kebijakan transportasi massa di DKI Jakarta, pemprov lebih cenderung berpihak pada kepentingan publik dimana kepentingan publik dibagi menjadi dua yaitu kepentingan menggunakan transportasi publik yang nyaman dan kepentingan menggunakan transportasi pribadi yang nyaman, cepat, dan murah. Pada kenyataannya, dualisme pemerintah melahirkan dampak yang besar dengan membiarkan kebijakan LCGC diterapkan di Indonesia.

Rekomendasi Kebijakan

Dari uraian di atas sangat jelas bahwa Pemda DKI Jakarta sudah dan akan terus melakukan upaya pembangunan angkutan massal. Persoalannya adalah dana dan waktu dan Kebijakan tersebut tentu akan berimplikasi pada besarnya anggaran yang di kelola Pemerintah DKI Jakarta sehingga dalam rangka mencapai tujuan pembangunan DKI Jakarta salah satunya mewujudkan keadilan sosial maka perlu dilakukan mekanisme pembiayaan subsidi silang dengan cara menaikkan pajak-pajak kendaraan bermotor ataupun retribusi yang berhubungan dengan sarana transportasi kendaraan seperti

menaikan tarif parkir kendaraan pribadi, fasilitas park and ride dan road pricing (jalan berbayar) sehingga hasil dari pendapatan tersebut bisa di gunakan untuk membiayai pembangunan untuk membiayai fasilitas pelayanan transportasi publik yang aman, nyaman, dan cepat seperti adanya peningkatan kualitas, kuantitas, dan peningkatan rute dan jadwal.

Daftar Pustaka

- Ardiansyah, Muhammad. (2015). *Pengaruh Corporate Governance, Leverage Dan Profitabilitas Terhadap Manajemen Laba*. Jurnal Akuntansi, Universitas Maritim Raja Ali Haji
- Aswicahyono, H. dan P. Kartika. (2010), '*Production Linkages and Industrial Upgrading: Case Study of Indonesia's Automotive Industry*', in Intarakumnerd, P. (ed.), *Fostering production and Science and Technology Linkages to Stimulates Innovation in ASEAN*. ERIA Research Project Report 2009-7-4, Jakarta: ERIA. pp.57-86.
- Aswicahyono, H. dan M Chatib Basri and Hal Hill. (2000), "*How Not to Industrialise? – Indonesia's Automotive Industry*". Bulletin of Indonesian Economic Studies, 36(1)1: 209-241.
- Beritagar. (2017). *Tingkat Kemacetan kota di Indonesia*. Tersedia di <https://beritagar.id/artikel-comp/arena/index.php/artikel/laporan-khas/tingkat-kemacetan-kota-di-indonesia>, diakses pada 30 april 2018
- Dishub. (2010). *Pengembangan Sistem Transportasi Jakarta yang Terintegrasi dan Berkualitas untuk Mewujudkan Efisiensi Energi*
- Hill, Hal. (1997). *Indonesia's Industrial Transformation*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- ITDP. (2016). *Bus Rapid Transit in Jakarta, Indonesia: Success and "Lessons Learned"*. Institute for Transportation and Development Policy Available from http://sutp.org/docs/BRT/BRThook_Jakartamar05.pdf.
- Ian. (1996). *Konglomerasi: Negara dan Modal dalam Industri Otomotif Indonesia*. 1950- 1985. Jakarta: Gramedia.
- Jica Sitramp, (2017). *Project for the Study on JABODETABEK Public Transportation Policy Implementation Strategy (JAPTraPIS)Chalmers,*

Nafi'ah: "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa di DKI Jakarta "

- Kemenperind, (2012). *Jalan Panjang Insentif untuk Mobil LCGC*. Diakses dari <http://kemenperin.go.id/artikel/10097/Jalan-Panjang-Insentif-untuk-Mobil-LCGC> pada tanggal 30 April 2018
- Miro, Fidel. (1997). *Sistem Transportasi Kota, Bandung*. Penerbit Tarsito
- Riawanti, wahyu. - . *Kajian ekonomi Politik Bantuan Modal Masyarakat Miskin : Studi Kasus Kebijakan Bantuan Dana Pelaku Usaha Mikro (UKM) Di Kabupaten Bantul*.
- Ribot JC, Peluso NL. (2003). *A Theory of Access Rural Sociology*.
- Tamin, O.Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Wicaksono, Pebrianto. (2014). *Industri Otomotif Menguasai Politik Transportasi Pemerintah*. Diakses <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2066959/industri-otomotif-menguasai-politik-transportasi-pemerintah> pada tanggal 30 april 2018
- <http://finance.detik.com/read/2013/05/28/130722/2257883/4/kerugian-akibat-macet-di-jakarta-rp-128-triliun-tahun> diakses 29 april 2018
- http://gaikindo.or.id/download/statistic/01-current/01-by-category/data_2014/bycat_market_janapr%2014.pdf diakses 29 april 2018