



STRATEGI PENGELOLAAN ANGKUTAN KOTA (ANGKOT) DI KOTA MAGELANG MELALUI ANALISIS SWOT

Wijoseno Cahyo Atmojo¹⁾, Sudjarmiko²⁾, Ari Mukti³⁾

Universitas Tidar

e-mail: cahyowijoseno@gmail.com

Article Info:

• Article submitted: 24 May 2025 • Article received: 21 August 2025 • Available online: 21 August 2025

ABSTRAK

Permasalahan transportasi di Kota Magelang ditandai dengan menurunnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan kota (angkot), yang berdampak pada berkurangnya jumlah angkot serta menurunnya pendapatan para sopir. Di sisi lain, anggaran yang dialokasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Magelang belum mampu mendorong modernisasi manajemen angkutan kota. Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan model perencanaan strategis dalam pengelolaan angkot di Kota Magelang. Metode yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan pendekatan analisis SWOT. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Adapun teknik analisis data meliputi pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan adanya tujuh aspek pada dimensi kekuatan, empat aspek pada dimensi kelemahan, empat aspek pada dimensi peluang, dan lima aspek pada dimensi ancaman. Berdasarkan hasil analisis SWOT, dirumuskan sebanyak 14 poin perencanaan strategis yang dapat dijadikan acuan oleh pemangku kepentingan dalam upaya pengembangan dan pengelolaan angkot di Kota Magelang secara lebih efektif dan berkelanjutan.

Kata Kunci: *Angkutan Kota, Analisis SWOT, Kota Magelang.*

ABSTRACT

Transportation problems in Magelang City are characterized by a decline in public interest in using city public transportation (angkot), which has an impact on reducing the number of public transportation and decreasing the income of drivers. On the other hand, the budget allocated by the Magelang City Transportation Service has not been able to encourage the modernization of city transportation management. This research aims to formulate a strategic planning model in managing public transportation in Magelang City. The method used is descriptive qualitative with a SWOT analysis approach. Data collection techniques are carried out through observation, interviews and documentation. The data analysis techniques include data collection, data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The research results show that there are seven aspects in the strength dimension, four aspects in the weakness dimension, four aspects in the opportunity dimension, and five aspects in the threat dimension. Based on the results of the SWOT analysis, 14 strategic planning points were formulated which can be used as a reference by stakeholders in efforts to develop and manage public transportation in Magelang City more effectively and sustainably.

Keywords: *Public Transportation, SWOT Analysis, Magelang City.*

A. PENDAHULUAN

Kota Magelang, sebagai salah satu kota terkecil di Provinsi Jawa Tengah dengan luas wilayah hanya 18,12 km² yang terbagi dalam tiga kecamatan utama yaitu Magelang Selatan, Magelang Utara, dan Magelang Tengah, serta 17 kelurahan (Indah Safitri & Juliprijanto, 2020), memainkan peran strategis sebagai kota penyedia jasa (kota jasa) dalam mendukung perekonomian regional. Peran ini diwujudkan melalui berbagai layanan jasa meliputi administrasi pemerintahan, pengembangan perdagangan, peningkatan Indeks Pembangunan Manusia, penyediaan hunian, pembangunan infrastruktur, peningkatan aksesibilitas antardaerah, serta layanan transportasi publik (Admin S., 2024). Namun demikian, sistem transportasi umum di kota ini, khususnya angkutan kota (angkot), menghadapi berbagai tantangan kompleks dalam hal pengelolaan dan pelayanan.

Permasalahan mendasar yang dihadapi meliputi sistem tata kelola yang tidak terstandarisasi, ketiadaan manajemen yang jelas, regulasi yang hanya bersifat formalitas, serta kurangnya komitmen dari pemerintah sebagai penyelenggara layanan (Aisyah et al., 2020). Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang belum optimal terlihat dari berbagai indikator seperti tidak adanya seragam dinas atau kartu identitas bagi sopir, usia sopir yang umumnya sudah lanjut, perilaku mengemudi yang kurang mengutamakan keselamatan seperti tidak menggunakan sabuk pengaman, merokok saat menyetir, hingga ugal-ugalan dan menerobos lampu merah demi mengejar waktu dan mendapatkan penumpang. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Magelang, terjadi tren penurunan jumlah armada angkutan kota (angkot) aktif yaitu dari 214 unit pada tahun 2021 menjadi hanya 173 unit pada tahun 2023.

Tabel 1. Jumlah Angkot

Tahun	Jenis Pelayanan	Jumlah Armada Aktif Beroperasi	Trayek
2021	Perkotaan	214	12
	Perbatasan Domisili Kota	83	7
2022	Perkotaan	214	12
	Perbatasan Domisili Kota	81	7
2023	Perkotaan	173	12
	Perbatasan Domisili Kota	73	7

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Magelang, 2024

Faktor pendukung dari permasalahan ini semakin kompleks seiring dengan penurunan alokasi anggaran untuk sektor transportasi umum setiap tahunnya, di mana pada tahun 2024 anggaran yang tersedia hanya cukup untuk perawatan halte. Kondisi ini semakin diperparah oleh perubahan perilaku masyarakat, khususnya pelajar, yang mulai beralih dari angkot ke kendaraan pribadi (Sulistyowati & Sumantri, 2021). Sementara itu, data Samsat Kota Magelang (2025) justru mencatat adanya peningkatan signifikan dalam kepemilikan kendaraan pribadi, dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 3,5–3,8% per tahun.

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Pribadi Kota Magelang

No	Tahun	Motor	Mobil	Jumlah	Presentase Kenaikan
1.	2021	76.129	21.345	97.474	
2.	2022	78.810	22.123	100.933	3,5%
3.	2023	81.724	22.785	104.509	3,7%
4.	2024	84.843	23.445	108.288	3,8%

Sumber : Samsat Kota Magelang, 2025

Dalam menganalisis permasalahan tersebut, penulis menggunakan teori manajemen strategis. Istilah “strategi” pada konteks ini dimaknai sebagai upaya terencana untuk mencapai tujuan yang ditargetkan melalui langkah-langkah yang terkoordinasi dan melibatkan berbagai pihak (Aditama, 2023). Menurut Gupta (2020), terdapat empat langkah utama dalam perumusan strategi, yaitu pertama, penetapan strategi; kedua, formulasi strategi; ketiga, implementasi strategi; dan keempat, evaluasi serta pengendalian strategi.

Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis SWOT yang dikembangkan oleh Albert Humphrey pada tahun 1960-an (Benzaghta et al., 2021) untuk mengkaji secara komprehensif aspek internal (kekuatan dan kelemahan) serta aspek eksternal (peluang dan ancaman) dalam sistem pengelolaan angkot. Pendekatan ini dipilih karena mampu mengidentifikasi akar permasalahan yang sering kali bersumber dari nilai dan perilaku, sekaligus merumuskan strategi pengembangan yang bersifat holistik. Permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya relevan untuk dikaji melalui teori ini, khususnya dalam menjawab



pertanyaan penelitian mengenai bagaimana strategi pengelolaan angkot di Kota Magelang dapat dirumuskan melalui analisis SWOT.

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah untuk merumuskan strategi pengelolaan angkot di Kota Magelang dengan mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang mempengaruhi sistem transportasi tersebut. Selanjutnya, temuan dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan, baik secara teoritis maupun praktis. Secara teoritis, penelitian ini memperkaya khazanah ilmu Administrasi Negara, khususnya dalam penerapan analisis SWOT pada pengelolaan transportasi publik. Sementara itu, secara praktis, hasil penelitian ini dapat menjadi dasar ilmiah bagi Pemerintah Kota Magelang dan para pemangku kepentingan terkait dalam merumuskan kebijakan pengembangan transportasi umum yang lebih efektif, efisien, dan berkelanjutan (Febrianti & Sarfiah, 2022).

B. METODE

Penelitian merupakan kegiatan yang dilakukan secara sistematis dengan tujuan untuk memahami makna dari suatu fenomena melalui metode tertentu (Syahrizal & Jailani, 2023). Salah satu pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kualitatif, yang pada awalnya berkembang dalam bidang ilmu sosial sebelum meluas ke ranah politik, humaniora, dan pendidikan (Romlah, 2021). Metode ini dipilih ketika data yang dikumpulkan bersifat deskriptif atau naratif, seperti menggambarkan situasi atau perilaku tertentu, dengan tujuan memberikan penjelasan yang mendalam melalui bahasa yang mudah dipahami (Fahmy et al., 2021). Proses pengumpulan data yang digunakan mencakup observasi, wawancara, dan dokumentasi, serta memiliki tingkat fleksibilitas yang tinggi karena tidak terlalu terikat pada teori tertentu.

Dalam penelitian kualitatif, fokus utama terletak pada interaksi dalam "*Social Situation*," yang mencakup tiga elemen: aktivitas, tempat, dan pelaku (Harahap, 2020). Peneliti harus menentukan fokus berdasarkan kebaruan data, baik yang diperoleh langsung dari lapangan maupun dari sumber pendukung lainnya (Hardani et al., 2020). Lokasi penelitian ini berada di Dinas Perhubungan Kota



Magelang dan Terminal Magersari. Untuk keperluan observasi, peneliti menggunakan pendekatan langsung dengan terjun ke lapangan guna memantau dan mengamati aktivitas angkot. Peneliti juga menaiki beberapa rute angkot dan berinteraksi langsung dengan para pelaku terkait, seperti sopir angkot, pemilik angkot, pelayan jasa, serta penumpang. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada peran strategis Dinas Perhubungan dalam pengaturan transportasi umum, serta tingginya kebutuhan akomodasi transportasi di Kota Magelang yang memiliki kepadatan penduduk cukup tinggi.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi observasi, baik partisipatif maupun non-partisipatif, yang bertujuan merekam perilaku dan peristiwa secara langsung di lapangan (Nasution, 2023). Selain itu, wawancara dilakukan dengan pendekatan komunikasi yang efektif guna memperoleh informasi secara mendalam dari narasumber. Teknik dokumentasi juga digunakan sebagai pelengkap data melalui pencatatan informasi dalam bentuk tertulis maupun visual (Sari et al., 2022). Analisis data dilakukan secara induktif, dimulai dari proses pengorganisasian data hingga penarikan kesimpulan (Abdussamad & Sik, 2021). Penelitian ini menggunakan model analisis dari Miles et al., (2014) yang mencakup tiga tahapan utama yaitu reduksi data, penyajian data, dan verifikasi data. Tahap reduksi data dilakukan dengan cara merangkum dan mengategorikan data, serta mengidentifikasi tema dan pola untuk memfokuskan temuan. Proses ini bertujuan memastikan bahwa hasil penelitian yang diperoleh bersifat akurat, efisien, dan merefleksikan realitas yang terjadi di lapangan. Pada tahap penyajian data, informasi yang telah direduksi disusun secara sistematis dalam bentuk narasi dan tabel, agar memudahkan peneliti dalam memahami hubungan antarkategori data dan menarik kesimpulan sementara. Selanjutnya, tahap verifikasi data dilakukan untuk menguji kebenaran temuan melalui penelusuran kembali terhadap data mentah, triangulasi sumber, serta klarifikasi dengan informan apabila diperlukan. Proses ini penting guna menjamin validitas dan keandalan hasil penelitian sehingga temuan yang dihasilkan benar-benar mencerminkan kondisi nyata di lapangan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Transportasi memiliki peran multidimensional yang sangat krusial dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Menurut (Masruroh et al., 2021), sektor transportasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga menjadi penggerak utama aktivitas ekonomi dengan melibatkan berbagai pelaku usaha, mulai dari individu seperti sopir dan awak kendaraan, hingga lembaga formal seperti perusahaan transportasi beserta jajaran administrasinya. Lebih dari itu, sistem transportasi yang baik terbukti menjadi tulang punggung perekonomian daerah karena mampu memfasilitasi mobilitas barang dan jasa, khususnya bagi para pedagang yang berperan sebagai aktor penting dalam kegiatan ekonomi.

Di Kota Magelang, peran strategis transportasi ini diwujudkan melalui sistem aksesibilitas yang komprehensif yang didukung oleh keberagaman moda transportasi darat. Terdapat beberapa pilihan transportasi umum yang tersedia dan saling melengkapi, mulai dari angkutan massal seperti bus, angkutan perkotaan (angkot), becak sebagai transportasi tradisional, hingga transportasi berbasis aplikasi seperti taksi online dan ojek online. Keragaman moda ini membentuk jaringan mobilitas yang terintegrasi, sehingga menjadikan Magelang sebagai kota dengan tingkat aksesibilitas yang relatif tinggi dan mampu menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat.

Dalam konteks tata kelola transportasi, Dinas Perhubungan Kota Magelang memegang peran sentral sebagai regulator utama. Dinas Perhubungan tidak hanya berfungsi sebagai pelaksana kebijakan pemerintah di bidang perhubungan, tetapi juga memiliki mandat untuk menciptakan ekosistem transportasi yang tertib melalui fungsi regulasi, pembinaan, dan pengawasan. Sebagai Organisasi Perangkat Daerah (OPD), Dinas Perhubungan dituntut untuk memberikan pelayanan prima yang berorientasi pada kebutuhan masyarakat, sekaligus menjaga keseimbangan antara kepentingan operator transportasi dan pengguna jasa.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Magelang, jumlah angkutan perkotaan di Kota Magelang menunjukkan tren penurunan dari

tahun ke tahun sejak 2021. Penurunan ini tercermin dalam data yang ditampilkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Jumlah Angkutan Perkotaan di Kota Magelang

Tahun	Jenis Pelayanan	Jumlah Armada Aktif Beroperasi	Trayek
2021	Perkotaan	214	12
	Perbatasan Dosmisili Kota	83	7
2022	Perkotaan	214	12
	Perbatasan Dosmisili Kota	81	7
2023	Perkotaan	173	12
	Perbatasan Dosmisili Kota	73	7

Sumber: DataGO, 2023

C.1. KEKUATAN (*STRENGTHS*)

Sistem angkutan kota (angkot) di Kota Magelang memiliki beberapa keunggulan struktural yang mendukung kelancaran operasionalnya. Keunggulan struktural tersebut adalah struktur organisasi, koordinasi yang efektif, dasar hukum yang kuat, dan ketersediaan fasilitas pendukung yang memadai. Struktur organisasi dari sistem angkutan kota (angkot) di Kota Magelang sudah jelas dan tertata sehingga memberikan pembagian tugas pokok dan fungsi (tupoksi) yang terdefinisi dengan baik bagi setiap anggota berdasarkan jabatannya. Selain itu, koordinasi yang terjalin antara pegawai dinas dengan pelaku usaha (operator dan supir angkot) di lapangan berjalan efektif berkat komunikasi dan delegasi wewenang yang baik. Budaya organisasi yang positif turut meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja. Selanjutnya, dilihat dari aspek legalitas, keberadaan dasar hukum yang kuat menjamin status legal angkot sebagai moda transportasi yang diakui pemerintah. Kemudian, ketersediaan armada yang memadai didukung dengan perencanaan tahunan yang rutin dilakukan Dinas Perhubungan untuk pengembangan angkot, serta adanya infrastruktur seperti halte di setiap kecamatan yang meningkatkan aksesibilitas masyarakat. Aspek kekuatan ini diperoleh melalui wawancara dan observasi langsung dengan narasumber dari Seksi Angkutan dan Terminal Dinas

Perhubungan Kota Magelang, yaitu Bapak Pujo Raharjo, S.T., serta staf teknis, Saudara Rifki dan Saudara Rudi.



Gambar 1. Apel Pagi Dinas Perhubungan Kota Magelang
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Magelang, 2025

C.2. KELEMAHAN (*WEAKNESSES*)

Angkutan kota (angkot) di Kota Magelang memiliki peran penting dalam mobilitas masyarakat, terutama bagi kalangan pelajar, pedagang, dan masyarakat umum. Walaupun demikian, masih terdapat berbagai kelemahan yang perlu diperhatikan dan segera dibenahi agar sistem transportasi ini dapat berfungsi secara optimal dan berkelanjutan.

Salah satu kelemahan utama terletak pada sistem pembayaran yang masih konvensional, di mana penarikan tarif dilakukan secara tunai. Metode ini dinilai kurang praktis dan tidak lagi sesuai dengan perkembangan teknologi serta preferensi masyarakat, khususnya generasi muda yang lebih memilih sistem pembayaran digital seperti *e-wallet*, QRIS, atau kartu non-tunai. Ketertinggalan dalam adopsi sistem pembayaran modern ini membuat layanan angkutan kota terlihat kurang inovatif dan tidak ramah bagi pengguna generasi digital.

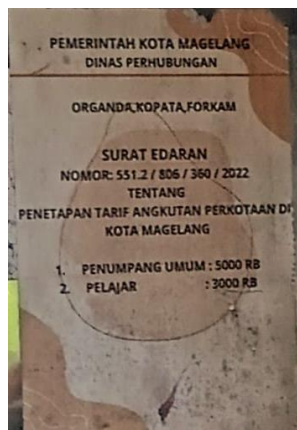
Selain itu, kualitas layanan juga menjadi perhatian serius. Banyak pengguna mengeluhkan ketidaktepatan waktu kedatangan dan keberangkatan angkot, yang menyebabkan ketidakpastian dalam perjalanan. Hal ini diperparah dengan kondisi fasilitas angkot yang belum memadai, seperti kursi yang kurang nyaman, ventilasi buruk, dan tidak adanya informasi jadwal atau pergantian rute yang jelas.

Kurangnya aspek kenyamanan dan keamanan ini menyebabkan masyarakat enggan menggunakan angkot, dan lebih memilih moda transportasi lain seperti ojek online maupun kendaraan pribadi.

Manajemen operasional angkutan kota juga dinilai masih belum tertata dengan baik. Tidak adanya sistem pengaturan trayek dan waktu operasi yang terkoordinasi membuat banyak angkot berjalan tanpa penumpang dalam waktu lama, yang tidak hanya merugikan sopir secara finansial, tetapi juga menimbulkan kemacetan dan pemborosan bahan bakar. Ketidakteraturan ini menciptakan kesan bahwa angkot tidak efisien sebagai moda transportasi publik.

Lebih lanjut, tantangan ini diperparah oleh terbatasnya alokasi anggaran dari pemerintah daerah. Minimnya dukungan dana menghambat upaya peremajaan armada, peningkatan fasilitas, pelatihan sumber daya manusia, serta pengembangan sistem transportasi berbasis teknologi. Tanpa dukungan anggaran yang memadai, transformasi angkutan kota menuju sistem yang modern dan berdaya saing sulit untuk diwujudkan.

Temuan-temuan terkait kelemahan tersebut diperoleh melalui wawancara dan observasi lapangan yang dilakukan terhadap berbagai pihak yang memiliki keterlibatan langsung, seperti perwakilan Organda Kota Magelang, pedagang pasar, serta pelajar dan mahasiswa yang merupakan pengguna aktif angkot. Perspektif mereka memberikan gambaran nyata mengenai berbagai kendala yang dihadapi dalam penggunaan angkutan kota sehari-hari.



Gambar 2. Tarif Angkot Kota Magelang
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

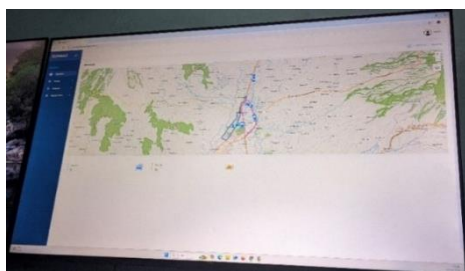
C.3. PELUANG (*OPPORTUNITIES*)

Beberapa peluang pengembangan angkutan kota di Kota Magelang terbuka lebar dan dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kualitas layanan serta daya saing moda transportasi ini. Salah satu peluang utama adalah potensi kolaborasi dengan moda transportasi lain melalui integrasi sistem di terminal dan halte. Integrasi ini memungkinkan perpindahan penumpang yang lebih lancar antar moda transportasi, seperti angkot, bus kota, dan ojek online, sehingga meningkatkan kenyamanan dan efisiensi perjalanan.

Selain itu, kesadaran masyarakat dan pelaku angkutan terhadap pentingnya perbaikan sistem angkutan menjadi modal sosial yang sangat berharga. Dukungan dan partisipasi aktif dari berbagai pihak ini dapat mempercepat proses perubahan dan inovasi dalam layanan angkutan kota.

Kemajuan teknologi juga membuka peluang besar dalam pengembangan angkutan kota. Pemasangan perangkat GPS pada armada angkot memungkinkan pemantauan secara real-time terhadap posisi kendaraan, sehingga pengelola dapat mengatur rute dan jadwal dengan lebih efisien. Selain itu, data pemetaan titik-titik keramaian penumpang dapat digunakan untuk menyesuaikan rute dan frekuensi perjalanan sesuai kebutuhan pengguna, sehingga layanan menjadi lebih responsif dan tepat sasaran.

Peluang-peluang tersebut diidentifikasi berdasarkan wawancara dengan pegawai Dinas Perhubungan Kota Magelang, beberapa sopir angkot, serta hasil observasi langsung yang dilakukan peneliti di lapangan. Kombinasi dari dukungan teknologi, kesadaran sosial, dan kolaborasi antar moda transportasi memberikan harapan besar bagi peningkatan kualitas angkutan kota di masa depan.



Gambar 3. Pemantauan GPS di Ruang Terpadu
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025



C.4. ANCAMAN (*THREATS*)

Angkutan kota di Kota Magelang menghadapi berbagai tantangan yang mengancam keberlangsungan dan daya saingnya. Salah satu ancaman utama berasal dari persaingan dengan moda transportasi alternatif seperti ojek dan taksi online. Kehadiran layanan tersebut secara signifikan mengurangi persentase pengguna angkot, terutama di kalangan pengguna yang mengutamakan kemudahan dan kecepatan layanan. Selain itu, meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi oleh masyarakat turut menurunkan jumlah penumpang angkot, karena banyak orang lebih memilih kenyamanan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum.

Masalah keamanan juga menjadi ancaman serius bagi pengemudi angkot. Praktik premanisme yang melakukan pemerasan terhadap sopir angkot tidak hanya menimbulkan rasa takut dan ketidaknyamanan, tetapi juga menambah beban biaya operasional pengemudi. Selain itu, adanya peristiwa pencopetan terhadap penumpang juga semakin menambah kekhawatiran masyarakat untuk menggunakan angkot. Di sisi lain, persepsi negatif masyarakat terhadap perilaku sopir angkot yang dianggap kurang tertib dan kurang profesional semakin memperburuk citra angkutan kota di mata publik.

Persaingan tidak sehat dengan angkutan pedesaan yang juga beroperasi di wilayah perkotaan menjadi tantangan tambahan. Kehadiran angkutan pedesaan yang sering melanggar aturan trayek dan tarif mengakibatkan pendapatan pengemudi angkot perkotaan menurun, sehingga menimbulkan ketidakadilan dan ketidakseimbangan dalam pengelolaan angkutan umum.

Data terkait ancaman-ancaman tersebut diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi yang melibatkan berbagai pihak berkepentingan. Pegawai Samsat Kota Magelang memberikan informasi terkait peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi di kota ini. Selain itu, beberapa sopir dan pemilik angkot memberikan gambaran langsung mengenai permasalahan aktual yang mereka hadapi di lapangan. Wawancara dengan pelayan jasa transportasi lainnya juga memperkuat validitas data dan pernyataan mengenai ancaman terhadap angkutan kota.

Dengan memahami berbagai ancaman ini, diperlukan strategi yang matang dan kolaborasi antar pemangku kepentingan untuk menjaga eksistensi angkutan kota sebagai moda transportasi publik yang handal dan aman bagi masyarakat Kota Magelang.



Gambar 4. Persaingan Ojek Online
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

C.5. ANALISIS SWOT

Berdasarkan analisis matriks SWOT yang menggabungkan 7 aspek kekuatan dan 4 aspek peluang, terdapat beberapa strategi kunci (SO) untuk mengembangkan angkutan kota di Kota Magelang dengan memanfaatkan kekuatan dan peluang yang ada. Pertama, penguatan koordinasi melalui pertemuan rutin antara Dinas Perhubungan, operator, dan pengemudi angkot sangat penting untuk menciptakan kebijakan yang tepat serta meningkatkan rasa kekeluargaan. Hal ini sejalan dengan temuan penelitian Wahyuningtyas et al. (2024) yang menunjukkan pentingnya forum komunikasi reguler dalam meningkatkan efektivitas koordinasi.

Kedua, modernisasi sistem pembayaran dengan penerapan teknologi digital seperti EDC untuk *e-money* dan QRIS dapat menarik minat generasi muda. Pendekatan ini mengacu pada keberhasilan sistem *e-ticketing* pada Batik Solo Trans yang terbukti efektif bagi pelajar dan pekerja (Nugroho et al., 2022). Ketiga, pengembangan program kartu langganan, baik untuk pembayaran tunai maupun digital, dapat meningkatkan loyalitas penumpang. Strategi ini mencontoh praktik baik Transjogja yang berhasil menciptakan ikatan emosional antara pengemudi dan penumpang (Nurfadillah, Sani, & Wahid, 2023). Dengan demikian, strategi-strategi



ini diharapkan mampu meningkatkan citra angkutan kota sekaligus menjawab tantangan di era digital, serta tetap mempertahankan nilai-nilai kekeluargaan yang menjadi kekuatan dasar angkutan umum di Kota Magelang.

Selanjutnya, strategi WO yang bertujuan meminimalkan kelemahan dengan memanfaatkan peluang, berdasarkan 4 aspek kelemahan dan 4 aspek peluang, maka dihasilkan analisis bahwa Dinas Perhubungan perlu melakukan perencanaan rutin disertai evaluasi menyeluruh terhadap organisasi internal maupun operator angkot guna meningkatkan efektivitas kinerja. Penekanan akan pentingnya perencanaan sebagai langkah awal pencapaian tujuan juga didukung oleh penelitian Mardiana et al. (2024). Sistem pembayaran hybrid yaitu digital dan tunai perlu diimplementasikan untuk mengakomodir semua kalangan penumpang, mengikuti keberhasilan Trans Jogja (Khasanah et al., 2022). Selain itu, pemasangan GPS pada armada dapat meningkatkan kualitas layanan melalui *live tracking* posisi kendaraan, seperti yang diterapkan pada Bus Batik Solo Trans. Alternatif pengelolaan oleh pemerintah dengan skema pembentukan Perumda yang melibatkan pengusaha angkutan sebagai pemegang aset juga dapat menjadi solusi, mengacu pada model BRT Trans Banyumas. Pendekatan ini disertai penerapan sistem anggaran transparan sesuai Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

Selanjutnya untuk strategi ST, yang memaksimalkan kekuatan untuk menghadapi ancaman, dari 7 aspek kekuatan dan 5 aspek ancaman yang telah diidentifikasi maka dapat dirumuskan beberapa langkah strategis. Pemanfaatan dasar hukum yang kuat dapat diwujudkan melalui MoU dengan penyedia ojek online untuk program pelatihan bersama guna meningkatkan kualitas pelayanan, sebagaimana dianjurkan oleh Anisah (2022). Selain itu, penerapan sistem tarif terusan dengan kartu multi trip atau *e-money* yang berlaku selama dua jam sejak tap pertama dapat mengikuti model Jak Lingko (Wijianto et al., 2022). Kemudian, modernisasi halte dapat dilakukan dengan penambahan fasilitas seperti wifi, CCTV, dan ruang UMKM dapat diadopsi dari contoh Trans Jatim (Alifiah & Widodo, 2024).



Terakhir, strategi WT yang bertujuan untuk mengatasi kelemahan sekaligus menghadapi ancaman, berdasarkan 4 aspek kelemahan dan 5 aspek ancaman, meliputi inovasi kanal pengaduan untuk menangani masalah operasional dan persaingan dengan transportasi online. Koordinasi intensif dengan kepolisian dan Satpol PP dibutuhkan untuk menertibkan premanisme, mengikuti pola yang telah diterapkan di Medan (Resty & Ginting, 2024). Selain itu, sosialisasi dan pengawasan rutin oleh Dinas Perhubungan harus ditingkatkan untuk mencegah penyimpangan operasional dan pelanggaran rute oleh angkutan desa, meskipun penelitian Syaiful et al. (2024) menunjukkan bahwa implementasinya masih perlu dioptimalkan.

Dengan pendekatan komprehensif ini, pengembangan angkutan kota di Magelang diharapkan mampu menjawab tantangan sekaligus memanfaatkan peluang yang ada, sehingga tercipta sistem transportasi yang lebih efisien, modern, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat.

D. KESIMPULAN DAN SARAN

Transportasi umum di Kota Magelang, khususnya angkutan kota (angkot) tengah menghadapi tantangan serius di era digital. Meskipun pernah mengalami perkembangan signifikan, saat ini eksistensinya terancam oleh berbagai faktor internal dan eksternal, seperti manajemen operasional yang belum optimal, minimnya inovasi sistem pembayaran, serta persaingan dengan transportasi online dan meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi.

Melalui analisis SWOT, telah diidentifikasi 7 kekuatan, 4 kelemahan, 4 peluang, dan 5 ancaman yang menjadi dasar perumusan strategi revitalisasi angkot. Upaya transformasi ini mencakup modernisasi layanan berbasis digital, peningkatan infrastruktur pendukung, serta penguatan tata kelola melalui skema pengelolaan terpadu bersama BUMD.

Strategi yang dikembangkan tidak hanya bertujuan mempertahankan keberadaan angkot sebagai moda transportasi publik, tetapi juga mentransformasinya menjadi sistem transportasi yang adaptif, efisien, dan



berorientasi pada kebutuhan masyarakat kontemporer, tanpa mengabaikan nilai-nilai kekeluargaan yang selama ini menjadi ciri khasnya.

Berdasarkan hasil analisis dan temuan dalam penelitian ini, disarankan agar Pemerintah Kota Magelang segera mengambil langkah strategis untuk merevitalisasi sistem angkutan kota melalui pendekatan modern dan terintegrasi. Salah satu langkah penting yang perlu dilakukan adalah digitalisasi layanan, seperti penerapan sistem pembayaran nontunai berbasis QRIS dan pelacakan armada dengan GPS guna meningkatkan efisiensi serta daya tarik layanan bagi masyarakat, khususnya generasi muda. Selain itu, perbaikan infrastruktur pendukung seperti halte dan terminal juga harus menjadi prioritas, dengan menambahkan fasilitas modern seperti CCTV, akses wifi gratis, dan ruang usaha bagi pelaku UMKM agar menciptakan lingkungan transportasi yang nyaman dan aman. Pemerintah juga perlu mendorong terbentuknya sistem pengelolaan terpadu melalui Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan skema kepemilikan saham oleh pengusaha angkot, guna menciptakan tata kelola yang lebih profesional dan berkelanjutan. Tidak kalah penting, diperlukan penguatan forum komunikasi rutin antara Dinas Perhubungan Kota Magelang, operator, dan pengemudi angkot untuk menjaga nilai-nilai kekeluargaan serta mendorong peningkatan kualitas layanan. Dengan upaya yang menyeluruh dan kolaboratif, diharapkan angkutan kota di Magelang dapat tetap eksis, adaptif terhadap perubahan, dan menjadi salah satu pilihan utama mobilitas masyarakat di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, H. Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar: Syakir Media Press.
- Aditama, R. A. (2023). *Manajemen Strategi*. Malang: AE Publishing.
- Aisyah, L. P., Purnomo, E. P., & Kasiwi, A. N. (2020). Efektivitas Konstruksi Jembatan Layang sebagai Penguraian Kemacetan dalam Kerangka Smart Mobility di Kota Yogyakarta Tahun 2019 (Studi Kasus Jembatan Layang (Fly Over) Janti). *Gorontalo: Journal of Governments and Political Studies*, 3(1), 24–37. doi: 10.32662/gjgops.v3i1.824

- Alifiah, P., Widodo, J., & Radjikan. (2024). Evaluasi Kinerja Pengoperasian Bus Trans Jatim di Kabupaten Sidoarjo Jatim. *Journal of Governance and Public Administration (Jogapa)*, 1(4), 617–629. <https://doi.org/10.70248/jogapa.v1i4.1464>
- Anisah, L. (2022). Analisis SWOT BRT Trans Semarang. *Warta Penelitian Perhubungan*, 34(1), 37–44. <https://doi.org/10.25104/warlit.v34i1.1561>
- Benzaghta, M. A., Elwalda, A., Mousa, M. M., Erkan, I., & Rahman, M. (2021). SWOT Analysis Applications: An Integrative Literature Review. *Journal of Global Business Insights*, 6(1), 55–73. doi: : 10.5038/2640-6489.6.1.1148
- Databoks. (2025). *Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Magelang*. <https://databoks.katadata.co.id/transportasi-logistik/statistik/6785bc8b68f9041/jumlah-kendaraan-bermotor-di-kota-magelanghari-ini>
- Dinas Komunikasi Informatika dan Statistik Kota Magelang. (2024). *Jumlah Kepemilikan Kendaraan Bermotor di Kota Magelang 2021-2024*. <https://datago.magelangkota.go.id/>
- Fahmy, Z., Utomo, A. P. Y., Nugroho, Y. E., Maharani, A. T., Alfatimi, N. A., Liana, N. I., Kesuma, R. G., & Wuryani, T. (2021). Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Minat Baca Siswa Sekolah Dasar. *Jurnal Sastra Indonesia*, 10(2), 121–126. doi: 10.15294/jsi.v10i2.48469
- Febrianti, E., & Sarfiah, S. N. (2022). Analisis Sektor Unggulan untuk Mewujudkan Kota Magelang yang Maju dan Berdaya Saing. *Jurnal Jendela Inovasi Daerah*, 5(1), 28-55. <https://doi.org/10.56354/jendelainovasi.v5i1.110>
- Gupta, A. K. (2020). An Overview of Strategic Management. *International Journal of Research in Engineering, Science and Management*, 3(9), 13–14. <https://doi.org/10.47607/ijresm.2020.275>
- Harahap, N. (2020). *Penelitian Kualitatif (H. Sazali, Ed.)*. Medan: Wal Ashri.
- Hardani, Andriani, H., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Istiqomah, R. R., Fardani, R. A., Sukmana, D. J., & Auliya, N. H. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu Group.
- Khasanah, I. A., Malkhamah, S., & Irawan, M. Z. (2022). Analisis Deskriptif Integrasi Sistem Pembayaran Bus Trans Jogja. *Journal of Civil Engineering and Planning*, 3(1), 28-34. <https://doi.org/10.37253/jcep.v3i1.5856>
- Mardiana, S., Aini, A. N., & Arsyad, D. H. (2024). Manajemen Dinas Perhubungan dalam Penertiban Parkir di Pasar Bumi Harapan Kabupaten Tolitoli. *Jurnal Sektor Publik Jurnal Ilmu Sosial dan Politik*, 1(2), 45–49. doi: 10.56630/jsp.v1i2.835

- Masruroh, I., Andrean, R., & Arifah, F. (2021). Peran Pemerintah dalam Mengatasi Dampak Pandemi Covid-19 Bagi UMKM di Indonesia. *Jurnal Of Innovation Research and Knowledge*, 1(1), 41–48.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis* (H. Salmon, Ed.). California: Sage Publications.
- Nasution, A. F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif* (M. Albina, Ed.). Bandung: CV. Harfa Creative.
- Nugroho, W., Rahayu, P., & Istanabi, T. (2022). Transportasi Umum sebagai Pendukung Mobilitas Siswa: Studi Kasus Batik Solo Trans di Kota Surakarta. *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman*, 4(1), 116–127. <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v4i1.48009.116-127>
- Nurfadillah, Sani, K. R., & Wahid, A. (2023). Kebijakan Transportasi Publik dalam Meningkatkan Pelayanan terhadap Masyarakat: Studi Kasus Penggunaan Transjogja. *Sawala: Jurnal Administrasi Negara*, 11(1), 54-66. <https://doi.org/10.30656/sawala.v11i1.5834>
- Resty, D. K., & Ginting, W. O. (2024). Peran Dinas Perhubungan Kota Medan dalam Pengawasan Pelaksanaan Standar Operasional Prosedur bagi Pengemudi Angkutan Kota (Angkot) di Kota Medan. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 4(2), 1–13.
- Romlah, S. (2021). Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif (Pendekatan Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif). *Panca Wahana Jurnal Studi Islam*, 16(1), 1–13.
- Safitri, D. I., & Juliprijanto, W. (2020). Analisis Strategi Pengembangan Pariwisata dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Magelang. *Jurnal Paradigma Multidisipliner*, 1(2), 86–97. doi: 10.1210/.v1i2.19
- Sari, I. N., Lestari, L. P., Kusuma, D. W., Mafulah, S., Brata, D. P. N., & ... (2022). *Metode Penelitian Kualitatif*. Malang: Unisma Press.
- Sulistyowati, & Sumantri, A. S. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektifitas Terminal Tipe C. *Jurnal Ilmiah Komputerisasi Akuntansi*, 14(1), 255–262.
- Syahrizal, H., & Jailani, M. S. (2023). Jenis-Jenis Penelitian dalam Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif . *Qosim: Jurnal Pendidikan, Sosial dan Humaniora*, 1(1), 13–23. <https://doi.org/10.61104/jq.v1i1.49>
- Syaiful, Susanti, N., Satyadharma, M., Nuhun, R. S., Soeparyanto, T. S., Arsyad, L. O. M. N., Rachman, R. M., & Hado. (2024). Sosialisasi dan Edukasi tentang Perizinan dan Pendirian Badan Hukum Bagi Para Pengusaha dan Pengemudi Angkutan Umum. *Surya Abdimas*, 8(2), 275–283. <https://doi.org/10.37729/abdimas.v8i2.4347>



- Wahyuningtyas, N. L., Rokhman, A., & Tobirin. (2024). Peran Kabupaten Banyumas dalam Mendukung Program Forum Satu Data. *Journal of Social and Economics Research*, 6(1), 470–480. doi: 10.54783/jser.v6i1.436
- Wijianto, Istianto, B., & Rukman. (2022). Analisis Kepuasan Publik terhadap Angkutan Umum Model Jak Lingko sebagai Pengintegrasian Antar Moda Transportasi Publik di DKI Jakarta. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 9(2), 119–130. <https://doi.org/10.46447/ktj.v9i2.440>