BAB III

IMPLEMENTASI PENETAPAN TARIF ANGKUTAN UMUM BIS SURABAYA-SEMARANG

A. Gambaran Umum penelitian

1. Gambaran umum jasa angkutan umum

a. Pengertian angkutan umum

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan diangkut oleh orang.[1]

Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari 'kendaraan pribadi".[2] Menurut keputusan menteri perhubungan nomor KM 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh

[1] Undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 1 ayat 1 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
[2] https://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum, diakses pada 31 Januari 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

umum dengan dipungut biaya baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.[3]

Pemerintah dalam kaitan ini perlu ikut campur tangan dengan tujuan antara lain:

a. Menjamin sistem operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan umum, petugas pengelola angkutan dan pengusaha jasa angkutan.
b. Mengarahkan agar lingkungan tidak terlalu terganggu oleh kegiatan angkutan.
c. Menciptakan persaingan yang sehat.
d. Membantu perkembangan dan pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa.
e. Menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan, dan mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan.

[3] Keputusan menteri perhubungan nomor KM 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Jenis angkutan umum

Angkutan umum terdiri dari berbagai macam jenis yang terdiri dari angkutan jalan raya, angkutan rel, angkutan laut, dan angkutan udara.[4] Angkutan jalan raya terdiri dari angkot, bis, ojek, bajaj, taksi, dan metromini. Angkutan rel yaitu kereta api dan shinkanshen/kereta cepat. Angkutan laut yaitu kapal feri dan kapal pesiar, dan angkutan udara yaitu pesawat terbang dan helikopter.

Berdasarkan Undang-undang no 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:[5]

a. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
b. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah pedesaan.
c. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
d. Angkutan lalu lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara.

[4] https://ginairiyani.wordpress.com/2012/10/24/pengertian-angkutan-umum/, diakses pada 24 Oktober 2012.
[5] Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. **Gambaran umum lokasi penelitian**

a. Profil terminal Purabaya

Terminal Purabaya merupakan pengembangan dari Terminal Joyoboyo yang kapasitasnya sudah tidak memadai serta berada dipusat kota yang tidak memungkinkan dilakukan pengembangan. Pembangunan terminal type A Purabaya sudah direncanakan sejak tahun 1982 berdasarkan surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur namun baru dapat dilaksanakan pembangunan pada tahun 1989 serta diresmikan pengoperasiannya oleh Menteri Perhubungan RI pada tahun 1991.

Lokasi pembangunan terminal Purabaya berada di desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas ± 12 Ha. Dipilihnya lokasi tersebut karena mempunyai akses yang sangat baik dan strategis sebagai pintu masuk ke kota Surabaya serta berada pada jalur keluar kota Surabaya arah timur selatan dan barat. Walaupun lokasi terminal Purabaya berada di Kabupaten Sidoarjo namun pengelolaan terminal dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Hal tersebut berdasarkan perjanjian kerjasama (MOU) antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan Pemerintah Kota Surabaya.

Selain terminal bus terpadat di Indonesia dengan lalu lintas penumpang hingga ratusan ribu per hari, terminal purabaya merupakan terminal bus terbesar di Asia Tenggara.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Terminal purabaya juga merupakan terminal induk yang berfungsi melayani kendaraan umum baik secara nasional maupun internasional seperti angkutan antar kota antar provinsi dan angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Trayek bus antar kota dan antar provinsi

Trayek	Jalur	PO
Surabaya-Tulungagung	Jalur 1 patas	Harapan Jaya, Setiawan
Surabaya – Semarang		Jaya Utama, Indonesia, Trigaya Putra, Widji Lestari, Sinar Mandiri Mulia, Nusantara, Jawa Indah
Surabaya – Madiun		Cendana, Indrapura, Restu
Surabaya - Solo - Jogja – Magelang		Eka Cepat
Surabaya - Bangkalan - Sampang - Pamekasan – Sumenep		Akas
Surabaya-Malang	Jalur 2 patas	Kalisari, menggala, Haz, Hafana, Dana Dhasih,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

		Laksana Anda, Pangeran, Medali Mas
Surabaya – Jember		Akas Asri, Ladju, Tjipto, Mila Sejahtera, Jember Indah
Surabaya-Banyuwangi		Akas IV
Surabaya - Madiun - Solo – Jogja	Jalur 3 ekonomi	Sumber Kencono, Mira
Surabaya - Madiun - Solo - Jogja - Purwokerto - Tasikmalaya - Bandung		Mandala
Surabaya - Madiun – Ponorogo		Jaya, Restu
Surabaya – Pacitan		Aneka Jaya
Surabaya – Trenggalek	Jalur 4 ekonomi	Pelita Indah, Surya Indah, Jaya Baru, Seruni
Surabaya - Tulungagung		Harapan Jaya
Surabaya - Pare - Kediri		Hasti
Surabaya – Malang	Jalur 5 ekonomi	Kalisari, Laksana Anda, Restu, Tentrem, Pertiwi, Haz, Medali Mas

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Surabaya - Malang – Blitar		Restu, Zena, Sumber Lumayan, Wijaya
Surabaya – Jember	Jalur 6 ekonomi	Akas Asri, Akas Green, Ladju, Mila Sejahtera, Akas NNR, Akas IV, Kurnia Jaya, Restu
Surabaya - Situbondo – Banyuwangi		Anggun Krida Kurnia Jaya, Scala, Akas IV
Surabaya - Bangkalan - Sampang - Pamekasan – Sumenep	Jalur 7	Akas IV
Surabaya – Semarang	Jalur 8 ekonomi	Jaya Utama, Indonesia, Sinar Mandiri Mulia, Widji Lestari, Restu
Surabaya - Purwokerto – Cilacap	Jalur 9	Rosalia Indah
Surabaya – Bandung	Jalur 10-12	Kramat Djati, Pahala Kencana, Bandung Express
Surabaya - Mataram – Bima		Tiara Mas, Dunia Mas, Titian Mas, Rasa Sayang, Langsung Jaya
Surabaya – Jakarta	Jalur 13-	Malino Putra, Setia Bhakti,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

	16	Rasa Sayang, Tiara Mas, Langsung Jaya
Surabaya – Denpasar		Gunung Harta, Wisata Komodo, Puspa Sari, Bali Perdana, Bali Buana Artha, Mawar, Lovina, Al-Mubarok, Zena, Setiawan, Santoso, DAMRI, Medali Mas, AKAS
Surabaya – Cirebon	Belakang jalur 10-12	Harapan Kita, Coyo, EZRI

b. Gambaran fluktuasi

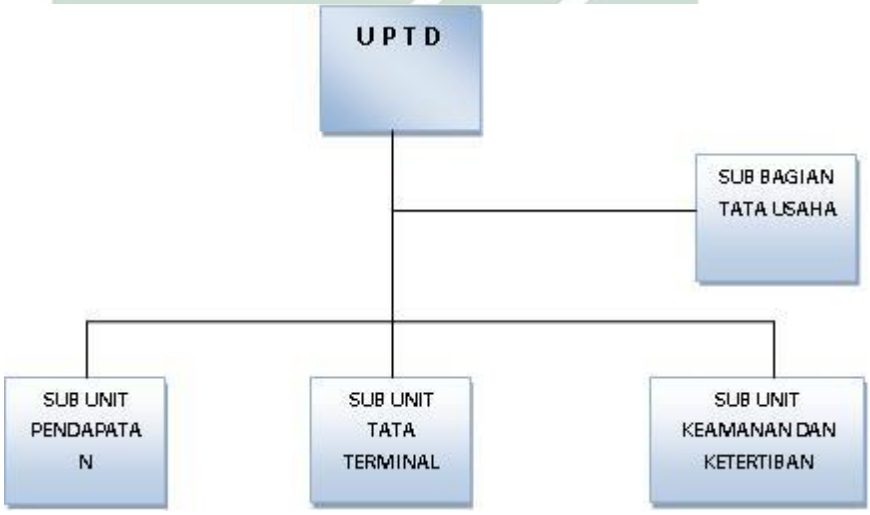
Untuk mengetahui fluktuasi jumlah penumpang mudik hari raya Idul Fitri, UPTD terminal Purabaya, ternyata Dinas Perhubungan Kota Surabaya disiplin meng-update data penumpang yang naik dan turun bus di terminal Purabaya (Bungurasih).

Kepala UPTD terminal Purabaya Surabaya May Ronald mengemukakan, updeta jumlah penumpang tersebut dilakukan agar Dinas Perhubungan bisa mengantisipasi bila sewaktu-waktu terjadi lonjakan penumpang.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan data update UPTD terminal Purabaya, pada lebaran tahun ini, lonjakan penumpang secara besar terjadi pada H-3 lebaran. Pada hari itu, tercatat jumlah pemudik mencapai 93.718 orang penumpang. Sementara, jumlah penumpang ke esokan harinya pada H-2 hingga H-1 lebaran, tingkat pemudik baik yang naik maupun turun di Terminal Purabaya berangsur angsur turun. Penurunan yang jumlah signifikan mendekati lebaran ini juga dikarenakan adanya program mudik gratis dari pemerintah daerah serta beberapa perusahaan. Kepala UPTD terminal Purabaya itu menyebutkan, pada H-1 lebaran jumlah penumpang di Purabaya hanya 32.303 penumpang. Rincianya, sebanyak 30.727 naik dan 15.876 orang penumpang turun.

c. Struktur organisasi terminal purabaya[6]



[6] https://purabayabusterminal.wordpress.com/profil/ , diakses pada 22 April 2015.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

B. Penetapan Tarif

Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi adalah harga jasa pada suatu trayek tertentu atas pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi.[7] Tarif angkutan penumpang umum yang berlaku untuk pelayanan bus kelas ekonomi menggunakan tarif diantara atau sama dengan tarif jarak batas atas dan tarif jarak batas bawah.[8]

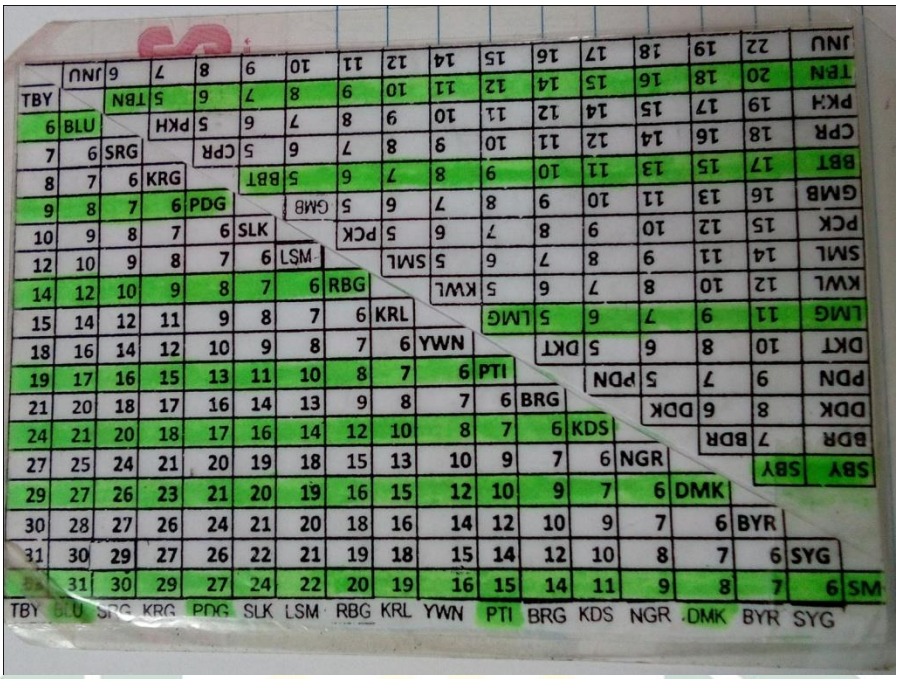
Penetapan tarif bis telah ditentukan oleh dinas perhubungan dengan cara dirapatkan dengan pengusaha-pengusaha bis yang mengacu pada peraturan direktorat pusat. Pihak dinas perhubungan juga mengundang seluruh instansi yang terkait untuk membahas bersama tentang ketentuan tarif setiap enam bulan sekali untuk melakukan evaluasi. Setelah ditentukan besaran tarif tersebut, maka pihak pengusaha jasa angkutan segera memberikan tabel rincian tarif kepada para kondektur untuk segera dapat diterapkan.

Rincian tarif bis mulai dari tambak boyo-bulu Rp.6000, sarang Rp. 7000, pandangan Rp. 9000, sluke Rp. 10.000, lasem Rp. 12.000, rembang Rp. 14.000, pati Rp. 19.000, bareng Rp. 21.000, kudus Rp. 24.000, nggaluran Rp. 27.000, demak Rp. 29.000, buyaran Rp. 30.000, sayung Rp. 31.000, semarang Rp. 33.000. sebagaimana yang terdapat pada tabel dibawah ini:

[7] Keputusan Menteri Perhubungan No: KM.89 Tahun 2002, pasal 1 ayat 1.
[8] Ibid., pasal 2.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 1: data tentang tarif bis dari Tambak Boyo-Semarang



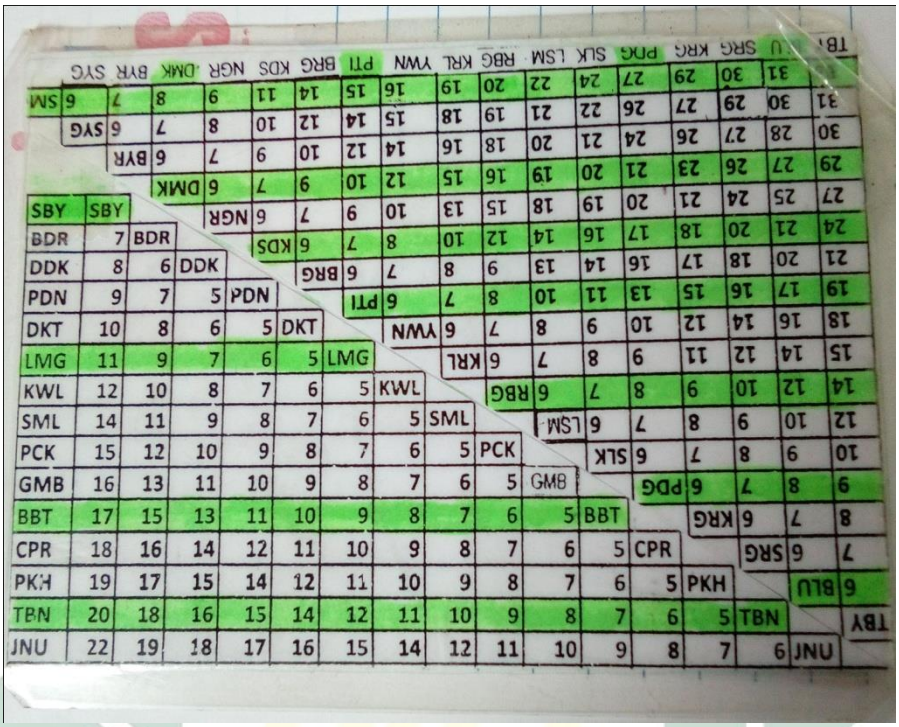
	TBY	BLU	SRG	KRG	PDG	SLK	LSM	RBG	KRL	YWN	PTI	BRG	KDS	NGR	DMK	BYR	SYG	SM
JNU	31	30	29	27	26	22	21	19	18	15	14	12	10	8	7	6		
TBN	30	29	27	26	24	21	20	18	16	14	12	10	9	7	6			
PKH	29	27	26	23	21	20	19	16	15	12	10	9	7	6				
CPR	27	25	24	21	20	19	18	15	13	10	9	7	6					
BBT	24	21	20	18	17	16	14	12	10	8	7	6						
GMB	21	20	18	17	16	14	13	9	8	7	6							
PCK	19	17	16	14	13	11	10	8	7	6								
SML	18	16	14	13	11	10	9	7	6									
KWL	14	12	11	9	8	7	6	5										
LMG	15	14	12	11	9	8	7	6										
DKT	18	16	14	12	10	9	8	7	6									
PDN	19	17	16	15	13	11	10	8	7	6								
DDK	21	20	18	17	16	14	13	9	8	7	6							
BDR	24	21	20	18	17	16	14	12	10	8	7	6						
SBY	27	25	24	21	20	19	18	15	13	10	9	7	6					
JNU	29	27	26	23	21	20	19	16	15	12	10	9	7	6				
TBN	30	28	27	26	24	21	20	18	16	14	12	10	9	7	6			
PKH	31	30	29	27	26	22	21	19	18	15	14	12	10	8	7	6		
CPR		31	30	29	27	24	22	20	19	16	15	14	11	9	8	7	6	
BBT			31	30	29	26	24	21	20	17	16	15	13	11	10	9	8	7
GMB				31	30	28	27	24	22	19	18	16	14	12	11	10	9	8
PCK					31	30	29	26	24	21	20	18	16	14	13	12	11	10
SML						31	30	28	27	24	22	20	19	17	16	15	14	12
LSM							31	30	29	26	24	22	21	19	18	17	16	14
SLK								31	30	28	27	24	22	20	19	18	17	16
PDG									31	30	29	26	24	21	20	19	18	17
KRG										31	30	28	27	24	22	21	20	19
SRG											31	30	29	26	24	22	21	20
BLU												31	30	28	27	24	22	21
TBY													31	30	29	27	24	22

Sumber: dokumentasi dari kondektur bis Surabaya-Semarang.

Rincian tarif dari Surabaya-bunder Rp. 7000, duduk Rp. 8000, pandanan Rp. 9000, deket Rp. 10.000, lamongan Rp. 11.000, kruwul Rp. 12.000, sumlaran Rp. 14.000, pucuk Rp. 15.000, gembong Rp. 16.000, babat Rp. 17.000, compreng Rp. 18.000, pakah Rp. 19.000, tuban Rp. 20.000, jenu Rp. 22.000. sebagaimana yang terdapat pada tabel dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 2: data tentang tarif bis dari Surabaya-Jenu



	TBY	BLU	SRG	KRG	PDG	SLK	LSM	RBG	KRL	YWN	PTI	BRG	KDS	NGR	DMK	BYR	SYG	SM
TBY																		
BLU	6																	
SRG	7	6																
KRG	8	7	6															
PDG	9	8	7	6														
SLK	10	9	8	7	6													
LSM	12	10	9	8	7	6												
RBG	14	12	10	9	8	7	6											
KRL	15	14	12	11	9	8	7	6										
YWN	18	16	14	12	10	9	8	7	6									
PTI	19	17	16	15	13	11	10	8	7	6								
BRG	21	20	18	17	16	14	13	9	8	7	6							
KDS	24	21	20	18	17	16	14	12	10	8	7	6						
NGR	27	25	24	21	20	19	18	15	13	10	9	7	6					
DMK	29	27	26	23	21	20	19	16	15	12	10	9	7	6				
BYR	30	28	27	26	24	21	20	18	16	14	12	10	9	7	6			
SYG	31	30	29	27	26	22	21	19	18	15	14	12	10	8	7	6		
SM		31	30	29	27	24	22	20	19	16	15	14	11	9	8	7	6	
JNU	JNU	6	7	8	9	11	12	14	15	18	19	20	21	23	24	25	26	27
TBN	TBN	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	17	18	19	20	21	22
PKH	PKH	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	17	18	19	20	21	22
CPR	CPR	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	17	18	19	20	21	22
BBT	BBT	5	6	7	8	9	10	11	12	14	15	16	17	18	19	20	21	22
GMB	GMB	5	6	7	8	9	10	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24
PCK	PCK	5	6	7	8	9	10	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24
SML	SML	5	6	7	8	9	10	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24
KWL	KWL	5	6	7	8	9	10	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24
LMG	LMG	5	6	7	8	9	10	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24
DKT	DKT	5	6	7	8	9	10	12	13	16	17	18	19	20	21	22	23	24
PDN	PDN	5	7	9	11	12	14	16	17	20	21	22	23	24	25	26	27	28
DDK	DDK	6	8	10	12	13	15	17	18	21	22	23	24	25	26	27	28	29
BDR	BDR	7	9	11	13	14	16	18	19	22	23	24	25	26	27	28	29	30
SBY	SBY	7	9	11	13	14	16	18	19	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Sumber: dokumentasi dari kondektur bis Surabaya-Semarang

Selanjutnya yaitu rincian tarif dari surabaya-semarang Rp. 58.000, sayung Rp. 57.000, buyaran Rp. 56.000, demak Rp. 54.000, nggaluran Rp. 52.000, kudus Rp. 50.000, bareng Rp. 48.000, pati Rp. 45.000, juana Rp. 43.000, rembang Rp. 40.000, lasem Rp. 38.000, sluke Rp. 36.000, pandangan Rp. 34.000, sarang Rp. 31.000, bulu Rp. 30.000, tambak boyo Rp. 26.000, glondong Rp. 25.000. Sebagaimana tertera dalam tabel dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 3: data tentang tarif bis dari Surabaya-Glondong

GLD	25	20	19	18	17	16	16	14	13	12	10	9	8	7	6	GLD
TBY	26	22	21	20	20	18	17	16	15	14	12	11	10	9	7	6
BLU	30	25	23	22	21	20	18	17	16	15	14	12	11	10	8	7
SRG	31	26	25	24	22	21	20	19	18	17	16	14	12	11	9	8
KRG	32	28	27	25	24	23	21	20	19	18	17	16	14	12	10	9
PDG	34	29	28	26	25	24	22	21	20	19	18	17	16	14	12	10
SLK	36	30	29	27	26	25	24	22	21	20	19	18	17	15	13	12
LSM	38	33	31	30	29	27	26	24	23	22	21	20	19	18	16	15
RBG	40	36	33	31	30	29	27	26	24	23	22	21	20	19	17	16
KRL	42	37	35	33	32	31	30	28	27	26	25	24	21	20	19	18
JWN	43	39	37	35	34	33	32	31	30	27	26	27	24	22	20	19
PTI	45	41	40	38	37	35	34	33	32	31	30	28	25	24	22	20
BRG	48	43	42	40	39	37	37	34	33	32	31	29	28	26	25	24
KDS	50	47	45	42	41	40	38	36	34	33	32	31	30	29	27	26
NGR	52	50	49	47	44	42	41	39	37	37	35	34	33	31	30	28
DMK	54	51	50	49	47	44	42	41	40	39	38	37	35	33	31	30
BYR	56	52	51	50	48	46	44	43	42	41	40	39	37	35	33	31
SYG	57	54	52	51	50	48	47	44	43	42	41	40	39	37	35	33
SMG	58	56	54	52	51	50	49	47	45	44	43	42	41	39	37	34
	SBY	BDR	DDK	PDN	DKT	LMG	KWL	SML	PCK	GMB	BBT	CPR	PKH	TBN	JNU	GLD

Sumber: dokumentasi dari kondektur bis Surabaya-Semarang

Tarif tersebut berpacu pada peraturan dirjendat (direktorat jenderal perhubungan darat), yang tertera dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tarif bus antar kota antar provinsi (AKAP)

DAFTAR TARIF ANGKUTAN ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI (AKAP) DASAR : PERATURAN DIRJENDAT NO : SK.6736/AJ.205/DRJD/2014				
BIS ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI (AKAP)				
EKONOMI			EKSEKUTIF / NON EKONOMI	
TRAYEK	TARIF (Rp.)		TRAYEK	TARIF (Rp.)
	ATAS	BAWAH		
SBY - KUDUS	48.100	29.600	SBY - BANDUNG	
SBY - JEPARA	53.100	32.700	SBY - BIMA	
SBY - SAPE	177.700	109.400	SBY - BOGOR	
SBY - SEMARANG	56.600	34.900	SBY - CIREBON	
SBY - SOLO	49.900	30.700	SBY - DENPASAR	
SBY - CILACAP	105.700	65.100	SBY - DOMPU	
SBY - PEKALONGAN	65.700	40.400	SBY - EMPANG	
SBY - MAGELANG	71.300	43.900	SBY - JAKARTA	
SBY - JOGJAKARTA	61.400	37.800	SBY - JOGJA - MGL	
SBY - TEGAL - CIREBON	99.800	66.500	SBY - JOGJAKARTA	
SBY - WONOGIRI	54.700	33.700	SBY - KUDUS	
SBY - PURWOKERTO	95.200	58.600	SBY - LBAJO	
SBY - BANDUNG	142.000	87.400	SBY - MATARAM	
SBY - TASIKMALAYA	122.500	75.400	SBY - PADANG BAY	
SBY -PALEMBANG - JAMBI	303.200	186.700	SBY - PEKALONGAN	
SBY - BOGOR	157.900	97.200	SBY - PURWOKERTO	
SBY - JAKARTA	151.700	93.400	SBY - SAPE	
SBY - DENPASAR	72.600	44.700	SBY - SEMARANG	
SBY - PADANG BAY	82.700	50.900	SBY - SOLO	
SBY - MATARAM	88.300	54.400	SBY - SUMBAWA	
SBY - BIMA	168.900	104.000	SBY - TEGAL	
SBY - SOLO - SMRG	68.700	42.300	SBY - REMBANG	
SBY - MEDAN	548.200	337.600		

Berdasarkan ketentuan tersebut pihak dinas perhubungan berharap pelaksanaan yang ada di lapangan juga harus sesuai, maka pihak dinas perhubungan langsung mengambil tindakan agar peraturan itu segera disosialisasikan dan dapat di nikmati oleh masyarakat luas.

Menurut ibu Triana Wijayati bagian staf angkutan pihaknya dinas perhubungan, agar ketentuan tarif dapat terlaksana dengan baik dan dapat

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

diterima oleh penumpang maka beliau menghimbau agar dibuat pengumuman terkait ketentuan tarif yang ditempel di bis.[9]

C. Realisasi penetapan tarif bis antar kota antar provinsi Surabaya-Semarang

1. Tarif yang berlaku bagi penumpang

Meskipun penetapan tarif sudah ditentukan oleh pemerintah sesuai dengan peraturan Direktur jenderal perhubungan darat tentang tarif jarak batas atas dan tarif jarak batas bawah angkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi pada trayek antar kota antar provinsi, akan tetapi praktik yang ada di lapangan tidaklah berjalan sesuai dengan semestinya. Banyak penumpang yang resah akan ketidakjelasan ketentuan tarif bis Surabaya-Semarang.

Ketetapan tarif oleh kondektur yang berubah-ubah menjadikan para penumpang kebingungan karena tidak adanya nominal yang tertera dalam karcis. Hanya saja ada beberapa penumpang terutama yang jarak jauh diberi karcis sedangkan untuk penumpang yang jarak dekat tidak diberi karcis.

Ada perbedaan dalam menentukan berapa tarif yang diambil oleh kondektur ketika para penumpang memberikan uang pas dan uang lebih. Hal tersebut tidak hanya terjadi pada lain hari, akan tetapi pernah terjadi pada saat yang bersamaan yaitu ketika ada dua orang

[9] Triana Wijayati, *wawancara* , 21 Maret 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

penumpang dengan tujuan yang sama akan tetapi mendapatkan tarif yang berbeda.

Hal tersebut dikarenakan pendapatan yang dihasilkan oleh kondektur hanya 5 persen dari hasil pendapatan karcis yaitu Rp.2.000.000 - Rp.5.000.000 tergantung dari banyak atau sedikitnya penumpang. Jika penumpang ramai maka pendapatan yang dihasilkan 5 persen dari Rp. 5.000.000 tetapi jika penumpang lagi sepi maka pendapatan yang diperoleh hanya 5 persen dari Rp. 2.000.000.

2. Penerapan tarif bis oleh kondektur

Pendapat kondektur terkait masalah penyesuaian tarif bis, Menurut penuturan dari bapak Suyanto kondektur salah satu bis Surabaya-Semarang, penetapan tarif bis ditentukan oleh dirjen pusat jakarta lalu disampaikan ke dishub sampai kepada para kondektur.[10] Tarif yang diberlakukan kepada semua P.O juga sama tidak ada yang berbeda, dan perusahaan juga tidak berwenang mengubah-ubah tarif tersebut tuturnya.

Menurut bapak Julvikar kondektur bis Indonesia, bahwa setoran ke perusahaan tergantung pendapatan yang dihasilkan setiap harinya, tidak ada target tertentu. Pendapatan perhari PP (pulang-pergi) kalau lagi rame bisa mencapai 5 juta, tapi kalau paling sepi cuma mendapat 2 juta. Dari hasil tersebut total pendapatan yang diperoleh perbulan

[10] Suyanto, *wawancara* , Surabaya, 30 Januari 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

akan dibagi dengan persentase sopir mendapat 12 persen jadi totalnya Rp. 5.000.000, kondektur 6 persen menjadi Rp. 3.500.000, kenek 5 persen menjadi Rp. 1.500.000, itupun tidak menentu karena jumlah penumpang tidak sama setiap harinya juga dilihat dari sudah berapa lama kerjanya . Belum lagi karena biaya kebutuhan hidup yang tinggi maka alasan beliau mengambil uang lebih ketika ada penumpang yang memberi uang lebih yaitu karena dengan mengumpulkannya maka akan menjadi uang tambahan yang lumayan baginya.[11]

Menurut bapak Edi, asal pati yang sudah berkeluarga dengan 2 orang anak mengatakan bahwa tarif yang dikasih dari PO langsung dibawa dan beliau tidak tau menau asalnya darimana. Pendapatan yang dihasilkan perhari paling minim 1 juta sudah bersih kepotong solar dan lain-lain. Kalau sepi hanya dapat 7 ratus ribu, kotornya 2 juta. Setoran kepada perusahaan perhari tidak ada ketentuan tergantung pendapatan. Menurut beliau penarikan tarif dirasa belum cukup apabila penumpang lagi sepi, karena selain biaya hidup yang semakin mahal juga dilihat dari segi keselamatan, resiko dan tanggung jawab yang mereka berikan untuk kenyamanan dan keselamatan penumpang. Jadi apabila ada penumpang yang memberikan uang lebih, itu menjadikan kesempatan untuk

[11] Julvikar, *wawancara*, Surabaya, 22 Februar 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mendapatkan ceperan buat tambah-tambahan jajan, kopi, dan rokok selama diperjalanan.[12]

3. Menurut penyedia jasa angkutan bis (PO)

Menurut penyedia jasa (PO) Indonesia bahwasannya setoran kepada PO tidak ditargetkan tergantung pendapatan tiap harinya. Karena setorannya memakai sistem prremi yaitu berapa pendapatan PP (pulang-pergi) dari surabaya-semarang setelah dipotong dengan pengeluaran seperti solar, atau yang lainnya. Belum lagi kalau lagi sepi bisa tidak setor, karena hanya cukup untuk pengeluaran saja, sedangkan untuk pengeluaran seperti solar ban meletus atau yang lainnya bisa sampai mencapai satu jutaan. Jadi seandainya pendapatan cuma dapat satu juta dua ratus berarti setorannya cuma dua ratus saja.[13]

Begitu juga menurut penyedia jasa (PO) sinar mandiri, setorannya berdasarkan berapa pendapatan tiap hari. Karena pendapatan yang dihasilkan tidak mesti kadang ramai kadang sepi, kalau ramai bisa mencapai lima jutaan itu kotor belum dipotong apa-apa sedangkan kalau lagi sepi kadang tidak dapat uang, maksutnya buat beli bahan bakar saja biasanya sampai 1,3 jutaan belum lagi buat perbaikan bis kalau ada kerusakan dan lain-lain.[14]

---

[12] Edi, *wawancara*, Surabaya, 22 Februari 2017.
[13]Susanto, *wawancara*, Surabaya, 22 Februari 2017.
[14] Sarman, *wawancara*, Sidoarjo, 21 Februari 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4. Pendapat penumpang tentang penerapan tarif bis

Sedangkan pendapat dari pihak konsumen (penumpang) tentulah berbeda dengan pendapat dari kondektur dan penyedia jasa angkutan. Karena sebagian besar penumpang merupakan golongan masyarakat kecil, menengah seperti pekerja pabrik, pedagang pasar, ibu rumah tangga, anak sekolah dan juga mahasiswa. Meskipun Cuma 1000 atau 2000 saja selisih yang diberikan oleh kondektur, tetapi tetap saja ada rasa kecewa yang dirasakan oleh para penumpang.

Karena keadilan dan juga kejujuran sangatlah diharapkan oleh penumpang yang setiap harinya selalu menggunakan jasa angkutan umum bis Surabaya-Semarang. Pada praktiknya masih banyak penumpang yang mengeluh dan resah karena tarif yang diberikan oleh kondektur kepada penumpang ada perbedaan ketika membayar dengan uang pas dan ketika membayar dengan uang lebih.

Contohnya Novia dana adalah seorang mahasiswi yang menjadi penumpang bis Surabaya-Semarang dengan tujuan Surabaya-Lamongan Plaza. Setiap minggu dia pulang kelamongan Dia mendapatkan harga tarif bis Rp. 11.000 kalau memberikan uang pas dan kadang mendapatkan harga Rp. 12.000 jika memberikan uang lebih, meskipun dia mengetahui kalau tarif biasanya ketika memberikan uang pas adalah Rp. 11.000 tetapi dia diam saja tidak

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

berani menegur si kondektur karena dalam karcisnya tidak ada tulisan berapa nominal tarif yang pasti.[15]

Sedangkan menurut Ilmiyatul mufida salah satu penumpang dengan tujuan yang sama yaitu Surabaya-Lamongan plaza, mengaku mendapat harga Rp. 12.000. dia tidak merasa keberatan karena dia fikir tiap PO tidak sama dalam menentukan tarif jadi dia diam saja dan terima saja. Dari pertimbangan yang dia pikir dengan tenaga dan tanggung jawab supir kepada penumpangnya.[16]

Menurut Dia Ramadani salah satu penumpang bis Surabaya-Semarang dengan tujuan Surabya-Telon semlaran mengaku kalau dia selalu memberikan ongkos lebih kepada kondektur karena dia adalah mahasiswi baru di universitas yang ada di Surabaya jadi dia belum tau berapa tarif yang seharusnya dia bayar adalah Rp. 14.000 dan dia mendapat harga Rp. 15.000 ketika dia membayar dengan uang Rp. 50.000.[17]

Uswatun salah satu penumpang bis Surabaya-Semarang juga dengan tujuan Surabaya-Tuban dia dikenakan harga Rp. 17.000. Terkadang apabila memberikan uang lebih kembalian yang diterima hanyalah Rp. 2000 saja, pernah juga tidak dikasih kembalian karena keadaan bis waktu itu penuh sesak dan kondektur berada dibelakang jadi dia tidak bisa meminta kembalian karena pas turun dari bis

[15] Novia Dana, *Wawancara*, 13 Januari 2017.
[16] Ilmiyatul Mufida,*Wawancara*, 27 Januari 2017.
[17] Dia Ramadani, *Wawancara*, 30 Desember 2016.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

disuruh kernetnya lewat depan sehingga dia harus mengikhlaskan uang kembaliannya tersebut dan itupun masih dimarah-marahin sama sopirnya turunnya disuruh cepat-cepat karena alasan mengejar waktu. Itu menjadi hal negatif yang sering terjadi saat naik bis.[18]

Berbeda dengan yang dialami oleh Ningsih Rahayu salah satu pekerja swasta di surabaya yang naik bis Surabaya-Semarang dengan tujuan Surabaya-Lasem, dia mengaku bahwa tarif yang dia bayar selalu sama tidak pernah mendapatkan perlakuan seperti penumpang-penumpang diatas yaitu dia selalu membayar tarif sebesar Rp. 38.000. Menurutnya, selama kurang lebih satu tahun ini dia bekerja disurabaya dan naik bis Surabaya-Semarang tidak pernah ada bedanya dia membayaar dengan uang pas atau dengan uang lebih.[19]

Tetapi tidak semua kondektur bis Surabaya-Semarang yang memberlakukan penumpang seperti itu, ada juga beberapa kondektur yang telah memberlakukan tarif sebagaimana mestinya sesuai dengan yang ditetapkan oleh Dishub.

D. Sanksi bagi yang melanggar peraturan

Dengan adanya hal seperti itu di lapangan, dinas perhubungan telah memutuskan agar peraturan tersebut dapat berjalan dengan semestinnya. Pihak dinas perhubungan juga telah memberikan sanksi-sanksi bagi yang melanggar peraturan tersebut. Karena bagaimanapun

[18] Uswatun, *Wawancara*, 23 Februari 2017.
[19] Uningsih Rahayu, *Wawancara*, 23 Februari 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

juga peraturan tersebut telah di tetapkan dan mempunyai payung hukum. Untuk itulah bagi siapa saja yang melanggarnya akan dikenai sanksi.

Bapak Susanto Siswono bagian staf angkutan dari dinas perhubungan menjelaskan bahwa sanksi-sanksi itu adalah :

1. Berupa teguran atau peringatan satu sampai dengan tiga kali, dan pembekuan izin trayek jika ketahuan telah melanggar tarif yang sudah ditentukan yaitu tarif batas atas dan atau tarif batas bawah.
2. Pencabutan izin trayek dari dinas perhubungan jika ketahuan masih terus-terusan tetap melakukan pelanggaran, karena sebelumnya telah diberi peringatan oleh petugas Dinas Perhubungan, maka untuk yang kedua kalinnya izin trayeknya akan di cabut dan tidak diizinkan beroperasi.

Menurut petugas Dinas Perhubungan, pihaknya tidak dapat memberikan sanksi karena ketika penumpang membayar tarif angkutan tidak pada saat berada di terminal, melainkan setelah penumpang sampai di tempat tujuan. sehingga untuk memberikan sanksi kepada yang melanggar tidak bisa dilakukan.

Selain itu juga selama dari pihak pengguna jasa tidak melaporkan kepada dinas maka pihak dinas tidak mengetahuinya, akan tetapi kalau ada laporan dari pengguna jasa maka pihak dinas akan langsung menindaklanjuti.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Apalagi dengan adanya musim mudik lebaran perusahaan bus di beberapa daerah yang menaikkan tarif memanfaatkan penumpukan penumpang di sejumlah terminal daerah akan dievaluasi Departemen Perhubungan setelah hiruk pikuk arus balik lebaran berakhir.

Dengan hal itu setiap tahun langkah awalnya mohon dilaporkan saja dulu bus-nya jenis apa. Setelah itu akan ada evaluasi setelah angkutan lebaran selesai dan evaluasi itu berdasarkan laporan-laporan yang masuk dan langsung dilaporkan ke dinas Perhubungan. Serta laporan tersebut harus ada bukti berupa tiket dan nomor kendaraan, serta jam berapa, dan nama PO yang bersangkutan.

Menaikkan tarif bus, menurut Bambang, hanya diperbolehkan bagi bus non ekonomi. "Itu dilihat dulu apakah bus ekonomi atau non ekonomi, kalau non ekonomi berdasarkan pasar. Misalnya kalau permintaan tinggi maka harga dinaikkan. Tapi kalau bus ekonomi pemerintah yang mengatur," imbuhnya.[20]

Kalau itu terkait bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) akan dilaporkan langsung ke Departemen Perhubungan Darat dan akan langsung ditindak. Tapi kalau bus Antar Kota dalam Provinsi itu yang akan menentukan Dinas Perhubungan Provinsi langsung.

Dengan adanya peraturan dan sanksi tersebut diharapkan penumpang lebih siap untuk menegur kondektur ataupun melaporkan segala bentuk pelanggaran pada dishub. Karena pihak dishub tidak bisa

[20] Bambang, *wawancara*, 14 Maret 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

melakukan penindaklanjutan dikarenakan belum ada laporan dari pihak pengguna jasa.

Menurut bapak Ahmad mengatakan bahwa pelanggaran terjadi jika kondektur menetapkan tarif di atas batas yang telah ditetapkan maka penumpang diharuskan melaporkan ke dishub terdekat agar segara ditindaklanjuti oleh petugas dishub tindak pelanggaran tersebut, karena itu ketertiban harus dibangun dan tetap dijaga agar semua pihak mendapatkan kenyamanan dalam melakukan segala bentuk aktifitas di dalam bus maupun di terminal itu sendiri.[21]

[21] Ahmad, wawancara, 14 Maret 2017.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id