



PENGURANGAN ANGGARAN DALAM SKEMA *BUY THE SERVICE* TRANSPORTASI PUBLIK MASSAL

Rafika Sari*

Abstrak

Sejak tahun 2020 pemerintah menerapkan layanan angkutan perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan (Buy The Service, BTS) sesuai amanat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di tahun 2025, pemerintah mengurangi $\pm 59\%$ anggaran program BTS dari Rp437,9 miliar menjadi Rp177,5 miliar. Tulisan ini bertujuan untuk mengkaji kebijakan pengurangan anggaran transportasi publik oleh pemerintah dalam skema BTS di Indonesia. Pengurangan anggaran program BTS memberikan dampak terhadap daerah berkapasitas sangat rendah dan pencapaian kinerja program BTS. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengantisipasi kebijakan pengurangan anggaran BTS adalah dengan proses seleksi berdasarkan kemampuan fiskal diikuti dengan komitmen alokasi dana pemerintah daerah dan kolaborasi dengan pemerintah daerah untuk mencari solusi pembiayaan lain. Komisi V DPR RI perlu melakukan fungsi pengawasan terhadap kebijakan pemerintah atas penggunaan anggaran BTS yang digunakan oleh pemerintah.

Pendahuluan

Angkutan umum perkotaan merupakan denyut mobilitas transportasi perkotaan baik di dunia maju maupun di negara berkembang termasuk Indonesia. Untuk mewujudkannya, sesuai dengan amanat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka sejak tahun 2020 pemerintah menerapkan layanan angkutan perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan (*Buy The Service*, BTS). Skema BTS ini untuk menjawab tingginya kebutuhan subsidi akan transportasi perkotaan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan, di tengah keterbatasan anggaran pemerintah yang dihadapi.

Di tahun 2025, pemerintah mengurangi $\pm 59\%$ anggaran program BTS dari Rp437,9 miliar pada tahun 2024 menurun menjadi Rp177,5 miliar. Terdapat 11 kota yang dilayani BTS sepanjang 2024, kemudian hanya 8 kota yang dilayani BTS di tahun 2025. Pemerintah menghentikan bantuan dana kepada sejumlah daerah yang dinilai berhasil dalam mengembangkan program BTS dalam transportasi publik (Ave, 2025).

*) Analis Legislatif Ahli Madya Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri dan Pembangunan pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian DPR RI. Email: rafika.sari@dpr.go.id

Namun demikian, pemangkasan subsidi ini disebut-sebut untuk mendukung program Makan Bergizi Gratis (Prakoso, 2025). Untuk itu, tulisan ini bertujuan untuk mengkaji dampak pengurangan anggaran transportasi publik oleh pemerintah dalam skema BTS di Indonesia dan upaya yang dilakukan untuk mengantisipasi pengurangan/penghentian program BTS.

Subsidi BTS dan Kriteria

BTS adalah sistem yang dapat diberlakukan untuk mengoperasikan bus dengan spesifikasi pelayanan, baik ditinjau dari sisi kuantitas maupun kualitas. Pemerintah akan membayar operator berdasarkan tarif atas pelayanan yang mereka laksanakan, sesuai jumlah kilometer yang mereka tempuh (Sutomo, 2007). Subsidi BTS merupakan wujud kehadiran pemerintah dalam pelayanan transportasi publik yang dilakukan bekerja sama dengan operator. Program ini memicu pemerintah daerah untuk dapat melanjutkan keberlangsungan angkutan massal, antarkapasitas fiskal daerah rendah, dan komitmen untuk melanjutkan program.

Pada tahun 2023, program BTS yang diselenggarakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan di 10 kota telah mengangkut 21.551.706 orang. Program ini telah mengoperasikan 948 armada, 782 bus dan 166 MPU, di 61 koridor. Pada tahun 2024 jumlah penumpang BTS meningkat 309%, yaitu mencapai 88.185.933 penumpang di 11 kota (Itsaini & Alexander, 2025).

Kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah terhadap kota penerima subsidi dengan skema BTS sebagai berikut: (a) memiliki studi kelayakan jaringan pelayanan angkutan umum; (b) memiliki Peraturan Daerah tentang angkutan umum; (c) tersedia dan meratanya angkutan umum dengan pertimbangan kebutuhan masyarakat di kota/kabupaten; (d) komitmen Pemerintah Daerah dalam penyediaan prasarana halte/*bus stop*; (e) adanya lembaga pengelola BTS dan kesanggupan pemerintah daerah dalam membentuk Badan Usaha Milik Daerah, serta (f) komitmen daerah dalam menyediakan infrastruktur pendukung, rekayasa lalu lintas, *push strategy*, penyediaan *feeder*, penyelesaian masalah sosial dan sosialisasi (Harianto, 2023). Berdasarkan kriteria tersebut, pemerintah memberikan subsidi program BTS kepada 11 kota dengan 46 koridor sepanjang tahun 2024, yaitu Palembang, Surakarta, Denpasar, Yogyakarta, Medan, Bandung, Surabaya, Banjarmasin, Balikpapan, Makassar, dan Banyumas.

Selanjutnya, melalui program BTS, pemerintah dapat memberikan insentif berupa subsidi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bagi operator swasta yang memenuhi kriteria tertentu, seperti memiliki armada angkutan umum yang memenuhi standar keselamatan dan lingkungan, serta memberikan pelayanan yang baik dan terukur kepada masyarakat. Dari layanan BTS, total pendapatan mencapai Rp106,201 miliar dengan *load factor* (perbandingan antara kapasitas tersedia dengan kapasitas yang terjual atau digunakan) nasional tercatat 44,56 persen.

Dampak Kebijakan

Pemerintah daerah memiliki peran penting dalam menyediakan layanan transportasi publik berbasis BTS, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Berikut adalah beberapa dampak pengurangan anggaran program BTS.

Pertama, bagi daerah yang memiliki kemampuan fiskal yang sangat rendah, pemerintah daerah mengurangi bahkan menghentikan program BTS transportasi massal. Sehingga ketika bantuan pusat berkurang atau bahkan berhenti, maka layanan transportasi umum program BTS di sejumlah kota terancam mandek. Bahkan banyak daerah yang menghentikan bus BTSnya (Ruhullessin & Alexander, 2025). Di sejumlah wilayah di Provinsi Jawa Tengah, sebagian anak harus putus sekolah lantaran angkutan umum sudah tidak tersedia di daerahnya (Setijowarno, 2024).

Kedua, bagi daerah yang memiliki minim inovasi pembiayaan untuk menggandeng pihak ketiga dalam mempertahankan operasional bus BTS. Padahal berdasarkan nota kesepahaman dengan Kementerian Perhubungan, pemerintah daerah harus mampu mandiri dalam mengelola bus program BTS (Huda, 2025).

Ketiga, keterbatasan fiskal masih menjadi dalih pemerintah daerah untuk berharap pemberian subsidi. Sehingga kebijakan ini menjadi momentum bagi pemerintah menyeleksi pemberian subsidi angkutan massal secara konsisten dengan melakukan evaluasi terhadap kinerja terhadap kota penerima BTS. Untuk itu, pemerintah perlu mengapresiasi atas kemandirian daerah dalam layanan angkutan umum massal.

Dampak Kebijakan

Ada sejumlah upaya yang perlu dilakukan untuk mengantisipasi pengurangan/penghentian program BTS yang diterapkan oleh pemerintah di tahun 2025. *Pertama*, melakukan seleksi yang ketat terhadap kota berdasarkan kemampuan fiskal dengan perencanaan program yang diikuti dengan komitmen alokasi dana pemerintah daerah (Ave, 2025). Dalam penelitian Prayudyanto (2021) disebutkan bahwa program BTS yang terencana dengan baik dapat dikembangkan untuk mengurangi subsidi pemerintah dan meningkatkan pelayanan angkutan umum. Belajar dari bentuk subsidi angkutan massal di kota-kota di dunia antara lain Brazil, Colombia, India, dan Mexico (Tabel 1), bahwa jumlah populasi menjadi indikator persyaratan bagi kota penerima subsidi. Selain kapasitas fiskal sebagai indikator BTS, jumlah populasi/*load factor* dapat diusulkan menjadi indikator tambahan kota penerima subsidi BTS untuk meningkatkan efektivitas kinerja BTS.

Kedua, kolaborasi Pemerintah (dalam hal ini Kementerian Perhubungan) dan Pemerintah Daerah untuk mencari solusi pembiayaan. Dalam penelitian Masikun dkk. (2023) disimpulkan bahwa keberhasilan program BTS melalui *public private partnership* (PPP)

Tabel 1. Bentuk Subsidi Angkutan Massal di Kota-Kota di Dunia

	Brazil	Columbia	India	Mexico
Program Bantuan	Growth Acceleration Programme	Urban Transport National Programme	Jawaharlal Nehru Urban Renewal Mission	Federal Support Programme for Mass Transit
Moda Pilihan	BRT, LRT, Metro, Kereta Sub-Urban	BRT	BRT, Pelebaran Jalan, Flyover	BRT, LRT, Metro, Kereta Sub-Urban
Persyaratan Kota	Kota Besar Populasi >500.000	Populasi Kota > 600.000	Populasi Kota >1 juta, Kota turis	Populasi Kota > 500.000
Penerima	Pemerintah Provinsi & Kota	Pemerintah Kota	Pemerintah Kota	Pemerintah Provinsi & Kota

Sumber: GIZ, 2016 dalam Prayudyanto (2021)

tergantung pada beberapa aspek yaitu (a) keberlanjutan pemberian layanan melalui kontrak secara *multi year*, agar swasta dapat bekerja dengan standar layanan yang telah ditentukan; (b) operator yang kompeten baik performa keuangan maupun administrasi; (c) penggunaan teknologi (*Internet of Things & Dashboard Control*); (d) dan kemauan serta kemampuan masyarakat untuk membayar dan menggunakan angkutan umum.

BTS menjadi penting karena: a) kelemahan sistem pengusahaan angkutan umum di Indonesia, operator belum mempunyai keinginan berkompetisi untuk menekan biaya operasional (Tri, 2009). Untuk memperbaiki kinerja angkutan umum menjadi pilihan bagi masyarakat di perkotaan, perlu adanya reformasi sistem operasional angkutan umum yang efisien dan efektif, b) BTS sudah dibuktikan dalam pengembangan angkutan umum massal berbasis *Bus Rapid Transport* (BRT) di Amerika Selatan sebagai pelopor BRT dunia, dan c) keterlibatan pemerintah dalam subsidi yang terukur dan dipertanggungjawabkan (Prayudyanto, 2021).

Janji memberikan subsidi angkutan perkotaan untuk mewujudkan layanan transportasi umum merupakan salah satu indikator kota layak huni. Angkutan umum yang tidak dikelola dengan baik dapat menimbulkan berbagai dampak dalam kehidupan masyarakat. Intervensi pemerintah pusat dan daerah saat ini tetap diperlukan untuk menghindari kegagalan pasar layanan angkutan perkotaan di tengah keterbatasan anggaran pemerintah.

Penutup

Semangat Program BTS merupakan wujud kehadiran pemerintah dalam menyelenggarakan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat. Saat ini BTS masih diperlukan bagi daerah yang memiliki kapasitas fiskal yang rendah. Tentu saja akan menjadi sia - sia dan merugikan banyak pihak jika keberlanjutan program BTS dihentikan.

Untuk itu, kolaborasi antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan DPR RI sangat penting dalam mempertahankan keberlanjutan program BTS.

Komisi V DPR RI perlu mendorong pemerintah mencari solusi pembiayaan pengganti BTS yang hilang. Selain itu, Komisi V DPR RI perlu mendukung pemerintah dalam kampanye aktif kepada masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Melalui fungsi pengawasan, Komisi V DPR RI mendorong pemerintah lebih selektif menggunakan anggaran BTS transportasi massal agar tepat sasaran.

Referensi

- Ave. Angkutan massal: Pemda butuh dukungan untuk transportasi publik. (2025, Januari 17). *Kompas*, 10.
- Harianto, M. (2025, Januari 14) Kemenhub: BTS layani 88,18 juta penumpang hingga 2024, *Antara*. <https://www.antaranews.com/berita/4584110/kemenhub-bts-layani-8818-juta-penumpang-hingga-2024>.
- Masikun, I.P., Wahyuningsih, E., Faozanudin, M., & Kurniasih, D. (2023). Akuntabilitas penerapan skema *buy the service* pada transportasi massa. *Jurnal Litbang Provinsi Jawa Tengah*. 21(2), 205-216.
- Prayudyanto, M. N. (2021). Perbandingan kinerja *buy the services* angkutan umum massal kota metropolitan dengan metode biaya operasional kendaraan dan indeks sustainabilitas. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(1), 55–71.
- Prokoso, W. (2025, Januari 14). Subsidi transportasi bts turun 50%, pengamat: Indonesia emas 2045 sebatas mimpi, *Solopos.espos*. <https://solopos.espos.id/subsidi-transportasi-bts-turun-50-pengamat-indonesia-emas-2045-sebatas-mimpi-205167>.
- Pusparisa, Y. D. R. (2025, Januari 15). Keberlanjutan bus kota butuh political will pemerintah daerah. *Kompas.id*. <https://www.kompas.id/artikel/political-will-pemerintah-daerah-menentukan-keberlanjutan-bus-kota>.
- Ruhullessin, M. F. & Alexander, H. B. (2025, Januari 21). Pemda dinilai tak penuhi kewajiban untuk sediakan angkutan umum. *Kompas.com*. <https://www.kompas.com/properti/read/2025/01/21/063000721/pemda-dinilai-tak-penuhi-kewajiban-untuk-sediakan-angkutan-umum>.

