

**ANALISIS EFEKTIVITAS PROGRAM SUBSIDI MELALUI *PUBLIC SERVICE OBLIGATION* PADA SEKTOR TRANSPORTASI DARAT (Studi Kasus PT Transportasi Jakarta)****Ramot Gideon Putra Limbong<sup>1</sup>****A.A Bagus Putu Widanta<sup>2</sup>****<sup>1,2</sup>FakultasEkonomidanBisnisUniversitasUdayana (Unud), Bali, Indonesia****ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas program subsidi melalui Public Service Obligation (PSO) pada sektor transportasi darat dan mengidentifikasi dampaknya terhadap pendapatan pramudi di PT Transportasi Jakarta. Metode penelitian yang digunakan melibatkan pengumpulan data melalui wawancara dengan pramudi, analisis data pendapatan, dan evaluasi implementasi program subsidi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa program subsidi melalui PSO berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pramudi. Terdapat peningkatan pendapatan yang dapat diatribusikan kepada peningkatan jumlah penumpang dan tarif yang dijamin oleh program subsidi. Analisis data pendapatan pramudi menunjukkan adanya variasi dalam dampak program subsidi, tergantung pada faktor-faktor seperti rute, jam operasional, dan tingkat keterisian penumpang. Faktor-faktor ini perlu diperhatikan dalam merancang kebijakan subsidi agar lebih merata dan berkelanjutan bagi pramudi.

**Kata Kunci:**

Public Service Obligation, Transportasi Darat, Subsidi, Efektivitas Program, Pendapatan Pramudi, PT Transportasi Jakarta

**ABSTRACT**

*This research aims to analyze the effectiveness of subsidy programs through Public Service Obligation (PSO) in the land transportation sector and identify their impact on the income of drivers at PT Jakarta Transportation. The research method involves collecting data through interviews with drivers, analyzing income data, and evaluating the implementation of the subsidy program. The results show that the subsidy program through PSO has a significant impact on drivers' income. There is an increase in income attributable to the increase in the number of passengers and the fares guaranteed by the subsidy program. The analysis of drivers' income data shows variation in the impact of the subsidy program, depending on factors such as routes, operational hours, and passenger occupancy levels. These factors need to be considered in designing subsidy policies to make them more equitable and sustainable for drivers.*

**Keywords:**

*Public Service Obligation, Land Transportation, Subsidy, Program Effectiveness, Driver Income, PT Jakarta Transportation*

## **PENDAHULUAN**

Anggaran merupakan perkiraan kinerja selama periode tertentu yang dinyatakan secara finansial, sedangkan penganggaran adalah proses pembuatan anggaran. Sebagai alat ekonomi, anggaran menjadi kunci untuk mengarahkan perkembangan sosial dan ekonomi serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Fungsi anggaran mencakup perencanaan dengan target yang harus dicapai oleh pemerintah dan pengendalian, memberikan rencana detail untuk pendapatan dan pengeluaran pemerintah agar dapat dipertanggungjawabkan kepada publik.

Penyerapan anggaran, sebagai realisasi dari anggaran, diharapkan menghasilkan output atau outcome sesuai dengan yang dianggarkan. Namun, di Indonesia, terdapat kecenderungan lambatnya penyerapan anggaran, terutama lambat di awal tahun dan menumpuk di akhir tahun. Abdul Halim (2016) menekankan bahwa penyerapan anggaran yang rendah dapat merugikan perekonomian, menghambat pertumbuhan ekonomi, dan menyebabkan pemborosan pengeluaran pemerintah, terutama jika terdapat defisit anggaran yang dibiayai melalui utang luar negeri.

Pelayanan publik, baik oleh organisasi privat maupun publik, memiliki peran penting dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Meskipun kewajiban pelayanan umum (Public Service Obligation) diamanatkan oleh UUD 1945, pelaksanaannya seringkali tidak maksimal. Tingkat mobilitas tinggi di kota seperti DKI Jakarta menuntut ketersediaan transportasi umum yang efektif dan efisien, serta pemerintah telah mengambil langkah-langkah, seperti pengaturan tarif, untuk mendorong penggunaan transportasi umum.

PT Transportasi Jakarta, sebagai BUMD yang mengelola transportasi umum berbasis Bus Rapid Transit (BRT), mendapat dukungan dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui subsidi atau Public Service Obligation (PSO). Pemberian subsidi diharapkan dapat meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum, seperti Transjakarta, dengan harga yang terjangkau. Pengelolaan dana subsidi melibatkan mekanisme, tahapan, dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang bertujuan untuk memastikan efektivitas, efisiensi, dan kualitas pelayanan transportasi umum. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi pendapatan pramudi, efektivitas pelaksanaan subsidi,

dan kelemahan dalam pelaksanaan program subsidi pada sektor transportasi umum, khususnya PT Transportasi Jakarta.

#### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif berbentuk komparatif. Dimana penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yang bertujuan menguji hipotesis yang telah ditetapkan, sedangkan bersifat komparatif yaitu penelitian ini dilakukan untuk membandingkan bagaimana kondisi pendapatan masyarakat penerima program sebelum dan sesudah pelaksanaan program Subsidi Melalui Public Service Obligation Pada Sektor Transportasi Darat. Penelitian juga menggunakan analisis deskriptif yaitu penelitian ini dilakukan untuk menjelaskan efektivitas program Subsidi Melalui Public Service Obligation Pada Sektor Transportasi Darat pada PT. Transportasi Jakarta dari indikator input, proses, dan output serta kelemahan yang terdapat pada pelaksanaan program Subsidi Melalui Public Service Obligation Pada Sektor Transportasi Darat pada PT. Transportasi Jakarta.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Table 1.**  
**Karakteristik Berdasarkan Usia**

No	Usia (Tahun)	Jumlah Responden	
		Frekuensi	Persentase
1	30	2	2.04%
2	31	6	6.12%
3	32	2	2.04%
4	33	3	3.06%
5	34	7	7.14%
6	35	2	2.04%
7	36	7	7.14%
8	37	4	4.08%
9	38	6	6.12%
10	39	3	3.06%
11	40	6	6.12%
12	41	9	9.18%
13	42	3	3.06%
14	43	7	7.14%
15	44	13	13.27%
16	45	5	5.10%
17	46	5	5.10%
18	47	5	5.10%
19	48	3	3.06%
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100.00%</b>

Persentase tertinggi tercatat pada kelompok usia 44 tahun sebesar 13.27%, memberikan kontribusi yang signifikan dalam penelitian. Disusul oleh kelompok usia 41 tahun dengan persentase 9.18%. Adanya keragaman persentase dari 2.04% hingga 13.27%

mencerminkan representasi yang seimbang dari berbagai kelompok usia dalam sampel penelitian.

**Table 2.**  
**Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin**

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden	
		Frekuensi	Persentase
1	Laki-Laki	98	100%
2	Perempuan	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100%</b>

Tidak ada partisipasi dari kelompok perempuan dalam sampel penelitian ini.

**Table 3**  
**Karakteristik Berdasarkan Tempat Tinggal**

No	Tempat Tinggal	Jumlah Responden	
		Frekuensi	Persentase
1	Jakarta Timur	19	19.39%
2	Jakarta Barat	23	23.47%
3	Jakarta Selatan	24	24.49%
4	Jakarta Utara	16	16.33%
5	Jakarta Pusat	16	16.33%
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100.00%</b>

Kelompok terbanyak berasal dari Jakarta Selatan dengan persentase 24.49%, diikuti oleh Jakarta Barat dengan 23.47%, dan Jakarta Timur dengan 19.39%. Jakarta Utara dan Jakarta Pusat masing-masing menyumbang 16.33% dari jumlah responden. Variasi persentase yang seimbang ini mencerminkan representasi yang cukup merata dari berbagai wilayah di Jakarta.

**Table 4.**  
**Karakteristik Berdasarkan Pendidikan Terakhir**

No	Pendidikan Terakhir	Jumlah Responden	
		Frekuensi	Persentase
1	Tidak Tamat Sekolah	0	0.00%
2	SD	7	7.14%
3	SMP	13	13.27%
4	SMA	78	79.59%
5	Perguruan Tinggi	0	0.00%
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100.00%</b>

Dalam analisis karakteristik pendidikan terakhir responden, data menunjukkan bahwa sebagian besar responden (79.59%) memiliki latar belakang pendidikan SMA, yang mendominasi dalam sampel penelitian. Terdapat juga partisipasi dari responden dengan tingkat pendidikan SD sebanyak 7.14% dan tingkat pendidikan SMP sebanyak 13.27%. Tidak ada responden yang tidak tamat sekolah atau memiliki latar belakang pendidikan perguruan tinggi dalam sampel.

**Table 5.**  
**Karakteristik Berdasarkan Status Perkawinan**

No	Status Perkawinan	Jumlah Responden	
		Frekuensi	Persentase
1	Kawin	92	93.88%
2	Belum Kawin	6	6.12%
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100.00%</b>

Terdapat dua kategori utama yang dianalisis, yaitu "Kawin" dan "Belum Kawin". Untuk kategori "Kawin", terdapat 92 responden yang termasuk dalam kelompok ini. Hal ini mencakup sekitar 93.88% dari total responden. Hasil ini menunjukkan bahwa mayoritas

responden dalam penelitian ini telah memasuki ikatan perkawinan. Untuk kategori "Belum Kawin", terdapat 6 responden yang mewakili sekitar 6.12% dari total responden. Artinya, sebagian kecil dari responden masih berstatus belum kawin.

**Table 6.**  
**Karakteristik Berdasarkan Jumlah Tanggungan Keluarga**

No	Jumlah Tanggungan Keluarga (Orang)	Jumlah Responden	
		Frekuensi	Persentase
1	2	61	62.24%
2	3	19	19.39%
3	4	18	18.37%
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100.00%</b>

Mayoritas responden, yaitu sebanyak 61 orang atau sekitar 62.24% dari total responden, memiliki jumlah tanggungan keluarga sebanyak 2 orang. Sebanyak 19 responden atau sekitar 19.39% dari total responden memiliki jumlah tanggungan keluarga sebanyak 3 orang. Responden sebanyak 18 orang atau sekitar 18.37% memiliki jumlah tanggungan keluarga sebanyak 4 orang.

**Table 7.**  
**Distribusi Pendapatan Pramudi**

No	Kelas Pendapatan	Sebelum	(%)	Sesudah	(%)
1	Rp. 1.500.000-Rp. 2.000.000	1	1.02%	0	0.00%
2	Rp.2.000.001-Rp.2.500.000	44	44.90%	0	0.00%
3	Rp.2.500.001-Rp.3.000.000	39	39.80%	35	35.71%
4	Rp.3.000.001-Rp.3.500.000	12	12.24%	43	43.88%
5	> Rp. 3.500.000	2	2.04%	20	20.41%
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100%</b>	<b>98</b>	<b>100%</b>

Tabel tersebut memberikan gambaran yang cukup jelas mengenai pergeseran dalam kelas pendapatan dan dampak dari perubahan yang terjadi. Sebelum perubahan, kelas pendapatan tertentu, seperti Rp. 2.000.001-Rp. 2.500.000, memiliki 44 responden (44.90%), namun sesudah perubahan menjadi 0 responden (0.00%). Sementara itu, kelas pendapatan Rp. 3.000.001-Rp. 3.500.000 mengalami peningkatan signifikan dari 12 responden (12.24%) menjadi 43 responden (43.88%). Kelas pendapatan tertentu, seperti Rp. 2.500.001-Rp. 3.000.000, mengalami penurunan dari 39 responden (39.80%) menjadi 35 responden (35.71%). Begitu juga pada kelas pendapatan Rp. 1.500.000-Rp. 2.000.000 yang sebelumnya memiliki satu responden (1.02%), tetapi setelah perubahan tidak memiliki responden (0.00%).

**Table 8.**  
**Hasil Uji Validitas Instrumen**

<b>Variabel</b>	<b>Indikator</b>	<b>Pearson Correlation</b>	<b>Keteranga n</b>
Input (X1)	Pelaksanaan Sosialisasi Program	0.852	Valid
	Ketepatan Sasaran Program	0.782	Valid
	Ketepatan Jumlah Upah Program Subsidi	0.858	Valid
Proses (X2)	Pelaksanaan monitoring	0.819	Valid
	Kecepatan Respon Pendamping	0.83	Valid
	Persyaratan Penerimaan Program Subsidi	0.81	Valid
Output (X3)	Pencapaian Tujuan Program	0.799	Valid
	Penyaluran Bantuan Program	0.855	Valid
	Pemanfaatan Program Subsidi	0.825	Valid

Hasil uji validitas menunjukkan bahwa ketiga indikator ini dinyatakan valid dengan nilai korelasi Pearson yang signifikan (Pelaksanaan Sosialisasi Program: 0.852, Ketepatan Sasaran Program: 0.782, Ketepatan Jumlah Upah Program Subsidi: 0.858). Variabel Proses (X2) juga memiliki tiga indikator, yaitu Pelaksanaan Monitoring, Kecepatan Respon Pendamping, dan Persyaratan Penerimaan Program Subsidi. Semua indikator ini memperlihatkan validitas dengan nilai korelasi Pearson yang signifikan. Variabel Output (X3) memiliki tiga indikator,



yaitu Pencapaian Tujuan Program, Penyaluran Bantuan Program, dan Pemanfaatan Program Subsidi. Hasil uji validitas menunjukkan bahwa ketiga indikator ini juga valid dengan nilai korelasi Pearson yang signifikan

**Table 9**  
**Hasil Uji Reliabilitas Instrumen**

Variabel	Cronbach's Alpha	Keterangan
Input (X1)	0.776	Reliabel
Proses (X2)	0.755	Reliabel
Output (X3)	0.767	Reliabel

Variabel Input (X1), nilai Cronbach's Alpha sebesar 0.776 menunjukkan tingkat reliabilitas yang baik untuk variabel Input. Hal ini menandakan bahwa instrumen yang digunakan untuk mengukur aspek-aspek dalam variabel Input bersifat konsisten dan dapat diandalkan. Pada Variabel Proses (X2), nilai Cronbach's Alpha sebesar 0.755, variabel Proses menunjukkan tingkat reliabilitas yang memadai. Instrumen untuk mengukur aspek-aspek dalam variabel Proses dapat dianggap konsisten dan dapat dipercaya. Variabel Output memiliki tingkat reliabilitas yang baik dengan nilai Cronbach's Alpha sebesar 0.767. Ini menunjukkan bahwa instrumen yang digunakan untuk mengukur aspek-aspek dalam variabel Output dapat diandalkan dan konsisten.

**Table 10.**  
**Distribusi Jawaban Indikator Input**

No	Indikator	Frekuensi Jawaban Responden					Rata-Rata
		1	2	3	4	5	
1	Pelaksanaan Sosialisasi Program	0	2	12	44	40	4.24
		0.00	2.04	12.24	44.90	40.82	
		%	%	%	%	%	
2	Ketepatan Sasaran Program	0	2	13	45	38	4.21
		0.00	2.04	13.27	45.92	38.78	
		%	%	%	%	%	

<b>3</b>	Ketepatan Jumlah Upah Program Subsidi	0	2	23	38	35	4.08
		0.00	2.04	23.47	38.78	35.71	
		%	%	%	%	%	
<b>Rata-Rata</b>							<b>4.18</b>

Secara keseluruhan, variabel Input mendapatkan penilaian positif dari responden, dengan rata-rata keseluruhan sebesar 4.18. Ini menunjukkan bahwa responden cenderung memberikan nilai tinggi terhadap aspek-aspek yang terkait dengan Input program. Hasil ini memberikan pemahaman lebih lanjut tentang bagaimana responden menilai elemen-elemen kunci dari variabel Input dalam konteks keberhasilan program yang sedang diteliti.

**Table 11.**  
**Distribusi Jawaban Indikator Proses**

No	Pernyataan	Frekuensi Jawaban Responden					Rata-Rata
		1	2	3	4	5	
1	Pelaksanaan monitoring	0	3	14	39	42	4.22
		0.00%	3.06%	14.29%	39.80%	42.86%	
2	Kecepatan Respon Pendamping	0	0	19	40	39	4.20
		0.00%	0.00%	19.39%	40.82%	39.80%	
3	Persyaratan Penerimaan Program Subsidi	0	0	15	40	43	4.29
		0.00%	0.00%	15.31%	40.82%	43.88%	
<b>Rata-Rata</b>							<b>4.24</b>

Secara keseluruhan, variabel Proses mendapatkan penilaian positif dari responden, dengan rata-rata keseluruhan sebesar 4.24. Hasil ini menunjukkan bahwa responden cenderung memberikan nilai tinggi terhadap aspek-aspek yang terkait dengan Proses program. Analisis ini memberikan pemahaman lebih lanjut tentang bagaimana responden

menilai elemen-elemen kunci dari variabel Proses dalam konteks keberhasilan program yang sedang diteliti.

**Table 12.**  
**Distribusi Jawaban Indikator Output**

No	Pernyataan	Frekuensi Jawaban Responden					Rata-Rata
		1	2	3	4	5	
1	Pencapaian Tujuan Program	0	2	15	43	38	4.19
		0.00%	2.04%	15.31%	43.88%	38.78%	
2	Penyaluran Bantuan Program	0	1	15	44	38	4.21
		0.00%	1.02%	15.31%	44.90%	38.78%	
3	Pemanfaatan Program Subsidi	0	2	12	42	42	4.27
		0.00%	2.04%	12.24%	42.86%	42.86%	
<b>Rata-Rata</b>						<b>4.22</b>	

Secara keseluruhan, variabel Output mendapat penilaian positif dari responden, dengan rata-rata keseluruhan sebesar 4.22. Analisis ini memberikan wawasan lebih lanjut tentang bagaimana responden menilai elemen-elemen kunci dari variabel Output dalam konteks keberhasilan program yang sedang diteliti.

**Table 13.**  
**Hasil Uji Normalitas**

Variabel	Uji Kolmogorov Smirnov	Sig.	Keterangan
Pendapatan Sebelum Program	0.273	0.000	Data tidak terdistribusi normal
Pendapatan Sesudah Program	0.232	0.000	Data tidak terdistribusi normal

Hasil uji normalitas menunjukkan bahwa distribusi pendapatan sebelum program tidak mengikuti distribusi normal (Signifikansi 0.000). Oleh karena itu, data tidak dapat dianggap terdistribusi secara normal. Sama halnya, hasil uji normalitas untuk pendapatan sesudah program menunjukkan bahwa distribusi tidak mengikuti distribusi normal (Signifikansi 0.000). Data pada variabel ini juga tidak dapat dianggap terdistribusi secara normal. Analisis selanjutnya perlu mempertimbangkan karakteristik distribusi yang tidak normal.

**Table 14.**  
**Hasil Wilcoxon Signed Rank Test**

Nilai Uji Wilcoxon Signed Rank Test	Signifikansi	Keterangan
-6.932	0.000	H0 Ditolak

Hasil uji Wilcoxon Signed Rank menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan sebelum dan sesudah program, dengan nilai p-value sebesar 0.000 (kurang dari tingkat signifikansi umum 0.05). Oleh karena itu, hipotesis nol (H0) yang menyatakan tidak ada perbedaan antara kedua kondisi tersebut dapat ditolak.

**Table 15.**  
**Hasil Analisis Efektivitas**

Variabel	Realisasi	Target	Efektifitas (%)	Keterangan
Input (X1)	4.18	5	83.61%	Sangat Efektif
Proses (X2)	4.24	5	84.76%	Sangat Efektif
Output (X3)	4.22	5	84.49%	Sangat Efektif

Analisis efektivitas pada variabel Input menunjukkan bahwa realisasi mencapai 83.61% dari target yang ditetapkan. Dengan tingkat efektivitas sebesar ini, dapat disimpulkan bahwa variabel Input diimplementasikan dengan sangat efektif dalam program. Pada variabel Proses, realisasi mencapai 84.76% dari target. Tingkat efektivitas ini menandakan bahwa variabel Proses dijalankan dengan sangat efektif dalam pelaksanaan program. Analisis efektivitas pada variabel Output menunjukkan bahwa realisasi mencapai 84.49% dari target

yang ditetapkan. Dengan tingkat efektivitas sebesar ini, dapat disimpulkan bahwa variabel Output dari program ini dihasilkan dengan sangat efektif.

Hasil analisis Wilcoxon Signed Rank Test menunjukkan perbedaan signifikan dalam tingkat pendapatan Pramudi sebelum dan sesudah program subsidi melalui Public Service Obligation (PSO) pada sektor transportasi darat. Hasil uji tersebut didokumentasikan pada Tabel 4.14, dan nilai p-value sebesar 0.000 menunjukkan signifikansi yang lebih rendah dari tingkat signifikansi umum 0.05. Oleh karena itu, hipotesis nol ( $H_0$ ) yang menyatakan tidak ada perbedaan antara pendapatan sebelum dan sesudah program dapat ditolak.

Hal ini mengindikasikan adanya perbedaan yang signifikan dalam tingkat pendapatan Pramudi sebelum dan sesudah program subsidi. Dengan kata lain, pelaksanaan program tersebut berpotensi memberikan dampak yang signifikan terhadap pendapatan responden. Dalam konteks kondisi pendapatan Pramudi sebelum dan sesudah pelaksanaan program subsidi melalui PSO pada sektor transportasi darat, hasil analisis Wilcoxon Signed Rank Test mengindikasikan perbedaan yang signifikan antara kedua kondisi tersebut. Penyeragaman dengan teori mengenai subsidi, kepuasan masyarakat, dan penyerapan anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam terkait implikasi dan konteks hasil tersebut.

Subsidi pada hakikatnya adalah instrumen fiskal yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Ilahi, 2018). Dalam konteks program subsidi melalui PSO, pendapatan Pramudi dapat dianggap sebagai salah satu dampak yang diharapkan dari pelaksanaan program tersebut. Subsidi dalam bentuk program seperti ini diharapkan dapat memberikan kontribusi positif terhadap pendapatan pelaku usaha di sektor transportasi darat.

Kepuasan masyarakat, khususnya para pelaku usaha di sektor transportasi darat, menjadi penting dalam menilai keberhasilan program subsidi. Dengan adanya peningkatan pendapatan, diharapkan kepuasan masyarakat terhadap program tersebut juga meningkat. Dukungan dan kepercayaan masyarakat menjadi faktor penting dalam kesuksesan program subsidi seperti ini (Atmaja, 2018; Harbani Pasolong, 2010).

Pengelolaan anggaran, terutama penyerapan anggaran, memiliki peran signifikan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Dalam konteks penelitian ini, keberhasilan

penyerapan anggaran dapat tercermin dari perbedaan signifikan dalam pendapatan Pramudi sebelum dan sesudah program subsidi. Penyerapan anggaran yang baik memastikan bahwa dana yang dialokasikan untuk program subsidi benar-benar dimanfaatkan dengan efisien dan efektif, menciptakan dampak positif pada sektor transportasi darat (Jumriani, 2018; Bastian, 2006).

Sejalan dengan teori dan konsep tersebut, hasil analisis Wilcoxon Signed Rank Test yang menunjukkan perbedaan signifikan dalam pendapatan Pramudi memberikan indikasi bahwa program subsidi melalui PSO pada sektor transportasi darat memiliki dampak positif yang diharapkan. Implikasi ini memberikan landasan untuk rekomendasi dan evaluasi lebih lanjut terkait keberlanjutan dan pengembangan program subsidi tersebut.

Wawancara dengan 98 responden menyoroti berbagai kelemahan program subsidi melalui Public Service Obligation (PSO) pada sektor transportasi darat. Temuan utama mencakup kesulitan mencapai target pendapatan harian akibat kemacetan di Jakarta, kurangnya fasilitas peristirahatan, dan kebingungan terkait prosedur klaim penghasilan. Responden juga mengungkapkan kesulitan dalam mencari tempat parkir yang memadai, mengkritik efisiensi pengelolaan trafik, dan menyuarakan kebutuhan akan penanganan yang lebih baik terhadap keluhan pelanggan. Aspek psikologis dan kesejahteraan mental pramudi, termasuk keterbatasan peluang pengembangan karir dan ketidakjelasan jaminan hari tua, juga menjadi perhatian utama. Temuan ini memberikan dasar pemahaman mendalam untuk perbaikan dan peningkatan program subsidi melalui PSO di sektor transportasi darat.

## **SIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan pembahasan diatas maka dapat disimpulkan sebagai berikut, (1) Kondisi pendapatan pramudi sebelum program dan setelah program subsidi melalui PSO pada sektor transportasi darat memiliki dampak positif yang diharapkan, (2) Efektivitas program subsidi transportasi umum memberikan gambaran positif dan konsisten, (3) Kelemahan pada program subsidi melalui Public Service Obligation (PSO) dalam sektor transportasi darat, termasuk kesulitan mencapai target pendapatan harian, kurangnya fasilitas peristirahatan, ketidakamanan terkait jaminan hari tua, kendala dalam mencari tempat parkir, kebingungan terkait klaim penghasilan, kurangnya penanganan keluhan pelanggan, minimnya aksesibilitas

informasi, kekurangan dalam sistem pengawasan dan evaluasi kinerja, serta minimnya dukungan psikologis dan peluang pengembangan karir bagi pramudi.

## REFERENSI

- 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.
- Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2022). *Peraturan Gubernur No. 46 Tahun 2022 tentang Subsidi Layanan Angkutan Umum Transjakarta, Moda Raya Terpadu, dan Lintas Raya Terpadu*.
- Direktorat Jendral Anggaran Departemen Keuangan Republik Indonesia. (2007). *Public service obligation (PSO)*. Jakarta: Direktorat Jendral Anggaran Departemen Keuangan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan. (2013). *Perencanaan dan Penganggaran Daerah Kursus Keuangan Daerah*. Jakarta: Kementerian Keuangan Republik Indonesia.
- Erwan, A. P. (2010). Subsidi sebagai Instrumen Kebijakan Publik: Dilema Antara Rasionalitas Ekonomi dan Tekanan Politik. *Diakses tanggal 8 Februari 2023 dari <http://www.bppk.depkeu.go.id/id/berita-cimahi/9631-pengertiankebijakan-subsidi-dalamAPBN>* memahami-
- Handoko, T. H. (2015). *Manajemen Edisi 2*. Yogyakarta: BPFE.
- Harahap, S. S., (2002). *Analisa Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- 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.
- Kuswoyo. 2011. Analisis Faktor-faktor Yang Menyebabkan Terkonsentrasinya Penyerapan Anggaran Belanja diakhir Tahun Anggaran (Studi Pada Satuan Kerja di Wilayah KPPN Kediri). *Tesis-Abstrak*. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada.
- 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.
- Pasalong, Harbani. (2010). *Teori Administrasi Public*. Alfabeta: Bandung.
- Republik Indonesia, (2009). *Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ)*.

Analisis Efektivitas Program.....[Ramot Gideon Putra Limbong, A.A Bagus Putu Widanta]

Republik Indonesia, (2009).*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.*

Republik Indonesia. (2003). *Undang – Undang RI no. 19 tahun 2003 mengatur tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 66 ayat 1.*

Soemarsono. (2003). *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia dan Ketenagakerjaan.* Yogyakarta: Graha Ilmu.