



Dinamika implementasi transportasi berbasis aplikasi Maxride di Kota Pekanbaru: Analisis inovasi pelayanan publik dan kesiapan regulasi

Dynamics of Maxride application-based transportation implementation in Pekanbaru City: Analysis of public service innovation and regulatory readiness

Rahmatul Syafitri Pribadi*, Sufian Hamim, Raden Imam Al Hafis, Admiral

Universitas Islam Riau, Pekanbaru, Indonesia

Abstrak

Tujuan – Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dinamika implementasi Maxride sebagai platform transportasi berbasis aplikasi yang menggunakan kendaraan roda tiga (bentor) di Kota Pekanbaru melalui perspektif *collaborative governance* dan kesiapan regulasi.

Desain/metodologi/pendekatan – Penelitian ini menggunakan pendekatan studi literatur (*literature review*) dan analisis kebijakan (*policy analysis*). Data yang digunakan sepenuhnya merupakan data sekunder yang bersumber dari artikel jurnal terindeks, dokumen regulasi transportasi nasional dan daerah, laporan pemerintah, serta pemberitaan media yang kredibel.

Temuan – Maxride berpotensi mengisi celah layanan transportasi di kawasan permukiman padat dan gang sempit yang tidak dapat dijangkau oleh kendaraan roda empat, sekaligus membuka peluang ekonomi bagi pengemudi bentor informal. Namun, implementasinya terhambat oleh ketidaksiapan regulasi yang terlihat dari ketiadaan klausul kendaraan roda tiga dalam UU No. 22/2009, kekosongan Peraturan Menteri Perhubungan, serta belum adanya Peraturan Wali Kota Pekanbaru. Faktor penghambat utama lainnya adalah ketiadaan platform *collaborative governance* yang terstruktur.

Keterbatasan penelitian – Kajian ini sepenuhnya mengandalkan data sekunder dan belum didukung oleh pengumpulan data primer melalui observasi lapangan maupun wawancara langsung dengan para pemangku kepentingan. Selain itu, belum dilakukan analisis komparatif dengan inovasi transportasi lokal di daerah lain.

Implikasi – Penelitian ini merekomendasikan penerbitan Peraturan Wali Kota Pekanbaru sebagai pedoman regulasi awal dan perlunya pembentukan forum kolaborasi multipihak untuk menyusun kebijakan yang adaptif. Kementerian Perhubungan juga disarankan untuk mengevaluasi regulasi transportasi berbasis aplikasi di tingkat nasional.

Kebaruan – Kajian ini merupakan salah satu penelitian akademis pertama yang secara spesifik menganalisis Maxride sebagai fenomena inovasi transportasi roda tiga berbasis aplikasi dari perspektif administrasi publik dan *collaborative governance* di kota menengah Indonesia.

Kata Kunci: Maxride, *Collaborative Governance*, Inovasi Transportasi, Regulasi, *Smart Mobility*

Abstract

Purpose – This study aims to analyze the implementation dynamics of Maxride, an app-based transportation platform utilizing motorized rickshaws (bentor) in Pekanbaru City through the lens of collaborative governance and regulatory readiness.

Design/methodology/approach – The research employs a literature review and policy analysis approach. It relies exclusively on secondary data derived from indexed journals, national and regional transportation regulations, government reports, and credible media coverage.

Findings – Maxride demonstrates the potential to fill transportation service gaps in densely populated residential areas and narrow alleys inaccessible to four-wheeled vehicles, while simultaneously

creating economic opportunities for informal bentor drivers. However, its implementation is hindered by regulatory unpreparedness, evident in the absence of three-wheeled vehicle provisions in Law No. 22/2009, the lack of a specific Ministry of Transportation regulation, and the absence of a Pekanbaru Mayor Regulation. The lack of a structured collaborative governance platform is also a major inhibiting factor.

Research limitations – This study relies entirely on secondary data without field observations or direct stakeholder interviews. Furthermore, it lacks a comparative analysis with local transportation innovations in other regions.

Implications – The findings recommend the issuance of a Mayor Regulation as a preliminary operational guideline and the establishment of a multi-stakeholder forum to formulate adaptive policies. The Ministry of Transportation is also advised to evaluate app-based transportation regulations at the national level.

Originality – This is among the first academic studies to systematically analyze Maxride as an app-based three-wheeled transportation innovation from the perspectives of public administration and collaborative governance within an Indonesian mid-sized city.

Keywords: Maxride, Collaborative Governance, Transport Innovation, Regulation, Smart Mobility.

Histori Artikel:

Diterima: 3 Juni 2026, Direvisi: 28 Juni 2026, Disetujui: 3 Juli 2026, Dipublikasikan: 13 Juli 2026.

*Penulis Korespondensi:

rahmaa.syafitri@gmail.com

DOI:

<https://doi.org/10.60036/jbm.1287>

PENDAHULUAN

Revolusi Industri 4.0 telah membawa perubahan fundamental dalam berbagai sektor kehidupan manusia, termasuk di dalamnya sektor transportasi. Kemunculan platform digital berbasis aplikasi telah mentransformasi cara masyarakat mengakses layanan mobilitas, dari model konvensional menuju ekosistem transportasi yang terkoneksi, efisien, dan responsif terhadap kebutuhan pengguna (Sanyoto, 2025; Utomo & Setiawan, 2022). Di Indonesia, fenomena ini pertama kali ditandai dengan hadirnya ojek daring seperti Gojek dan Grab yang berhasil merevolusi ekosistem transportasi umum perkotaan sejak pertengahan dekade 2010-an.

Kota Pekanbaru, sebagai ibu kota Provinsi Riau dengan populasi lebih dari 1,1 juta jiwa (BPS Kota Pekanbaru, 2023), menghadapi tantangan kompleks dalam penyediaan layanan transportasi yang memadai. Pertumbuhan ekonomi yang pesat, ekspansi wilayah kota, dan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor pribadi telah menciptakan tekanan signifikan terhadap infrastruktur jalan dan menimbulkan persoalan kemacetan yang kian serius. Kondisi ini mendorong munculnya kebutuhan terhadap solusi transportasi alternatif yang inovatif, terjangkau, dan mampu menjangkau wilayah-wilayah yang belum terlayani oleh angkutan umum konvensional. Kebutuhan tersebut sejalan dengan tuntutan peningkatan kualitas pelayanan publik yang berorientasi pada kemudahan akses, responsivitas, dan kepuasan masyarakat. Hamim, Vianda, dan Pitaloka (2020) menegaskan bahwa prinsip pelayanan publik yang efektif harus mampu menjawab kebutuhan masyarakat secara cepat, mudah diakses, dan adaptif terhadap perubahan lingkungan pelayanan.

Dalam konteks inilah Maxride hadir sebagai sebuah inovasi lokal yang menarik perhatian. Maxride merupakan layanan transportasi berbasis aplikasi yang menggunakan kendaraan roda tiga jenis bentor (becak motor) sebagai armadanya. Kehadiran Maxride tidak sekadar merupakan adaptasi teknologi semata, melainkan mencerminkan upaya kreatif untuk mengintegrasikan kendaraan tradisional lokal ke dalam ekosistem digital modern. Langkah ini

sekaligus memberikan peluang ekonomi bagi pengemudi bentor yang sebelumnya beroperasi secara informal tanpa perlindungan sistem serta rentan terpinggirkan oleh disrupsi digital (Rahman & Hermawan, 2024).

Namun demikian, inovasi transportasi seperti Maxride senantiasa berhadapan dengan tantangan regulasi yang kompleks. Kerangka hukum transportasi di Indonesia, yang diatur melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan, secara eksplisit belum mengakomodasi kendaraan roda tiga sebagai moda angkutan umum formal di jalan raya. Kesenjangan antara dinamika inovasi lapangan dan kesiapan regulasi ini pada akhirnya menimbulkan persoalan hukum, kelembagaan, serta operasional yang memerlukan kajian mendalam (Rahmawati et al., 2022).

Kajian akademis mengenai transportasi berbasis aplikasi di Indonesia selama ini didominasi oleh penelitian tentang platform nasional berskala besar seperti Gojek dan Grab. Sementara itu, inovasi transportasi lokal di kota menengah, khususnya yang menggunakan kendaraan roda tiga, masih sangat minim dikaji. Kekosongan studi ini mencakup empat dimensi: (1) analisis transportasi roda tiga berbasis aplikasi sebagai kategori tersendiri yang secara hukum dan operasional berbeda dari roda dua maupun roda empat; (2) kajian inovasi transportasi lokal di kota menengah luar Jawa, khususnya Pekanbaru; (3) analisis implementasi Maxride dari perspektif administrasi publik dan *collaborative governance*; serta (4) evaluasi kesiapan regulasi daerah dalam mengakomodasi inovasi transportasi berbasis teknologi yang tumbuh secara organik dari masyarakat.

Penelitian ini berkontribusi secara ilmiah melalui tiga dimensi kebaruan. Pertama, penelitian ini merupakan salah satu kajian akademis pertama yang secara sistematis menganalisis Maxride sebagai fenomena inovasi transportasi roda tiga berbasis aplikasi dari perspektif administrasi publik. Kedua, penelitian ini memposisikan *collaborative governance* bukan sekadar sebagai instrumen regulasi teknis, melainkan sebagai penentu keberhasilan integrasi inovasi lokal ke dalam sistem tata kelola perkotaan. Ketiga, penelitian ini menghasilkan rekomendasi kebijakan yang dipilah berdasarkan hierarki kewenangan regulatif, membedakan secara jelas antara wilayah intervensi Pemerintah Kota Pekanbaru dan Pemerintah Pusat.

TINJAUAN PUSTAKA

Fenomena operasional Maxride di Kota Pekanbaru tidak dapat dilepaskan dari jalinan teoretis yang saling mengikat antara inovasi teknologi, pemenuhan kebutuhan publik, dan tantangan tata kelola pemerintahan. Penelitian ini menempatkan *Collaborative Governance* sebagai perspektif utama untuk menganalisis implementasi Maxride di Kota Pekanbaru. Perspektif ini digunakan untuk mengidentifikasi pola interaksi antara pemerintah daerah, operator Maxride, masyarakat, dan aktor lain dalam penyelenggaraan transportasi berbasis aplikasi. Selanjutnya, teori inovasi sektor publik digunakan untuk menilai karakter kebaruan layanan yang ditawarkan Maxride. Konsep *New Public Service* digunakan untuk menganalisis orientasi pelayanan kepada masyarakat, sedangkan *Smart Mobility* dan *Digital Governance* digunakan untuk menjelaskan transformasi transportasi berbasis teknologi serta implikasinya terhadap tata kelola transportasi perkotaan.

Inovasi Sektor Publik

Maxride hadir sebagai bentuk inovasi sektor publik. Inovasi dalam ranah ini senantiasa berorientasi pada penciptaan nilai publik (*public value*) dan efisiensi layanan bagi warga negara (OECD, 2021). Dimensi inovasi ini dapat dibedah melalui tipologi inovasi produk dan proses yang dirumuskan oleh Hartley (2005). Adopsi inovasi di tingkat lokal sangat bergantung pada regulasi yang adaptif dan ekosistem kebijakan yang kondusif (Muluk, 2023). Melalui perspektif ini,

Maxride merepresentasikan bagaimana sebuah inovasi layanan transportasi lahir dari bawah (*bottom-up*) untuk menjawab dinamika kebutuhan masyarakat urban.

E-Government dan Digital Governance

Dimensi inovasi tersebut diwujudkan secara spesifik melalui pemanfaatan teknologi informasi dalam domain *e-government* dan *digital governance* (Wirtz et al., 2022). Pergeseran tata kelola digital memungkinkan lahirnya fenomena *do-it-yourself government* (Linders, 2012), di mana sektor swasta atau masyarakat secara mandiri mengambil inisiatif untuk menyediakan layanan publik melalui platform digital ketika negara mengalami keterbatasan. Maxride merupakan manifestasi dari konsep tersebut: aktor swasta yang mengisi kekosongan penyediaan angkutan massal dengan memanfaatkan teknologi digital.

Smart Mobility

Smart mobility merujuk pada penerapan teknologi informasi dan komunikasi untuk meningkatkan efisiensi, keberlanjutan, dan aksesibilitas sistem transportasi perkotaan (Neirotti et al., 2014). Dalam ekosistem kota cerdas (*smart city*), *smart mobility* mencakup integrasi berbagai moda transportasi melalui platform digital, manajemen lalu lintas berbasis data, dan penyediaan layanan mobilitas yang inklusif. Maxride memegang peran krusial dalam menyediakan *last-mile connectivity* yang menghubungkan masyarakat dari permukiman padat di Pekanbaru yang tidak terjangkau oleh angkutan konvensional menuju titik-titik transportasi utama kota.

New Public Service

Orientasi Maxride dalam melayani wilayah-wilayah terisolasi sejalan dengan prinsip *New Public Service* (NPS). Pendekatan ini menegaskan bahwa muara dari seluruh aktivitas pelayanan di ruang publik harus menempatkan warga negara sebagai pusatnya serta menekankan prinsip *serving rather than steering* (Denhardt & Denhardt, 2003). Pelayanan transportasi yang responsif harus mampu memberikan kemudahan, kenyamanan, dan aksesibilitas bagi seluruh lapisan masyarakat tanpa terkecuali (Velinta et al., 2021).

Collaborative Governance

Ketika inovasi kendaraan roda tiga digital ini tumbuh pesat namun membentur regulasi formal, *collaborative governance* hadir sebagai kerangka analisis utama yang mengikat dan mencari jalan keluar atas seluruh dinamika tersebut. Menurut Ansell dan Gash (2008), keberhasilan *collaborative governance* dipengaruhi oleh kondisi awal (*starting conditions*), desain kelembagaan (*institutional design*), kepemimpinan fasilitatif (*facilitative leadership*), dan proses kolaboratif (*collaborative process*) yang dibangun melalui dialog, kepercayaan, komitmen, dan pemahaman bersama.

Emerson et al. (2012) mengembangkan *Integrative Framework for Collaborative Governance* yang lebih komprehensif, mencakup tiga dimensi analisis: (1) dinamika kolaborasi (*collaborative dynamics*) yang meliputi keterlibatan prinsipil, motivasi bersama, dan kapasitas aksi bersama; (2) tindakan kolaboratif (*collaborative actions*) yaitu implementasi nyata dari kesepakatan bersama; serta (3) dampak kolaboratif (*collaborative outcomes*) yaitu hasil dan perubahan yang dihasilkan. Ketiga dimensi ini digunakan untuk menganalisis bagaimana Pemerintah Kota Pekanbaru, Pemerintah Pusat, dan manajemen Maxride dapat membangun platform tata kelola yang terstruktur.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode studi literatur (*literature review*) yang dipadukan dengan analisis kebijakan (*policy analysis*) untuk mengkaji implementasi transportasi berbasis aplikasi Maxride di Kota Pekanbaru. Studi literatur dilakukan secara sistematis melalui proses identifikasi, seleksi, evaluasi, dan sintesis berbagai sumber ilmiah yang relevan untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai implementasi kebijakan dan inovasi pelayanan publik. Pendekatan ini memungkinkan peneliti mengidentifikasi perkembangan penelitian, menemukan kesenjangan penelitian (*research gap*), serta menyusun rekomendasi kebijakan berdasarkan sintesis berbagai hasil penelitian terdahulu (Ananda & Umanto, 2025).

Data penelitian diperoleh dari artikel jurnal ilmiah, buku referensi, dokumen kebijakan, laporan pemerintah, laporan lembaga riset, serta pemberitaan media yang kredibel. Penelusuran literatur dilakukan melalui Google Scholar, SINTA, GARUDA, Crossref, dan ScienceDirect dengan rentang publikasi 2018–2025. Literatur dipilih berdasarkan relevansi terhadap tema inovasi pelayanan publik, transportasi berbasis aplikasi, *collaborative governance*, serta regulasi transportasi. Sementara itu, karya-karya yang bersifat *foundational* tetap digunakan sebagai landasan teoritis meskipun diterbitkan sebelum periode tersebut.

Analisis kebijakan dilakukan terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, serta berbagai dokumen kebijakan dan pemberitaan resmi mengenai implementasi Maxride di Kota Pekanbaru. Analisis ini dilakukan secara sistematis melalui proses identifikasi, seleksi, pengorganisasian, interpretasi, dan sintesis dokumen sehingga mampu memberikan dasar yang kuat dalam menjelaskan implementasi kebijakan dan mengidentifikasi *regulatory gap* yang memengaruhi implementasi tersebut (Kayesa & Shung-King, 2021; Sankofa, 2023).

Selanjutnya, hasil studi literatur dan analisis kebijakan disintesis menggunakan analisis SWOT. Faktor internal (*strengths* dan *weaknesses*) diidentifikasi berdasarkan karakteristik implementasi Maxride yang ditemukan dalam literatur, sedangkan faktor eksternal (*opportunities* dan *threats*) diidentifikasi berdasarkan dinamika regulasi, lingkungan strategis, dan perkembangan ekosistem transportasi digital di Indonesia. Sintesis tersebut menjadi dasar dalam penyusunan strategi SO, WO, ST, dan WT sebagai rekomendasi kebijakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perkembangan Transportasi Berbasis Aplikasi di Indonesia

Indonesia merupakan salah satu negara dengan pertumbuhan pasar transportasi berbasis aplikasi yang paling dinamis di Asia Tenggara. Gojek yang didirikan pada tahun 2010 dan Grab yang masuk ke pasar Indonesia pada 2012 telah menjadi pionir dalam mengubah lanskap transportasi perkotaan secara fundamental.

Berdasarkan laporan Google, Temasek, dan Bain & Company (2022), nilai transaksi layanan ride-hailing di Indonesia mencapai sekitar US\$8 miliar. Namun demikian, implementasi layanan transportasi berbasis aplikasi di Kota Pekanbaru memiliki karakteristik yang berbeda karena berkembang melalui penggunaan kendaraan roda tiga (*bentor/bajaj*) yang hingga kini belum memiliki kepastian regulasi daerah.

Keberhasilan model bisnis transportasi berbasis aplikasi skala nasional ini kemudian menginspirasi munculnya berbagai inovasi transportasi lokal di berbagai daerah. Fenomena ini mencerminkan bahwa teknologi yang awalnya dikembangkan oleh entitas besar kemudian diadaptasi oleh aktor-aktor lokal untuk memenuhi kebutuhan spesifik komunitas mereka. Di berbagai kota di Indonesia, muncul aplikasi transportasi lokal yang menggunakan kendaraan dan model operasional yang disesuaikan dengan karakteristik geografis dan sosial ekonomi setempat.

Regulasi transportasi berbasis aplikasi di Indonesia mengalami perkembangan yang cukup dinamis. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus merupakan landasan hukum utama bagi operasional layanan *ride hailing* roda empat. Sementara untuk kendaraan roda dua, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengatur tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Namun, untuk kendaraan roda tiga seperti bentor, hingga kini belum ada regulasi nasional yang secara eksplisit mengaturnya sebagai angkutan umum resmi berbasis aplikasi (Maruru et al., 2024).

Profil dan Model Operasional Maxride di Pekanbaru

Maxride merupakan platform transportasi berbasis aplikasi yang dikembangkan sebagai salah satu alternatif layanan mobilitas lokal di Kota Pekanbaru. Sebagai layanan *ride hailing*, Maxride memanfaatkan aplikasi digital untuk menghubungkan pengemudi dan pengguna dalam proses pemesanan perjalanan secara elektronik. Model layanan tersebut sejalan dengan karakteristik *two sided platform*, yaitu platform digital yang memfasilitasi interaksi antara penyedia dan pengguna jasa melalui suatu ekosistem digital (Rochet & Tirole, 2003). Berdasarkan informasi yang dipublikasikan melalui *website* perusahaan, Maxride menyediakan berbagai layanan transportasi berbasis aplikasi yang memanfaatkan kendaraan roda tiga sebagai moda utama serta mengintegrasikan fitur pemesanan dan pelacakan perjalanan melalui aplikasi digital.

Dari sisi geografis operasional, Maxride berkonsentrasi melayani wilayah-wilayah di Kota Pekanbaru yang memiliki karakteristik berikut: kawasan permukiman padat dengan aksesibilitas terbatas bagi kendaraan roda empat, daerah pinggiran kota yang belum terjangkau angkutan umum formal, serta kawasan pasar tradisional dan pusat perbelanjaan yang memerlukan layanan *last mile transportation*. Pilihan strategis ini mencerminkan kemampuan Maxride untuk mengisi pasar yang tidak terlayani oleh operator transportasi konvensional.

Manfaat Maxride terhadap Mobilitas dan Penciptaan Lapangan Kerja

Kehadiran Maxride memberikan dampak positif yang signifikan terhadap aksesibilitas transportasi masyarakat Pekanbaru, khususnya bagi kelompok yang selama ini mengalami keterbatasan akses terhadap layanan transportasi formal. Pertama, dari aspek inklusivitas, Maxride menyediakan opsi transportasi yang terjangkau bagi kelompok masyarakat berpenghasilan rendah yang tidak mampu membeli kendaraan pribadi atau membayar tarif transportasi *online* konvensional yang relatif lebih tinggi. Kedua, dari aspek aksesibilitas geografis, Maxride menjangkau wilayah-wilayah yang tidak terlayani oleh angkutan kota (angkot) maupun ojek *online* berbasis roda dua (Ramadhan & Iskandar, 2022).

Dari perspektif penciptaan lapangan kerja dan pemberdayaan ekonomi, Maxride memberikan kontribusi yang substansial. Para pengemudi bentor yang sebelumnya beroperasi secara informal dengan penghasilan yang tidak pasti, kini mendapatkan akses ke *platform* yang terstruktur dengan sistem pendapatan yang lebih transparan dan prediktabel. Integrasi ke dalam ekosistem Maxride juga memberikan para pengemudi akses terhadap perlindungan asuransi, pelatihan keselamatan berkendara, dan literasi digital yang meningkatkan kapabilitas mereka secara keseluruhan (Tenggara Strategics, 2023).

Dalam perspektif *New Public Service*, kehadiran Maxride dapat dipahami sebagai manifestasi dari prinsip *serving rather than steering*, di mana inisiatif dari komunitas lokal direspons secara positif oleh pemerintah dengan memberikan ruang bagi inovasi organik untuk berkembang. Namun, Denhardt & Denhardt (2003) mengingatkan bahwa pemerintah tetap memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa layanan yang berkembang secara organik ini memenuhi standar keamanan, keadilan, dan kepentingan publik yang lebih luas.

Kesiapan Regulasi Daerah

Aspek regulasi merupakan salah satu tantangan paling kritis yang dihadapi Maxride dalam proses implementasinya. Secara normatif, operasional kendaraan roda tiga sebagai angkutan umum berbasis aplikasi di Indonesia berhadapan dengan sejumlah hambatan hukum yang substansial. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengklasifikasikan kendaraan bermotor berdasarkan jumlah roda dan kapasitas mesin, namun tidak secara eksplisit mendefinisikan kendaraan roda tiga sebagai kategori angkutan umum yang dapat beroperasi di jalan nasional, sehingga memicu kekosongan hukum dan inkonsistensi pengawasan standar operasional di tingkat daerah (Wahyudi, 2025).

Di tingkat daerah, Peraturan Daerah Kota Pekanbaru mengenai transportasi umum juga belum secara spesifik mengatur operasional kendaraan roda tiga berbasis aplikasi. Kekosongan regulasi tersebut menciptakan legal grey area yang menyebabkan status operasional Maxride belum memiliki kepastian hukum dan berpotensi menimbulkan perbedaan interpretasi dalam proses pengawasan maupun penegakan hukum (Kusuma et al., 2025).

Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menyatakan bahwa hingga saat ini belum terdapat dasar hukum yang secara khusus mengatur operasional Maxride sehingga legalitas penyelenggaraannya masih memerlukan kejelasan kebijakan (Riaumandiri.co, 2025). Informasi tersebut diperkuat oleh pemberitaan resmi Pemerintah Provinsi Riau yang menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bersama aparat gabungan melakukan penertiban terhadap kendaraan roda tiga yang digunakan sebagai angkutan penumpang karena belum memiliki izin operasional sebagai angkutan umum. Dalam pemberitaan tersebut, Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menegaskan bahwa kendaraan roda tiga tersebut hanya diperbolehkan beroperasi apabila tidak digunakan untuk mengangkut penumpang, sedangkan penggunaan sebagai angkutan umum akan dikenakan tindakan sesuai ketentuan yang berlaku (Media Center Riau, 2026). Di sisi lain, DPRD Kota Pekanbaru juga menyampaikan bahwa inovasi transportasi perlu didukung, namun implementasinya harus tetap memperhatikan kepastian hukum, standar keselamatan, dan kesesuaian dengan regulasi transportasi yang berlaku agar tidak menimbulkan ketidakpastian bagi masyarakat (SorotKabar, 2025).

Penertiban restriktif ini menjadi indikator kuat terjadinya *regulatory lag* (kesenjangan regulasi), di mana tata kelola hukum daerah belum siap mengimbangi penetrasi model inovasi disruptif yang tumbuh secara organik dari masyarakat. Akibatnya, otoritas cenderung memilih jalur penegakan hukum normatif demi menjaga kepatuhan terhadap aturan makro nasional, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kondisi dilematis ini sejalan dengan argumen Rahmawati et al. (2022) bahwa ketidakpastian regulasi tidak hanya menghambat eskalasi inovasi lokal, tetapi juga memicu ketidakamanan berlapis (*multifaceted insecurity*) bagi para pengemudi serta masyarakat selaku pengguna layanan.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa persoalan implementasi Maxride di Kota Pekanbaru tidak terletak pada penolakan terhadap inovasi transportasi digital, melainkan pada belum tersedianya kerangka regulasi yang mampu mengakomodasi perkembangan transportasi berbasis aplikasi menggunakan kendaraan roda tiga. Dari perspektif *collaborative governance*, kondisi tersebut mengindikasikan perlunya kolaborasi antara pemerintah daerah, Kementerian Perhubungan, operator Maxride, DPRD, serta pemangku kepentingan lainnya dalam menyusun regulasi yang adaptif sehingga inovasi transportasi dapat berkembang tanpa mengabaikan aspek legalitas, keselamatan, dan kepentingan publik (Emerson et al., 2012).

Hambatan Implementasi

Hambatan implementasi Maxride dapat dianalisis dari empat dimensi utama yang saling berinteraksi satu sama lain diantaranya ketiadaan regulasi yang mengakui kendaraan roda tiga sebagai angkutan umum berbasis aplikasi merupakan hambatan fundamental yang

menempatkan Maxride dalam posisi hukum ambigu. Tantangan operasional signifikan lainnya mencakup belum teradaptasinya persyaratan uji kir dan standardisasi teknis untuk kendaraan bentor modifikasi (Desta & Al-Fatih, 2024).

Selanjutnya, dari dimensi kelembagaan. Fragmentasi kewenangan antara berbagai instansi pemerintah, termasuk Dinas Perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, dan Dinas Tenaga Kerja, menciptakan kompleksitas koordinasi yang menghambat proses legalisasi dan pembinaan Maxride. Tidak adanya unit atau tim kerja lintas sektor yang secara khusus menangani inovasi transportasi berbasis aplikasi di Pemerintah Kota Pekanbaru memperparah kondisi ini. *Collaborative governance* yang efektif memerlukan struktur koordinasi yang jelas dan kepemimpinan yang kuat.

Kemudian, dari dimensi infrastruktur dan teknologi. Keberhasilan platform transportasi berbasis aplikasi sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur digital yang memadai. Kesenjangan akses internet dan penetrasi *smartphone* di beberapa wilayah Kota Pekanbaru, khususnya di kawasan pinggiran, menjadi hambatan bagi adopsi layanan Maxride oleh segmen masyarakat yang justru paling membutuhkan layanan transportasi alternatif. Selain itu, keterbatasan kemampuan teknis dalam pengelolaan *platform* dan analisis data operasional juga menjadi tantangan bagi pihak pengelola Maxride (Wirtz et al., 2022).

Lebih lanjut dari dimensi penerimaan masyarakat. Meskipun Maxride mendapatkan respons positif dari sebagian masyarakat, terdapat segmen pengguna yang masih ragu atau menolak menggunakan layanan ini karena beberapa alasan. Kekhawatiran mengenai keamanan berkendara menggunakan kendaraan roda tiga, ketidakpastian status hukum layanan, serta resistensi dari operator transportasi konvensional merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat penerimaan masyarakat terhadap Maxride. Dalam pengembangan layanan transportasi publik, tingkat kepercayaan masyarakat terhadap kualitas pelayanan, keamanan, dan kepastian regulasi menjadi faktor penting yang menentukan keberhasilan implementasi suatu inovasi transportasi. Oleh karena itu, kolaborasi antara pemerintah, operator layanan, dan masyarakat diperlukan untuk meningkatkan legitimasi serta kualitas pelayanan yang diberikan (Warsono, Al Hafis, & Putra, 2020).

Peran Pemerintah Daerah dalam Mengatur Inovasi Transportasi

Dalam perspektif teori inovasi sektor publik, pemerintah daerah memiliki peran yang sangat strategis sebagai *enabler* (fasilitator), regulator, dan pengawas inovasi transportasi. Muluk (2023) mengemukakan bahwa pemerintah daerah yang inovatif tidak hanya bertugas mengatur, tetapi juga menciptakan ekosistem yang kondusif bagi berkembangnya inovasi yang berpihak pada kepentingan publik.

Dalam konteks Maxride, Pemerintah Kota Pekanbaru memiliki kewenangan untuk mengambil langkah-langkah konkret yang dapat mendorong integrasi Maxride ke dalam sistem transportasi perkotaan secara legal dan terstruktur. Upaya tersebut dapat diwujudkan melalui penyusunan regulasi daerah yang lebih spesifik, pembentukan gugus tugas lintas sektor untuk mengawal inovasi, serta standardisasi teknis kelayakan armada bentor. Intervensi tersebut penting untuk memastikan bahwa penyelenggaraan transportasi berbasis aplikasi tidak hanya berorientasi pada inovasi teknologi, tetapi juga menjamin keselamatan, kenyamanan, kepastian hukum, dan perlindungan konsumen melalui peran aktif pemerintah sebagai regulator serta penyedia layanan sebagai pelaku usaha (Efendy et al., 2025).

Strategi Pengembangan Transportasi Perkotaan Berkelanjutan

Berdasarkan analisis komprehensif yang telah dilakukan, penelitian ini mengidentifikasi beberapa strategi yang dapat ditempuh untuk mengembangkan Maxride sebagai bagian integral dari sistem transportasi perkotaan Pekanbaru yang berkelanjutan. Strategi pertama adalah

legalisasi dan regulasi adaptif. Pemerintah Kota Pekanbaru perlu segera menyusun regulasi daerah yang secara eksplisit mengakui dan mengatur operasional kendaraan roda tiga berbasis aplikasi. Regulasi ini harus bersifat adaptif, artinya mampu merespons perkembangan teknologi dan dinamika kebutuhan masyarakat, bukan sekadar memindahkan kerangka regulasi yang ada ke dalam konteks baru yang berbeda (Desta & Al-Fatih, 2024).

Strategi kedua adalah pengembangan infrastruktur digital inklusif. Pemerintah perlu berinvestasi dalam perluasan akses internet berkecepatan tinggi ke seluruh wilayah kota, terutama kawasan pinggiran yang menjadi target utama layanan Maxride. Program literasi digital bagi pengemudi dan calon pengguna juga perlu diprioritaskan sebagai bagian dari strategi pengembangan kapasitas komunitas.

Strategi ketiga adalah membangun ekosistem *collaborative governance*. Pemerintah Kota Pekanbaru perlu memfasilitasi pembentukan forum multipihak yang melibatkan operator Maxride, asosiasi pengemudi bentor, organisasi pengguna layanan, akademisi, dan organisasi masyarakat sipil. Forum ini dapat berfungsi sebagai arena dialog reguler untuk mendiskusikan tantangan operasional, merumuskan standar layanan, dan mengevaluasi dampak kebijakan secara partisipatif (Ansell & Gash, 2008).

Temuan oleh Wardana, Wijaya, dan Al Hafis (2023) menunjukkan bahwa model *collaborative governance* mampu meningkatkan efektivitas pengelolaan kebijakan publik melalui penguatan koordinasi antaraktor, pembagian peran yang jelas, dan pembangunan kepercayaan bersama. Pendekatan ini relevan untuk pengembangan ekosistem Maxride yang melibatkan pemerintah daerah, operator platform, pengemudi, dan masyarakat pengguna.

Strategi keempat adalah integrasi multimodal dan perencanaan transportasi terpadu. Maxride tidak seharusnya dikembangkan sebagai entitas yang terisolasi, melainkan diintegrasikan ke dalam kerangka perencanaan transportasi perkotaan Pekanbaru secara menyeluruh. Hal ini mencakup integrasi dengan sistem angkutan umum massal yang ada, pengembangan titik-titik intermodal yang nyaman, dan penerapan sistem tiket terintegrasi yang memudahkan perpindahan antar moda (Google-Temasek-Bain, 2022).

Strategi kelima adalah pemberdayaan ekonomi pengemudi melalui program kapasitas. Program pelatihan berkelanjutan bagi pengemudi Maxride yang mencakup keselamatan berkendara, layanan pelanggan, literasi keuangan, dan kewirausahaan digital perlu dikembangkan secara sistematis. Oleh karena itu, peningkatan kemampuan pengelolaan keuangan dan dukungan teknologi keuangan diharapkan dapat membantu pengemudi mengelola pendapatan secara lebih terencana, meningkatkan ketahanan ekonomi, serta mendukung kesejahteraan mereka secara berkelanjutan (Sanyoto & Sarwono, 2025)..

Analisis Peluang dan Tantangan Integrasi Maxride

Analisis SWOT pada penelitian ini disusun sebagai hasil sintesis dari studi literatur, analisis kebijakan, serta telaah berbagai dokumen sekunder yang relevan dengan implementasi Maxride di Kota Pekanbaru. Faktor internal yang terdiri atas kekuatan dan kelemahan diidentifikasi berdasarkan kajian terhadap model operasional Maxride, publikasi ilmiah, serta informasi dari laporan dan pemberitaan yang telah ditriangulasi. Sementara itu, faktor eksternal yang meliputi peluang dan ancaman diidentifikasi melalui analisis terhadap regulasi nasional dan daerah, dokumen kebijakan transportasi, serta literatur mengenai perkembangan ekosistem transportasi digital di Indonesia. Seluruh faktor tersebut kemudian disintesis ke dalam matriks SWOT sebagai instrumen analisis untuk mengidentifikasi posisi strategis Maxride sekaligus merumuskan alternatif strategi pengembangan. Hasil identifikasi faktor-faktor tersebut disajikan pada Tabel berikut:

Tabel 1. Analisis SWOT Implementasi Maxride di Kota Pekanbaru

Kekuatan (Strengths)	Kelemahan (Weaknesses)	Peluang (Opportunities)	Ancaman (Threats)
• Inovasi lokal adaptif terhadap kebutuhan Masyarakat • Tarif terjangkau dan inklusif • Menjangkau wilayah tidak terlayani • Memberdayakan pengemudi bentor lokal	• Status hukum tidak pasti • Keterbatasan kapasitas teknis platform • Standar keselamatan belum terstandarisasi • Keterbatasan modal pengembangan	• Dukungan agenda smart city Pekanbaru • Peningkatan penetrasi smartphone • Potensi kemitraan dengan pemerintah • Permintaan transportasi <i>last mile</i> tinggi	• Penertiban hukum sewaktu-waktu • Resistensi dari operator transportasi konvensional • Kompetisi dengan platform nasional • Kesenjangan infrastruktur digital

Berdasarkan hasil identifikasi faktor internal dan eksternal tersebut, dirumuskan strategi pengembangan melalui matriks SWOT sebagaimana disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Formulasi Strategi Pengembangan Integrasi Maxride Berdasarkan Matriks SWOT

Jenis Strategi	Formula Strategi
SO (Strengths–Opportunities)	• Mengintegrasikan layanan Maxride ke dalam program <i>Smart City</i> Pekanbaru. • Memperluas layanan transportasi <i>last mile</i> pada kawasan yang belum terjangkau angkutan umum. • Mengembangkan kemitraan antara Maxride dan pemerintah daerah dalam penyediaan layanan mobilitas perkotaan. • Mengoptimalkan pemanfaatan teknologi digital untuk meningkatkan aksesibilitas layanan.
WO (Weaknesses–Opportunities)	• Mendorong penyusunan regulasi daerah yang memberikan kepastian hukum bagi transportasi digital lokal. • Memanfaatkan dukungan pemerintah dan sektor swasta untuk mengatasi keterbatasan modal pengembangan. • Meningkatkan kapasitas teknologi platform melalui kolaborasi dengan perguruan tinggi dan komunitas digital. • Menyusun standar keselamatan dan kualitas pelayanan yang terintegrasi dengan kebijakan smart mobility.
ST (Strengths–Threats)	• Memperkuat identitas Maxride sebagai platform transportasi digital lokal berbasis kebutuhan masyarakat Pekanbaru. • Meningkatkan loyalitas pengguna melalui tarif yang kompetitif dan pelayanan yang responsif. • Mengoptimalkan jaringan pengemudi lokal untuk menjangkau wilayah yang kurang diminati oleh <i>platform</i> nasional. • Melaksanakan edukasi digital bagi pengemudi dan pengguna guna meningkatkan daya saing layanan.
WT (Weaknesses–Threats)	• Memperkuat legalitas dan tata kelola organisasi guna meminimalkan risiko regulasi.

Jenis Strategi	Formula Strategi
	• Menyusun SOP keselamatan dan pelayanan sebagai upaya peningkatan kualitas layanan. • Membangun kolaborasi dengan operator transportasi konvensional untuk mengurangi potensi konflik. • Melaksanakan pengembangan <i>platform</i> secara bertahap sesuai kapasitas sumber daya yang tersedia.

Berdasarkan formulasi strategi yang dihasilkan, strategi SO menjadi alternatif yang paling potensial karena didukung oleh kombinasi kekuatan internal Maxride dan peluang eksternal yang tersedia. Integrasi Maxride ke dalam agenda smart mobility Kota Pekanbaru berpotensi meningkatkan aksesibilitas transportasi masyarakat sekaligus mempercepat transformasi digital sektor transportasi perkotaan. Namun, keberhasilan implementasi strategi tersebut memerlukan dukungan tata kelola kolaboratif (*collaborative governance*) yang melibatkan pemerintah daerah, pengelola *platform*, komunitas pengemudi, sektor swasta, dan masyarakat sebagai pengguna layanan. Selain itu, pemerintah daerah perlu berkoordinasi dengan pemerintah pusat dalam menyusun regulasi yang memberikan kepastian hukum terhadap operasional kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sehingga inovasi pelayanan publik tetap berkembang, namun sesuai dengan ketentuan perundang-undangan (Kusuma et al., 2025). Kolaborasi antaraktor tersebut penting untuk menciptakan kepastian regulasi, meningkatkan kapasitas teknologi, memperkuat standar pelayanan, serta menjamin keberlanjutan transportasi digital lokal sebagai bagian dari upaya mewujudkan pembangunan kota cerdas di Pekanbaru

KESIMPULAN

Penelitian ini telah menganalisis secara komprehensif dinamika implementasi Maxride sebagai inovasi transportasi roda tiga berbasis aplikasi di Kota Pekanbaru melalui perspektif *collaborative governance*. Maxride merepresentasikan inovasi lokal yang autentik dan relevan. Kemampuannya menjangkau segmen masyarakat dan wilayah yang tidak terlayani oleh transportasi umum konvensional menunjukkan bahwa teknologi platform dapat diadaptasi oleh aktor lokal untuk memenuhi kebutuhan mobilitas spesifik yang tidak terlayani oleh platform nasional.

Maxride juga merepresentasikan inovasi lokal yang autentik: sebuah platform transportasi roda tiga berbasis aplikasi yang mengintegrasikan kendaraan bentor tradisional dengan teknologi digital modern, berdasarkan informasi publik dari berbagai sumber sekunder. Selain itu, Maxride juga memberikan kontribusi potensial terhadap peningkatan aksesibilitas transportasi masyarakat dan penciptaan lapangan kerja bagi pengemudi bentor lokal, khususnya di kawasan yang tidak terjangkau oleh angkutan umum konvensional.

Namun, ketidaksiapan regulasi tercatat pada tiga level yang saling berkaitan: ketiadaan klausul kendaraan roda tiga dalam UU No. 22/2009, kekosongan Peraturan Menteri Perhubungan untuk kategori ini, dan belum adanya Peraturan Wali Kota Pekanbaru yang mengatur operasionalnya. Kondisi ini menciptakan area abu-abu secara hukum yang menghambat perkembangan optimal Maxride. Hambatan implementasi Maxride juga bersifat multidimensi, mencakup dimensi regulasi, kelembagaan, infrastruktur digital, serta penerimaan masyarakat. Fragmentasi kewenangan antarinstansi menjadi salah satu hambatan kelembagaan yang paling signifikan.

Dalam kerangka *collaborative governance*, faktor yang paling berpengaruh terhadap keberlanjutan Maxride adalah ketiadaan platform tata kelola multipihak yang terstruktur. *Collaborative governance* bukan sekadar instrumen implementasi kebijakan, melainkan prasyarat struktural bagi keberhasilan regulasi inovasi transportasi lokal berbasis teknologi, yang

memperkaya literatur *collaborative governance* dalam konteks *smart mobility* di kota menengah Indonesia.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian, rekomendasi kebijakan disusun berdasarkan hierarki kewenangan agar lebih operasional dan realistis untuk diimplementasikan. Pada tingkat pemerintah daerah, Pemerintah Kota Pekanbaru disarankan menyusun Peraturan Wali Kota yang mengatur mekanisme operasional transportasi berbasis aplikasi menggunakan kendaraan roda tiga sebagai pedoman sementara sebelum terbentuknya regulasi nasional yang lebih komprehensif. Pemerintah daerah juga perlu membentuk forum *collaborative governance* yang melibatkan Dinas Perhubungan, DPRD, operator Maxride, akademisi, aparat penegak hukum, dan perwakilan masyarakat guna membangun koordinasi, menyusun standar operasional, serta merumuskan kebijakan yang adaptif terhadap perkembangan inovasi transportasi.

Kementerian Perhubungan perlu melakukan evaluasi terhadap regulasi transportasi berbasis aplikasi dengan mempertimbangkan perkembangan inovasi transportasi lokal. Penyusunan regulasi yang secara khusus mengakomodasi kendaraan roda tiga berbasis aplikasi diharapkan mampu memberikan kepastian hukum, menjamin aspek keselamatan, serta mendorong berkembangnya inovasi pelayanan publik yang tetap sejalan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan. Pertama, seluruh analisis disusun berdasarkan data sekunder berupa artikel ilmiah, regulasi, dokumen pemerintah, laporan lembaga, dan pemberitaan media tanpa didukung pengumpulan data primer melalui observasi maupun wawancara lapangan. Kedua, penelitian belum menggali perspektif para pemangku kepentingan utama, seperti pengemudi Maxride, pengguna layanan, manajemen perusahaan, dan pemerintah daerah. Ketiga, keterbatasan ketersediaan data empiris mengenai operasional Maxride menyebabkan beberapa pembahasan masih bersifat interpretatif berdasarkan sintesis berbagai sumber. Keempat, penelitian ini belum melakukan analisis komparatif dengan inovasi transportasi lokal di daerah lain, sehingga generalisasi hasil penelitian masih terbatas.

Berdasarkan keterbatasan tersebut, penelitian selanjutnya disarankan menggunakan pendekatan empiris melalui wawancara, survei, atau *mixed methods* untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif tentang implementasi Maxride. Penelitian lanjutan juga dapat mengkaji tingkat kepuasan pengguna, dampak sosial ekonomi terhadap pengemudi, efektivitas implementasi regulasi daerah, serta melakukan studi komparatif dengan platform transportasi lokal di kota lain. Selain itu, evaluasi terhadap implementasi model *collaborative governance* setelah terbentuknya kebijakan atau forum kolaborasi juga menjadi agenda penelitian yang penting untuk memperkaya pengembangan ilmu administrasi publik, khususnya pada bidang inovasi pelayanan publik dan tata kelola transportasi digital.

DAFTAR PUSTAKA

- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Ananda, R., & Umanto. (2025). Evaluating Public Policy in Practice: A Critical Systematic Literature Review of Methods, Trends, and Gaps, from 2015 to 2023. *TRANSFORMASI: Jurnal Manajemen Pemerintahan*, 17(1), 35–58. <https://doi.org/10.33701/jtp.v17i1.5166>.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Pekanbaru. (2023). Pekanbaru dalam angka 2023. BPS Kota Pekanbaru.
- Denhardt, J. V., & Denhardt, R. B. (2003). The new public service: Serving, not steering. M.E. Sharpe.

- Desta, R., & Al-Fatih, S. (2024). Politik Hukum Pembaharuan Hukum Transportasi Online: Menuju Regulasi Adaptif Berbasis Dynamic Governance. *Jurnal Rectum*, 6(2), 210-224.
- Efendy, E., Defriansyah, D., Wijaya, E., & Haryadi, E. (2025). Aspek hukum pengelolaan transportasi umum berbasis aplikasi online menurut Undang-Undang Pengangkutan. *Consensus: Jurnal Ilmu Hukum*, 4(1), 13–20. <https://ojs.stihpada.ac.id/index.php/consensus>
- Emerson, K., Nabatchi, T., & Balogh, S. (2012). An Integrative Framework for Collaborative Governance. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 22(1), 1–29. <https://doi.org/10.1093/jopart/muro11>.
- Faturahman, B., & Al Hafis, R. I. (2025). Penerapan prinsip-prinsip good governance dalam pelayanan publik di Kelurahan Pangkalan Kasai. *Journal of Public Administration Review*, 2(1), 313–328. <https://journal.uir.ac.id/index.php/jpar/article/view/313-328>
- Google, Temasek, Bain & Company. (2022). *e-Conomy SEA 2022: Through the waves, towards a sea of opportunity*.
- Hamim, S., Vianda, L., & Pitaloka, S. (2020). Penerapan Prinsip-Prinsip Pelayanan Publik Di Bidang Pelayanan Pendaftaran Penduduk Dan Catatan Sipil Kota Pekanbaru. *PUBLIKA: Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 6(1), 1–10.
- Hartley, J. (2005). Innovation in governance and public services: Past and present. *Public Money and Management*, 25(1), 27-34. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9302.2005.00447>.
- Kayesa, N. K., & Shung-King, M. (2021). The role of document analysis in health policy analysis studies in low and middle-income countries: Lessons for HPA researchers from a qualitative systematic review. *Health Policy Open*, 2, 100024. <https://doi.org/10.1016/j.hpopen.2020.100024>.
- Kusuma, W. W., Saimima, I. D. S., & Dudung, S. D. I. (2025). Analisis legalitas kendaraan roda tiga sebagai angkutan orang dan barang. *Jurnal Mectoria*, 16(1), 81–90.
- Linders, D. (2012). From e-government to we-government: Defining a typology for citizen coproduction in the age of social media. *Government Information Quarterly*, 29(4), 446-454. <https://doi.org/10.1016/j.giq.2012.06.003>
- Maruru, S. H. K., Lestari, T., Sholikah, D. I., Putra, T. H., & Hidayat, M. F. (2024). Tinjauan hukum terhadap regulasi dan pengawasan layanan transportasi online (Studi kasus Grab di Indonesia). *Jurnal Ekonomi, Sosial & Humaniora*, 6(2), 176–183.
- Media Center Riau. (2026, May 26). Dishub Pekanbaru dan Petugas Gabungan Tertibkan Angkutan ODOL di Jalan Protokol. <https://mediacenter.riau.go.id/read/dishub-pekanbaru-dan-petugas-gabungan-tertibkan-angkutan-odol-di-jalan-protokol>.
- Muluk, K. (2023). *Manajemen inovasi pemerintah daerah: Kerangka analisis dan praktik terbaik*. Rajawali Pers.
- OECD. (2021). Innovative citizen participation and new democratic institutions: Catching the deliberative wave. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/339306da-en>
- Rahmawati, F., Santoso, A., & Muslimin, M. (2022). Regulasi transportasi online di Indonesia: Antara kepastian hukum dan dinamika inovasi. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 52(3), 201-219.
- Ramadhan, Y., & Iskandar, T. (2022). Aksesibilitas transportasi publik bagi kelompok rentan di kota-kota Indonesia: Perspektif keadilan spasial. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 33(1), 67-84.
- Rahman, A., & Hermawan, T. (2024). Bertahan Sampai Kapan? Becak Motor versus Moda Transportasi Digital di Kawasan Perkotaan. *Dimensia: Jurnal Kajian Sosiologi*, 13(1), 45-60.
- Riaumandiri.co. (2025). Dishub tak perbolehkan bajaj online beroperasi di Pekanbaru. Diakses pada 13 Juni 2025, dari <https://riaumandiri.co/article/125940/dishub-tak-perbolehkan-bajaj-online-beroperasi-di-pekanbaru>.

- Rochet, J. C., & Tirole, J. (2003). Platform Competition in Two-Sided Markets. *Journal of the European Economic Association*, 1(4), 990–1029. <https://doi.org/10.1162/154247603322493212>.
- Sankofa, N. (2023). Critical method of document analysis. *International Journal of Social Research Methodology*, 26(6), 745–757. <https://doi.org/10.1080/13645579.2022.2113664>.
- Sanyoto, H. (2025). Perilaku Ekonomi dan Manajemen Finansial Pengemudi Transportasi Berbasis Aplikasi di Era Gig Economy. *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi (JUPEA)*, 5(1), 89–101.
- Sanyoto, S. D., & Sarwono, A. E. (2025). Perilaku pengelolaan keuangan dan pengambilan keputusan finansial oleh driver ojek online Maxim di Kota Surakarta. *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi*, 5(2), 46–52. <https://doi.org/10.55606/jupea.v5i2.3864>
- SorotKabar. (2025, 12 Desember). Bajaj Maxride belum boleh beroperasi di Pekanbaru, DPRD minta Dishub tindak tegas. <https://sorotkabar.com/detail/12194/bajaj-maxride-belum-boleh-beroperasi-di-pekanbaru-dprd-minta-dishub-tindak-tegas>.
- Tenggara Strategics. (2023). Naskah Kebijakan: Pengelolaan Pekerja Gig di Indonesia dan Dampak Ekonomi Platform Digital terhadap Kesejahteraan Mitra. Jakarta: Tenggara Strategics.
- Utomo, C. W., & Setiawan, B. (2022). Transformasi digital ekosistem transportasi perkotaan: Tantangan tata kelola di era platform economy. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 26(2), 134–152. <https://doi.org/10.22146/jsp.67891>.
- Velinta, M. S., Agustina, M. F., & Kamil, M. (2021). New public service dalam moda transportasi publik di Indonesia masa pandemi Covid-19. *Jurnal Inovasi Aparatur*, 5(3), 195–204.
- Wahyudi, A. (2025). Analisis Kekosongan Hukum Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi: Dilema Regulasi dan Perlindungan Hukum Sektor Transportasi Non-Konvensional. *Jurnal Masalah-Masalah Hukum Islam*, 9(2), 145–162.
- Wardana, D., Wijaya, M., & Al Hafis, R. I. (2023). Enhancing Collaborative Governance in Managing Grand Forest Park in Riau, Indonesia. *Journal of Contemporary Governance and Public Policy*, 4(2), 215–228. <https://doi.org/10.46507/jcgpp.v4i2.208>.
- Warsono, H., Al Hafis, R. I., & Putra, H. D. (2020). Collaborative Governance: Efforts to Improve the Quality of Public Transportation Services in Indonesia. *Talent Development & Excellence*, 12(35), 251–264.
- Wirtz, B. W., Weyerer, J. C., & Schichtel, M. (2022). An integrated framework for e-government adoption: Development and empirical evidence from a survey. *International Journal of Public Administration*, 45(4), 288–307. <https://doi.org/10.1080/01900692.2021.1918804>.
- Zainudin, A., & Rahayu, S. (2022). Strategi Manajemen Hubungan Pelanggan dan Keamanan Sistem Transportasi Berbasis Aplikasi Online. *Jurnal Inovasi Digital dan Teknologi Komunikasi*, 11(2), 115–128.