



PERAN BELANJA SUBSIDI TRANSPORTASI TERHADAP MOBILITAS PENDUDUK PADA TRANSJAKARTA

Indah Yuli Kustianah^{a*}, Helena Maniku^b, Shafa Kamilah Maryza^c, Najwa Nur Kamila^d, Andini Khoirunnissa^e, Dudi Duta Akbar^f

^{a*} Akuntansi; 63230684@bsi.ac.id, Universitas Bina Sarana Informatika; Dewi Sartika B, Jakarta Timur, DKI Jakarta

^b Akuntansi; 63230976@bsi.ac.id, Universitas Bina Sarana Informatika; Dewi Sartika B, Jakarta Timur, DKI Jakarta

^c Akuntansi; 63231212@bsi.ac.id, Universitas Bina Sarana Informatika; Dewi Sartika B, Jakarta Timur, DKI Jakarta

^d Akuntansi; 63231093@bsi.ac.id, Universitas Bina Sarana Informatika; Dewi Sartika B, Jakarta Timur, DKI Jakarta

^e Akuntansi; 63230223@bsi.ac.id, Universitas Bina Sarana Informatika; Dewi Sartika B, Jakarta Timur, DKI Jakarta

^f Akuntansi; dudi.ddb@bsi.ac.id, Universitas Bina Sarana Informatika; Dewi Sartika B, Jakarta Timur, DKI Jakarta

* Penulis Korespondensi: Indah Yuli Kustianah

ABSTRACT

This study analyzes the role of transportation subsidy expenditure in supporting population mobility through TransJakarta services from the perspective of governmental accounting. Using a descriptive approach through literature review and documentation study, this research examines the relationship between subsidies as fiscal input, service improvement as output, and mobility as policy outcome. Data were obtained from the 2024 Regional Government Financial Report of DKI Jakarta Province, Statistics Indonesia publications, and relevant studies on transportation subsidies and urban mobility. The findings show that transportation subsidies are associated with improved mobility indicators, reflected in the increase in TransJakarta passengers from approximately 285 million in 2023 to 413 million in 2025. Service improvements also supported wider mobility access. However, these improvements cannot be attributed solely to subsidies without further causal testing. The decline in subsidy per passenger indicates potential efficiency improvement in budget utilization.

Keywords: *Transportation subsidy; Population mobility; TransJakarta; Governmental accounting*

Abstrak

Penelitian ini menganalisis peran belanja subsidi transportasi dalam mendukung mobilitas penduduk pada layanan TransJakarta dari perspektif akuntansi pemerintahan. Dengan pendekatan deskriptif melalui studi literatur dan dokumentasi, penelitian ini mengkaji hubungan antara subsidi sebagai input fiskal, peningkatan layanan sebagai output, dan mobilitas masyarakat sebagai outcome kebijakan publik. Data diperoleh dari Laporan Keuangan Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024, publikasi Badan Pusat Statistik, serta kajian terkait subsidi transportasi dan mobilitas perkotaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa subsidi transportasi berkaitan dengan perbaikan indikator mobilitas, tercermin dari peningkatan jumlah penumpang TransJakarta dari sekitar 285 juta pada 2023 menjadi 413 juta pada 2025. Peningkatan layanan juga mendukung perluasan akses mobilitas. Namun, peningkatan tersebut belum dapat sepenuhnya diatribusikan hanya pada subsidi tanpa pengujian kausal lebih lanjut. Penurunan subsidi per penumpang mengindikasikan potensi peningkatan efisiensi penggunaan anggaran.

Kata kunci: Subsidi transportasi; Mobilitas penduduk; TransJakarta; Akuntansi Pemerintahan

1. PENDAHULUAN

Sebagai salah satu kota metropolitan terbesar di dunia, Jakarta menghadapi tekanan tinggi pada sistem transportasi akibat jumlah penduduk yang melebihi 10 juta jiwa. Perkembangan transportasi publik di Jakarta menunjukkan adanya transformasi menuju sistem yang lebih terintegrasi dan efisien [1] Namun demikian, dominasi kendaraan pribadi masih menimbulkan kemacetan pada jam sibuk, peningkatan polusi

udara, serta penurunan kualitas hidup dan produktivitas ekonomi masyarakat. Kondisi tersebut menegaskan pentingnya pengembangan transportasi publik yang efisien, terjangkau, dan berkelanjutan. Salah satu kebijakan strategis yang dijalankan adalah pengembangan sistem Bus Rapid Transit (BRT) melalui layanan TransJakarta sejak tahun 2004, yang memiliki jaringan luas dan berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat perkotaan.

Dalam perspektif akuntansi pemerintahan, belanja pemerintah merupakan pengeluaran yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan layanan publik. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 2010 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan, belanja pemerintah harus disajikan secara andal, relevan, dan dapat dibandingkan agar dapat digunakan sebagai dasar evaluasi kinerja sektor publik. Dalam konteks ini, subsidi transportasi merupakan instrumen fiskal yang perlu dievaluasi dari sisi efektivitas, efisiensi, dan kontribusinya terhadap tujuan pelayanan publik [2]. Dengan demikian, belanja subsidi tidak hanya dipahami sebagai pengeluaran anggaran, tetapi juga sebagai instrumen kebijakan publik yang seharusnya menghasilkan output layanan dan outcome mobilitas yang terukur.

Namun, perlu dibedakan bahwa belanja subsidi dalam penelitian ini merujuk pada dukungan operasional atau Public Service Obligation (PSO) untuk menutup selisih antara tarif layanan dan biaya penyelenggaraan transportasi. Sementara itu, belanja modal seperti pengadaan armada baru, pembangunan atau revitalisasi halte, dan penyediaan infrastruktur fisik merupakan komponen pendukung layanan yang tidak selalu termasuk dalam klasifikasi subsidi menurut Standar Akuntansi Pemerintahan. Perbedaan ini penting agar analisis tidak mencampuradukkan subsidi operasional dengan investasi aset atau belanja modal dalam menilai kinerja layanan transportasi publik.

Dalam kerangka akuntansi pemerintahan, anggaran berfungsi sebagai alat perencanaan, pengendalian, kebijakan publik, dan penilaian kinerja pemerintah daerah. Oleh karena itu, belanja subsidi transportasi perlu dikaitkan dengan capaian yang jelas, baik pada tingkat output maupun outcome. Output layanan dapat dilihat dari peningkatan kapasitas layanan, frekuensi operasional, jumlah rute, cakupan wilayah, dan ketersediaan fasilitas pendukung. Sementara itu, outcome mobilitas penduduk dapat dilihat dari peningkatan jumlah penumpang, intensitas penggunaan layanan transportasi publik, aksesibilitas masyarakat terhadap pusat aktivitas, efisiensi subsidi per penumpang, serta potensi perbaikan waktu tempuh perjalanan. Dengan demikian, mobilitas tidak hanya dimaknai sebagai pergerakan fisik, tetapi juga sebagai peningkatan akses, keterjangkauan, efisiensi biaya, dan kemudahan masyarakat dalam beraktivitas.

Secara konseptual, subsidi transportasi dirancang untuk mendukung kinerja layanan melalui pembiayaan operasional dan menjaga keterjangkauan tarif bagi masyarakat [3]. Dalam kerangka input–output–outcome, belanja subsidi dapat diposisikan sebagai input fiskal yang mendukung penyelenggaraan layanan transportasi publik. Input tersebut kemudian diharapkan mendorong peningkatan output layanan, seperti frekuensi perjalanan, cakupan rute, dan kapasitas angkut, yang pada akhirnya berkaitan dengan outcome berupa peningkatan mobilitas masyarakat. Namun demikian, hubungan tersebut tidak dapat dipahami secara sederhana sebagai hubungan kausal langsung tanpa pengujian lebih lanjut. Peningkatan mobilitas dapat dipengaruhi pula oleh faktor lain, seperti integrasi tarif, kualitas layanan, konektivitas antarmoda, kepadatan penduduk, pola aktivitas ekonomi, dan kebijakan pembatasan kendaraan pribadi.

Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kebijakan tarif integrasi transportasi dapat meningkatkan jumlah penumpang sebagai indikator kinerja layanan [4]. Namun, pengukuran mobilitas yang hanya didasarkan pada jumlah penumpang masih bersifat terbatas karena belum sepenuhnya mencerminkan intensitas perjalanan, aksesibilitas, waktu tempuh, maupun perubahan perilaku masyarakat dalam menggunakan transportasi publik. Dengan demikian, ridership penting sebagai indikator awal, tetapi belum cukup untuk menjelaskan mobilitas penduduk secara komprehensif.

Keterbatasan pengukuran tersebut menunjukkan adanya celah penelitian. Pertama, penelitian mengenai tarif integrasi lebih banyak menilai perubahan jumlah penumpang tanpa mengukur aksesibilitas dan intensitas perjalanan secara lebih luas. Kedua, kajian mengenai efektivitas program PSO pada PT Transportasi Jakarta masih terbatas pada aspek pendapatan pengemudi dan belum secara langsung mengaitkan subsidi dengan outcome mobilitas penduduk [5]. Ketiga, studi internasional telah menggunakan pendekatan eksperimental dan data geolokasi untuk mengukur dampak subsidi secara lebih akurat, tetapi pendekatan tersebut belum banyak digunakan dalam kajian akuntansi pemerintahan di Indonesia [6], [7]. Keempat, kajian mengenai skema subsidi transportasi menunjukkan bahwa subsidi berbasis tarif dapat menghasilkan manfaat sosial

yang tinggi, tetapi belum secara spesifik mengaitkannya dengan outcome mobilitas dalam kerangka akuntansi sektor publik[8].

Berdasarkan celah tersebut, penelitian ini mengintegrasikan analisis input, output, dan outcome dalam menilai peran belanja subsidi transportasi pada layanan TransJakarta. Input dianalisis melalui realisasi subsidi transportasi sebagai dukungan fiskal pemerintah daerah. Output dianalisis melalui peningkatan kapasitas dan cakupan layanan, seperti armada, rute, halte, dan cakupan wilayah. Outcome dianalisis melalui indikator mobilitas penduduk, terutama jumlah penumpang, aksesibilitas layanan, dan efisiensi subsidi per penumpang. Dengan kerangka tersebut, penelitian ini tidak hanya menilai besaran belanja subsidi, tetapi juga mengkaji bagaimana subsidi berkaitan dengan kinerja layanan dan manfaat publik yang dihasilkan.

Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran belanja subsidi transportasi dalam mendukung mobilitas penduduk pada layanan TransJakarta dari perspektif akuntansi pemerintahan. Secara khusus, penelitian ini mengkaji hubungan antara subsidi sebagai input fiskal, peningkatan layanan sebagai output, dan mobilitas penduduk sebagai outcome kebijakan publik. Selain itu, penelitian ini juga mengevaluasi apakah implementasi subsidi telah mencerminkan prinsip value for money, yaitu efektivitas, efisiensi, dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan layanan transportasi publik. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai efektivitas belanja publik di sektor transportasi serta menjadi bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan transportasi yang lebih akuntabel, efisien, dan berorientasi pada peningkatan mobilitas masyarakat.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Akuntansi Pemerintahan

Akuntansi pemerintahan merupakan cabang akuntansi yang berfokus pada pencatatan, pengelolaan, pengukuran, pelaporan, dan pertanggungjawaban transaksi keuangan negara maupun daerah, baik dalam lingkup Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Akuntansi pemerintahan berperan penting dalam memastikan bahwa penggunaan dana publik dapat disajikan secara transparan, akuntabel, relevan, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat [9]. Dalam konteks sektor publik, anggaran tidak hanya berfungsi sebagai alat administratif, tetapi juga sebagai instrumen kebijakan untuk mencapai tujuan pelayanan publik, pemerataan akses, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dalam perspektif akuntansi pemerintahan, setiap pengeluaran pemerintah perlu dinilai dari dua sisi. Pertama, dari sisi administratif-keuangan, yaitu apakah belanja telah dicatat, diklasifikasikan, dilaporkan, dan dipertanggungjawabkan sesuai dengan standar dan regulasi yang berlaku. Kedua, dari sisi manfaat publik, yaitu apakah belanja tersebut menghasilkan output dan outcome yang sesuai dengan tujuan kebijakan. Dengan demikian, keberhasilan pengelolaan anggaran tidak cukup hanya dilihat dari realisasi belanja, tetapi juga dari efektivitas, efisiensi, dan akuntabilitas manfaat yang dihasilkan bagi masyarakat.

Dalam Standar Akuntansi Pemerintahan, belanja pemerintah diklasifikasikan berdasarkan jenisnya, antara lain belanja operasi, belanja modal, subsidi, hibah, dan jenis belanja lainnya. Belanja operasi merupakan pengeluaran anggaran yang digunakan untuk mendukung kegiatan rutin pemerintah dengan manfaat jangka pendek. Belanja modal merupakan pengeluaran yang ditujukan untuk memperoleh aset tetap atau aset lainnya yang memberikan manfaat lebih dari satu periode akuntansi. Sementara itu, subsidi merupakan pengeluaran pemerintah yang diberikan untuk mendukung penyediaan barang atau jasa tertentu agar tetap dapat diakses oleh masyarakat dengan harga yang terjangkau [10].

Pembedaan jenis belanja tersebut penting dalam penelitian ini karena belanja subsidi transportasi tidak dapat disamakan secara langsung dengan belanja modal. Dalam konteks layanan TransJakarta, subsidi lebih tepat dipahami sebagai dukungan operasional atau Public Service Obligation (PSO) yang bertujuan menjaga keterjangkauan tarif dan keberlanjutan layanan. Adapun pengadaan armada, pembangunan halte, dan revitalisasi infrastruktur transportasi dapat berkaitan dengan peningkatan layanan, tetapi tidak selalu termasuk dalam kategori belanja subsidi. Oleh karena itu, analisis akuntansi pemerintahan diperlukan untuk menilai apakah belanja subsidi telah digunakan secara akuntabel dan mampu mendukung capaian pelayanan publik yang terukur.

2.2 Belanja Subsidi Transportasi

Belanja subsidi merupakan salah satu instrumen fiskal pemerintah yang digunakan untuk mendukung penyediaan barang atau jasa tertentu agar tetap dapat dijangkau oleh masyarakat. Menurut Spencer dan Amos Jr. (1993) dalam [11], subsidi dapat dipahami sebagai bentuk pembayaran atau dukungan finansial yang diberikan pemerintah kepada perusahaan maupun rumah tangga untuk mencapai tujuan kebijakan tertentu, terutama dalam rangka mengurangi beban yang ditanggung oleh penerima manfaat. Sementara itu, menurut [12], belanja subsidi pada dasarnya diarahkan untuk menjaga agar harga barang atau jasa tertentu yang diproduksi atau disediakan oleh badan usaha, baik milik negara maupun swasta, tetap berada pada tingkat yang terjangkau bagi masyarakat sesuai dengan ketentuan yang berlaku [13].

Dalam konteks transportasi publik, subsidi berperan sebagai instrumen kebijakan untuk menjaga keterjangkauan tarif, mendukung keberlanjutan operasional layanan, dan memperluas akses masyarakat terhadap transportasi yang aman, murah, dan terintegrasi. Subsidi transportasi menjadi penting terutama di wilayah perkotaan yang menghadapi persoalan kemacetan, biaya perjalanan yang tinggi, ketimpangan akses, dan dominasi kendaraan pribadi. Dengan adanya subsidi, pemerintah dapat menekan tarif layanan agar tetap terjangkau, sekaligus menjaga agar operator transportasi publik tetap mampu menyediakan layanan secara berkelanjutan.

Subsidi transportasi publik juga dapat berperan dalam mendukung peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat perkotaan. Dalam layanan seperti TransJakarta, subsidi membantu menjaga keterjangkauan tarif dan mendukung penyediaan layanan bagi kelompok masyarakat yang bergantung pada transportasi publik. Selain itu, subsidi dapat memperkuat daya tarik transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi, terutama apabila didukung oleh peningkatan kualitas layanan, integrasi antarmoda, cakupan rute yang luas, dan frekuensi layanan yang memadai. Dengan demikian, subsidi transportasi tidak hanya dipandang sebagai pengeluaran pemerintah, tetapi juga sebagai instrumen kebijakan publik yang berkaitan dengan pemerataan akses, efisiensi mobilitas, dan pembangunan transportasi perkotaan yang berkelanjutan [14].

Namun demikian, efektivitas subsidi transportasi tidak dapat dinilai hanya dari besarnya anggaran yang dikeluarkan. Subsidi perlu dievaluasi berdasarkan keterkaitannya dengan output dan outcome layanan. Output dapat berupa peningkatan kapasitas layanan, frekuensi perjalanan, keterjangkauan tarif, cakupan rute, dan kualitas pelayanan. Sementara itu, outcome dapat dilihat dari peningkatan jumlah pengguna, aksesibilitas masyarakat, efisiensi biaya perjalanan, dan potensi perubahan perilaku dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik. Oleh karena itu, dalam penelitian ini belanja subsidi transportasi dipahami sebagai input fiskal yang perlu dianalisis keterkaitannya dengan output layanan TransJakarta dan outcome mobilitas penduduk.

2.3 Mobilitas Masyarakat

Mobilitas masyarakat merupakan pergerakan individu atau kelompok dari satu lokasi ke lokasi lain untuk memenuhi berbagai kebutuhan, seperti bekerja, belajar, mengakses layanan publik, melakukan aktivitas ekonomi, maupun berinteraksi sosial. Dalam konteks perkotaan, mobilitas tidak hanya berkaitan dengan perpindahan fisik, tetapi juga mencerminkan tingkat akses masyarakat terhadap pusat kegiatan, keterjangkauan layanan transportasi, efisiensi waktu tempuh, serta kemudahan dalam menggunakan moda transportasi publik. Mobilitas dapat dipahami sebagai proses perpindahan penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain atau dalam kawasan perkotaan tertentu [12]. Namun, dalam penelitian ini, mobilitas lebih difokuskan pada mobilitas harian masyarakat perkotaan melalui layanan transportasi publik, bukan pada perpindahan penduduk secara permanen.

Mobilitas masyarakat dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain ketersediaan infrastruktur transportasi, tingkat aksesibilitas, keterjangkauan tarif, kualitas layanan, integrasi antarmoda, serta kebijakan pemerintah yang mendukung kemudahan pergerakan penduduk [15]. Dalam konteks layanan TransJakarta, mobilitas masyarakat dapat dilihat melalui peningkatan jumlah penumpang, perluasan cakupan rute, kemudahan akses menuju halte atau koridor layanan, serta keterjangkauan biaya perjalanan. Oleh karena itu, jumlah penumpang atau ridership dapat digunakan sebagai indikator awal mobilitas, tetapi belum cukup untuk menggambarkan mobilitas secara menyeluruh apabila tidak dilengkapi dengan indikator aksesibilitas, intensitas penggunaan, dan efisiensi biaya.

Perkembangan mobilitas masyarakat perkotaan juga dipengaruhi oleh dinamika urbanisasi, pertumbuhan aktivitas ekonomi, dan perkembangan teknologi transportasi. Urbanisasi meningkatkan kebutuhan perjalanan harian karena semakin banyak penduduk yang bergantung pada sistem transportasi publik untuk

mengakses tempat kerja, sekolah, pusat layanan, dan kawasan ekonomi. Selain itu, kemajuan teknologi, termasuk transportasi digital, sistem pembayaran elektronik, informasi rute, dan integrasi data perjalanan, turut memengaruhi pola mobilitas masyarakat [16]. Dengan dukungan teknologi dan kebijakan transportasi yang tepat, layanan transportasi publik dapat menjadi lebih mudah diakses, efisien, dan responsif terhadap kebutuhan pengguna.

Dalam kaitannya dengan subsidi transportasi, mobilitas masyarakat dapat meningkat apabila subsidi mampu menjaga keterjangkauan tarif dan mendukung keberlanjutan layanan. Subsidi yang dirancang dengan baik dapat memperkuat daya tarik transportasi publik, terutama bagi masyarakat yang sensitif terhadap biaya perjalanan. Kajian [8] membandingkan tiga skema subsidi dalam sistem transportasi publik perkotaan, yaitu subsidi tetap, subsidi berbasis tarif, dan subsidi berbasis jarak. Dengan menggunakan metode optimasi Lagrange, penelitian tersebut menemukan bahwa subsidi berbasis tarif menghasilkan kesejahteraan sosial dan utilitas penumpang yang lebih tinggi, sedangkan subsidi berbasis jarak lebih menguntungkan secara finansial dan membutuhkan subsidi lebih kecil. Temuan ini menunjukkan bahwa desain subsidi perlu disesuaikan dengan tujuan kebijakan, apakah untuk meningkatkan akses masyarakat, menjaga efisiensi fiskal, atau memperluas penggunaan transportasi publik.

Berdasarkan uraian tersebut, mobilitas masyarakat dalam penelitian ini dipahami sebagai *outcome* dari kebijakan subsidi transportasi yang dapat diamati melalui beberapa indikator, yaitu peningkatan jumlah penumpang, aksesibilitas layanan, keterjangkauan tarif, efisiensi subsidi per penumpang, serta perluasan cakupan layanan transportasi publik. Dengan demikian, analisis mobilitas tidak hanya melihat seberapa banyak masyarakat menggunakan TransJakarta, tetapi juga menilai apakah belanja subsidi mampu mendukung layanan transportasi yang lebih terjangkau, mudah diakses, dan bermanfaat bagi aktivitas masyarakat perkotaan..

2.4 Aksesibilitas dan Kualitas Layanan Transportasi

Aksesibilitas merupakan salah satu faktor penting dalam menentukan keberhasilan sistem transportasi publik. Terbatasnya akses terhadap layanan transportasi umum dapat mendorong masyarakat untuk lebih bergantung pada kendaraan pribadi, terutama di kota besar dengan aktivitas ekonomi dan sosial yang tinggi. Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi kemudian menambah beban jalan raya, memperburuk kemacetan, dan menurunkan efisiensi mobilitas perkotaan. Dalam konteks ini, aksesibilitas transportasi publik menjadi penting karena menunjukkan sejauh mana masyarakat dapat menjangkau layanan transportasi secara mudah, cepat, aman, dan terjangkau.

Aksesibilitas atau keterjangkauan dalam sistem transportasi merujuk pada tingkat kemudahan suatu lokasi untuk dicapai serta kemampuan sistem transportasi dalam menghubungkan berbagai titik aktivitas dan penggunaan lahan [17]. Keterjangkauan juga dapat dipahami sebagai tingkat peluang atau kemudahan seseorang dalam mencapai tujuan perjalanannya [18]. Dengan demikian, aksesibilitas tidak hanya berkaitan dengan jarak fisik menuju halte atau koridor transportasi, tetapi juga mencakup ketersediaan rute, frekuensi layanan, integrasi antarmoda, waktu tempuh, biaya perjalanan, dan kemudahan informasi bagi pengguna.

Karakteristik sistem transportasi dapat dilihat dari tingkat aksesibilitas yang dihasilkannya. Sistem transportasi yang baik mampu menghubungkan masyarakat dengan lokasi aktivitas utama, seperti tempat kerja, sekolah, fasilitas kesehatan, pusat ekonomi, dan layanan publik. Aksesibilitas tersebut juga berkaitan erat dengan pola penggunaan lahan dan pola perjalanan harian masyarakat. Lokasi aktivitas akan menentukan arah dan intensitas perjalanan, sedangkan pola perjalanan masyarakat akan memengaruhi kebutuhan jaringan transportasi. Dengan demikian, aksesibilitas, penggunaan lahan, pola perjalanan, dan jaringan transportasi saling berhubungan dalam membentuk keseluruhan sistem transportasi perkotaan [19]. Dalam layanan TransJakarta, aksesibilitas dapat dilihat dari cakupan wilayah layanan, jumlah rute, keterhubungan antar koridor, integrasi dengan moda lain, serta kemudahan masyarakat dalam menjangkau halte atau titik layanan. Semakin luas cakupan layanan dan semakin baik integrasi transportasi, semakin besar peluang masyarakat untuk menggunakan transportasi publik dalam aktivitas harian. Oleh karena itu, aksesibilitas menjadi salah satu indikator penting dalam menilai apakah subsidi transportasi benar-benar mendukung mobilitas penduduk atau hanya menjaga tarif tetap murah tanpa memperluas manfaat layanan.

Selain aksesibilitas, kualitas layanan juga menjadi faktor penting dalam mendorong penggunaan transportasi publik. Kualitas layanan merupakan bentuk pelayanan yang diberikan oleh penyedia kepada pengguna, baik melalui sarana, prasarana, perlengkapan, sikap penyedia layanan, maupun produk dan jasa

yang ditawarkan. Kualitas layanan ditentukan oleh kinerja penyedia, harapan pengguna, serta penilaian nyata yang diterima oleh pelanggan [20]. Dalam konteks transportasi publik, kualitas layanan dapat mencakup kenyamanan armada, keselamatan perjalanan, ketepatan waktu, kepadatan penumpang, kebersihan halte, kejelasan informasi rute, kemudahan pembayaran, dan responsivitas pelayanan.

Kualitas layanan yang baik dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi publik. Sebaliknya, layanan yang tidak nyaman, tidak tepat waktu, sulit diakses, atau tidak terintegrasi dapat membuat masyarakat kembali memilih kendaraan pribadi meskipun tarif transportasi publik relatif murah. Oleh karena itu, subsidi transportasi perlu dievaluasi tidak hanya dari sisi besaran anggaran, tetapi juga dari kemampuannya mendukung aksesibilitas dan kualitas layanan. Jika subsidi mampu menjaga keterjangkauan tarif, mendukung keberlanjutan operasional, dan diikuti oleh peningkatan kualitas layanan, maka subsidi tersebut berpotensi memberikan kontribusi terhadap peningkatan mobilitas masyarakat.

Berdasarkan uraian tersebut, aksesibilitas dan kualitas layanan merupakan dua indikator penting dalam menilai outcome belanja subsidi transportasi. Aksesibilitas menunjukkan sejauh mana masyarakat dapat menjangkau dan menggunakan layanan TransJakarta, sedangkan kualitas layanan menunjukkan sejauh mana layanan tersebut memenuhi harapan dan kebutuhan pengguna. Dengan demikian, evaluasi subsidi transportasi perlu menghubungkan input fiskal berupa belanja subsidi dengan output layanan dan outcome mobilitas penduduk secara lebih komprehensif.

3 METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan analitis melalui studi literatur dan studi dokumentasi. Metode deskriptif digunakan untuk menggambarkan peran belanja subsidi transportasi dalam mendukung layanan TransJakarta, sedangkan pendekatan analitis digunakan untuk mengkaji keterkaitan antara subsidi sebagai input fiskal, peningkatan layanan sebagai output, dan mobilitas penduduk sebagai outcome kebijakan publik. Penelitian ini tidak bertujuan untuk menguji hubungan kausal secara statistik, tetapi untuk memberikan pemahaman mengenai bagaimana belanja subsidi transportasi dapat dikaitkan dengan indikator layanan dan mobilitas masyarakat.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data diperoleh dari Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD) Provinsi DKI Jakarta, publikasi Badan Pusat Statistik (BPS), dokumen atau publikasi resmi terkait layanan TransJakarta, serta jurnal ilmiah yang membahas subsidi transportasi, akuntansi pemerintahan, aksesibilitas, dan mobilitas masyarakat. Data pendukung juga dapat berasal dari laporan resmi pemerintah, dokumen anggaran, dan publikasi institusi terkait sepanjang dapat diverifikasi dan relevan dengan fokus penelitian.

Objek kajian dalam penelitian ini adalah belanja subsidi transportasi pada layanan TransJakarta dan keterkaitannya dengan mobilitas penduduk. Dalam kerangka analisis, belanja subsidi transportasi diposisikan sebagai input fiskal yang mendukung keterjangkauan tarif dan keberlanjutan operasional layanan. Output layanan dianalisis melalui indikator seperti jumlah armada, rute, halte, cakupan layanan, dan pengembangan fasilitas transportasi. Sementara itu, outcome mobilitas dianalisis melalui indikator jumlah penumpang, aksesibilitas layanan, keterjangkauan biaya perjalanan, dan efisiensi subsidi per penumpang.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi dan studi literatur. Studi dokumentasi dilakukan dengan menelaah laporan keuangan daerah, data anggaran subsidi, data jumlah penumpang, serta dokumen layanan TransJakarta. Studi literatur dilakukan dengan mengkaji teori dan hasil penelitian terdahulu mengenai belanja subsidi, transportasi publik, akuntansi pemerintahan, mobilitas perkotaan, dan konsep value for money. Data yang diperoleh kemudian diklasifikasikan berdasarkan tiga kategori utama, yaitu input, output, dan outcome.

Teknik analisis data dilakukan secara deskriptif-analitis. Pertama, penelitian mengidentifikasi besaran dan peran belanja subsidi transportasi sebagai bagian dari belanja publik pemerintah daerah. Kedua, penelitian menelaah perkembangan output layanan TransJakarta, seperti cakupan layanan, rute, armada, dan fasilitas pendukung. Ketiga, penelitian menganalisis indikator mobilitas penduduk melalui perkembangan jumlah penumpang dan aksesibilitas layanan. Keempat, penelitian menghitung efisiensi subsidi melalui indikator subsidi per penumpang dengan rumus sebagai berikut:.

Subsidi per Penumpang = Estimasi Subsidi Tahunan ÷ Jumlah Penumpang Tahunan

Rumus tersebut digunakan untuk melihat apakah peningkatan jumlah pengguna layanan diikuti oleh penurunan beban subsidi per penumpang. Semakin rendah subsidi per penumpang, maka penggunaan anggaran dapat diinterpretasikan semakin efisien, sepanjang kualitas layanan tetap terjaga. Namun, interpretasi efisiensi ini harus dilakukan secara hati-hati karena penurunan subsidi per penumpang belum tentu mencerminkan peningkatan kualitas layanan apabila tidak didukung oleh data aksesibilitas, kenyamanan, ketepatan waktu, dan kepuasan pengguna.

Untuk menjaga validitas analisis, penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dengan membandingkan data dari LKPD Provinsi DKI Jakarta, publikasi BPS, dokumen layanan TransJakarta, dan literatur akademik. Triangulasi dilakukan agar informasi yang digunakan tidak hanya bergantung pada satu sumber. Selain itu, penelitian ini membatasi kesimpulan pada hubungan deskriptif dan indikatif antara belanja subsidi transportasi, peningkatan layanan, dan mobilitas penduduk. Dengan demikian, penelitian ini tidak menyimpulkan bahwa subsidi secara langsung menyebabkan peningkatan mobilitas, tetapi menunjukkan bagaimana subsidi dapat berperan dalam mendukung indikator mobilitas melalui layanan transportasi publik yang lebih terjangkau dan luas.

4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Transportasi publik memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas masyarakat perkotaan melalui penyediaan layanan yang efisien, terjangkau, dan merata. Di Jakarta, tekanan kemacetan dan tingginya ketergantungan terhadap kendaraan pribadi menuntut adanya kebijakan transportasi publik yang mampu memperluas akses mobilitas masyarakat. Dalam konteks tersebut, TransJakarta sebagai layanan Bus Rapid Transit (BRT) menjadi salah satu instrumen strategis Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mendukung mobilitas penduduk.

Secara empiris, perkembangan mobilitas masyarakat dapat dilihat dari jumlah penumpang TransJakarta. Data jumlah penumpang menunjukkan tren peningkatan sebagai berikut.:

Tabel 1. Jumlah Penumpang TransJakarta Tahun 2023– 2025

Tahun	Jumlah Penumpang
2023	±285 Juta
2024	±347 Juta
2025	±413 Juta

Sumber: BPS Provinsi DKI Jakarta (2025)

Berdasarkan data tersebut, terlihat bahwa jumlah penumpang TransJakarta mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2023 jumlah penumpang tercatat sekitar 285 juta, kemudian meningkat menjadi 347 juta pada tahun 2024, dan kembali meningkat menjadi sekitar 413 juta pada tahun 2025. Jika dianalisis lebih lanjut, peningkatan ini menunjukkan pertumbuhan yang konsisten, dimana terjadi kenaikan sekitar 21,7% dari tahun 2023 ke 2024, dan kembali meningkat sekitar 19% pada tahun 2025. Selanjutnya, peningkatan mobilitas tersebut tidak terlepas dari peran pemerintah daerah melalui kebijakan belanja subsidi transportasi. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memberikan dukungan dalam bentuk Public Service Obligation (PSO) yang bersumber dari APBD. Pada tahun 2024, pemerintah mengalokasikan subsidi sebesar Rp3,9 triliun dan meningkat menjadi Rp4,8 triliun pada tahun 2026 yang telah disetujui oleh Ketua DPRD Daerah Khusus Jakarta. Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta masih menerapkan kebijakan tarif tetap TransJakarta sebesar Rp3.500,00 sejak awal operasionalnya, meskipun Biaya Pokok Pelayanan (BPP) per penumpang diperkirakan mencapai Rp15.000,00.

Peningkatan alokasi subsidi ini tidak hanya menunjukkan keberlanjutan kebijakan fiskal, tetapi juga mencerminkan adanya peningkatan kebutuhan pendanaan seiring dengan bertambahnya cakupan layanan dan jumlah pengguna. Artinya, subsidi berfungsi sebagai *enabler* yang memungkinkan sistem transportasi tetap berjalan optimal meskipun terjadi peningkatan beban layanan. Untuk melihat sejauh mana pelaksanaan subsidi transportasi direalisasikan oleh pemerintah daerah, diperlukan analisis terhadap data anggaran dan realisasi belanja subsidi dalam Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD) Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024. Data tersebut penting untuk menunjukkan apakah kebijakan subsidi yang telah direncanakan benar-benar dilaksanakan dalam praktik pengelolaan keuangan daerah.

Peran Belanja Subsidi Transportasi Terhadap Mobilitas Penduduk pada Transjakarta (Indah Yuli Kustianah)

Tabel. 2 Anggaran dan Realisasi Belanja Subsidi Provisi DKI Jakarta Tahun 2024

Uraian	Anggaran 2024	Realisasi 2024	Persentase Realisasi
Belanja Subsidi DKI Jakarta	Rp. 6.320.789.085.601	Rp. 5.875.837.590.937	92,96%
Belanja Subsidi Bidang Transportasi	Rp. 5.524.905.503.122	Rp. 5.084.658.442.903	92,30%
Subsidi PT Transportasi Jakarta	Rp. 3.909.930.081.062	Rp. 3.628.665.936.744	92,81%

Sumber: LKPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024 (Audited)

Berdasarkan data Laporan Keuangan Pemerintah Daerah (LKPD) Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024, realisasi belanja subsidi menunjukkan bahwa sektor transportasi menjadi salah satu prioritas utama dalam pelaksanaan belanja daerah. Dari total anggaran belanja subsidi sebesar Rp6,32 triliun, terealisasi sebesar Rp5,87 triliun atau mencapai 92,96%. Pada sektor transportasi, realisasi subsidi mencapai Rp5,08 triliun dari anggaran sebesar Rp5,52 triliun atau sebesar 92,03%. Sementara itu, subsidi yang dialokasikan khusus kepada PT Transportasi Jakarta (TransJakarta) terealisasi sebesar Rp3,63 triliun dari anggaran Rp3,91 triliun atau mencapai 92,81%. Tingginya tingkat realisasi tersebut menunjukkan bahwa kebijakan subsidi transportasi tidak hanya direncanakan dalam APBD, tetapi juga dilaksanakan secara nyata untuk mendukung keberlangsungan pelayanan transportasi publik di DKI Jakarta. Kondisi ini memperlihatkan adanya konsistensi antara perencanaan anggaran dan implementasi kebijakan pemerintah daerah dalam mendukung mobilitas masyarakat melalui layanan TransJakarta. Dengan kata lain, subsidi tidak berhenti pada tahap penganggaran, tetapi benar-benar direalisasikan sebagai bentuk dukungan terhadap operasional dan pengembangan layanan transportasi publik.

Selain melihat tingkat realisasi subsidi pada tahun berjalan, analisis juga perlu dilakukan terhadap perkembangan belanja subsidi dari tahun ke tahun. Perbandingan realisasi subsidi tahun 2023 dan 2024 digunakan untuk mengetahui arah kebijakan pemerintah daerah dalam meningkatkan dukungan terhadap pelayanan transportasi publik.

Tabel 3. Perbandingan Realisasi Belanja Subsidi DKI Jakarta Tahun 2023-2024

Tahun	Realisasi Belanja Subsidi
2023	Rp. 5.539.653.281.534
2024	Rp. 5.875.837.590.937
Kenaikan	Rp. 336.184.309.403 (6,07%)

Sumber: LKPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024 (Audited)

Berdasarkan Tabel 3, realisasi belanja subsidi meningkat sebesar Rp336,18 miliar atau sekitar 6,07% dari tahun 2023 ke 2024. Kenaikan ini menunjukkan bahwa pemerintah daerah masih memberikan dukungan fiskal yang cukup besar terhadap pelayanan publik, termasuk sektor transportasi. Namun, peningkatan subsidi perlu dibaca secara hati-hati karena belum otomatis menunjukkan peningkatan efektivitas apabila tidak dikaitkan dengan indikator output dan outcome layanan.

Dalam pelaksanaan anggaran, tidak seluruh belanja subsidi yang dialokasikan terserap secara penuh. Selisih antara anggaran dan realisasi dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. Selisih Anggaran dan Realisasi Belanja Subsidi Tahun 2024

Uraian	Nilai
Anggaran Subsidi 2024	Rp. 6.320.798.085.601
Realisasi Subsidi 2024	Rp. 5.875.837.590.937
Selisih/Tidak Terserap	Rp. 444.960.494.664
Persentase Selisih	7,04%

Sumber: LKPD Provinsi DKI Jakarta Tahun 2024 (Audited)

Selisih anggaran sebesar Rp444,95 miliar atau 7,04% menunjukkan bahwa realisasi belanja subsidi tidak mencapai 100%. Kondisi ini belum tentu menunjukkan kegagalan pelaksanaan anggaran. Apabila selisih tersebut terjadi karena hasil verifikasi layanan PSO, maka selisih anggaran dapat menunjukkan adanya mekanisme pengendalian belanja agar subsidi dibayarkan sesuai layanan yang benar-benar terverifikasi. Dalam perspektif akuntansi pemerintahan, kondisi tersebut dapat mencerminkan prinsip akuntabilitas dan efisiensi, sepanjang didukung oleh dokumen verifikasi, audit, dan pertanggungjawaban yang jelas.

Untuk menilai efisiensi penggunaan subsidi, penelitian ini menggunakan indikator subsidi per penumpang. Indikator ini menggambarkan besarnya subsidi yang ditanggung pemerintah untuk setiap pengguna layanan TransJakarta.

$$\text{Subsidi per Penumpang} = \text{Estimasi Subsidi Tahunan} \div \text{Jumlah Penumpang Tahunan}$$

Berikut disajikan perbandingan estimasi subsidi, jumlah penumpang, dan subsidi per penumpang.

Tabel 5. Estimasi Subsidi per Penumpang TransJakarta Tahun 2023-2025

Indikator	2023	2024	2025
Penumpang (Juta)	285	347	413
Estimasi Subsidi (Rp T)	3,5	3,9	4,3
Subsidi per Penumpang (Rp)	12.281	11.240	10.412
Growth Penumpang	-	21,7%	19,0%
Growth Subsidi	-	11,4%	10,3%
Rasio Efektivitas	-	1,90	1,84

Sumber: BPS DKI Jakarta (2025)

Berdasarkan Tabel 5, subsidi per penumpang mengalami penurunan dari Rp12.281 pada tahun 2023 menjadi Rp11.240 pada tahun 2024, dan kembali turun menjadi Rp10.412 pada tahun 2025. Penurunan ini mengindikasikan bahwa setiap rupiah subsidi mampu menjangkau jumlah pengguna yang lebih besar. Dengan kata lain, secara deskriptif terdapat indikasi peningkatan efisiensi penggunaan subsidi per penumpang.

Selain itu, rasio efektivitas menunjukkan bahwa pertumbuhan jumlah penumpang lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan subsidi. Pada tahun 2024, pertumbuhan penumpang sebesar 21,7% lebih tinggi daripada pertumbuhan subsidi sebesar 11,4%, sehingga rasio efektivitas mencapai 1,90. Pada tahun 2025, pertumbuhan penumpang sebesar 19,0% juga lebih tinggi daripada pertumbuhan subsidi sebesar 10,3%, dengan rasio efektivitas sebesar 1,84. Kondisi ini menunjukkan bahwa pertumbuhan output/outcome layanan lebih besar dibandingkan pertumbuhan input subsidi.

Namun demikian, interpretasi tersebut perlu dibatasi. Data pada Tabel 5 menggunakan estimasi subsidi, bukan seluruhnya angka audited. Oleh karena itu, hasil ini lebih tepat dibaca sebagai indikasi efisiensi, bukan bukti final. Selain itu, peningkatan jumlah penumpang dapat dipengaruhi oleh faktor lain, seperti perluasan rute, integrasi transportasi, peningkatan aktivitas masyarakat, perubahan pola kerja, dan kebijakan transportasi perkotaan lainnya.

Dari sisi output layanan, TransJakarta memiliki kapasitas operasional yang cukup besar dalam mendukung mobilitas penduduk. Beberapa indikator output layanan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 6. Indikator Output Layanan TransJakarta

Indikator	Capaian
Armada Bus	4.370 unit
Mikrotrans	2.968 unit
Total Rute	257 unit
Cakupan Wilayah	89% wilayah DKI Jakarta

Sumber: BPS DKI Jakarta (2025)

Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui bahwa dari sisi penyediaan layanan, TransJakarta telah memiliki kapasitas yang cukup besar dalam mendukung mobilitas masyarakat. Hal ini tercermin dari jumlah armada yang memadai, jaringan rute yang luas, serta integrasi layanan yang memungkinkan masyarakat menjangkau berbagai wilayah dengan lebih mudah. Ketersediaan layanan yang semakin luas ini menunjukkan bahwa sistem transportasi publik di Jakarta telah berkembang tidak hanya dari sisi kuantitas, tetapi juga dari sisi kualitas pelayanan.

Cakupan layanan sebesar 89% menunjukkan bahwa hampir seluruh wilayah Jakarta telah terhubung dengan sistem transportasi publik, sehingga hambatan geografis terhadap mobilitas masyarakat semakin berkurang. Kondisi ini memungkinkan masyarakat dari berbagai wilayah, termasuk daerah yang sebelumnya sulit dijangkau, untuk mengakses pusat-pusat aktivitas seperti perkantoran, pendidikan, dan layanan publik lainnya. Dengan demikian, peningkatan cakupan layanan tidak hanya berdampak pada kemudahan akses, tetapi juga pada peningkatan efisiensi waktu dan kelancaran aktivitas masyarakat sehari-hari. Selain itu, luasnya cakupan layanan juga mencerminkan bahwa kebijakan subsidi yang diberikan pemerintah telah mampu mendorong peningkatan aksesibilitas secara lebih merata. Hal ini menjadi indikator penting bahwa belanja subsidi tidak hanya berfokus pada aspek operasional, tetapi juga diarahkan untuk memperluas jangkauan pelayanan sehingga manfaatnya dapat dirasakan oleh masyarakat secara lebih luas. Dengan kata lain, subsidi berperan dalam mengurangi kesenjangan akses transportasi antarwilayah serta mendukung terciptanya sistem mobilitas yang lebih inklusif dan terintegrasi.

Selain itu, peningkatan output layanan juga terlihat dari pengembangan infrastruktur dan armada sebagai berikut:

Tabel 7. Pengembangan Layanan TransJakarta

Aspek	Keterangan	Jumlah	Tahun
Revitalisasi Halte	Peningkatan Kapasitas & Integrasi	±20 halte	2023
Revitalisasi Total	Program bertahap	±46 halte	2022-2024
Penambahan Armada	Bus baru (listrik, medium, mikro)	±500 unit	2024
Total Armada	Armada operasional	±5.000 unit	2025
Bus Listrik Awal	Operasional awal	100 unit	2023
Penambahan Bus Listrik	Armada baru	200 unit	2024
Total Bus Listrik	Akumulasi	±300-470 unit	2024-2026

Sumber: PusatJakartago.id

Pengembangan layanan tersebut menunjukkan adanya upaya peningkatan kapasitas dan kualitas transportasi publik. Revitalisasi halte dapat mendukung kenyamanan pengguna, integrasi antarmoda, dan kelancaran pergerakan penumpang. Penambahan armada dapat memperbaiki frekuensi layanan dan menurunkan waktu tunggu apabila diikuti dengan pengelolaan operasional yang baik. Sementara itu, pengembangan bus listrik menunjukkan arah kebijakan menuju transportasi publik yang lebih ramah lingkungan.

Namun, data pada Tabel 7 perlu diverifikasi lebih lanjut karena sebagian indikator mencakup periode 2024–2026 dan dapat melibatkan belanja modal atau kebijakan investasi, bukan hanya belanja subsidi. Oleh karena itu, pembahasan harus membedakan antara subsidi operasional dan pengembangan aset layanan. Subsidi berperan menjaga keberlanjutan operasional dan keterjangkauan tarif, sedangkan pengembangan armada dan halte lebih tepat dipahami sebagai bagian dari peningkatan kapasitas layanan yang dapat didukung oleh berbagai sumber pembiayaan.

Dalam perspektif akuntansi sektor publik, belanja subsidi transportasi dapat dianalisis melalui kerangka input–output–outcome. Input dalam penelitian ini adalah belanja subsidi atau PSO yang diberikan pemerintah daerah untuk mendukung operasional layanan TransJakarta. Output terlihat dari kapasitas layanan, jumlah armada, rute, cakupan wilayah, serta pengembangan fasilitas pendukung. Outcome tercermin dari peningkatan jumlah penumpang dan perluasan akses mobilitas masyarakat.

Berdasarkan data yang disajikan, subsidi transportasi memiliki peran penting dalam mendukung keberlanjutan layanan TransJakarta, terutama melalui keterjangkauan tarif dan dukungan operasional. Peningkatan jumlah penumpang dari tahun 2023 sampai 2025 menunjukkan bahwa layanan TransJakarta

semakin banyak digunakan oleh masyarakat. Penurunan subsidi per penumpang juga mengindikasikan adanya potensi peningkatan efisiensi penggunaan anggaran.

Namun demikian, klaim efektivitas subsidi harus tetap dibatasi. Peningkatan jumlah penumpang tidak dapat sepenuhnya diatribusikan pada subsidi karena terdapat faktor lain seperti peningkatan layanan, integrasi transportasi, pola mobilitas masyarakat, pertumbuhan aktivitas ekonomi, dan kebijakan transportasi perkotaan. Selain itu, outcome mobilitas masih banyak diukur melalui jumlah penumpang, sehingga belum sepenuhnya menggambarkan intensitas perjalanan, waktu tempuh, akses kelompok rentan, kepuasan pengguna, dan perubahan dari kendaraan pribadi ke transportasi publik.

Dengan demikian, belanja subsidi transportasi dinilai berperan dalam mendukung mobilitas penduduk melalui layanan TransJakarta, tetapi evaluasi kinerjanya perlu dilakukan secara lebih komprehensif. Penilaian tidak cukup hanya didasarkan pada realisasi anggaran dan jumlah penumpang, tetapi juga harus mencakup kualitas layanan, aksesibilitas, efisiensi subsidi per penumpang, pemerataan cakupan layanan, dan manfaat sosial bagi masyarakat..

5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil kajian dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa belanja subsidi transportasi memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat melalui layanan TransJakarta. Subsidi yang diberikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui skema Public Service Obligation (PSO) berfungsi untuk menjaga keterjangkauan tarif dan mendukung keberlanjutan operasional transportasi publik. Kebijakan tarif TransJakarta yang relatif terjangkau memungkinkan masyarakat dari berbagai kelompok ekonomi mengakses layanan transportasi publik dengan biaya yang lebih rendah dibandingkan biaya pokok pelayanan.

Dari perspektif akuntansi pemerintahan, belanja subsidi transportasi tidak hanya dapat dipandang sebagai beban anggaran, tetapi juga sebagai instrumen kebijakan fiskal yang perlu dievaluasi berdasarkan keterkaitannya dengan output dan outcome pelayanan publik. Output layanan dapat dilihat dari kapasitas operasional, rute, cakupan wilayah, serta fasilitas pendukung layanan. Namun, peningkatan output seperti penambahan armada, revitalisasi halte, dan pengembangan bus listrik tidak dapat sepenuhnya diatribusikan hanya pada belanja subsidi, karena dapat melibatkan belanja modal, investasi layanan, kebijakan operasional, dan sumber pembiayaan lainnya.

Outcome kebijakan terlihat dari peningkatan jumlah penumpang TransJakarta dari sekitar 285 juta penumpang pada tahun 2023 menjadi sekitar 413 juta penumpang pada tahun 2025. Peningkatan tersebut menunjukkan adanya pertumbuhan penggunaan layanan transportasi publik. Selain itu, penurunan subsidi per penumpang mengindikasikan potensi peningkatan efisiensi penggunaan anggaran, karena subsidi yang diberikan mampu menjangkau jumlah pengguna yang lebih besar. Namun demikian, peningkatan jumlah penumpang tidak dapat dijadikan satu-satunya ukuran mobilitas, karena mobilitas juga perlu dilihat dari aksesibilitas, intensitas perjalanan, waktu tempuh, kualitas layanan, dan perubahan perilaku masyarakat dari kendaraan pribadi ke transportasi publik.

Dengan demikian, belanja subsidi transportasi dapat dinilai berperan dalam mendukung mobilitas masyarakat dan memperkuat layanan transportasi publik yang lebih terjangkau. Akan tetapi, efektivitas subsidi perlu dipahami secara hati-hati karena penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif berbasis studi literatur dan dokumentasi, sehingga tidak membuktikan hubungan kausal langsung antara subsidi dan peningkatan mobilitas. Evaluasi subsidi transportasi sebaiknya dilakukan secara lebih komprehensif dengan mengintegrasikan indikator realisasi anggaran, output layanan, aksesibilitas, efisiensi subsidi per penumpang, kualitas layanan, dan manfaat sosial bagi masyarakat.

SARAN

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu terus memperkuat tata kelola belanja subsidi transportasi agar tidak hanya berorientasi pada realisasi anggaran, tetapi juga pada peningkatan kualitas layanan dan manfaat publik. Evaluasi subsidi perlu dilakukan secara berkala dengan menggunakan indikator yang lebih terukur, seperti jumlah penumpang, subsidi per penumpang, cakupan wilayah layanan, ketepatan waktu, frekuensi

layanan, tingkat kepuasan pengguna, dan akses kelompok masyarakat berpenghasilan rendah terhadap layanan transportasi publik.

PT Transportasi Jakarta perlu meningkatkan kualitas layanan melalui penguatan integrasi rute, peningkatan keandalan armada, perbaikan fasilitas halte, penyediaan informasi perjalanan yang lebih akurat, serta pengurangan waktu tunggu penumpang. Peningkatan kualitas layanan penting agar subsidi yang diberikan pemerintah tidak hanya menjaga tarif tetap murah, tetapi juga benar-benar meningkatkan daya tarik transportasi publik dibandingkan kendaraan pribadi.

Penelitian selanjutnya disarankan menggunakan data yang lebih rinci dan metode yang lebih kuat, misalnya data bulanan penumpang, data rute, waktu tempuh, tingkat keterisian armada, survei pengguna, atau data geospasial aksesibilitas. Dengan data tersebut, hubungan antara subsidi transportasi dan mobilitas masyarakat dapat dianalisis secara lebih mendalam, tidak hanya berdasarkan jumlah penumpang, tetapi juga berdasarkan perubahan pola perjalanan, efisiensi waktu, dan pemerataan akses transportasi publik.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] N. I. P. Putri, □Pengaruh Transportasi Umum Terhadap Perkembangan Antar Wilayah Administrasi di Jakarta,” *J. Manaj. Bisnis Transp. dan Logistik*, vol. 8, no. 1, p. 63, 2022, doi: 10.54324/j.mbt.v8i1.1249.
- [2] M. H. Rahmadi, □Pelayanan Publik Digital Sebelum dan Setelah Pandemi COVID-19 di Indonesia,” *Petanda J. Ilmu Komun. dan Hum.*, vol. 6, no. 1, pp. 30–43, Dec. 2023, doi: 10.32509/petanda.v6i1.3699.
- [3] R. Gideon *et al.*, □Ramot Gideon Putra Limbong 1 A.A Bagus Putu Widanta 2 1,2,” pp. 695– 710, 2024.
- [4] M. F. Nurachman and Y. M. Lydia, □Sinergi Moda Transportasi Publik Di Jakarta: Dampak Kebijakan Tarif Integrasi Jaklingko Pada Mrt Jakarta,” *J. Ilm. M-Progress*, vol. 15, no. 2, pp. 244– 257, 2025, doi: 10.35968/mpu.v15i2.1459.
- [5] Ramot Gideon Putra Limbong and A.A Bagus Putu Widanta, □Analisis Efektivitas Program Subsidi Melalui Public Service Obligation Pada Sektor Transportasi Darat (Studi Kasus Pt Transportasi Jakarta),” *E-Jurnal Ekon. Pembang. Univ. Udayana*, vol. 13, no. 10, pp. 695– 710, 2025, doi: 10.24843/eep.2024.v13.i10.p02.
- [6] Y. Liao *et al.*, □Uncovering the social and spatial effects of fare cuts on public transport with mobile geolocation data,” *Transp. Res. Part A Policy Pract.*, vol. 200, 2025, doi: 10.1016/j.tra.2025.104647.
- [7] L. A. Guzman, S. G. Cardona, and J. L. Ochoa, □Increased ridership and improved affordability: Transforming public transport subsidies in developing contexts,” *Res. Transp. Econ.*, vol. 108, 2024, doi: 10.1016/j.retrec.2024.101492.
- [8] Q. Wang, S. Ma, G. Xu, R. Yan, X. Wu, and P. M. Schonfeld, □Enhancing financial viability and social welfare in public transportation: A study of subsidy schemes for urban rail transit systems,” *Comput. Ind. Eng.*, vol. 193, 2024, doi: 10.1016/j.cie.2024.110313.
- [9] Y. Prayogo, A. S. Fikri, K. P. Nandini, E. Syariah, S. Thaha, and S. Jambi, □Analisis Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 2010 Tentang Standar Akuntansi Pemerintah (SAP) Berbasis AkruaI dalam Penyusunan Laporan Pengelolaan Keuangan Daerah,” *J. Manaj. Sos. Ekon.*, vol. 3, no. 2, pp. 44– 58, 2023, [Online]. Available: <http://journal.stiestekom.ac.id/index.php/dinamikapage44>
- [10] Komite Standar Akuntansi Pemerintahan, *Standar Akuntansi Pemerintahan*, no. 71. 2021.
- [11] Sahara S and Nurcahyo B, □Efektivitas Penggunaan Kereta Listrik (KRL) Commuter Line Jabodetabek Untuk Mengurangi Kemacetan Di DKI Jakarta,” *Ekon. J. Ilm. Manajemen, Ekon. Bisnis, Kewirausahaan*, vol. 10, no. 2, 2023.
- [12] I. W. Y. S. Aryawan, N. M. Anggriyani, and D. Rukmawati, □Dampak mobilitas penduduk terhadap kehidupan sosial budaya masyarakat di desa batubulan kangin kecamatan sukawati kabupaten gianyar,” *SINTESA J. Ilmu Sos. dan Ilmu Polit.*, vol. 8, no. 1, p. 7, 2017.
- [13] D. Belanja, S. Dan, and B. Sosial, □Dampak Belanja Subsidi dan Bantuan Sosial dari APBD terhadap Kesenjangan Pendapatan di Indonesia,” *J. Manaj. Perbendaharaan*, vol. 5, no. 1, pp. 57– 77, 2024, doi: 10.33105/jmp.v5i1.524.
- [14] A. M. Ngoc, K. V. Hung, and V. A. Tuan, □Towards the Development of Quality Standards for Public Transport Service in Developing Countries: Analysis of Public Transport Users □

- Behavior,” *Transp. Res. Procedia*, vol. 25, pp. 4560–4579, 2017, doi: 10.1016/j.trpro.2017.05.354.
- [15] A. Rosyid *et al.*, “Jakarta, Role Model Integrasi Transportasi Publik Di Indonesia,” *eMobility | Sustain. Mobility, Public Transp. GIS Technol. To Support Reg. Dev. Indones.*, pp. 57–81, 2021.
- [16] O. Yumame, S. Pramono, and I. D. Pramudiana, “Analisis Dampak Transportasi Rel terhadap Penurunan Tingkat Kemacetan di Jakarta Universitas Dr . Soetomo Surabaya , Indonesia yang mempengaruhi kehidupan sehari-hari masyarakat . Seiring dengan pertumbuhan jumlah dampaknya terhadap pengurangan volume ken,” *J. Pendidik. dan Ilmu Sos.*, vol. 3, no. 2024, pp. 265–283, 2025, [Online]. Available: <https://jurnal.itbsemarang.ac.id/index.php/JUPENDIS>
- [17] R. P. Herrindra, S. Setiawan, and A. P. Wijaya, “Desain Sepeda Motor Listrik untuk Aktivitas City Touring bagi Penggemar Sepeda Motor Bergaya Neo-Klasik,” *J. Desain Indones.*, vol. 5, no. 01, pp. 73–102, 2023, [Online]. Available: <https://jurnal-desain-indonesia.com/index.php/jdi/article/view/185>
- [18] S. Handayani, D. A. Afrianti, and M. Suryandari, “Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta,” *J. Teknol. Transp. dan Logistik*, vol. 2, no. 1, pp. 19–28, 2021, [Online]. Available: <https://jurnal.poltradabali.ac.id/jttl/article/view/30>
- [19] I. Rosantiningsih *et al.*, “UNIVERSITAS INDRAPRASTA PGRI KAJIAN HAK WARGA KAMPUNG POJOK JAKARTA AKAN AKSES TRANSPORTASI” .
- [20] Aryatama, “Journal of Community Service NAVIGATION TOWARDS INCLUSIVITY : COMMUNITY SERVICE IN IMPROVING,” vol. 6, no. 1, pp. 79–94, 2024.