

## Strategi kompetitif untuk meningkatkan Minat Pengguna bus batik solo trans Kota Surakarta

Budi Sitorus<sup>1</sup>, Dahlan Arifin<sup>2</sup>, Diana Septi Rahayu<sup>3\*</sup>, Chandra Apriyatno<sup>4</sup>

Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta Pusat, DKI Jakarta, Indonesia

\*Correspondence to: [rahayudianasepti@gmail.com](mailto:rahayudianasepti@gmail.com)

**Abstract:** The role of public transport as a community choice in mobility is determined by public interest, it is the Government's goal to make people switch from private vehicles to public transport to continue to be improved. Surakarta City has 2 (two) adequate transportation nodes with Tirtonadi Terminal and Solo Balapan Station which are now integrated with a connecting bridge to facilitate the community to travel. Batik Solo Trans Surakarta is a feeder transport service that serves 6 (six) corridors in 2020 which are determined through the Decree of the Mayor of Surakarta. The Batik Solo Trans bus model is  $\frac{3}{4}$ -shaped and can carry 20 passengers, with facilities for passengers with disabilities, the elderly, pregnant women and mothers carrying children. Every year the number of Batik Trans Bus service corridors increases but inversely proportional to the occupancy rate of the number of passengers decreases, therefore a competitive strategy is needed with on line transportation that already exists in the community.

Based on the results of previous research, it was found that the decline in user interest in Batik Solo Trans Bus was caused by the lack of optimal service of Batik Solo Trans Bus in Surakarta City and the decline in people's purchasing power determined by ATP and WTP. The research objective is to analyse the strategy to increase the interest of public transport users in Surakarta City. The research method is to conduct a literature study technique with analysis using SWOT. Strengths and weaknesses are in terms of strengths, namely 1) The rate of economic growth is increasing; 2) The unemployment rate is decreasing, and the weaknesses are 1) Public transport users are declining; 2) Competition with online transport is increasing.

**Keywords:** competitive strategy; user interest, Bus Solo Trans; transport service

**Abstrak:** Peranan angkutan umum sebagai pilihan masyarakat dalam melakukan mobilitas ditentukan oleh minat masyarakat, hal tersebut menjadi sasaran Pemerintah membuat masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum untuk terus ditingkatkan. Kota Surakarta memiliki 2 (dua) simpul transportasi yang memadai dengan adanya Terminal Tirtonadi dan Stasiun Solo Balapan yang sekarang telah terintegrasi dengan adanya jembatan penghubung untuk memudahkan masyarakat melakukan perjalanan. Batik Solo Trans Surakarta merupakan layanan angkutan pengumpan yang melayani 6 (enam) koridor tahun 2020 yang ditetapkan melalui Keputusan Walikota Surakarta. Model Bus Batik Solo Trans berbentuk  $\frac{3}{4}$  yang dapat mengangkut 20 penumpang, terdapat fasilitas untuk penumpang disabilitas, lansia, ibu hamil dan ibu membawa anak. Tiap tahun jumlah koridor layanan Bus Batik Trans mengalami kenaikan namun berbanding terbalik dengan tingkat okupansi jumlah penumpang menurun untuk itu diperlukan strategi kompetitif dengan angkutan on line yang telah ada di masyarakat.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu ditemukan bahwa penurunan minat pengguna Bus Batik Solo Trans disebabkan oleh belum maksimal layanan Bus Batik Solo Trans Kota Surakarta dan menurunnya daya beli masyarakat yang ditentukan oleh ATP dan WTP. Tujuan penelitian adalah menganalisis strategi untuk meningkatkan minat pengguna angkutan umum di Kota Surakarta. Metode penelitian adalah melakukan Teknik studi literatur dengan analisis menggunakan SWOT. Kekuatan dan kelemahan yaitu dari sisi kekuatan yaitu 1) Laju pertumbuhan ekonomi meningkat; 2) Angka pengangguran menurun, dan kelemahan yaitu 1) Pengguna angkutan umum menurun; 2) Persaingan dengan angkutan online meningkat.

**Kata Kunci:** strategi kompetitif; minat pengguna, Bus Solo Trans; layanan transportasi

### Pendahuluan

Transportasi diartikan sebagai pengangkutan manusia dan barang dari asal menuju tujuan. Pengembangan transportasi di Indonesia dalam beberapa tahun ini mengalami kemajuan yang cukup pesat. Keuntungan menggunakan angkutan umum memberikan manfaat seperti mengurangi kemacetan dan mempercepat waktu tempuh (Widayanti, 2010), mengurangi biaya transportasi (Tamin et al., 1999), dan

mengurangi dampak lingkungan seperti polusi, dan kebisingan (Cariera, 2021). Bus merupakan salah satu jenis transportasi yang mengangkut barang dan orang.

Kota Surakarta memiliki simpul transportasi yang cukup lengkap dengan adanya Terminal Tirtonadi dan Stasiun Solo Balapan. Pengembangan dan peningkatan terminal dan stasiun telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Surakarta demi meningkatkan minat pengguna angkutan umum. Pengembangan Terminal Tirtonadi dimulai sejak tahun 2009. (perpustakaan.uns.ac.id, 2010). Terminal Tirtonadi melayani Angkutan Dalam Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Kota (Angkot) dan Bus Batik Solo Trans (BST).

Bus Batik Solo Trans (BST) telah beroperasi sejak 1 September 2010. Batik Solo Trans (BST) adalah suatu bentuk transportasi umum yang ada pada tingkat Kota Surakarta yang melayani trayek jalur tertentu dan dalam trayek jalur tertentu telah disediakan halte sebagai tempat naik dan turun penumpang BST.

Berdasarkan hasil penelitian Judiantono (2015), pelayanan BST hanya mencapai 51% setiap harinya sehingga tingkat pemanfaatan transportasi umum pada tahun 2015, khususnya BST belum maksimal (W. Nugroho et al., 2022). Penurunan jumlah penumpang bus Batik Solo Trans (BST) menurut hasil penelitian (Krisnanda B. S. et al., 2015) disebabkan menurunnya daya beli mahasiswa UNS dari kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) untuk membayar tarif BST. Hasil analisis data menunjukkan tarif berdasarkan BOK beli Rp. 4.300 sedangkan tarif BOK hibah Rp. 3.735. Berdasarkan ATP sebesar Rp 2.850. Besarnya nilai WTP sebesar Rp.2.500. Tarif yang berlaku saat ini lebih besar daripada tarif berdasarkan BOK, ATP dan WTP. Penurunan pemanfaatan Bus Batik Solo Trans diduga disebabkan menurunnya daya beli Masyarakat.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu dalam meningkatkan minat pengguna angkutan umum ditentukan oleh beberapa variabel seperti segi keamanan, kenyamanan, selamat dan harga terjangkau. (Maryam et al., 2019; Agustien et.al, 2022). Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap minat pengguna angkutan umum di Kota Makassar, transportasi yang paling banyak diminati oleh masyarakat yaitu Taksi online, dengan keunggulan beberapa variabel tertinggi mulai dari segi keamanan, nyaman dan keselamatan dan juga dari segi sistem tarif yang seimbang dengan pelayanan dan fasilitasnya. Taksi online menjadi alternatif paling diminati diikuti oleh Bus penumpang sebagai alternatif kedua, dimana Kota Makassar telah mengadakan fasilitas untuk jalur bus (*bus way*) bagi pelajar dan Masyarakat. Penelitian yang dilakukan oleh (Firmansyah & Khasanah, 2016) terdapat pengaruh variabel kualitas pelayanan inti, kualitas pelayanan perifer dan kepuasan konsumen untuk mereferensikan menggunakan jasa transportasi busway, sehingga mutlak diperlukan bagi upaya peningkatan minat konsumen untuk mereferensikan menggunakan jasa transportasi busway Transjakarta. Angkutan bus dari kedua penelitian tersebut menjelaskan bahwa terdapat beberapa variabel yang kuat dalam pemberian layanan jasa bus kepuasan konsumen (keamanan, nyaman dan keselamatan) dan kualitas pelayanan. Kemungkinan rendahnya kepuasan pengguna Bus Batik Solo Trans terjadi tidak terpenuhinya ketiga variabel tersebut.

Strategi kompetitif menurut (Nur Irawan, 2017), diambil dari Porter Michael E Porter terdapat 3 (tiga) strategi yaitu 1) diferensiasi, melibatkan upaya untuk membedakan produk atau layanan perusahaan dengan produk atau layanan perusahaan lain untuk menghasilkan produk yang dianggap unik., 2) kepemimpinan biaya, yaitu perusahaan melakukan efisiensi untuk mengurangi biaya, dan mengontrol produksi dengan ketat agar lebih efisien dari pesaingnya, 3) strategi fokus dimana perusahaan berkonsentrasi untuk pasar wilayah atau kelompok pembeli tertentu. Strategi kompetitif menurut (Pamungkas, 2016) diambil dari Michael A. Porter terdapat 5 (lima) strategi, yaitu: *Cost Leadership*, *Differentiation*, *innovation*, *Growth* dan *Alliance*. Strategi kompetitif yang digunakan dalam penelitian ini, dimana Bus Batik Solo Trans merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa, sehingga strategi yang dipilih adalah strategi inovasi dan kepemimpinan biaya.

Tujuan penelitian adalah menganalisis strategi untuk meningkatkan minat pengguna angkutan umum di Kota Surakarta. Oleh karena itu peneliti memutuskan untuk melakukan penelitian terkait "Strategi Kompetitif Dalam Meningkatkan Minat Pengguna Transportasi Umum di Kota Surakarta". Dengan melakukan penelitian, peneliti berharap dapat memberikan rekomendasi terkait dengan meningkatkan minat pengguna Bus Batik Solo Trans di Kota Surakarta untuk melayani kebutuhan mobilitas masyarakat Kota Surakarta, serta menentukan strategi untuk memenuhi minat Bus Batik Solo Trans Kota Surakarta.

## Metodologi

Pendekatan penelitian menggunakan kualitatif deskriptif, dengan metode literatur studi terkait strategi peningkatan minat pengguna angkutan umum. Strategi yang dimaksud meliputi kebijakan penataan sistem angkutan umum dan bentuk layanan transportasi yang tersedia. Penelitian dilakukan di Kota Surakarta, pada moda transportasi angkutan umum Batik Solo Trans. Pengumpulan data dilakukan dengan

pemilih dokumen meliputi 1) jurnal sebanyak 10 buah, 2) laporan kegiatan 3) berita online, sebanyak 2 buah. Teknik analisis data yang digunakan adalah naratif dan menggunakan analisis SWOT dalam menentukan strategi.

Analisis SWOT (Freddy, 2013), merupakan analisa yang didasarkan pada logika untuk memaksimalkan kekuatan (Strength) dan peluang (Opportunity), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (Weakness) dan ancaman (Threats). (Pemasaran, 2014). Kekuatan dan kelemahan sebagai berikut 1) Kekuatan (Strength): Laju pertumbuhan ekonomi meningkat; Angka pengangguran menurun; 2) Kelemahan (Weakness): Pengguna angkutan umum menurun, Persaingan dengan angkutan online meningkat; 3) Peluang (Opportunity): Perkembangan teknologi informasi, Penataan Angkutan umum/Integrasi Antarmoda; 3) Ancaman (Threats): Jumlah sarana angkutan Bus Solo Trans masih sedikit dan Jumlah koridor masih terbatas.

## Hasil dan Pembahasan

Kota Surakarta memiliki hari jadi tanggal 17 Februari, dimana tahun 2023 dengan hari jadi ke-278 tahun, terus mengalami kemajuan yang ditandai sektor ekonomi dan sosial. Dari sektor perkonomian laju pertumbuhan ekonomi sejak tahun 2020 sebesar -1,76%, tahun 2021 sebesar 4,01% dan tahun 2022 sebesar 6,25%, dari sektor sosial ditandai beberapa faktor (Badan & Pusat Statistik Kota Surakarta, 2023), pada Tabel 1.

Tabel. 1 Statistik Kunci

Rincian	Satuan/Unit	2020	2021	2022
Laju Pertumbuhan Penduduk	%	1,03	0,07	0,05
Angka Harapan Hidup	tahun	77,22	77,32	77,43
Penduduk Miskin	%	9,03	9,40	8,84

Sumber: BPS, 2023.

Penyediaan layanan transportasi umum oleh Pemerintah Kota Surakarta dilakukan terus-menerus melakukan perbaikan dan penambahan sarana dan prasana untuk memacu masyarakat menggunakan transportasi umum. Agar layanan transportasi umum dapat tetap bertahan diperlukan investasi yang dapat bersumber dalam negeri maupun luar negeri. Dengan investasi tersebut, penyerapan lapangan kerja memberikan kontribusi bagi perekonomian daerah, berikut kutipan: “Pemerintah dalam mengendalikan struktur pasar tenaga kerja hendaknya memperhatikan investasi yang dilakukan oleh perusahaan. Karena selama ini investasi berfokus terhadap padat modal, sehingga mengakibatkan penurunan pasar tenaga kerja”(Rodhiyawan, 2022).

Transportasi dan pergudangan (Badan Pusat Statistik Kota Surakarta, 2023) memberikan kontribusi dalam penyerapan lapangan kerja di Kota Surakarta tahun 2022 sebanyak 18 orang, diikuti penyerapan lapangan kerja sektor industri pengolahan, Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi dan perawatan Mobil dan sepeda Motor, Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib, Kegiatan Jasa Lainnya, pada Tabel 2.

Tabel 2. Jumlah Lowongan Kerja di Kota Surakarta, 2022

Lapangan Usaha	Laki-Laki	Perempuan
Pertanian, kehutanan dan Perikanan	-	-
Pertambangan dan Penggalian	-	-
Industri Pengolahan	978	1597
Pengadaan listrik, gas, Uap/Air dan Udara dingin	-	-
Pengadaan air, Pengolahan sampah dan daur ulang, Pembuangan dan Pembersihan Limbah dan Sampah	-	-
Konstruksi	-	1
Perdagangan Besar dan eceran, Reparasi dan perawatan Mobil dan sepeda motor	537	466
Transportasi dan pergudangan	11	7
Penyediaan akomodasi dan penyediaan makan minum	-	-
Informasi dan komunikasi	183	172
Jasa keuangan dan asuransi	124	223
Real Estate	-	-

Jasa profesional, ilmiah dan teknis	108	113
Jasa persewaan, ketenagakerjaan, agen perjalanan, dan penunjang usaha lainnya	30	30
Administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib	456	69
Jasa Pendidikan	-	-
Jasa Kesehatan dan kegiatan sosial	99	107
Kebudayaan, hiburan dan rekreasi	139	234
Kegiatan jasa lainnya	673	361
Jasa Perorangan yang Melayani Rumah Tangga, Kegiatan yang menghasilkan Barang dan jasa oleh Rumah Tangga yang digunakan sendiri untuk memenuhi Kebutuhan	6	18
Kegiatan Badan Internasional dan Badan Ekstra Internasional Lainnya	-	-
Jumlah/Total	3.344	3.398

Sumber: BPS, 2023.

Pemerintah Kota Surakarta melakukan upaya-upaya dengan tujuan memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat melalui program Bus Solo Trans (BST). Jaringan Trayek Angkutan Pengumpan Batik Solo Trans di Kota Surakarta memiliki 6 koridor, dalam tertuang dalam Keputusan Walikota Surakarta Nomor 551.2/87 Tahun 2020 tentang Jaringan Trayek Angkutan Pengumpan Batik Solo Trans di Kota Surakarta (W. K. Surakarta, 2020). Kota Surakarta menjadi salah satu pilot project dari Program *Buy the Service* yang yang diterapkan di 10 kota yakni Palembang, Medan, Bali, Surakarta, Yogyakarta, Makassar, Banyumas, Banjarmasin, Bandung dan Surabaya. (Mahardika, 2023).

#### 1. Gambaran Umum Bus Solo Trans

Bus Rapid Transit yang berlaku di Kota Surakarta diberi nama Bus Batik Solo Trans yang telah beroperasi sejak 1 September 2010. Batik Solo Trans (BST) adalah suatu bentuk transportasi umum yang ada pada tingkat Kota Surakarta yang melayani trayek jalur tertentu dan dalam trayek jalur tertentu telah disediakan halte sebagai tempat naik dan turun penumpang BST.

Model Bus Batik Solo Trans berbentuk  $\frac{3}{4}$  yang terdiri dari 20 penumpang yang saling berhadapan, terdapat fasilitas untuk penumpang disabilitas, lansia, ibu hamil dan ibu membawa anak. Fasilitas lainnya tersedia full AC, CCTV, Video/Audio, koran dan kotak P3K. Jam operasional bus Batik Solo Trans jam kerja sibuk dari pukul 06.30-07.30 WIB, dan jam kerja tidak sibuk dari pukul 09.00-10.00 WIB, serta hari libur.

Bus Batik Solo Trans beroperasi sejak 1 September 2010, dimana tahun 2020 memiliki 6 (enam) koridor. Pengguna Bus Batik Solo Trans tahun 2014 jumlah penumpang mencapai 4.000 orang perhari, mengalami penurunan tahun 2015 dengan *load factor* mencapai 51% dan meningkat Kembali tahun 2016 penumpang hingga 8.000-9.000 orang per hari, di tahun 2023 mengalami penurunan jumlah penumpang sekitar 20%. (Setiawan, 2023)

Rute layanan Bus Batik Solo Trans (W. K. Surakarta, 2020) terdapat 6 (enam) koridor layanan, pada Tabel 3.

Tabel 3. Koridor dan Rute Bus Batik Solo Trans

Koridor	Rute
Rute Koridor 7 (Utara ke Selatan)	RSUD Ngipang - Jl. Kapten Dr. Prakosa - Jl. Samudra Pasai - Jl. Ki Mangun Sarkoro - Jl. Kapten Piere Tendean - Terminal Tirtonadi - Jl. Jend. Ahmad Yani - Jl. Letjend. S. Parman - Jl. Sabang - Pasar Legi - Jl. Lumban Tobing - Jl. Abdul Muis - Jl. Sutan Syahrir - Jl. Jend. Urip Sumoharjo - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Pakubuwono - Jl. Alun - alun Utara - Pasar Klewer
Rute Koridor 7 (Selatan ke Utara)	Pasar Klewer - Jl. Kyai Gede Sala - Jl. Kapten Mulyadi - Jl. Mayor Kusmanto - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Jend. Urip Sumoharjo - Jl. Sutan Syahrir - Pasar Legi - Jl. Letjend. S. Parman - Jl. Jend. Ahmad Yani - Terminal Tirtonadi - Jl. Kapten Piere Tendean - Jl. Ki Mangun Sarkoro - Jl. Samudra Pasai - Jl. Kapten Dr. Prakosa - RSUD Ngipang.
Rute Koridor 8 (Selatan ke Utara)	Cemani (Lotte Grosir) - Jl. Veteran - Jl. Moh. Yamin - Jl. Batik Keris - Jl. Dr. Radjiman - Jl. Dr. Wahidin - Jl. Dr. Moewardi - Jl. Yosodipuro - Jl. Gajah Mada - Jl. R.M Said - Jl. Letjend. S. Parman - Pasar Legi - Jl. Lumban Tobing - Jl. DI Panjaitan - Jl. Monginsidi -

	Jl. Brigjend. Katamso - Jl. Tangkuban Perahu - Taman Jaya Wijaya Mojosongo.
Rute Koridor 8 (Utara ke Selatan)	Taman Jayawijaya Mojosongo - Jl. Tangkuban Perahu - Jl. Brigjend. Katamso - - 4 - Jl. Monginsidi - Jl. DI Panjaitan - Jl. Lumban Tobing - Pasar Legi - Jl. Ngebrusan - Jl. Jageran - Jl. R.M Said - Jl. Gajah Mada - Jl. Yosodipuro - Jl. Dr. Moewardi - Jl. Dr. Wahidin - Jl. Dr. Radjiman - Jl. Batik Keris - Jl. Moh.Yamin - Jl. Veteran - Cemani (Lotte Grosir).
Rute Koridor 9 (Selatan ke Utara)	Sub Terminal Semanggi - Jl. Serang - Jl. Kyai Mojo - Jl. Veteran - Jl. Yos Sudarso - Jl. Moh. Yamin - Jl. Jend. Gatot Subroto - Jl. Diponegoro - Jl. Ronggowarsito - Jl. Gajah Mada - Jl. R.M Said - Jl. Letjend. S. Parman - Pasar Legi - Jl. Lumban Tobing - Jl. DI Panjaitan - Jl. Letjend Sutoyo - Jl. Jaya Wijaya - Jl. Tangkuban Perahu - Jl. Sibela Raya - Mojosongo (Pelangi).
Rute Koridor 9 (Utara ke Selatan)	Mojosongo (Pelangi) - Jl. Sibela Raya - Jl. Tangkuban Perahu - Jl. Jaya Wijaya - Jl. Letjend Sutoyo - Jl. DI Panjaitan - Jl. Lumban Tobing - Pasar Legi - Jl. Kusumoyudan - Jl. Sutan Syahrir - Jl. R.M Said - Jl. Gajah Mada - Jl. Honggowongso - Jl. Kali Larangan - Jl. Yos Sudarso - Jl. Veteran - Jl. Kyai Mojo - Jl. Serang - Sub Terminal Semanggi.
Rute Koridor 10 (Barat ke Timur)	Pasar Klewer - Jl. Alun-alun Utara - Jl. Kyai Gede Sala - Jl. Kapten Mulyadi - Jl. Mayor Kusmanto - Jl. Jenderal Sudirman - Jl. Jend. Urip Sumoharjo - Jl. Ir. Juanda - Jl. Yap Tjwan Bing - Jl. Surya - Jl. HOS Cokroaminoto - Jl. Ir. Sutami - Terminal Palur.
Rute Koridor 10 (Timur ke Barat)	Terminal Palur - Jl. Ir. Sutami - Jl. HOS Cokroaminoto - Jl. Surya - Jl. Yap Tjwan Bing - Jl. Ir. Juanda - Jl. Jend. Urip Sumoharjo - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Pakubuwono - Jl. Alun-alun Utara - Pasar Klewer.
Rute Koridor 11 (Selatan ke Utara)	Pasar Klewer - Jl. KH Hasyim Ashari - Jl. Alun-alun Utara - Jl. Kyai Gede Sala - Jl. Kapten Mulyadi - Jl. Veteran - Jl. Bhayangkara - Jl. Dr. Radjiman - Jl. Dr. Wahidin - Jl. Brigjend. Slamet Riyadi - Jl. Gajah Mada - Jl. Ronggowarsito - Jl. Dr. Soepomo - Jl. R.M Said - Pasar Nongko - Jl. R.M Said - Jl. MT. Haryono - Jl. Dr. Setiabudi - Terminal Tirtonadi.
Rute Koridor 11 (Utara ke Selatan)	Terminal Tirtonadi - Jl. Dr. Setiabudi - Jl. MT. Haryono - Jl. R.M Said - Pasar Nongko - Jl. Hasanudin - Jl. Dr. Soepomo - v Yosodipuro - Jl. Gajah Mada - Jl. Brigjend. Slamet Riyadi - Jl. Dr. Wahidin - Jl. Dr. Radjiman - Jl. Bhayangkara - Jl. Veteran - Jl. Kapten Mulyadi - Jl. Kyai Gede Sala - Jl. Alun-alun Utara - Pasar Klewer.
Rute Koridor 12 (Timur ke Barat)	Pasar Klewer - Jl. Alun-alun Utara - Jl. Sindikora (Kraton) - Jl. Alun-alun Selatan - Jl. Brigjend. Sudiarto - Jl. Kapten Patimura - Jl. Jamsaren - Jl. Honggowongso - Jl. Dr. Radjiman - Jl. Abiyoso - Jl. Kebangkitan Nasional - Jl. Museum - Jl. Brigjend. Slamet Riyadi - Jl. Dr. Wahidin - Jl. KH Samanhudi - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Dr. Radjiman - Pasar Jongke - Jl. Dr. Radjiman - Jl. Joko Tingkir - Gentan (Simpang RCTI).
Rute Koridor 12 (Barat ke Timur)	Gentan (Simpang RCTI) - Jl. Joko Tingkir - Jl. Dr. Radjiman - Pasar Jongke - Jl. Dr. Radjiman - Jl. Agus Salim - v KH Samanhudi - Jl. Dr. Wahidin - Jl. Brigjend. Slamet Riyadi - Jl. Honggowongso - Jl. Jamsaren - Jl. Kapten Patimura - Jl. Brigjend. Sudiarto - Jl. Alun-alun Selatan - Jl. Wirengan (Kraton) - Jl. Sasanomulyo (Kraton) - Jl. Alun-alun Utara - Pasar Klewer

## 2. Gambaran Umum Terminal Tirtonadi

Terminal Tirtonadi Surakarta merupakan terminal Tipe A yang melayani angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP), angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), dan angkutan pedesaan. Terminal

Tirtonadi Surakarta merupakan terminal yang dilintasi oleh banyak trayek yang menghubungkan satu kota dengan kota lain di Pulau Jawa.

Terminal Tirtonadi memiliki keunikan dengan adanya *sky bridge* atau jembatan layang yang menghubungkan dengan Stasiun Kereta Api Solo Balapan dengan Bandara sehingga menjadi superhub, dimana pada lantai dua menjadi tempat kegiatan ekonomi dan penghubung warga Kota Surakarta dan wilayah sekitarnya. (K. K. Surakarta, 2021), fungsi Terminal Tirtonadi selain berfungsi sebagai terminal juga dapat dipakai berbagai tujuan, yang memperhatikan tingkat keamanan, dan kenyamanan di Terminal Tirtonadi.

### 3. Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah teknik perencanaan strategis yang berguna untuk menilai kekuatan dan kelemahan, peluang dan ancaman dalam sebuah bisnis, baik rencana yang sudah ada maupun yang baru. Dengan analisis SWOT dipakailah strategi S-O (Strength-Opportunity) dan W-T (Weakness-Threat). Cara menganalisis dengan menggunakan SWOT pada penelitian (D. A. Nugroho & Malkhamah, 2018).

Berdasarkan permasalahan yang ada maka dilakukan analisis SWOT, permasalahan tersebut dapat dikategorikan sebagai berikut pada Tabel 4:

1. Kekuatan (*Strength*)
  - a. Laju pertumbuhan ekonomi meningkat;
  - b. Angka pengangguran menurun.
2. Kelemahan (*Weakness*)
  - c. Pengguna angkutan umum menurun;
  - d. Persaingan dengan angkutan online meningkat;
3. Peluang (*Opportunity*)
  - e. Perkembangan teknologi informasi;
  - f. Penataan Angkutan umum/Integrasi Antarmoda;
4. Ancaman (*Threats*)
  - g. Jumlah sarana angkutan Bus Solo Trans masih sedikit;
  - h. Jumlah koridor masih terbatas.

**Table 4. Analisis SWOT**

	<b>Strenght</b>	<b>Weakness</b>
<b>Opportunities</b>	<p><b>Strategi S-O</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dengan laju pertumbuhan ekonomi yang meningkat maka diharapkan daya beli masyarakat ikut meningkat.</li> <li>✓ Angka pengangguran menurun yang memberi indikasi bahwa pola perjalanan meningkat, dimana pengguna angkutan Bus Batik Solo Trans untuk usia produktif dengan mengikuti teknologi informasi mampu menggunakan aplikasi Bus Batik Solo Trans.</li> <li>✓ Penyediaan angkutan umum yang nyaman, aman dan berkelanjutan dapat menjadi daya Tarik untuk menarik minat pengguna angkutan BST</li> <li>✓ Perkembangan Teknologi Informasi saat ini dapat meningkatkan pelayanan angkutan umum yang dapat andalkan dengan adanya <i>time table</i> yang dapat di baca oleh pengguna BST melalui papan informasi di halte halte BST</li> </ul>	<p><b>Strategi W-O</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Menggunakan teknologi informasi agar dapat diakses oleh semua Masyarakat menggunakan angkutan Bus Batik Solo Trans</li> <li>✓ Mengimplementasi penggunaan teknologi informasi dalam menjangirg kebutuhan mobilitas Masyarakat.</li> <li>✓ Melakukan penataan sistem angkutan umum di Kota Surakarta untuk memperoleh kepastian waktu dan kenyamanan di dalam angkutan umum Kota Surakarta</li> <li>✓ Menata sistem tarif angkutan Bus Batik Solo Trans yang efektif agar dapat bersaing dengan angkutan online.</li> </ul>
<b>Threat</b>	<b>Strategi S-T</b>	<b>Strategi W-T</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Memenuhi jumlah sarana angkutan Bus Batik Solo Trans dengan APBD yang tersedia</li> <li>✓ Menyerap tenaga kerja di daerah sekitar trayek Bus Batik Solo Trans guna menekan jumlah angka pengangguran.</li> <li>✓ Menambah jumlah koridor layanan Bus Batik Solo Trans dengan APBD yang tersedia.</li> <li>✓ Dengan laju pertumbuhan ekonomi meningkat, layanan koridor bus Batik Solo Trans semakin luas diharapkan memberikan kontribusi bagi APBD Kota Surakarta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Menciptakan service excellent untuk meningkatkan pengguna angkutan umum.</li> <li>✓ Persaingan dengan angkutan online meningkat.</li> <li>✓ Menambah jumlah koridor agar semakin menjangkau wilayah yang semakin luas.</li> <li>✓ Menambah jumlah sarana BST untuk melayani penambahan koridor</li> </ul>
--	---	--

Sumber: diolah, 2023

Setiap organisasi non-profit tentunya memiliki strategi kompetitif dalam menyikapi persaingan dengan industri sejenisnya. Strategi kompetitif dipilih oleh perusahaan dengan melakukan beragam inovasi demi memberikan kepuasan layanan kepada user atau pengguna jasanya. Menurut pandangan ahli tentang strategi kompetitif. Keunggulan kompetitif (David, 2006) adalah sesuatu yang memungkinkan perusahaan untuk memperoleh laba lebih tinggi daripada laba rata-rata. Keunggulan kompetitif memiliki 5 karakteristik, diantaranya kompetensi khusus, menciptakan persaingan tidak sempurna, berkesinambungan, Kesesuaian dengan lingkungan eksternal, Laba yang lebih besar daripada laba rata-rata dalam industri (Utami & Imron, 2012). Strategi kompetitif yang dilakukan setiap perusahaan maupun industri, dengan melakukan beragam inovasi untuk memperoleh laba yang lebih, dimana keunggulan kompetitif memiliki karakteristik yaitu menciptakan persaingan tidak sempurna dan berkesesuaian dengan lingkungan eksternalnya.

Dari analisis SWOT tersebut strategi kompetitif yang dapat dilakukan guna meningkatkan minat pengguna Bus Solo Trans, sebagai berikut:

**Strategi Inovasi :**

- ✓ Mengembangkan teknologi Informasi dalam meningkatkan pelayanan Bus Batik Solo Trans yang dapat andalkan dengan adanya *time-table* yang dapat dibaca oleh pengguna melalui papan informasi di halte-halte BST
- ✓ Menciptakan *service excellent* untuk meningkatkan pengguna angkutan umum.
- ✓ Persaingan dengan angkutan online meningkat, perusahaan Bus Batik Solo Trans melakukan integrasi perjalanan melalui pembayaran kartu elektronik.

**Strategi Kepemimpinan biaya**

- ✓ Memberikan subsidi angkutan Bus Batik Solo Trans untuk meningkatkan *load factor* jumlah penumpang
- ✓ Melakukan integrasi sistem transportasi angkutan umum di Kota Surakarta, dimana Bus Batik Solo Trans dapat melakukan integrasi tiket dan moda pengumpan dengan angkutan kereta api.
- ✓ Menyerap lapangan kerja dari masyarakat sekitar sebagai karyawan atau petugas pelaksana Bus Batik Solo Trans.

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan maka dapat disimpulkan, sebagai berikut:

Investasi di sektor transportasi mampu menyerap tenaga kerja di Kota Surakarta tahun 2022 sebanyak 18 orang. Hasil kerja Pemerintah Kota Surakarta sejak tahun 2020 sampai tahun 2022 ditandai dengan laju pertumbuhan ekonomi tahun 2020 sebesar -1,76%, tahun 2021 sebesar 4,01% dan tahun 2022 sebesar 6,25% dan sektor sosial, yaitu laju pertumbuhan penduduk terus menurun tahun 2020 sebesar 1,03%, tahun 2021 sebesar 0,07%, tahun 2020 sebesar 0,05%. Penduduk miskin terus menurun, pada tahun 2020 sebesar 9,03%, tahun 2021 sebesar 9,40% dan tahun 2022 sebesar 8,84%.

Analisis penelitian menggunakan SWOT dengan faktor kekuatan dan kelemahan sebagai berikut: Kekuatan (*Strength*) : 1) Laju pertumbuhan ekonomi meningkat, 2) Angka pengangguran menurun; Kelemahan (*Weakness*) : 3) Pengguna angkutan umum menurun; 4) Persaingan dengan angkutan online meningkat; Peluang (*Opportunity*) : 5) Perkembangan teknologi informasi; 6) Penataan Angkutan umum/Integrasi Antarmoda; Ancaman (*Threats*) : 7) Jumlah sarana angkutan Bus Solo Trans masih sedikit; 8) Jumlah koridor masih terbatas.

Dari analisis SWOT, strategi kompetitif yang dapat dilakukan guna peningkatan minat pengguna Bus BST, dikelompokkan menjadi strategi inovasi dan strategi kepemimpinan biaya. **Strategi Inovasi yaitu:** 1) Mengembangkan teknologi Informasi dalam meningkatkan layanan Bus BST yang dapat andalkan dengan adanya *time-table* yang dapat dibaca oleh pengguna bus BST melalui papan informasi di halte-halte BST, 2) Menciptakan *service excellent* untuk meningkatkan pengguna angkutan umum, 3) Persaingan dengan angkutan online meningkat, dengan melakukan integrasi perjalanan melalui pembayaran kartu elektronik. **Strategi Kepemimpinan biaya,** yaitu: 1) Memberikan subsidi angkutan Bus BST untuk meningkatkan *load factor* jumlah penumpang, 2) Melakukan integrasi sistem transportasi angkutan umum di Kota Surakarta, dimana Bus BST terintegrasi dengan stasiun kereta api; 3) Menyerap lapangan kerja dari masyarakat sekitar sebagai karyawan atau petugas pelaksana Bus BST.

## Referensi

- Badan, & Pusat Statistik Kota Surakarta, B. K. (2023). *Kota surakarta dalam angka 2023*.
- Cariera, E. a. (2021). EKSPLORASI NIAT PENGGUNA. *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi K*, 24(November), 4–6.
- Firmansyah, M., & Khasanah, I. (2016). PENGARUH KUALITAS PELAYANAN INTI DAN KUALITAS PELAYANAN PERIFERAL MELALUI KEPUASAN KONSUMEN PADA MINAT MEREFERENSIKAN (Studi Pada Bus Transjakarta Koridor 1). *Diponegoro Journal of Management*, 5(4), 1–11. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dbr>
- Krisnanda B. S., A., Yulianto, B., & Legowo, S. J. (2015). Analisis Tarif Batik Solo Trans Koridor 2 Berdasarkan Estimasi Penambahan Demand Mahasiswa Universitas Sebelas Maret Menggunakan Metode Ability to Pay ( ATP ), Willingness to Pay ( WTP ) dan BOK. *Matriks Teknik Sipil*, 464–469.
- Mahardika, L. A. (2023). *Menhub : Tingkat Keterisian Bus Batik Solo*. *Bisnis.Com*.
- Maryam, S., Said, L. B., & Zulqarnain. (2019). Analisis Penyebab Penurunan Minat Pengguna Angkutan Umum Mikrolet Di Kota Makassar. *Open Journal System: Open Science Framework*, 3(2), 94–101.
- Nugroho, D. A., & Malkhamah, S. (2018). Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(1), 9. <https://doi.org/10.25104/jptd.v20i1.640>
- Nugroho, W., Rahayu, P., & Istanabi, T. (2022). Transportasi Umum Sebagai Pendukung Mobilitas Siswa : Desa -Kota, 4(1), 116–127.
- Nur Irawan, M. R. (2017). Analisis Swot Untuk Menentukan Strategi Kompetitif Pada Pd. Bpr. Bank Daerah Lamongan. *Ekonika : Jurnal Ekonomi Universitas Kadiri*, 2(1), 40–56. <https://doi.org/10.30737/ekonika.v2i1.17>
- Pamungkas, D. P. (2016). ANALISIS COMPETITIVE FORCE DAN COMPETITIVE STRATEGY SISTEM INFORMASI KULINER DI INDONESIA (STUDI KASUS : Kulina.id). *Elinvo (Electronics, Informatics, and Vocational Education)*, 1(2), 118–127. <https://doi.org/10.21831/elinvo.v1i2.10760>
- Pemasaran, P. (2014). Definisi SWOT. *Universitas Islam Indonesia*, 7–18. [perpustakaan.uns.ac.id](http://perpustakaan.uns.ac.id). (2010). *Commit To User*. 1–18.
- Rodhiyawan, W. W. (2022). Determinan Struktur Pasar Tenaga Kerja Sektor Transportasi Di Indonesia. *Media Mahardhika*, 20(2), 371–385. <https://doi.org/10.29062/mahardhika.v20i2.367>
- Setiawan, M. F. (2023). *Jumlah Penumpang Batik Solo Trans Turun Seusai Penerapan Aturan Berbayar*. *Bisnis.Com*.
- Surakarta, K. K. (2021). Tirtonadi Jadi Percontohan Nasional Revitalisasi Terminal Tipe A Di Tanah Air. *Jatengdaily.Com*, 10–12. <https://jatengdaily.com/2021/tirtonadi-jadi-percontohan-nasional-revitalisasi-terminal-tipe-a-di-tanah-air/>
- Surakarta, W. K. (2020). *Keputusan Walikota Surakarta Nomor 551.2/87 Tahun 2020*.
- Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. (1999). ‘ Ability To Pay ’ ( Atp ) Dan ‘ Willingnes To Pay ’ ( Wtp ). *Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)*, 1(2), 121–139.
- Utami, E., & Imron, D. A. (2012). Perumusan Strategi Perusahaan Berdasarkan Competitive Advance. *Jurnal Ilmiah Teknik Industri*, 11(2), 155. <https://publikasiilmiah.ums.ac.id/xmlui/handle/11617/2809>
- Widayanti, A. (2010). Pengembangan Angkutan Umum Massal Berbagai Alternatif Untuk Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Madya Malang. *WAKTU: Jurnal Teknik UNIPA*, 8(2), 31–42. <https://doi.org/10.36456/waktu.v8i2.845>