



Implementasi Kebijakan Tarif Angkutan Umum Jenis Mobil Penumpang Umum di Kota Semarang

Aisyah Rizqi Ismaniar^{1✉}

¹PT Indosat, Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima Oktober 2016
Disetujui Desember 2017
Dipublikasikan Februari 2017

Keywords:

*Fare Policy Implementation
in Semarang, Supervision of
The Fare Policy.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk melihat implementasi kebijakan tarif tahun 2014 angkutan umum jenis mikrolet di Kota Semarang. Jenis penelitian ini adalah kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data adalah deskriptif kualitatif. Hasil menunjukkan bahwa implementasi kebijakan tarif tahun 2014 digunakan oleh masyarakat karena berawal dari kegagalan kebijakan tarif tahun 2015. Implementasi kebijakan tarif tahun 2014 belum sepenuhnya ditaati oleh awak angkutan penumpang umum karena masih terdapat satu trayek yaitu trayek C.8 yang memberikan tarif tinggi kepada penumpang. Pengawasan tarif dan pengawasan pengoperasian mikrolet belum berjalan dengan baik karena pengawasan hanya dilakukan oleh LP2K dan sebatas pengawasan tarif. Kesimpulan dalam penelitian ini adalah implementasi kebijakan tarif tahun 2014 belum ditaati oleh seluruh awak angkutan penumpang umum di Kota Semarang. Pengawasan hanya dilakukan oleh LP2K sedangkan Dishub dan Organda tidak melakukan pengawasan sehingga menimbulkan beberapa masalah seperti pelanggaran peremajaan dan kecurangan paguyuban.

Abstract

The purpose of this study is to see the implementation of the public transportation fare policy in 2014 of microbus in Semarang city. This type of research is qualitative study. The data are collected through observation, interviews and documentation. The data analysis technique is descriptive qualitative. The results of this study that the implementation of the fare policy in 2014 is used by the public because of the failure of fare policy in 2015. The implementation of the fare policy in 2014 has not been fully complied with by the crew of public passenger transport as there are fare that fare C.8 are on high fare to passengers. Supervision and monitoring the operation of the minibus fare has not gone well because the supervision is only done by LP2K fare and limited supervision. The conclusion of this study is the implementation of the fare policy in 2014 has not adhered to by the entire crew of public passenger transport in the city of Semarang. Supervision is only done by the Transportation Department and Organda LP2K while not conducting inspections causing some problems such violations and cheating community rejuvenation.

PENDAHULUAN

Kota Semarang merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah yang memiliki aksesibilitas tinggi seperti, memiliki pelabuhan dan bandara yang dapat digunakan sebagai jalur utama mobilitas masyarakat yang mampu menghubungkan dengan Provinsi-Provinsi lain yang ada di Pulau Jawa. Sebagai salah satu Kota metropolitan di Indonesia Kota Semarang menjadi salah satu tempat sebagai pusat kegiatan seperti, kegiatan perekonomian, kegiatan perindustrian, dan kegiatan perdagangan. Pertambahan penduduk Kota Semarang yang semakin meningkat menyebabkan berbagai kebutuhan juga meningkat salah satunya kebutuhan transportasi. Tersedianya transportasi yang memadai memberikan efek terhadap kecenderungan untuk meningkatkan angka migrasi. (Salah satu jenis transportasi darat yang sering digunakan masyarakat kota Semarang adalah mobil penumpang umum atau mikrolet. Angkutan mikrolet menjadi populer karena mampu membantu kebutuhan transportasi bagi masyarakat terutama masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi maupun masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi. Keberadaan mikrolet di Kota Semarang diharapkan mampu menciptakan pelayanan yang baik seperti aman, nyaman, murah dan cepat, dengan adanya pelayanan yang sesuai dengan standar kenyamanan diharapkan masyarakat akan lebih terlindungi.

Penumpang dalam menggunakan jasa mikrolet dikenakan tarif yang harus dibayarkan kepada sopir mikrolet. Menetapkan tarif mikrolet Pemerintah Kota Semarang memasukkan komponen-komponen biaya langsung dan biaya tidak langsung yang didalamnya meliputi bahan bakar minyak (bbm), biaya pajak, biaya perawatan, dll. pemilik). Menurut ketua Organda dan LP2K mikrolet di kota Semarang merupakan angkutan yang sulit diatur dalam penetapan tarifnya seperti tidak menggunakan tarif tahun 2015 untuk diberikan kepada penumpang karena masih menerapkan tarif lama yaitu tarif tahun 2014 dengan besaran Rp. 3.000,00-Rp.6.000,00. Tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk menjelaskan implementasi kebijakan tarif mobil

penumpang umum tahun 2014 serta pengawasan tarif dan pengawasan pengoperasian mobil penumpang umum.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yaitu penelitian yang memberi gambaran secara cermat mengenai keadaan dan gejala yang terjadi. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini dipilih agar konteks permasalahan bisa dipahami dengan lebih mendalam dan lebih menyeluruh, khususnya tentang implementasi kebijakan tarif tahun 2014 angkutan umum jenis mobil penumpang umum mikrolet di Kota Semarang.

Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari wawancara secara langsung dengan pengusaha mikrolet, sopir mikrolet, penumpang mikrolet, Dinas Perhubungan Kota Semarang, Organisasi Angkutan Darat (Organda) dan Lembaga Pembinaan dan Perlindungan Konsumen (LP2K) Jawa Tengah. Sedangkan data sekunder dalam penelitian ini bersumber dari instansi terkait seperti, Badan Pusat Statistik (BPS), Dinas Perhubungan Kota Semarang dan Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Semarang berupa data jumlah mikrolet di Kota Semarang, rute atau trayek mikrolet di Kota Semarang.

Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Penelitian ini dilakukan wawancara kepada kepala bagian angkutan di Dinas Perhubungan Kota Semarang, ketua Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Semarang, ketua Lembaga Perlindungan dan Pembinaan Konsumen (LP2K) Jawa Tengah. Wawancara yang dilakukan kepada pengusaha, sopir dan penumpang menggunakan *purposive sampling* yaitu, pengambilan data dengan pertimbangan tertentu sesuai dengan kriteria yang ditentukan oleh peneliti.

b. Dokumentasi

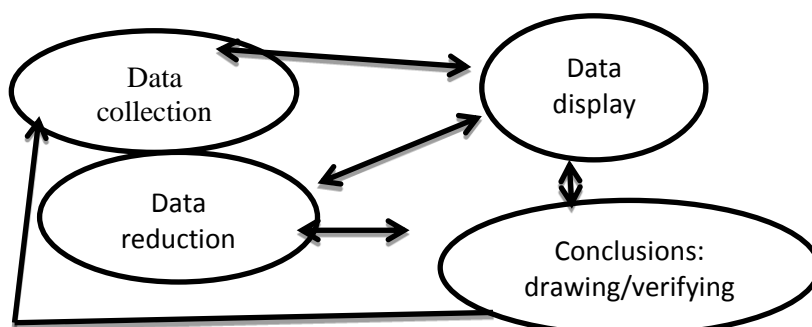
Penelitian ini dokumen yang didapat adalah peraturan undang-undang atau kebijakan mengenai tarif angkutan umum jenis mikrolet di Kota Semarang, jumlah mikrolet dan trayek mikrolet di Kota Semarang.

c. Observasi

Penelitian ini dilakukan observasi pada Dinas Perhubungan Kota Semarang, Organisasi Angkutan Darat, dan observasi yang dilakukan pada trayek mikrolet di Kota Semarang.

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan menggunakan data yang terkumpul dan analisisnya lebih bersifat kualitatif, pendekatan kualitatif dalam penelitian ini dipilih agar *konteks* permasalahan dapat dipahami dengan lebih mendalam dan lebih menyeluruh, khususnya tentang implementasi kebijakan tarif di Kota Semarang. Pendekatan ini dapat mengetahui kondisi lapangan mengenai tarif mikrolet di Kota Semarang, proses analisis data dalam penelitian ini adalah:

Model Analisis Data



Komponen dalam analisis data (*interactive model*), model Miles dan Huberman (1984)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Kebijakan Tarif Tahun 2014

Penetapan kebijakan tarif tahun 2014 dikalangan masyarakat berawal dari kegagalan kebijakan tarif tahun 2015 dengan beberapa alasan seperti tarifnya yang lebih rendah dibandingkan tarif 2014, adanya perbedaan tarif yang digunakan oleh Dishub dan Organda, besaran tarif yang mengganjal atau yang dimaksud yaitu besaran tarifnya tidak genap sehingga menyulitkan para sopir untuk mencari kembalian, harga mobil yang semakin mahal, terjadinya penambahan jumlah armada pada suatu trayek, harga suku cadang yang tidak mengalami penurunan, adanya pajak progresif bagi pengusaha dan besaran setoran sopir kepada pengusaha. Penurunan tarif tahun 2015 ke tahun 2014 tidak banyak karena penurunan tertinggi hanya Rp. 300,00 saja, tetapi penurunan tersebut berarti bagi pengusaha mikrolet karena dapat menambah. Penumpang sebagai pengguna mikrolet juga tidak merasa

terbebani jika sopir membulatkan tarif tersebut karena bagi penumpang tarif Rp. 300,00 tidak

berarti apa-apa. Implementasi kebijakan tarif tahun 2014 yang ditetapkan Organda belum secara keseluruhan berjalan dengan baik karena terdapat satu trayek yang tidak sesuai dengan peraturan yaitu trayek C.8 dengan rute Kalibanteng Term. Penggaron - Brigjen Sudiarto - Simpang Lima - Tugu muda - Jend. Sudirman-Kalibanteng. Adanya perbedaan antara trayek C.8 dengan trayek lain dalam penetapan tarif tahun 2014 karena memiliki perbedaan seperti paguyuban, jumlah trayek, adanya transportasi lain, pemberian tarif dan sistem setoran. LP2K sebagai lembaga yang melindungi para konsumen merasa terganggu dengan adanya tarif tinggi yang diberikan kepada penumpang, LP2K menganggap mikrolet adalah transportasi darat yang sering tidak mematuhi tarif.

Penumpang yang menggunakan trayek C.8 merasa terbebani namun tidak dapat berbuat apa-apa karena menyadari jika mereka membutuhkan mikrolet. LP2K memberikan saran kepada penumpang untuk melakukan pengaduan apabila dikenakan tarif yang mahal melebihi batas maksimal, namun penumpang memilih untuk diam dan tidak melakukan

pengaduan kepada LP2K. Kondisi seperti ini membuat sopir semakin semena-mena dalam memberikan tarif, sedangkan Organda sebagai pihak yang juga terlibat dalam pengoperasian mikrolet justru memaklumi adanya tarif tinggi. Organda menganggap bahwa biaya operasional kendaraan mahal maka sudah sewajarnya apabila sopir memberikan tarif tinggi, adanya tarif tinggi tidak dipermasalahkan karena Organda mengutamakan kepentingan dari pengusaha, sedikit selisih biaya yang dikeluarkan penumpang merupakan keuntungan yang berarti bagi pengusaha. Implementasi kebijakan tarif tahun 2014 yang belum sepenuhnya berjalan pada trayek-trayek di Kota Semarang juga dikarenakan beberapa alasan yang sudah disebutkan sebelumnya yaitu “adanya perbedaan tarif yang digunakan oleh Dishub dan Organda”. Perbedaan tarif ini terbukti dengan digunakannya kebijakan tarif tahun 2015 oleh Dishub dan digunakannya kebijakan tarif tahun 2014 oleh Organda, hal ini dapat terjadi karena kesalahan dalam proses penentuan tarif. Kebijakan tarif yang ditetapkan oleh Walikota Semarang dapat berlangsung karena adanya diskusi antara Dinas Perhubungan, Organda, LP2K dan pengusaha mikrolet mengenai penentuan tarif dengan tujuan agar tarif yang berlaku berdasarkan kesepakatan bersama serta diketahui dan dilaksanakan oleh pihak-pihak yang terlibat, dalam penentuan seharusnya melalui perhitungan dari masing-masing pihak yang terlibat seperti (Dishub, Organda, LP2K dan pengusaha) yang kemudian akan dipertimbangkan sesuai dengan kesepakatan bersama akan tetapi tarif yang berlaku tidak melalui perhitungan dari masing-masing pihak melainkan hanya dari Dinas Perhubungan saja, bahkan pengusaha yang juga terlibat dalam pengoperasian mikrolet tidak diikutsertakan dalam penentuan tarif. Pada saat melakukan diskusi Dinas Perhubungan memaparkan hasil rincian perhitungan tarif, Organda dan LP2K hanya menjadi pemerhati dan menyetujui atas apa yang dipaparkan Dinas Perhubungan. Faktanya, keputusan tarif yang telah disepakati tidak membuat semua pihak mematuhi kebijakan tersebut, seperti Organda yang memilih untuk menggunakan kebijakan

tarif tahun 2014. Dinas Perhubungan dan Organda dalam penentuan tarif dituntut untuk saling bekerja sama, namun adanya perbedaan kebijakan tarif antara Dinas Perhubungan dan Organda memperlihatkan bahwa tidak adanya kerja sama dan komunikasi yang baik.

Implementasi kebijakan tarif tahun 2014 yang belum berjalan secara menyeluruh sesuai dengan teori Van Meter dan Van Horn yang menyatakan bahwa ada jalan yang menghubungkan antara kebijakan dan kinerja yang dipisahkan oleh sejumlah variabel bebas. Variabel bebas pada implementasi kebijakan tarif ini adalah sikap dari sikap para pelaksana yang hanya mementingkan kepentingan pribadi, bersikap acuh dengan tidak memperhatikan kondisi mikrolet di Kota Semarang, dan komunikasi antar organisasi (Dinas Perhubungan&Organda) yang belum berjalan dengan baik terkait kegiatan-kegiatan pelaksanaan. Implementasi kebijakan tarif tahun 2014 yang belum berjalan secara menyeluruh juga sesuai dengan pernyataan yang diungkapkan oleh Andrew Dunrise yaitu di dalam implementasi kebijakan terdapat *implementation gap* yang merupakan suatu istilah untuk menjelaskan suatu keadaan dimana dalam setiap proses kebijakan selalu akan terbuka kemungkinan terjadinya perbedaan antara apa yang diharapkan oleh pembuat kebijakan dengan apa yang nyatanya dicapai.

Pengawasan Implementasi Kebijakan Tarif dan Pengawasan Pengoperasian Mobil Penumpang Umum Tahun 2014

a. Pengawasan Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan tidak melakukan pengawasan tarif maupun pengawasan pengoperasian, Dishub terkesan tidak peduli dan tidak tanggap dengan kondisi mikrolet di Kota Semarang. Hal ini membuat sopir merasa aman untuk melakukan kecurangan tarif dan mendukung terjadinya kegagalan kebijakan tarif yang telah ditetapkan Pemerintah. Terdapat masalah yang muncul karena tidak adanya pengawasan seperti pelanggaran peremajaan dan kecurangan paguyuban.

b. Pengawasan Organda

Organda sebagai pihak yang terlibat dalam pengoperasian mikrolet dan menghimpun para pengusaha secara langsung tidak melakukan pengawasan karena menganggap jika pengawasan telah dilakukan oleh pihak yang berwenang yaitu Dinas Perhubungan.

c. Pengawasan LP2K

LP2K hanya melakukan pengawasan sebatas pengawasan tarif saja yang dilakukan dengan cara menyebarkan anggota-anggota LP2K untuk menyamar sebagai penumpang, cara ini dilakukan dengan tujuan mengetahui besaran tarif yang sopir berikan kepada penumpang. sikap sopir trayek C.8 yang memberikan tarif tinggi kepada penumpang sudah melebihi batas maksimal dan melanggar aturan belum diketahui oleh LP2K, hal ini dikarenakan keterbatasan jumlah anggota LP2K sehingga belum dapat mensurvei semua mikrolet di Kota Semarang. Selain itu tidak ada pengaduan dari penumpang menyebabkan kasus seperti ini terus berlarut-larut, LP2K tidak dapat melakukan sosialisasi mengenai tarif kepada masyarakat karena beberapa alasan seperti keterbatasan biaya, Dinas perhubungan dan Organda merasa takut apabila ada sosialisasi karena akan membuat pengusaha mikrolet berkurang dan bagi pengusaha sendiri tidak setuju diadakannya sosialisasi tarif karena pengusaha tidak ingin penumpang mikrolet semakin berkurang.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan hasil pembahasan dapat disimpulkan hal-bahwa implementasi kebijakan tarif tahun 2014 di Kota Semarang belum berjalan dengan baik karena masih terdapat salah satu trayek yaitu trayek C.8 dengan rute terminal penggaron-kalibanteng yang memberikan tarif tinggi kepada penumpang dengan besaran tarif Rp. 4.000,00-Rp. 15.000,00. Pengawasan hanya dilakukan oleh LP2K dan sebatas pengawasan tarif saja, sedangkan Dishub dan Organda tidak melakukan pengawasan baik pengawasan tarif maupun pengawasan pengoperasian mikrolet di Kota Semarang.

Saran dalam penelitian ini bagi Pemerintah yaitu komunikasi dan kerja sama

yang baik antara pihak-pihak yang terlibat seperti antar Dinas Perhubungan, Organda, LP2K dan pengusaha diharapkan mampu terlaksana dengan cara mengadakan sosialisasi atau diskusi secara rutin guna membahas hal-hal yang berkaitan dengan mikrolet termasuk tarif. Sedangkan sopir diharapkan memberikan tarif kepada penumpang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah, sebaiknya setiap trayek memiliki paguyuban yang beranggotakan sopir dan pengusaha mikrolet karena melalui paguyuban tersebut sopir dan pengusaha dapat bertukar pikiran mengenai hal yang berkaitan dengan mikrolet. Saran bagi Masyarakat yaitu diharapkan selalu memantau mengenai besaran penetapan tarif yang berlaku, apabila dikenakan tarif yang tidak sesuai maka melakukan pengaduan kepada LP2K.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. (2010). Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. (2011). Jaringan Transportasi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Banister, David. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*. Vol. 15 (2). Page 73-80.
- Budiman, Dudi. (2009). Penentuan Struktur dan besar Tarif Trans Metro Bandung Koridor Jalan Soekarno Hatta Berdasarkan Pola Pergerakan dan Kemampuan Membayar Masyarakat. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Volume 20 No. 3 Hal 153 Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Indiahono, Dwiyanto. (2009). Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis. Yogyakarta: Gava Media.
- Hutomo, Budi Susetyo. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Melakukan Migrasi Ulang-Alik (Studi Kasus Tenaga Kerja Asal Kab. Semarang Ke Kota Semarang Dengan Menggunakan Transportasi Brt). *Economics Development Analysis Journal*, [S.l.], v. 4, n. 4, nov. 2015. ISSN 2252-6560.
- Jaramillo, Ciro., Lizarraga, Carmen., Grindlay, Alejandro Luis. (2012). Spatial disparity in transport social needs and public transport provision in Santiago de Cali (Colombia). *Journal of Transport Geography*. Vol. 24 Page 340-357.

- Kamaludin, Rustian. (2003). *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kusumanegara, Solahuddin. (2010). *Model dan Aktor Dalam Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gava Media.
- Listiani, Asti Sri., Ida, Farida., Eko, Waludjojati. (2013). Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasioanal Kendaraan (BOK). *Jurnal Evaluasi Tarif*, Volume 11 No. 1. Hal 2 Garut: Sekolah Tinggi Teknologi Garut.
- Matas, Anna. (2004). Demand and Revenue Implications of an Integrated Public Transport Policy: The Case of Madrid. *Transport Review*. Vol. 24 (2) Page 195-217.
- Miro, Fidel. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Moleong, Lexy J. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Ritonga, Deddy., A James, Timboeleng., H Oscar, Kaseke. (2015). *Analisa Biaya Transportasi Angkutan Umum Dalam Kota Manado Akibat Kemacetan Lalu Lintas*. *Jurnal Teknik Sipil*, Volume 3 No. 1. Hal 59 Manado: Universitas Ratulangi Manado.
- Setijowarno, Djoko., Tulus, Abadi., Sudaryanto. (2005). *Fakta Kebijakan Transportasi Publik di Indonesia*. Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Wahab, Solichin Abdul. (2015). *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Penyusunan Model-model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.