

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM KEMITRAAN TRANSPORTASI MASSAL BUS RAPID TRANSIT TRANS SEMARANG DI KOTA SEMARANG**

Bab ini membahas mengenai gambaran umum tentang sistem moda transportasi massal di Kota Semarang sebagai latar belakang kontekstual dari penelitian. Uraian bab ini mencakup kondisi administratif Kota Semarang, sistem transportasi massal di Kota Semarang, pengelola Bus Rapid Transit Trans Semarang dan gambaran kemitraan Trans Semarang. Pemahaman dalam konteks ini penting untuk melihat bagaimana sistem moda transportasi massal Trans Semarang berfungsi dan berkembang dalam mendukung mobilitas masyarakat di wilayah perkotaan.

#### **2.1. Kondisi Administratif Kota Semarang**

Kota Semarang secara administratif merupakan wilayah otonomi yang memiliki peran strategis sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan pelayanan publik di wilayah pantai utara Jawa. Kondisi administratif mencerminkan struktur pemerintahan, pembagian wilayah, serta tata kelola yang menjadi landasan dalam perencanaan pembangunan dan penyelenggaraan layanan publik, termasuk sektor transportasi.

##### **2.1.1 Kondisi Geografi Kota Semarang**

Kota Semarang merupakan Ibu Kota Jawa Tengah yang secara geografis terletak di pesisir utara Pulau Jawa, antara 6°50' – 7°10' Lintang Selatan dan 109°35' – 110°50' Bujur Timur. Geografi Kota Semarang meliputi wilayah dataran rendah di utara yang sempit dan cenderung rawan banjir, serta perbukitan di wilayah selatan yang merupakan bagian dari pegunungan utara Jawa. Kota Semarang berbatasan langsung dengan Laut Jawa pada bagian utara, Kabupaten

Demak pada bagian timur, dan Kabupaten Kendal di bagian barat. Di kenal sebagai kota metropolitan, Kota Semarang memiliki luas 373,8 KM<sup>2</sup> dengan ketinggian 4 meter menjadikan Kota Semarang sebagai kota terbesar ke lima setelah Jakarta, Surabaya, Bandung, dan Medan. Kota Semarang terdiri atas 16 Kecamatan dan 177 Kelurahan yang memiliki posisi vital sebagai jalur ekonomi dan transportasi didukung dengan keberadaan pelabuhan, jalur kereta api, bandara, dan jalan raya membuat Kota Semarang sebagai simpul transportasi penting di Jawa Tengah (lihat gambar 13).

Gambar 13 Geografi Kota Semarang



Sumber: [ppid.semarangkota.go.id](http://ppid.semarangkota.go.id)

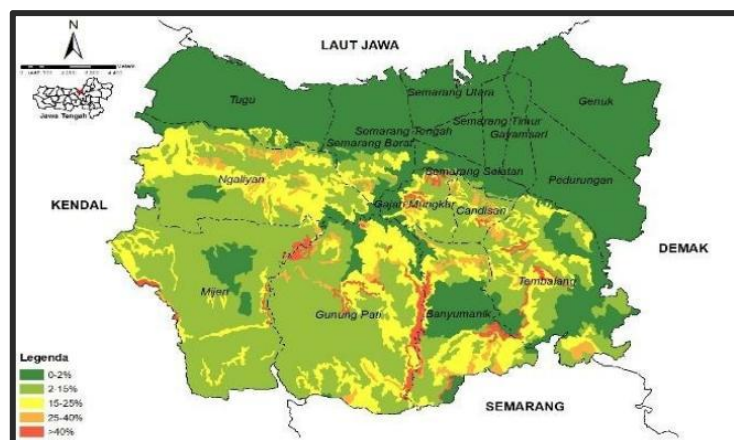
### 2.1.2 Kondisi Topografi Kota Semarang

Kota Semarang mempunyai kondisi topografi yang unik, yaitu perpaduan antara kawasan rendah dan bukit. Dataran rendah di Kota Semarang cukup kecil yang membentang di sisi utara kota. Wilayah ini termasuk kategori rawan banjir karena dikelilingi oleh sungai seperti Kali Garang, Kali Pangkol, dan Kali Bringin. Kawasan rendah ini mencakup 40% dari total wilayah di Kota Semarang dan dikenal sebagai “Kota Bawah” atau “Kota Ngisor”. Wilayah di dataran rendah menjadi pusat aktivitas perekonomian kota yang rawan banjir setiap tahun terutama saat musim hujan. Wilayah kedua, yaitu perbukitan yang membentang di sisi selatan kota dan merupakan bagian dari

rangkaian formasi pegunungan utara Jawa. Wilayah perbukitan ini dikenal sebagai “Kota Atas” atau “Kota Dhuwur” yang menjadi kawasan hulu dari bentang kaki Gunung Ungaran yang terletak di selatan kota.

Kota Semarang memiliki variasi ketinggian permukaan tanah yang menghadirkan tantangan serta peluang dalam sistem transportasi. Warna hijau tua menunjukkan daerah dengan kemiringan lereng 0-2% yang merupakan daerah dataran rendah meliputi Tugu, Semarang Utara, Semarang Tengah, Semarang Barat, Semarang selatan, Pedurungan, Gayamsari, Semarang Timur, Banyumanik, dan Genuk. Warna hijau muda menunjukkan daerah dengan kemiringan 2-15%, warna kuning menunjukkan daerah dengan kemiringan lereng 15-25%, warna jingga menunjukkan kemiringan 25-40%, dan warna merah menunjukkan kemiringan >40%. Kondisi dataran rendah relatif datar memudahkan pembangunan dan menjadi jalur utama lalu lintas barang dan orang sedangkan wilayah yang berbukit cenderung membutuhkan kendaraan yang handal dan pengemudi yang berpengalaman. Kondisi topografi Kota Semarang memerlukan sistem transportasi umum yang adaptif dan integrasi moda transportasi yang efektif sehingga meningkatkan efisiensi dan kenyamanan mobilitas warga Semarang (lihat gambar 14).

Gambar 14 Topografi Kota Semarang



Sumber: [ppid.semarangkota.go.id](http://ppid.semarangkota.go.id)

### 2.1.3 Kondisi Demografi Kota Semarang

Data luas wilayah dan jumlah penduduk di Kota Semarang tahun 2023 menunjukkan variasi yang signifikan antara kecamatan satu dengan kecamatan lain. Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kota Semarang, Kecamatan dengan luas wilayah terbesar, seperti Mijen dan Gunung Pati tidak terlalu memiliki jumlah penduduk terbanyak. Sebaliknya, kecamatan dengan luas wilayah relatif kecil seperti Semarang Tengah memiliki kepadatan penduduk yang tinggi sehingga menunjukkan distribusi tidak merata. Gambaran komprehensif mengenai distribusi penduduk menunjukkan terdapat disparitas yang signifikan dalam luas wilayah, jumlah penduduk, dan kepadatan penduduk. Kecamatan di Kota Semarang seperti, Gajah Mungkur, Semarang Selatan, Candisari, Pedurungan, Gayamsari, Semarang Timur, Semarang Utara, dan Semarang tengah memiliki kepadatan jauh lebih tinggi dengan paparan, sebagai berikut:

Tabel 13 Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, dan Kepadatan Penduduk

Kota Semarang Tahun 2023

| Kecamatan        | Luas Wilayah | Jumlah Penduduk | Kepadatan Penduduk |
|------------------|--------------|-----------------|--------------------|
| Mijen            | 56,52        | 89.948,00       | 1.591,35           |
| Gunung Pati      | 58,27        | 100.752,00      | 1.729,00           |
| Banyumanik       | 29,74        | 143.433,00      | 4.822,3            |
| Gajah Mungkur    | 9,34         | 56.350,00       | 6.030,73           |
| Semarang Selatan | 5,95         | 62.179,00       | 10.456,73          |
| Candisari        | 6,40         | 75.614,00       | 11.820,08          |
| Tembalang        | 39,47        | 198.862,00      | 5.038,38           |
| Pedurungan       | 21,11        | 196.526,00      | 9.309,77           |
| Genuk            | 25,98        | 132.473,00      | 5.099,22           |
| Gayamsari        | 6,22         | 70.409,00       | 11.319,94          |
| Semarang Timur   | 5,42         | 66.481,00       | 12.261,64          |
| Semarang Utara   | 11,39        | 117.887,00      | 10.347,60          |
| Semarang Tengah  | 5,17         | 55.213,00       | 10.672,11          |
| Semarang Barat   | 21,68        | 149.326,00      | 6.888,81           |
| Tugu             | 28,13        | 33.795,00       | 1.201,59           |
| Ngaliyan         | 42,99        | 145.495,00      | 3.384,58           |
| Kota Semarang    | 373,78       | 1.694.743,00    | 4.534,07           |

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang, diolah peneliti (2025)

Luas wilayah Kota Semarang mempengaruhi perencanaan dan pengembangan jaringan Trans Semarang. Wilayah yang luas membutuhkan rute yang lebih ekstensif dan terintegrasi untuk menjangkau seluruh area. Efisiensi jaringan dipengaruhi oleh bagaimana rute-rute dirancang untuk meminimalisir waktu tempuh dan memaksimalkan jangkauan dengan mempertimbangkan kepadatan penduduk dan titik-titik strategis. Semakin luas suatu wilayah, semakin besar investasi yang dibutuhkan untuk membangun infrastruktur pendukung seperti halte, koridor, dan pusat kendali.

Jumlah penduduk Kota Semarang secara langsung berkorelasi dengan kebutuhan akan transportasi massal. Penduduk yang tinggi menuntut kapasitas angkut yang besar dan frekuensi perjalanan yang tinggi. Sistem Trans Semarang harus mampu mengakomodasi jumlah penumpang yang signifikan, terutama pada jam-jam sibuk. Jumlah penduduk juga mempengaruhi pola permintaan, seperti rute-rute yang paling banyak digunakan dan waktu puncak perjalanan. Kepadatan penduduk menunjukkan konsentrasi penduduk di area tertentu. Area dengan kepadatan tinggi membutuhkan layanan Trans Semarang yang lebih intensif, dengan frekuensi perjalanan yang lebih tinggi dan kapasitas angkut yang lebih besar. Sebaliknya, area dengan kepadatan rendah hanya membutuhkan layanan yang lebih terbatas. Pemahaman tentang kepadatan penduduk membantu dalam optimasi rute dan penempatan halte agar efisien dan efektif.

Jumlah satuan pendidikan yang tersebar di berbagai kecamatan di Kota Semarang pada tahun 2025. Data ini menggambarkan distribusi fasilitas pendidikan yang relatif bervariasi antarwilayah. Kecamatan dengan jumlah satuan pendidikan terbanyak adalah Pedurungan dengan 302 satuan pendidikan, diikuti oleh Tembalang sebanyak 262, serta Banyumanik dengan 222 satuan pendidikan. Kondisi ini sejalan dengan karakteristik wilayah tersebut yang padat penduduk dan memiliki cakupan wilayah cukup luas, sehingga kebutuhan akan layanan

pendidikan juga lebih besar. Jumlah satuan pendidikan aktif di Kota Semarang, sebagai berikut:

Tabel 14 Jumlah Satuan Pendidikan di Kota Semarang Tahun 2025

| <b>Kecamatan</b> | <b>Jumlah</b> |
|------------------|---------------|
| Banyumanik       | 222           |
| Candisari        | 109           |
| Gajah Mungkur    | 115           |
| Gayamsari        | 96            |
| Genuk            | 184           |
| Gunung Pati      | 205           |
| Mijen            | 164           |
| Ngaliyan         | 183           |
| Pedurungan       | 302           |
| Semarang Barat   | 214           |
| Semarang Selatan | 130           |
| Semarang Tengah  | 141           |
| Semarang Timur   | 123           |
| Semarang Utara   | 130           |
| Tembalang        | 262           |
| Tugu             | 64            |

Sumber: Portal Data Pendidikan, diolah peneliti (2025)

Di sisi lain, jumlah peserta didik di berbagai jenjang pendidikan di Kota Semarang berdasarkan Badan Statistik Kota Semarang dibedakan menjadi negeri dan swasta. Secara keseluruhan sekolah negeri memiliki jumlah lebih unggul dibandingkan dengan sekolah swasta pada semua jenjang kecuali di jenjang MI dan SMK. Pada jenjang SD, sekolah dasar negeri memiliki jumlah siswa (80.815) dibandingkan dengan sekolah dasar swasta (45.160) menunjukkan minat siswa di Kota Semarang memilih sekolah negeri. Pada jenjang SMP dan SMA, tren serupa terlihat bahwa negeri lebih banyak dibandingkan swasta. Pada jenjang RA dan MTS relatif kecil dibandingkan jenjang pendidikan lain. Adapun perbandingan jumlah peserta didik dari jenjang SD sampai SMA, sebagai berikut:

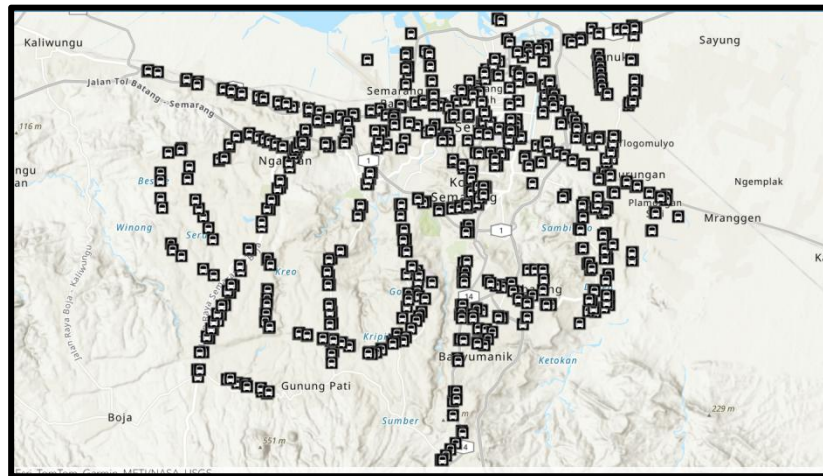
Tabel 15 Perbandingan Peserta Didik di Kota Semarang Tahun 2023

| <b>Jenjang Pendidikan</b> | <b>Jumlah Peserta Didik</b> |
|---------------------------|-----------------------------|
| MI Negeri                 | 591                         |
| MI Swasta                 | 19.165                      |
| RA                        | 10.425                      |
| SD Negeri                 | 80.815                      |
| SD Swasta                 | 45.160                      |
| Mts Negeri                | 2.052                       |
| MTS Swasta                | 7.241                       |
| SMP Negeri                | 35.043                      |
| SMP Swasta                | 28.205                      |
| MA Negeri                 | 2.494                       |
| MA Swasta                 | 4.211                       |
| SMA Negeri                | 18.216                      |
| SMA Swasta                | 12.719                      |
| SMK Negeri                | 17.543                      |
| SMK Swasta                | 18.974                      |

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang, diolah peneliti (2025)

Jumlah peserta didik di setiap jenjang pendidikan secara langsung mempengaruhi permintaan layanan Trans Semarang. Area dengan konsentrasi sekolah dan perguruan tinggi yang tinggi akan memiliki permintaan yang lebih besar, terutama pada jam berangkat dan pulang sekolah. Distribusi satuan pendidikan geografis institusi pendidikan dapat menjadi salah satu pertimbangan strategis bagi Trans Semarang dalam perencanaan rute, pengaturan kapasitas armada, serta penentuan jadwal operasional, terutama pada jam sibuk sekolah. Keberadaan halte Trans Semarang bukan hanya berfungsi sebagai simpul transportasi umum, tetapi juga memiliki peran strategis dalam mendukung aksesibilitas pendidikan. Sebaran halte yang merata pada daerah padat sekolah berpotensi mengurangi ketergantungan pelajar terhadap kendaraan pribadi, menekan kemacetan, serta memperkuat fungsi Trans Semarang sebagai moda transportasi publik yang inklusif (lihat gambar 15).

Gambar 15 Peta Skematik Rute Bus Rapid Transit Trans Semarang



Sumber : ArcGIS(2025)

Di Kota Semarang tahun 2023, geliat perekonomian tercermin dari 873.358 jiwa penduduknya yang aktif bekerja. Laki-laki menjadi tulang punggung utama, dengan jumlah 489.790 orang, melebihi jumlah perempuan yang bekerja (383.568). Dominasi laki-laki ini terlihat di hampir semua sektor pekerjaan. Bayangan hiruk pikuk pasar terlihat dari jumlah pengusaha mandiri, mencapai 201.997 jiwa. Mereka menjadi jantung perekonomian kota yang menggerakkan roda bisnis kecil dan menengah. Namun, bayangan gedung-gedung tinggi dan pabrik-pabrik juga tidak kalah dominan karena sektor buruh, karyawan, dan pegawai menjadi penyumbang terbesar tenaga kerja, mencapai angka fantastis 528.855 jiwa. Hal ini menunjukkan peran besar sektor formal dalam menyerap tenaga kerja di Kota Semarang.

Di tengah hiruk pikuk kota, terdapat pekerja bebas di sektor pertanian dan non-pertanian, jumlahnya relatif sedikit, hanya 29.299 jiwa. Sektor pertanian adalah bagian tidak terpisah dari dinamika ekonomi kota, mencukupi kebutuhan pangan dan sektor lain. Sementara itu, terdapat 36.043 jiwa lain bekerja sebagai pekerja keluarga yang tak dibayar, hal ini menunjukkan peran penting keluarga dalam sistem ekonomi rumah tangga yang menggambarkan dinamika ekonomi Kota Semarang yang kompleks. Dominasi laki-laki dalam dunia kerja menjadi sorotan sehingga



mengindikasikan potensi kesenjangan gender yang perlu diteliti lebih lanjut. Data ini menjadi dasar penting bagi perencanaan pembangunan ekonomi kota untuk merumuskan kebijakan yang tepat dan berkelanjutan agar kesejahteraan masyarakat Kota Semarang dapat terus berkembang. Adapun jumlah penduduk berdasarkan jenis pekerjaan tahun 2023, sebagai berikut:

Tabel 16 Jumlah Penduduk di Kota Semarang Berdasarkan Jenis Pekerjaan Tahun 2023

| Status Pekerjaan                                          | Penduduk bekerja menurut status pekerjaan di kota semarang (jiwa) tahun 2023 |           |         |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|
|                                                           | Laki-laki                                                                    | perempuan | Jumlah  |
| Usaha sendiri                                             | 104.762                                                                      | 97.235    | 201.997 |
| Buerusaha dibantu buruh tidak tetap/pekerja keluarga/tidk | 21.636                                                                       | 24.535    | 46.171  |
| Berusaha dibantu uruh tetap/dibayar                       | 20.006                                                                       | 10.987    | 30.993  |
| Buruh/karyawan/Pegawai                                    | 306.155                                                                      | 222.700   | 528.855 |
| Pekerja bebas di pertanian & non pertanian                | 26.119                                                                       | 3.180     | 29.299  |
| Pekerja keluarga/ tidak dibayar                           | 11.112                                                                       | 24.931    | 36.043  |
| Jumlah semua status                                       | 489.790                                                                      | 383.568   | 873.358 |

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Semarang, diolah peneliti (2025)

Status pekerjaan memengaruhi pola perjalanan harian penduduk. Mereka yang bekerja di sektor formal cenderung memiliki jam kerja yang tetap dan pola perjalanan yang lebih teratur, sementara pekerja informal mungkin memiliki jadwal yang lebih fleksibel dan pola perjalanan yang lebih beragam. Ini berdampak pada permintaan Trans Semarang pada jam-jam tertentu dan distribusi penumpang di sepanjang rute. Pekerja kantoran cenderung menggunakan Trans Semarang pada jam-jam sibuk pagi dan sore hari, sementara pekerja informal menggunakannya sepanjang hari sesuai kebutuhan.

Jenis pekerjaan juga dapat mempengaruhi pilihan moda transportasi. Pekerja dengan penghasilan tinggi mungkin lebih memilih kendaraan pribadi, sementara pekerja dengan penghasilan rendah cenderung bergantung pada transportasi umum seperti Trans Semarang karena alasan

biaya. Aksesibilitas tempat kerja juga menjadi faktor penting. Jika tempat kerja mudah dijangkau oleh Trans Semarang, maka akan lebih banyak pekerja sebagai pengguna. Distribusi geografis tempat kerja di Kota Semarang mempengaruhi perencanaan rute Trans Semarang. Area dengan konsentrasi tempat kerja yang tinggi membutuhkan layanan yang lebih intensif, dengan frekuensi perjalanan yang lebih tinggi dan kapasitas angkut yang lebih besar. Data mengenai distribusi tempat kerja berdasarkan sektor ekonomi dapat digunakan untuk mengoptimalkan rute dan penempatan halte agar lebih efisien dan efektif.

## **2.2 Sistem Transportasi Massal di Kota Semarang**

Sistem transportasi di Kota Semarang merupakan bagian penting dalam mendukung mobilitas warga serta efisiensi dan konektivitas wilayah. Kota Semarang, sebagai Ibu Provinsi Jawa Tengah mengalami pertumbuhan penduduk dan perkembangan wilayah yang pesat sehingga mebutuhan transportasi publik yang andal, aman, dan terjangkau. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Semarang mengembangkan berbagai moda transportasi massal.

### **2.2.1 Sejarah Transportasi di Kota Semarang**

Pada masa kolonial, alat transportasi utama di Semarang adalah kereta kuda atau dokar. Keberadaan kereta kuda perlahan tergeser oleh kereta api yang dibangun pada tahun 1864. Jalur kereta api pertama menghubungkan Semarang dengan Tanggung (dekat Grobogan), kemudian dilanjutkan ke Kedungjati, Solo, dan Yogyakarta hingga tahun 1873. Pembangunan jalur kereta api mempercepat mobilitas dan perdagangan di wilayah Jawa Tengah. Setelah kereta api, jaringan trem dikembangkan di Kota Semarang untuk menghubungkan kota dengan kota lain. Trem menjadi moda transportasi utama hingga tahun 1940, sebelum akhirnya dihentikan operasinya karena tidak sesuai lagi dengan

perkembangan kota. Pada tahun 1950-an, becak mulai mendominasi jalanan Kota Semarang, namun jumlahnya yang banyak menyebabkan masalah kemacetan. Bemo hadir di Semarang pada tahun 1960-an dan perlahan menggeser keberadaan becak. Kondisi bemo yang semakin tua dan tidak aman akhirnya digantikan oleh angkot yang lebih modern pada tahun 1970-an. Angkot dengan merek Daihatsu, Suzuki, dan Toyota Kijang mendapat sambutan positif dari masyarakat karena tarif yang murah dan rute yang luas. Angkot mencapai puncak kejayaan di tahun 1990-an, dengan jumlah angkot mencapai 1.379 unit. Angkot menjadi pilihan utama masyarakat kelas menengah ke bawah untuk memenuhi kebutuhan mobilitas. Seiring dengan pertumbuhan kota dan jumlah kendaraan, angkot menghadapi berbagai masalah. Jumlah angkot yang meningkat menyebabkan kemacetan dan persaingan yang tidak sehat antar pengusaha. Pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk mengurangi jumlah angkot dan mendorong penggunaan bus mini. Program ini menghadapi tantangan, antara lain kurang modal dari para pengusaha dan penolakan dari para sopir angkot (Aljusta, 2020:134-141).

### **2.2.2 Jenis-Jenis Moda Transportasi massal di Kota Semarang**

Berdasarkan data dari "satu data" tahun 2023, Kota Semarang memiliki beragam moda transportasi massal. Kendaraan bermotor mendominasi dengan jumlah mencapai 1.917.278 unit, diikuti oleh sepeda motor sebanyak 1.553.242 unit, dan mobil penumpang sejumlah 273.385 unit. Truk tercatat sebanyak 87.276 unit dan bus sebanyak 2.875 unit. Untuk transportasi umum, terdapat 695 unit angkutan kota (angkot) dan 169 unit taksi. Hal yang menarik adalah per tahun 2023, becak tercatat berjumlah 0 unit, sementara data untuk kereta api, pesawat, dan kapal tidak tersedia (N/A). Gambaran komposisi moda transportasi di Semarang dan menunjukkan dominasi kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum dengan data, sebagai berikut:

Tabel 17 Jumlah Moda Transportasi Massal per Unit Tahun 2023 di Kota Semarang

| Jenis Transportasi     | Jumlah    |
|------------------------|-----------|
| Mobil penumpang        | 273.385   |
| Bus                    | 2875      |
| Truk                   | 87.276    |
| Sepeda Motor           | 1.553.242 |
| Kendaraan bermotor     | 1.917.278 |
| Pesawat                | N/A       |
| Kereta Api             | N/A       |
| Angkutan Kota (Angkot) | 695       |
| Taksi                  | 169       |
| Becak                  | 0         |
| Kapal                  | N/A       |
| Mobil Box              | 27.164    |

Sumber :Satu Data

### 2.2.3 Infrastruktur Transportasi Massal di Kota Semarang

Sistem transportasi umum di Kota Semarang merupakan bagian penting dari infrastruktur. Dikutip dalam [dprdsemarang.com](http://dprdsemarang.com), berbagai moda transportasi tersedia, termasuk angkutan kota, bus, dan taksi yang melayani rute yang luas dan sering digunakan warga Kota Semarang. Kota Semarang memberikan kemudahan bagi wisatawan dan masyarakat, memiliki gerbang udara utama, yaitu Bandara Internasional Ahmad Yani, yang menawarkan akses mudah di jalur udara. Selain jalur udara, Pelabuhan Tanjung Emas merupakan pintu gerbang maritim Kota Semarang yang melayani kapal penumpang domestik dan internasional. Pada transportasi jalur darat, Trans Semarang menjadi andalan masyarakat. Kehadiran Bus Rapid Transit Trans Semarang sebagai transportasi massal meningkatkan aksesibilitas bagi warga Kota Semarang yang murah dan cepat.

### 2.2.4 Asal Usul Bus Rapid Transit Trans Semarang

Berdasarkan data BLU UPTD Trans Semarang, ide Trans Semarang diinisiasi pertama oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang

pada tanggal 22 Desember 2008. Pembentukan konsorium dan uji coba koridor 1 dimulai pada tanggal 02 Mei 2009, bertepatan dengan Hari Jadi Kota Semarang ke 462. Pemerintah Kota Semarang meluncurkan Bus Rapid Transit Trans Semarang sebagai layanan angkutan aglomerasi yang beroperasi antara Terminal Mangkang dan Terminal Penggaron. Pada tanggal 18 September 2009 Bus Rapid Transit Trans Semarang resmi beroperasi. Bus Rapid Trans Semarang semula dikelola oleh konsorium PT Trans Semarang yang terbentuk dari Perum DAMRI, PO Minas, dan PO Retakencana.

Tahapan awal pengelolaan, yaitu Pemerintah Kota Semarang menyewa dalam kurun waktu satu tahun ke PT Trans Semarang. Kemudian, pada tanggal 01 Oktober 2010 Bus Rapid Transit Trans Semarang menjadi bagian dari BLU UPTD Terminal Mangkang. Pada tanggal 25 Agustus 2016 pengelolaan dialihkan ke Pemerintah Pusat dan pada tanggal 01 Oktober 2016 resmi dialihkan ke BLU Trans Semarang hingga pada tanggal 03 Januari 2017 dikelola oleh BLU UPTD Trans Semarang. Ekspansi pengembangan koridor dilakukan oleh Trans Semarang. Koridor 2 diresmikan pada 01 Oktober 2012, diikuti oleh koridor 4 pada 02 Desember 2013, koridor 3 pada 05 November 2014, koridor 5, 6, dan 7 diresmikan pada tahun 2017, dan koridor 8 pada tanggal 06 Desember 2019. Sepanjang sejarah, Trans Semarang telah mengalami perubahan jam operasional, tarif, dan jam layanan khusus pelajar. Setiap koridor yang diresmikan telah mengalami revitalisasi, perluasan armada, penambahan bus dan rute selama 15 tahun beroperasi. Trans Semarang menjadi layanan transportasi publik yang vital bagi Kota Semarang dan dikenal sebagai transportasi dengan tarif terjangkau, ketepatan waktu serta armada yang memiliki fasilitas AC.

### **2.3 Kemitraan Trans Semarang**

Kemitraan dalam pengoperasian Trans Semarang merupakan strategi kerja sama antara pemerintah dan pihak ke tiga untuk mendukung layanan

transportasi massal yang andal dan berkelanjutan. Dengan melibatkan pemangku kepentingan, kemitraan Trans Semarang diharapkan mampu menciptakan pelayanan terbaik, serta mendorong partisipasi aktif sektor swasta dalam pembangunan moda transportasi massal.

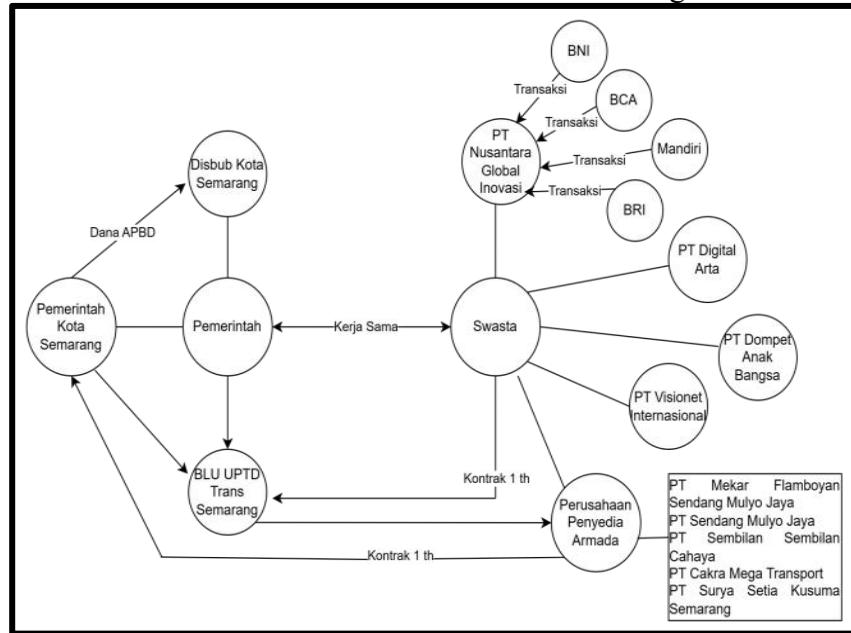
### **2.3.1 Kondisi Umum Kemitraan Trans Semarang**

Kemitraan dalam penyelenggaraan moda transportasi massal Trans Semarang terbagi atas dua aktor yaitu Pemerintah dan Swasta. Di pusat kemitraan ini adalah Pemerintah Kota Semarang, yang berperan sebagai pengarah kebijakan dan penyedia dana operasional melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Dana ini kemudian disalurkan ke Dinas Perhubungan Kota Semarang selaku dinas teknis, yang memiliki fungsi koordinatif, dan lebih lanjut ke BLU UPTD Trans Semarang sebagai pelaksana teknis operasional harian layanan BRT.

BLU UPTD Trans Semarang menjalin kerja sama kontrak 1 tahun dengan berbagai perusahaan penyedia armada dan operator layanan, yaitu: PT Mekar Flamboyan Sendang Mulyo Jaya, PT Sendang Mulyo Jaya, PT Sembilan Sembilan, PT Cakra Mega Transport, PT Surya Setia Kusuma Semarang selaku pihak swasta yang menjalankan operasional di lapangan (pengemudi, perawatan armada, dan pelaksanaan trayek). Tidak hanya itu, dalam sistem transaksi digital dan sistem pembayaran non-tunai, BLU UPTD juga bekerja sama dengan PT Nusantara Global Inovasi yang berdiri sebagai agregator dan memfasilitasi sistem pembayaran elektronik via perbankan, seperti: Bank-bank mitra seperti BNI, BRI, BCA, dan Mandiri. BLU UPTD Trans Semarang bekerja sama dengan pembayaran digital lain, yaitu PT Digital Arta (*AstraPay*), PT Dompot Anak Bangsa (*Gopay*) sebagai penyedia platform pembayaran digital. PT Visionet Internasional (OVO) sebagai penyedia layanan dompet digital lainnya. Kemitraan Trans Semarang menunjukkan karakter multi-aktor karena setiap elemen memiliki fungsi spesifik dan saling terhubung dalam satu ekosistem

layanan publik. Pemerintah berperan sebagai regulator dan penyedia anggaran, sementara sektor swasta menjalankan peran sebagai operator, inovator teknologi, dan penyedia solusi pembayaran (lihat gambar 16).

Gambar 16 Kemitraan Trans Semarang



Sumber: diolah peneliti (2025) By Draw.io

Sebelum tahun 2020, skema kemitraan Trans Semarang bersifat tidak tetap. Pemerintah Kota Semarang sebagai pemangku kebijakan memiliki otoritas tinggi yang membawahi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Semarang dan BLU UPTD Trans Semarang. Pihak swasta selaku penyedia transportasi memiliki posisi di bawah BLU UPTD Trans Semarang. Setelah tahap perencanaan, proses seleksi dilakukan melalui mekanisme pengadaan sesuai regulasi yang berlaku, yaitu lelang terbuka atau seleksi terbatas. Pemerintah menetapkan kriteria yang harus dipenuhi oleh calon mitra. Mitra yang lolos seleksi kemudian menandatangani Perjanjian Kerja Sama (PKS) yang memuat hak dan kewajiban, termasuk pembagian hasil, pemberian subsidi operasional, tanggung jawab pada manajemen armada, serta jangka waktu kontrak. Perjanjian ini menjadi dasar hukum dalam pelaksanaan operasional Trans Semarang. Pemenang tender otomatis

menjadi pelaksana, dalam tahap pelaksanaan ini mitra bertanggung jawab penuh pada pengoperasian layanan di koridor yang telah disepakati bersama.

Setelah tahun 2020, kemitraan bersifat tetap. Pemerintah Kota Semarang menetapkan regulasi LKPP (Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah) yang memuat katalog tentang mitra swasta dalam penyediaan armada sudah tidak lagi melalui proses lelang. Mitra Trans Semarang memiliki kesempatan untuk produk transportasi dilakukan pembelian ulang. Kontrak kerja setelah ada katalog berlaku selama 1 (satu) tahun dan setiap tahun dilakukan pembaharuan. Sistem ini memberikan kemudahan serta efisiensi dalam proses pengadaan armada karena mitra yang telah masuk dalam katalog dapat langsung melanjutkan kerja sama tanpa melalui lelang terbuka sehingga secara tidak langsung memberikan kepastian usaha bagi mitra swasta yang terlibat.

Penyelenggaraan layanan angkutan massal Trans Semarang merupakan hasil kolaborasi antara sektor publik dan sektor swasta yang tergabung dalam suatu skema kemitraan strategis. Pada tatanan pemerintahan, Pemerintah Kota Semarang melalui pendanaan yang dialokasikan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) menugaskan Dinas Perhubungan Kota Semarang sebagai instansi teknis pelaksana kebijakan transportasi. Selanjutnya, pengelolaan operasional Trans Semarang diserahkan kepada unit teknis pelaksana yaitu Badan Layanan Umum Unit Pelaksana Teknis Daerah (BLU UPTD) Trans Semarang. BLU UPTD Trans Semarang kemudian menjalin kerja sama dengan perusahaan penyedia armada melalui mekanisme kontrak tahunan. Beberapa perusahaan penyedia armada yang terlibat dalam skema ini antara lain: PT Mekar Flamboyan Sendang Mulyo Jaya, PT Sendang Mulyo Jaya, PT Sembilan Sembilan Cahaya, PT Cakra Mega Transport, dan PT Surya Setia Kusuma Semarang. Di samping penyediaan armada, aspek layanan digital dan sistem pembayaran non-



tunai turut dikelola melalui kemitraan dengan sejumlah pihak swasta. Salah satunya adalah PT Nusantara Global Inovasi, yang menjalin kerja sama dengan beberapa bank seperti Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Central Asia (BCA), Bank Mandiri, dan Bank Rakyat Indonesia (BRI) dalam mendukung transaksi digital. Selain itu, perusahaan lain seperti PT Digital Arta, PT Visionet Internasional, dan PT Dompot Anak Bangsa juga menjadi mitra dalam penyediaan sistem teknologi informasi dan layanan transaksi. Melalui skema kemitraan yang bersifat multisektor dan kontraktual ini, Pemerintah Kota Semarang berupaya mewujudkan penyelenggaraan transportasi publik yang efisien, terintegrasi, dan berbasis teknologi, sesuai dengan prinsip pelayanan publik yang inklusif dan berkelanjutan

### **2.3.2 Profil Mitra dalam Pengoperasian Trans Semarang**

Pemerintah Kota Semarang dalam mengoperasikan moda transportasi massal Trans Semarang melibatkan sektor pemerintah dan sektor swasta. Dalam proses pengembangan Trans Semarang para mitra terbagi atas bidang-bidang keahlian.

#### **2.3.2.1 Dinas Perhubungan Kota Semarang**

Dinas Perhubungan Kota Semarang merupakan perangkat daerah yang memiliki kewenangan strategis dalam penyelenggaraan transportasi publik sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan. Berdasarkan Peraturan Walikota Semarang Nomor 1 Tahun 2017 Pasal 1 Ayat 10, Dinas Perhubungan berperan sebagai penanggung jawab utama perencanaan, pengaturan, dan

pengawasan transportasi perkotaan, termasuk moda Bus Rapid Transit Trans Semarang.

Berdasarkan informasi BLU UPTD Trans Semarang Pendanaan operasional Trans Semarang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Semarang yang sebagian dana dialirkan melalui mekanisme Dana Alokasi Umum (DAU) dan Dana Alokasi Khusus (DAK) bidang transportasi dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Dana digunakan untuk pengadaan armada, peningkatan infrastruktur halte, pemeliharaan jalur, dan subsidi tarif penumpang guna menjaga keterjangkauan layanan bagi masyarakat. Berdasarkan informasi BLU UPTD Trans Semarang, aliran dana untuk Trans Semarang, yaitu melalui Dinas Perhubungan Kota Semarang. Berdasarkan kerangka regulatif dan pendanaan, Dinas Perhubungan Kota Semarang tidak hanya berfungsi sebagai regulator, tetapi juga sebagai fasilitator dan pengawas, memastikan bahwa pelayanan Bus Rapid Transit Trans Semarang memenuhi standar pelayanan minimal, mengedepankan prinsip *good governance*, serta mendukung kebijakan transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan.

Dinas Perhubungan Kota Semarang sebagai instansi teknis yang berwenang dalam bidang transportasi dan komunikasi memegang peran penting dalam operasional Trans Semarang yang diwujudkan melalui tanggungjawab, yaitu Induk administrasi dalam pengoperasian Bus Rapid Transit Trans Semarang dan Melaksanakan koordinasi teknis antar unit pelaksana serta *monitoring* dan evaluasi atas kinerja layanan. Berdasarkan laman <https://dishub.semarangkota.go.id/> informasi terkait Dinas Perhubungan Kota Semarang, sebagai berikut:

## 1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Semarang

Adapun Visi dan Misi Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kota Semarang, sebagai berikut:

### a. Visi Dinas Perhubungan Kota Semarang

“Terwujudnya pelayanan transportasi yang handal dan tertib di Kota Perdagangan dan Jasa”

Adapun makna yang terkandung dalam paparan tersebut, sebagai berikut:

- 1) Transportasi, dukungan oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam suatu sistem pada sarana dan prasarana;
- 2) Pelayanan transportasi yang handal, dalam mendukung pembangunan kota diperlukan penyelenggaraan transportasi yang aman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan dan menjangkau seluruh wilayah;
- 3) Kota perdagangan, bentuk aktivitas pengembangan ekonomi yang menitikberatkan pada perniagaan sesuai dengan masyarakat kota yang melekat sebagai tulang punggung pembangunan;
- 4) Kota jasa, sebagai status kota perdagangan yang terikat dengan persoalan persoalan perniagaan atau proses distribusi barang dan jasa

### b. Misi Dinas Perhubungan Kota Semarang

- 1) Mewujudkan perencanaan dan perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- 2) Mewujudkan peningkatan penyelenggaraan pengelolaan terminal;

- 3) Mewujudkan pelayanan transportasi massal perkotaan dan parkir yang nyaman dan tertib;
- 4) Mewujudkan pengembangan sarana dan prasarana transportasi;
- 5) Mewujudkan peningkatan pelayanan uji kendaraan bermotor;

## 2. Dasar hukum

Adapun dasar hukum berdirinya Dinas Perhubungan Kota Semarang Sebagai berikut:

- a. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor : 12 Tahun 2008, tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Semarang;
- b. Peraturan Walikota Semarang Nomor : 28 Tahun 2008 tentang Penjabaran Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Semarang;
- c. Peraturan Walikota Semarang Nomor : 66 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Kota Semarang.

**BAGAN ORGANISASI DINAS**

LAMPIRAN  
PERATURAN WALIKOTA SEMARANG  
NOMOR 106 TAHUN 2021  
TENTANG  
KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS DAN  
FUNGSI SERTA SISTEM KERJA DINAS  
PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG

**KEPALA**

**SEKRETARIAT**

Subbagian Keuangan dan Barang Milik Daerah      Subbagian Umum dan Kepegawaian      Subkoordinator Perencanaan dan Evaluasi dan Kelompok Jabatan Fungsional

**Bidang Lalu Lintas**      **Bidang Angkutan**      **Bidang Pengendalian dan Penertiban**      **Bidang Parkir**

Seksi Pengelola Sarana Transportasi      Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus      Seksi Pengendalian      Seksi Pemungutan

Seksi Perlengkapan Jalan      Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek      Seksi Penertiban      Seksi Penataan dan Perizinan

Subkoordinator Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Kelompok Jabatan Fungsional      Subkoordinator Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek dan Kelompok Jabatan Fungsional      Subkoordinator Pembinaan dan Pengawasan dan Kelompok Jabatan Fungsional      Subkoordinator Pendataan dan Kelompok Jabatan Fungsional

**UPTD**

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM  
SEKRETARIAT DAERAH KOTA SEMARANG

WALIKOTA SEMARANG,  
  
ttd  
  
HENDRAR PRIHADI

*[Signature]*  
Drs Satrio Imam Poetranto, M.Si  
Pembina Tingkat I  
NIP.196503111986021004

21

#### 4. Kerja Sama Dinas Perhubungan Kota Semarang dengan BLU UPTD Trans Semarang

Perjanjian pengelolaan Bus Rapid Transit merupakan kesepakatan antara Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kota Semarang dengan PT Trans Semarang untuk menyediakan layanan transportasi umum yang lebih baik bagi masyarakat (Sudaryanto, 2011). Berdasarkan informasi BLU UPTD Trans Semarang, Dinas Perhubungan Kota Semarang adalah sektor pemerintah yang ditugaskan oleh Pemerintah Kota Semarang untuk mengurus anggaran transportasi massal seperti Trans Semarang. Dalam proses penyelenggaraan layanan Trans Semarang antara Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Perhubungan Kota Semarang dan BLU UPTD Trans Semarang. Legalitas kerja sama merupakan turunan dari Peraturan Walikota Semarang Nomor 30 Tahun 2024 tentang Pembentukan, Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Trans Semarang pada Dinas Perhubungan Kota Semarang mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 158 ayat (1) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

##### **2.3.2.2 BLU UPTD Trans Semarang**

BLU UPTD Trans Semarang merupakan unit pelaksana teknis di bawah Pemerintah Kota Semarang yang bertugas dalam mengelola dan mengawasi operasional Trans Semarang. Keberadaan BLU UPTD Trans Semarang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan publik di Kota Semarang pada bidang moda transportasi massal. Adapun informasi profil dari

BLU UPTD Kota Semarang dikutip dalam Company Profile, sebagai berikut:

1. Visi Misi dan Tujuan BLU UPTD Trans Semarang

Berdasarkan Peraturan Walikota Semarang Nomor 1 Tahun 2017, sebagai berikut:

a. Visi

Menciptakan Pelayanan Bus Rapid Transit yang Profesional, Mandiri, dapat Diandalkan, Berkesinambungan dan Terjangkau. Adapun Visi Trans Semarang, sebagai berikut:

- 1) Profesional, setiap kegiatan yang dilakukan di Badan Layanan Umum UPTD Trans Semarang mengedepankan standar yang ada;
- 2) Mandiri, kemandirian dalam pengelolaan Keuangan dan Sumber Daya Manusia;
- 3) Dapat Diandalkan, kepastian dalam memberikan pelayanan angkutan umum sehingga menunjang mobilitas masyarakat;
- 4) Berkesinambungan, pelayanan pergantian transportasi meningkatkan aksesibilitas;
- 5) Terjangkau, penetapan restribusi dan tarif sah dengan mempertimbangkan kemampuan daya beli pengguna.

b. Misi

Misi BLU UPTD Trans Semarang, sebagai berikut:

- 1) Melaksanakan pelayanan Bus Rapid Transit yang profesional dan terjangkau;
- 2) Melaksanakan kemandirian pelayanan Bus Rapid Transit dengan prinsip otonomi dalam pengelolaan Keuangan dan Sumber Daya Manusia;

- 3) Mendorong perkembangan transportasi perkotaan yang dapat diandalkan dan berkesinambungan;
  - 4) Meningkatkan sarana dan prasarana transportasi.
- c. Maksud dan Tujuan BLU UPTD Trans Semarang, sebagai berikut:
- 1) Maksud Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Trans Semarang menjadi Badan Layanan Umum adalah agar dalam pelayanan transportasi dapat lebih fleksible dan leluasa dalam mengelola sumber daya, pelaksanaan operasional publik, dan pengelolaan keuangan.
  - 2) Tujuan Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Trans Semarang, sebagai berikut:
    - a) Memberikan layanan transportasi kepada masyarakat agar mudah dalam melakukan perpindahan dan terintegrasi dengan koridor-koridor yang ada;
    - b) Memberikan pelayanan kepada masyarakat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di shelter atau rambu yang disediakan;
    - c) Memberikan pelayanan angkutan umum massal yang murah, aman, nyaman berbudaya dan terjangkau oleh seluruh masyarakat Kota Semarang;
    - d) Mendukung kelancaran aktivitas masyarakat Kota Semarang;
    - e) Terwujud tatanan transportasi yang tertib dan lancar.

## 2. Operasional BLU UPTD Trans Semarang

Operasional BLU UPTD Trans Semarang sebagai bagian dari sistem transportasi publik dikelola secara profesional di



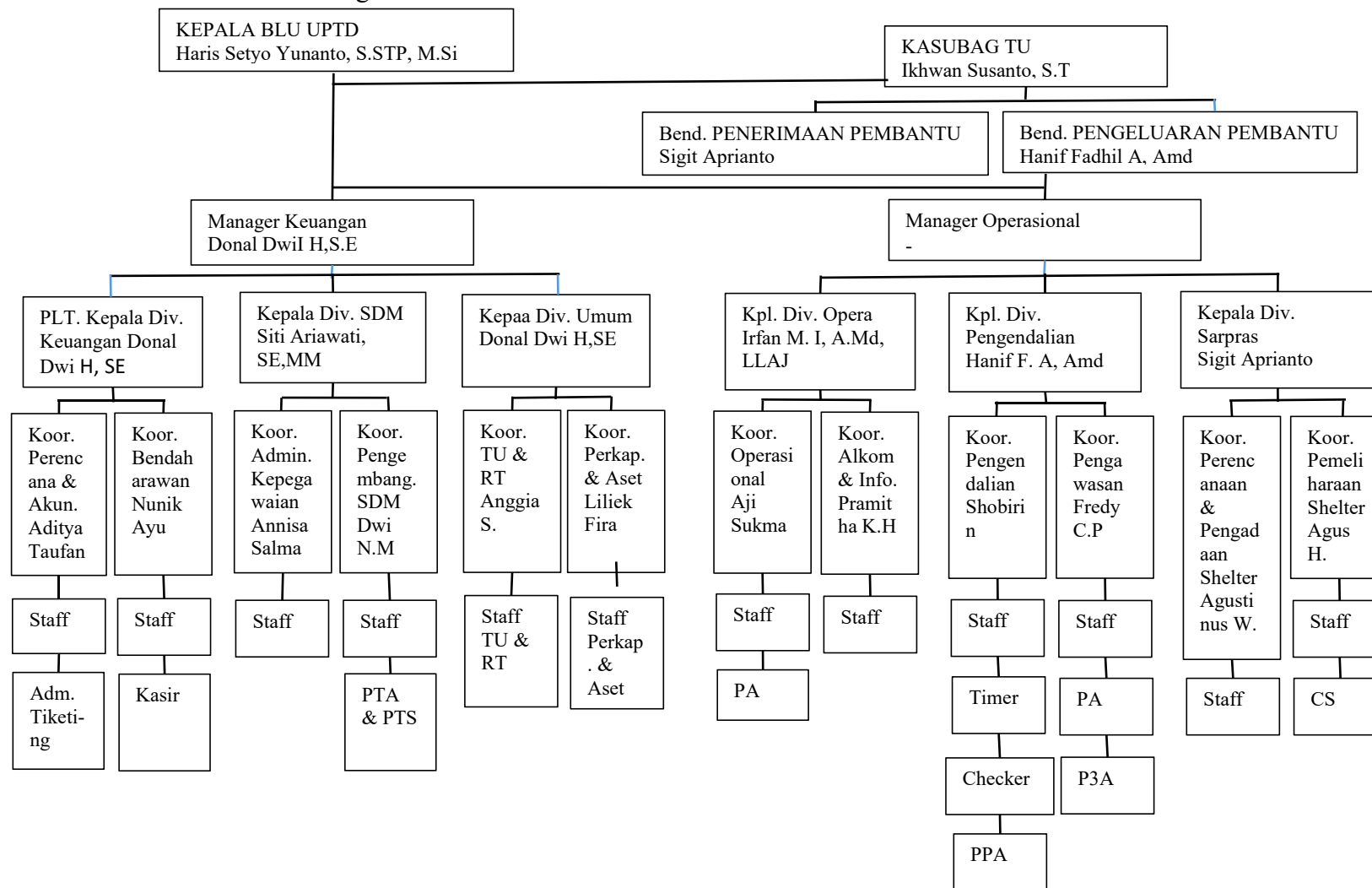
bawah naungan Badan Layanan Umum Unit Pelaksana Teknis Daerah.

a. Produk Hukum operasional BLU UPTD Trans Semarang

Pelaksanaan operasional BLU UPTD Trans Semarang didasarkan pada sejumlah peraturan hukum yang menjadi landasan tata kelola. Adapun regulasi yang dimaksud berdasarkan data BLU UPTD Trans Semarang, sebagai berikut:

- 1) Peraturan Walikota Semarang Nomor 1 Tahun 2017 tentang pola tata kelola BLU UPTD Trans Semarang;
- 2) Peraturan Walikota Semarang nomor 2 Tahun 2017 tentang pengelolaan keuangan dan akuntansi UPTD Trans Semarang sebagai BLU;
- 3) Peraturan Walikota Semarang nomor 35 tahun 2016 tentang standar pelayanan minimal BLU BRT;
- 4) Peraturan Walikota Semarang nomor 45 tahun 2021 tentang standar pelayanan minimal BLU UPTD Trans Semarang;
- 5) Peraturan Walikota Semarang nomor 39 tahun 2022 tentang perubahan atas peraturan walikota semarang nomor 2021 tentang tarif bus rapid transit trans semarang;
- 6) Keputusan kepala BLU UPTD Terminal Mangkang Nomor:800/199/10/2011 tahun 2018 tentang standar operasional prosedur (SOP);
- 7) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota semarang nomor :050/7916 tahun 2018 tentang standar operasional prosedur (SOP).

## b. Struktur Organisasi



c. Struktur pendukung

BLU UPTD Trans Semarang dikutip dalam <https://dishub.semarangkota.go.id> merupakan Unit Pelaksana Teknis Dinas Trans Semarang pada Dinas Perhubungan Kota Semarang. BLU UPTD Trans Semarang sebagai unit pelaksana yang menerapkan Badan Layanan Umum dan dipimpin oleh Kepala UPTD serta diawasi oleh Dewan Pengawas. Kepala UPTD memiliki tugas utama dalam mengelola perencanaan, koordinasi, evaluasi, dan sinkronisasi kinerja seluruh unit pengelola UPTD. Adapun struktur pendukung BLU UPTD Trans Semarang, sebagai berikut:

Tabel 18 Struktur Pendukung BLU UPTD Trans Semarang

| Unit Pengelola UPTD                      | Tugas Pokok                           |
|------------------------------------------|---------------------------------------|
| Subbagian Tata Usaha UPTD Trans Semarang | Perencanaan, Monitoring, dan Evaluasi |
| Manajer Pengelola Keuangan               | Pengelola Keuangan                    |
| Manajer Pengelola BRT                    | Pengelolaan dan Pemeliharaan BRT      |

Sumber: <https://dishub.semarangkota.go.id> (2025)

### 2.3.2.3 PT Nusantara Global Inovasi

Berdasarkan Dokumen *Company Profile* tanggal 2 Agustus 2014, PT Nusantara Global Inovasi memulai kiprah di Kota Semarang sebagai penyedia layanan solusi perjalanan dengan nama CV dan fokus pada pengembangan perangkat lunak. PT Nusantara Global Inovasi awal hanya melayani segmen B2B dan B2G hingga pada 15 Juni 2015 bertransformasi menjadi PT Nusantara Global Inovasi yang hadir untuk menghadapi tantangan teknologi. Sejalan dengan inovasi dan budaya korporat,

PT Nusantara Global Inovasi mengembangkan berbagai produk dan layanan berbasis teknologi sesuai kebutuhan era digital. Perusahaan mulai memperoleh pengakuan publik setelah berhasil menyediakan solusi layanan transportasi massal milik Pemerintah Kota Semarang melalui sistem *electronic ticketing* yang mencakup *cashless payment*, aplikasi seluler, *Information System*, *Passenger Information System* (PIS), absensi petugas, hingga integrasi perangkat *interconnect*.

PT Nusantara Global Inovasi memperluas implementasi sistem di berbagai kota di Indonesia dengan menyesuaikan karakteristik dan ekosistem daerah. Visi dari perusahaan menitikberatkan pada pengembangan bisnis berorientasi teknologi yang berkelanjutan, sementara misi PT Nusantara Global Inovasi adalah menyediakan layanan mobilitas terpadu bagi sektor transportasi publik dan pariwisata, serta menghadirkan solusi *end-to-end* yang mendukung kebutuhan pembayaran, rekonsiliasi, pelaporan, dan integrasi lintas entitas. Hingga akhir tahun 2020, PT Nusantara Global Inovasi telah menempatkan diri sebagai penyedia layanan teknologi transportasi yang mampu memberikan solusi komprehensif sesuai tuntutan pemangku kepentingan secara nasional. Adapun informasi terkait PT Nusantara Global Inovasi menurut Dokumen Company Profile, sebagai berikut:

#### 1. Tiga Pilar PT Nusantara Global Inovasi

Adapun tiga pilar dari PT Nusantara Global Inovasi berdasarkan Dokumen Company Profile, sebagai berikut:

##### a) Ketepatan

Setiap karya yang kami hasilkan diharapkan mampu secara tepat menjawab kebutuhan klien, sehingga manfaatnya dapat dirasakan juga oleh pengguna.

Selain itu, solusi teknologi yang dirancang bersama diharapkan memberi dampak jangka panjang;

b) Inovasi

Kami senantiasa menyempurnakan produk dan layanan agar mampu menghadirkan pengalaman terbaik serta memberikan kemudahan bagi klien maupun pengguna;

c) Edukasi

Untuk mewujudkan inovasi berkelanjutan, langkah penting yang kami lakukan adalah membantu klien mengidentifikasi permasalahan utama dan kemudian merumuskan solusi yang paling sesuai.

2. Mekanisme kontrak dan perjanjian

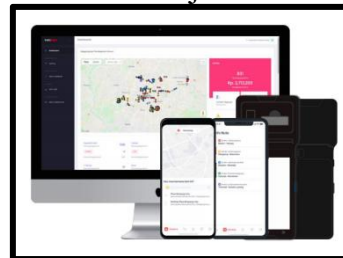
Berdasarkan informasi dari PT Nusantara Global Inovasi memiliki posisi sebagai penyedia teknologi keuangan publik. Kontrak dengan Pemerintah Kota Semarang/BLU UPTD Trans Semarang kerja sama utama antara NGI dan BLU UPTD Trans Semarang diatur melalui Perjanjian Kerja Sama (PKS) tahunan yang diperbaharui setiap satu tahun. Sesuai kesepakatan, seluruh pendapatan yang masuk dari transaksi dompet digital seperti *GoPay*, *OVO*, dan *AstraPay* langsung diterima oleh BLU sebagai pengelola layanan, sementara NGI bertanggung jawab atas kelancaran infrastruktur teknologi dan pelaporan transaksi. BLU mengirimkan surat tagihan kepada NGI untuk setiap kebutuhan penggantian biaya kartu elektronik atau pemeliharaan sistem, sebagaimana diatur dalam PKS tahunan. Dalam mendukung layanan kartu elektronik berbasis tap, NGI menandatangani kontrak kerja sama selama lima tahun dengan empat bank mitra: Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Central Asia (BCA), Bank Mandiri, dan Bank Rakyat Indonesia (BRI).

### 3. Produk hasil kerja sama dalam layanan Trans Semarang

#### a. Mess Transportation

Implementasi *mess transportation* di Bus Rapid Transit dalam hal digitalisasi pengelolaan *management ticketing*, gate halte, *control room monitoring*, sampai dengan *mobile applications* bagi penumpang sebagai pendukung yang berjalan di *platform* Android dan IOS (lihat gambar 17).

Gambar 17 Media Manajemen Trans Semarang



Sumber: Dok. Company Profile PT Nusantara Global Inovasi

#### b. E-Tiketing Software

E-Tiketing merupakan cara untuk mendokumentasikan proses dan aktivitas layanan tanpa harus mengeluarkan dokumen berharga secara fisik yang disimpan secara digital dalam sistem komputer. Produk E-Tiketing membantu layanan Trans Semarang dan terhubung dengan sejumlah produk E-Money untuk transaksi pembayaran (lihat gambar 18).

Gambar 18 Mesin E-Tiketing

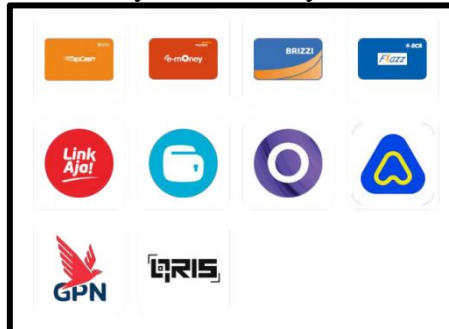


Sumber: Dok. Company Profile PT Nusantara Global Inovasi

c. *Cashless Payment Integration*

Selain pembayaran tunai (*cash*), layanan ticketing kami juga sudah terintegrasi dengan sejumlah produk E-Money untuk transaksi non tunai (*cashless*) baik yang berjenis *chip base* maupun E-Money berjenis *server base* (lihat gambar19).

Gambar 19 Layanan Pembayaran Elektronik

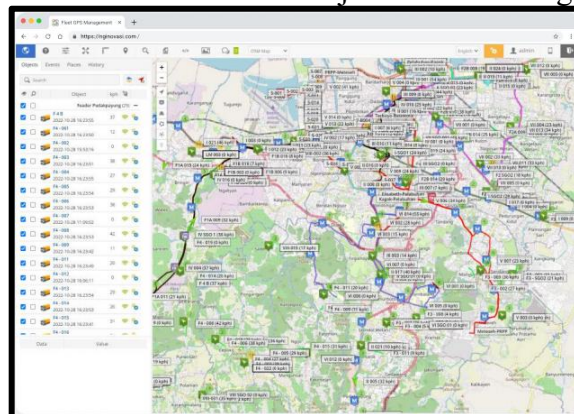


Sumber: Dok. Company Profile PT Nusantara Global Inovasi

d. *Fleet Management System*

Sistem *monitoring* yang memungkinkan pengaturan rute dan pengguna yang terhubung secara *realtime* dan terintegrasi dengan GPS dan PIS untuk memberikan akses informasi dan kemudahan(lihat gambar 20).

Gambar 20 Sistem Manajemen Monitoring

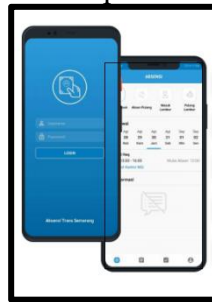


Sumber: Dok. Company Profile PT Nusantara Global Inovasi

e. *Attendance BRT Mobile App* (Android dan Ios)

Aplikasi Absensi BRT Trans Semarang memberikan solusi bagi pegawai Trans Semarang yang tersebar di seluruh Kota Semarang untuk melakukan absensi. Dalam melakukan absensi, aplikasi ini memanfaatkan fitur kamera dan lokasi pada *smartphone*. Hal ini untuk meminimalisir adanya penitipan absen (lihat gambar 21).

Gambar 21 Aplikasi Absensi



Sumber: Dok. Company Profile PT Nusantara Global Inovasi

f. Aplikasi Trans Semarang

Salah satu wujud konkret kemitraan Pemerintah Kota Semarang melalui BLU UPTD Trans Semarang dengan PT Nusantara Global Inovasi adalah pengembangan aplikasi “Trans Semarang”. Aplikasi dirancang sebagai *platform* layanan digital yang memudahkan masyarakat mengakses informasi dan melakukan transaksi non-tunai dalam sistem Bus Rapid Transit Trans Semarang. Adapun fungsi dan fitur utama aplikasi Trans Semarang, sebagai berikut:

- 1) Informasi waktu kedatangan bus secara *real-time* berbasis *Global Positioning System* (GPS);
- 2) Peta jalur dan halte untuk setiap koridor;
- 3) Integrasi pembayaran elektronik melalui kartu bank mitra (BNI, BCA, Mandiri, BRI) dan dompet digital seperti *GoPay*, *OVO*, dan *AstraPay*;



- 4) Pemberitahuan gangguan layanan atau perubahan rute.

#### **2.3.2.4 Perusahaan Swasta Penyedia Armada Trans Semarang**

Operator penyedia armada merupakan mitra swasta utama dalam kemitraan pengelolaan Bus Rapid Transit Trans Semarang. Hingga saat penelitian ini dilakukan, terdapat lima perusahaan swasta yang bekerja sama dengan Pemerintah Kota Semarang melalui Perjanjian Kerja Sama (PKS) tahunan yang ditandatangani bersama Pemerintah Kota Semarang. Berdasarkan informasi dari BLU UPTD Trans Semarang, profil Operator penyedia armada sebagai berikut:

1. Tugas dan tanggung Jawab

Kemitraan dengan pihak swasta menjadi bagian integral dalam pengoperasian layanan Trans Semarang, terutama dalam menyediakan armada transportasi memiliki tanggungjawab, sebagai berikut:

- a. Memberikan armada sesuai dengan kesepakatan kerja sama;
- b. Memastikan ketersediaan dan kelayakan armada bus(kapasitas, emisi, keselamatan);
- c. Memastikan seluruh armada kondisi bus laik jalan sesuai standar keselamatan.

2. Mekanisme kontrak dan perjanjian

Berdasarkan informasi dari operator swasta, skema kerja sama diatur melalui PKS berdurasi satu tahun dengan opsi perpanjangan berdasarkan evaluasi kinerja. Pemerintah Kota Semarang memberikan subsidi tarif penumpang yang bersumber dari APBD dan didukung transfer APBN melalui Dinas Perhubungan. Besaran subsidi ditentukan setiap tahun sesuai ketentuan Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 39

Tahun 2022 tentang Penetapan Tarif Angkutan Massal Perkotaan Trans Semarang. Operator wajib mematuhi standar teknis dan ketentuan keuangan yang tercantum dalam PKS, termasuk mekanisme sanksi apabila target layanan tidak terpenuhi. Operator berkoordinasi harian dengan BLU UPTD melalui rapat rutin, grup komunikasi daring, dan sistem monitoring GPS. Setiap pelanggaran SOP, seperti keterlambatan jadwal atau pelanggaran kecepatan, dilaporkan dan dievaluasi bersama.

3. Perusahaan Swasta sebagai operator Trans Semarang

Setiap operator bertanggung jawab atas satu atau beberapa koridor pelayanan sesuai hasil kesepakatan tahunan. Jumlah mitra dan distribusi koridor akan dijelaskan pada tabel berikutnya untuk memberikan gambaran rinci mengenai cakupan wilayah dan pembagian rute di antara perusahaan-perusahaan swasta tersebut. Adapun informasi armada bus Trans Semarang, sebagai berikut:

Tabel 19 Informasi Armada Bus Trans Semarang

| <b>Operator</b>                       | <b>Koridor</b> | <b>Warna</b>   |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| PT Sembilan Sembilan Cahaya           | I              | Biru           |
| PT Surya Setia Kusuma Semarang        | II             | Merah          |
| PT Mekar Flamboyan Sendang Mulyo Jaya | 3 A<br>3 B     | Merah          |
| PT Sendang Mulyo Jaya                 | IV             | Merah          |
| PT Sembilan Sembilan Cahaya           | V              | Biru           |
| Swakelola BLU Trans Semarang          |                | Biru           |
| PT Cakra Mega Transport               | VI             | Merah          |
| PT Cakra Mega Transport               | VII            | Putih<br>Merah |
| PT Mekar Flamboyan Sendang Mulyo Jaya | VIII           | Merah          |

Sumber: Data BLU UPTD Trans Semarang

### 2.3.3 Hasil Kemitraan dalam Pengoperasian Trans Semarang

Dampak dari pelaksanaan kemitraan mencakup sisi operasional dan manfaat sosial. Kemitraan yang terjalin dalam pengelolaan Trans Semarang tidak hanya strategi untuk meningkatkan operasional tetapi berimplikasi secara langsung dan tidak langsung bagi semua pihak. Adapun dampak dari kemitraan Trans Semarang, sebagai berikut:

#### 1. Fasilitas hasil kemitraan Trans Semarang

Salah satu dampak dari kemitraan Trans Semarang yaitu pengadaan dan pengoprasian armada bus sebagai koridor utama. Perkembangan alokasi armada Bus Rapid Transit Trans Semarang dari koridor yang telah dioperasikan sejak tahun 2009 hingga 2022. Adapun alokasi armada Bus Rapid Transit Trans Semarang dari hasil kemitraan, sebagai berikut:

Tabel 20 Alokasi Armada Bus Rapid Transit Trans Semarang

| Koridor                                         | Jumlah Bus                          | Peresmian         | Operator                                 |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|------------------------------------------|
| I<br>(Mangkang-Penggaron)                       | Bus Besar 22<br>(SO) dan<br>3 (SGO) | September<br>2009 | PT Sembilan<br>Sembilan Cahaya           |
| II<br>(Terboyo-Sisemut)                         | Bus Medium 24<br>(SO) dan 2 (SGO)   | Oktokber<br>2012  | PT Surya Setia<br>Kusuma Semarang        |
| III<br>(Tanjungmas-Pasar<br>Jatingaleh)         | Bus Medium 20<br>(SO) dan 2 (SGO)   | November<br>2014  | PT Mekar Flamboyan<br>Sendang Mulyo Jaya |
| IV<br>(Cangkiran-Tawang)                        | Bus Medium 24<br>(SO) dan 2 (SGO)   | Desember<br>2013  | PT Sendang Mulyo<br>Jaya                 |
| V<br>(Meteseh-Bandara-<br>PRPP)                 | Bus Medium 14<br>(SO) dan 2 (SGO)   | Maret 2017        | PT Sembilan<br>Sembilan Cahaya           |
| VI<br>(UNDIP-UNNES)                             | Bus Medium 14<br>(SO) dan 2 (SGO)   | Maret 2017        | Swakelola                                |
| VII<br>(Terboyo-Bangetayu-<br>Balaikota)        | Bus Medium 14<br>(SO) dan 1 (SGO)   | Mei 2018          | PT Cakra Mega<br>Transport               |
| VIII<br>(Cangkiran-Gunungpati-<br>Simpang Lima) | Bus Medium 16<br>(SO) dan 2 (SGO)   | Desember<br>2019  | PT Mekar Flamboyan<br>Sendang Mulyo Jaya |

Sumber: Data BLU UPTD Trans Semarang

## 2. Rute dan Trayek yang berhasil dibuka

Jaringan rute Bus Rapid Transit Trans Semarang telah dikembangkan secara menyeluruh untuk menjangkau berbagai wilayah strategis di Kota Semarang. Jalur koridor utama ditandai dengan garis berwarna mewakili masing-masing koridor. Setiap koridor menghubungkan titik-titik penting di Kota Semarang seperti terminal, pusat pembelanjaan, kawasan pendidikan, Rumah Sakit, hingga wilayah pingir kota yang menunjukkan komitmen layanan Pemerintah Kota Semarang untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat. Setiap rute Trans Semarang menunjukkan integrasi antar koridor melalui titik simpul yang mempermudah perpindahan antar jalur tanpa harus kembali ke pusat kota. Trans Semarang sebagai tulang punggung transportasi publik yang efisien, terencana, dan mampu memberikan kebutuhan perjalanan harian masyarakat dari berbagai latar belakang (lihat gambar 22).

Gambar 22 Peta Rute Trans Semarang



Sumber: Desain by Ahmes Syahda dan Farhan Syafiq Fadillah (2024)

## 3. Halte

Halte Trans Semarang merupakan infrastruktur penting yang mendukung operasional sistem Trans Semarang. Desain dan fasilitas halte dirancang untuk memberikan kenyamanan dan keamanan bagi para pengguna sambil memastikan efisiensi operasional. Halte Trans Semarang didistribusikan di berbagai

lokasi strategis di Kota Semarang untuk menjangkau area pemukiman, pusat perbelanjaan, tempat wisata, dan institusi pendidikan. Lokasi halte dipilih dengan mempertimbangkan kepadatan penduduk, aksesibilitas, dan kebutuhan transportasi masyarakat. Berdasarkan hasil observasi peneliti terdapat beberapa halte hasil kemitraan, meliputi semua halte Gojek di Universitas Negeri Semarang depan Bank BNI, di depan SMK Kartini Kagok, halte di depan Hotel Santika Pandanaran, Halte Mall Tentrem, halte BNI di depan Universitas Walisongo Semarang, halte BSB, halte BRI Patimura dan Halte JIC Pamularsi.

#### 4. Layanan pembayaran

Trans Semarang menawarkan berbagai fasilitas layanan pembayaran yang bertujuan untuk memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi para penumpang. Sistem pembayaran yang beragam ini dirancang untuk mengakomodasi berbagai preferensi dan kebutuhan pengguna, mulai dari metode konvensional hingga metode digital yang modern. Penumpang dapat membayar ongkos perjalanan secara langsung kepada kondektur dengan menggunakan uang tunai. Trans Semarang juga telah berintegrasi dengan berbagai sistem pembayaran elektronik, seperti *E-Money* dari bank di Indonesia. Integrasi dengan aplikasi *mobile payment* memudahkan penumpang untuk membayar ongkos perjalanan secara langsung melalui *smartphone*. Dalam layanan pembayaran Trans Semarang bermitra dengan PT Digital Arta dalam layanan pembayaran *AstraPay*, PT Visionet Internasional dalam layanan pembayaran OVO, PT Dompot Anak Bangsa dalam layanan pembayaran *GoPay*, serta inovasi layanan pembayaran elektronik yang dikembangkan oleh PT Nusantara Global Inovasi menghasilkan integrasi layanan pembayaran BNI, Mandiri, BRI, dan BCA.

## 5. Area Layanan Trans Semarang

Upaya dalam memenuhi kebutuhan mobilitas warga Kota Semarang diwujudkan dengan menyediakan layanan yang tersebar melalui koridor. Setiap koridor menghubungkan titik-titik strategis yang memudahkan akses bagi warga Kota Semarang. Adapun area layanan yang disediakan oleh Trans Semarang berdasarkan data BLU UPTD Trans Semarang, sebagai berikut:

- a. Koridor I : Terminal Mangkang – Terminal Penggaron;
- b. Koridor II : Terminal Terboyo – Terminal Sisemut;
- c. Koridor III : Pelabuhan Tanjung Emas – Pasar Jatimulya;
- d. Koridor IV : Terminal Cangkringan – Stasiun Tawang;
- e. Koridor V : Meteseh – Bandara - PRPP;
- f. Koridor VI : UNDIP – UNNES;
- g. Koridor VII : Banjardowo – Bangtayu – Balaikota;
- h. Koridor VIII : Terminal Cangkringan – Terminal Gunung Pati -Simpang Lima;
- i. Koridor Mangkang Malam : Terminal Mangkang – Simpang Lima;

