

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Kota merupakan sebuah sistem jaringan pada kehidupan manusia yang dicirikan dengan kepadatan penduduknya yang tinggi, juga diwarnai oleh tingkatan sosial ekonomi yang beragam dan coraknya yang materialistis (Prof. Bintarto, 1983). Daerah perkotaan juga dikenal dengan kemacetannya, hal ini dikarenakan banyaknya urbanisasi (perpindahan penduduk dari desa menuju ke kota dengan tujuan menetap dalam waktu tertentu) dari berbagai daerah pada tiap tahunnya yang mengadu nasib di daerah perkotaan. Tingginya tingkat perkembangan ekonomi di wilayah perkotaan menawarkan pekerjaan dengan gaji yang tinggi, sistem pelayanan publik yang lebih praktis, pendidikan yang lebih baik dan aktivitas lain yang tentunya tidak selalu ada di wilayah pedesaan yang menyebabkan terjadinya urbanisasi sehingga mengakibatkan tingginya jumlah penduduk dan kendaraan bermotor, khususnya pada DKI Jakarta.

Jakarta adalah salah satu Kota di Indonesia yang memiliki kontribusi besar bagi perekonomian nasional. Perekonomian Jakarta yang besar ini banyak dipengaruhi oleh sektor pelayanan jasa. Besarnya perekonomian Jakarta juga tidak terlepas dari sektor infrastruktur Jakarta yang maju. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus *upgrade* segala macam transportasi publik. Jakarta terbilang memiliki banyak ragam moda transportasi publik, diantaranya Bus Transjakarta

(BRT), *KAI Commuter*, Jaringan Mikrobis (Jaklingko), serta moda transportasi yang terbaru yakni Lintas Rel Terpadu (LRT) dan Moda Raya Terpadu (MRT). Banyaknya ragam transportasi publik yang berada di Jakarta tidak memungkiri bahwa kemacetan akan teratasi mengingat banyaknya pengguna kendaraan pribadi, termasuk kendaraan roda dua (motor) dari tahun ke tahun semakin meningkat jumlahnya yang dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 1. 1 Data Jumlah Kendaraan Tahun 2018-2019

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta		
	2018	2019	2020
Mobil Penumpang	2789377	2805989	3365467
Bus	295601	295370	35266
Truk	541375	543972	679708
Sepeda Motor	8136410	8194590	16141380
<b>Jumlah</b>	11762763	11839921	20221821

Sumber: *Kepolisian Republik Indonesia/Indonesia Police Office*

Penyebab kemacetan di Jakarta menurut Sitanggang dan Saribanon (2018: 289-296) pada jurnalnya yang berjudul “Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan di DKI Jakarta” terdapat beberapa faktor kemacetan, yaitu:

#### 1. Faktor Penggunaan Kendaraan Pribadi

Dijelaskan dalam jurnalnya bahwa jumlah kendaraan bermotor dan mobil di Jakarta meningkat sebanyak 12% setiap tahunnya. Jika melihat pada jalan raya sekitar Jakarta sering dijumpai banyaknya kendaraan pribadi dibandingkan dengan transportasi publik terutama kendaraan bermotor. Bahkan sering kali dijumpai kendaraan roda empatpun juga ikut

mendominasi jalan raya sehingga menghabiskan kapasitas jalan raya yang tidak sesuai dengan kapasitas mobil yang ditumpangi dalam satu mobil dapat diisi oleh dua sampai tiga orang penumpang bahkan hanya seorang pengemudi saja.

## 2. Faktor Kapasitas Jalan yang Tidak Memadai

Kapasitas jalan yang tidak sepadan dengan kapasitas volume kendaraan juga menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan seperti kurangnya ruas jalan, desain lajur putar balik (*U-Turn*) yang tidak tepat, dan juga lebar bahu jalan yang tidak maksimal. Banyaknya persimpangan rel kereta api yang tidak lancar. Antrean di pintu tol GTO (Gardu Tol Otomatis) yang lambat. Banyaknya faktor yang menyebabkan jalan di lampu merah tersendat, seperti *settings timer* lampu merah yang tidak sesuai, banyaknya pedagang dan peminta-minta yang kerap sekali dijumpai di lampu merah.

## 3. Faktor Sikap, Perilaku, dan Kebiasaan Manusia

Sikap, perilaku dan kebiasaan manusia yang tidak tertib ketika menggunakan jalan raya menyebabkan kemacetan lalu lintas dan membahayakan pengguna jalan lainnya, seperti: arogan, congkak, tidak mau mengalah, mementingkan diri sendiri, menganggap jika melanggar aturan lalu lintas merupakan hal yang biasa serta tidak mau bahkan tidak peduli bahwa gerakan-gerakan diatas mengganggu dan membahayakan pengguna jalan lain, dan akibatnya dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang secara tidak langsung juga menyebabkan kemacetan.

Perilaku tidak taat rambu lalu lintas dan mengganggu laju lalu lintas contohnya (1) Tidak mematuhi batas kecepatan sesuai dengan aturan lalu lintas yang ditetapkan, (2) Menurun dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya (halte) akibatnya mengganggu kendaraan yang berada dibelakangnya, (3) Melanggar garis marka, (4) Penggunaan lampu sen yang tidak sesuai arahnya, (5) Melawan arus lalu lintas (6) parkir sembarangan. Poin-poin di atas merupakan alasan terjadinya kemacetan di jalan raya.

#### 4. Faktor Pembangunan Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur juga menjadi salah satu faktor pemicu adanya kemacetan. Kemacetan terjadi bukan hanya pada jalan tempat pembangunan infrastruktur, tapi juga di jalan lain diluar pembangunan sebuah proyek infrastruktur. Seperti proyek galian kabel PLN dan galian air di sepanjang jalan yang belum selesai digarap menjadi faktor pemicu kemacetan, ditambah lagi jika proyek tersebut menggunakan alat seadanya dan dilakukan pada pagi hingga sore hari atau bisa dibilang jam sibuk, bahkan setelah menyelesaikan pembangunannya dibiarkan sisa-sisa bahannya tergeletak dan sangat berpotensi menyebabkan kemacetan.

Berbagai cara telah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang tercantum pada UU No. 22 Tahun 2009 pasal 138 dan pasal 139 bahwa Pemerintah berkewajiban menyediakan angkutan umum. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 pasal 183 ayat (1) menjelaskan bahwa Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Dalam pengimplementasiannya Pemerintah Provinsi Jakarta terus mengupayakan

pembaharuan-pembaharuan untuk menanggulangi kemacetan, salah satunya dengan mengoperasikan kereta cepat *KAI Commuter* Jakarta, yang memiliki kelebihan salah satu satunya dapat mengurangi kemacetan Jakarta, dan memiliki kecepatan yang lebih dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi yang berarti dapat memangkas waktu masyarakat dari rumah menuju ke kantor ataupun tujuan lainnya yang dapat dijangkau dengan *KAI Commuter*.

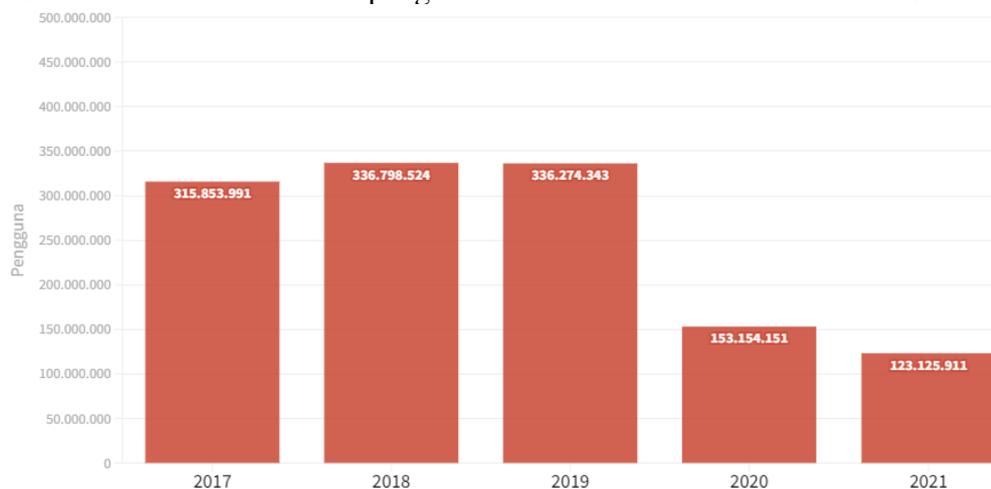
PT *KAI Commuter* Jabodetabek sejak tanggal 19 September 2017 telah berganti nama menjadi PT *KA Commuter* Indonesia yang merupakan salah satu anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang mengelola *KA Commuter* Jabodetabek dan sekitarnya. *KAI Commuter* dibentuk sesuai dengan Inpres No. 5 Tahun 2008 dan Surat Menteri Negara BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008. Perubahan nama KCI tercantum dalam risalah Rapat Umum Pemegang Saham pada tanggal 7 September 2017 yang juga telah dapat Persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia atas Perbuhana Anggaran Dasar Perseroan Terbatas dengan Nomor Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-0019228.AH.01.02 Tahun 2017 tanggal 19 September 2017.

Pembentukan anak perusahaan ini berawal dari keinginan para pemangku kepentingannya (*stakeholders*) untuk lebih fokus dalam memberikan pelayanan yang berkualitas dan menjadi salah satu solusi dari permasalahan transportasi perkotaan yang semakin kompleks. PT *KAI Commuter* resmi menjadi anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (KAI) atau Persero sejak tanggal 15 September 2008. Kehadiran *KAI Commuter* dalam industri jasa angkutan

bukanlah kehadiran yang secara mendadak, namun merupakan hasil proses pemikiran dan persiapan yang panjang. Dimulai dari pembentukan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek oleh PT KAI (Persero) yang bertanggung jawab atas pelayanan KRL atau KAI *Commuter* yang terpisah dari PT KAI (Persero) Daop 1 Jakarta yang bertugas untuk KA jarak jauh yang beroperasi di wilayah Jabotabek.

Dan akhirnya PT KAI (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek berubah menjadi perseroan terbatas PT KAI *Commuter*. Setelah menjadi perseroan terbatas, perusahaan ini mendapatkan izin usaha No. KP 51 Tahun 2009 serta izin operasi penyelenggara sarana perkeretaapian No. KP 53 Tahun 2009 yang semuanya dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Gambar 1.1 Jumlah Penumpang KAI Commuter Jabodetabek 2017-2021



Sumber: DataIndonesia.Id

Sepanjang 2020, KAI *Commuter* melayani 153.154.151 pengguna. Hingga Maret 2021, KAI *Commuter* memiliki 1.196 unit rangkaian kereta yang beroperasi melayani 80 stasiun pada wilayah Jabodetabek dengan jangkauan rute mencapai 418,5km. Pada 1 Oktober 2020 PT KAI (Persero) menugaskan KAI *Commuter* melakukan penugasan di luar wilayah Jabodetabek untuk mengoperasikan kereta

api lokal pada wilayah Daop 1 Jakarta dan Daop 6 Yogyakarta. Pada tahap ini KA lokal yang dikelola KAI *Commuter* adalah KA lokal relasi Rangkasbitung-Merak pp pada wilayah Daop 1 Jakarta dan KA Prambanan Ekspres relasi Kutoarjo-Yogyakarta-Solo Balapan pp pada wilayah Daop 6 Yogyakarta yang telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada 1 Maret 2021 merupakan layanan Kereta Rel Listrik (KRL) yang pertama kali berada diluar wilayah Jabodetabek. (krl.co.id)

Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter* merupakan salah satu bentuk dari indikator *Smart City* Jakarta yakni *Smart Mobility* (Mobilitas Pintar) yang tengah diusung oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Dengan panjang dan jumlah lintasan rel KAI *Commuter* yang semakin meluas ke daerah-daerah Jakarta lainnya yang ikut menjadikan nadi transportasi Jakarta sebagai Ibu Kota turut bertambah, sehingga jantung kehidupan Jakarta tetap berdenyut untuk memajukan kehidupan dan kesejahteraan warga Jakarta dan sekitarnya (smartcity.jakarta)

Menurut Pratama (2014) *Smart City* merupakan suatu rancangan penerapan, pengembangan, implementasi teknologi yang diterapkan dalam suatu daerah sebagai interaksi yang saling bertautan diantara berbagai sistem yang ada di dalamnya. *Smart City* memiliki enam indikator, yaitu: (1) *Smart Economy* (2) *Smart People* (3) *Smart Governance* (4) *Smart Mobility* (5) *Smart Environment* (6) *Smart Living*. *Smart Mobility* merupakan bagian pada *smart city* yang berfokus pada bidang transportasi dan mobilitas masyarakat. Pada *smart mobility* ini termuat proses transportasi dan mobilitas yang *smart*, yang diharapkan dapat terciptanya layanan publik untuk transportasi dan juga mobilitas yang lebih baik serta

menghapus permasalahan-permasalahan yang terdapat pada transportasi, seperti kemacetan, pelanggaran lalu lintas, polusi udara dan lain sebagainya.

Pengembangan *smart mobility* berbasis transportasi publik memerlukan sebuah kolaborasi antara berbagai aktor. Menurut Ansell dan Gash (2009) kolaborasi dalam pengertiannya dibagi menjadi dua pengertian, yakni (1) kolaborasi dalam arti proses, (2) kolaborasi yang berarti *normative*. Kolaborasi dalam arti sebuah proses merupakan kumpulan proses atau cara mengelola atau memerintah secara kelembagaan. Dalam pengertian ini, sejumlah instansi pemerintah maupun *non* pemerintah termasuk lembaga swadaya masyarakat (LSM), dan lembaga swasta lokal maupun *non* lokal ikut dilibatkan sesuai dengan peran dan tujuan masing-masing. Bisa saja dalam sebuah kolaborasi ini hanya terdiri dari instansi pemerintah saja, ataupun lembaga swadaya masyarakat saja, lembaga swasta saja; atau bisa saja terdiri dari institusi yang berkaitan dengan pemerintah kemudian berkolaborasi bersama lembaga swadaya masyarakat setempat dan didanai oleh pihak swasta/lembaga swadaya masyarakat/ pemodal dari luar negeri. Namun dalam kolaborasi ini institusi yang berkontribusi secara interaktif melakukan *governance* secara bersamaan dengan peran yang tidak terlalu sama bobotnya. Kolaborasi dalam pengertian *normative* merupakan aspirasi atau tujuan filosofi pemerintah untuk mencapai jalinan atau ikatan dengan *partner* kolaborasinya. Dasar hukum yang mengatur tentang kolaborasi adalah Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 24 Tahun 2020 mengatur tentang Jaringan Kolaborasi Pembangunan Jakarta (*Jakarta Development Collaboration Network*).

Gambar 1.2 Kolaborasi Pentahelix



Sumber: RedR Indonesia

Dengan melihat pengembangan KAI *Commuter* sudah sepatutnya terjalin *collaborative governance* antara Pemerintah selaku *political power*, Akademisi, Pelaku Usaha (Swasta), Masyarakat/ *Non-Governmental Organization (N-GO)* disebut juga sebagai *social power*, Media. Kelima unsur dalam kolaborasi tersebut dinamakan dengan kolaborasi *Pentahelix*. Hasil penelitian mengenai model *Pentahelix* ini sudah cukup banyak dilakukan diberbagai negara dunia. Di Indonesia, penelitian menggunakan kolaborasi model *Pentahelix* masih minim diteliti, terutama penelitian yang berfokus pada pengembangan sebuah transportasi publik dengan fokus pada KAI *Commuter* di Jabodetabek agar pengembangan yang dilakukan dapat berjalan sesuai harapan dan kebutuhan pemerintah dan masyarakat.

Beberapa penelitian di Indonesia tentang kolaborasi model *Pentahelix* ini sudah banyak dilakukan terlebih pada sektor pariwisata pada suatu daerah. Namun dalam sektor transportasi publik justru harus mendapatkan perhatian dari seluruh aktor yang terlibat dalam rangka membantu pengembangan pada sektor transportasi publik khususnya pada KAI *Commuter* di Jabodetabek. Selain fokus penelitian pada

pengembangan yang dilakukan pada sektor transportasi publik khususnya KAI *Commuter* di Jabodetabek, penelitian kolaborasi model *Pentahelix* ini lebih banyak dilakukan pada sektor industri. Dalam pengembangan *collaborative governance* pada KAI *Commuter* di Jabodetabek, peneliti juga ingin mengidentifikasi analisis SWOT sebagai kunci keberhasilan dalam pelaksanaan kolaborasi *Pentahelix*. Menurut Philip Kotler (2016) analisis SWOT merupakan sebuah penilaian terhadap semua kekuatan (*Strength*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunity*), ancaman (*Threats*) yang terdapat pada suatu individu atau organisasi.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Dari latar belakang yang telah dijelaskan di atas rumusan masalahnya adalah pentingnya peran kolaborasi dari para *stakeholders* serta pentingnya kunci keberhasilan dalam pelaksanaan kolaborasi model *Pentahelix* melalui analisis SWOT dalam pengembangan KAI *Commuter* di Jabodetabek, sehingga perlu dikaji bagaimana penerapan kolaborasi model *Pentahelix* dan analisis SWOT terhadap kolaborasi yang terjalin pada KAI *Commuter* Jabodetabek dalam pengembangannya untuk meningkatkan *Smart Mobility* Jakarta.

### 1.3 Pertanyaan Penelitian

Dari perumusan masalah tersebut dapat diidentifikasi pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana penerapan model *Pentahelix* dalam *collaborative governance* pengembangan Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter*?
2. Bagaimana penerapan model *Pentahelix* dilihat dari sudut pandang *stakeholders* eksternal Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter*?
3. Bagaimana analisis *Strength, Weakness, Opportunitites, Threats* (SWOT) dalam penerapan kolaborasi *Pentahelix* Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter*?

### 1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian diatas maka dapat ditetapkan tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Menganalisis penerapan kolaborasi model *Pentahelix* dalam pengembangan Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter*.
2. Menganalisis penerapan model *Pentahelix* dilihat dari sudut pandang *stakeholders* eksternal Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter* di.
3. Menganalisis menggunakan analisa *Strength, Weakness, Opportunitites, Threats* (SWOT) dalam penerapan kolaborasi *Pentahelix* Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter*.

## 1.5 Signifikansi Penelitian

Berdasarkan penelitian yang pernah ada sebelumnya, maka peneliti ingin membagi signifikansi terbagi menjadi dua hal, yaitu signifikansi akademik dan signifikansi praktis.

### 1.5.1 Signifikansi Akademik

Berbagai penelitian dengan topik kolaborasi model *Pentahelix* telah dilakukan dalam berbagai objek penelitian terdahulu. Jumlah *literature review* penelitian sebelumnya yang digunakan sebagai referensi dalam penelitian ini adalah 10 jurnal. Namun peneliti belum menemukan penelitian tentang bagaimana implementasi kolaborasi model *Pentahelix* pada KAI *Commuter*.

Rujukan pertama dengan judul Kolaborasi *Pentahelix* dalam Mendukung Peningkatan Produksi Kopi Berkualitas di Temanggung oleh Virgawati&Murdiyanto (2021) diterbitkan melalui Prosiding Seminar Nasional Fakultas Pertanian UPN “Veteran” Yogyakarta 2020. Kabupaten Temanggung memiliki klaster kopi yang tersebar di beberapa wilayah seperti pada kecamatan Candiroto, Gemawang, Pringsurat, Kandangan, Bejen, Bansari, Kledung, Kaloran, dan Wonobojo. Masing-masing *cluster* tersebut memiliki karakteristik yang beragam seperti jumlah produksi, perkembangan *cluster*, permasalahan *cluster*, pembaruan yang dilakukan, dan beberapa karakteristik lainnya. Permasalahan yang terjadi adalah kurangnya SDM lokal dalam pengelolaan sumberdaya alam yang ada dan beberapa masalah klasik lainnya seperti keterbatasan modal yang menghambat perkembangan teknolog yang modern dalam pengolahan biji kopi menjadi bubuk kopi. Hal ini sejalan dengan teori yang dibawakan oleh Prajanti dan Waridin (2010),

bahwa rata-rata petani kopi Indonesia tidak memiliki banyak pengetahuan dan wawasan yang memadai agar memahami permasalahan dan memiliki *problem solving* yang paling tepat untuk mencapai tujuan masing-masing. Sehingga pengetahuan mereka hanya berdasar kepada informasi yang keliru karena kurangnya pendidikan, pengalaman, ataupun faktor nilai budaya.

Oleh karena itu pada penelitian ini bertitik tolak dari peran penting para pihak dalam pengembangan kopi di klaster Kaloran, yang mana hal ini perlu dikaji bagaimana implementasi kolaborasi para pihak yang terkait dengan pengembangan kopi untuk meningkatkan potensi komoditas kopi di klaster Kaloran, Temanggung. Dengan adanya masalah-masalah diatas, maka tujuan pada penelitian ini adalah mengevaluasi implementasi kolaborasi model *Pentahelix* dalam meningkatkan potensi komoditas kopi di Kaloran, Temanggung.

Teori yang dirujuk pada penelitian ini adalah teori kolaborasi menggunakan model *Pentahelix* yang memiliki peran masing-masing yang disesuaikan dengan porsinya. Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Metode pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi yang memberikan informasi dari pihak petani kopi atau Kelompok Tani, pemerintah, dunia usaha atau pebisnis, akademisi dan media yang mewakili model Penta Helix.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kolaborasi *Pentahelix* antara petani kopi atau kelompok tani, pemerintah setempat, pebisnis, akademisi, dan media sangat diperlukan guna mengembangkan potensi daerah Temanggung agar dapat memenuhi permintaan pasar kopi dalam lingkup nasional dan internasional.

Keterkaitan penelitian ini terhadap penelitian penulis adalah terletak pada pemilihan teori kolaborasi, yakni kolaborasi model *Pentahelix* terhadap para pemangku kepentingannya yang dikutip dalam pendapat Soemaryani (2016).

Rujukan kedua dengan judul Implementasi Model *Pentahelix* dalam Pengembangan Ekonomi Kreatif di Surabaya Studi pada (Kampung Kreatif Putat Jaya) Surabaya yang ditulis oleh Risma *et al* (2018) Latar belakang pada penelitian ini adalah gelombang ekonomi baru yang disebut ekonomi kreatif, industri kreatif yang digerakkan oleh kreator dan inovator. Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, Kota Surabaya menandakan adanya gejala pertumbuhan pada bidang ekonomi kreatif yang berfokus pada kemandirian ekonomi. Digerakkan oleh generasi muda dengan rentang usia 15-45 tahun, sektor kreatif sendiri dapat melahirkan optimisme bahwa masyarakat Surabaya dapat memperkuat sektor berbasis ilmu dan kreativitas melalui kerjasama Lembaga Ekonomi Kreatif dengan Pemerintah Kota Surabaya yang diharapkan dapat mewujudkan ekonomi kreatif pada Kota Surabaya. Adapun permasalahan yang terjadi ketika ekonomi kreatif tersebut diimplementasikan ada dua. Tujuan utama penelitiannya adalah untuk mengetahui implementasi dalam pengembangan ekonomi kreatif melalui Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) di Kampungan Kreatif Putat Jaya Surabaya, dan untuk mengetahui permasalahan kedua, tentang bagaimana implementasi model *Pentahelix* dalam pengembangan ekonomi kreatif melalui Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) di Kampung Kreatif Putat Jaya Surabaya.

Teori yang dirujuk pada penelitian ini yang pertama adalah implementasi Teori Jones yang dapat dilihat dari variabel-variabel yang saling mempengaruhi

keberhasilan implementasi kebijakan dalam pengembangan kampung kreatif sesuai dengan indikator dari teori Jones; (a) Organisasi, (b) Interpretasi, (c) Aplikasi. Teori yang kedua adalah teori *Pentahelix* yang memiliki peran masing-masing sesuai dengan tugasnya.

Metode penelitiannya menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan menggunakan model *Pentahelix*. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi, dokumentasi, wawancara, dan studi pustaka.

Hasil penelitian menyimpulkan ada dua simpulan, yang pertama adalah Implementasi dari teori Jones dimana ada tiga variabel; (a) organisasi (b) interpretasi (c) aplikasi. Kampung Kreatif dinilai cukup berhasil dalam segi pengelolaan sumberdaya manusia, serta unit-unit yang berperan aktif untuk pembangunan kampung kreatif serta beberapa program sudah bagus dan terus meningkat dalam sektor pemasaran serta produksi produk. Hasil yang kedua ialah model *Pentahelix*, dimana terdapat lima indikator didalamnya. Dalam implementasinya model *Pentahelix* tersebut belum begitu terlihat dalam pengembangan ekonomi kreatif terutama dari segi pemerintah yang dianggap kurang peduli dalam pelaksanaan program kampung kreatif, Namun meskipun tidak ada *support* dari pemerintah masih ada empat variabel yang mendukung pelaksanaan program kampung kreatif Putat Jaya Surabaya

Hubungan penelitian ini dengan penelitian penulis adalah terdapat kesamaan teori yaitu teori kolaborasi *Pentahelix* yang didalamnya terdapat lima unsur kolaborasi yang terdiri dari pemerintah, akademisi, pebisnis, *civil society*, media

massa dimana kelima unsur tersebut saling mempengaruhi satu sama lain untuk tujuan yang sama.

Rujukan ketiga dari Jurnal Sosio Sains Vol 5, No. 2, Oktober 2019 hal 108-114 dengan judul Implikasi Kolaborasi Pemerintah Daerah dan Pihak Swasta Terhadap Produksi Petani Kelapa Sawit oleh Zainuddin (2019) Latar belakang penelitian ini adalah pada Peraturan Gubernur Sulawesi Barat No. 12 Tahun 2016 tentang Penetapan Indeks “K” dan Harga Pembelian Tandan Buah Segar Kelapa Sawit Produksi Pekebun di Provinsi Sulawesi Barat pada pasal 1 ayat 9. Juga terdapat pada pasal 1 ayat 13 UU No. 29 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Kemitraan adalah kerjasama dalam keikutsertaan pada usaha baik secara langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling membutuhkan, mempercayai, memperkuat, dan bermanfaat yang melibatkan pelaku usaha mikro, kecil, menengah dan usaha besar. Berdasarkan latarbelakang yang telah dijelaskan, tujuan penelitiannya untuk mengetahui dan menganalisis apakah terjadi kolaborasi antara pemerintah daerah Kabupaten Mamuju Tengah dan PT. Astra Agro Lestari dalam meningkat produksi para petani kelapa sawit.

Teori pada penelitian ini adalah teori kolaborasi manajemen publik dan teori kolaborasi model *Donor Recipient*. Kolaborasi manajemen publik sendiri menurut Arganof & Mc Guire (2003) merupakan konsep yang menjelaskan tentang proses menyediakan dan melaksanakan pengaturan multi organisasi bertujuan untuk menyelesaikan masalah yang tidak bisa diselesaikan dengan satu organisasi. Sedangkan *Donor Recipient Model* merupakan model yang rasional didasarkan

pada gagasan bahwa sejumlah aktor menguasai informasi dan keahlian untuk memantau kebijakan yang stabil dengan kepentingan sosial yang banyak.

Metode penelitian ini adalah menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terjadi sebuah kolaborasi antara Pemerintah Kabupaten Mamuju Tengah dengan PT Astar Agro Lestari dengan aktivitas dan program yang dilakukan adalah dilakukannya pelatihan dan penanganan pasca panen kelapa sawit untuk mengoptimalkan produksi petani kelapa sawit. Keterkaitan penelitian ini terhadap penelitian penulis terletak pada topiknya yang sama yakni Kolaborasi Pemerintah

Rujukan keempat dari Jurnal Administrasi Publik Volume 12, No. 1, April 2015 hal 71-80 dengan judul *Public Private Partnership: Kolaborasi Pemerintah dan Swasta dalam Pengelolaan Aset Publik di Kota Makassar*. Ditulis oleh Mahsyar (2015) Latar belakang masalah dalam penelitian ini dilihat dari dinamika perkembangan kehidupan masyarakat yang semakin maju dan besarnya beban pemerintah sebagai penyelenggara pemerintahan maka peran pemerintah tersebut hendaknya sebagian diserahkan pada sektor swasta dalam membantu pengelolaan. Hal ini merupakan dampak munculnya *paradigma New Public Management* karena melihat adanya fenomena keterbatasan kemampuan pemerintah dalam mengelola *public aset* yang dimiliki. Penerapan pengelolaan aset publik ini salah satunya terjadi di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan yang juga mencoba menerapkan model kolaborasi dengan pihak swasta dalam pengelolaan aset publik, yakni kawasan Karebosi (Lapangan ini dapat disamakan sebagai alun-alun dalam konsep kota-kota di Indonesia) Adapun tujuan dari penelitiannya adalah untuk mengetahui

model kerjasama antara Pemerintah Kota Makassar sebagai pihak birokrasi dengan pihak swasta dalam kerangka *collaborative governance* dan mengevaluasi apa manfaat dari kerjasama tersebut terutama bagi kepentingan publik dalam hal ini warga masyarakat Kota Makassar.

Teori pada penelitian ini adalah *Collaborative governance* dan Model Privatisasi. Menurut UNDP (1997) bahwa perspektif ini mengubah pandangan dalam penyelenggaraan pemerintahan yang sebelumnya berorientasi *government* menjadi *governance*. *Governance* sendiri terdapat tiga aktor utama yakni *state*, *private sectors*, dan *society*. Sedangkan model Privatisasi merupakan salah satu model yang diterapkan dalam kolaborasi antara pemerintah dengan swasta dalam mengelola aset publik, yakni melalui privatisasi. Secara manajemen privatisasi berarti meningkatkan efisiensi pengelolaan usaha dan menaikkan nilai perusahaan. Baik secara anggaran, privatisasi juga berarti mengisi kas negara atau daerah yang sedang berkurang (Savas, 2008; Bastian, 2002). Metode penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan tipe penelitian studi kasus. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka.

Hasil penelitian menjelaskan bahwa kebijakan pengelolaan aset pemerintah oleh pihak swasta Pemerintah Kota Makassar dalam hal ini PT Tosan Permai Lestari memberikan dampak positif dari sisi manfaat bagi kedua belah pihak termasuk masyarakat Kota Makassar. Bentuk kerjasamanya adalah melalui model kontrak dalam bentuk *outsourcing*. Ini memberi pihak kedua, dalam hal ini pihak swasta, memiliki kendali atas semua hak dan kewajiban terkait penggunaan,

pengelolaan, ketertiban, dan pemeliharaan fasilitas. Setelah periode 30 tahun dan pemutusan kontrak, semua fasilitas dan peralatan yang ada dikembalikan ke Pemerintah Kota Makassar. Selain kerjasama dalam rangka kesepakatan kerjasama antara kota Makassar dengan pihak swasta PT Tosan Permai Lestari, juga perlu melibatkan masyarakat sebagai pemangku kepentingan dalam pelestarian situs cagar budaya Karebosi ini sebagai bentuk warisan masyarakat Bugis-Makassar dalam bentuk *Citizen Charter* antara pengurus dan masyarakat dengan Pemerintah Kota Makassar untuk meminimalkan kecurigaan masyarakat terhadap dampak penyerahan penguasaan aset negara kepada swasta, transparansi pengelolaan juga diperlukan. Hubungan antara penelitian diatas dengan penelitian penulis terdapat pada topik *collaborative governance* dengan pihak swasta, sedangkan penelitian penulis bertopik *collaborative governance* dengan menggunakan model *Pentahelix*. Disini penulis merujuk pada bagaimana pengimplementasian *collaborative governance* yang terjadi antara pemerintah dan pihak swasta.

Rujukan kelima merupakan Jurnal Implementasi Model *Pentahelix* dalam Pengembangan UMKM Dimasa Pandemi Covid-19. Vol. 4, No. 2, Oktober 2021 Hal. 207-224 diterbitkan oleh *Gorontalo Accounting Journal* dan ditulis oleh Ishak&Sholehah (2021) Yang melatarbelakangi penelitian ini karena Pandemi Covid-19 berdampak pada ketidakstabilan ekonomi termasuk pada UMKM. Secara umum, sebagian besar dari para pelaku UMKM menghadapi penurunan penghasilan bahkan kebangkrutan akibat dampak dari pandemi covid-19 (Sugiarti, Sari & Hadiyat, 2020). Aspek utama yang sangat berdampak bagi pelaku UMKM salah satunya adalah terjadinya penurunan jumlah penjualan yang membuat kondisi

keuangan UMKM mengalami kegentingan. Semakin memburuknya perekonomian Indonesia akibat dampak dari pandemi Covid-19 ini diperlukan upaya percepatan dalam hal *recovery*. Dengan melihat jumlah UMKM di Indonesia yang begitu banyak sudah seharusnya bagi pemerintah turut serta dalam menyusun berbagai strategi rencana program pemulihan ekonomi nasional dengan cara membangkitkan usaha mikro kecil menengah (UMKM). Berbagai cara dalam pemulihan ekonomi nasional ini tentu saja tidak terlepas dari beberapa peran aktor-aktor lain seperti *academy*, *business*, *community*, *government* dan *media* atau yang dikenal dengan istilah *Pentahelix* (Nurmalia, 2018). Dengan latarbelakang tersebut, terdapat tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi bagaimana implementasi model *Pentahelix* dalam pengembangan UMKM dimasa Pandemi Covid-19 di Kecamatan Wonosari.

Teori yang digunakan pada penelitian ini adalah kolaborasi model *Pentahelix* Pendekatan strategis *Pentahelix* sekarang ini sangat dibutuhkan untuk memajukan UMKM dengan mengikutsertakan partisipasi dari berbagai pihak demi terwujudnya kemajuan UMKM. Dalam peningkatan UMKM sendiri dibutuhkan kerjasama antara para *stakeholder*, unsur pemerintah berperan sebagai *political power* untuk mengatur dan merumuskan sebuah kebijakan melalui keputusannya, sementara masyarakat atau komunitas berperan sebagai *social power*. Konsep sinergitas *Pentahelix* ini menjadi sangat penting dilakukan untuk menghindari adanya *overlap* kebijakan dan program antar pihak-pihak yang berkepentingan dalam penyelenggaraan pemulihan ekonomi pasca pandemi. Metode yang

digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan proses pengumpulan data dilakukan melalui metode wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan.

Hasil penelitian ini membuktikan bahwa dalam pengembangan UMKM di Kecamatan Wonosari menggunakan model kolaborasi *Pentahelix* yang melibatkan lima *stakeholder* yaitu dari pemerintah, akademisi, komunitas, bisnis dan media. Meskipun lima *stakeholder* tersebut belum optimal dalam menjalankan perannya masing-masing. Yang menjadi kelemahan dalam model *Pentahelix* adalah koordinasi antar *stakeholder* yang masih bersifat kondisional. Hal ini harus menjadi point penting bagi pemerintah selaku *leading* sektor untuk mengkoordinasikan seluruh *stakeholder* yang bergabung. Serta perlu adanya *monitoring* dan juga evaluasi dari pemerintah dalam menjalankan programnya. Karya tulis ini diharapkan dapat berkontribusi terhadap perkembangan UMKM di wilayah Kecamatan Wonosari. Relevansi penelitian ini terhadap penelitian penulis terletak pada pengimplementasian kolaborasi model *Pentahelix*.

Rujukan keenam menurut Jurnal Model *Pentahelix* dalam Mengembangkan Potensi Wisata di Kota Pekanbaru. Diterbitkan oleh PUBLIKAUMA: Jurnal Ilmu Administrasi Publik UMA, Vol. 8 No. 1 (2020) Hal. 63-70 ditulis oleh Vani *et al* (2020) Yang melatar belakangi penelitian ini adalah karena adanya tuntutan perkembangan pada revolusi 4.0 menuntut setiap elemen pada sebuah negara harus ikut turut berpartisipasi dalam pengembangan dan pembaharuan. Para pemangku kepentingan ini dituntut bekerjasama dalam merealisasikan kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk mencapai visi dan misi sebuah negara, khususnya kota Pekanbaru yang saat ini memiliki visi *Smart City Madani*. Pekanbaru

merupakan kota yang memiliki presentase investor yang cukup penting, dapat dilihat dengan banyaknya pusat perbelanjaan dan objek-objek rekreasi yang besar sehingga dapat menciptakan sumber lapangan pekerjaan bagi masyarakatnya. Hal ini menjadi *urgent* ketika pengelolaan Kota Pekanbaru terkoordinir dengan baik oleh pemerintah dan mendapatkan dukungan dari pihak swasta juga masyarakat. Maka dari itu penulis ingin menganalisis proses pengembangan potensi pariwisata pada Kota Pekanbaru menggunakan model *Pentahelix*.

Teori yang digunakan ialah Kolaborasi model *Pentahelix* karena rencana yang dicanangkan oleh pemerintah Kota Pekanbaru dalam peningkatan objek wisata adalah melalui kolaborasi Model *Pentahelix*. Konsep kolaborasi model *Pentahelix* pertama kali dikenalkan oleh menteri pariwisata pada saat itu, Arief Yahya terdapat dalam Peraturan Menteri Pariwisata Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan bahwa sangat diperlukan dorongan sistem kepariwisataan melalui optimasi peran *Business* (bisnis), *Government* (pemerintah), *Community* (komunitas), *Academic* (akademisi), *And Media* (publikasi) atau di singkat BGCAM agar terintegrasi dengan baik dan menciptakan kualitas aktivitas, fasilitas, pelayanan, serta pengalaman dan nilai manfaat kepariwisataan untuk memberi keuntungan dan manfaat pada masyarakat juga lingkungan sekitar. Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian mengatakan bahwa potensi pariwisata pada Kota Pekanbaru dapat meningkat dengan baik apabila seluruh pemangku kepentingan berkolaborasi dengan baik dilihat dari hubungan antar unsur yang terdapat pada model *Pentahelix*.

Persamaan penelitian ini terhadap penelitian penulis terletak pada teori dan metodologi penelitiannya. Penelitian ini menggunakan teori kolaborasi *Pentahelix* dalam pengembangan aset publik dan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.

Rujukan ketujuh dengan judul Model *Pentahelix* dalam Pengembangan Pariwisata di Kota Semarang. Diterbitkan oleh *Journal of Public Sector Innovation* Vol. 3, No. 2, Mei 2019 Hal. 84-93. Ditulis oleh Yuniningsih *et al* (2019) Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kota (RIPARKOT) Semarang Tahun 2015-2025 tertera Visi pembangunan kepariwisataan kota dalam Pasal 4 huruf (a) adalah Semarang sebagai Destinasi Pariwisata yang berdaya saing, berkelanjutan, mampu mendorong pembangunan, serta meningkatkan kesejahteraan rakyat. Berkaitan dengan kerjasama dalam pengembangan pariwisata di kota Semarang, dengan mengacu pada UU Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata Bab IX, Bab X dan Bab XI yang kemudian ditindaklanjuti dengan Perda kota Semarang Nomor 3 tahun 2010 tentang Kepariwisata, Bab X, Bab XI dan Bab XII dapat diketahui bahwa kolaborasi serta koordinasi antar aktor yang terlibat sudah diatur dengan jelas. Permasalahan utama yang menyebabkan penelitian ini perlu dilakukan adalah kerjasama antar aktor yang terlibat dalam pengembangan pariwisata di kota Semarang masih belum optimal. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan bagaimana model kerjasama pengembangan pariwisata di kota Semarang

Teori yang digunakan pada penelitian ini adalah teori aktor kebijakan (Howlett dan Rames, 1995) serta Teori kolaborasi model *Pentahelix* (Arif Yahya, 2016) Jenis penelitian deskriptif, dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Data

dikumpulkan melalui: wawancara, observasi dan kepustakaan. Penentuan informan menggunakan *Snowball sampling* dan *key informan* Kepala Dinas Pariwisata dan Kebudayaan kota Semarang. Hasil penelitian dapat dikatakan bahwa (1) Pengembangan pariwisata di kota Semarang menggunakan kolaborasi model *Pentahelix*, yang melibatkan akademisi, pemerintah, komunitas, bisnis, dan media massa (2) Temuan pada lapangan adalah Badan Promosi Pariwisata Kota Semarang (BP2KS) belum terbilang optimal dan (3) Kerjasama antar aktor model *Pentahelix* di kota Semarang dari hasil penelitian belum optimal. Hubungan penelitian ini dengan penelitian penulis terletak pada metode penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif dan juga penentuan informan yang menggunakan informan kunci (*key informan*) kesamaan lainnya terdapat pada teori penelitian yang menggunakan teori kolaborasi melibatkan lima unsur terdiri dari pemerintah, pebisnis, akademisi, masyarakat sipil/komunitas, dan media masa (kolaborasi model *Pentahelix*).

Rujukan kedelapan berasal dari Jurnal Implementasi Konsep *Pentahelix* Dalam Pengembangan Desa Wisata Cibuntu yang diterbitkan oleh Sadar Wisata: Jurnal Pariwisata Vol. 4, No. 1, 2021 Hal. 24-31 ditulis oleh (Pusparani & Rianto, 2021) Latar belakang penelitian ini bermula dari Peraturan Menteri (Permen) Pariwisata Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2016 Tentang Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan menjelaskan bahwa jika sektor pariwisata ingin memberikan keuntungan dan manfaat pada masyarakat dan lingkungannya maka perlu adanya hubungan sistem, subsistem, sektor, dan juga dimensi sehingga tercipta orkestrasi yang berhubungan secara optimal baik peran *bussiness*,

*government, community, academic, dan media* (BGCAM) yang dikenal dengan Konsep *Pentahelix*. Dengan tujuan penelitian untuk menganalisis penerapan konsep *Pentahelix* dalam pengembangan desa wisata di Cibuntu.

Dengan teori kolaborasi model *Pentahelix* Menurut Rampersad, Quester, & Troshani, dalam Halibas, Sibyan, dan Maat (2017) mengatakan bahwa kolaborasi *Pentahelix* berperan penting dalam mendukung tujuan inovasi bersama dan juga berkontribusi terhadap kemajuan sosial ekonomi daerah. Desa Cibuntu sebagai salah satu destinasi wisata yang diharapkan dalam pelaksanaan pembangunan pariwisatanya juga telah menerapkan kolaborasi dari berbagai sektor dengan melibatkan peran dari pebisnis, pemerintah, masyarakat, akademisi dan juga media. Untuk melihat sejauh mana Implementasi Konsep Kolaborasi *Pentahelix* pada Desa Wisata Cibuntu maka penelitian ini dilakukan. Jenis penelitian yang dilakukan adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif menggunakan penelitian studi kasus, narasumber yang diwawancarai sebanyak lima orang yang masing-masingnya berasal dari kelima unsur *Pentahelix*. Dilakukan juga kajian literatur baik berupa jurnal, surat kabar, dan bacaan lainnya yang terkait dengan objek.

Hasil penelitian menyebutkan bahwa implementasi konsep *Pentahelix* pada Desa Cibuntu berjalan dengan baik dilihat dari koordinasi dan kolaborasi yang sinergis dari masing-masing aktor pada *Pentahelix* mengantarkan Desa Cibuntu meraih beberapa penghargaan dalam bidang pariwisata. Kolaborasi yang terjalin antara pemerintah, pelaku bisnis pariwisata, akademisi, komunitas, dan media perlu dipertahankan untuk meningkatkan pariwisata pada Desa Cibuntu. Hubungan antara penelitian diatas dengan penelitian penulis terletak pada teori yang sama

yakni kolaborasi model *Pentahelix* yang dimana masing-masing aktor didalamnya memiliki peran dan fungsinya masing-masing, serta terdapat kesamaan dalam metode penelitiannya yakni menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain penelitian studi kasus.

Rujukan kesembilan dalam Jurnal Kemitraan Pemerintah dan Swasta dalam Program Pasar Semarang Tinjomoyo Tahun 2018 (Studi Kasus: Hutan Wisata Tinjomoyo Kota Semarang) ditulis oleh Pratama (2019) Latar belakang penelitian ini adalah Pasar Semarang Tinjomoyo memiliki rancangan yang sama dengan pasar tradisional pada umumnya, di mana ada penjual, pembeli dan barang yang diperjualbelikan. Untuk kulinernya sendiri terdiri dari 4 etnis, yakni etnis China, Arab, Belanda, dan Jawa. Yang membedakan ada di metode pembayarannya (non tunai). Dalam hal ini Pemerintah Kota Semarang bekerja sama dengan Bank BNI menghadirkan pengalaman berbelanja secara digital yang belum pernah ada di destinasi wisata Kota Semarang, bahkan Jawa Tengah. BNI mendukung dengan produk non tunai, yaitu *T-Cash* dan Aplikasi YAP (*Your All Payment*), maka hanya memindai *QR Code/Barcode* saat membayar. Berdasarkan latar belakang penelitian tersebut, dengan adanya Pasar Semarang Tinjomoyo dari kolaborasi yang terjalin antara Pemerintah Kota Semarang dengan Swasta (BNI) kunjungan wisatawan diharapkan terus meningkat.

Teori yang digunakan adalah Teori Kemitraan (Kolaborasi) dan Teori Pemberdayaan Masyarakat. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan studi kasus dengan desain penelitian kualitatif dan teknik

memperoleh data menggunakan wawancara dengan narasumber atau informan yang terkait.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kerjasama yang terjalin dengan aktor-aktor yang terlibat dalam membentuk dan merevitalisasi program Pasar Semarang ini turut mendukung dengan melakukan sosialisasi, pembinaan, dan pemberdayaan masyarakat. Hubungan penelitian di atas dengan penelitian penulis terdapat pada topik penelitian kolaborasi dan juga pada pembahasan penelitian diatas menggunakan model *Pentahelix* dalam menganalisis teori kolaborasi yang berguna untuk mengetahui unsur-unsur/aktor-aktor mana sajakah yang bermitra didalamnya

Rujukan kesepuluh menurut Jurnal Kolaborasi Pengembangan Destinasi Pariwisata Kreatif di Kota Bandung Studi Pada Bandung *Creative Belt* Sektor Cigadung yang diterbitkan oleh Jurnal Administrasi Negara Vol. 13, No. 1, Agustus 2021 Hal. 74-88 ditulis oleh Rahman, *et al* (2021) Dilatarbelakangi dari adanya kepentingan untuk meningkatkan ekonomi lokal dengan berkelanjutan dan memanfaatkan potensi ekonomi kreatif. Implementasi pengembangan Cigadung *Creative Belt* melibatkan para stakeholders yang terdiri dari sektor pemerintah, bisnis, akademisi, masyarakat/komunitas, dan media atau dikenal sebagai kolaborasi *Pentahelix*. Untuk mewujudkan Cigadung *Creative Belt* sebagai destinasi pariwisata kreatif yang berkelanjutan dan berdaya saing, serta turut andil dalam pembangunan ekonomi diperlukan kolaborasi yang sinergis diantara para pemangku kepentingan.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori kolaborasi model *Pentahelix*. Menurut Perda Kota Bandung Nomor 14 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kepariwisataannya bahwa untuk menyusun orkestrasi dan memastikan tingkatan aktivitas, akomodasi, pelayanan, dan untuk menciptakan pengalaman dan nilai manfaat kepariwisataan agar memberikan keuntungan dan manfaat pada masyarakat dan lingkungan, maka diperlukan pendorong sistem kepariwisataan melalui optimasi peran stakeholder ABCGM (Akademisi (*Academic*), Swasta (*Business*), Komunitas (*Community*), Pemerintah (*Government*), dan Publikasi (*Media*)). Metode penelitian ini adalah menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus dan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan studi pustaka.

Hasil penelitian menyebutkan bahwa. Implementasi kolaborasi pada pengembangan Bandung *Creative Belt* sektor Cigadung ini belum mengindahkan aspek-aspek penting dalam proses kolaborasi seperti masih adanya ketidaksetaraan (*equality*) pada setiap aktor yang berkolaborasi, adanya kekuatan (*power*) dari beberapa aktor kolaborasi yang masih terlalu dominan, determinasi dan komitmen (*determination and commitment*) para aktor kolaborasi yang belum optimal. Relevansi penelitian ini dengan penelitian peneliti terdapat pada metode penelitian yang digunakan yaitu metode deskriptif kualitatif dengan desain penelitian studi kasus, teori yang dirujuk menggunakan teori kolaborasi *Pentahelix*

Penelitian sebelumnya banyak membahas tentang kolaborasi model *Pentahelix* pada pengembangan potensi suatu daerah seperti pada sektor pariwisatanya seperti (Resa Vio Vani, Sania Octa Priscilia, dan Adianto, 2020); (Tri

Yuniningsih, Titi Darmi, & Susi Sulandari,2019); (Pusparani & Rianto, 2021); (Fathur Reynaldi Pratama,2019); (Sawitri Budi Utami, dan Ramadhan Pancasilawan, 2021) juga banyak yang menggunakan model *Pentahelix* ini pada pengembangan ekonomi pada suatu daerah (Virgawati. S & Murdiyanto. E, 2021); (Risma. M. K, Anggraeny. P, & Achluddin. I. R); (Parmin Ishak dan Nur Lazimatul Hilma Sholehah,2021); (Muhlis Zainuddin, 2019) maupun aset publik (Abdul Mahsyar, 2015). Sehingga peneliti akan melakukan penelitian pada *smart city* Jakarta yang berfokus pada *smart mobility* salah satunya adalah KAI *Commuter* yang merupakan perwujudan dari konsep pengembangan program *smart city* yakni pada indikator *smart mobility* berpusat pada peningkatan fasilitas transportasi yang memudahkan mobilitas warga. Yang mana penelitian tersebut belum banyak dilakukan, maka dari itu dengan melakukan penelitian pada sektor *smart mobility* yang merupakan indikator pada *smart city* diharapkan dapat menghasilkan hal-hal baru atau temuan-temuan baru yang dapat dijadikan sebagai bahan rekomendasi pemerintah maupun *non* pemerintah.

Secara akademis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada kajian Ilmu Administrasi Negara, khususnya studi pada Model *Pentahelix* pada KAI *Commuter* Jakarta dalam penerapan *collaborative governance* sebagai referensi bagi para akademisi untuk mendukung proses penelitiannya.

### **1.5.2 Signifikansi Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat terhadap pengembangan kolaborasi pemerintah khususnya pada pengembangan konsep *smart city* pada indikator *smart mobility* dan dapat digunakan sebagai referensi untuk dilakukannya

pengembangan ke depan. Penelitian ini juga dapat menambah wawasan baru dan juga pengalaman peneliti.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan ini berisi tentang penjabaran dari penjelasan dan pembahasan penulis, agar memudahkan penulisan laporan penelitian mengenai Model *Pentahelix* dalam Pengembangan Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter*. Peneliti membuat sistematika penulisan dalam lima bab, yaitu :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan tentang gambaran umum dari permasalahan yang akan dibahas. Dalam pendahuluan terdiri dari enam sub bab, yakni : Latar belakang masalah, perumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

### **BAB II KERANGKA TEORI**

Bab ini berisi mengenai kerangka teori yang digunakan dalam penelitian yaitu teori tentang kolaborasi, model *Pentahelix*, Analisis SWOT dan juga *Stakeholder*. Pada bab ini juga penulis menjelaskan tentang kerangka berpikir, dan asumsi penelitian.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini menguraikan tentang metode atau cara yang akan digunakan dalam penelitian untuk menghasilkan data agar data tersebut data diolah. Yakni menguraikan tentang paradigma penelitian, metode penelitian, desain penelitian, sumber dan teknik perolehan data, teknik analisis data, *goodness* dan *quality*

*criteria* penelitian, tempat dan waktu penelitian, jadwal penelitian, dan keterbatasan penelitian.

#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang deskripsi objek penelitian, hasil dan pembahasan penelitian sesuai dengan rumusan masalah pada bab 1.

#### **BAB V SIMPULAN**

Pada bab yang terakhir ini menarik inti kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian yang telah dilakukan, dan memberikan rekomendasi penelitian baik secara akademik maupun praktis.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Daftar pustaka ini berisikan judul-judul buku, jurnal, alamat website, dan produk hukum yang digunakan sebagai referensi pada penulisan laporan akhir ini.

#### **Lampiran-lampiran**