



# Evaluasi Program *Buy-the-Service*

*Focus Group Discussion* Transformasi Menuju  
Pembayaran Digital di Sektor Transportasi

**Mizandaru Wicaksono**  
Sr. Transport Associate ITDP Indonesia

22 Juni 2023



Institute for Transportation  
& Development Policy



Institute for Transportation  
& Development Policy

*Promoting sustainable and equitable transportation worldwide*



07  
NEGARA

38  
TAHUN

'99  
DI INDONESIA

**Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)** adalah Lembaga Non Profit (NGO) yang didirikan tahun 1985 di New York untuk menciptakan **transportasi yang berkelanjutan dan berkeadilan** di seluruh dunia.

ITDP Indonesia telah melakukan pendampingan beberapa kota di Indonesia terkait dengan isu:

1. Public transport
2. Non-motorized transport
3. Transit-oriented development
4. Transport demand management
5. Sustainable urban design



**Program BTS** adalah skema pembelian layanan untuk angkutan massal perkotaan dilakukan Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan dengan membeli layanan angkutan massal perkotaan (mensubsidi 100 persen biaya operasional kendaraan) kepada operator dengan mekanisme lelang **berbasis standar pelayanan minimal** yang telah ditetapkan.

Tujuan pelaksanaan program BTS:

- Stimulus pengembangan angkutan umum perkotaan.
- Meningkatkan minat penggunaan angkutan umum dan kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan.



ITDP telah melakukan evaluasi terkait implementasi program BTS di 10 kota di Indonesia pada periode Mei 2022 hingga Februari 2023.

Tujuan dari evaluasi ini adalah untuk memberikan rekomendasi dalam peningkatan implementasi program BTS di Indonesia.



## Jumlah Penumpang

Secara keseluruhan, jumlah penumpang/bus.hari layanan Teman Bus di semua koridor masih **belum memenuhi standar pelayanan**, hanya berkisar hingga 50% dari jumlah penumpang yang memenuhi standar pelayanan.



## Utilitas Armada

Semua koridor layanan Teman Bus memiliki **nilai utilitas armada sesuai standar pelayanan sebesar 80-90%**, menunjukkan bahwa layanan Teman Bus konsisten pada pemenuhan Standar Operasional Prosedur (SOP) terkait dengan jumlah armada bus yang dioperasikan (SO) setiap harinya.



## Jarak Tempuh (km/bus.hari)

Sebagian besar koridor layanan Teman Bus memiliki jarak tempuh layanan yang **memenuhi standar pelayanan sebesar 210-260 km/bus.hari**.



## Biaya Layanan (rupiah/penumpang)

Secara keseluruhan, **biaya per penumpang (rupiah/penumpang) layanan Teman Bus di semua koridor relatif tinggi**, sehingga dana subsidi yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk membiayai penumpang menggunakan layanan Teman Bus besar.

- 1** **Pemilihan Trayek BTS**
- 2** **Pemilihan dan Sinergitas dengan Operator Lokal Eksisting**
- 3** **Koordinasi Pemerintah Pusat dan Daerah**
- 4** **Dukungan Pemerintah Kota/Kabupaten Sekitar**
- 5** **Kinerja Operasional Layanan Teman Bus**
- 6** **Proses Pengawasan dan Evaluasi**
- 7** **Perangkat Informatika dan Teknologi Teman Bus**
- 8** **Mekanisme Transisi Program BTS Teman Bus dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah**
- 9** **Pemilihan Kota Baru BTS**



Penolakan BTS oleh Supir Angkot (Detik.com, 2022)

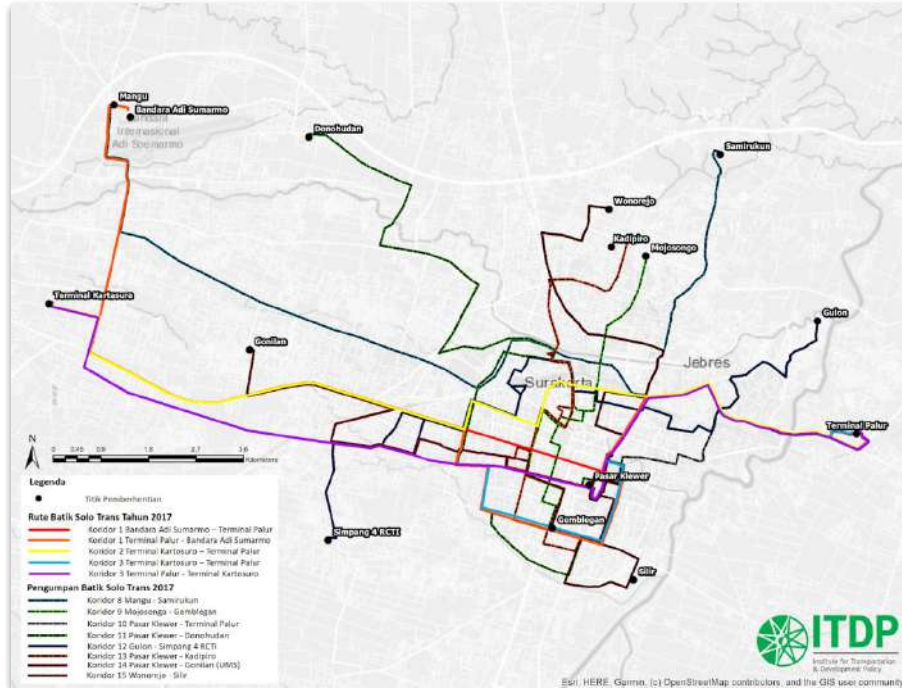
**Kondisi eksisting pemilihan trayek** program BTS Teman Bus di sebagian besar kota BTS di Indonesia didasari untuk:

- Menambah cakupan wilayah layanan transportasi publik dengan membuka trayek baru;
- Menghindari konflik dengan operator transportasi publik eksisting.

Padahal, idealnya pemilihan trayek transportasi publik harus didasarkan pada:

- **Jumlah penumpang (*demand*) terbesar.** Hal ini diperlukan agar manfaat dari peningkatan layanan transportasi publik melalui program BTS dapat dirasakan oleh banyak orang.
- **Kesiapan operator yang akan diintegrasikan dengan rute tersebut.** Operator dapat diajak untuk bergabung dengan sistem sehingga dapat meningkatkan tingkat pelayanan (LoS), dan meminimalisir potensi konflik di lapangan.

## Data Asal dan Tujuan Perjalanan



Transformasi digitalisasi pembayaran dalam sistem transportasi publik perkotaan (contoh: angkot, bus, dll) dapat membantu pemangku kepentingan terkait untuk mengakses data informasi asal dan tujuan perjalanan pengguna transportasi publik. Data ini penting digunakan **untuk merencanakan atau menyesuaikan rute transportasi publik sesuai *demand*** agar dapat melayani masyarakat dengan tepat sasaran.

Sejalan dengan isu yang ditemui pada layanan BTS, keberadaan data ini dapat meningkatkan kinerja layanan BTS di 10 kota eksisting maupun di kota-kota yang akan datang dengan **perencanaan rute yang ideal**.



Kepastian atau Transparansi Tarif

Fleksibilitas Tarif

Meningkatkan *speed throughput* penumpang pada halte/ stasiun

Meningkatkan kenyamanan penumpang dan *ease of use*

*Seamless Public Transportation*

## Fleksibilitas Tarif: Studi Kasus Jak Lingko



Sumber gambar: Transjakarta

## ***Fare Capping***

Pengguna **Oyster Card London** membayar kurang atau sama dengan tarif konvensional melalui **penetapan batas tarif** harian, mingguan, atau bulanan.

## ***Minus Ride System***

Di **Seoul**, pengguna **T-Money** diperbolehkan melakukan satu kali perjalanan jika saldo T-money mereka tidak cukup. Saldo baru akan dipotong saat *top up* selanjutnya.

## ***Frequency-based Discount***

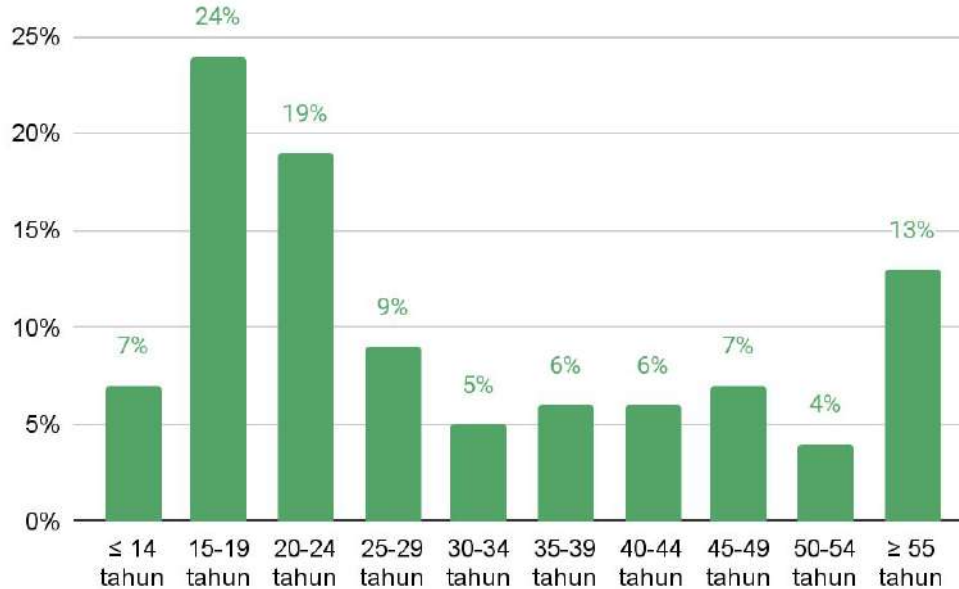
Di **Brisbane**, skema "**Go Card**" menawarkan **diskon 50%** untuk tarif setelah perjalanan ke-6 dalam periode satu minggu.

## ***Mileage Service***

Jarak perjalanan yang terkumpul pada **T-Money Seoul** dapat diubah menjadi saldo untuk menggunakan transportasi publik.

**Pembayaran digital membuka ruang untuk memperkenalkan inovasi dalam struktur tarif, untuk menarik lebih banyak pengguna**

## Inklusivitas



Persebaran Usia Pengguna BTS Surakarta  
(ITDP Indonesia, 2023)

Berdasarkan Laporan Survei Internet APJII (2020), sebanyak lebih dari **25% masyarakat Indonesia belum menggunakan layanan internet**. Selain itu, 80.2% masyarakat Indonesia juga belum menggunakan layanan uang elektronik.

Transformasi digitalisasi pembayaran perlu dilakukan secara bertahap mengingat **tidak semua pengguna transportasi publik merupakan masyarakat yang melek teknologi**, utamanya mereka yang termasuk dalam kelompok rentan.

Data hasil survei evaluasi terhadap 700 responden BTS di Kota Surakarta menunjukkan bahwa sekitar **17 persen pengguna layanan berusia di atas 50 tahun**. Selain itu, penumpang merasa bahwa kartu uang elektronik secara umum masih sulit untuk ditemui maupun diisi ulang.

## Keandalan Teknologi



BTS di Kota Medan (ITDP Indonesia, 2021)

Teknologi yang digunakan saat ini, baik dari mesin pembaca maupun kartu yang dikeluarkan, masih belum memiliki tingkat keandalan yang baik. Beberapa permasalahan yang kerap ditemui antara lain:

- Kartu elektronik tidak dapat digunakan atau **tidak dapat terbaca** oleh mesin pembaca;
- **Waktu tunggu cukup lama** sehingga menimbulkan antrian dan mengganggu operasional layanan BTS.

Tidak hanya pada layanan BTS, kendala serupa juga masih ditemui pada layanan transportasi publik yang sudah lama berjalan, seperti layanan Transjakarta.

# Terima Kasih

 [www.itdp-indonesia.org](http://www.itdp-indonesia.org)

 [itdpindonesia](https://www.instagram.com/itdpindonesia)

 [@itdpindonesia](https://twitter.com/itdpindonesia)

 [ITDP Indonesia](https://www.linkedin.com/company/ITDP-Indonesia)





Unduh Dokumen Evaluasi  
Program BTS di:  
[bit.ly/evaluasibts](https://bit.ly/evaluasibts)

 [www.itdp-indonesia.org](http://www.itdp-indonesia.org)

 [itdpindonesia](https://www.instagram.com/itdpindonesia)

 [@itdpindonesia](https://twitter.com/itdpindonesia)

 [ITDP Indonesia](https://www.linkedin.com/company/ITDP-Indonesia)