

## ANALISIS PEMBERLAKUAN TARIF MIKRO ANGKUTAN ANTAR KOTA TRAYEK KOTA GORONTALO PAGUAT

Idwar Haq, Ari Putra Rachman<sup>2</sup>, Haris Latif<sup>3</sup>  
 Universitas Bina Taruna Gorontalo, Indonesia  
[Idwarhaq12@gmail.com](mailto:Idwarhaq12@gmail.com)

### ABSTRAK

Analisis Pemberlakuan Tarif Mikro Angkutan Antar Kota Trayek Kota Gorontalo Paguat. Tujuan penelitian ini dilakukan untuk mengatasi adanya sopir mikro yang memberlakukan tarif angkutan sendiri yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan yang sudah ditetapkan. Dengan metode pengambilan data, wawancara atau dalam konteks penelitian ini disebut dengan informan. Dalam sumber data ini yang termasuk informan adalah para supir, Kepala Koordinator Terminal Talaga Kota Gorontalo dan masyarakat, place yaitu sumber data yang diperoleh dari gambaran tentang situasi kondisi yang berkaitan dengan masalah yang di bahas, Paper yaitu sumber data yang menyajikan tanda-tanda berupa huruf, angka, gambar, atau simbol. Berdasarkan perbup kab. Gorontalo nomor 28 tahun 2013 tentang penyesuaian tarif angkutan penumpang antar kota, kecamatan, dan pedesaan kelas ekonomi yakni sebesar Rp.437,46,- /km/pnp. Berdasarkan peraturan tersebut maka untuk trayek Gorontalo-Paguat sejauh kurang lebih 145km yakni Rp. 63.431,- atau sekitar Rp 63.500,- .sementara itu tarif yang berlakukan oleh sopir mikro sebesar Rp.75.000. hal itu dikarnakan besarnya setoran ke pihak PO yang menaungi para sopir selain itu biaya kebutuhan hidup yang semakin tinggi, oleh karna itu pemerintah perlu mengkaji kembali penetapan tarif mikro angkutan umum trayek Gorontalo-paguat.

Kata kunci: **Tarif Mikro, Integral, Angkutan**

### ABSTRACT

Analysis of the Implementation of Micro Tariffs for Inter-City Transport on the Gorontalo Paguat City Route. The aim of this research was to overcome the existence of micro drivers who charge their own transportation rates which are not in accordance with the provisions of established regulations. With the data collection method, interviews or in the context of this research, they are called informants. In this data source, the informants include the drivers, the Head of the Talaga Terminal Coordinator, Gorontalo City and the community, place, namely the data source obtained from a description of the situation and conditions related to the problem being discussed, Paper, namely the data source that presents signs in the form of letters. , numbers, images, or symbols. Based on the district regulation. Gorontalo number 28 of 2013 concerning adjustments to passenger transportation rates between cities, sub-districts and rural areas for economy class, namely Rp. 437.46,- /km/pnp. Based on these regulations, the Gorontalo-Paguat route is approximately 145km, namely Rp. 63,431,- or around Rp. 63,500,-. Meanwhile, the fare applied by micro drivers is Rp. 75,000. This is due to the large deposits made to the PO which covers the drivers, as well as the increasingly high cost of living necessities, therefore the government needs to review the determination of micro tariffs for public transport on the Gorontalo-Paguat route.

Keywords: **Micro Tariff, Integral, Transportation**

## **PENDAHULUAN**

Angkutan mikro antar kota berperan penting dalam mobilitas masyarakat, khususnya dalam menghubungkan daerah yang tidak terjangkau oleh transportasi umum besar. Namun seiring dengan perubahan ekonomi, meningkatnya biaya operasional dan tuntutan akan layanan yang lebih baik, pemberlakuan tarif baru atau revisi tarif sangat penting.(Creswell, 2014) Keseimbangan permintaan dan penawaran, terjadi peningkatan permintaan angkutan mikro terutama pada rute-rute padat, seringkali tidak sebanding dengan ketersediaan armada analisis tariff perlu dilakukan untuk memastikan bahwa tarif yang diberlakukan dapat mencerminkan keseimbangan antara jumlah penumpang dan kapasitas angkutan yang tersedia, tanpa menyebabkan ketidakadilan atau penurunan jumlah(Wijaya & Utama, 2023).

Dalam trayek kota gorontalo paguat ditemukan adanya ketidakadilan angkutan (mikro) dengan adanya tariff yang berubah-ubah, perubahan tarif berpotensi mempengaruhi daya beli masyarakat, terutama kelompok yang berpenghasilan rendah.(Wibowo & Kusumawardhani, 2022) Analisis tarif harus mempertimbangkan dampak terhadap pengguna, termasuk kemungkinan pengurangan aksesibilitas dan dampak social ekonomi yang ditimbulkan oleh perubahan tarif(Yuwono, 2023).

Dengan kebijakan dan regulasi mempengaruhi struktur tarif angkutan mikro, analisis perlu mencakup bagaimana regulasi harga, subsidi, atau kebijakan lain mempengaruhi tariff yang berlaku dan bagaimana kebijakan tersebut dapat mendukung atau menghambat tujuan-tujuan yang lebih besar dalam transportasi umum.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

Transportasi angkutan umum adalah sarana dan prasarana dari tempat asal (Point Of Origin) ketempat tujuan (Point Of Destination)(Rodrigue et al., 2022). dan beroperasi secara regular dengan rute dan jadwal tertentu. Sedangkan angkutan kota adalah jenis transportasi umum yang beroperasi di dalam kota atau wilayah perkotaan.(Ilmiah & Semarang, 2023) Pada umumnya, angkutan kota ini mencakup kendaraan seperti bus, mikrolet, angkot (angkutan kota), dan taksi yang dirancang untuk mengangkut penumpang di rute-rute yang telah ditentukan didalam area perkotaan, fungsinya adalah untuk memudahkan mobilitas warga kota dengan tariff yang relative terjangkau(IMPARGO, 2024). Dengan adanya jasa angkut transportasi, maka perlu adanya pengaturan lalulintas. Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan :

1. Keamanan : memastikan bahwa pengguna jalan, termasuk pengemudi, penumpang dan pejalan kaki aman dari kecelakaan dan cedera

2. Efisiensi : mengoptimalkan aliran lalu lintas untuk mengurangi kemacetan dan waktu perjalanan
3. Kenyamanan : menyediakan infrastruktur dan layanan dan mendukung kenyamanan perjalanan, baik untuk kendaraan pribadi maupun transportasi umum (Setiawan, 2023).

#### **Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan**

Bertujuan untuk menciptakan sistem transportasi jalan aman, tertib, dan efisien di Indonesia, undang undang ini menekankan pentingnya keselamatan pengguna jalan (Said et al., n.d.), keterpaduan dalam pengelolaan lalu lintas dan tanggung jawab setiap individu menjaga ketertiban dan keamanan di jalan raya

#### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh fakta atau peristiwa yang berkaitan lalu lintas dan angkutan jalan. Data yang diperoleh dapat berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya. Penerapan penelitian kualitatif mempertimbangkan kemungkinan data yang dikumpulkan di lapangan menjadi data berupa peristiwa yang memerlukan analisis mendalam (Suharto & Hamid, 2022)

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **Pemberlakuan Presentasi Tarif Mikro Angkutan Kota Trayek Talaga-Paguat Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan .**

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan menunjukkan bahwa, tarif angkutan dengan tujuan Talaga ke Paguat memiliki perbedaan antara yang terjadi di lapangan dengan aturan yang ditetapkan oleh pemerintah (Banister & Hickman, 2021). Perbedaan tersebut bisa dilihat melalui table di bawah ini

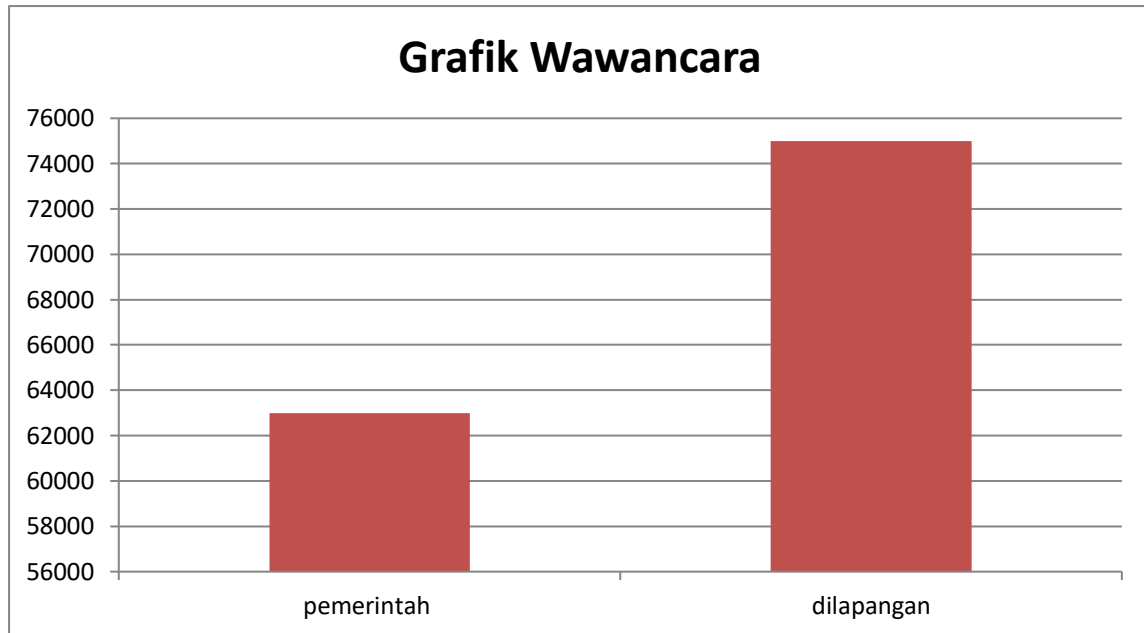
**Tabel 1.1** Perbedaan Tarif Angkutan Talaga-Paguat

| No | Tarif Angkutan | Wilayah Tarif | Jarak Tempuh | Tarif     |
|----|----------------|---------------|--------------|-----------|
| 1. | Pemerintah     | Talaga-Paguat | 145 km       | Rp.63.452 |
| 2. | Di Lapangan    | Talaga-Paguat | 145 km       | Rp.75.000 |

Sumber: Hasil wawancara

Dari hasil wawancara diatas dapat disimak melalui grafik di bawah ini

**Grafik 1.1** Perbedaan Tarif Angkutan Talaga-Paguat



Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan menunjukkan bahwa persentase tarif angkutan dengan tujuan Talaga ke Paguat memiliki perbedaan antara yang terjadi di lapangan dengan aturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Perbedaan tersebut bisa dilihat melalui table di bawah ini

**Tabel 5.2** Persentase Tarif Angkutan Talaga-Paguat  
**Persentase tarif Pemerintah dan lapangan**

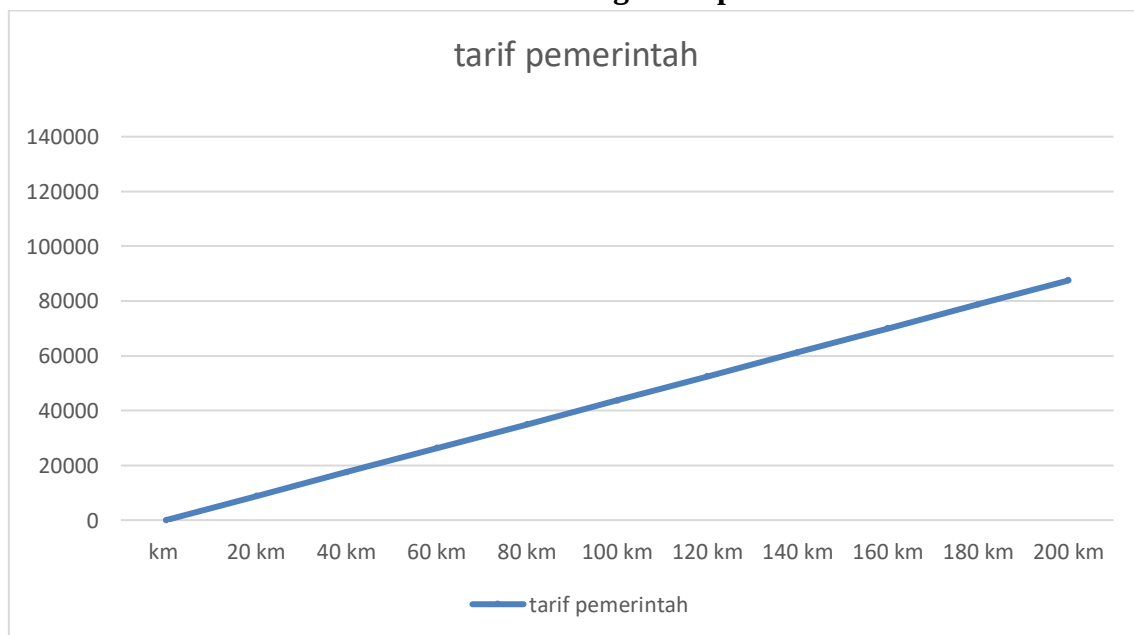
| Persentase Tarif angkutan mikro |             |      |  |         |  |
|---------------------------------|-------------|------|--|---------|--|
| Jenis Tarif                     | persentase% |      |  | Selisih |  |
| Tarif Perbub                    | 437,46      |      |  |         |  |
| Lapangan                        | 75.000      | 60%  |  | 11.500  |  |
| Pemerintah                      | 63.500      | 40%  |  | 63.063  |  |
| Total                           | 138.500     | 100% |  | 51.563  |  |
|                                 |             |      |  |         |  |
|                                 |             |      |  |         |  |
|                                 |             |      |  |         |  |

Terkait dengan tarif angkutan kota berikut hasil wawancara dengan salah satu pegawai dinas perhubungan yang menyatakan bahwa:

“Terkait tarif angkutan umum dalam hal ini angkutan mikro, itu sudah diatur baik dalam peraturan bupati Gorontalo maupun peraturan gubernur, sepengetahuan saya untuk peraturan bupati Gorontalo, tarif yang ditetapkan sebesar Rp. 437,46. Setiap penumpang per kilometer.”

Berdasarkan hasil wawancara diatas, peneliti mendapatkan informasi bahwa tarif angkutan mikro sebesar Rp. 437,46 setiap penumpang per kilometer. (Ramadhani et al., n.d.) Sedangkan jarak tempuh terminal telaga menuju Paguat sejauh 145 km, sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif penumpang untuk trayek Talaga- Paguat sebesar Rp. 63.431,7/penumpang atau bisa dibulatkan menjadi Rp. 63.500. atau untuk lebih jelasnya dapat disimak dari grafik di bawah ini :

**Grafik 5.2 Tarif angkutan pemerintah**

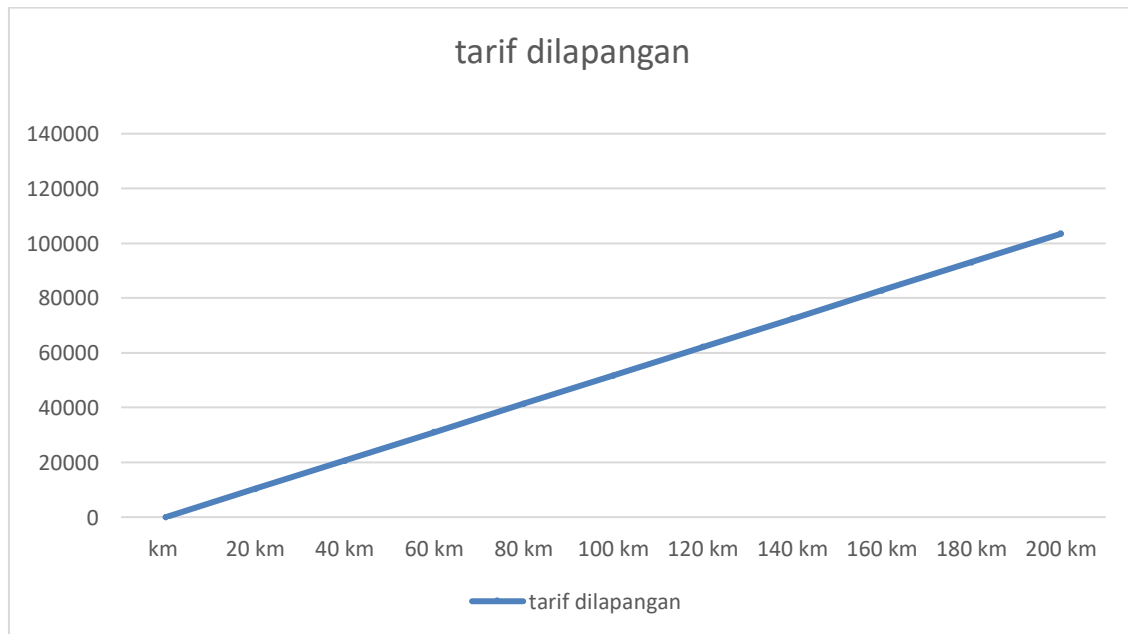


Hal tersebut tentunya berbeda dengan (Djamal Sebastian et al., 2020) dari tarif yang diambil oleh para sopir mikro seperti ungkapan salah satu sopir mikro bernama Irfan mahmud yang menyatakan bahwa: “Tarif penumpang dari telaga menuju Paguat sebesar Rp. 75.000, hal itu sudah menjadi kesepakatan bersama teman-teman sesama sopir tujuan Paguat”

Sama halnya yang diungkapkan salah satu sopir mikro bernama iyan tolinggi yang menyatakan bahwa: “tarif mikro jurusan Paguat memang sudah menjadi kesepakatan teman-teman sesama sopir. alasannya karena apabila kami mengenakan tarif dibawah Rp. 75.000, kebutuhan untuk istri dan anak masih belum tercukupi. Di sisi lain, harga kebutuhan pokok akhir-akhir ini semakin hari semakin naik sementara kami (supir) di tuntutan untuk kejar setoran di PO.”

Dari hasil wawancara dapat disimpul bahwa biaya tarif angkutan mikro yang berlaku di lapangan sebesar Rp. 75.000 atau setara dengan Rp. 517,24/Km. untuk lebih jelasnya dapat disimak dalam table di bawah ini :

**Grafik 5.2 Tarif angkutan pemerintah**



(Setijowarno & Prasetyo, 2022) Meskipun kenaikan tarif antar kota dengan rute Talaga-Paguat telah mulai dilakukan oleh beberapa supir angkutan, namun kenaikan tarif ini masih dirasa belum memadai bagi sebagian masyarakat yang kerap menggunakan moda transportasi angkutan antar kota. (Wijianto et al., 2022) Hal ini sebagaimana yang penulis temukan di lapangan. salah satu penumpang yang penulis wawancara bernama Firda panigoro yang menyatakan bahwa: “Seingat saya dulu, tarif angkutan mikro ke Paguat sebesar Rp. 60.000, sedangkan sekarang sudah naik menjadi Rp. 75.000. kenaikan tarif ini menurut saya sangat mahal, karena jika saya melakukan perjalanan pulang pergi, maka total biaya yang harus saya keluarkan sebesar Rp 150.000. Hal itu menurut saya tidak sepadan dengan kenyamanan penumpang karena harus berdesak-desakan didalam mobil mikro.”

Hal senada juga (Williams, 2022) diungkapkan salah satu penumpang bernama Masra Ahmad yang menyatakan bahwa: “menurut saya tarif mikro sangat mahal sementara fasilitas dalam hal kenyamanan penumpang tidak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan. Penumpang kerap kali harus menunggu kurang lebih 2 jam sebelum

berangkat dan hal itu sangat membosankan apalagi ketika ada urusan yang sangat mendadak.

**Tabel 5.3** Penyebab Kenaikan Tarif.

| NO | Faktor Penyebab | Rincian                                                                                                                                                                             |
|----|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Penumpang       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• penumpang tidak merata.</li> <li>• Ramai di waktu tertentu.</li> <li>• Beralih ke mobil rental</li> </ul>                                  |
| 2. | Sistim Kerja    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wajib setoran ke pemilik sebesar Rp. 400.00/hari.</li> <li>• Bahan bakar ditanggung supir.</li> <li>• Makanan ditanggung supir.</li> </ul> |
| 3. | Ekonomi         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenaikan harga pokok.</li> <li>• Naiknya harga BBM.</li> </ul>                                                                             |

Kenaikan tarif mikro yang cenderung mahal dan tidak sesuai dengan peraturan gubernur maupun peraturan bupati disebabkan beberapa faktor. Temuan penulis menunjukkan, bahwa tarif setoran yang dikenakan oleh pemilik usaha kepada supir menjadi faktor dominan dalam kenaikan tarif angkutan dengan rute Talaga-Paguat. Selain itu, jumlah penumpang tidak menentu turut menyumbang para supir rental terpaksa menaikkan tarifnya. Kondisi di lapangan dengan adanya tuntutan kejar setoran menjadi faktor yang menyebabkan kenaikan tarif tanpa sesuai dengan peraturan yang ditetapkan pemerintah:

#### **SIMPULAN**

Setelah penulis mengkaji, menelaah, dan menganalisis, pemberlakuan tarif mikro angkutan umum antar kota trayek Talaga-Paguat, maka uraian tersebut diatas, ada

beberapa hal yang dapat penulis simpulkan. Salah satunya, Presentase pemberlakuan tarif mikro angkutan umum yang diberlakukan oleh sopir-sopir mikro trayek Talaga-Paguat berdasarkan peraturan yang ditetapkan pemerintah Gorontalo melalui perbup kab. Gorontalo nomor 28 tahun 2013 tentang penyesuaian tarif angkutan penumpang umum antar kota, kecamatan, dan pedesaan kelas ekonomi. Seharusnya berada dalam kisaran Rp.63.452. sayangnya pemberlakuan aturan tersebut kurang mendapat pengawasan.

Di sisi lain, kenaikan harga kebutuhan pokok dan BBM menjadi penyebab naiknya tarif angkutan tanpa mengacu ke peraturan yang ditetapkan pemerintah. Selain itu, kurangnya sosialisasi mengenai peraturan penetapan tarif sehingga para sopir dengan sendiri menentukan tarif sesuai keinginan mereka hal ini apabila dibiarkan, maka masyarakat akan memilih pindah angkutan lain yang lebih hemat, lebih nyaman, dan lebih efisien. Sementara itu, Berdasarkan perbup kab. Gorontalo nomor 28 tahun 2013 tentang penyesuaian tarif angkutan penumpang umum antar kota, kecamatan, dan pedesaan kelas ekonomi yakni sebesar Rp.437,46,- /km/pnp. Berdasarkan peraturan tersebut maka untuk trayek Talaga-Paguat sejauh kurang lebih 145km yakni Rp. 63.431,- atau sekitar Rp 63.500,- .sementara itu tarif yang berlakukan oleh sopir mikro sebesar Rp.75.000. hal itu di karenakan besarnya setoran ke pihak PO yang menaungi para sopir selain itu biaya kebutuhan hidup yang semakin tinggi, oleh karena itu pemerintah perlu mengkaji kembali penetapan tarif mikro angkutan umum trayek Gorontalo-Paguat.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Banister, D., & Hickman, R. (2021). *Transport and Climate Change: A Critical Review. Transport Reviews*.
- Creswell, J. (2014). *Penelitian Kualitatif & Desain Riset: Memilih di Antara Lima Pendekatan* (Indonesia). Pustaka Pelajar.
- Djamal Sebastian, Putri Intan Cahyaningrum, & Aan Sunandar. (2020). Pemberdayaan Angkutan Umum Sebagai Angkutan Sekolah Di Kecamatan Pare, Kabupaten Kediri. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*.
- Ilmiah, M., & Semarang, F. U. (2023). *Peningkatan Mutu Transportasi Umum Demi Kenyamanan dan Keamanan Pengguna* (Vol. 20, Issue 1).
- IMPARGO. (2024). *Glosarium transportasi dan logistik*.
- Ramadhani, F., Firdaus, O., & Hisyam, E. S. (n.d.). *Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Bus Di Kabupaten Bangka*.
- Rodrigue, J.-P, Comtois, & Slack, B. (2022). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge. (5th ed.).

- Said, R., Maitimu, A., Talakua, E., Sipil, T., & Ambon, P. N. (n.d.). Tinjauan Biaya Operasional Kendaraan Umum Trayek Morella-Batu Merah Rute Jmp. *Jurnal Simetrik*, 12(2).
- Setiawan, B. (2023). *Transportasi Berkelanjutan: Pendekatan dan Implementasi di Indonesia*. .
- Setijowarno, D., & Prasetyo, B. (2022). *Sistem Angkutan Umum: Konsep, Desain, dan Evaluasi*. .
- Suharto, S., & Hamid, A. (2022). *Penelitian Kualitatif: Konsep, Teknik, dan Implementasi*.
- Wibowo, W. D., & Kusumawardhani, A. (2022). *Inovasi dalam Angkutan Umum: Studi Kasus di Kota-Kota Besar*. .
- Wijaya, Y., & Sutama, N. (2023). *Pengembangan dan Evaluasi Sistem Angkutan Umum*.
- Wijianto, W., Istianto, B., & Rukman, R. (2022). Analisis Kepuasan Publik Terhadap Angkutan Umum Model Jak Lingko Sebagai Pengintegrasian Antar Moda Transportasi Publik Di DKI Jakarta. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 9(2), 119–130. <https://doi.org/10.46447/ktj.v9i2.440>
- Williams, H. (2022). *Transport Policy and Planning: New Directions*. Palgrave Macmillan.
- Yuwono, A. (2023). *Perencanaan dan Pengelolaan Angkutan Umum Perkotaan*. .