

PENERAPAN SKEMA *BUY THE SERVICE* PADA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA TEGAL (TRAYEK A2)

IMPLEMENTATION OF BUY THE SERVICE SCHEME ON URBAN TRANSPORTATION IN TEGAL CITY (TRAYEK A2)

Bayu Muhammad Iqbal¹, Ocky Soelistyo Pribadi², dan Edi Purwanto³

¹Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

E-mail: bayuiqbal1005@gmail.com

Abstract

Tegal City has 8 urban transportation routes but in the field conditions in 2024 there are only 4 routes that are still operating. In the strategic plan of the Department of Transportation of Tegal City 2025-2026, the interest of the people of Tegal City in using public transport was very low at only 4.39% due to poor performance of public transport services, the occurrence of drivers fighting over passengers to pursue deposits that reduce the orderly use of public transport and also the condition of urban transport facilities that are inadequate. This study aims to identify the existing performance of urban transport, identify the performance of urban transport with buy the service scheme and to identify the analysis of subsidy calculation on urban transport route A2. Based on the analysis conducted, the vehicle operating costs amounted to Rp15,935,209,172 per year.

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

ABSTRAK

Kota Tegal memiliki 8 trayek angkutan perkotaan tetapi pada kondisi di lapangan pada 2024 hanya terdapat 4 trayek yang masih beroperasi. Pada renstra Dinas Perhubungan Kota Tegal 2025-2026 Minat masyarakat Kota Tegal dalam menggunakan angkutan umum sangat rendah yaitu hanya sebesar 4,39% dikarenakan kinerja pelayanan angkutan umum yang kurang baik, terjadinya pengemudi yang saling memperebutkan penumpang untuk mengejar setoran yang mengurangi ketertiban penggunaan angkutan umum dan juga kondisi sarana angkutan perkotaan yang kurang memadai. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kinerja eksisting angkutan perkotaan, mengidentifikasi kinerja angkutan perkotaan dengan skema *buy the service* dan untuk mengidentifikasi analisis perhitungan subsidi pada angkutan perkotaan trayek A2. Berdasarkan analisis yang dilakukan diperoleh biaya operasional kendaraan sebesar Rp15.935.209.172 per tahun.

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

PENDAHULUAN

Kota Tegal terdapat 8 (delapan) trayek angkutan perkotaan. Kondisi di lapangan saat ini hanya terdapat 4 (empat) trayek yang masih beroperasi. Kondisi kinerja angkutan perkotaan di Kota Tegal masih belum bekerja secara maksimal. Hal ini ditunjukkan dengan rendahnya tingkat operasi pada trayek angkutan perkotaan. Berdasarkan renstra Dinas Perhubungan tahun 2025-2026 didapat hasil pemilihan moda perjalanan di Kota Tegal penggunaan moda kendaraan pribadi dengan persentase rata-rata 95.61% dan persentase rata-rata penggunaan moda angkutan umum sebesar 4,39%. Transportasi pada Kota Tegal memiliki beberapa permasalahan pelayanan angkutan umum yang belum optimal. Dapat dilihat dari rendahnya minat masyarakat Kota Tegal dalam penggunaan angkutan dibuktikan dengan faktor muat angkutan perkotaan yang rendah yaitu 25%. Serta umur rata-rata kendaraan angkutan perkotaan yang digunakan sudah diatas 20 tahun. Dari permasalahan angkutan umum yang ada di Kota Tegal perlu adanya pembenahan dari pemerintah untuk mengembangkan angkutan umum di Kota Tegal untuk mewujudkan solusi dari permasalahan tersebut pemerintah dapat menetapkan kebijakan *Buy the Service* atau pembelian layanan pada angkutan perkotaan di Kota Tegal.

METODOLOGI PENELITIAN

Sumber Data

Data Primer

Data yang didapatkan secara langsung atau melalui tahap observasi dalam bentuk lapangan sehingga didapatkan kondisi eksisting untuk merumuskan permasalahan yang nantinya akan diberikan rekomendasi. Data primer pada penelitian ini menggunakan Teknik survei wawancara kepada masyarakat di Kota Tegal. Adapun data primer yang dibutuhkan adalah Data ketersediaan berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.

Data Sekunder

Data yang didapatkan dari instansi Pemerintah pada wilayah studi dalam penelitian ini yaitu Kota Tegal. Adapun data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini adalah diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Tegal, Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Tegal, dan Laporan Umum PKL Kota Tegal tahun 2024.

Teknik Analisa Data

Analisis Metode Stated Preferences

Metode state of preference ini digunakan untuk mengumpulkan data dari hasil wawancara mengenai keinginan masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan perkotaan trayek A2.

Analisis Kinerja Operasional

Analisis kinerja operasional dan dasar perhitungan kendaraan pada suatu jenis trayek ditentukan oleh kapasitas kendaraan, waktu sirkulasi, waktu henti kendaraan dan waktu antara.

Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan adalah biaya yang dikeluarkan atau di butuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan/km/jarak tempuh (dalam Rp/km).

Tarif

Biaya yang dikeluarkan oleh penumpang setelah memasukkan keuntungan yang dalam batas wajar bagi operator sebesar 10% dari biaya operasi yang dikeluarkan. Biaya pokok penumpang ialah biaya pokok kendaraan dibagi load factor dikali kapasitas

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Eksisting

Ukuran kinerja pelayanan angkutan perkotaan meliputi indikator kinerja dan standar yang memungkinkan untuk melakukan evaluasi yang efektif dari suatu sistem pelayanan, berdasarkan hasil survei yang sudah dilakukan, diperoleh hasil analisis kinerja pelayanan eksisting pada trayek A2 yaitu frekuensi kendaraan 4 kendaraan/jam, Faktor Muat Kendaraan 18%.

Permintaan Angkutan umum (Demand)

Demand Actual

Jumlah permintaan aktual diperoleh dari hasil survei dinamis pada angkutan perkotaan trayek A2, dimana trayek ini melalui 18 zona . Dari hasil survei dinamis diperoleh OD Matriks Asal Tujuan penggunaan angkutan perkotaan trayek A2 diperoleh jumlah pengguna angkutan umum pada trayek A2 sebanyak 77 orang/hari.

Demand Potential

Permintaan potensial diperoleh dari hasil analisis ketersediaan berpindahan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum apabila dilakukan perbaikan pada pelayanan angkutan umum dengan menerapkan skema buy the service khususnya pada angkutan perkotaan trayek A2. Dari survei yang telah dilakukan, didapatkan hasil 4% pengguna kendaraan pribadi pada trayek A2 berminat untuk beralih ke angkutan umum dengan harapan adanya perbaikan kualitas fasilitas dan pelayanan angkutan umum. Berikut merupakan persentase hasil asumsi minat berpindah pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum di wilayah trayek angkutan perkotaan trayek A2 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Minat berpindah pengguna kendaran pribadi ke angkutan umum

	Kepemilikan Kendaraan		Berpindah Persentase		Tidak Berpindah Persentase	
	Motor	521	24	3%	497	75%
Mobil	140	4	1%	136	21%	
Jumlah	661	28	4%	633	96%	

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel dapat diketahui pengguna kendaraan pribadi yang berminat untuk beralih menggunakan angkutan umum sebanyak 4% dan 96% pengguna kendaraan pribadi yang tidak berminat berpindah.

Tabel 2 Matriks pengguna angkutan pribadi

ZON A	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	18	21	23	25	26	27	JML
1	134	736	355	114 4	486	213 1	909	222	136 6	491	1953	353	158	744	591	0	649	603	13024
2	416	0	156	113 2	80	469	0	371	227	0	244	256	76	149	262	0	574	804	5214
3	288	141	74	297	328	0	0	222	0	0	399	85	79	223	0	74	74	134	2419
4	524	315	0	0	482	572	579	156	168	71	1780	167	237	298	0	0	82	149	5578
5	320	0	0	0	0	80	414	74	243	0	1058	0	158	0	131	80	0	0	2558
6	334	436	67	67	80	0	894	215	552	282	2166	0	316	432	0	0	0	536	6377
7	1495	157	166	411	83	567	497	305	248	402	758	85	162	298	0	0	581	300	6513
8	141	156	148	0	394	148	445	0	148	0	743	393	227	0	74	234	74	134	3459
10	756	239	0	127 5	221	636	150	74	0	239	331	256	247	158	131	0	332	0	5046
11	208	0	0	923	0	470	212	0	225	0	325	582	141	71	267	0	627	67	4119
12	2441	481	562	815	325	143 6	248	763	900	803	976	170	790	74	65	163	163	0	11177
13	367	256	0	85	0	145	152	170	170	511	170	85	85	74	131	0	0	67	2470
18	158	76	79	79	158	395	241	227	247	79	637	85	268 6	609	0	79	0	67	5903
21	744	149	372	149	0	357	548	0	158	138	74	149	891	959	74	0	74	74	4913
23	524	262	0	0	131	74	67	0	131	333	65	131	0	140	0	452	626	597	3532
25	0	80	0	0	80	0	0	234	84	0	244	0	79	0	758	112 2	185 6	148 4	6021
26	663	499	74	0	0	0	166	74	417	781	163	85	0	166	582	201 0	569 7	188 7	8135
27	1541	953	134	0	0	134	300	134	0	0	0	67	134	141	400	181 9	138 4	80	7221
JML	1105 7	493 4	218 6	637 9	284 8	761 3	582 0	324 3	528 6	412 8	1208 6	294 8	646 6	453 8	346 6	603 3	766 5	698 2	10367 9

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel dapat diketahui bahwa perjalanan pengguna kendaraan pribadi pada wilayah kajian sebesar 103.679 perjalanan/hari. Dari hasil jumlah pengguna kendaraan pribadi akan dikalikan dengan persentase minat berpindah ke angkutan umum sebesar 4% kemudian akan digabungkan dengan nilai dari permintaan aktual untuk mengetahui permintaan potensial angkutan umum.

Tabel 3 Matriks Demand Potensial

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	18	21	23	25	26	27	JML
1	5	29	14	46	19	85	36	9	55	20	78	14	6	30	24	0	26	24	521
2	17	0	6	45	3	19	0	15	9	0	10	10	3	6	10	0	23	32	209
3	12	6	3	12	13	0	0	9	0	0	16	3	3	9	0	3	3	5	97
4	21	13	0	0	19	23	23	6	7	3	71	7	9	12	0	0	3	6	223
5	13	0	0	0	0	3	17	3	10	0	42	0	6	0	5	3	0	0	102
6	13	17	3	3	3	0	36	9	22	11	87	0	13	17	0	0	0	21	255
7	60	6	7	16	3	23	20	12	10	16	30	3	6	12	0	0	23	12	261
8	6	6	6	0	16	6	18	0	6	0	30	16	9	0	3	9	3	5	138
10	30	10	0	51	9	25	6	3	0	10	13	10	10	6	5	0	13	0	202
11	8	0	0	37	0	19	8	0	9	0	13	23	6	3	11	0	25	3	165
12	98	19	22	33	13	57	10	31	36	32	39	7	32	3	3	7	7	0	447
13	15	10	0	3	0	6	6	7	7	20	7	3	3	3	5	0	0	3	99
18	6	3	3	3	6	16	10	9	10	3	25	3	107	24	0	3	0	3	236
21	30	6	15	6	0	14	22	0	6	6	3	6	36	38	3	0	3	3	197
23	21	10	0	0	5	3	3	0	5	13	3	5	0	6	0	18	25	24	141
25	0	3	0	0	3	0	0	9	3	0	10	0	3	0	30	45	74	59	241
26	27	20	3	0	0	0	7	3	17	31	7	3	0	7	23	80	23	75	325
27	62	38	5	0	0	5	12	5	0	0	0	3	5	6	16	73	55	3	289
JML	442	197	87	255	114	305	233	130	211	165	483	118	259	182	139	241	307	279	4147

Sumber : Hasil Analisis

Permintaan potensial yang didapat yaitu sebesar 4.147 perjalanan/hari, nilai ini digunakan untuk melihat kinerja operasional yang akan dibutuhkan dalam menerapkan pelayanan angkutan perkotaan dengan skema buy the service.

Tabel 4 Matriks Gabungan Demand Actual dan Demand Potensial

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	18	21	23	25	26	27	JML
1	5	29	14	47	20	86	36	9	55	21	78	14	6	31	24	0	26	24	526
2	17	0	7	48	3	21	1	15	9	1	10	11	3	6	10	0	23	32	218
3	13	6	3	13	14	0	3	9	0	0	16	3	3	9	0	3	3	5	103
4	22	13	0	0	22	23	23	6	7	3	71	7	9	13	0	0	3	6	228
5	13	1	0	0	0	3	18	3	10	0	42	0	6	0	5	3	0	0	104
6	13	17	3	3	3	0	36	9	22	11	87	0	13	17	0	0	0	21	255
7	60	6	7	16	4	23	20	12	10	17	30	4	6	12	0	0	23	12	264
8	6	6	6	0	16	6	18	0	6	0	30	16	9	0	3	9	3	5	138
10	30	10	0	51	9	25	6	3	0	10	14	10	10	7	5	0	13	0	204
11	8	1	0	37	0	19	9	1	9	0	13	24	6	4	12	0	25	3	171
12	98	19	22	33	13	57	10	31	36	32	39	7	32	3	3	7	7	0	447
13	15	10	0	3	0	6	6	7	7	20	7	3	3	3	5	0	0	3	99
18	6	7	4	3	6	16	10	9	10	4	25	4	107	24	0	3	0	3	243
21	31	12	15	7	0	14	25	0	7	8	3	7	36	38	3	0	3	3	212
23	21	10	0	0	5	3	3	0	5	15	4	5	1	6	0	19	25	24	146
25	0	3	0	0	3	0	0	9	3	1	10	0	3	0	30	45	74	59	242
26	27	20	3	0	0	0	7	3	17	31	8	3	0	8	23	80	23	75	327
27	62	47	5	0	0	5	12	5	0	0	0	3	5	6	16	73	55	3	298
JML	445	218	89	261	120	308	242	131	212	174	486	123	260	187	140	242	307	279	4224

Sumber : Hasil Analisis

Dapat dilihat pada tabel 4 jumlah demand actual dan demand potensial pada trayek A2 adalah 4.224 orang/hari.

Analisis Kinerja Operasional Baru

Kinerja operasional pengoperasian skema buy the service pada angkutan perkotaan trayek A2 adalah sebagai berikut:

Diketahui:

Kapasitas Kendaraan = 12 Penumpang
 Waktu Tempuh = 43,6 Menit
 Jumlah Penumpang Perhari = 4.224
 Faktor Muat = 70%

Maka:

1. Waktu siklus

Waktu siklus perjalanan dari A ke B kembali lagi ke A adalah sebesar:

$$CTABA = (TAB+TBA) + (\delta AB + \delta BA) + (TTA+TTB)$$

$$CTABA = ((43,6+43,6) + (5\% \times 43,6 + 5\% \times 43,6) + (10\% \times 43,6 + 10\% \times 43,6))$$

$$CTABA = 100 \text{ Menit}$$

2. Headway

$$H = \frac{60 \times C \times LF}{P}$$

$$H = \frac{60 \times 12 \times 70\%}{176}$$

$$H = 3 \text{ Menit}$$

3. Frekuensi Kendaraan

$$F = \frac{60}{60}$$

$$F = 3$$

$$F = 20 \text{ Kendaraan/jam}$$

4. Jumlah Kendaraan per waktu siklus:

$$K = \frac{CTaba}{H \times fA}$$

$$K = \frac{100}{3 \times 1}$$

$$K = 34 \text{ Kendaraan}$$

Tabel 5 Rekapitulasi Kinerja Operasional Baru

Rencana Operasi	
Kapasitas (Penumpang)	12
Panjang Rute (Km)	16
Kecepatan Operasi (Km/Jam)	22
Travel Time (Menit)	43,6
RTT (Menit)	100
Load Faktor (%)	70
Frekuensi (Kend/Jam)	20
Headway (Menit)	3
Jumlah Armada (Unit)	34

Sumber : Hasil Analisis

Setelah dilakukan analisis operasional kendaraan baru diperoleh jumlah armada yang dibutuhkan adalah sebanyak 34 unit untuk melayani trayek angkutan perkotaan A2

Analisis Kinerja Buy the Service

kinerja pelayanan angkutan perkotaan meliputi indikator kinerja dan standar yang memungkinkan untuk melakukan evaluasi yang efektif dari suatu sistem pelayanan, berdasarkan hasil analisis, diperoleh hasil analisis kinerja pelayanan jika diterapkannya skema buy the service pada angkutan perkotaan trayek A2 yaitu frekuensi kendaraan 20 kendaraan/jam, Faktor Muat Kendaraan 70%, Headway kendaraan 3 menit, dan waktu perjalanan selama 100 menit. Dimana pada kinerja pelayanan tersebut telah memenuhi SPM yang digunakan yaitu SK Dirjen Perhubdat 687 Tahun 2002 dan PM 98 Tahun 2013.

Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) merupakan biaya yang harus dikeluarkan untuk membiayai pemeliharaan kendaraan dan pengoperasian usaha angkutan. Biaya operasional kendaraan ini, dapat dibedakan menjadi biaya langsung dan biaya tidak langsung. Dalam perhitungan BOK ini menggunakan standar dari SK Dirjen No. 792 Tahun 2021. Adapun beberapa asumsi yang digunakan dalam menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada trayek A2:

Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek : A2
- b. Tipe Kendaraan : Mobil Penumpang Umum
- c. Jenis Pelayanan : Angkutan Perkotaan
- d. Kapasitas Kendaraan : 12 Penumpang

Produksi Kendaraan

- a. Km tempuh per rit : 32 Km
- b. Rit per hari : 7 Rit
- c. Km tempuh per hari : 224 Km
- d. Hari operasi per bulan : 30 Hari
- e. Hari operasi per tahun : 365 Hari
- f. Km tempuh per tahun : 81.760 Km

Biaya Operasional Kendaraan

Tabel 6 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer

REKAPITULASI BIAYA		TOTAL
Biaya Operasional per-km		
1	PENYUSUTAN	Rp241,82
2	BUNGA MODAL	Rp136,03
3	GAJI DAN TUNJANGAN AWAK	Rp352,25
4	BBM	Rp1.000
5	BAN	Rp.78,00
6	SERVICE KECIL	Rp.178,60
7	SERVICE BESAR	Rp.115,70
8	OVERHOUL MESIN	Rp14,42
9	OVERHOUL BODY	Rp43,25
10	STNK/PAJAK KENDARAAN	10,58
Total Rp/Km		Rp2.170,64

Sumber : Hasil Analisis

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan perkotaan trayek A2 yaitu sebesar Rp2.170,64 per kend/km,

Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

Tabel 7 Rekapitulasi Perhitungan Tarif Berdasarkan BOK

Rute	Panjang Rute	Biaya per pnp/km	Tarif
A2	16 KM	Rp284,25	Rp4.548

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan Tabek V.7, diketahui tarif berdasarkan BOK untuk angkutan perkotaan trayek A2 sebesar Rp4.548.

Skenario Pemberian Subsidi Buy the Service

Pemberian Subsidi Ditanggung Pemerintah 100%

Awal pemberian subsidi 100% biaya pengoperasian berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang telah ditetapkan, sehingga operator hanya mengoperasikan kendaraan berdasarkan rencana operasi, Standar Pelayanan Minimum (SPM) dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah ditetapkan.

Tabel 8 BOK Pengoperasian Buy the Service pada Trayek Angkutan Perkotaan A2

NO	TRAYEK	JUMLAH ARMADA	TARIF/ KEND-KM	PANJANG TRAYEK PER HARI (KM)	BOK		
					PER HARI(RP)	PER BULAN(RP)	PER TAHUN(RP)
1	A2	34	Rp. 4.548	224,00	Rp.34.637.705	Rp.1.039.131.155	Rp.12.642.762.380

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan tabel dapat diketahui biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan perkotaan trayek A2 adalah sebesar Rp12.642.762.380 per tahunnya.

Pemberian Subsidi Ditanggung Pemerintah 75%

Penerapan buy the service dengan subsidi ditanggung pemerintah 75% artinya adanya pemberlakuan tarif pada penumpang angkutan umum, sehingga pemerintah hanya akan membayarkan selisih antara nilai biaya operasional kendaraan dengan pendapatan

Tabel 9 Perbandingan tarif dan Nilai BOK

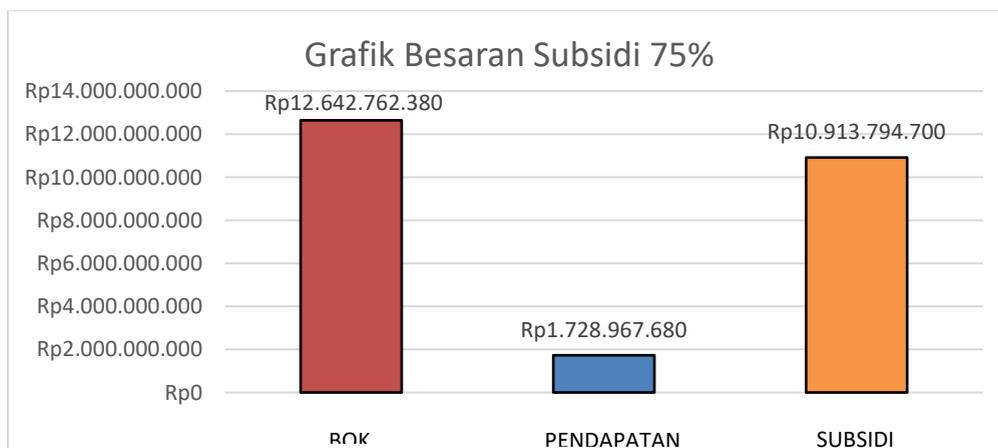
Tarif	Nilai BOK
Rp1.137	Rp4.548

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 10 Besaran Subsidi 75%

Rute	Jumlah Armada	Biaya (KendKm)	Biaya Operasional Kendaraan	Penumpang	Tarif	Pendapatan	Subsidi			
A2	34	Rp4.548	Per Hari	Rp34.637.705	Per Hari	4.224	Per Hari	Rp4.802.688	Rp29.835.017	
			Per Bulan	Rp1.039.131.155	Per Bulan	126.720	Rp1.137	Per Bulan	Rp144.080.640	Rp895.050.515
			Per Tahun	Rp12.642.762.380	Per Tahun	1.520.640	Per Tahun	Rp1.728.967.680	Rp10.913.794.700	

Sumber: Hasil Analisis



Gambar 1 Grafik Nilai Bok, Pendapatan, dan Subsidi 75%

Dari hasil analisis terlihat Pemerintah melakukan subsidi tarif sebesar 75% atau sekitar Rp. 1.137,- dengan hasil pendapatan Rp. 1.728.967.680 yang mengurangi subsidi pemerintah menjadi Rp. 10.913.794.700.

Pemberian Subsidi Ditanggung Pemerintah 50%

Penerapan buy the service dengan subsidi ditanggung pemerintah 50% artinya adanya pemberlakuan tarif pada penumpang angkutan umum, sehingga pemerintah hanya akan membayarkan selisih antara nilai biaya operasional kendaraan dengan pendapatan

Tabel 11 Perbandingan tarif dan Nilai BOK

Tarif	Nilai BOK
Rp2.274	Rp4.548

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 10 Besaran Subsidi 50%

Rute	Jumlah Armada	Biaya (KendKm)	Biaya Operasional Kendaraan		Penumpang		Tarif	Pendapatan		Subsidi
			Per Hari	Per Bulan	Per Hari	Per Bulan		Per Hari	Per Bulan	
A2	34	Rp4.548	Per Hari	Rp34.637.705	Per Hari	4.224	Rp2.274	Per Hari	Rp9.605.376	Rp25.032.329
			Per Bulan	Rp1.039.131.155	Per Bulan	126.720		Per Bulan	Rp288.161.280	Rp750.969.875
			Per Tahun	Rp12.642.762.380	Per Tahun	1.520.640		Per Tahun	Rp3.457.935.360	Rp9.184.827.020

Sumber: Hasil Analisis



Sumber: Hasil Analisis 2024

Gambar 2 Grafik Nilai Bok, Pendapatan, dan Subsidi 50%

Dari hasil analisis terlihat Pemerintah melakukan subsidi tarif sebesar 50% atau sekitar Rp. 2.274,- dengan hasil pendapatan Rp. 3.457.935.360 yang mengurangi subsidi pemerintah menjadi Rp. 9.184.827.020.

Pemberian Subsidi Ditanggung Pemerintah 25%

Penerapan buy the service dengan subsidi ditanggung pemerintah 25% artinya adanya pemberlakuan tarif pada penumpang angkutan umum, sehingga pemerintah hanya akan membayarkan selisih antara nilai biaya operasional kendaraan dengan pendapatan

Tabel 12 Perbandingan tarif dan Nilai BOK

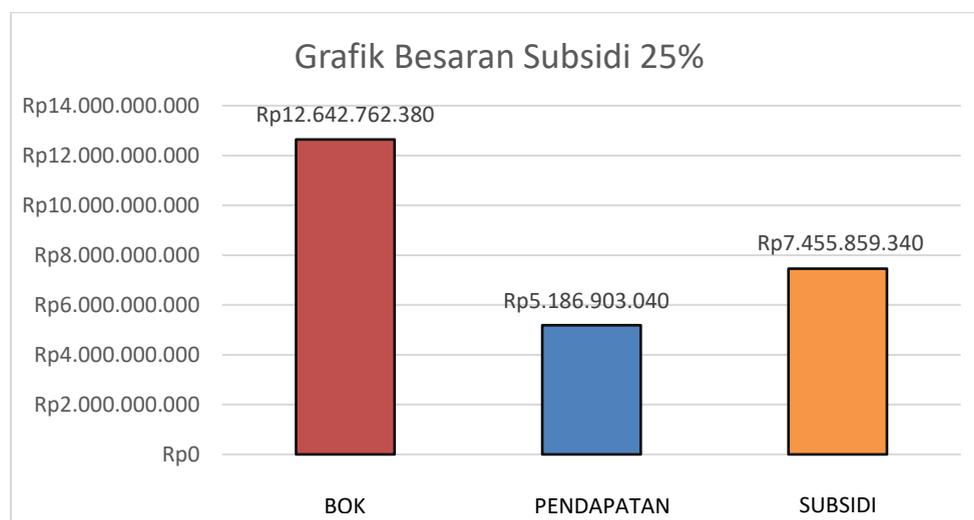
Tarif	Nilai BOK
Rp3.411	Rp4.548

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 13 Besaran Subsidi 25%

Rute	Jumlah Armada	Biaya (KendKm)	Biaya Operasional Kendaraan	Penumpang	Tarif	Pendapatan	Subsidi			
A2	34	Rp4.548	Per Hari	Rp34.637.705	Per Hari	4.224	Per Hari	Rp14.408.064	Rp20.229.641	
			Per Bulan	Rp1.039.131.155	Per Bulan	126.720	Rp3.411	Per Bulan	Rp432.241.920	Rp606.889.235
			Per Tahun	Rp12.642.762.380	Per Tahun	1.520.640		Per Tahun	Rp5.186.903.040	Rp7.455.859.340

Sumber: Hasil Analisis



Gambar 3 Grafik Nilai Bok, Pendapatan, dan Subsidi 25%

Dari hasil analisis terlihat Pemerintah melakukan subsidi tarif sebesar 25% atau sekitar Rp. 3.411,- dengan hasil pendapatan Rp. 5.186.903.040 yang mengurangi subsidi pemerintah menjadi Rp. 7.455.859.340.

SIMPULAN

1. Berdasarkan analisis *demand actual* bahwasanya total perjalanan masyarakat menggunakan angkutan umum sebanyak 77 perjalanan/hari pada Trayek A2. Berdasarkan analisis *demand potensial* minat pindah dari kendaraan pribadi beralih ke angkutan umum sebanyak 4% atau setara dengan 4.147 penumpang/hari.
2. Pada kinerja operasional baru untuk angkutan perkotaan dengan Trayek A2 dengan penerapan *Buy The Service* ini dengan jenis armada yang dipakai adalah MPU dengan kapasitas 12 penumpang dengan hasil analisis yang didapatkan adalah headway 3 menit, factor muat yang direncanakan 70% dengan membutuhkan jumlah armada sebanyak 34 kendaraan.

3. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) diperoleh BOK per kend-Km sebesar Rp. 2.170,64 per kend-Km dan berdasarkan perhitungan BOK dengan faktor muat 70%, besaran tarif yang direncanakan sebesar Rp. 4.548.
4. Pada pemberian subsidi dengan skema *Buy The Service* ini untuk trayek A2 ini apabila ditanggung pemerintah 100% maka biaya yang harus dikeluarkan untuk membeli layanan angkutan umum adalah sebesar Rp. 12.642.762.380 per tahun. Pada pemberian subsidi pemerintah dapat melakukan skema pengurangan subsidi setiap tahunnya agar pemerintah tidak melakukan subsidi penuh setiap tahunnya, dapat dilakukan dengan pengurangan bertahap yaitu pada tahun pertama pemerintah melakukan subsidi penuh 100%, pada tahun kedua menjadi 75% dengan dikenakan tarif sebesar Rp. 1.137, tahun ketiga pemerintah mengurangi menjadi 50% dengan tarif Rp. 2.274, tahun keempat pemerintah memberikan 25% subsidi dengan tarif Rp. 3.411, selanjutnya pada tahun kelima pemerintah tidak memberikan subsidi.

SARAN

1. Perlu operator sebagai pihak yang mengelola angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* yang dimana operator tetap dalam pengawasan Dinas Perhubungan Kota Tegal.
2. Perlunya melakukan perjanjian untuk pelayanan yang memenuhi standar pengoperasian angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* di Kota Tegal.
3. Selalu melakukan evaluasi kinerja dan pelayanan secara rutin terhadap pengoperasian angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* ini di Kota Tegal untuk menciptakan pelayanan transportasi yang baik kedepannya seperti aman, murah, dan efisien.

Ucapan Terimakasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang terkait dalam penulisan jurnal ini dalam bimbingan dan arahnya sehingga penulis mampu menyelesaikan jurnal dengan lancar

DAFTAR PUSTAKA

- Anugrah Ilahi, Andi Alfianto. 2023. "Pelatihan POM-QM for Windows Dalam Penyelesaian Permasalahan Transportasi Bagi Mahasiswa." *Amsir Community Service Journal* 1 (1): 13–20.
<https://doi.org/10.62861/acsj.v1i1.182>.
- Kementerian, Perhubungan Republik Indonesia. 2021. "Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat 2021 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan" 792 (205): 1–23.
- Lestira, Mira, Vanny Varadila, and Jafar Mukhlis. 2023. "Evaluasi Kinerja Operasional Dan Pelayanan BRT Trans Semarang Rute Penggaron-Mangkang." *SIKLUS : Jurnal Teknik Sipi* 9 (1): 28–42.
<https://journal.unilak.ac.id/index.php/SIKLUS>.
- Menteri Perhubungan. 2020. "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 Tentang." *Mentri Perhubungan Republik Indonesia*, 13. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/149394/permenhub-no-9-tahun-2020#:~:text=Permenhub No. 9 Tahun 2020,Umum Perkotaan %5BJDIH BPK>

RI%5D&text=BN.2020%2FNo.153%2C jdih.dephub.

- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2021. "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan" 3 (2): 6.
- Nur, Nur Khaerat, Parea Rusan Rangan, and Mahyuddin. 2021. *Sistem Transportasi. Gastronomía Ecuatoriana y Turismo Local*. Vol. 1.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. 2019.
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/129467/permenhub-no-15-tahun-2019>.
- Suhargon, Rahmat. 2021. "Kebijakan Pemerintah Dalam Penataan Angkutan Umum Dalam Menambah Pendapatan Asli Daerah" 4: 426–30.
- Suryobuwono, Abdullah Ade, Paulus Raga, Aditya Nugroho, and Irvan Adam Tampubolon. 2021. "Analisis Prioritas Pengembangan Moda Transportasi Umum Di DKI Jakarta" 1 (2): 61–71.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. 2009.
- Yusuf, Adriyanto, Ishak Ishak, and Yorizal Putra. 2022. "Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Studi Kasus Angkot Kud Trayek Bukittinggi - Sungai Pua)." *Ensiklopedia Research and Community Service Review* 2 (1): 40–48. <https://doi.org/10.33559/err.v2i1.1356>.