

## **ANALISIS PEMBERIAN *PUBLIC SERVICE OBLIGATION* (PSO) PADA PT TRANSPORTASI JAKARTA PERIODE 2015-2017**

**Eka Islamiati Fitriana<sup>1</sup>**

**Sri Handayani<sup>2</sup>**

**Dheny Biantara<sup>3</sup>**

<sup>1,2,3</sup> Universitas Agung Podomoro

<sup>2</sup>sri.handayani@podomorouniversity.ac.id

<sup>3</sup>dheny.biantara@podomorouniversity.ac.id

### **Abstract**

*The aims of this research is to empirically testing the mecanism of subsidy distribution from Governor Jakarta to PT Transportasi Jakarta. This research using samples of 36 monthly report related to passengers records, Public Service Obligation (PSO), and ticket revenue of PT Transportasi Jakarta with using statistic descriptive method. The total passengers measured by the total of paid-ticket and free-ticket sold during each period. Public Service Obligation (PSO) measured by the amount given by the Governor Jakarta to PT Transportasi Jakarta, and ticket revenue measured by the total paid-ticket sold during each period. Empirical result show that the distribution of subsidy affected by the total of passengers, production cost, and paid-ticket revenue. Limitation of this research lies on the less information obtained related to separation of paid-ticket and free-ticket in transjakarta. This research using PT Transportasi Jakarta as one of regional business unit in Jakarta.*

Keywords: *Public Service Obligation (PSO), transjakarta, transportation, subsidy*

### **Abstrak**

*Tujuan penelitian ini adalah menguji secara empiris bagaimana mekanisme pemberian subsidi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta. Sampel yang digunakan dalam penelitian adalah 36 laporan terkait jumlah penumpang, Public Service Obligation (PSO), serta pendapatan tiket PT Transportasi Jakarta dengan menggunakan metode statistik deskriptif. Jumlah penumpang diukur berdasarkan jumlah tiket berbayar dan tiket gratis penumpang selama periode tertentu; Public Service Obligation (PSO) diukur berdasarkan besaran subsidi yang diberikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta; serta jumlah pendapatan tiket diukur berdasarkan jumlah tiket terjual selama periode tertentu. Hasil empiris menunjukkan pemberian subsidi kepada PT Transportasi Jakarta dipengaruhi oleh jumlah penumpang, biaya produksi, dan pendapatan tiket transjakarta. Keterbatasan penelitian terletak pada kurangnya informasi yang didapatkan terkait pemisahan jumlah penumpang berbayar dan gratis pada layanan transjakarta. Penelitian ini*



This is an open access  
article under the CC-BY-SA  
License

menggunakan objek penelitian PT Transportasi Jakarta sebagai salah satu Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) di DKI Jakarta.

**Kata Kunci:** Transjakarta, *Public Service Obligation* (PSO), BUMD, pendapatan tiket, subsidi

## 1. Pendahuluan

Tingkat mobilitas yang tinggi di kota padat penduduk seperti DKI Jakarta mengharuskan masyarakat memilih moda transportasi yang sesuai dengan kebutuhan mereka, mengingat bahwa kegiatan sehari-hari masyarakat DKI Jakarta tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan transportasi guna menunjang fleksibilitas kegiatan sehari-hari. Tidak dapat dipungkiri bahwa kegiatan masyarakat sangat dipengaruhi oleh adanya ketersediaan transportasi umum yang menjadi sarana penghubung masyarakat dengan lokasi kegiatan sehari-hari.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pelaksanaan kegiatan operasional transportasi umum diatur dengan memperhatikan asas-asas lalu lintas dimana pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) Bab II Pasal 2 disebutkan asas-asas penting dalam

melaksanakan kegiatan operasional transportasi umum diantaranya: transparansi; akuntabel; berkelanjutan; partisipatif; bermanfaat; efektif dan efisien; seimbang; terpadu, dan mandiri. Berdasarkan peraturan tersebut dinyatakan bahwa pelaksanaan kegiatan operasional transportasi umum harus mengandung asas efisien dan efektif. Efisien dan efektif dalam hal ini adalah pengertian bahwa ketersediaan moda transportasi umum harus mampu meningkatkan efisiensi dan efektivitas bagi penggunaannya, mengingat bahwa masyarakat ibukota memiliki mobilitas yang tinggi sehingga membutuhkan transportasi yang efektif dan efisien.

PT Transportasi Jakarta sebagai salah satu perusahaan penyedia layanan transportasi umum berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT) di DKI Jakarta menjadi moda transportasi andalan masyarakat DKI

Jakarta sejak awal pendiriannya pada tahun 2004. Dengan mengadopsi sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) yang sebelumnya sukses diterapkan pada sistem transportasi di Kolombia, Transjakarta sukses menerapkan sistem tersebut dan merupakan sistem Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dengan jalur lintasan sepanjang 208 km. Fakta bahwa Transjakarta menjadi moda transportasi dengan lintasan terpanjang di dunia menunjukkan bahwa Transjakarta mampu menjangkau seluruh kawasan di DKI Jakarta dan terintegrasi dengan moda transportasi umum lainnya. Hal tersebut menjadikan Transjakarta menjadi moda transportasi andalan masyarakat DKI Jakarta karena dianggap mempermudah masyarakat dalam memobilisasi kegiatan sehari-hari. Pelaksanaan kegiatan operasional transjakarta tidak terlepas dari peran pemerintah provinsi DKI Jakarta yang turut mendukung program penggunaan transportasi umum dengan diberikannya *Public*

*service obligation* (PSO) yang biasa disebut dengan subsidi kepada transjakarta sebagai bentuk dukungan pemerintah dalam pemberdayaan transportasi umum di DKI Jakarta.

Pemberian subsidi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada transjakarta tentunya melalui beberapa mekanisme dan tahapan hingga pada akhirnya disepakati adanya pemberian subsidi kepada PT Transportasi Jakarta. Pemberian subsidi pun dilakukan secara berkala yang disesuaikan dengan perhitungan biaya produksi transjakarta setiap periode. PT Transportasi Jakarta selaku penerima dana subsidi dari pemerintah juga harus bisa mempertanggung jawabkan penggunaan dana subsidi untuk kegiatan operasional transjakarta sehingga pemberian subsidi dapat tepat sasaran, efektif, serta efisien.

## **2. Tinjauan Pustaka**

### **2.1 Transportasi**

Nasution (2004:15) menjelaskan bahwa transportasi adalah proses pengalihan barang

maupun manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya. Proses pengalihan terdiri dari pemindahan gerakan dari suatu tempat dimana suatu kegiatan dimulai hingga ke tempat tujuan dimana suatu kegiatan pengalihan diakhiri. Menurut Kamaluddin (2003:3) beberapa faktor yang mendukung perpindahan suatu barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain meliputi: manusia yang membutuhkan; barang yang akan diangkut; kendaraan; infrastruktur; serta pengelola transportasi. Transportasi memiliki peran yang krusial dalam peningkatan ekonomi dan masyarakat serta pengembangan industrial sehingga dengan adanya transportasi mengakibatkan adanya pemisahan suatu profesi didasarkan pada kemampuan yang disesuaikan dengan kebudayaan, adat istiadat, serta kebudayaan suatu regional akan transportasi bergantung kepada kegunaan transportasi bagi seseorang atau disebut dengan *personal place utility*.

## **2.2 Angkutan Umum**

Menurut Warpani (2010) angkutan merupakan sebuah alat yang digunakan dalam mengalihkan manusia ataupun barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dengan adanya transportasi maka dapat memudahkan seseorang atau kelompok menjangkau suatu tempat tujuan yang dituju melalui proses menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara itu angkutan umum penumpang diartikan sebagai alat angkut penumpang dengan menggunakan kendaraan massal yang dioperasikan melalui sistem sewa ataupun berbayar. Yang termasuk kedalam jenis angkutan umum diantaranya angkutan kota, kereta api, angkutan air, serta angkutan udara.

Warpani (2010) juga memaparkan bahwa angkutan umum penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu

ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau *masstransit* memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini.

### **2.3 Subsidi**

Menurut Ilahi (2018) subsidi merupakan sebuah pengalokasian anggaran yang didistribusikan melalui badan usaha atau lembaga yang membuat, menjual barang dan jasa yang bertujuan memenuhi hajat hidup orang banyak sehingga mampu mempengaruhi harga jual yang cenderung rendah yang dapat dijangkau oleh orang banyak. Anggaran belanja subsidi terdiri dari

subsidi energy (subsidi BBM, BBN, LPG tabung 3kg, dan LGV serta subsidi listrik) dan subsidi non-energi (subsidi pangan, subsidi pupuk, subsidi benih, subsidi PSO, subsidi bunga kredit, serta subsidi pajak).

### **2.4 Public Service Obligation**

PT Transportasi Jakarta resmi didirikan berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 4 Tahun 2014 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah Perseroan Terbatas Transjakarta. Ruang Lingkup Kegiatan Perseroan meliputi pengusahaan, Pengoperasian dan perawatan Sarana Sistem BRT, pengoperasian dan perawatan Halte, dan Stasiun Pengisian Bahan Bakar (SPBB), pembangunan, pengoperasian dan perawatan Sistem Manajemen Pendukung, pengembangan dan pengelolaan bisnis atas aset sistem BRT yang dioperasikan dan dirawat oleh Perseroan, seperti halte, dan pengembangan dan pengelolaan properti dan/atau bisnis atas aset

Perseroan.

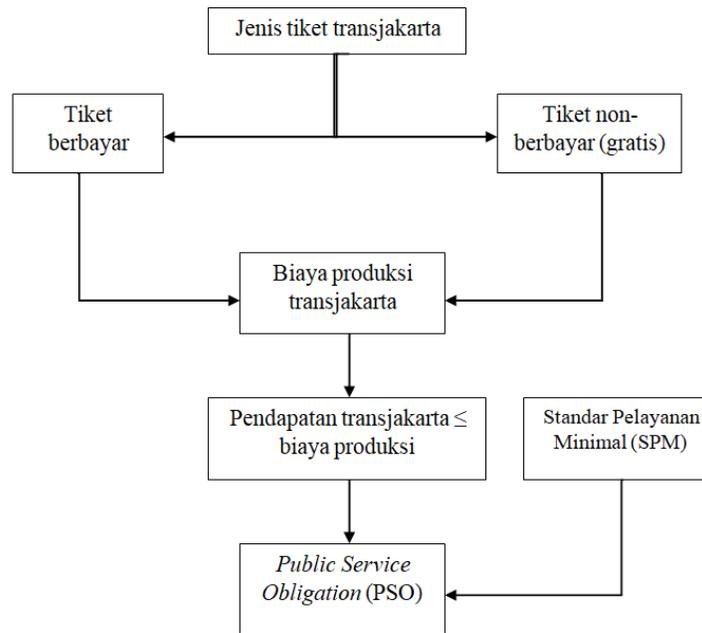
Sebelumnya, Pemerintah Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta telah menerbitkan Peraturan Gubernur Nomor 52 Tahun 2011 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Transjakarta-Busway, dalam rangka penyelenggaraan angkutan umum busway di wilayah Provinsi DKI Jakarta. Sejalan dengan perjalanan waktu dan tuntutan masyarakat terhadap kinerja sistem transportasi masal yang semakin tinggi, maka agar kelembagaan Transjakarta dapat lebih fleksibel dalam memenuhi tuntutan masyarakat yang dimaksud, perlu dilakukan peningkatan kompetensi kelembagaan Transjakarta yang lebih dinamis dalam bentuk badan usaha.

## **2.5 Kerangka Pemikiran**

Tingginya minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi transjakarta sebagai transportasi andalan masyarakat mengharuskan PT Transportasi Jakarta memberikan pelayanan yang

maksimal yang ditunjukkan dengan adanya pembagian jasa transjakarta yang menggunakan tiket berbayar dan tiket gratis yang disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat. Tingginya masyarakat pengguna jasa transjakarta baik yang menggunakan tiket berbayar maupun tiket gratis tentunya akan mempengaruhi komponen biaya pada PT Transportasi Jakarta. Biaya-biaya tersebut selanjutnya akan dihitung dan disesuaikan dengan pendapatan tiket transjakarta sehingga didapatkan nominal laba bersih perusahaan. Namun jika pendapatan tiket yang didapatkan dari penjualan tiket berbayar transjakarta tidak mampu menutupi jumlah biaya transjakarta, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan memberikan *Public service obligation* (PSO) berupa subsidi kepada PT Transportasi Jakarta yang berguna untuk mengurangi selisih kerugian atas besarnya komponen biaya pada PT Transportasi Jakarta. Berdasarkan pemaparan tersebut maka kerangka

penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah:



Gambar 1  
Kerangka Pemikiran

Hipotesis adalah jawaban sementara pada sebuah penelitian yang didasarkan pada konsep teori dan didukung penelitian yang serupa namun belum dilakukan pembuktian secara empiris. Hipotesis yang digunakan pada penelitian ini yaitu:

H : Pemberian subsidi pada PT Transportasi Jakarta dipengaruhi oleh pendapatan transjakarta yang lebih rendah daripada biaya produksi transjakarta serta Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang harus dipenuhi

oleh PT. Transportasi Jakarta.

### 3. Metode Penelitian

Pada penelitian ini, metode penelitian yang dipergunakan yaitu metode analisa statistik deskriptif dengan pendekatan kualitatif dengan menggunakan data sekunder terkait *Public Service Obligation* (PSO), perhitungan biaya, serta perhitungan pendapatan tiket di PT Transportasi Jakarta. Metode analisa statistik deskriptif dengan pendekatan kualitatif merupakan metode yang

bertujuan untuk menguji data yang telah diperoleh dengan metode deskripsi untuk kemudian memberikan penjabaran pada objek yang diteliti dengan menggunakan sampel data serta dilakukan analisa yang selanjutnya akan membentuk kesimpulan secara umum untuk menjawab hipotesis penelitian.

Penggunaan metode ini dianggap sesuai karena penelitian ini ditujukan untuk memberikan gambaran secara jelas hubungan antar variabel *Public Service Obligation* (PSO) yang memiliki keterkaitan dengan jumlah pendapatan tiket dan jumlah biaya di PT Transportasi Jakarta. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena data-data yang diperoleh dari penelitian ini berupa data kualitatif dimana data yang diperoleh sudah berupa data yang siap dilakukan analisis tanpa perlu dilakukan pengolahan data terlebih dahulu. Penelitian ini menggunakan data yang sesuai dengan permasalahan yang dibahas serta disesuaikan pada tujuan penelitian

untuk selanjutnya data tersebut dikumpulkan, diolah, dianalisis, dan diproses sesuai dengan teori yang relevan sehingga dihasilkan suatu output.

#### **4. Analisis dan Pembahasan**

##### **4.1 Gambaran Umum Sampel Penelitian**

Penelitian ini mempergunakan objek penelitian PT Transportasi Jakarta dengan laporan tahunan terkait *Public Service Obligation* (PSO), laporan jumlah pendapatan tiket, serta perincian biaya produksi sebagai populasi penelitian. Sampel pada penelitian ini diperoleh dengan cara mendapatkan data sekunder berupa laporan *Public Service Obligation* (PSO), laporan jumlah pendapatan tiket, serta perincian biaya produksi di PT Transportasi Jakarta tahun 2015 hingga 2017 yang diperoleh dengan cara mengumpulkan data laporan keuangan yang siap dilakukan analisa. Objek penelitian PT Transportasi Jakarta memiliki kantor yang beralamat di Jl. Mayjend Sutoyo No. 1 Kel. Kebon Pala Kec. Makasar Jakarta

Timur yang menjadi lokasi pengambilan sampel penelitian untuk selanjutnya data-data tersebut diolah secara statistik. Proses penghimpunan data dilaksanakan kurang lebih selama

dua (2) minggu terhitung sejak tanggal 3 November 2017 hingga 13 November 2017. Adapun rangkuman data yang sudah diperoleh diantaranya:

**Tabel 1**  
**Laporan Penumpang Tahun 2015-2017**

Laporan Penumpang			
	2015	2016	2017
Bulan	Pnp	Pnp	pnp
Januari	8,576,318	8,510,994	11,796,581
februari	7,561,441	8,145,941	10,640,621
Maret	9,299,612	9,008,425	12,483,992
April	8,751,535	9,131,998	11,483,711
Mei	8,960,343	10,021,995	12,112,465
Juni	8,301,307	10,207,673	9,922,650
Juli	7,484,799	9,164,541	11,988,615
Agustus	8,701,932	9,964,365	12,698,049
September	8,274,096	10,076,866	12,172,620
Oktober	8,730,480	10,530,325	13,395,980
November	8,517,275	10,649,216	13,205,754
Desember	8,516,389	11,128,430	12,959,272
Total	101,675,527	116,540,769	144,860,310

Sumber: Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta (2015-2017)

Dari data yang disajikan dalam tabel 1, penumpang PT Transportasi Jakarta dinyatakan dalam satuan individu yang menunjukkan banyaknya jumlah penumpang yang menggunakan layanan transportasi umum transjakarta. Penumpang transjakarta dibedakan menjadi beberapa jenis sesuai dengan layanan transjakarta yang digunakan oleh

penumpang. Jenis penumpang dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yaitu penumpang berbayar yang dihitung dari penumpang yang menggunakan jasa transjakarta koridor 1-15. Sedangkan jenis penumpang gratis dihitung berdasarkan penumpang yang menggunakan jasa transjakarta seperti bus wisata Jakarta, feeder busway rusunawa, dan lain – lain.

Tabel 2  
Laporan Tahunan Pendapatan Tiket tahun 2015-2017

Laporan Pendapatan tiket			
	2015	2016	2017
Bulan	Rp	Rp	rp
Januari	28,260,957,500	27,701,911,500	36,926,818,000
februari	24,907,551,500	26,375,289,000	33,305,629,000
Maret	30,578,688,000	29,216,087,500	38,755,449,000
April	28,800,159,000	29,473,836,500	35,585,177,500
Mei	29,587,730,000	32,539,395,500	37,432,962,500
Juni	27,349,490,500	33,067,704,000	30,600,800,500
Juli	24,834,354,500	29,568,944,000	36,768,188,500
Agustus	28,716,859,500	32,930,775,000	38,980,333,500
September	25,259,930,000	33,302,574,073	37,160,970,500
Oktober	28,931,462,790	34,801,189,906	40,734,614,500
November	27,645,950,000	35,194,106,566	40,097,054,500
Desember	27,878,587,500	36,777,841,362	39,079,624,500
Total	332,751,720,790	380,949,654,906	445,427,622,500

Sumber: Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta (2015-2017)

Dari data pendapatan tiket yang disajikan dalam tabel 2 diatas, pendapatan tiket PT Transportasi Jakarta dinyatakan dalam nominal rupiah yang menunjukkan besaran pendapatan tiket yang diperoleh PT Transportasi Jakarta selama tahun

terkait. Pendapatan tiket PT Transportasi Jakarta dihitung dengan mengukur produktivitas transjakarta selama beroperasi serta banyaknya volume penumpang selama periode terkait.

Tabel 3  
Laporan *Public Service Obligation* (PSO) tahun 2015-2017

Laporan PSO Transjakarta			
	2015	2016	2017
Subsidi SMT 1	298.108.353.277	401.593.000.000	1.247.228.038.184
Subsidi TW 3	181.336.844.570	219.520.000.000	
Januari	49.691.825.218,76	62.114.125.765,07	101.566.996.356,07
februari	43.811.552.297,15	59.449.930.730,64	91.614.334.215,42
Maret	53.882.644.522,54	65.744.429.310,52	107.485.513.808,89
April	50.707.045.566,16	66.646.278.009,17	98.873.227.191,09
Mei	51.916.894.669,26	73.141.569.345,13	104.286.715.660,92
Juni	48.098.391.003,14	74.496.666.839,47	85.432.699.219,59
Juli	27.023.805.208,38	32.704.887.586,60	103.220.383.602,61
Agustus	31.418.253.890,93	35.559.166.268,87	109.328.516.161,77
September	29.873.555.532,95	35.960.640.726,74	104.804.642.225,05
Oktober	31.521.326.210,05	37.578.869.559,45	115.337.609.418,01
November	30.751.551.311,70	38.003.147.118,99	113.699.788.811,45
Desember	30.748.352.415,99	39.713.288.739,34	111.577.611.513,14
<b>Total</b>	<b>479.445.197.847,00</b>	<b>621.113.000.000,00</b>	<b>1.247.228.038.184,00</b>

Sumber: Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta (2015-2017)

Dari data *Public Service Obligation* (PSO) yang disajikan dalam tabel 3 diatas, *Public Service Obligation* (PSO) dinyatakan dalam nominal rupiah yang menunjukkan besaran subsidi yang diperoleh PT Transportasi Jakarta selama tahun terkait yang bersumber dari pemberian subsidi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Pemberian subsidi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta dilakukan menjadi 2 (dua)

tahap yaitu pembayaran pada semester 1 dan pembayaran pada triwulan 3. Kedua pembayaran tersebut dijumlahkan untuk mendapatkan jumlah subsidi selama 1 (satu) tahun. Asumsi penetapan danasubsidi bulan Januari hingga Desember pada penelitian ini didasarkan pada persentase jumlah penumpang setiap bulannya. Hal tersebut disebabkan karena pemberian dana subsidi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

kepada PT Transportasi Jakarta diberikan dalam rangka subsidi harga tiket perjalanan sehingga penumpang transjakarta dapat menikmati fasilitas transjakarta dengan harga yang terjangkau.

## 4.2 Statistik Deskriptif

Tabel 4  
Statistik Deskriptif

Variabel	Penumpang transjakarta	Pendapatan transjakarta	Public Service Obligation (PSO)
N	36	36	36
Minimum	7,484,799	24,834,354,500	27,023,805,210
Maksimum	13,395,980	40,734,614,500	115,337,609,400
Rata-rata	10,085,461	32,198,027,730	66,216,284,330
Std. Deviasi	1,722,481	4,710,261,833,000	30,637,600,550,000

Sumber: diolah oleh penulis

Didasarkan pada hasil pengolahan statistik dari tabel 4 diatas dengan demikian bisa disimpulkan bahwa jumlah sampel sebesar 24 data berasal dari sampel jumlah penumpang transjakarta, *Public Service Obligation (PSO)*, serta jumlah pendapatan tiket transjakarta periode 2015 hingga 2017.

Berdasarkan tabel 4 diatas bisa disimpulkan bahwa jumlah penumpang transjakarta mempunyai angka

Analisa statistik deskriptif merupakan analisa yang dilakukan dalam menggambarkan rangkuman data-data penelitian seperti rata rata (mean), standar deviasi, varian, modus, dan lain sebagainya (Priyatno, 2011).

terendah senilai 7.484.799 dan nilai tertinggi penumpang transjakarta sebesar 13.395.980. Penyebaran data untuk jumlah penumpang sangat luas (bervariasi) dan cenderung heterogen yang ditunjukkan dengan nilai standar deviasi sebesar 1.722.481, 05 ( $>\alpha = 0.05$ ).

Berdasarkan tabel 4 diatas bisa disimpulkan bahwa jumlah pendapatan tiket mempunyai angka terendah senilai Rp24.834.354.500 dan nilai tertinggi sebesar Rp40.734.614.500

Penyebaran data untuk pendapatan tiket transjakarta sangat luas (bervariasi) dan cenderung heterogen yang ditunjukkan dengan nilai standar deviasi sebesar 4.710.261.833 ( $\alpha = 0.05$ ).

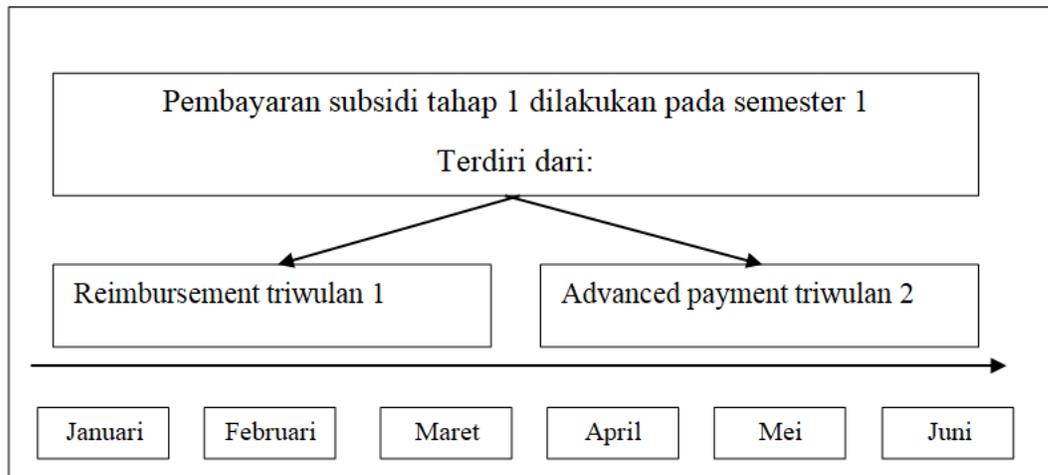
Berdasarkan tabel 4 diatas bisa disimpulkan bahwa *Public Service Obligation* mempunyai angka terendah senilai Rp27.023.805.210 dan nilai tertinggi sebesar Rp115.337.609.400. Penyebaran data untuk PSO sangat luas (bervariasi) dan cenderung heterogen yang ditunjukkan dengan nilai standar deviasi sebesar 30.637.600.550 ( $\alpha = 0.05$ ).

#### **4.3 Hasil Analisa PSO**

*Public Service Obligation* (PSO) atau yang biasa disebut dengan subsidi merupakan pengalokasian anggaran yang diberikan Pemerintah

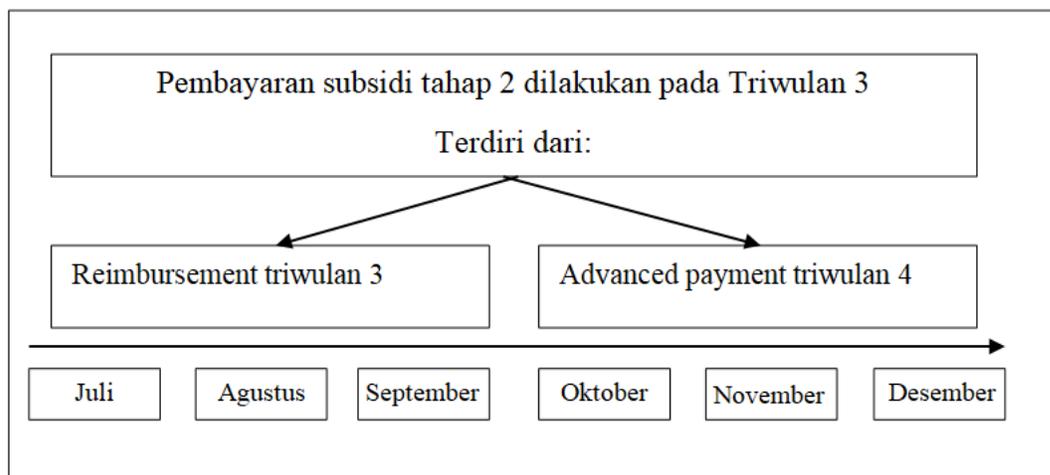
Daerah kepada PT Transportasi Jakarta. Nominal subsidi yang diberikan oleh Pemerintah kepada PT Transportasi Jakarta dihitung berdasarkan selisih antara biaya produksi dan pendapatan yang bertujuan untuk melaksanakan kewajiban pelayanan publik. Biaya produksi didapatkan dari perhitungan biaya yang terjadi di perusahaan yang terdiri dari biaya operasional langsung, biaya operasional tidak langsung, biaya umum, biaya bunga, dan target laba perusahaan. Sedangkan pendapatan merupakan pemasukan perusahaan yang bersumber dari penjualan tiket kepada penumpang transjakarta dengan tarif perjalanan yang telah ditentukan.

Mekanisme pemberian subsidi pada PT Transportasi Jakarta dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 2  
Mekanisme Pemberian Subsidi pada PT Transportasi Jakarta Periode Jan-jun

Sumber: skema diolah oleh penulis



Gambar 3  
Mekanisme Pemberian Subsidi pada PT Transportasi Jakarta Periode Jul-Des

Sumber: skema diolah oleh penulis

Berdasarkan skema diatas maka dapat disimpulkan bahwa mekanisme pemberian subsidi terbagi menjadi dua cara yaitu reimbursement dan *advanced payment*. Metode

reimbursement adalah metode pembayaran dimana dana subsidi yang diberikan dibayar pada akhir periode sehingga dapat diketahui besaran biaya yang sudah terjadi pada periode

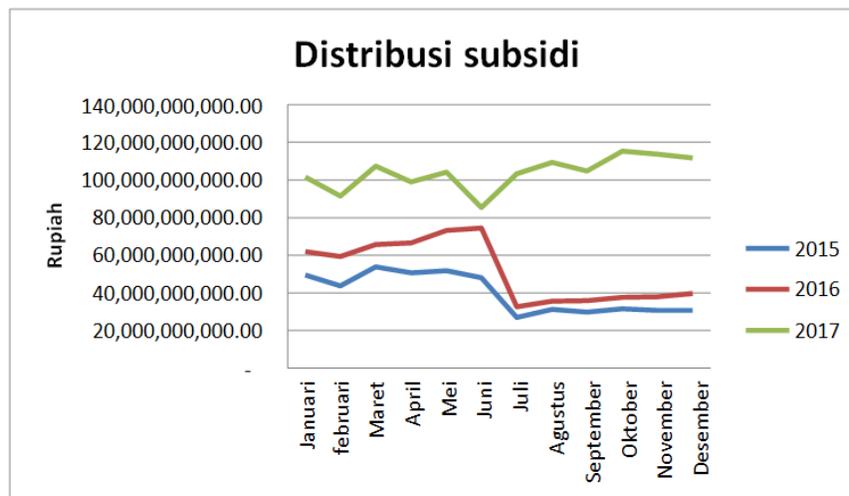
tersebut untuk selanjutnya biaya tersebut digunakan sebagai dasar pemberian subsidi. Sedangkan metode *advanced payment* adalah metode pembayaran yang dilakukan di awal sebelum realisasi biaya dapat diketahui. Metode ini menggunakan

estimasi biaya yang akan terjadi pada suatu periode untuk selanjutnya estimasi biaya tersebut dijadikan dasar pemberian subsidi pada PT Transportasi Jakarta. Perhitungan subsidi kepada PT Transportasi Jakarta dijelaskan dengan data sebagai berikut:

Tabel 5  
 Pemberian subsidi periode 2015-2017

Periode	Subsidi
2015	479.445.197.847
2016	904.644.636.862
2017	1.244.643.047.556

Sumber: Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta



Grafik 1  
 Pemberian subsidi transjakarta tahun 2015-2017

Sumber: diolah oleh penulis

Berdasarkan grafik 1 diatas maka dapat disimpulkan bahwa pemberian subsidi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT

Transportasi Jakarta mengalami perubahan yang fluktuatif setiap bulannya yang dibuktikan dengan bentuk garis lurus yang berbeda-beda.

Pemberian subsidi yang fluktuatif disebabkan karena adanya perbedaan pada perhitungan biaya produksi dan pendapatan tiket yang dijadikan sebagai parameter dalam perhitungan nominal subsidi kepada PT Transportasi Jakarta. Ketika biaya produksi meningkat dan pendapatan tiket menurun maka nominal subsidi akan mengalami peningkatan dikarenakan perhitungan subsidi didasarkan pada selisih antara biaya produksi dan pendapatan tiket. Jika pendapatan tiket pada PT Transportasi Jakarta tidak mampu menutupi biaya produksi selama satu periode, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan memberikan subsidi senilai selisih antara pendapatan tiket dan biaya produksi. Sebaliknya ketika biaya produksi menurun dan pendapatan tiket mengalami kenaikan maka nominal subsidi akan mengalami

penurunan. Jika pendapatan tiket pada PT Transportasi Jakarta mampu menutupi biaya produksi selama satu periode, maka Pemerintah Provinsi tidak memberikan subsidi dikarenakan PT Transportasi Jakarta dianggap memiliki kecukupan secara finansial. Sebaliknya jika pendapatan tiket mengalami kenaikan namun tidak mampu menutupi biaya produksi selama satu periode maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan memberikan subsidi kepada PT Transportasi Jakarta. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa besar kecilnya nominal pemberian subsidi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta dipengaruhi oleh tingkat biaya produksi dan tingkat pendapatan tiket selama periode tertentu. Hubungan antara biaya produksi dan subsidi dijelaskan dengan data sebagai berikut:

Tabel 6  
Biaya Produksi dan Subsidi periode 2015-2017

Periode	Biaya Produksi*	Subsidi*
2015	116.636.397	479.445.198
2016	804.342.083	904.644.637
2017	1.484.866.658	1.244.643.048

\*dalam ribuan

Sumber: Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta



Grafik 2

Biaya Produksi dan Subsidi transjakarta tahun 2015-2017

Sumber: diolah oleh penulis

Berdasarkan grafik 2 diatas maka dapat disimpulkan bahwa biaya produksi mengalami peningkatan yang cukup signifikan yang ditunjukkan dengan bentuk garis yang cenderung lurus keatas. Adanya peningkatan biaya produksi pada PT Transportasi Jakarta dapat mempengaruhi peningkatan subsidi yang akan diberikan kepada PT Transportasi

Jakarta. Hal tersebut ditunjukkan dengan adanya persamaan garis pada biaya produksi dan subsidi yang bersifat linear pada grafik 4.7 yang artinya ketika biaya produksi mengalami peningkatan maka subsidi juga akan mengalami peningkatan. Hal tersebut dikarenakan salah satu tolak ukur penentuan pemberian subsidi adalah biaya produksi transjakarta. Ketika biaya produksi meningkat maka

kewajiban PT Transportasi Jakarta untuk membayar biaya tersebut juga akan meningkat. Jika peningkatan biaya produksi tidak diiringi dengan peningkatan pendapatan tiket maka hal tersebut akan menyebabkan nominal subsidi akan meningkat guna menutupi selisih biaya yang tidak mampu dibayarkan oleh PT Transportasi Jakarta.

Sebaliknya jika biaya produksi menurun maka kewajiban PT Transportasi Jakarta untuk membayar biaya produksi juga akan menurun. Jika penurunan biaya produksi diiringi dengan peningkatan pendapatan tiket

maka hal tersebut akan menyebabkan nominal subsidi mengalami penurunan bahkan tidak ada pemberian subsidi. Kondisi tersebut terjadi jika pendapatan tiket transjakarta lebih besar dari biaya produksi transjakarta sehingga masih terdapat sisa saldo lebih pendapatan tiket. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa perubahan pada biaya produksi dapat mempengaruhi perubahan pada jumlah subsidi yang akan diberikan kepada PT Transportasi Jakarta.

Hubungan antara pendapatan tiket dan subsidi akan dijelaskan dengan data sebagai berikut:

Tabel 7  
Pendapatan Tiket dan Subsidi periode 2015-2017

Periode	Pendapatan tiket	Subsidi
2015	332.751.720.790	479.445.197.847
2016	380.949.654.906	904.644.636.862
2017	445.427.622.500	1.244.643.047.556

\*dalam ribuan

Sumber: Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta



Grafik 3

Pendapatan Tiket dan Subsidi transjakarta tahun 2015-2017

Sumber: diolah oleh penulis

Berdasarkan grafik 3 diatas maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan tiket memiliki kenaikan yang kurang signifikan yang ditunjukkan dengan bentuk garis yang cenderung lurus. Adanya perubahan pada pendapatan tiket dapat mempengaruhi jumlah subsidi yang akan diberikan kepada PT Transportasi Jakarta. Hal tersebut ditunjukkan dengan adanya persamaan pada garis subsidi dan garis pendapatan tiket pada grafik 4.8 yang bersifat linear yang artinya ketika pendapatan tiket meningkat maka hal tersebut bisa berpengaruh terhadap peningkatan

subsidi pada PT Transportasi Jakarta. Hal tersebut dikarenakan salah satu tolak ukur penentuan pemberian subsidi kepada PT Transportasi Jakarta adalah pendapatan tiket. Ketika pendapatan tiket meningkat maka kemampuan PT Transportasi Jakarta dalam hal penjualan dianggap mengalami peningkatan. Jika peningkatan pendapatan tiket tidak diiringi dengan peningkatan pada biaya produksi maka hal tersebut akan menyebabkan nominal subsidi mengalami penurunan bahkan tidak ada pemberian subsidi. Hal tersebut dikarenakan pemberian subsidi

didasarkan pada selisih antara biaya produksi dan pendapatan tiket transjakarta. Jika masih terdapat sisa saldo lebih pada pendapatan setelah dikurangi dengan biaya produksi maka PT Transportasi Jakarta dianggap memiliki kecukupan secara finansial sehingga pemberian subsidi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta tidak perlu dilakukan.

Sebaliknya jika pendapatan tiket menurun maka kemampuan PT Transportasi Jakarta dalam hal penjualan dianggap mengalami penurunan. Jika penurunan pendapatan tiket diiringi dengan peningkatan biaya produksi maka hal tersebut akan menyebabkan nominal subsidi mengalami peningkatan. Kondisi tersebut terjadi jika pendapatan tiket lebih kecil daripada biaya produksi sehingga PT Transportasi Jakarta tidak mampu membayar biaya produksi pada periode tersebut dan diperlukan bantuan berupa subsidi untuk membantu PT Transportasi Jakarta melunasi biaya produksi pada suatu

periode. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa perubahan pada pendapatan tiket dapat mempengaruhi perubahan pada jumlah subsidi yang akan diberikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta.

Selain pendapatan tiket dan jumlah penumpang yang mampu mempengaruhi besaran subsidi yang diterima oleh PT. Transportasi Jakarta, pemberian subsidi juga dipengaruhi oleh faktor lain yaitu Standar Pelayanan Minimal (SPM).

#### **4.3 Standar Pelayanan Minimal**

Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 35 tahun 2014 yang mengatur tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta- Busway menyatakan bahwa yang dimaksud dengan Standar Pelayanan Minimal atau SPM adalah sebuah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. Standar Pelayanan Minimal pada PT Transportasi Jakarta memiliki

beberapa indikator yang harus kesetaraan, dan keteraturan.  
dipenuhi yaitu keamanan, keselamatan,  
kenyamanan, keterjangkauan,

### 4.3.1 Keamanan dan Keselamatan

Tabel 8

Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang Keamanan dan Keselamatan PT Transportasi Jakarta tahun 2015

No	ITEM	TW1	TW2	TW3	TW4	TOLERANSI	'TIDAK TERCAPAI (KONDISI ≥ NOI)				PROPORSI LABA TERHADAP DENDA	MAX DENDA (50% LABA)	PERHITUNGAN PENGENAAN DENDA				TOTAL PERHITUNGAN DENDA 2015	
		%SPM	%SPM	%SPM	%SPM		TW1	TW2	TW3	TW4			TW1	TW2	TW3	TW4		
<b>1 KEAMANAN</b>																		
a Halte dan Fasilitas pendukung Halte																		
1	1 Lampu penerangan sesuai standar	9%	12%	12%	12%	80%	MIN	70,9%	68,0%	68,0%	68,0%	83.418.065	41.709.032	29.591.839	28.362.142	28.362.142	28.362.142	114.678.265
2	2 Ketersediaan Petugas Keamanan di Halte	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	166.836.129	83.418.065	-	-	-	-	-
3	3 Ketersediaan Info gangguan keamanan di Halte	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	583.926.432	291.963.226	-	-	-	-	-
b Mobil Bus																		
4	1 Ketersediaan Identitas Kendaraan	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	500.508.387	250.254.194	-	-	-	-	-
5	2 Ketersediaan Tanda Pengenal Pengemudi	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	250.254.194	125.127.097	-	-	-	-	-
6	3 Tersedia lampu isyarat tanda bahaya	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	250.254.194	125.127.097	-	-	-	-	-
7	4 Ketersediaan Lampu Penerangan di dalam bus	83%	86%	88%	88%	100%	MIN	17,1%	14,0%	12,0%	12,0%	83.418.065	41.709.032	7.123.490	5.839.265	5.005.084	5.005.084	22.972.922
8	5 Ketersediaan Petugas Keamanan	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	166.836.129	83.418.065	-	-	-	-	-
9	6 Kegagalan kaca bus sesuai dengan standar	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	250.254.194	125.127.097	-	-	-	-	-
<b>2 KESELAMATAN</b>																		
a Manusia																		
10	1 Penerapan SOP Pengoperasian Kendaraan	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	417.090.323	208.545.161	-	-	-	-	-
11	2 Penerapan SOP Penanganan Darurat	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	417.090.323	208.545.161	-	-	-	-	-
b Mobil Bus																		
12	1 Lulus uji kelainan kendaraan	82%	85%	88%	88%	100%	MIN	18,4%	15,0%	12,0%	12,0%	417.090.323	208.545.161	38.280.437	31.281.774	25.025.419	25.025.419	119.613.050
13	2 Ketersediaan peralatan keselamatan di dalam Bus	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	166.836.129	83.418.065	-	-	-	-	-
14	3 Ketersediaan Fasilitas Kesehatan di dalam Bus	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	83.418.065	41.709.032	-	-	-	-	-
15	4 Ketersediaan informasi tanggapan darurat di dalam Bus	100%	100%	100%	86%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	14,0%	83.418.065	41.709.032	-	-	-	5.839.265	5.839.265
16	5 Ketersediaan fasilitas pegangan penumpang berdiri	81%	87%	89%	82%	100%	MIN	18,9%	13,0%	11,0%	18,0%	83.418.065	41.709.032	7.889.099	5.422.174	4.587.994	7.507.626	25.406.892
c Prasarana																		
17	1 Ketersediaan perlengkapan Lalu Lintas	0%	0%	0%	0%	100%	MIN	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	83.418.065	41.709.032	41.709.032	41.709.032	41.709.032	41.709.032	166.836.129
18	2 Ketersediaan Fasilitas Pool kendaraan	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	750.762.581	375.381.291	-	-	-	-	-

Sumber: Laporan SPM PT Transportasi Jakarta tahun 2015

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa pada Standar Pelayanan Minimal bidang keamanan dan keselamatan terdapat 6 indikator yang tidak terpenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam memberikan pelayanan transportasi umum kepada masyarakat. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal lampu penerangan sebesar 68.73% dari total 80%

standar yang ditentukan maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp114.678.265. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal lampu penerangan di dalam bus sebesar 13.78% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp22.972.922. Rata-rata

ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal uji kelaikan kendaraan sebesar 14.35% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp119.613.050.

Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan informasi tanggap darurat dalam bus sebesar 14% dari total 100% standar yang telah ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp5.839.265. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal fasilitas pegangan

penumpang berdiri sebesar 15.23% dari total 100% standar yang telah ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp25.406.892. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan perlengkapan lalu lintas sebesar 100% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp166.836.129. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa terdapat 6 komponen yang tidak dipenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta pada bidang keamanan dan keselamatan dengan total potongan subsidi senilai Rp455.346.523.

Tabel 9  
Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang Kenyamanan, Keterjangkauan, dan Kesetaraan PT  
Transportasi Jakarta Tahun 2016

No	ITEM	TW1	TW3	TOLERANSI	TIDAK TERCAPAI (KONDISI > NOL)		PROPORSI LABA TERHADAP DENDA	MAX DENDA (50% LABA)	PERHITUNGAN PENGEANAAN DENDA		TOTAL PERHITUNGAN DENDA 2016		
		% SPM	% SPM		TW1	TW3			TW1	TW3			
<b>1 KEAMANAN</b>													
<b>a Halte dan Fasilitas pendukung Halte</b>													
	1 Lampu penerangan sesuai standar	1	76%	86%	80%	MIN	4%	-6%	83.418.065	41.709.032	1.665.964	(2.588.836)	(922.872)
	2 Ketersediaan Petugas Keamanan di Halte	2	100%	100%	100%	MIN	-	-	166.836.129	83.418.065	-	-	-
	3 Ketersediaan Info gangguan keamanan di Halte	3	90%	100%	100%	MIN	10%	-	583.926.452	291.963.226	30.333.842	-	30.333.842
<b>b Mobil Bus</b>													
	1 Ketersediaan Identitas Kendaraan	4	100%	93%	100%	MIN	-	7%	500.508.387	250.254.194	-	-	17.325.290
	2 Ketersediaan Tanda Pengenal Pengemudi	5	55%	70%	100%	MIN	45%	30%	250.254.194	125.127.097	55.957.931	37.538.129	93.496.060
	3 Tersedia lampu isyarat tanda bahaya	6	100%	100%	100%	MIN	-	-	250.254.194	125.127.097	-	-	-
	4 Ketersediaan Lampu Penerangan di dalam bus	7	95%	98%	100%	MIN	5%	2%	83.418.065	41.709.032	1.952.338	802.097	2.754.434
	5 Ketersediaan Petugas Keamanan	8	100%	100%	100%	MIN	0%	0%	166.836.129	83.418.065	(354.324)	-	(354.324)
	6 Kegelapan kaca bus sesuai dengan standar	9	100%	100%	100%	MIN	-	-	250.254.194	125.127.097	-	-	-
<b>2 KESELAMATAN</b>													
<b>a Manusia</b>													
	1 Penerapan SOP Pengoperasian Kendaraan	10	100%	100%	100%	MIN	-	-	417.090.323	208.545.161	-	-	-
	2 Penerapan SOP Penanganan Darurat	11	100%	100%	100%	MIN	-	-	417.090.323	208.545.161	-	-	-
<b>b Mobil Bus</b>													
	1 Lulus uji kelainan kendaraan	12	100%	100%	100%	MIN	-	-	417.090.323	208.545.161	-	-	-
	2 Ketersediaan peralatan keselamatan di dalam Bus	13	95%	86%	100%	MIN	5%	14%	166.836.129	83.418.065	4.330.098	11.550.194	15.880.292
	3 Ketersediaan Fasilitas Kesehatan di dalam Bus	14	54%	79%	100%	MIN	46%	21%	83.418.065	41.709.032	19.057.402	8.582.435	27.639.837
	4 Ketersediaan informasi tanggap darurat di dalam Bus	15	69%	80%	100%	MIN	31%	20%	83.418.065	41.709.032	13.083.769	8.261.597	21.345.366
	5 Ketersediaan fasilitas pegangan penumpang berdiri	16	96%	99%	100%	MIN	4%	1%	83.418.065	41.709.032	1.673.432	481.258	2.154.690
<b>c Prasarana</b>													
	1 Ketersediaan perlengkapan Lalu Lintas	17	13%	100%	100%	MIN	87%	0%	83.418.065	41.709.032	36.292.275	-	36.292.275
	2 Ketersediaan Fasilitas Pool kendaraan	18	100%	100%	100%	MIN	-	-	750.762.581	375.381.291	-	-	-

Sumber: Laporan SPM PT Transportasi Jakarta tahun 2016

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa pada Standar Pelayanan Minimal bidang keamanan dan keselamatan terdapat 11 indikator yang tidak terpenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam memberikan pelayanan transportasi umum kepada masyarakat. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal lampu penerangan sebesar -2% dari total 80% standar yang ditentukan maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar (Rp922.872). Hal tersebut menunjukkan bahwa

ketercapaian SPM PT. Transportasi Jakarta akan lampu penerangan melebihi standar yang ditentukan yang ditunjukkan dengan adanya ketercapaian SPM sebesar 86% lebih besar dari standar yang ditentukan senilai 80%. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal info gangguan keamanan sebesar 10% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp30.333.842.

Rata-rata ketidaktercapaian

PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan identitas kendaraan sebesar 7% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp17.325.290. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan tanda pengenal pengemudi sebesar 37.50% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp93.496.060. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan lampu penerangan didalam bus sebesar 3.5% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp2.754.434. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan peralatan keselamatan di dalam bus sebesar 9.5% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp15.880.292. Rata-

rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan fasilitas kesehatan di dalam bus sebesar 33.50% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp27.639.837.

Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan informasi tanggap darurat sebesar 25.50% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp21.345.366. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal pegangan penumpang berdiri sebesar 2.5% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp2.154.690. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal perlengkapan lalu lintas sebesar 43.50% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan

pemberian subsidi sebesar Rp36.292.275. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa 11 standar yang tidak dapat dipenuhi oleh PT Transportasi Jakarta dalam memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang telah ditentukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dimana standar keselamatan mobil

bus merupakan standar yang paling tidak terpenuhi. Dengan tidak terpenuhinya SPM pada bidang keamanan dan keselamatan maka total potongan pemberian subsidi kepada PT. Transportasi Jakarta senilai Rp245.944.890.

### 4.3.2 Kenyamanan, Keterjangkauan dan Kesetaraan

Tabel 10  
Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang Kenyamanan, Keterjangkauan, dan Kesetaraan PT Transportasi Jakarta Tahun 2015

No	ITEM	TOLERANSI				TIDAK TERCAPI (KONDISI ≥ NOL)				PROPORSI LABA TERHADAP DENDA	MAX DENDA (5% LABA)	PERHITUNGAN PENGEMASAN DENDA				TOTAL PERHITUNGAN DENDA 2015		
		TW1	TW2	TW3	TW4	TW1	TW2	TW3	TW4			TW1	TW2	TW3	TW4			
<b>1 KENYAMANAN</b>																		
a Halte dan Fasilitas Pendukung Halte																		
19	1 Lampu penerangan sesuai standar	9%	12%	12%	11%	80%	MIN	70,9%	68,0%	68,0%	69,0%	83.438.065	41.709.032	28.991.839	28.961.142	28.961.142	28.779.232	115.095.353
20	2 Ketersediaan fasilitas sirkulasi udara di halte	100%	100%	100%	100%	80%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	166.636.128	83.438.065	-	-	-	-	-
21	3 Ketersediaan fasilitas kebersihan di halte	100%	100%	100%	100%	100%	MIN	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	166.636.128	83.438.065	-	-	-	-	-
22	4 Daya tampung halte sesuai standar	86%	88%	88%	88%	80%	MIN	-	-	-	-	250.254.194	125.127.097	-	-	-	-	-
23	5 Kesamaan ketinggian lantai halte dan bus	99%	99%	99%	99%	80%	MIN	-	-	-	-	500.508.387	250.254.194	-	-	-	-	-
b Mobil Bus																		
24	1 Lampu penerangan di dalam bus sesuai standar	83%	86%	88%	88%	100%	MIN	17,1%	14,0%	12,0%	12,0%	333.672.258	166.836.129	28.493.960	23.857.058	20.020.335	20.020.335	93.891.680
25	2 Kapasitas angkut	84%	85%	80%	80%	80%	MAKS	4,2%	5,0%	0,0%	0,0%	166.636.128	83.438.065	3.475.753	4.170.903	-	-	7.646.656
26	3 Suhu didalam bus sesuai standar	83%	86%	89%	83%	80%	MIN	-	-	-	-	166.636.128	83.438.065	-	-	-	-	-
27	4 Ketersediaan fasilitas kebersihan di Bus	100%	100%	99%	99%	100%	MIN	0,0%	0,0%	1,0%	1,0%	333.672.258	166.836.129	-	-	1.668.361	1.668.361	3.336.723
28	5 Ketersediaan luas lantai minimal sesuai standar	84%	85%	80%	80%	80%	MAKS	4,2%	5,0%	0,0%	0,0%	166.636.128	83.438.065	3.475.753	4.170.903	-	-	7.646.656
<b>2 KETERJANGKAUAN</b>																		
a Ketersediaan akses/perpindahan penumpang antar koridor																		
29		0%	0%	0%	0%	80%	MIN	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	634.180.646	437.980.333	333.672.258	333.672.258	333.672.258	333.672.258	1.334.680.353
b Ketersediaan akses memperlancar trayek pengumpan																		
30		100%	100%	100%	100%	80%	MIN	-	-	-	-	634.180.646	437.980.333	-	-	-	-	-
c Ketersediaan tarif dengan SK Tarif PENDA																		
31		100%	100%	100%	100%	90%	MIN	-	-	-	-	1.251.541.937	1.251.270.968	-	-	-	-	-
<b>3 KESETERAAN</b>																		
a Ketersediaan Kursi prioritas bagi difable di Bus																		
32		100%	100%	100%	100%	90%	MIN	-	-	-	-	1.835.197.428	917.598.710	-	-	-	-	-
b Ketersediaan ruang khusus kursi roda di Bus																		
33		49%	51%	78%	78%	90%	MIN	41,5%	39,0%	12,0%	12,0%	166.636.128	83.438.065	34.588.837	33.533.045	10.010.168	10.010.168	87.152.238
c Kemiringan lantai dan tekstur khusus akses menuju halte																		
34		72%	72%	72%	72%	90%	MIN	18,4%	18,4%	18,0%	18,0%	500.508.387	250.254.194	46.167.584	46.167.584	45.045.753	45.045.753	182.426.678

Sumber: Laporan SPM PT Transportasi Jakarta tahun 2015

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa pada Standar Pelayanan Minimal bidang kenyamanan, keterjangkauan, dan kesetaraan terdapat 8 indikator yang tidak terpenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam memberikan pelayanan

transportasi umum kepada masyarakat. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal lampu penerangan yang harus sesuai standar sebesar 68.98% dari total 100% standar yang telah ditentukan, maka ditentukan

denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp115.095.355. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal lampu penerangan di dalam bus sebesar 13.78% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp91.891.689. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal kapasitas angkut sebesar 2.3% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp7.646.656. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan fasilitas kebersihan di dalam bus sebesar 0.5% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp3.336.723.

Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal luas lantai bus transjakarta sebesar 4.6% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda

berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp7.646.656. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal akses perpindahan penumpang sebesar 80% dari total 80% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp1.334.689.033. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan ruang kursi roda sebesar 26.13% dari total 90% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp87.152.238. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal kemiringan lantai dan tekstur khusus menuju halte sebesar 18.2% dari total 90% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp182.426.678. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa terdapat 8 komponen yang tidak dipenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta pada bidang kenyamanan, keterjangkauan, dan

kesetaraan dengan total potongan subsidi senilai Rp1.829.885.028.

Tabel 11  
Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang Kenyamanan, Keterjangkauan, dan Kesetaraan PT  
Transportasi Jakarta Tahun 2016

No	ITEM	TW1	TW3	TOLERANSI	TIDAK TERCAPAI (KONDISI > NOL)		PROPORSI LABA TERHADAP DENDA	MAX DENDA (50% LABA)	PERHITUNGAN PENGENAAN DENDA		TOTAL PERHITUNGAN DENDA 2016	
		% SPM	% SPM		TW1	TW3			TW1	TW3		
3	<b>KENYAMANAN</b>											
a	Halte dan Fasilitas Pendukung Halte											
	1 Lampu penerangan sesuai standar	76%	86%	80%	MIN	4%	-6%	83.418.065	41.709.032	1.665.964	(2.588.836)	(922.872)
	2 Ketersediaan fasilitas sirkulasi udara di halte	100%	100%	80%	MIN	-20%	-20%	166.836.129	83.418.065	-	-	-
	3 Ketersediaan fasilitas Kebersihan di halte	100%	100%	100%	MIN	-	-	166.836.129	83.418.065	-	-	-
	4 Daya tampung halte sesuai standar	99%	99%	80%	MIN	-19%	-19%	250.254.194	125.127.097	-	-	-
	5 Kesamaan ketinggian lantai halte dan bus	99%	99%	80%	MIN	-19%	-19%	500.508.387	250.254.194	-	-	-
b	Mobil Bus											
	1 Lampu penerangan di dalam Bus sesuai standar	95%	98%	100%	MIN	5%	2%	333.672.258	166.836.129	7.809.351	3.208.387	11.017.738
	2 Kapasitas angkut	61%		80%	MAKS	-19%	-	166.836.129	83.418.065	-	-	-
	3 Suhu didalam bus sesuai standar	95%	98%	80%	MIN	-15%	-18%	166.836.129	83.418.065	-	-	-
	4 Ketersediaan fasilitas kebersihan di Bus	73%	82%	100%	MIN	27%	18%	333.672.258	166.836.129	45.446.222	29.517.161	74.963.383
	5 Ketersediaan luas lantai minimal sesuai standar	61%	0%	80%	MAKS	-19%	-80%	166.836.129	83.418.065	-	-	-
4	<b>KETERJANGKAUAN</b>											
a	Ketersediaan akses perpindahan penumpang antar koridor	14%	100%	80%	MIN	66%	-20%	834.180.646	417.090.323	274.087.926	(83.418.065)	190.669.862
b	Ketersediaan akses memperoleh trayek pengumpan	100%	100%	80%	MIN	-20%	-20%	834.180.646	417.090.323	-	-	-
c	Keseualan tarif dengan SK Tarif PENDA	100%	100%	90%	MIN	-10%	-10%	2.502.541.937	1.251.270.968	-	-	-
5	<b>KESETARAAN</b>											
a	Ketersediaan Kursi prioritas bagi difable di Bus	100%	100%	90%	MIN	-10%	-10%	1.835.197.420	917.598.710	-	-	-
b	Ketersediaan ruang khusus kursi roda di Bus	82%	81%	90%	MIN	8%	9%	166.836.129	83.418.065	7.023.345	7.379.290	14.402.635
c	Kemiringan lantai dan tekstur khusus akses menuju halte	90%	91%	90%	MIN	0%	-1%	500.508.387	250.254.194	-	-	-

Sumber: Laporan SPM PT Transportasi Jakarta tahun 2016

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa pada Standar Pelayanan Minimal bidang kenyamanan, keterjangkauan, dan kesetaraan terdapat 5 indikator yang tidak terpenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam memberikan pelayanan transportasi umum kepada masyarakat. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal lampu penerangan sesuai standar sebesar -1% dari total 80% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar (Rp922.872). Rata-rata

ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal lampu penerangan di dalam bus sebesar 3.5% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp11.017.738. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan fasilitas kebersihan di dalam bus sebesar 22.5% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp74.963.383. Rata-rata ketidaktercapaian

PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketersediaan akses perpindahan penumpang sebesar 23% dari total 80% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp160.669.862. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ruang kursi roda di dalam bus sebesar 8.5% dari total 90% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp14.402.635. Dengan demikian

maka dapat disimpulkan bahwa terdapat 5 standar yang tidak mampu dipenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam hal memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) dengan indikator kenyamanan mobil bus sebagai standar yang paling tidak terpenuhi. Tidak terpenuhinya SPM pada bidang kenyamanan, keterjangkauan, dan kesetaraan mengakibatkan adanya pemotongan pemberian subsidi senilai Rp 291.053.618.

### 4.3.3 Keteraturan

Tabel 12  
Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang Keteraturan PT Transportasi Jakarta Tahun 2015

No	ITEM	TOLERANSI				TIDAK TERCAPI (KONDISI ≥ NOL)	PROPOSISI LABA TERHADAP DENDA	MAX DENDA (5% LABA)	PERHITUNGAN PENGENAAN DENDA				TOTAL PERHITUNGAN DENDA 2015					
		% SPM	% SPM	% SPM	% SPM				TW1	TW2	TW3	TW4						
<b>KETERATURAN</b>																		
<b>a Waktu tunggu</b>																		
	Std	Real																
1.	05.00 - 06.00	60%	20%	29%	29%	29%	29%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-		
2.	06.00 - 09.30	50%	47%	63%	63%	63%	63%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-		
3.	09.30 - 16.15	60%	52%	29%	29%	29%	29%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-		
4.	16.15 - 20.00	50%	13%	63%	63%	63%	63%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-		
5.	20.00 - 22.00	60%	28%	29%	29%	29%	29%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-		
<b>b Kecepatan Perjalanan</b>																		
1.	05.00 - 06.00	71%	71%	71%	71%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
2.	06.00 - 09.30	118%	118%	118%	118%	100%	MAKS	18.1%	18.1%	18.1%	18.1%	50.050.000	25.025.419	4.517.088	4.517.088	4.517.088	4.517.088	18.068.353
3.	09.30 - 16.15	71%	71%	71%	71%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
4.	16.15 - 20.00	118%	118%	118%	118%	100%	MAKS	18.1%	18.1%	18.1%	18.1%	50.050.000	25.025.419	4.517.088	4.517.088	4.517.088	18.068.353	
5.	20.00 - 22.00	71%	71%	71%	71%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
<b>c Waktu berhenti di halte</b>																		
1.	05.00 - 06.00	33%	33%	33%	33%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
2.	06.00 - 09.30	44%	44%	44%	44%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
3.	09.30 - 16.15	33%	33%	33%	33%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
4.	16.15 - 20.00	44%	44%	44%	44%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
5.	20.00 - 22.00	33%	33%	33%	33%	100%	MAKS	50.050.000	25.025.419	-	-	-	-	-	-	-		
<b>d Penyampaian informasi pelayanan di Halte</b>																		
38		100%	100%	100%	100%	80%	MIN	417.960.319	208.945.161	-	-	-	-	-	-	-		
<b>e Penyampaian informasi waktu kedatangan kendaraan</b>																		
39		0%	0%	0%	0%	80%	MIN	83.418.263	41.709.032	33.367.226	33.367.226	33.367.226	33.367.226	133.468.903				
<b>f Ketersediaan ruang yg cukup untuk akses keluar masuk halte</b>																		
40		100%	100%	100%	100%	80%	MIN	166.836.119	83.418.065	-	-	-	-	-	-	-		
<b>g Ketersediaan layanan informasi halte yg standar/dilewat</b>																		
41		100%	100%	100%	100%	80%	MIN	166.836.119	83.418.065	-	-	-	-	-	-	-		
<b>h Kecepatan dan kepastian jadwal kendaraan (Time Table)</b>																		
42		0%	0%	0%	0%	80%	MIN	83.418.263	41.709.032	33.367.226	33.367.226	33.367.226	33.367.226	133.468.903				
<b>i Ketersediaan informasi gandingan perjalanan kendaraan</b>																		
43		100%	100%	100%	100%	80%	MIN	166.836.119	83.418.065	-	-	-	-	-	-	-		
<b>j Sistem pembayaran dengan e-ticketing</b>																		
44		100%	100%	100%	100%	80%	MIN	417.960.319	208.945.161	-	-	-	-	-	-	-		
													30%					
													679.838.519					
													660.858.903					
													619.287.313					
													638.413.816					
													1.388.326.519					

Sumber: Laporan SPM PT Transportasi Jakarta tahun 2015

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa pada Standar

Pelayanan Minimal bidang keteraturan terdapat 5 indikator yang



Pelayanan Minimal bidang keteraturan terdapat 4 indikator yang tidak terpenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam memberikan pelayanan transportasi umum kepada masyarakat. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal kecepatan perjalanan sebesar 49% dari total 100% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp48.938.597. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal informasi waktu kedatangan sebesar 57.5% dari total 80% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp47.966.829. Rata-rata ketidaktercapaian PT. Transportasi Jakarta dalam hal ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan sebesar 33.5% dari total 80% standar yang ditentukan, maka ditentukan denda berupa potongan pemberian subsidi sebesar Rp27.958.537.

Dengan demikian maka dapat

disimpulkan bahwa terdapat 4 standar yang tidak bisa dipenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) dengan indikator kecepatan perjalanan sebagai standar yang paling tidak terpenuhi. Tidak terpenuhinya SPM pada bidang keteraturan mengakibatkan adanya pemotongan pemberian subsidi senilai Rp28.900.305. Tidak terpenuhinya standar yang terdapat pada Standar Pelayanan Minimal (SPM) secara tidak langsung dapat mempengaruhi nominal subsidi yang akan didapatkan oleh PT. Transportasi Jakarta. Hal tersebut dikarenakan Standar Pelayanan Minimal (SPM) merupakan sebuah acuan yang harus dipenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam melaksanakan kegiatan operasionalnya sebagai penyedia layanan transportasi umum di DKI Jakarta. Acuan tersebut hendaknya dapat dipenuhi karena berkaitan dengan kepentingan orang banyak menggunakan transportasi umum.

Jika PT. Transportasi Jakarta tidak mampu memenuhi semua standar yang telah ditetapkan maka dapat dikatakan bahwa PT. Transportasi Jakarta tidak mampu memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sehingga hal tersebut akan berpengaruh terhadap pemberian subsidi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT. Transportasi Jakarta.

#### **4.4 Pembahasan Hipotesis**

Penelitian ini melakukan pengujian hipotesis dengan memaparkan keterkaitan antara biaya produksi dan pendapatan tiket transjakarta dengan *Public Service Obligation* (PSO). Jika jumlah pendapatan tiket lebih kecil daripada biaya produksi maka pemberian subsidi dirasa perlu dilakukan.

Hipotesis : Pemberian subsidi pada PT Transportasi Jakarta dipengaruhi oleh pendapatan transjakarta yang lebih rendah daripada biaya produksi transjakarta serta penilaian Standar Pelayanan

Minimal (SPM) yang harus dipenuhi oleh PT Transportasi Jakarta.

Hasil pemaparan pada bab ini menunjukkan bahwa tingkat pemberian subsidi dipengaruhi oleh tingkat pendapatan tiket dan biaya produksi di PT Transportasi Jakarta. Ketika biaya produksi meningkat dan pendapatan tiket menurun maka pemberian subsidi perlu dilakukan untuk menutupi biaya yang tidak mampu dibayar oleh PT Transportasi Jakarta. Dengan kata lain kondisi tersebut disebabkan karena jumlah pendapatan tiket lebih rendah daripada biaya produksi transjakarta. Namun ketika biaya produksi menurun dan pendapatan tiket meningkat maka pemberian subsidi tidak perlu dilakukan dikarenakan PT Transportasi Jakarta dianggap memiliki kecukupan secara finansial dimana pendapatan tiket lebih besar daripada biaya produksi. Terdapat faktor lain yang mempengaruhi tingkat pemberian subsidi pada PT Transportasi Jakarta yaitu adanya Standar Pelayanan Minimum (SPM).

SPM merupakan suatu standar yang harus dipenuhi oleh suatu badan usaha dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat. Jika PT Transportasi Jakarta telah memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang telah ditentukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta maka pemberian dana subsidi dapat diberikan secara utuh sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun jika terbukti PT Transportasi Jakarta tidak memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta maka PT Transportasi Jakarta akan dikenakan pinalti berupa pengurangan dana subsidi.

## **5. Simpulan, Saran dan Penelitian Selanjutnya**

### **5.1 Simpulan**

Penelitian ini bermaksud untuk mencari tahu dampak dari biaya produksi dan pendapatan tiket terhadap *Public Service Obligation* (PSO) pada PT Transportasi Jakarta pada periode 2015 hingga 2017.

Didasarkan pada hasil pengkajian dalam penelitian ini, dengan demikian maka kesimpulan yang bisa diperoleh dari penelitian ini diantaranya:

Terdapat keterkaitan antara biaya produksi dan pendapatan tiket dengan *Public Service Obligation* (PSO). Hubungan antara ketiga variable tersebut adalah ketika biaya produksi meningkat dan pendapatan tiket menurun maka jumlah subsidi akan meningkat. Sebaliknya jika biaya produksi menurun dan pendapatan tiket meningkat maka jumlah subsidi akan menurun. Terdapat faktor lain yang mempengaruhi jumlah subsidi yang diberikan kepada PT. Transportasi Jakarta yaitu Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang merupakan acuan yang harus dipenuhi oleh PT. Transportasi Jakarta dalam melaksanakan kegiatan operasionalnya sebagai penyedia layanan transportasi umum bagi masyarakat. Jika Standar Pelayanan Minimal (SPM) dapat dipenuhi

seluruhnya oleh PT. Transportasi Jakarta maka pemberian subsidi akan diberikan secara penuh tanpa potongan. Sebaliknya jika Standar Pelayanan Minimal (SPM) tidak dapat dipenuhi seluruhnya oleh PT. Transportasi Jakarta maka pemberian subsidi akan diberikan setelah dikurangi denda atas ketidaktercapaian Standar Pelayanan Minimal (SPM).

## **5.2 Saran**

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan diatas, dengan demikian saran – saran yang bisa diberikan berkaitan dengan biaya produksi dan pendapatan tiket terhadap *Public Service Obligation* (PSO) pada PT Transportasi Jakarta diantaranya:

1. Institusi diharapkan mampu memaksimalkan penggunaan sarana dan prasarana transjakarta guna meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum khususnya transjakarta

sesuai dengan program pemerintah sehingga jumlah penumpang transjakarta akan meningkat seiring dengan kesadaran untuk beralih menggunakan transportasi umum.

2. Perusahaan hendaknya mengatur sedemikian rupa pencapaian Standar Pelayanan Minimum (SPM) guna mengurangi adanya pinalti yang disebabkan karena adanya indicator Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang tidak terpenuhi.

## **5.3 Penelitian Selanjutnya**

Bagi peneliti selanjutnya dapat memperluas variable lainnya yang memiliki pengaruh terhadap pendapatan tiket PT Transportasi Jakarta. Selain itu, dapat memperpanjang periode sampel sehingga diperoleh hasil penelitian yang lebih akurat. Terakhir, dapat memperluas jumlah sampel yang diteliti dan populasi penelitian bukan saja terbatas pada laporan keuangan

suatu institusi dan bisa diperluas dengan populasi yang lain.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Agfarni.(2012).*Ciri-ciri BUMN*. Diakses dari [http://agfarni.blogspot.com/2012/11/ciri-ciri\\_bumn.html](http://agfarni.blogspot.com/2012/11/ciri-ciri_bumn.html).
- Baker, R. E., Lembke, V. C., King, T. E., & Jeffrey, C. G. (2008). *Advanced Financial Accounting*. Singapore: McGraw Hill.
- Baswir, R. (1998). *Akuntansi Pemerintahan Indonesia*. Yogyakarta: BPFE.
- Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2016). Peraturan Gubernur No. 62 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Pemberian Subsidi kepada BUMD PT Transportasi Jakarta. Jakarta: Pemerintahan Daerah DKI Jakarta
- Damardjati, R.S. (2010). *Istilah – istilah Dunia Pariwisata*. Jakarta: Gramedia Pustaka Umum.
- Direktorat Jendral Anggaran Departemen Keuangan Republik Indonesia. (2007). *Public service obligation (PSO)*. Jakarta: Direktorat Jendral Anggaran Departemen Keuangan Republik Indonesia
- Dyckman, T. R., Dukes, R. E., & Davis, C. J. (2002). *Akuntansi Intermediate, Edisi kesepuluh, Jilid 1, Terjemahan Emil Salim*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Erwan, A. P. (2010). *Subsidi sebagai Instrumen Kebijakan Publik: Dilema Antara Rasionalitas Ekonomi dan Tekanan Politik*. Diakses dari [http://www.bppk.depkeu.go.id/id/berita-cimahi/9631-memahami\\_pengertian-kebijakan-subsidi-dalam-APBN](http://www.bppk.depkeu.go.id/id/berita-cimahi/9631-memahami_pengertian-kebijakan-subsidi-dalam-APBN)
- Giri, C. P. (2017). Analisis faktor – faktor yang mempengaruhi pendapatan driver go-jek di kota Denpasar Bali e-Jurnal EP Unud, 6(6), 948-975.
- Handoko, T. H. (2015). *Manajemen Edisi 2*. Yogyakarta: BPFE
- Harahap, S. S., (2002). *Analisa Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta:PT Raja Grafindo Persada
- Hidayat, A. (2017). *Pengantar Tutorial SPSS Bahasa Indonesia*. Diakses dari <https://www.statistikian.com>
- Ilahi, A.(2018). *Pengertian Subsidi Menurut Para Ahli*. Diakses dari <https://www.materipendidikan.i>

- [nfo/2018/04/pengertianqsubsidi menurut-para-ahli.html](http://nfo/2018/04/pengertianqsubsidi%20menurut-para-ahli.html)
- Jura, D. C. (2016). Pengaruh kenaikan BBM dan jumlah penumpang terhadap pendapatan sopir angkot di kota Manado tahun 2015. *E-Jurnal Universitas Sam Ratulangi*, (16), 538-548.
- Kamaluddin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (n.d). Pengertian Penumpang, diakses dari <https://www.kbbi.web.id>
- Kementerian Perhubungan. (2012). *Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Nasution. H. M. N. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Nazir, M. (1998). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Niswonger. (1999). *Prinsip – Prinsip Akuntansi, edisi 19 jilid 1*. Terjemahkan oleh Alfonsius Sirait dan Helda Gunawan. Jakarta: Salemba Empat.
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta. (2014). *Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta-Busway*. Jakarta: Pemerintah Daerah DKI Jakarta.
- Ikatan Akuntan Indonesia. (2004). *Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan.2004: PSAK 23 mengatur tentang Pendapatan*. Jakarta: IAI.
- Priyatno, D. (2011) *Buku Pintar Statistik Komputer*. Yogyakarta: MediaKom.
- Republik Indonesia, (2009). Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ).
- Republik Indonesia. (2003). Undang – Undang RI no. 19 tahun 2003 mengatur tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 66 ayat 1
- Santoso, S. (2012). *Panduan Lengkap SPSS Versi 20*. Jakarta: PT Elex media Komputindo
- Schiavo-Campo, S., & Sundaram, P. (2000). *To serve and to Preserve: Improving Public Administration in a Competitive World*. Retrieved from [https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28984/improving\\_public-administration.pdf](https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28984/improving_public-administration.pdf)

- Soemarsono. (2003). *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia dan Ketenaga kerjaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sudirman. (2012). *Pengaruh jumlah penumpang dan jam kerja terhadap pendapatan tukang ojek di kecamatan Jambi Timur*.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RND*. Bandung: Alfabeta
- Syukriawati, R. (2016). *Pengaruh jumlah penumpang dan jumlah kendaraan terhadap pendapatan jasa parkir di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu*. *Media Neliti*. 4(9), 95-106
- Transportasi Jakarta. (2018). *Sejarah Transjakarta*, diakses dari [www.transjakarta.co.id](http://www.transjakarta.co.id)
- Transportasi Jakarta. (2018). *Tentang Transjakarta*, diakses dari [www.transjakarta.co.id](http://www.transjakarta.co.id)
- Warpani, P. S. (1990). *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Yoeti, O. A. (1999). *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Bandung: Penerbit Angkasa