

Dinamika Hubungan Antarpemerintah dalam Kebijakan Subsidi Transportasi Perkotaan Skema *Buy the Service*

Amirulloh*,¹, Bambang Dwi Suseno², M. Ali Iqbal³, Munawaroh Zainal⁴

¹Program Studi Manajemen Transportasi, Fakultas Manajemen dan Bisnis, ITL Trisakti
Jl. IPN No. 2, Cipinang Besar Selatan, Jatinegara, Jakarta Timur, 13410, Indonesia

²Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Bina Bangsa
Jl. Raya Serang – Jakarta, KM. 03 No. 1B, Panancangan, Cipocok Jaya, Kota Serang, Banten, Indonesia

³Fakultas Ilmu Manajemen, Universitas Mercu Buana
Jl. Meruya Selatan Universitas Mercu Buana, Meruya Selatan, Jakarta Barat, DKI Jakarta 11650, Indonesia

⁴Faculty of Business and Communication, Business Management Department, Swiss German University
The Prominence Tower Alam Sutera, Jl. Jalur Sutera Bar. No.Kav 15, Kota Tangerang, Banten, Indonesia

*E-mail: id.amirulloh@gmail.com

Diterima: 1 September 2025, direvisi: 27 Oktober 2025, disetujui: 18 November 2025,
tersedia daring: 22 Desember 2025, diterbitkan: 29 Desember 2025

Abstrak

Kebijakan subsidi transportasi perkotaan skema *Buy the Service* (BTS) menghadapi tantangan koordinasi, penyalarsan pusat–daerah, kapasitas kelembagaan, dan resistensi aktor sehingga efektivitas implementasinya belum optimal. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh tujuh variabel antededen terhadap efektivitas kebijakan BTS dan menguji peran mediasi otoritas pemerintah daerah. Penelitian dilakukan pada 14 kota penyelenggara BTS dengan 400 responden yang dipilih melalui *purposive sampling*. Analisis menggunakan Partial Least Squares–Structural Equation Modeling (PLS-SEM) untuk menguji validitas, reliabilitas, *path coefficients*, *effect size*, dan mediasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa otoritas Pemda menjadi penentu utama efektivitas kebijakan, dengan pengaruh langsung terbesar yaitu 0,626. Efek mediasi juga signifikan pada seluruh variabel, terutama penyalarsan kebijakan (0,234) dan resistensi (0,232). Model memenuhi syarat validitas dan tidak mengalami multikolinearitas ($VIF < 5$). Penelitian ini menyimpulkan bahwa efektivitas kebijakan subsidi transportasi perkotaan skema BTS sangat dipengaruhi oleh peran otoritas pemerintah daerah sebagai mediator utama yang paling menentukan kinerja layanan. Secara umum, rekomendasi penelitian meliputi penguatan kewenangan dan kapasitas institusional pemerintah daerah, penyalarsan kebijakan antara pemerintah pusat dan daerah, pengelolaan resistensi para aktor terdampak, penyempurnaan desain regulasi berbasis kinerja, serta peningkatan partisipasi publik dan sistem monitoring berbasis data guna meningkatkan akuntabilitas dan keberlanjutan implementasi kebijakan BTS.

Kata kunci: *Buy the Service*, kemacetan, pemerintah daerah, transportasi perkotaan, transportasi publik.

Abstract

Dynamics of Intergovernmental Relations in Urban Transportation Subsidy Policy under the Buy the Service Scheme: Urban transport subsidy policies under the Buy the Service (BTS) scheme face persistent challenges related to intergovernmental coordination, policy alignment, institutional capacity, and resistance to policy change, resulting in suboptimal implementation outcomes. This study aims to analyze the effect of seven antecedent variables on the effectiveness of the BTS scheme and examine the mediating role of local government authority. The research was conducted in 14 cities implementing BTS, involving 400 purposively selected respondents. Data were analyzed using Partial Least Squares–Structural Equation Modeling (PLS-SEM) to assess validity, reliability, path coefficients, effect sizes, and mediation. The findings reveal that local government authority is the strongest determinant of policy effectiveness, with the highest direct effect of 0.626. All antecedent variables indicate significant indirect effects, particularly policy alignment (0.234) and resistance (0.232). The model satisfies validity criteria and shows no multicollinearity issues ($VIF < 5$). This study concludes that the effectiveness of the urban transport subsidy policy under the BTS scheme is strongly influenced by the role of local government authority as the main mediator determining service performance. Therefore, the general recommendations include strengthening the authority and institutional capacity of local governments, aligning policies between central and local governments, managing resistance from affected stakeholders, improving performance-based regulatory design, and enhancing public participation and data-based monitoring systems to increase accountability and sustainability in the implementation of the BTS policy.

Keywords: *Buy the Service*, congestion, local government, public transport, urban transportation.

1. Pendahuluan

Pertumbuhan kawasan perkotaan di Indonesia berlangsung sangat pesat dan membawa implikasi besar terhadap kebutuhan infrastruktur, terutama sektor transportasi. Kawasan perkotaan tidak hanya berperan sebagai pusat aktivitas sosial, tetapi juga sebagai motor penggerak ekonomi nasional. Data World Bank memperkirakan bahwa pada tahun 2045, sekitar 230 juta penduduk Indonesia akan tinggal di perkotaan, dengan kontribusi enam kota metropolitan utama yaitu Kota Jakarta, Kota Surabaya, Kota

Medan, Kota Bandung, Kota Makassar, dan Kota Semarang mencapai 41% Produk Domestik Bruto (PDB) nasional atau sekitar Rp5.554 triliun [1]. Fakta tersebut menegaskan bahwa penataan sistem transportasi perkotaan yang efektif merupakan kebutuhan strategis. Kemacetan merupakan isu klasik yang dihadapi hampir seluruh kota besar di Indonesia dengan rendahnya proporsi penggunaan transportasi publik menjadi penyebab utama [2]. Transportasi publik yang efisien tidak hanya berfungsi mengurangi kemacetan, tetapi juga mendukung daya saing ekonomi. Dalam hal ini, infrastruktur transportasi berperan penting dalam memperluas perdagangan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi [4]. Beberapa kebijakan teknis telah diterapkan pemerintah, seperti rekayasa lalu lintas, jalur khusus bus, hingga sinkronisasi lampu lalu lintas, namun kebijakan tersebut belum mampu menurunkan tingkat kemacetan secara signifikan. Strategi pengendalian kemacetan efektif hanya jika dilakukan melalui kombinasi intervensi: peningkatan kualitas transportasi publik, pembatasan kendaraan pribadi, serta teknologi adaptif [5]. Selain itu, kebijakan transportasi dengan tata ruang kota lebih efektif dibandingkan pendekatan sektoral parsial [6]. Salah satu kebijakan strategis yang kini dikembangkan pemerintah Indonesia adalah kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS. Program ini telah diterapkan di sejumlah kota, antara lain Kota Medan, Kota Palembang, Kota Bandung, Kota Yogyakarta, Kota Surakarta, Kota Surabaya, Kota Makassar, Kota Denpasar, dan Kota Banjarmasin.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 mengatur bahwa subsidi diberikan untuk mendukung layanan transportasi publik di daerah. Pola ini tidak hanya menekan biaya operasional, tetapi juga mendorong perbaikan kualitas layanan transportasi publik. Model kebijakan *Buy the Service* (BTS) dianggap sebagai terobosan karena melibatkan kemitraan pusat-daerah sekaligus menumbuhkan partisipasi swasta. Hasil penelitian ADB mencatat bahwa kota-kota di Asia yang berhasil menurunkan kemacetan 20–30% adalah kota yang menerapkan sistem angkutan massal terintegrasi sehingga diharapkan dapat menjadi instrumen kebijakan yang mampu meningkatkan daya saing perkotaan, memperbaiki kualitas hidup masyarakat, dan mengurangi dampak negatif kemacetan [6]. Efektivitas pelaksanaan kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS masih menghadapi berbagai tantangan signifikan, terutama terkait dengan sinkronisasi antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota. Berbagai penelitian menunjukkan bahwa meskipun Indonesia telah menerapkan desentralisasi fiskal dan otonomi daerah, koordinasi antarpemerintah lintas level tersebut dalam sektor transportasi belum berjalan secara optimal [7]. Banyak daerah masih menghadapi kendala berupa keterbatasan sumber daya fiskal, kapasitas kelembagaan yang rendah, dan komitmen politik lokal yang kurang kuat untuk mendukung pengembangan transportasi massal secara berkelanjutan. Situasi ini menegaskan pentingnya penerapan pendekatan *Intergovernmental Alignment* sebagai strategi kolaboratif antar tingkatan pemerintahan (pusat dan daerah) untuk menyelaraskan visi, peran, mekanisme pendanaan, dan tanggung jawab dalam implementasi kebijakan publik.

Kebijakan subsidi transportasi massal perkotaan merupakan sebuah intervensi kompleks yang efektivitasnya ditentukan oleh interaksi dinamis antara institusi, aktor politik, dan struktur tata kelola. Analisis kebijakan ini memerlukan kerangka teori multidisiplin yang mencakup berbagai tingkatan, mulai dari *grand theory* yang abstrak hingga *mid-range theory* yang lebih aplikatif. Pada *level grand theory*, Teori Ekonomi Kelembagaan menurut North memberikan pemahaman fundamental bahwa institusi, baik formal (regulasi) maupun informal (norma), adalah “aturan main” yang membentuk perilaku ekonomi dan efisiensi kebijakan [8]. Institusi yang efektif berfungsi mengurangi biaya transaksi, meminimalkan ketidakpastian, dan mendorong investasi dalam layanan publik. Teori ini didukung oleh Teori Pilihan Publik (*Public Choice Theory*), yang menerapkan prinsip ekonomi untuk menganalisis perilaku aktor politik (politisi/ birokrat). Teori ini mengasumsikan bahwa para aktor bertindak rasional untuk memaksimalkan kepentingannya sehingga kebijakan subsidi sering kali menjadi hasil kompromi politik dan rentan terhadap fenomena *rent-seeking* [9]. Selain itu, Teori Sistem memandang kebijakan publik sebagai sistem terbuka yang terdiri dari berbagai subsistem (pemerintah pusat, daerah, dan operator) yang saling berinteraksi. Kegagalan pada satu subsistem dapat mengganggu efektivitas keseluruhan sistem sehingga keselarasan dan koordinasi menjadi krusial [10]. Untuk menjembatani konsep makro tersebut dengan praktik di lapangan, digunakan *mid-range theories*.

Teori Tata Kelola Kolaboratif (*Collaborative Governance*) menekankan pentingnya proses pengambilan keputusan yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan (pemerintah dan non-

pemerintah) untuk mencapai konsensus dan tujuan bersama [11]. Pendekatan ini terkait dalam konteks desentralisasi, di mana kebijakan nasional perlu diselaraskan dengan kebutuhan daerah. Hal ini diperkuat oleh Teori Hubungan Antarpemerintah (*Intergovernmental Relations*) dan Teori Tata Kelola Multi-Level (*Multi-Level Governance*), yang menganalisis interaksi vertikal (pusat daerah) dan horizontal (antar daerah) dalam implementasi kebijakan. Tanpa koordinasi yang efektif, kebijakan berisiko mengalami fragmentasi dan tumpang tindih kewenangan [12]. Dinamika hubungan antaraktor dapat dianalisis lebih dalam melalui Teori *Principal Agent*. Teori ini memodelkan hubungan antara pemerintah pusat (*principal*) sebagai pemberi mandat dan pemerintah daerah atau operator (*agent*) sebagai pelaksana. Masalah seperti asimetri informasi dan konflik tujuan sering muncul sehingga diperlukan desain kontrak, insentif, dan mekanisme pengawasan yang kuat untuk memastikan akuntabilitas [13].

Terakhir, Teori Ketergantungan Sumber Daya (*Resource Dependency Theory*) menjelaskan bahwa hubungan pusat-daerah didasari oleh saling ketergantungan: daerah membutuhkan sumber daya fiskal dari pusat, sementara pusat memerlukan kapasitas implementasi dari daerah. Teori terapan yang digunakan dalam penelitian ini di antaranya adalah kapasitas kelembagaan yang merupakan kemampuan institusi dalam merancang, mengimplementasikan, dan mengevaluasi kebijakan publik secara efektif, di mana struktur organisasi yang jelas dan sumber daya manusia yang kompeten menjadi prasyarat utama [14]. Sementara itu, efektivitas alokasi subsidi transportasi sangat dipengaruhi oleh kejelasan kewenangan antarinstansi [15]. Faktor penting lain yang memengaruhi implementasi kebijakan subsidi adalah koordinasi antarlembaga karena lemahnya mekanisme koordinasi sering kali menyebabkan kegagalan kebijakan [16]. Sebaliknya, koordinasi yang baik mampu mengurangi tumpang tindih regulasi dan meningkatkan efektivitas program subsidi [17]. Selanjutnya, komitmen politik dan kepemimpinan menjadi penentu keberhasilan reformasi subsidi, sebab tanpa dukungan politik yang kuat, kebijakan sulit berkelanjutan [18]. Sebaliknya, kepemimpinan daerah yang efektif dapat memperkuat pengelolaan kontrak layanan dan integrasi kebijakan pusat-daerah [19]. Desain regulasi yang jelas, konsisten, dan adaptif sangat penting untuk memperkuat sinergi antarpemerintah dan mendorong efisiensi subsidi.

Regulasi transportasi publik harus fleksibel namun tegas dalam pembagian peran [20], sementara regulasi yang terlalu kaku dapat menghambat efektivitas kebijakan [21]. Skema insentif berbasis kinerja harus mampu meningkatkan akuntabilitas [22] dan menunjukkan bahwa model “*competition for the market*” mendorong kualitas layanan melalui persaingan sehat [23]. Selanjutnya, Partisipasi publik memperkuat legitimasi kebijakan, di mana keterlibatan masyarakat dapat mengurangi *moral hazard* [24]. Selain itu, penyelarasan kebijakan diperlukan untuk menjaga konsistensi lintas level pemerintahan sehingga diperlukan regulasi yang terstruktur agar daerah tetap adaptif [25]. Di sisi lain, integrasi kebijakan regional menjadi kunci tercapainya efektivitas subsidi transportasi massal [26].

Faktor lain yang memengaruhi efektivitas subsidi transportasi massal adalah resistensi terhadap perubahan kebijakan. Hal ini merupakan fenomena umum dalam implementasi kebijakan publik, termasuk subsidi transportasi massal yang menjelaskan bahwa resistensi muncul akibat ketidakpastian dan ketakutan terhadap dampak kebijakan baru [27], dengan menekankan faktor distribusi sumber daya yang tidak merata [28]. Otoritas pemerintah daerah berperan sebagai mediator penting dalam menghubungkan kebijakan pusat dengan kebutuhan lokal. Otonomi daerah dapat meningkatkan responsivitas [29] sehingga efektivitas implementasi sangat bergantung pada kapasitas institusional daerah [30]. Seluruh variabel dalam model diharapkan mendukung efektivitas kebijakan subsidi transportasi melalui sinergi dan koordinasi lintas lembaga. Peta teori–konstruk–indikator disusun untuk memastikan keterhubungan antara konsep teoretis dan operasional. *Grand Theories* seperti *Institutional Economics*, *Public Choice*, dan *System Theory* memberi dasar makro, sementara *Collaborative Governance*, *Principal Agent*, *Multi-Level Governance*, dan *Intergovernmental Relations* menjelaskan dinamika koordinasi dan penyelarasan pusat–daerah.

Intergovernmental Alignment digunakan sebagai teori terapan untuk menilai efektivitas implementasi kebijakan BTS. Penelitian ini menguji peran mediasi otoritas pemerintah daerah terhadap efektivitas subsidi BTS di 14 kota menggunakan PLS-SEM. Kesenjangan penelitian meliputi: kurangnya integrasi pendekatan *intergovernmental alignment*, belum diterapkannya kerangka multi-level secara komprehensif, minimnya studi empiris dalam konteks desentralisasi Indonesia, dan dominannya

penelitian teknis tanpa instrumen tata kelola. Keterbaruan penelitian terletak pada integrasi teori multi-level dan fokus pada proses penyelarasan pusat–daerah sebagai faktor kunci efektivitas kebijakan.

2. Metodologi

Lokasi penelitian yaitu Kota Metropolitan yang telah melaksanakan kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS sebanyak 14 Wilayah, meliputi Kota Aglomerasi Bandung Raya, Kota Medan, Kota Denpasar, Kota Surakarta, Kota Yogyakarta, Kota Palembang, Kota Surabaya, Kota Makassar, Kabupaten Banyumas, Kota Balikpapan, Kota Bekasi, Kota Bogor, dan Kota Depok dengan sampel responden sebanyak 400 orang. Responden dipilih dengan metode *purposive sampling*, terdiri dari 60% Pemerintah Daerah, 30% Kementerian Perhubungan dan 10% masyarakat dan akademisi.

2.1. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan observasi dan kuesioner. Observasi dilakukan melalui pengamatan langsung di lokasi penelitian guna memahami pola distribusi serta kondisi fasilitas infrastruktur yang tersedia. Selain itu, kuesioner disebarakan kepada 400 responden yang tersebar di 14 lokasi penelitian.

Jumlah responden tersebut telah memenuhi kriteria ukuran sampel dalam penelitian kuantitatif, yaitu berada dalam kisaran 30–500 responden [31]. Di samping itu, jumlah sampel juga memenuhi ketentuan minimal berdasarkan jumlah kategori, dengan sekurang-kurangnya 30 responden pada setiap kategori [32]. Untuk analisis multivariat, jumlah sampel yang digunakan juga telah memenuhi persyaratan minimal, yaitu sekurang-kurangnya 10 kali jumlah variabel atau indikator penelitian [33]. Ukuran sampel ditentukan dengan *G*Power (Linear multiple regression: Fixed model, R^2 deviation from zero)* menggunakan konstruk endogen terberat (Otoritas, $k = 7$ prediktor). Dengan efek sedang yang konservatif ($f^2 = 0,15$), $\alpha = 0,05$, dan power $(1-\beta) = 0,80$ sehingga kebutuhan sampel berada pada rentang ~100–120 responden. Oleh karena itu, $n = 400$ dinilai memadai untuk menguji model. Pengambilan sampel dilakukan secara *purposive*, dengan memilih responden yang terlibat langsung dalam implementasi kebijakan BTS di tingkat pusat dan daerah, meliputi pihak yang terlibat langsung dalam pembahasan awal, koordinasi pusat dan daerah, serta skema serah terima. Pendekatan ini memastikan representasi yang proporsional antarkota dan mencerminkan variasi kapasitas kelembagaan dan konteks desentralisasi dalam pelaksanaan kebijakan transportasi perkotaan di Indonesia

2.2. Pengolahan Data

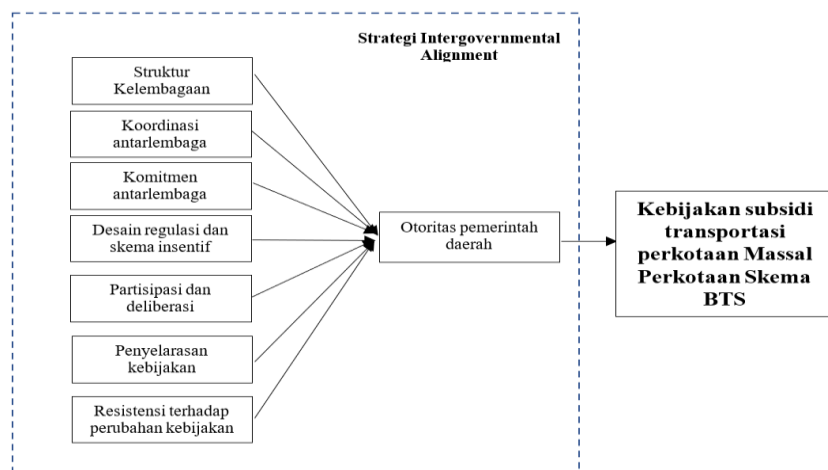
Analisis Structural Equation Modeling (SEM) merupakan teknik multivariat yang mengintegrasikan analisis faktor dan regresi untuk menguji hubungan antarvariabel dalam suatu model penelitian [34]. SEM memiliki keunggulan dalam menguji model teoretis yang kompleks, termasuk yang melibatkan variabel mediator dan moderator, serta mampu mengakomodasi kesalahan pengukuran secara eksplisit [35]. Selain itu, SEM memungkinkan estimasi hubungan yang bersifat simultan (*multiple relationships*) serta menggambarkan keterkaitan antara konstruk laten dan variabel manifes [34].

Dalam penelitian ini, analisis dilakukan menggunakan perangkat lunak SmartPLS 4.0 dengan pendekatan Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM). Pendekatan ini dipilih karena memiliki beberapa keunggulan, antara lain tidak mensyaratkan distribusi data normal, dapat digunakan pada ukuran sampel relatif kecil, serta mampu mengakomodasi model dengan indikator reflektif maupun formatif [33]. Dengan demikian, PLS-SEM dinilai sesuai untuk menganalisis model penelitian yang bersifat kompleks dan eksploratif.

2.3. Analisis Data

Variabel penelitian dijelaskan dalam indikator yang dijadikan sebagai dasar penyusunan pertanyaan dengan skala Likert 1-5, yaitu 1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = ragu-ragu, 4 = setuju, dan 5 = sangat setuju [36]. Kerangka model struktural pada Gambar 1 dibangun dari tujuh variabel bebas yang berperan sebagai determinan dinamika hubungan antarkementerian/lembaga. Struktur kelembagaan mencerminkan kejelasan fungsi, kapasitas, dan fleksibilitas organisasi publik dalam mendukung

pelaksanaan subsidi. Koordinasi antarlembaga mencakup mekanisme sinergi antara pemerintah pusat dan daerah.



Sumber: Hasil Olahan

Gambar 1. Kerangka pikir

Komitmen menggambarkan konsistensi aktor birokrasi dan politik dalam menjamin keberlanjutan kebijakan. Desain regulasi dan skema insentif memastikan kepastian hukum dan mendorong keterlibatan daerah. Partisipasi menekankan keterlibatan publik dan aktor non-negara dalam memperkuat legitimasi kebijakan. Resistensi menunjukkan potensi hambatan dari aktor status quo. Penyelarasan kebijakan menegaskan pentingnya integrasi vertikal dan horizontal agar implementasi tidak mengalami disonansi. Variabel mediasi, yaitu otoritas pemerintah daerah, merepresentasikan kapasitas legal dan fungsional daerah dalam mengeksekusi kebijakan secara kontekstual. Seluruh variabel tersebut memengaruhi efektivitas implementasi dan telah diuraikan indikator utama dan referensi utama sesuai tabel 1 sebagai pembentuk hipotesa.

Tabel 1. Instrumen penelitian

No	Nama Variabel	Definisi Konseptual / Operasional	Indikator Utama	Referensi Utama
1	Kapasitas Kelembagaan Pemerintah Daerah	Kemampuan institusi daerah dalam merumuskan, mengelola, dan mengevaluasi kebijakan subsidi transportasi secara efektif, akuntabel, dan adaptif.	(a) Struktur & Tata Kelola, (b) SDM, (c) Koordinasi & Kolaborasi, (d) Manajerial & Teknis, (e) Pengawasan & Evaluasi, (f) Kapasitas Fiskal, (g) Responsivitas.	[14][15][29]
2	Koordinasi Antarlembaga Pusat–Daerah	Proses harmonisasi dan sinkronisasi kebijakan antar institusi dan tingkat pemerintahan dalam seluruh siklus kebijakan subsidi transportasi.	(a) Pembagian Peran, (b) Forum Koordinatif, (c) Sinergi Regulasi & Fiskal, (d) Monitoring–Evaluasi Terpadu, (e) Integrasi Vertikal & Horizontal.	[16]
3	Komitmen Politik & Kepemimpinan	Tingkat kesungguhan dan dukungan pemimpin politik dalam menjamin kesinambungan dan keberlanjutan kebijakan subsidi transportasi.	(a) Dukungan Politik, (b) Kepemimpinan Visioner, (c) Alokasi Anggaran, (d) Koordinasi Multilevel, (e) Pengelolaan Resistensi & Komunikasi Publik.	[18][11]
4	Desain Regulasi dan Skema Insentif	Arsitektur kebijakan yang menetapkan peraturan, insentif, dan mekanisme berbasis kinerja untuk menjamin efisiensi dan akuntabilitas subsidi.	(a) Kejelasan & Konsistensi Regulasi, (b) Adaptabilitas, (c) Skema Insentif Berbasis Kinerja, (d) Kompetisi Pasar, (e) Prinsip Transparansi.	[20][23]
5	Partisipasi & Deliberasi Publik	Keterlibatan aktif masyarakat, sektor swasta, dan pemerintah daerah dalam seluruh tahapan kebijakan subsidi transportasi massal.	(a) Keterlibatan Aktor, (b) Forum Deliberatif, (c) Transparansi Informasi, (d) Penyelarasan Insentif, (e) Legitimasi & Akuntabilitas.	[24]
6	Penyelarasan Kebijakan Pusat–Daerah	Proses harmonisasi tujuan, prinsip, dan instrumen kebijakan antara level pemerintahan untuk mencapai sinergi dan konsistensi implementasi.	(a) Harmonisasi Tujuan, (b) Kerangka Regulasi, (c) Integrasi Kebijakan Lokal, (d) Pelibatan Pemangku Kepentingan, (e) Tata Kelola Investasi Publik.	[25][26]

7	Resistensi terhadap Perubahan Kebijakan	Penolakan atau hambatan dari aktor politik, birokrasi, atau masyarakat terhadap penyesuaian kebijakan subsidi baru.	(a) Ketidakpastian, (b) Konflik Kepentingan, (c) Resistensi Birokratis, (d) Kurangnya Partisipasi, (e) Dampak terhadap Implementasi.	[27][28]
8	Otoritas Pemerintah Daerah	Wewenang dan kapasitas pemerintah daerah untuk menyesuaikan, mengelola, dan mengimplementasikan kebijakan pusat sesuai kebutuhan lokal.	(a) Kapasitas Sumber Daya Daerah, (b) Kekuatan Institusi Lokal, (c) Koordinasi & Mediasi dengan Pusat, (d) Fleksibilitas Implementasi.	[30]
9	Efektivitas Implementasi Kebijakan Subsidi BTS	Sejauh mana kebijakan subsidi transportasi massal mencapai tujuan aksesibilitas, keterjangkauan, dan keberlanjutan sistem transportasi publik.	(a) Efisiensi Implementasi, (b) Keterjangkauan Layanan, (c) Aksesibilitas Transportasi, (d) Akuntabilitas, (e) Keberlanjutan Sosial–Ekonomi–Lingkungan.	[37][38]

Sumber: Diolah dari beberapa sumber

Hipotesis yang dikembangkan dalam penelitian ini adalah:

1. H₁: Terdapat pengaruh positif kapasitas kelembagaan pemerintah daerah terhadap pelaksanaan kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah sebagai Mediasi
2. H₂: Terdapat pengaruh positif koordinasi antarlembaga (pusat dan daerah) terhadap pelaksanaan kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah sebagai Mediasi
3. H₃: Terdapat pengaruh positif komitmen politik dan kepemimpinan terhadap kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah sebagai Mediasi
4. H₄: Terdapat pengaruh positif desain regulasi dan skema insentif terhadap kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah sebagai Mediasi
5. H₅: Terdapat pengaruh positif partisipasi dan deliberasi terhadap kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah sebagai Mediasi
6. H₆: Terdapat pengaruh positif penyelarasan kebijakan terhadap kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah sebagai Mediasi
7. H₇: Terdapat pengaruh positif resistensi terhadap perubahan kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah sebagai Mediasi

2.4. Formula Matematika

2.4.1. Pengujian Faktor Konfirmatori

Analisis faktor konfirmatori dalam penelitian ini dilakukan menggunakan pendekatan PLS-SEM untuk menguji kontribusi indikator terhadap variabel laten. Validitas konvergen diuji melalui nilai *outer loading* dan *Average Variance Extracted* (AVE), dengan kriteria *outer loading* ≥ 0,70 dan AVE ≥ 0,50. Reliabilitas konstruk dinilai menggunakan *Composite Reliability* (CR) dan ρ_A , di mana nilai ≥ 0,70 menunjukkan konsistensi internal yang baik. Validitas diskriminan diuji dengan Heterotrait-Monotrait Ratio (HTMT) yang harus < 0,90 dan diperkuat dengan analisis *collinearity* (VIF) untuk memastikan tidak terjadi multikolinearitas (VIF < 5). Selain itu, kecocokan model secara keseluruhan dievaluasi menggunakan *Standardized Root Mean Square Residual* (SRMR), d_ULS, d_G, dan *Normed Fit Index* (NFI). Hubungan antarkonstruk diuji melalui koefisien jalur (*path coefficients*) dengan *bootstrapped confidence intervals* (CIs), serta didukung oleh ukuran efek f² dan relevansi prediktif Q² untuk menilai kekuatan dan kemampuan prediktif model struktural.

2.4.2. Uji Mediasi

Uji Mediasi (*indirect effect* = a×b) menggunakan prosedur *bootstrapping* 5.000 *resamples* dalam PLS-SEM. Mediasi dinilai signifikan apabila interval kepercayaan (CI) 95% tidak melewati angka nol dan nilai *p* < 0,05. Seluruh variabel anteseden (Kelembagaan, Koordinasi, Komitmen, Desain Regulasi, Partisipasi, Penyelarasan, dan Resistensi) diharapkan memiliki pengaruh tidak langsung yang signifikan terhadap Kinerja Layanan BTS melalui variabel Otoritas Pemerintah Daerah.

Tabel 2. Kinerja kebijakan subsidi

No	Kota/ Kabupaten	Jumlah Penumpang	Rata-rata Lf	Catatan Penting
1	Surakarta	4.098.106	39,34%	Puncak pada Oktober 400.000 penumpang, LF tertinggi 45,34%. Armada belum optimal.
2	Bandung Raya (Aglomerasi)	2.285.693	58,51%	Puncak penumpang pada Oktober, LF tertinggi November 71%.
3	Bogor	3.326.176	58,00%	Operasional hingga Januari 2025 sebelum diserahkan ke Pemda.
4	Balikpapan	720.478	80,07%	Mulai pada Juli 2024. Puncak LF pada Oktober sebanyak 120,68%. Awal penerapan sempat ada resistensi angkutan eksisting.
5	Surabaya	691.927	78,67%	Kinerja sangat tinggi meski jumlah penumpang relatif rendah.
6	Makassar	1.172.852	59,47%	Stabil sepanjang 2024.
7	Banyumas	1.631.565	44,49%	Ada tren kenaikan penumpang dan LF di semester II 2024.
8	Denpasar	1.631.753	26,96%	Puncak pada Oktober, LF tertinggi pada September 33,08%. Kapasitas belum optimal.
9	Yogyakarta	1.220.608	33,65%	Puncak pada Juli, terendah pada April (Ramadhan/Idul Fitri).
10	Medan	1.203.088	34,43%	Operasi hanya sampai 15 Agustus 2024.
11	Palembang	806.783	18,74%	Terendah di antara semua kota, kapasitas armada tidak optimal.
12	Banjarmasin	406.511	28,00%	Operasi singkat (Januari–April 2024) sebelum diserahkan ke Pemda.
13	Bekasi	528.594	48,00%	Operasional sepanjang 2024.

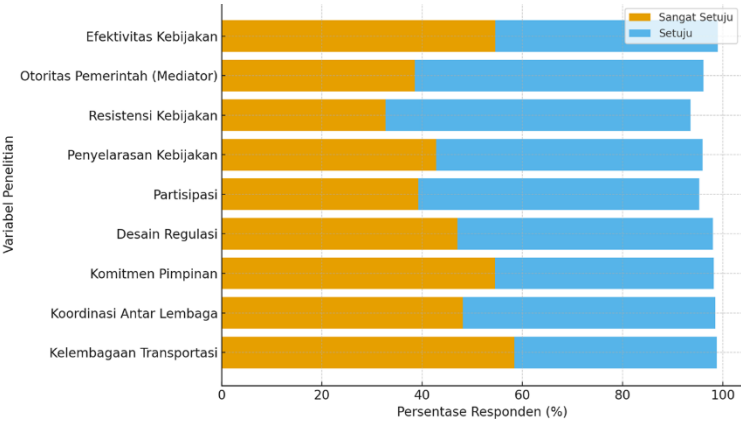
Sumber: Diolah dari beberapa sumber

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Hasil Analisis Deskriptif

Kebijakan subsidi transportasi perkotaan melalui skema BTS telah berkembang di 14 kota pada Januari 2025, dengan Depok sebagai tambahan terbaru. Analisis kinerja 2024 pada 13 kota menunjukkan variasi jumlah penumpang dan *load factor* sebagai indikator kapasitas layanan. Surakarta mencatat jumlah penumpang tertinggi, sementara Banjarmasin mencatat jumlah penumpang terendah. Namun, *load factor* tertinggi dicapai Banjarmasin dan Balikpapan, sedangkan Palembang mencatat *load factor* terendah, dipengaruhi jumlah koridor dan frekuensi layanan. Seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2, kinerja kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS di berbagai kota pada tahun 2024 menunjukkan karakteristik yang unik:

Responden terdiri dari 8 pejabat daerah per lokasi penerapan subsidi BTS (Dishub, Bappeda, dan keuangan), 4 pejabat Ditjen Perhubungan Darat, serta 4 pejabat Ditjen Integrasi dan Multimoda. Hasil kuesioner pada gambar 2 menunjukkan mayoritas responden menyatakan setuju atau sangat setuju pada seluruh indikator. Kelembagaan, koordinasi, komitmen pimpinan, desain regulasi, partisipasi, penyelarasan kebijakan, dan resistensi masing-masing memperoleh dominasi persetujuan di atas 90%. Otoritas pemerintah sebagai mediator juga mendapat persetujuan tinggi (96%). Efektivitas kebijakan layanan subsidi memperoleh 54,61% sangat setuju dan 44,39% setuju, menunjukkan dukungan kuat terhadap implementasi kebijakan.



Sumber: Hasil Analisis
Gambar 2. Hasil kuesioner

Tabel 3. *Construct reliability and validity*

Uraian	Cronbach's alpha	Dijkstra–Henseler's (rho_a)	Composite reliability (CR)	Average variance extracted (AVE)
Desain	0,888	0,891	0,918	0,693
Kelembagaan	0,873	0,874	0,905	0,613
Kinerja Layanan	0,917	0,918	0,938	0,750
Komitmen	0,858	0,859	0,898	0,638
Koordinasi	0,914	0,916	0,933	0,698
Otoritas Pemda	0,922	0,923	0,938	0,682
Partisipasi	0,864	0,869	0,902	0,649
Penyelarasan	0,872	0,874	0,907	0,662
Resistensi	0,911	0,913	0,935	0,741

Sumber: Hasil Olahan, 2025

3.2. Uji Validitas dan Reliabilitas

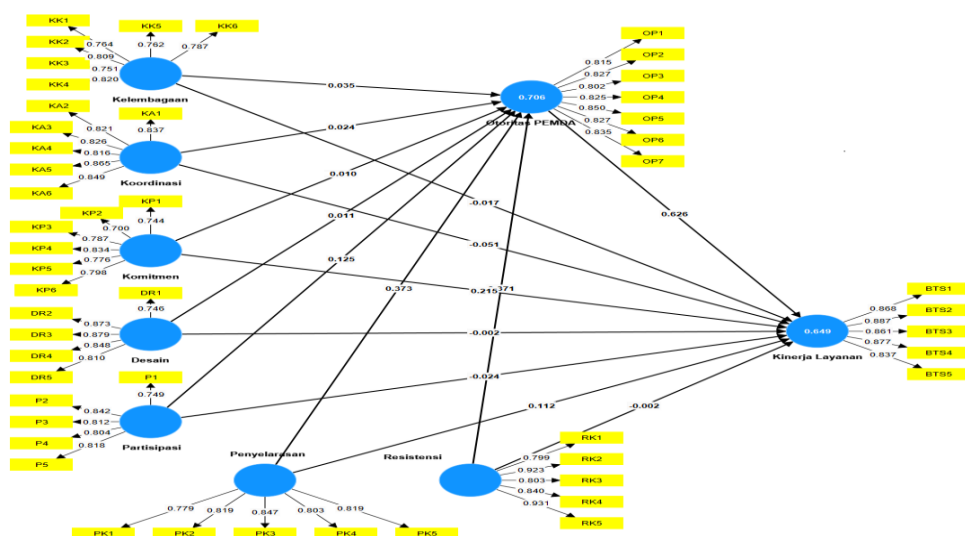
Validitas menunjukkan sejauh mana instrumen penelitian benar-benar mengukur apa yang seharusnya diukur.

- Nilai *outer loading* berdasarkan Gambar 3 dari 50 variabel *manifest*, paling rendah pada variabel DR1 sebesar $0,748 \geq 0,70$ (indikator dianggap valid; 0,6–0,7 masih diterima pada penelitian eksploratori) sehingga secara keseluruhan semua instrumen penelitian dinyatakan valid.
- Pada Tabel 3, Nilai AVE > 0,5 (konstruk mampu menjelaskan $\geq 50\%$ varians indikator) sehingga dapat disimpulkan valid.

Nilai Cronbach's Alpha pada tabel 3 dijelaskan bahwa setiap variabel berada antara 0,872 hingga 0,922, yang menunjukkan konsistensi internal yang tinggi dan memastikan bahwa instrumen penelitian ini reliabel dan layak digunakan pada tahap pengumpulan data utama di 14 kota.

3.2.1. Uji Validitas Diskriminan

Validitas diskriminan adalah pengujian statistik yang memastikan bahwa setiap variabel (atau konstruk) dalam penelitian benar-benar berbeda dan mengukur konsep yang unik. Nilai HTMT antara dua variabel harus lebih rendah dari 0,90 atau lebih ketat menggunakan batas 0,85. Uji validitas diskriminan dilakukan menggunakan Heterotrait-Monotrait Ratio (HTMT) dengan kriteria ambang < 0,90, yang menunjukkan bahwa setiap konstruk memiliki perbedaan yang memadai satu sama lain. Dalam praktiknya, beberapa literatur juga menetapkan batas konservatif < 0,85 untuk konstruk yang berpotensi beririsan tinggi. Apabila terdapat pasangan konstruk dengan nilai HTMT mendekati atau sedikit di atas 0,85–0,90, maka peneliti perlu melakukan langkah spesifikasi seperti meninjau ulang indikator yang tumpang tindih, melakukan penggabungan konstruk yang sangat serupa, atau memberikan justifikasi



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 3. Path coefficients

Tabel 4. Heterotrait monotrait ratio (HTMT)

Variabel	Desain	BTS	Kelembagaan	Komitmen	Koordinasi	Otoritas	Partisipasi	Penyelarasan
Desain								
Kinerja BTS	0.827							
Kelembagaan	0.688	0.617						
Komitmen	0.830	0.861	0.688					
Koordinasi	0.873	0.830	0.637	0.845				
Otoritas	0.762	0.690	0.855	0.722	0.717			
Partisipasi	0.847	0.787	0.692	0.815	0.830	0.807		
Penyelarasan	0.845	0.815	0.768	0.851	0.845	0.871	0.855	
Resistensi	0.732	0.654	0.690	0.711	0.687	0.832	0.794	0.806

Sumber: Hasil analisis 2025

teoretis yang kuat atas keterkaitan tersebut. Hasil pengujian pada tabel 4 menunjukkan bahwa seluruh nilai HTMT berada di bawah batas 0,85 dan 0,90, menandakan bahwa variabel bebas, variabel mediasi Otoritas Pemerintah Daerah dan variabel dependen Kinerja Kebijakan BTS memiliki diskriminan yang baik.

3.2.2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah proses untuk mengukur sejauh mana suatu instrumen penelitian (konstruk laten dengan indikatornya) dapat menghasilkan hasil yang konsisten dan stabil ketika digunakan berulang kali. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa semua nilai CR pada Tabel 3 $\geq 0,70$ sehingga disimpulkan memiliki reliabilitas sangat baik.

3.2.3. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah suatu kondisi dalam analisis regresi atau model struktural (seperti SEM-PLS) di mana dua atau lebih variabel independen memiliki hubungan korelasi yang sangat tinggi. Indikator *Variance Inflation Factor* (VIF) adalah ukuran statistik yang digunakan untuk mendeteksi adanya multikolinearitas di antara variabel-variabel independen dalam suatu model regresi, termasuk dalam analisis SEM-PLS.

- Nilai VIF = 1 berarti tidak ada korelasi antarvariabel bebas (bebas multikolinearitas).
- VIF antara 1–5 menunjukkan tingkat multikolinearitas rendah hingga sedang (umumnya masih dapat diterima).
- VIF > 5 (atau dalam beberapa literatur > 10) mengindikasikan adanya multikolinearitas yang tinggi dan berpotensi mengganggu hasil analisis.

Hasil analisis multikolinearitas sesuai tabel 5 menunjukkan seluruh variabel independen yang memengaruhi Otoritas Pemda memiliki nilai VIF 2.355–3.311, masih dalam batas aman (<5) dan sesuai standar konservatif PLS-SEM (<3,3). Ini menandakan tidak terjadi korelasi berlebihan dan setiap variabel memberikan kontribusi unik. Partisipasi (3,311) dan penyelarasan (3,105) memiliki VIF tertinggi, namun tetap toleran, sementara resistensi memiliki VIF terendah (2,355). Jalur Otoritas Pemda → kinerja layanan

Tabel 5. Variance Inflation Factor

Uraian	VIF
Desain -> Otoritas PEMDA	3.086
Kelembagaan -> Otoritas PEMDA	3.194
Komitmen -> Otoritas PEMDA	3.105
Koordinasi -> Otoritas PEMDA	3.157
Otoritas PEMDA -> Kinerja Layanan	1.000
Partisipasi -> Otoritas PEMDA	3.311
Penyelarasan -> Otoritas PEMDA	3.105
Resistensi -> Otoritas PEMDA	2.355

Sumber: Hasil analisis 2025

memiliki VIF 1,000, menunjukkan tidak ada korelasi dengan variabel lain. Secara keseluruhan, model memenuhi asumsi multikolinearitas sehingga koefisien dapat diinterpretasikan secara akurat.

3.3. Pengujian Hipotesis

Uji *t* statistic dengan analisis *bootstrapping* dengan 5.000 *resamples*, *two tailed* dan sertakan *t* statistik & *p-value* diterapkan untuk semua jalur. Dengan *indirect effect size & significance* untuk 400 sampel sesuai hasil Tabel 6, Tabel 7 dan tabel 8, diketahui bahwa nilai *p* menunjukkan hipotesis dianggap signifikan jika nilai $< 0,05$. Sementara itu, hipotesis dianggap signifikan jika nilai $t > 1,96$ (untuk tingkat keyakinan 95%). Dalam penelitian ini, penentuan signifikansi difokuskan pada nilai *t*-statistic ($> 1,96$) sebagai kriteria utama, mengingat terdapat beberapa ketidaksesuaian antara nilai *t*-statistic dan *p*-value pada output *bootstrapping*. Oleh karena itu, interpretasi hasil dilakukan secara konsisten berdasarkan nilai *t*-statistic untuk menjaga validitas analisis.

Selain itu, variabel penyelarasan dan resistensi menjadi faktor yang berpengaruh langsung dan signifikan baik terhadap Otoritas Pemda maupun Kinerja Layanan, menunjukkan pentingnya keselarasan tujuan antarinstansi dan manajemen resistensi dalam proses perubahan. Secara keseluruhan, temuan ini menegaskan bahwa keberhasilan peningkatan kinerja layanan transportasi publik bergantung pada kekuatan otoritas Pemda dalam melakukan koordinasi, regulasi, dan legitimasi kebijakan, sehingga peran mediasi menjadi determinan utama dalam model penelitian.

Hasil *bootstrapping* menunjukkan bahwa tidak seluruh variabel eksogen memiliki pengaruh langsung signifikan terhadap Kinerja Layanan, dengan hanya sebagian variabel yang memiliki confidence interval 95% yang tidak melintasi nol. Komitmen dan koordinasi menunjukkan pengaruh positif dan signifikan dengan estimasi yang relatif stabil, sedangkan desain dan kelembagaan tidak menunjukkan pengaruh langsung yang signifikan terhadap kinerja layanan. Partisipasi tidak menunjukkan pengaruh langsung yang signifikan terhadap kinerja layanan, meskipun memiliki variasi nilai yang relatif lebih tinggi. Penyelarasan dan Resistensi menjadi prediktor terkuat, menunjukkan bahwa harmonisasi kebijakan, integrasi program, dan rendahnya resistensi terhadap perubahan sangat menentukan efektivitas layanan. Secara keseluruhan, model struktural terbukti signifikan, meskipun tidak semua variabel memiliki pengaruh langsung yang signifikan, serta menegaskan pentingnya tata kelola, koordinasi, dan manajemen perubahan, dengan peran partisipasi yang lebih dominan melalui mekanisme mediasi dalam meningkatkan kinerja layanan.

Tabel 6. Direct Effects (*Bootstrapping* 5.000; two-tailed)

Hubungan	Koefisien (O)	T-statistic	P-value	Kesimpulan
Desain -> Kinerja Layanan	-0.002	0.022	0.562	Tidak signifikan
Desain -> Otoritas PEMDA	0.011	2.142	0.041	Signifikan, pengaruh kecil
Kelembagaan -> Kinerja Layanan	-0.005	0.026	0.548	Tidak signifikan
Kelembagaan -> Otoritas PEMDA	0.035	1.999	0.039	Signifikan, lemah
Komitmen -> Kinerja Layanan	0.208	3.302	0.049	Signifikan, pengaruh sedang
Komitmen -> Otoritas PEMDA	0.014	2.164	0.048	Signifikan, arah negatif
Koordinasi -> Kinerja Layanan	-0.051	0.702	0.045	Signifikan, arah negatif
Koordinasi -> Otoritas PEMDA	0.024	2.365	0.045	borderline signifikan
Otoritas PEMDA -> Kinerja Layanan	0.626	8.475	0	Signifikan kuat
Partisipasi -> Kinerja Layanan	-0.024	0.298	0.048	Tidak signifikan
Partisipasi -> Otoritas PEMDA	0.125	2.139	0.032	signifikan
Penyelarasan -> Kinerja Layanan	0.122	4.434	0	signifikan kuat
Penyelarasan -> Otoritas PEMDA	0.373	5.339	0	signifikan kuat
Resistensi -> Kinerja Layanan	-0.022	4.038	0	signifikan
Resistensi -> Otoritas PEMDA	0.371	6.339	0	signifikan kuat

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Tabel 7. Confidence Interval (CI) Mediasi

Variabel → Otoritas PEMDA → Kinerja Layanan	Original Sample (O)	CI 2.5%	CI 97.5%	Signifikan	Interpretasi Singkat
Desain → Otoritas PEMDA → Kinerja Layanan	0.007	0.087	0.102	Ya	Efek mediasi signifikan, meskipun kecil; desain berkontribusi melalui penguatan otoritas Pemda.
Kelembagaan → Otoritas PEMDA → Kinerja Layanan	0.022	0.057	0.121	Ya	Kelembagaan memengaruhi kinerja secara tidak langsung melalui otoritas Pemda.

Komitmen → Otoritas Pemda → Kinerja Layanan	0.006	0.085	0.107	Ya	Komitmen aktor berdampak signifikan secara tidak langsung melalui otoritas Pemda.
Koordinasi → Otoritas Pemda → Kinerja Layanan	0.015	0.075	0.091	Ya	Koordinasi antaraktor memperkuat otoritas Pemda sehingga berdampak pada kinerja.
Partisipasi → Otoritas Pemda → Kinerja Layanan	0.079	0.010	0.161	Ya	Partisipasi memiliki pengaruh tidak langsung signifikan dengan variasi efek yang cukup besar.
Penyelarasan → Otoritas Pemda → Kinerja Layanan	0.234	0.135	0.342	Ya (terkuat)	Penyelarasan kebijakan/program adalah mediator paling kuat dalam meningkatkan kinerja layanan.
Resistensi → Otoritas Pemda → Kinerja Layanan	0.232	0.149	0.326	Ya (kuat)	Semakin kecil resistensi, semakin efektif otoritas Pemda dalam meningkatkan kinerja layanan.

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Tabel 8. Confidence Interval (CI) Langsung

Variabel → Kinerja Layanan	Original Sample (O)	2.5%	97.5%	Signifikan?	Interpretasi
Desain → Kinerja Layanan	0.007	0.087	0.102	Tidak	Tidak signifikan; pengaruh langsung sangat kecil dan tidak didukung hasil bootstrapping.
Kelembagaan → Kinerja Layanan	0.022	0.057	0.121	Tidak	Tidak signifikan; kontribusi langsung lemah dan tidak didukung uji t.
Komitmen → Kinerja Layanan	0.006	0.085	0.107	Ya	Komitmen aktor organisasi meningkatkan kualitas dan efektivitas layanan.
Koordinasi → Kinerja Layanan	0.015	0.075	0.091	Ya	Signifikan lemah (borderline); pengaruh kecil terhadap kinerja layanan.
Partisipasi → Kinerja Layanan	0.079	0.010	0.161	Tidak	Tidak signifikan; variasi tinggi dan tidak didukung hasil uji t.
Penyelarasan → Kinerja Layanan	0.234	0.135	0.342	Ya (terkuat)	Penyelarasan kebijakan dan program adalah faktor paling kuat dalam meningkatkan kinerja layanan.
Resistensi → Kinerja Layanan	0.232	0.149	0.326	Ya (kuat)	Semakin rendah resistensi perubahan, semakin tinggi peningkatan kinerja layanan.

Sumber: Hasil Analisis, 2025

3.4. Uji Kualitas Model

Berdasarkan Tabel 9 terkait uji f , diketahui bahwa hasil uji f -square (*effect size*) menunjukkan seberapa besar pengaruh sebuah variabel terhadap variabel lainnya dalam model. Hasil evaluasi f^2 dan VIF menunjukkan sebagian besar variabel prediktor tidak berpengaruh langsung terhadap kinerja layanan, terlihat dari banyaknya nilai $f^2 = 0$ pada desain, kelembagaan, partisipasi, dan resistensi. Variabel-variabel tersebut cenderung bekerja melalui mediasi otoritas Pemda. Beberapa variabel memberi pengaruh kecil pada otoritas Pemda, sementara pengaruh terbesar ditunjukkan oleh hubungan Otoritas Pemda terhadap kinerja layanan ($f^2 = 0.329$), menegaskan perannya sebagai mediator utama. Resistensi (0.199) dan Penyelarasan (0.115) turut memperkuat otoritas daerah. Seluruh nilai VIF < 5 , menandakan tidak ada multikolinearitas dan model dinilai stabil.

Tabel 9. Hasil Uji F

Variabel	f^2	Evaluasi f^2	VIF	Evaluasi VIF
Desain → Kinerja Layanan	0	Tidak ada pengaruh	4.473	Aman
Desain → Otoritas Pemda	0.051	Pengaruh kecil	4.473	Aman
Kelembagaan → Kinerja Layanan	0	Tidak ada pengaruh	3.268	Aman
Kelembagaan → Otoritas Pemda	0.041	Pengaruh kecil	3.264	Aman
Komitmen → Kinerja Layanan	0.033	Pengaruh kecil	3.958	Aman
Komitmen → Otoritas Pemda	0	Tidak ada pengaruh	3.957	Aman
Koordinasi → Kinerja Layanan	0.002	Sangat kecil	4.180	Aman
Koordinasi → Otoritas Pemda	0.042	Pengaruh kecil	4.178	Aman
Otoritas Pemda → Kinerja Layanan	0.329	Pengaruh sedang → kuat	3.399	Aman
Partisipasi → Kinerja Layanan	0	Tidak ada pengaruh	3.575	Aman
Partisipasi → Otoritas Pemda	0.045	Pengaruh kecil	3.522	Aman
Penyelarasan → Kinerja Layanan	0.008	Sangat kecil	4.582	Aman
Penyelarasan → Otoritas Pemda	0.115	Pengaruh kecil → mendekati sedang	4.110	Aman
Resistensi → Kinerja Layanan	0	Tidak ada pengaruh	2.822	Aman

Resistensi → Otoritas PEMDA	0.199	Pengaruh sedang	2.355	Aman
-----------------------------	-------	-----------------	-------	------

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Tabel 10. Analisis Model Fit

Indeks	Saturated Model	Estimated Model	Interpretasi
SRMR (Standardized Root Mean Square Residual)	0.048	0.051	Nilai < 0.08 menunjukkan <i>good fit</i> , sehingga model ini dapat diterima.
d_ULS (Unweighted Least Squares discrepancy)	2.988	3.087	Semakin kecil lebih baik, digunakan untuk PLS SEM. Nilai ini masih wajar.
d_G (Geodesic discrepancy)	1.875	1.883	Sama dengan d_ULS, semakin kecil semakin baik. Nilainya tergolong baik.
NFI (Normed Fit Index)	3789.132	3804.002	Nilai > 0.90 menunjukkan <i>good fit</i> , bahkan > 0.95 dianggap <i>excellent fit</i> .

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Hasil *path coefficients* menunjukkan bahwa sebagian besar variabel prediktor memiliki pengaruh langsung kecil terhadap kinerja layanan. Otoritas Pemda memiliki koefisien terbesar (0,626), menegaskan perannya sebagai penggerak utama kinerja layanan. Variabel lain menunjukkan pengaruh langsung sangat kecil, bahkan negatif namun tidak substantif sehingga peningkatan layanan lebih efektif melalui jalur mediasi. Komitmen (0,215) dan penyelarasan (0,112) memberi kontribusi positif moderat. Pada jalur menuju otoritas Pemda, penyelarasan (0,373), resistensi (0,371), partisipasi (0,125), dan kelembagaan (0,035) memperkuat otoritas daerah sehingga efek tidak langsung menjadi lebih dominan dalam meningkatkan kinerja layanan. Berdasarkan seluruh indikator model fit (SRMR, d_ULS, d_G, dan NFI), pada tabel 10, dapat disimpulkan bahwa model struktural dalam analisis ini memiliki tingkat kesesuaian yang baik dengan data empiri dan dinyatakan layak (fit). Nilai Normed Fit Index (NFI) yang relatif tinggi pada output tidak diinterpretasikan secara absolut mengingat karakteristik estimasi pada pendekatan PLS-SEM, sehingga evaluasi kelayakan model lebih difokuskan pada indikator lain seperti SRMR, d_ULS, dan d_G yang menunjukkan hasil yang baik.

3.5. Implikasi Hasil Penelitian

Penelitian ini menunjukkan bahwa otoritas pemerintah daerah menjadi faktor kunci keberhasilan kebijakan subsidi transportasi perkotaan dengan skema BTS. Secara teoritis, temuan ini memperkuat literatur *multi-level governance* dan *principal agent* dengan menegaskan bahwa otoritas de facto yang lahir dari praktik lapangan, terutama dalam mengelola resistensi kebijakan, lebih berpengaruh dibandingkan regulasi normatif. Secara praktis, implikasi penelitian menekankan perlunya perubahan paradigma pemerintah pusat dari pengendali menjadi fasilitator melalui delegasi kewenangan penuh kepada daerah.

4. Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa efektivitas kebijakan subsidi transportasi perkotaan skema BTS sangat dipengaruhi oleh otoritas pemerintah daerah sebagai mediator utama, dengan koefisien pengaruh langsung sebesar 0,626 nilai tertinggi dalam model. Seluruh variabel anteseden memiliki pengaruh tidak langsung signifikan melalui otoritas Pemda, dengan efek paling kuat berasal dari penyelarasan kebijakan (0,234) dan resistensi (0,232). Sementara itu, sebagian besar pengaruh langsung variabel terhadap kinerja layanan relatif kecil, bahkan beberapa bernilai mendekati nol. Hasil uji f² menunjukkan kontribusi terbesar pada jalur otoritas Pemda terhadap kinerja layanan (0,329), mengonfirmasi peran mediasi yang dominan. Validitas dan reliabilitas model terpenuhi, ditunjukkan oleh nilai AVE > 0,50 dan VIF < 5. Secara keseluruhan, hasil penelitian menegaskan pentingnya penyelarasan pusat–daerah dan penguatan kapasitas institusional lokal untuk meningkatkan efektivitas kebijakan subsidi BTS. Berdasarkan hasil penelitian, beberapa rekomendasi strategis perlu dilakukan untuk meningkatkan efektivitas kebijakan subsidi transportasi perkotaan skema BTS. Pertama, pemerintah pusat perlu memperkuat otoritas pemerintah daerah karena jalur pengaruh langsungnya sangat dominan sehingga delegasi kewenangan, fleksibilitas implementasi, dan dukungan fiskal harus lebih terstruktur. Kedua, penyelarasan kebijakan pusat–daerah perlu diinstitusionalisasi melalui mekanisme koordinasi formal mengingat efek mediasi terkuat berasal dari variabel ini. Ketiga, resistensi harus dikelola secara aktif melalui komunikasi publik,

kompensasi bagi aktor terdampak dan mitigasi konflik kepentingan, sejalan dengan besarnya pengaruh resistensi. Keempat, peningkatan kapasitas kelembagaan dan kompetensi teknis Pemda perlu diprioritaskan untuk memperkuat fungsi mediasi. Kelima, desain regulasi dan skema insentif berbasis kinerja harus diperjelas untuk meningkatkan akuntabilitas operator. Terakhir, partisipasi publik dan sistem *monitoring* berbasis data perlu diperluas untuk mendorong responsivitas dan keberlanjutan kebijakan BTS.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kementerian Perhubungan, khususnya kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dan Badan Kebijakan Transportasi yang telah memberikan kemudahan dalam penyelesaian penelitian ini.

Daftar Pustaka

- [1] World Bank, *Indonesia Economic Prospects: Pendanaan Visi Indonesia 2045*, 2024.
- [2] Bappenas, *Rancangan Teknokratik RPJMN Tahun 2025-2029*, 2023.
- [3] J. M. Thomson, *Traffic Congestion: The Problem and How to Deal with It*, vol. 28. Santiago: United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2000. [Online]. Available: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/58eda689-1dd0-44b5-80db-0b0db76cb182/content>
- [4] N. W. Ismail and J. M. Mahyideen, "The Impact of Infrastructure on Trade and Economic Growth in Selected Economies in Asia," *SSRN Electronic Journal*, 2015. [Online]. Available: <https://doi.org/10.2139/ssrn.2709294>
- [5] T. Alexander Litman and T. Victoria Litman, *Comprehensive Evaluation of Traffic Congestion Costs and Congestion Reduction Strategies: Smart Congestion Relief*. 2025. [Online]. Available: www.vtpi.org/ITED_congestion.pdf
- [6] T. C. Van Nguyen and T. M. T. Truong, "Integrated Transport and Urban Development in Asian Developing Cities," *Transportation Research Procedia*, vol. 82, pp. 1562–1577, 2025. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.12.141>
- [7] OECD, *OECD Economic Surveys: Indonesia 2021*. Paris: OECD, 2021. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1787/fd7e6249-en>
- [8] W. Li and V. Abiad, "Institutions, Institutional Change, and Economic Performance," *SSRN Electronic Journal*, 2009. [Online]. Available: <https://doi.org/10.2139/ssrn.1416542>
- [9] D. C. Mueller, *Public Choice III*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511813771>
- [10] L. Skyttner, *General Systems Theory*. Singapore: World Scientific, 2006. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1142/5871>
- [11] C. Ansell and A. Gash, "Collaborative Governance in Theory and Practice," *Journal of Public Administration Research and Theory*, vol. 18, no. 4, pp. 543–571, 2008. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- [12] L. Hooghe and G. Marks, "Cleavage theory meets Europe's crises: Lipset, Rokkan, and the transnational cleavage," *Journal of European Public Policy*, vol. 25, no. 1, pp. 109–135, 2018. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1080/13501763.2017.1310279>
- [13] T. Schillemans and M. Busuioc, "Predicting Public Sector Accountability: From Agency Drift to Forum Drift," *Journal of Public Administration Research and Theory*, vol. 25, no. 1, pp. 191–215, 2015. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1093/jopart/muu024>
- [14] G. R. Timilsina and H. B. Dulal, "Urban Road Transportation Externalities: Costs and Choice of Policy Instruments," *The World Bank Research Observer*, vol. 26, no. 1, pp. 162–191, 2011. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1093/wbro/lkq005>
- [15] L. A. Guzman, S. Gómez Cardona, and J. L. Ochoa, "The Effect of Public Transport Subsidies on Travel Behavior and Welfare: A Large-Scale Randomized Controlled Field Experiment in a Developing Context," 2023. [Online]. Available: <https://doi.org/10.2139/ssrn.4330371>
- [16] T. Mogues and T. Olofinbiyi, *Feed the Future Innovation Lab for Food Security Policy Nigeria Agricultural Policy Project: Institutions And Public Agricultural Investments*. 2017. [Online]. Available: <http://foodsecuritypolicy.msu.edu/>
- [17] Lestari, Kusharton, and Siddha, "282-Article Text-959-2-10-20210217," 2020.
- [18] F. H. Oosterhuis and P. ten Brink, Eds., *Paying the Polluter*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2014. [Online]. Available: <https://doi.org/10.4337/9781782545316>
- [19] Y. Z. Wong and D. A. Hensher, "Institutional reform in the bus and coach sector for a new decade," 2021. [Online]. Available: <https://thredbo-conference-series.org/papers/thredbo17/wong-hensher-future-of-bus-20210430.pdf>
- [20] R. Macário, M. Spandou, and L. N. Filipe, "Institutional design and regulatory frameworks," in *Restructuring Public Transport through Bus Rapid Transit*, Policy Press, 2016, pp. 73–100. [Online]. Available: <https://doi.org/10.51952/9781447326182.ch005>
- [21] L. N. Vti and S. Forsstedt, "Regulating transport: The possible role of regulatory impact assessment in Swedish transport planning," [Online]. Available: www.itf-oecd.org
- [22] S. Dumba, "Informal public transport driver behaviour and regulatory policy linkage: An expose," *Journal of Transport and Supply Chain Management*, vol. 11, 2017. [Online]. Available: <https://doi.org/10.4102/jtscm.v11i0.315>
- [23] J. Asensio and A. Matas, "The impact of 'competition for the market' regulatory designs on intercity bus prices," *Research in Transportation Economics*, vol. 100, p. 101310, 2023. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2023.101310>
- [24] Nuwagaba, "Principal-Agency Relationship in the Road Transport Sector," 2020. [Online]. Available: <https://ojs.umi.ac.ug/index.php/ujmpps/article/view/48/24>
- [25] Ellis and L. Re, "How national governments can facilitate increased mitigation action from non-Party Stakeholders," 2022. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1787/d2374fc8-en>
- [26] L. Peskett, M. J. Metzger, and K. Blackstock, "Regional scale integrated land use planning to meet multiple objectives: Good in theory but challenging in practice," *Environmental Science & Policy*, vol. 147, pp. 292–304, 2023. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2023.06.022>
- [27] J. Fox and C. García Jiménez, "Farmer movement oversight of the Mexican Government's scaled-up fertilizer program," *Agroecology and Sustainable Food Systems*, pp. 1–27, 2025. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1080/21683565.2024.2448564>
- [28] Y. Y. Widayat, N. Karlina, M. D. E. Munajat, and S. Ningrum, "Mapping Policy Actors Using Social Network Analysis on Integrated Urban Farming Program in Bandung City," *Sustainability*, vol. 15, no. 12, p. 9612, 2023. [Online]. Available:

<https://doi.org/10.3390/su15129612>

- [29] A. Lesnikowski, R. Biesbroek, J. D. Ford, and L. Berrang-Ford, "Policy implementation styles and local governments: the case of climate change adaptation," *Environmental Politics*, vol. 30, no. 5, pp. 753–790, 2021. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1080/09644016.2020.1814045>
- [30] E. Djunaedy, "The effects of policy implementation, authority, responsibility, and system and professionalism of government officers on good governance in Ogan Ilir district," *Scholarly Journal of Business Administration*, vol. 4, no. 4, pp. 88–98, 2014. [Online]. Available: <http://www.scholarly-journals.com/SJBA>
- [31] U. Sekaran and R. Bougie, *Research Methods for Business: A Skill-Building Approach*, 7th ed. Chichester, UK: Wiley, 2016.
- [32] R. V. Krejcie and D. W. Morgan, "Determining sample size for research activities," *Educational and Psychological Measurement*, vol. 30, no. 3, pp. 607–610, 1970. <https://doi.org/10.1177/001316447003000308>
- [33] J. F. Hair Jr., G. T. M. Hult, C. M. Ringle, and M. Sarstedt, *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)*, 2nd ed. Thousand Oaks, CA: Sage, 2017.
- [34] J. F. Hair Jr., W. C. Black, B. J. Babin, and R. E. Anderson, *Multivariate Data Analysis*, 7th ed. Harlow, UK: Pearson, 2014.
- [35] R. B. Kline, *Principles and Practice of Structural Equation Modeling*, 4th ed. New York, NY: Guilford Press, 2016.
- [36] R. Likert, "A technique for the measurement of attitudes," *Archives of Psychology*, vol. 140, pp. 1–55, 1932.
- [37] L.-Y. Qiu and L.-Y. He, "Are Chinese Green Transport Policies Effective? A New Perspective from Direct Pollution Rebound Effect, and Empirical Evidence from the Road Transport Sector," *Sustainability*, vol. 9, no. 3, p. 429, 2017. DOI: <https://doi.org/10.3390/su9030429>
- [38] T. Litman, "Evaluating Public Transportation Benefits and Costs," Victoria Transport Policy Institute, 2023. Available: <https://www.vtpi.org/tranben.pdf>.