

PERAN INVESTASI SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI REGIONAL DAN PEMBANGUNAN WILAYAH BERKELANJUTAN DI DKI JAKARTA

SUTIA BUDI



**ILMU PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN PERDESAAN
FAKULTAS EKONOMI DAN MANAJEMEN
INSTITUT PERTANIAN BOGOR
BOGOR
2026**

PERNYATAAN MENGENAI DISERTASI DAN SUMBER INFORMASI SERTA PELIMPAHAN HAK CIPTA

Dengan ini saya menyatakan bahwa disertasi dengan judul “Peran Investasi Sektor Transportasi Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional dan Pembangunan Wilayah Berkelanjutan di DKI Jakarta” adalah karya saya dengan arahan dari Dosen Pembimbing dan belum diajukan dalam bentuk apa pun kepada perguruan tinggi mana pun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka di bagian akhir disertasi ini.

Dengan ini saya melimpahkan hak cipta dari karya tulis saya kepada Institut Pertanian Bogor.

Bogor, Agustus 2026

Sutia Budi
NIM. H0601202020

RINGKASAN

SUTIA BUDI. Peran Investasi Sektor Transportasi Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional dan Pembangunan Wilayah Berkelanjutan di DKI Jakarta. Dibimbing oleh AKHMAD FAUZI, ERNAN RUSTIADI, LALA M. KOLOPAKING.

Konsep pembangunan berkelanjutan mengedepankan kelangsungan hidup generasi mendatang. Secara filosofis, Rustiadi *et al.*, (2011) bahwa proses pembangunan sebagai upaya sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatif yang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik, proses pembangunan adalah proses memanusiakan manusia. Fauzi (2022), pembangunan berkelanjutan merupakan prinsip yang harus diadopsi oleh semua lini, mulai dari sektoral, regional, nasional dan global. Pemenuhan kebutuhan saat ini tanpa mengorbankan kebutuhan generasi mendatang mengandung makna pentingnya menjaga kelangsungan sumber daya alam dan lingkungan. Bappenas mempublikasikan Indonesia berkomitmen mengusung Agenda 2030 dengan 17 *Sustainable Development Goals* (SDGs). Pembangunan berkelanjutan menurut Weng *et al.*, (2020) diwakili oleh keberlanjutan ekonomi, ekologi dan sosial.

Sektor transportasi publik memiliki peranan vital dalam pembangunan ekonomi regional dan wilayah berkelanjutan. Investasi pada sektor tersebut memiliki implikasi mendorong pertumbuhan ekonomi, peningkatan *output* dan pendapatan, serta penyediaan lapangan kerja. Berbagai studi menunjukkan investasi transportasi publik tidak hanya berdampak pada peningkatan aksesibilitas dan mobilitas penduduk, tetapi juga menciptakan *multiplier effects* terhadap *output*, pendapatan, dan kesempatan kerja di berbagai sektor ekonomi (Banister & Berechman, 2001; Lakshmanan, 2011). Sektor transportasi publik berperan strategis menjaga keberlanjutan mobilitas dan mendukung aktivitas ekonomi perkotaan besar di negara berkembang (Mupfumira & Wirjodirdjo, 2015; UNECE, 2016). *Backward linkage* dan *forward linkage* berkontribusi pada penguatan struktur ekonomi regional dan integrasi antarwilayah. Batasan masalah penelitian ini hanya mengkaji peran investasi pada sektor transportasi darat di DKI Jakarta.

Tujuan penelitian ini menganalisis ; 1) peran investasi sektor transportasi darat di DKI Jakarta terhadap pertumbuhan ekonomi regional, dalam konteks jaringan perwilayahan untuk *linkage* ekonomi antar daerah; 2) kinerja Transjakarta sebagai BUMD transportasi darat dan kebijakan Pemda dalam pengembangannya yang mendukung pembangunan wilayah berkelanjutan; dan 3) kontribusi BUMD Transjakarta terhadap pembangunan ekonomi DKI Jakarta.

Penelitian ini menggunakan *Mix Methode* dengan kombinasi analisis kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan *Interregional Input–Output* (IRIO) digunakan untuk menganalisis peran investasi sektor transportasi darat di DKI Jakarta terhadap pertumbuhan ekonomi regional, melalui mekanisme *backward linkage* dan *forward linkage*, serta *spillover effects* (Miller & Blair, 2009; Isard *et al.*, 1998). Kinerja BUMD transportasi diukur dengan *Cash Ratio*, *Return on Investment*, dan *Return on Asset*. Analisis kebijakan publik dan analisis kontribusi digunakan untuk mengetahui kontribusinya terhadap pembangunan ekonomi DKI Jakarta. *Scatter Plot* menggunakan IBM SPSS Statistics disajikan dengan statistik deskriptif, menggambarkan hubungan Pendapatan Asli Daerah (PAD) DKI Jakarta dengan indikator kinerja Transjakarta; pendapatan operasional, jumlah penumpang,

investasi modal, jumlah armada, tingkat kepuasan pengguna, dan efisiensi operasional.

Hasil penelitian ini; *Pertama*, Investasi pada sektor transportasi darat berperan strategis mendorong pertumbuhan ekonomi regional DKI Jakarta dan *hinterland*. *Output multiplier* sektor transportasi publik DKI Jakarta sebesar 1,54-1,95. *Output multiplier* sektor angkutan darat mencapai 1,5412, berarti setiap tambahan permintaan akhir Rp 1 memicu *output* Rp 1,5412. *Backward linkage* DKI Jakarta sebesar 0,95, Jawa Barat sebesar 1,09, dan Banten sebesar 0,96. *Forward linkage* DKI Jakarta sebesar 1,311, Jawa Barat sebesar 0,96, dan Banten sebesar 0,73. Hasil simulasi menunjukkan dampak investasi sektor transportasi darat sebesar Rp 1 triliun di DKI Jakarta mampu menghasilkan *output* sistemik Rp 1,5412 triliun, pendapatan rumah tangga Rp 245,3 miliar, dan penciptaan 8.971 tenaga kerja. Sektor transportasi darat DKI Jakarta sebagai *enabling sector*, memperkuat *backward linkage* dan *forward linkage* serta *spillover effects*.

Kedua, BUMD Transjakarta menunjukkan kinerja yang relatif stabil dan berkelanjutan, meskipun beroperasi dalam kerangka pelayanan publik dengan PSO (*Public Service Obligation*). Rasio keuangan terjaga dan didukung kebijakan Pemprov melalui PSO, PMD (Penyertaan Modal Daerah), integrasi antarmoda, dan transformasi transportasi hijau. Kinerja keuangan periode 2018–2024 sangat dinamis, dipengaruhi faktor internal, tekanan eksternal, serta intervensi kebijakan. Pendapatan menunjukkan tren pertumbuhan. Tren ROA menurun sejak 2018, mencerminkan penurunan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aset yang dikelola. ROI relatif stabil kisaran 12-13% dan meningkat signifikan pada 2024, menunjukkan potensi peningkatan efektivitas penggunaan modal dan efisiensi biaya, sejalan meningkatnya penumpang, pendapatan, serta modernisasi armada. Likuiditas perusahaan sangat kuat, *cash ratio* konsisten berada di atas 100%. Tingginya nilai kas ditahan, juga mengindikasikan sumber daya belum dimanfaatkan optimal untuk investasi. Pendapatan *non-farebox* menjadi kebijakan efektif memperkuat ketahanan finansial. Integrasi transportasi dan *green transport* memberikan *public value* yang tinggi, tetapi dampak finansialnya bersifat jangka panjang. Efektivitas kebijakan bergantung operasional internal serta keselarasan antara tujuan publik dan tujuan korporasi.

Ketiga, Kontribusi langsung Transjakarta terhadap PAD relatif kecil (rata-rata 0,83%), walaupun tidak mencerminkan keseluruhan. Peran Transjakarta tidak dapat diukur semata-mata dari kontribusi fiskal langsung terhadap PAD, karena memiliki fungsi strategis sebagai infrastruktur ekonomi yang mendukung mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi perkotaan. Hasil analisis *scatter plot* menunjukkan indikator yang berkaitan langsung dengan pemanfaatan layanan oleh masyarakat, yaitu; jumlah penumpang, pendapatan operasional, dan kepuasan pengguna, memiliki kecenderungan hubungan yang lebih kuat terhadap PAD dibandingkan indikator yang berkaitan dengan kapasitas internal perusahaan, seperti; investasi, jumlah armada, dan efisiensi operasional. Strategi pengembangan Transjakarta diarahkan pada peningkatan kualitas pelayanan, perluasan akses masyarakat, dan peningkatan jumlah pengguna, tidak terfokus pada penambahan aset. Transjakarta berperan penggerak mobilitas perkotaan, pendukung aktivitas ekonomi, serta menjadi instrumen pembangunan daerah berkelanjutan.

Kata Kunci: Investasi Sektor Transportasi Darat, Pembangunan Ekonomi Regional, *Interregional Input–Output* (IRIO), Pembangunan Berkelanjutan.

SUMMARY

SUTIA BUDI. The Role of Public Transportation Sector Investment on Regional Economic Growth and Sustainable Regional Development in DKI Jakarta. Supervised by AKHMAD FAUZI, ERNAN RUSTIADI, LALA M. KOLOPAKING.

The concept of sustainable development prioritizes the survival of future generations. Philosophically, Rustiadi *et al.* (2011) argue that the development process is a systematic and continuous effort to create conditions that provide various legitimate alternatives for achieving the most humanistic aspirations of every citizen; it is a process of humanizing humans. According to Fauzi (2022), sustainable development is a principle that must be adopted at all levels, from the sectoral, regional, and national to the global level. Fulfilling current needs without sacrificing those of future generations underscores the importance of maintaining the sustainability of natural resources and the environment. Bappenas published Indonesia's commitment to implementing the 2030 Agenda, including the 17 Sustainable Development Goals (SDGs). According to Weng *et al.* (2020) Sustainable development is a comprises economic, ecological, and social sustainability.

The public transportation sector plays a vital role in sustainable regional and local economic development. Investment in this sector has implications for economic growth, increased output and income, and employment. Various studies show that public transportation investment not only affects accessibility and population mobility but also generates multiplier effects on output, income, and employment opportunities across economic sectors (Banister & Berechman, 2001; Lakshmanan, 2011). The public transportation sector plays a strategic role in maintaining sustainable mobility and supporting economic activity in large cities in developing countries (Mupfumira & Wirjodirdjo, 2015; UNECE, 2016). Backward and forward linkages help strengthen regional economic structures and inter-regional integration. The limitation of this research problem is that it only examines the role of investment in the land transportation sector in DKI Jakarta.

The purpose of this study is to evaluate and analyze : 1) the role of investment in the land transportation sector in DKI Jakarta towards regional economic growth, in the context of regional networks for economic linkages between regions; 2) the performance of Transjakarta as a BUMD for land transportation and the local government's development policies supporting sustainable regional development. 3) the contribution of BUMD Transjakarta towards the economic development of DKI Jakarta.

This study uses a mixed-methods approach, combining quantitative and qualitative analyses. The Interregional Input–Output (IRIO) approach is used to analyze the role of investment in the land transportation sector in DKI Jakarta on regional economic growth, through backward and forward linkage mechanisms, and spillover effects (Miller & Blair, 2009; Isard *et al.*, 1998). The performance of transportation BUMDs is measured by Cash Ratio, Return on Investment, and Return on Assets. Public policy analysis and contribution analysis are used to determine their contribution to the economic development of DKI Jakarta. A scatter plot in IBM SPSS Statistics is presented with descriptive statistics, illustrating the relationship between Regional Original Income (PAD) and Transjakarta

performance indicators: operational income, number of passengers, capital investment, number of fleets, user satisfaction level, and operational efficiency.

The results of this study: First, investment in the land transportation sector plays a strategic role in driving regional economic growth in DKI Jakarta and its hinterland. The output multiplier of the public transportation sector in DKI Jakarta is 1.54-1.95. The output multiplier of the land transportation sector reaches 1.5412, meaning that every additional final demand of IDR 1 triggers an output of IDR 1.5412. The backward linkage for DKI Jakarta is 0.95, for West Java 1.09, and for Banten 0.96. The forward linkage for DKI Jakarta is 1.311, for West Java 0.96, and for Banten 0.73. The simulation results show that investing IDR 1 trillion in the land transportation sector in DKI Jakarta can generate a systemic output of IDR 1.5412 trillion, household income of IDR 245.3 billion, and the creation of 8,971 jobs. The land transportation sector in DKI Jakarta, as an enabling sector, strengthens backward and forward linkages and spillover effects.

Second, Transjakarta's regionally owned enterprise (BUMD) demonstrates relatively stable and sustainable performance, despite operating within a public service framework with a Public Service Obligation (PSO). Financial ratios are maintained and supported by provincial government policies through PSO, Regional Capital Participation (RCP/PMD), intermodal integration, and green transportation transformation. Financial performance for the 2018-2024 period is highly dynamic, influenced by internal factors, external pressures, and policy interventions. Revenue shows a growth trend. ROA has been declining since 2018, reflecting a decline in the company's ability to generate profits from managed assets. ROI is relatively stable at around 12–13% and will increase significantly in 2024, indicating potential for greater capital effectiveness and cost efficiency, in line with growth in passengers, revenue, and fleet modernization. The company's liquidity is very strong, with a cash ratio consistently above 100%. The high level of cash retained also indicates that resources are not being used optimally for investment. Non-farebox revenue is an effective policy for strengthening financial resilience. Transportation integration and green transport provide high public value, but the financial impact is long-term. The effectiveness of a policy depends on internal operations and the alignment between public and corporate objectives.

Third, Transjakarta's direct contribution to PAD is relatively small (average of 0.83%), though this does not capture the full picture. Transjakarta's role cannot be measured solely by its direct fiscal contribution to PAD, as it has a strategic function as economic infrastructure that supports community mobility and urban economic activity. The results of the scatter plot analysis show that the indicators directly related to the use of services by the community, namely the number of passengers, operational income, and user satisfaction, tend to have a stronger relationship to PAD compared to indicators related to the company's internal capacity, such as investment, number of fleets, and operational efficiency. Transjakarta's development strategy should be directed at improving service quality, expanding public access to public transportation, and increasing the number of users, meaning it should not only focus on adding assets. Transjakarta plays a role in driving urban mobility, supporting economic activity, and becoming an instrument for sustainable regional development.

Keywords: Land Transport Sector Investment, Regional Economic Development, Interregional Input–Output (IRIO), Sustainable Development.



Hak Cipta Dilindungi Undang-undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber :
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB University.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB University.

© Hak Cipta milik IPB, tahun 2026
Hak Cipta dilindungi Undang-Undang

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan atau menyebutkan sumbernya. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik, atau tinjauan suatu masalah, dan pengutipan tersebut tidak merugikan kepentingan IPB.

Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apa pun tanpa izin IPB.

**PERAN INVESTASI SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI REGIONAL
DAN PEMBANGUNAN WILAYAH BERKELANJUTAN
DI DKI JAKARTA**

SUTIA BUDI

Disertasi
sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Doktor
pada
Program Studi Ilmu Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Perdesaan

**ILMU PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN PERDESAAN
FAKULTAS EKONOMI DAN MANAJEMEN
INSTITUT PERTANIAN BOGOR
BOGOR
2026**

@Hak cipta milik IPB University

IPB University





Hak Cipta Dilindungi Undang-undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber :
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB University.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB University.

Penguji Luar Komisi Pembimbing pada Ujian Tertutup Disertasi:

1. Dr. Ir. Sri Mulatsih, M.Sc.Agr
2. Dr. Hery Margono, SE, MM

Penguji Luar Komisi Pembimbing pada Sidang Promosi Terbuka Disertasi:

1. Dr. Ir. Sri Mulatsih, M.Sc.Agr
2. Dr. Hery Margono, SE, MM



Judul

: Peran Investasi Sektor Transportasi Publik terhadap Pertumbuhan
Ekonomi Regional dan Pembangunan Wilayah Berkelanjutan
di DKI Jakarta

Nama
NIM

: Sutia Budi
: H0601202020

Disetujui oleh

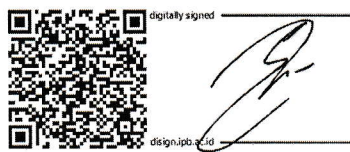
Pembimbing I:

Prof. Dr. Ir. Akhmad Fauzi, M.Sc.
NIP. 196204211986031003



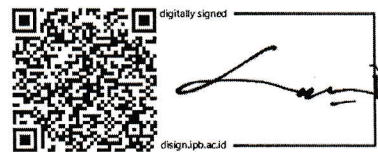
Pembimbing II:

Prof. Dr. Ir. Ernani Rustiadi, M.Agr.
NIP. 196510111990021002



Pembimbing III:

Prof. Dr. Ir. Lala M. Kolopaking, M.S.
NIP. 195808271983031001



Diketahui oleh

Ketua Program Studi:

Prof. Dr. Ir. Akhmad Fauzi, M.Sc.
NIP. 196204211986031003



Dekan Fakultas Ekonomi dan Manajemen

Prof. Dr. Irfan Syauqi Beik, SP, MSc.EC.
NIP. 197904222006041002



Tanggal Ujian Tertutup : 1 Agustus 2026

Tanggal Pengesahan: 13 AUG 2026

Tanggal Sidang Promosi : 11 Agustus 2026



PRAKATA

Bismillaahirrahmaanirrahiim, Alhamdulillah.

Segala puji hanya milik Allah Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang. Saya bersyukur kepada Allah SWT, atas berkat rahmat dan pertolongan-Nya saya diberikan kekuatan dan kesempatan untuk bisa menyelesaikan Disertasi ini. Shalawat dan salam tercurah kepada Nabi Muhammad SAW, keluarga dan para sahabat. Semoga kita selalu *istiqamah* di jalan yang dicontohkan Rasulullah SAW.

Saya menghaturkan terima kasih yang tiada terhingga kepada Para Pembimbing yang telah membimbing saya dengan penuh kesabaran, selalu memberikan pencerahan, dan mengantarkan saya dalam menuntaskan Disertasi ini. Yang terhormat; Bapak Prof. Dr. Ir. Akhmad Fauzi, M.Sc., Bapak Prof. Dr. Ir. Ernan Rustiadi, M.Agr., dan Bapak Prof. Dr. Ir. Lala M. Kolopaking, M.S. Terima kasih juga saya haturkan kepada yang saya hormati; Para Penguji Disertasi yaitu Ibu Dr. Ir. Sri Mulatsih, M.Sc.Agr dan Bapak Dr. Hery Margono, SE, MM; Pimpinan Sidang Ibu Dr. Wita Juwita Ermawati, S.T.P., M.M. dan Perwakilan Program Studi PWD Ibu Dr. Ir. Wiwiek Rindayati, MS. Terima kasih kepada Bapak Rektor, Dekan FEM, Dekan Pascasarjana, Kaprodi PWD, beserta jajaran, dan para Dosen PWD-IPB.

Saya mengucapkan terima kasih yang tiada terhingga kepada Orang Tua kami Tercinta dan Tersayang, yang saya muliakan; Almh. Ibu Mimin Saminah, Bapak Salki Suhatma Jayapraja, Alm. Bapak H. Rusdi Mardani, dan Almh. Ibu Hj. Siti Harmunah. Kepada keluarga kecilku; Istriku Alida Wahyuni, anakku Mikail A. Muqaddim, Alden M. Hatta, & Insyira S. Tsabat, *“Terima kasih telah menyayangi dan menemani Ayah hingga mencapai titik ini. Terimalah karya ini, semoga membawa kebaikan dan manfaat untuk kehidupan.”*

Terkhusus, saya menghaturkan terima kasih tiada terhingga kepada Yang Terhormat dan saya muliakan Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia (MPR RI) Bapak KH. Ahmad Muzani yang selalu memberikan dukungan, pelajaran, dan pencerahan. *“Semoga Bapak selalu sehat dan sukses dalam mengemban amanah rakyat”*.

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada yang terhormat Wakil Menteri Haji dan Umroh Republik Indonesia, Bapak Dr. H. Dahnil Anzar Simanjuntak, SE, ME atas dukungan, kehadiran, dan memberikan sambutan pada saat Ujian Terbuka. Saya haturkan terima kasih kepada Pemprov DKI Jakarta dan PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta), semoga karya ini menjadi referensi penting dalam pengambilan kebijakan. Terima kasih kepada Pimpinan dan Civitas Akademika ITB Ahmad Dahlan Jakarta, tempat saya mengabdikan menjadi Dosen.

Akhirul kalam, saya haturkan terima kasih kepada Keluarga Besar kami, Guru-Guru kami dimanapun berada, para senior, para yunior, kawan seperjuangan S3 PWD Angkatan 2020, dan para sahabat semuanya. *“Terima kasih atas segala do’a serta dukungannya, dan semoga silaturahmi kita selalu terjaga.” Aamiin.*

Billaahi fii sabiililhaq, Fastabiqul khairat.

Masya Allah... Subhaanallah, Alhamdulillah, Allahu Akbar.

Bogor, Agustus 2026

Sutia Budi
NIM. H0601202020

DAFTAR ISI

PERNYATAAN DISERTASI	ii
RINGKASAN	iii
SUMMARY	v
HALAMAN PENGESAHAN	x
PRAKATA	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	15
1.3 Tujuan Penelitian	17
1.4 Manfaat Penelitian	17
1.5 Ruang Lingkup	19
1.6 Kebaruan (<i>Novelty</i>)	19
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	20
2.1 Pembangunan Wilayah Berkelanjutan	20
2.2 Pilar Pembangunan Berkelanjutan	22
2.3 Investasi Daerah	24
2.4 Investasi Sektor Transportasi Publik	25
2.5 Pendapatan Asli Daerah	26
2.6 Badan Usaha Milik Daerah (BUMD)	27
2.7 Dasar Pendirian dan Karakteristik BUMD	29
2.8 Pengelolaan dan Pengembangan BUMD	29
2.9 Evaluasi Kinerja BUMD	30
2.10 Analisa Rasio Keuangan	31
2.11 Penelitian Terdahulu	34
2.12 Kerangka Pikir Penelitian	44
BAB III METODE PENELITIAN	46
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian	46
3.2 Analisis Data	46
BAB IV GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN	54
4.1 Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta	54
4.1.1 Keadaan Geografi	54
4.1.2 Potensi Pengembangan Wilayah	56
4.1.3 Aspek Demografi	56
4.1.4 Pendidikan dan Ketenagakerjaan	57
4.1.5 Tingkat Kemiskinan dan Pembangunan Manusia	58
4.1.6 Aspek Transportasi dan Komunikasi	58

4.2	Perjalanan Transjakarta	64
4.2.1	Logo Transjakarta	69
4.2.2	Kepemilikan Saham TransJakarta	69
4.2.3	Visi, Misi dan Nilai Transjakarta	71
4.2.4	Bidang Usaha dan Pasar yang Dilayani Transjakarta	71
4.2.5	Jenis Armada dan Jaringan Layanan Transjakarta	72
4.2.6	Struktur Organisasi Transjakarta	74
4.2.7	Jumlah Pengguna dan <i>Public Service Obligation</i> Transjakarta	75
BAB V PERAN INVESTASI SEKTOR TRANSPORTASI DARAT TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI REGIONAL		79
5.1	Peran Investasi Sektor Transportasi Darat terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional di DKI Jakarta	80
5.1.1	Penyebaran (Daya Tarik/ <i>backward linkage</i>)	80
5.1.2	Kepekaan Daya Dorong (<i>Forward Linkage</i>)	82
5.2	Analisis Dampak Investasi Sektor Transportasi Darat di DKI Jakarta	84
5.3	Simulasi Dampak <i>Public Service Obligation</i> (PSO) terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional berdasarkan Model <i>Interregional Input-Output</i> (IRIO)	87
5.4	Peran Investasi Sektor Transportasi Publik terhadap Kehidupan Sosial dan Pembangunan Wilayah Berkelanjutan	90
BAB VI DINAMIKA KINERJA TRANSJAKARTA DAN KEBIJAKAN PEMPROV DKI JAKARTA DALAM PENGELOLAANNYA		92
6.1	Kinerja Keuangan PT Transportasi Jakarta (Transjakarta)	92
6.2	Analisis Kinerja Transjakarta dan Kebijakan Pemprov DKI Jakarta tahun 2018	93
6.3	Analisis Kinerja Transjakarta dan Kebijakan Pemprov DKI Jakarta tahun 2019	97
6.4	Analisis Kinerja Transjakarta dan Kebijakan Pemprov DKI Jakarta tahun 2020	99
6.5	Analisis Kinerja Transjakarta dan Kebijakan Pemprov 2DKI Jakarta tahun 2021	101
6.6	Analisis Kinerja Transjakarta dan Kebijakan Pemprov DKI Jakarta tahun 2022	103
6.7	Analisis Kinerja Transjakarta dan Kebijakan Pemprov DKI Jakarta tahun 2023	105
6.8	Analisis Kinerja Transjakarta dan Kebijakan Pemprov DKI Jakarta tahun 2024	108
6.9	Dinamika Investasi Sektor Transportasi Publik Tahun 2018–2024	110
6.10	Analisis Deskriptif Kinerja Keuangan Transjakarta 2018-2024	113
6.11	Analisis Kualitatif Rasio Kas Transjakarta (2018–2024)	118

6.12 Analisis Kebijakan Pemprov DKI Jakarta Dalam Pengelolaan Transjakarta	119
6.12.1 Kebijakan Subsidi dan <i>Public Service Obligation</i>	120
6.12.2 Kebijakan Penyertaan Modal Daerah (PMD) dan Investasi	121
6.12.3 Kebijakan Diversifikasi Pendapatan	123
6.12.4 Kebijakan Transformasi Transportasi Terpadu (JakLingko dan Integrasi Sistem)	125
6.12.5 Kebijakan <i>Green Transport</i> dan Inovasi	127
6.12.6 Arah Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Tata Kelola dan Pengembangan BUMD	129
6.12.7 Arah Kebijakan Kedepan	134
6.12.8 Pembahasan Kebijakan	136

BAB VII PERANAN TRANSJAKARTA TERHADAP PEMBANGUNAN EKONOMI DKI JAKARTA 139

7.1 Analisis Kontribusi Transjakarta terhadap Pembangunan Ekonomi Provinsi DKI Jakarta	139
7.2 Analisis <i>Scatter Plot</i> Hubungan Kinerja Transjakarta terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) DKI Jakarta	142
7.2.1 <i>Scatter Plot</i> PAD dan Pendapatan Operasional (X1)	143
7.2.2 <i>Scatter Plot</i> PAD dan Jumlah Penumpang (X2)	145
7.2.3 <i>Scatter Plot</i> PAD dan Investasi (X3)	147
7.2.4 <i>Scatter Plot</i> PAD dan Jumlah Armada (X4)	149
7.2.5 <i>Scatter Plot</i> PAD dan Kepuasan Pengguna (X5)	152
7.2.6 <i>Scatter Plot</i> PAD dan Efisiensi Operasional (X6)	154
7.2.7 Sistesis Hubungan Seluruh Variabel	157
7.3 Peran BUMD Transjakarta terhadap Pembangunan Berkelanjutan	159

BAB VIII IMPLIKASI KEBIJAKAN 162

8.1 Kebijakan Subsidi dan <i>Public Service Obligation</i>	162
8.2 Kebijakan Penyertaan Modal Daerah (PMD) dan Investasi	162
8.3 Kebijakan Diversifikasi Pendapatan	163
8.4 Kebijakan Transformasi Transportasi Terpadu (JakLingko dan Integrasi Sistem)	164
8.5 Kebijakan <i>Green Transport</i> dan Inovasi	165
8.6 Arah Kebijakan Kedepan	166
8.7 Analisis Nilai Manfaat Investasi Transportasi Publik dalam Perspektif <i>Social Return on Investment</i> (SROI)	167
8.8 Pembahasan dan Rekomendasi Kebijakan	169

BAB IX SIMPULAN DAN SARAN 172

9.1 Simpulan	172
9.2 Saran	174

DAFTAR PUSTAKA	175
RIWAYAT HIDUP	190

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	35
Tabel 3.1 Matriks Tujuan, Pendekatan dan Metode Analisis, Variabel, dan Jenis Data	46
Tabel 3.2 Matriks Kebalikan Leontief	47
Tabel 4.1 Jumlah Desa/Kelurahan Menurut Kabupaten/Kota dan Letak Geografi di Provinsi DKI Jakarta, 2019, 2022 dan 2025	55
Tabel 4.2 Pembagian Daerah Administrasi Menurut Kabupaten/Kota Administrasi di Provinsi DKI Jakarta, 2025	56
Tabel 4.3 Perkembangan Jumlah Penduduk Provinsi DKI Jakarta 2017-2021	57
Tabel 4.4 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (unit) di Provinsi DKI Jakarta 2017–2025	58
Tabel 4.5 Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Bulan di Provinsi DKI Jakarta (Orang), 2024–2025	59
Tabel 4.6. Jumlah Penumpang KRL Commuter Line Menurut Bulan di Provinsi DKI Jakarta (Orang), 2024–2025	60
Tabel 4.7 Jumlah Angkutan Massal Bus Rapid Transit Menurut Tipe Bus di Provinsi DKI Jakarta, 2025	61
Tabel 4.8 Jumlah Penumpang dan Pendapatan Trans Jakarta Menurut Koridor/Rute di Provinsi DKI Jakarta, 2024	61
Tabel 4.9 Jumlah Penumpang Mass Rapid Transit (MRT) dan Light Rail Transit (LRT) Menurut Bulan di Provinsi DKI Jakarta, 2025	63
Tabel 5.1 Indeks Daya Penyebaran Sektor Angkutan Darat (I-35) DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten	81
Tabel 5.2 Indeks Daya Kepekaan Sektor Angkutan Darat (I-35) Provinsi DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten	83
Tabel 5.3 Dampak Investasi Sektor Angkutan Darat DKI Jakarta terhadap <i>Output</i> , Pendapatan, dan Penyerapan Tenaga Kerja di DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten (Simulasi Rp 1 Triliun)	86
Tabel 5.4 Simulasi Dampak <i>Public Service Obligation</i> (PSO) terhadap Output Ekonomi Regional	88
Tabel 6.1 Perkembangan Rasio Keuangan Transjakarta Tahun 2018–2024	93
Tabel 6.2 Kinerja Keuangan Transjakarta (2018–2024)	116
Tabel 7.1 Rasio Laba Transjakarta terhadap PAD DKI Jakarta Periode 2018-2024	139
Tabel 7.2. Sintesis Hasil Analisis Scatter Plot Hubungan Kinerja Transjakarta terhadap PAD Provinsi DKI Jakarta	157
Tabel 8.1 Analisis Investasi Transjakarta dalam Perspektif <i>Social Return on Investment</i> (SROI)	168



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 <i>Green development “Five-Circle Model”</i>	4
Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	45
Gambar 4.1 Luas Daerah menurut Kabupaten/Kota di DKI Jakarta (%) 2025	54
Gambar 4.2 Peta Wilayah Provinsi DKI Jakarta	55
Gambar 4.3 Struktur Kepemilikan Saham, Klasifikasi & Komposisi Pemegang Saham	70
Gambar 4.4 Komposisi Pemegang Saham	70
Gambar 4.5 Peta Integrasi Transportasi Umum Jakarta	73
Gambar 4.6 Layanan BRT TransJakarta di dalam Kota Jakarta	74
Gambar 4.7 Layanan BRT Transjakarta Jabodetabek	74
Gambar 4.8 Struktur Organisasi Transjakarta	75
Gambar 4.9 Jumlah Penumpang Harian Transportasi Umum di Jakarta	75
Gambar 4.10 Jumlah Pengguna TransJakarta 2023-2024	76
Gambar 4.11 <i>Public Service Obligation</i> TransJakarta 2020-2024	77
Gambar 8.1 <i>Scatter Plot</i> Hubungan Pendapatan Operasional Transjakarta terhadap PAD DKI Jakarta	143
Gambar 8.2 <i>Scatter Plot</i> Hubungan Jumlah Penumpang dengan PAD	145
Gambar 8.3 <i>Scatter Plot</i> Hubungan Investasi Transjakarta dengan PAD	148
Gambar 8.4 <i>Scatter Plot</i> Hubungan Jumlah Armada dengan PAD	151
Gambar 8.5 <i>Scatter Plot</i> Hubungan Tingkat Kepuasan Pengguna Transjakarta dengan Pendapatan Asli Daerah (PAD)	153
Gambar 8.6 <i>Scatter Plot</i> Hubungan Efisiensi Operasional dengan PAD	155