

# **PENERAPAN SKEMA *BUY THE SERVICE* PADA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KABUPATEN BEKASI (RUTE KP. UTAN SETU SERANG)**

## ***IMPLEMENTATION OF BUY THE SERVICE SCHEME IN URBAN TRANSPORT IN BEKASI DISTRICT (KP. UTAN – SETU – SERANG ROUTE)***

**Fikry Rezki Alfaris<sup>1</sup>, Pungkas Hendratmoko<sup>2</sup>, Bambang Wijonarko<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD  
Jl. Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

<sup>2</sup> Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Indonesia

<sup>3</sup>Kementrian Perhubungan

<sup>4</sup>E-mail: [fikryalfaris04@gmail.com](mailto:fikryalfaris04@gmail.com)

### ***ABSTRACT***

*The people of Bekasi Regency are reluctant to use public transportation around the K14 route on the Kp. Utan-Setu-Serang route because transportation services are not yet optimal both in terms of network performance and operational performance, which can be seen from the percentage of private vehicle use of 91% while public transportation users are only 3%. Based on the existing problems, it is necessary to improve public transport services on the K14 route, Kp route. Utan-Setu-Serang, namely by implementing the Buy The Service scheme. The analysis that will be carried out consists of analysis of the existing conditions of transport on the Kp.Utan-Setu-Serang route, analysis of the performance of urban transport operations using the Buy The Service scheme on the Kp.Utan-Setu-Serang route, analysis of subsidy calculations using the Buy The Service scheme on urban transportation route Kp. Utan-Setu-Serang. From the results of the analysis that has been carried out, it is found that service performance is based on public demand of 5,345 people/day with specifications for public passenger cars (MPU) with a capacity of 12 passengers, vehicle operational costs of IDR 12.449.510.779 and tariffs that will be applied on the Kp.Utan-Setu-Serang is IDR 4,000 based on the wishes of the community. Therefore, by improving the quality of urban transportation services in Bekasi Regency, it is hoped that it will also increase public interest in using urban transportation in Bekasi Regency.*

**Keywords:** *Urban Transportation, Buy The Service, Vehicle Operating Costs, Subsidies*

### **ABSTRAK**

Masyarakat Kabupaten Bekasi enggan menaiki angkutan umum di sekitaran trayek K14 rute Kp.Utan-Setu-Serang dikarenakan belum optimalnya pelayanan angkutan baik dari segi kinerja jaringan maupun kinerja operasional, dapat dilihat dari persentase penggunaan kendaraan pribadi sebesar 91% sedangkan pengguna angkutan umum hanya 3%. Berdasarkan permasalahan yang ada maka diperlukannya peningkatan pelayanan angkutan umum pada trayek K14 rute Kp. Utan-Setu-Serang yaitu dengan penerapan skema *Buy The Service*. Adapun analisis yang akan dilakukan terdiri dari analisis kondisi eksisting angkutan pada rute Kp.Utan-Setu-Serang, analisis kinerja pengoperasian angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* pada rute Kp.Utan-Setu-Serang, analisis perhitungan subsidi dengan skema *Buy The Service* pada angkutan perkotaan rute Kp.Utan-Setu-Serang. Dari hasil analisis yang telah dilakukan didapatkan kinerja pelayanan berdasarkan permintaan masyarakat sebesar 5.345 orang/hari dengan spesifikasi kendaraan mobil penumpang umum (MPU) kapasitas 12 penumpang, biaya operasional kendaraan sebesar Rp.12.449.510.779 serta tarif yang akan diterapkan pada rute Kp.Utan-Setu-Serang yaitu sebesar Rp.4.000 berdasarkan kemauan masyarakat. Oleh karena itu dengan peningkatan kualitas pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi diharapkan dapat juga menambah minat masyarakat untuk menggunakan angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi.

**Kata Kunci:** *Angkutan Perkotaan, Buy The Service, Biaya Operasional Kendaraan, Subsidi*

## **PENDAHULUAN**

Kabupaten Bekasi merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Barat yang memiliki populasi cukup padat sehingga menyebabkan mobilitas penduduk cukup tinggi. Berdasarkan data lintasan trayek Kabupaten Bekasi tahun 2019 terdapat 30 trayek angkutan perkotaan, namun pada kondisi eksisting saat ini hanya 14 trayek yang masih beroperasi, seperti trayek K14 rute Kp.Utan - Setu -

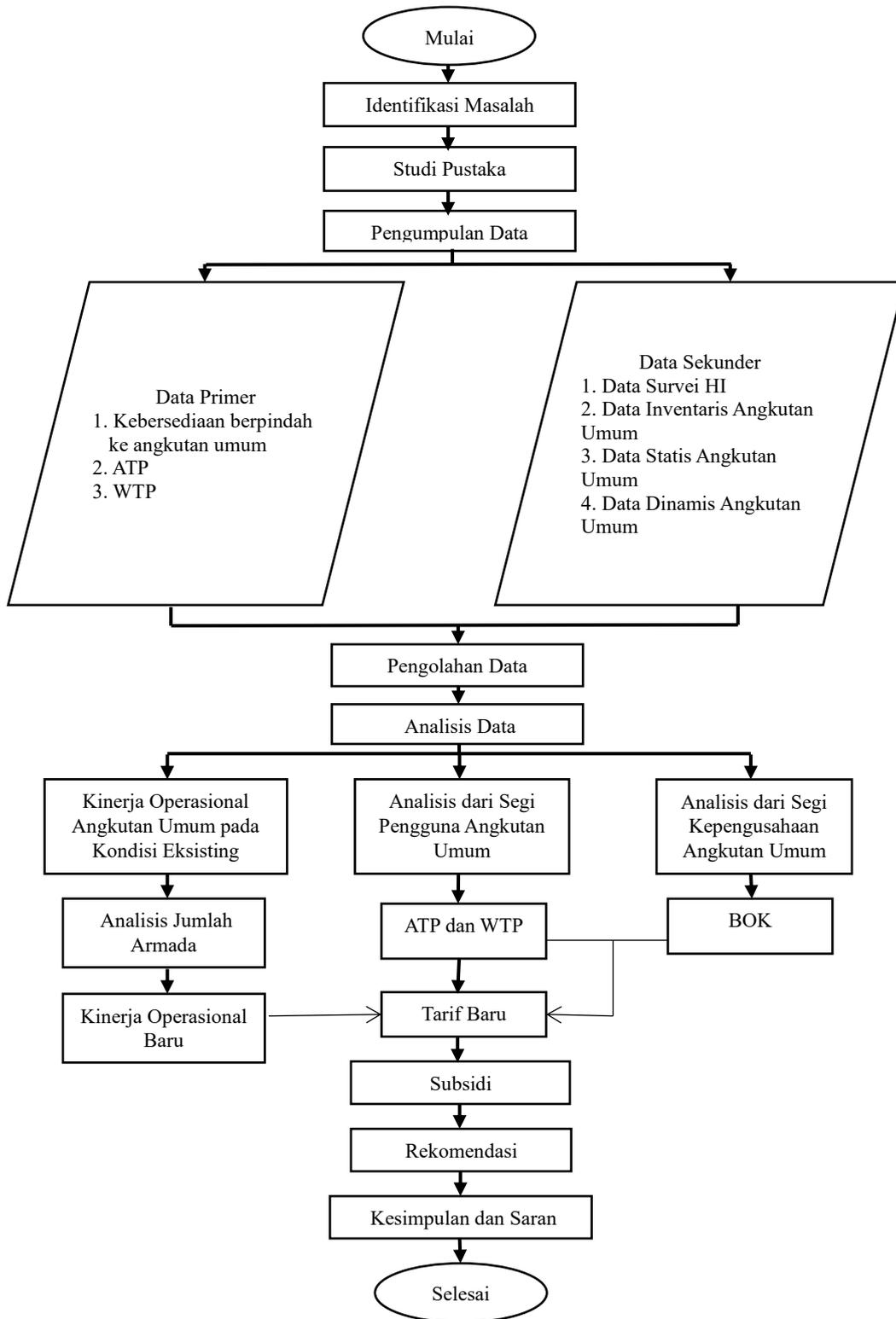
Serang yang pada awalnya mempunyai 110 armada tetapi hanya beroperasi 40 armada. Sehingga terjadinya ketidakefektifan pelayanan angkutan perkotaan.

Dari hasil analisis pemilihan moda di Kabupaten Bekasi oleh Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Bekasi tahun 2023 pemilihan moda masyarakat Kabupaten Bekasi khususnya pada sekitaran rute Kp.Utan - Setu - Serang pengguna MPU dengan persentase 3%, motor 69%, mobil 23%, KRL 1%, sepeda 2%, dan jalan kaki 2%. Dari data ini kita dapat menyimpulkan bahwa minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum masih rendah. Adapun kondisi dari angkutan umum rata-rata sudah berusia "lanjut" yaitu di atas 15 tahun sedangkan usia kendaraan menjadi salah satu faktor kenyamanan dan keamanan saat menggunakan angkutan umum, Jika usia angkutan tidak sesuai standar mengakibatkan banyak fasilitas yang tidak dapat beroperasi sesuai dengan fungsinya. Serta sistem penjadwalan yang tidak pasti, banyaknya angkutan umum yang berhenti sembarangan sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas dan tarif yang dibayarkan para penumpang tidak sesuai pada SK tarif yang berlaku.

Mengingat permasalahan angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi khususnya rute Kp.Utan - Setu - Serang, pemerintah seharusnya mengembangkan transportasi perkotaan dengan lebih baik guna meningkatkan aksesibilitas, mobilitas, dan keterjangkauan biaya perjalanan di Kabupaten Bekasi. Berdasarkan Pasal 138 Undang-Undang Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun (2009) pemerintah bertanggung jawab menyediakan angkutan umum yang aman, nyaman, dan terjangkau. Salah satu solusi yang bisa dilakukan yaitu dengan meluncurkan skema *Buy The Service* (pembelian jasa angkutan umum) sebagai sarana untuk mencapai tujuan tersebut.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian dilakukan di Kabupaten Bekasi. Data sekunder diperoleh saat pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan serta dari Instansi Pemerintah terkait, dan data primer dilakukan dengan melakukan survei *state preference* dengan menyebarkan *google form*.

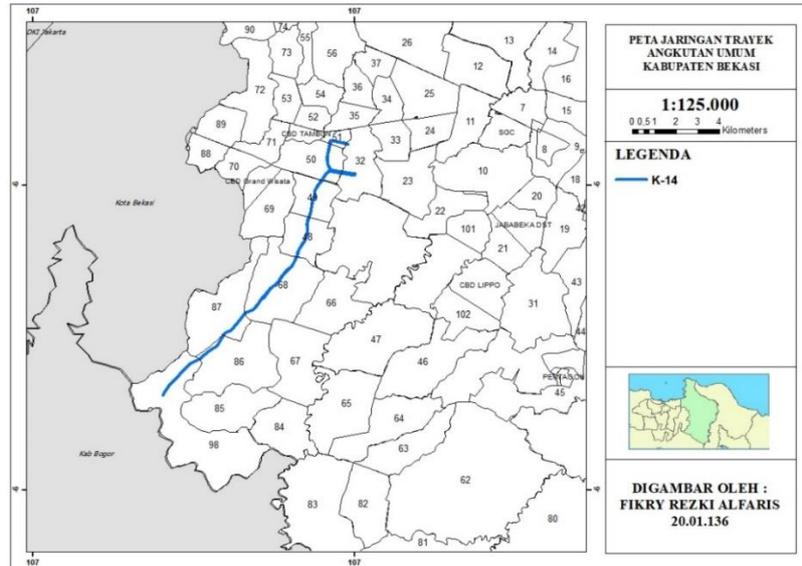


**Gambar 1** Bagan Alir Penelitian

# ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

## Analisis Kinerja Angkutan Perkotaan Eksisting

### Jaringan Trayek K14 Rute Kp. Utan-Setu-Serang Eksisting



Gambar 2 Peta Jaringan Trayek Kajian Kabupaten Bekasi

Berdasarkan SK Trayek Kabupaten Bekasi Tahun 2019 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kabupaten Bekasi terdapat 30 trayek. Namun secara eksisting Kabupaten Bekasi hanya dilayani oleh 14 trayek yang beroperasi. Sedangkan yang masuk kedalam kajian studi yaitu Trayek K14 Rute Kp. Utan-Setu-Serang.

Tabel 1 Rekap Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan Eksisting

KODE TRAYEK	RUTE	FREKUENSI (KEND/JAM)	LOAD FACTOR	HEADWAY (MENIT)	WAKTU PERJALANAN (MENIT)	KECEPATAN PERJALANAN (KM/JAM)	TINGKAT OPERASI
K14	Kp. Utan-Setu-Serang	7	20%	9	52	15	36%

## Analisis Kinerja Pengoperasian Dengan Skema *Buy The Service*

### Permintaan Angkutan Umum

Analisis permintaan angkutan umum terdiri dari 2 yaitu permintaan aktual yang diperoleh dari hasil perjalanan asal tujuan orang dengan menggunakan angkutan umum saat ini. Dimana untuk *demand actual* yaitu 5% atau 1.409 perjalanan orang/hari pengguna angkutan umum dari total perjalanan berdasarkan survei *Home Interview* 59.039 perjalanan orang/hari. Sedangkan permintaan potensial mengacu pada kemungkinan pengguna angkutan umum akan beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan umum jika layanan angkutan umum ditingkatkan baik dari segi kinerja jaringan maupun kinerja operasional. Jadi data permintaan potensial diperoleh dari wawancara terhadap masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil). Untuk *demand potential* yaitu 30% atau 285 orang pengguna kendaraan pribadi yang mau berpindah ke angkutan umum dari total populasi 998 kepemilikan kendaraan pribadi. Setelah di konversikan ke populasi didapatkan minat masyarakat berpindah sebesar 5.345 perjalanan penumpang/hari.

**Tabel 2** Rekapitulasi Permintaan Angkutan Perkotaan

NO	PERMINTAAN ( <i>DEMAND</i> )	PERJALANAN PENUMPANG/HARI
1	<i>Actual</i>	1.409
2	<i>Potential</i> (minat pindah)	5.345
	Total	6.755

Berikut ini merupakan matriks asal tujuan perjalanan pengguna angkutan perkotaan dari permintaan gabungan:

**Tabel 3** Matriks OD Permintaan Angkutan Perkotaan Kabupaten Bekasi

O/D	32	48	49	50	51	68	86	87	98	Total
32	0	82	210	84	119	10	9	11	20	545
48	113	0	364	138	8	8	8	8	58	707
49	180	49	0	90	73	9	9	114	64	588
50	5	18	14	0	21	0	0	3	0	62
51	34	3	50	73	0	3	3	5	3	172
68	8	265	245	141	44	0	111	149	70	1034
86	11	11	12	11	61	132	0	425	159	823
87	74	38	400	19	18	334	30	0	194	1108
98	13	64	36	13	145	12	12	13	0	308
Total	438	530	1331	570	490	508	183	727	568	5345

### Kinerja Operasional Baru

Kinerja operasional pengoperasian skema *Buy The Service* pada angkutan perkotaan trayek Kp.Utan-Setu-Serang adalah sebagai berikut:

Diketahui:

- A = Kp. Utan
- B = Serang
- Kapasitas Kendaraan = 12 Penumpang
- Waktu Tempuh = 42 Menit
- Jumlah Penumpang Perhari = 5.345
- Faktor Muat = 70%

Maka:

- a. Waktu siklus jam sibuk pagi (06.00-8.00)  
 Waktu siklus perjalanan dari A ke B kembali lagi ke A adalah sebesar:  
 $CTABA = (TAB+TBA) + ({}^{\circ}AB + {}^{\circ}BA) + (TTA+TTB)$   
 $CTABA = ((42+42) + (5\% \times 42 + 5\% \times 42) + (10\% \times 42 + 10\% \times 42))$   
 $CTABA = 95 \text{ Menit}$
- b. *Headway*  
 $H = \frac{60 \times C \times LF}{P}$   
 $H = \frac{60 \times 12 \times 70\%}{196}$   
 $H = 2,6 \text{ Menit}$
- c. Frekuensi Kendaraan  
 $F = \frac{60}{H}$   
 $F = \frac{60}{2,6}$

$$F = 24 \text{ Kendaraan/jam}$$

d. Jumlah Kendaraan per waktu siklus

$$K = \frac{CTaba}{HxfA}$$

$$K = \frac{95}{2,6 \times 1}$$

$$K = 37 \text{ Kendaraan}$$

e. Kebutuhan armada pada periode sibuk = K antara pukul (06.00-07.00)

$$K' = K \times \frac{W}{CTaba}$$

$$K' = 37 \times \frac{120}{95}$$

$$K' = 47 \text{ Trip Kendaraan}$$

**Tabel 4** Rekapitulasi Kinerja Operasional Baru

RENCANA OPERASI	
Kapasitas (Penumpang)	12
Panjang Rute (Km)	12
Kecepatan Operasi (Km/Jam)	24
Travel Time (Menit)	42
RTT (Menit)	95
Load Faktor (%)	70%
Frekuensi (Kend/Jam)	24
Headway (Menit)	2,6
Jumlah Armada (Unit)	37

Setelah dilakukan analisis operasional kendaraan baru diperoleh jumlah armada yang dibutuhkan adalah sebanyak 37 unit untuk melayani trayek angkutan perkotaan Kp.Utan-Setu-Serang.

### Kinerja Buy The Service

**Tabel 5** Kinerja Buy The Service

KODE TRAYEK	RUTE	FREKUENSI (KEND/JAM)	LOAD FACTOR	HEADWAY (MENIT)	WAKTU PERJALANAN (MENIT)	KECEPATAN PERJALANAN (KM/JAM)	TINGKAT OPERASI
K14	Kp. Utan-Setu- Serang	24	70%	2,6	42	24	100%

## Perhitungan Subsidi Dengan Skema Buy The Service

### Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) merupakan biaya yang harus dikeluarkan untuk membiayai pemeliharaan kendaraan dan pengoperasian usaha angkutan. Dalam perhitungan BOK ini menggunakan standar dari SK Dirjen No. 687 Tahun 2002. Adapun beberapa asumsi yang digunakan dalam menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek Kp.Utan-Setu-Serang:

#### Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek : K14
- b. Rute : Kp. Utan-Setu-Serang
- c. Tipe Kendaraan : MPU
- d. Kapasitas daya angkut : 12 Penumpang
- e. Jenis pelayanan yang direncanakan : Buy The Service

#### Produksi Kendaraan

- a. Panjang trayek : 12 km
- b. Km tempuh per rit : 24 km
- c. Rit per hari : 9 Rit
- d. Operasional per bulan : 30
- e. Operasional per tahun : 365
- f. Km tempuh per bulan : 6.480 km
- g. Km tempuh per tahun : 78.840 km

*Biaya Operasional Kendaraan*

**Tabel 6** Komponen Biaya Operasional Kendaraan

NO	KOMPONEN BIAYA	TRAYEK K14
A.	Biaya Langsung	
1	Penyusutan	Rp. 365,30
2	Bunga Modal	Rp. 205,48
3	Gaji dan Tunjangan Awak	Rp. 482,69
4	BBM	Rp. 1.250,00
5	Ban	Rp. 80,00
6	Service Kecil	Rp. 160,50
7	Service Besar	Rp. 65,00
8	Overhoul Mesin	Rp. 45,00
9	Overhoul Body	Rp. 21,25
10	Retribusi Terminal	Rp. 13,89
11	STNK/Pajak Kendaraan	Rp. 11,42
12	KIR	Rp. 0
B.	Biaya Tidak Langsung	
1	Biaya Pegawai Selain Awak Angkutan	Rp. 0
2	Biaya Pengelolaan	Rp. 15,85
Total Biaya Pokok Per kend-km		Rp. 2.715,87

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan perkotaan trayek Kp. Utan-Setu-Serang yaitu Rp.2.715,87 kend/km.

*Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan*

**Tabel 7** Tarif Berdasarkan BOK

RUTE	PANJANG RUTE (KM)	BIAYA PER PNP/KM	TARIF
Kp. Utan-Setu-Serang	12	Rp. 355,65	Rp.4.267,80

Berdasarkan tabel di atas diketahui tarif berdasarkan BOK untuk angkutan perkotaan Rute Kp. Utan-Setu-Serang sebesar Rp.4.267,80.

***Ability to Pay dan Willingnes to Pay***

*Ability to Pay*

*Ability To Pay* merupakan kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan pendapatan yang ideal. Pendekatan yang digunakan dalam *Ability To Pay* berdasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dari pendapatan rutin yang diterimanya, dengan kata lain *Ability To Pay* adalah kemampuan masyarakat untuk membayar biaya perjalanan yang dilakukan selama dalam perjalanan. Umumnya, pengeluaran masyarakat untuk melakukan perpindahan (biaya transportasi) adalah sebesar 10% dari pendapat dalam satu bulan.

Pendapatan per kapita di sepanjang Rute Kp. Utan-Setu-Serang dari hasil survei ATP adalah sebesar Rp. 2.764.293,00 dengan asumsi biaya transportasi sebesar 10% dari pendapatan dalam satu bulan kerja. Jumlah hari kerja dalam satu bulan di zona-zona dalam kajian adalah 24 hari kerja dan trip rate

dari Analisa Tim PKL Kabupaten Bekasi adalah 2,54. Maka dapat ditentukan *Ability To Pay* masyarakat dengan asumsi biaya perjalanan transportasi 10% adalah:

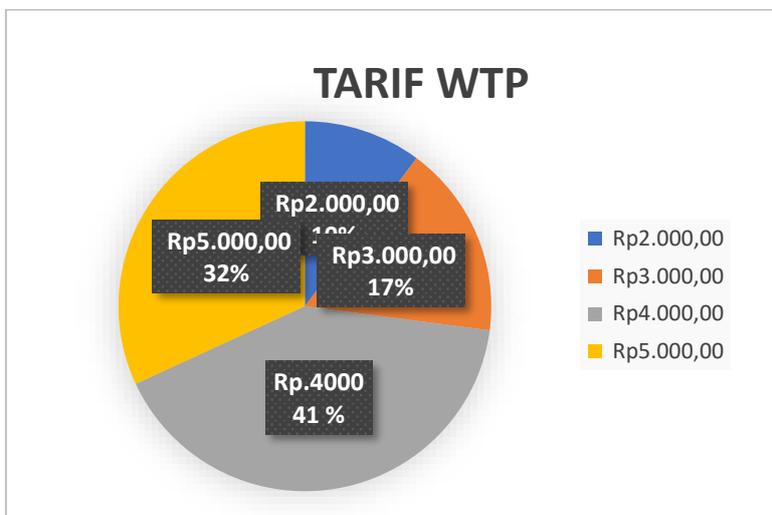
$$ATP = \frac{2.764.293 \times 10\%}{24 \times 2,54}$$

$$ATP = Rp. 4.534$$

Setelah dilakukan perhitungan dapat diketahui bahwa kemampuan masyarakat di sepanjang rute Kp.Utan-Setu-Serang dalam membayar biaya transportasi angkutan umum adalah sebesar RP. 4.534 sekali perjalanan.

**Willingness to Pay**

*Willingness to Pay* merupakan kesiapan pengguna angkutan umum untuk mengeluarkan imbalan atas layanan jasa yang telah diterima.



**Gambar 4** Persentase Tarif yang Diinginkan Penumpang Angkutan Umum

**Tabel 8** Rata-Rata Tarif WTP

WTP				
RATA-RATA	HARGA	FREKUENSI	PERSENTASE	PERSENTASE KUMULATIF
0	1000	0	0%	0%
204000	2000	102	10%	10%
504000	3000	168	17%	27%
1636000	4000	409	41%	68%
1590000	5000	318	32%	100%
0	6000	0	0%	100%
0	7000	0	0%	100%
0	8000	0	0%	100%
0	9000	0	0%	100%
0	10000	0	0%	100%
0	11000	0	0%	100%
0	12000	0	0%	100%
0	13000	0	0%	100%
0	14000	0	0%	100%

WTP				
RATA-RATA	HARGA	FREKUENSI	PERSENTASE	PERSENTASE KUMULATIF
0	15000	0	0%	100%
3945,837513	Jumlah	998	100%	

Dari hasil survei yang telah dilakukan, diketahui jumlah tarif yang diinginkan masyarakat adalah sebesar Rp.4.000, dimana range harga dikalikan dengan jumlah frekuensi yang didapat dari banyaknya responden yang memilih harga tersebut selanjutnya nilai perkalian tersebut dijumlahkan serta dibagi dengan banyaknya sampel, sehingga didapat tarif rata-rata untuk WTP sebesar Rp.3.945.

### Skenario Pemberian Subsidi *Buy The Service*

#### *Pemberian Subsidi Ditanggung Pemerintah 100%*

Dalam penerapan skema *Buy The Service* pada angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi pada Trayek K14 rute Kp.Utan-Setu-Serang ini pemerintah memberikan subsidi penuh atau 100% biaya pengoperasian berdasarkan dari biaya operasional kendaraan (BOK) yang telah ditentukan atau diterapkan sehingga sopir atau pengemudi kendaraan angkutan perkotaan selaku operator hanya mengoperasikan kendaraan sesuai dengan rencana operasi, standar pelayanan minimum (SPM) dan standar operasional kendaraan (SOP) yang telah ditetapkan.

**Tabel 9** Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Pengoperasian *Buy The Service*

NO TRAYEK	JUMLAH ARMADA	PANJANG TRAYEK PER HARI (KM)	MARGIN	TARIF / KEND - KM	BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN		
					PER HARI (RP)	PER BULAN (RP)	PER TAHUN (RP)
K14	37	216	10%	Rp.4.267,80	Rp.34.108.249	Rp.1.023.247.461	Rp.12.449.510.779
			11%	Rp.4.306,60	Rp.34.418.324	Rp.1.032.549.711	Rp.12.562.688.149
			12%	Rp.4.345,40	Rp.34.728.399	Rp.1.041.851.961	Rp.12.675.865.520
			13%	Rp.4.384,19	Rp.35.038.474	Rp.1.051.154.210	Rp.12.789.042.891
			14%	Rp.4.422,99	Rp.35.348.549	Rp.1.060.456.460	Rp.12.902.220.261
			15%	Rp.4.461,79	Rp.35.658.624	Rp.1.069.758.709	Rp.13.015.397.632

Pada tabel diatas dari hasil analisis yang dilakukan besaran biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan perkotaan trayek K14 per tahun sebesar Rp.12.449.510.779 – Rp.13.015.397.632 per tahun.

#### *Pemberian Subsidi Selisih Operasional*

Penerapan selanjutnya untuk biaya *Buy The Service* ini yaitu dengan memberlakukan tarif penumpang pada angkutan umum. Sehingga pemerintah hanya membayarkan selisih antara nilai operasional kendaraan dengan pendapatan yang diterima. Untuk menghitung besaran subsidi ini perlu dilakukan perbandingan antara nilai tarif ATP dan WTP, berikut merupakan perbandingan tarif berdasarkan hasil analisis:

**Tabel 10** Perbandingan Tarif ATP dan WTP

Tarif ATP	Tarif WTP
Rp. 4.534	Rp. 4.000

Tabel 11 Subsidi Selisih Operasional

No Trayek	Jumlah Armada	Panjang Trayek Per Hari (Km)	Tarif / Kend - Km	Margin	Subsidi Selisih Operasional		
					Per Hari	Per Bulan	Per Tahun
K 14	37	216,00	Rp.4.267,80	10%	Rp.12.728.249	Rp.381.847.461	Rp.4.752.710.779
			Rp.4.306,60	11%	Rp.13.038.324	Rp.391.149.711	Rp.4.865.888.149
			Rp.4.345,40	12%	Rp.13.348.399	Rp.400.451.961	Rp.4.979.065.520
			Rp.4.384,19	13%	Rp.13.658.474	Rp.409.754.210	Rp.5.092.242.891
			Rp.4.422,99	14%	Rp.13.968.549	Rp.419.056.460	Rp.5.205.420.261
			Rp.4.461,79	15%	Rp.14.278.624	Rp.428.358.709	Rp.5.318.597.632

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui besarnya pembiayaan angkutan yang dibebankan pemerintah di Kabupaten Bekasi pada Trayek K14 rute Kp.Utan-Setu-Serang untuk masing - masing skema subsidi:

1. Pada penerapan sistem *Buy The Service* dengan skema yang akan diterapkan yaitu dengan skema subsidi penuh dari pemerintah, meskipun biaya yang ditetapkan atau dibebankan ke pemerintah cukup besar namun mekanisme ini pemerintah dapat leluasa turut serta dalam kegiatan pengelolaan dan pengoperasian angkutan sehingga perusahaan angkutan umum yang menjalankan hanya berfokus pada pelayanan yang terbaik untuk diberikan ke masyarakat di sepanjang rute Kp.Utan-Setu-Serang.
2. Sedangkan jika pada penerapan sistem *Buy The Service* dengan skema subsidi selisih operasional, diketahui bahwa pendapatan yang diperoleh dari pengoperasian angkutan umum hanya menutupi pengeluaran pihak operator, namun skema ini juga bisa diterapkan dengan pertimbangan tarif yang diterapkan cukup terjangkau untuk masyarakat yang menaiki angkutan umum di sepanjang rute Kp.Utan-Setu-Serang.

## PENUTUP

### Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, pemecahan atas identifikasi permasalahan yang ada adalah sebagai berikut:

1. Kinerja eksisting angkutan perkotaan trayek Kp. Utan - Setu - Serang belum memenuhi standar angkutan umum yang ditetapkan dengan standar yang digunakan yaitu SK Dirjen Perhubungan Darat 687 Tahun 2002 dengan frekuensi 7 kendaraan/jam, *load factor* sebesar 20%, *headway* 9 menit, dan waktu perjalanan 52 menit.
2. Kinerja operasional penerapan skema *buy the service* pada angkutan perkotaan trayek Kp. Utan - Setu - Serang selama jam operasional per hari membutuhkan armada sebanyak 37 unit dengan *headway* 2,6 menit, frekuensi 24 kendaraan/jam, waktu perjalanan 42 menit, serta *load factor* 70%.
3. Berdasarkan BOK besaran tarif untuk angkutan perkotaan trayek Kp. Utan - Setu - Serang adalah sebesar Rp.4.000, berdasarkan kemampuan masyarakat membayar tarif angkutan perkotaan adalah sebesar Rp.4.534, sedangkan kemampuan masyarakat dalam membayar tarif angkutan perkotaan adalah sebesar Rp.4.000. Apabila pemerintah menanggung 100% untuk biaya *Buy The Service* maka biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan yakni sebesar Rp.12.449.510.779 per tahun. Apabila diberlakukan tarif pada pengguna angkutan umum dengan asumsi tarif yang digunakan adalah sebesar Rp.4.000 berdasarkan hasil nilai kemauan orang membayar biaya angkutan perkotaan trayek Kp. Utan - Setu - Serang, maka pemerintah hanya membayar selisih antara biaya operasi kendaraan dengan pendapatan, maka biaya yang dikeluarkan sebesar Rp.4.752.710.779.

## Saran

Setelah melakukan kajian terhadap penerapan skema *Buy The Service* pada angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi Rute Kp. Utan-Setu-Serang, Adapun beberapa saran yang akan disampaikan yaitu sebagai berikut:

1. Perlunya keterlibatan pemerintah dalam mendorong minat masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan angkutan umum khususnya angkutan perkotaan trayek K14 rute Kp. Utan-Setu-Serang.
2. Perlunya diadakan pengaturan operasi kendaraan agar dapat menguntungkan bagi operator angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi terkhusus kepada trayek K14 rute Kp. Utan-Setu-Serang dengan penerapan skema *Buy The Service*.
3. Perlu adanya pembentukan operator yang sesuai untuk mengelola angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi dengan menggunakan skema *Buy The Service* ini dimana operator tersebut berada dibawah pengawasan Dinas Perhubungan di Kabupaten Bekasi.
4. Perlu dilakukan evaluasi kinerja dan pelayan secara rutin terhadap pengoperasian angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* ini di trayek K14 rute Kp. Utan-Setu-Serang untuk menciptakan pelayanan transportasi yang baik kedepannya seperti aman, murah dan efisien

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_,2009, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Indonesia: Presiden Republik Indonesia*.
- \_\_\_\_\_,2011, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang No 10 Tahun 2010 Tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara: *Presiden Republik Indonesia*.
- \_\_\_\_\_,2015, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. *Menteri Perhubungan RI*.
- \_\_\_\_\_,2015, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. *Menteri Perhubungan RI*.
- \_\_\_\_\_,2018, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. *Menteri Perhubungan RI*.
- \_\_\_\_\_,2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. *Menteri Perhubungan RI*.
- \_\_\_\_\_,2022, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. *Menteri Perhubungan RI*.
- \_\_\_\_\_,2002, Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Ari Widayanti, Soeparno, & Karunia B. (2014). Permasalahan Dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi*, 14(1), 53–60.
- Bangun, G. E., & Suwandi, I. M. (2024). Evaluasi kebijakan integrasi angkutan pengumpan ke dalam sistem bus rapid transit: Studi pada Mikrotrans Jaklingko. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 10(Februari), 154–171.
- Ipoeng Martha Marsikun, Zaelani A., Faozanudin M, & Kurniasih Denok. (2023). Implementasi Program Buy The Service Kementerian Perhubungan Pada Transportasi Massal Di Kabupaten Banyumas. *Journal Of Social Science Research*, 3(2), 5167–5180.

- Jalil, E., Anggraini, R., & Sugiarto, S. (2018). Analisis Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay Untuk Penentuan Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor Iii. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil Dan Perencanaan*, 1(4), 1–10. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v1i4.12449>
- Kemendikbud RI. (2009). *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (No. 22).
- Kemendikbud RI. (2011). *Undang - Undang Republik Indonesia No 11 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Undang - Undang No 10 Tahun 2010 Tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara* (Vol. 11, Issue 2, pp. 10–14).
- Menteri Perhubungan RI. (n.d.). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 27 tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*.
- Menteri Perhubungan RI. (2002). Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. In *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat* (Issue SK.687/AJ.206/DRJD/2002, pp. 2–69).
- Menteri Perhubungan RI. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek* (Vol. 2011, pp. 1–17).
- Menteri Perhubungan RI. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. In *Mentri Perhubungan Republik Indonesia* (p. 13).
- Menteri Perhubungan RI. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. In *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia* (p. 115).
- Menteri Perhubungan RI. (2022). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. In *Biro Hukum Kementerian Perhubungan* (pp. 1–6).
- Myers, N. & Kent, J. (2011). *Perverse Subsidies: How Tax Dollars can Undercut The Environment and The Economy*. Washington, DC: Island Press.
- Nanlohy, Vinensia (2023) Dokumentasi Evaluasi Program Program *Buy-The-Service* Teman Bus Di Indonesia. *ITDP Indonesia*.
- Prayudyanto, M. N. (2021). Model Buy the Services Angkutan Umum Massal Kota Metropolitan: Apakah Subsidi Masih Diperlukan? *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(1), 55–71