

KENAIKAN TARIF TRANSJAKARTA DALAM PANDANGAN PEKERJA: ANTARA KEBUTUHAN DAN BEBAN EKONOMI

1Yeski Putri Utami

2Carlo Geryn Sipayung

3Daffa Muza Ganendra

POLITEKNIK KETENAGAKERJAAN

yeskiputri@polteknaker.ac.id

carlogeryn06@gmail.com

daffamuza92@gmail.com

Abstrak: Penelitian ini membahas kenaikan tarif Transjakarta dari perspektif pekerja sebagai pengguna rutin yang bergantung pada transportasi publik untuk mobilitas kerja, di mana kenaikan tarif dipandang menambah beban pengeluaran dan mengharuskan pekerja menyesuaikan prioritas anggaran atau mencari moda alternatif yang lebih ekonomis. Dengan menggunakan pendekatan Analisis Wacana Kritis (AWK) Norman Fairclough, penelitian ini menganalisis pernyataan pemerintah dan lembaga terkait mengenai penyesuaian tarif bersama dengan respons pekerja yang merefleksikan pengalaman dan perhitungan ekonomi harian mereka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun pekerja memandang Transjakarta sebagai kebutuhan esensial, kenaikan tarif tetap dirasakan sebagai tekanan finansial, terutama bagi mereka yang berpendapatan rendah atau harus menggunakan moda transportasi lanjutan, sehingga kebijakan tarif tidak dapat dipisahkan dari isu kemampuan bayar masyarakat pekerja. Temuan ini mengindikasikan bahwa kebijakan penetapan tarif perlu disusun secara lebih sensitif terhadap kondisi sosial ekonomi pekerja serta harus disertai peningkatan kualitas layanan agar kenaikan tarif tidak hanya menjadi beban, tetapi memiliki nilai balik berupa pelayanan yang lebih baik, adil, dan merata bagi seluruh pengguna transportasi publik.

Kata kunci: 1Transjakarta, 2Pekerja, 3Tarif transportasi, 4Biaya hidup, 5Kebijakan publik

PENDAHULUAN

Transportasi publik memiliki peranan penting dalam mendukung aktivitas ekonomi masyarakat perkotaan, terutama bagi para pekerja yang setiap hari bergantung pada sarana transportasi umum untuk menuju tempat kerja. Salah satu moda transportasi yang menjadi andalan warga Jakarta adalah Transjakarta, yang diresmikan pada tahun 2004 sebagai solusi mobilitas massal dengan tarif terjangkau dan rute yang luas Dinas Perhubungan DKI Jakarta (2023). Kebijakan penyesuaian atau kenaikan tarif yang sempat diwacanakan pemerintah selalu menimbulkan beragam tanggapan. Sebagian masyarakat menilai kebijakan tersebut perlu untuk menjaga keberlanjutan layanan dan efisiensi subsidi, namun di sisi lain banyak pekerja merasa terbebani karena transportasi merupakan kebutuhan yang tidak dapat ditinggalkan.

Badan Pusat Statistik DKI Jakarta (2024) mencatat bahwa sekitar 62,3% pengguna Transjakarta merupakan pekerja aktif yang menjadikan transportasi publik sebagai bagian dari pengeluaran tetap setiap bulan. Bank Indonesia (2023) mencatat bahwa rata-rata pengeluaran untuk transportasi di kota besar seperti Jakarta mencapai 10 – 12% dari total pendapatan rumah tangga pekerja. Kondisi ini menunjukkan bahwa setiap perubahan tarif dapat secara langsung menambah beban ekonomi pekerja, terutama bagi mereka yang berpenghasilan menengah ke bawah. Beban ekonomi yang meningkat dapat menyebabkan ketidakseimbangan antara

pendapatan dan pengeluaran, sehingga mengurangi kemampuan pekerja untuk memenuhi kebutuhan lain.

Tekanan ekonomi semacam ini tidak hanya berdampak pada kondisi keuangan pekerja, tetapi juga memengaruhi tingkat kesejahteraan mereka secara keseluruhan. Todaro & Smith (2020) menjelaskan bahwa ketika porsi pengeluaran untuk kebutuhan pokok, termasuk biaya transportasi, terus meningkat, ruang untuk pos lain dalam keuangan menjadi semakin terbatas. Akibatnya, pekerja memiliki kesempatan yang lebih kecil untuk menabung, berinvestasi, atau meningkatkan kualitas hidupnya. Dalam situasi seperti itu, kesejahteraan sosial pekerja dapat menurun meskipun pendapatan nominal yang diterima tidak berubah.

Selain faktor ekonomi, penting juga memahami bahwa kebutuhan dasar pekerja turut terdampak oleh kenaikan biaya transportasi. ILO (2019) menegaskan bahwa ketersediaan dan keterjangkauan layanan publik, termasuk transportasi, berperan penting dalam menjamin partisipasi pekerja dalam pasar kerja. Ketika biaya transportasi meningkat, daya beli terhadap kebutuhan lain berpotensi menurun, dan sebagian pekerja harus menyesuaikan pola konsumsi agar tetap dapat beraktivitas. Kondisi ini menjelaskan keterkaitan antara kebijakan tarif Transjakarta, beban ekonomi, dan kemampuan pekerja memenuhi kebutuhan dasarnya di tengah tekanan biaya hidup di Jakarta.

Hariani et al. (2020) menelaah desain struktur tarif Transjakarta dan dampaknya terhadap besaran subsidi melalui pemodelan dan simulasi berbasis data operasional. Studi ini membandingkan beberapa skenario penetapan tarif dan merekomendasikan opsi sectional fare karena dinilai mampu menekan kebutuhan subsidi sekitar 10,71% sembari tetap menjaga keterjangkauan bagi pengguna. Temuan tersebut menegaskan bahwa rekayasa struktur tarif bukan sekadar soal menaikkan atau menurunkan angka, melainkan menyeimbangkan *cost recovery* dengan aksesibilitas, sehingga relevan untuk menilai implikasi kebijakan tarif terhadap kelompok pekerja yang memiliki keterbatasan ruang anggaran transportasi.

Sianturi et al. (2022) menggunakan pendekatan kuasi-eksperimental pada kasus penyesuaian tarif MRT Jakarta (Mei 2019) untuk mengestimasi elastisitas harga permintaan. Hasilnya menunjukkan penurunan *ridership* ±7,4% pascakenaikan tarif dan karakter permintaan yang cenderung inelastis, dengan sensitivitas lebih tinggi di luar jam puncak. Bagi konteks BRT/Transjakarta, temuan ini memberi pelajaran penting: kebijakan tarif perlu mempertimbangkan pola waktu perjalanan pekerja (jam puncak vs non-puncak) serta *trade-off* antara pendapatan operator dan potensi penurunan penggunaan, terutama pada segmen pekerja berpendapatan menengah ke bawah.

Forino & Putranto (2023) menguji persepsi pengguna Jabodetabek terhadap integrasi tarif Jaklingko melalui survei dan analisis regresi ordinal. Mayoritas responden menunjukkan dukungan terhadap integrasi, terutama karena kemudahan konektivitas antarmoda dan persepsi keterjangkauan biaya yang lebih baik. Studi ini menekankan bahwa penerimaan publik terhadap kebijakan tarif tidak hanya ditentukan oleh besarnya angka tarif, tetapi juga oleh desain sistem yang meminimalkan friksi perjalanan (*first/last mile, transfer*) sebuah pelajaran krusial ketika menilai dampak kebijakan tarif Transjakarta terhadap mobilitas dan beban ekonomi pekerja.

Penelitian terdahulu telah membahas topik mengenai tarif transportasi publik, subsidi, dan jumlah penumpang (*ridership*), namun sebagian besar belum menyoroti secara khusus bagaimana pekerja memaknai kenaikan tarif sebagai bagian dari beban biaya hidup sehari-hari. Hubungan antara kenaikan tarif dengan meningkatnya porsi pengeluaran transportasi serta tertekannya kemampuan pemenuhan kebutuhan dasar pekerja juga belum dijelaskan secara mendalam, khususnya dalam konteks kehidupan pekerja di Jakarta. Selain itu, keterjangkauan transportasi

yang sering disebut sekitar sepuluh persen dari pendapatan bulanan masih bersifat normatif dan belum diuji secara spesifik terhadap kelompok pekerja pengguna Transjakarta saat ini.

Penelitian ini menawarkan kebaruan dengan menempatkan pengalaman pekerja sebagai pusat analisis, khususnya dalam melihat bagaimana kenaikan tarif Transjakarta memengaruhi pengeluaran harian dan pilihan mobilitas mereka. Fokusnya bukan pada aspek teknis kebijakan, tetapi pada cara pekerja memaknai kenaikan tarif sebagai beban tambahan yang mengganggu keseimbangan anggaran, terutama bagi mereka yang harus transit atau berpenghasilan terbatas. Dengan menghubungkan respons pekerja dan data keterjangkauan transportasi, penelitian ini memberikan gambaran lebih jelas tentang kelompok yang paling rentan serta bagaimana kenaikan tarif mempersempit ruang finansial pekerja dalam memenuhi kebutuhan lain. Pendekatan ini menghasilkan pemahaman yang lebih realistik mengenai pengaruh kebijakan tarif terhadap kehidupan ekonomi sehari-hari pekerja di Jakarta.

Transjakarta merupakan kebutuhan esensial bagi pekerja, yang membentuk mayoritas pengguna sekitar 62,3 % pengguna Transjakarta merupakan pekerja aktif BPS DKI Jakarta (2024). Kenaikan tarif menjadi masalah urgensi karena pengeluaran transportasi mereka sudah sangat tinggi, yakni rata-rata mencapai 10-12 % dari total pendapatan rumah tangga Bank Indonesia (2023) melampaui batas ideal. Kenaikan tarif secara langsung menambah beban pengeluaran tetap, yang menyebabkan ketidakseimbangan antara pendapatan dan pengeluaran, sehingga mengurangi kemampuan pekerja untuk memenuhi kebutuhan lain, dan berpotensi menurunkan kesejahteraan sosial.

Dalam melihat dampak perubahan biaya transportasi publik terhadap kehidupan pekerja, terdapat beberapa pertanyaan yang perlu dikaji. Pertama, bagaimana pekerja memandang kenaikan tarif Transjakarta? Kedua, bagaimana kenaikan tarif Transjakarta memengaruhi pengeluaran rutin para pekerja berdasarkan data dan informasi yang tersedia secara online? Ketiga, langkah apa saja yang bisa dilakukan pekerja untuk beradaptasi dengan kenaikan tarif tersebut dalam kehidupan sehari-hari, baik dalam memilih transportasi maupun mengatur ulang anggaran mereka?

Tujuan utama penelitian ini adalah memahami bagaimana para pekerja melihat kenaikan tarif Transjakarta, apakah mereka menganggapnya sebagai layanan yang tetap harus digunakan atau sebagai tambahan beban dalam biaya hidup. Penelitian ini juga bertujuan mengetahui seberapa besar kenaikan tarif tersebut memengaruhi pengeluaran bulanan pekerja dengan membandingkan informasi dari media dan data keterjangkauan sederhana. Selain itu, penelitian ini ingin menjelaskan bagaimana pekerja menyesuaikan diri terhadap kenaikan tarif, misalnya dengan mengganti moda transportasi, mengatur ulang pengeluaran, atau mencari cara lain agar tetap bisa beraktivitas dengan biaya yang tidak terlalu berat. Berdasarkan gambaran tersebut, penelitian ini pada akhirnya ditujukan untuk memberikan saran kebijakan, seperti perbaikan struktur tarif, potongan harga pada jam tertentu, atau bantuan subsidi yang lebih tepat sasaran agar kondisi pekerja tetap diperhatikan.

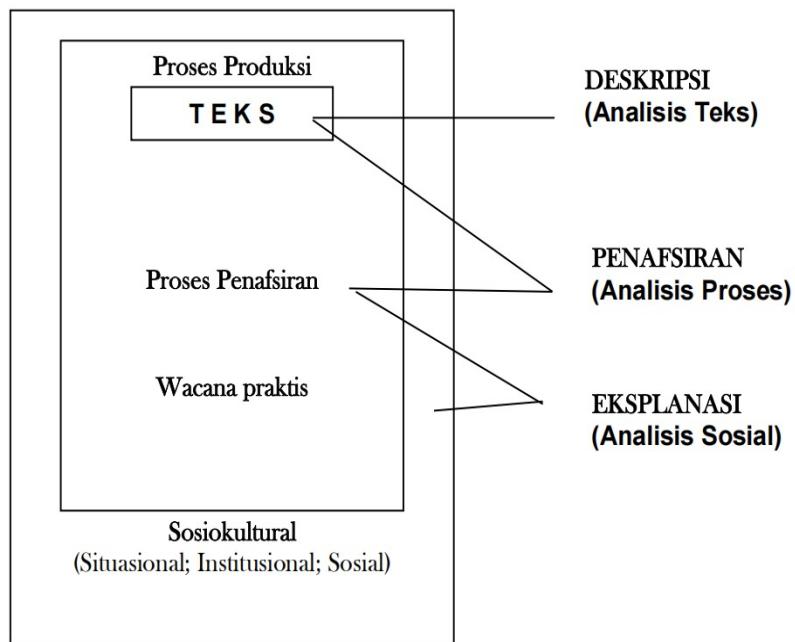
Secara teoretis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian akademik di Indonesia mengenai keterjangkauan transportasi bagi pekerja, khususnya pada layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) seperti Transjakarta. Dari sisi kebijakan publik, hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah maupun operator dalam menetapkan tarif atau skema subsidi yang adil dan berkelanjutan. Secara praktis, penelitian ini dapat membantu pekerja, serikat pekerja, dan pihak manajemen sumber daya manusia untuk memahami dampak tarif transportasi terhadap anggaran rumah tangga serta strategi penyesuaian yang rasional. dengan demikian penelitian ini mengandung metodologis Analisis Wacana Kritis.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah Analisis Wacana Kritis (AWK) model Norman Fairclough. Dalam pendekatan ini, bahasa dipahami sebagai praktik sosial yang berkaitan dengan relasi kuasa, kepentingan, dan konteks sosial-ekonomi yang melingkupi suatu teks. Menurut Tricahyono et al. (2020), AWK Fairclough dilakukan melalui tiga tahapan utama, yaitu analisis teks, analisis praktik wacana, dan analisis praktik sosial yang saling berkaitan dalam membaca sebuah wacana. Sejalan dengan itu, Fairclough (2018) menegaskan bahwa analisis wacana kritis tidak hanya berhenti pada deskripsi bentuk bahasa, tetapi juga mencakup interpretasi bagaimana teks diproduksi dan dimaknai, serta eksplanasi hubungan teks dengan struktur sosial yang lebih luas. Dalam penelitian ini, ketiga tahapan tersebut diterapkan secara sistematis: pertama, dengan mengidentifikasi pilihan kata, istilah kunci, dan konstruksi kalimat terkait tarif dan keterjangkauan; kedua, menelaah bagaimana wacana tersebut dibentuk dan disebarluaskan oleh pemerintah, operator, media, dan pekerja; dan ketiga, menghubungkan temuan tersebut dengan kondisi sosial-ekonomi pekerja di Jakarta sehingga makna “kebutuhan” dan “beban” dapat dipahami secara lebih mendalam dan kontekstual.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi dokumentasi dengan teknik pemilihan teks secara terarah, yaitu pemilihan teks secara sengaja berdasarkan relevansinya dengan isu kenaikan tarif Transjakarta dan posisi pekerja sebagai pengguna utama layanan. Data utama dalam penelitian ini berupa: (1) dokumen resmi seperti Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta serta rujukan terhadap Surat Keputusan Gubernur DKI Nomor 1912/2005 yang menetapkan tarif Transjakarta Rp3.500 sebagai dasar historis kebijakan tarif; (2) berita dan artikel dari portal media daring yang membahas rencana kenaikan tarif, alasan kebijakan, beban subsidi, serta kemampuan bayar masyarakat, misalnya laporan detikNews mengenai usulan penyesuaian tarif Transjakarta menjadi Rp5.000 dan alasan pengurangan subsidi, liputan media nasional lain seperti Antara, Tempo, dan RM.id yang menyoroti dampak kebijakan terhadap pengguna dan keberlanjutan layanan transportasi publik; dan (3) pernyataan terbuka dari serikat pekerja, perwakilan pekerja, atau organisasi masyarakat yang secara eksplisit menyinygung tarif Transjakarta sebagai bagian dari pengeluaran rutin maupun beban biaya hidup, misalnya sikap Konfederasi Serikat Pekerja Indonesia (KSPI) yang menolak wacana kenaikan tarif pada jam sibuk karena dinilai menambah beban biaya transportasi bagi buruh dan pekerja bergaji mendekati UMP. Seluruh teks diambil dari sumber yang dapat diakses publik (laman resmi pemerintah dan operator, portal berita daring, serta kanal resmi organisasi pekerja), kemudian diunduh, diarsipkan, dan diklasifikasikan berdasarkan jenis teks, tanggal publikasi, serta aktor yang terlibat dalam wacana, sehingga terbentuk korpus data yang fokus pada representasi “kebutuhan transportasi” dan “beban ekonomi” dalam konteks pekerja di Jakarta. Pendekatan studi dokumentasi dengan seleksi teks yang terarah ini sejalan dengan Dalglish et al. (2020) yang memperkenalkan *READ approach* sebagai prosedur sistematis analisis dokumen dalam riset kebijakan, serta Moser & Korstjens (2018) yang menekankan pentingnya strategi pemilihan data yang terencana dan kaya informasi agar selaras dengan tujuan dan rancangan penelitian.

Teknis analisis data dalam penelitian ini mengacu pada tiga tahapan utama Analisis Wacana Kritis (AWK) model Norman Fairclough, yaitu analisis teks, praktik wacana, dan praktik sosial, sebagaimana digambarkan pada bagan analisis penelitian.



Gambar 1. AWK Fairclough

Analisis dimulai dari penelaahan unsur kebahasaan dalam teks, termasuk pilihan kosakata, istilah kunci, dan penekanan makna yang berkaitan dengan wacana kenaikan tarif Transjakarta. Tahap selanjutnya mengkaji bagaimana wacana tersebut diproduksi, diedarkan, dan dimaknai oleh berbagai aktor, khususnya pemerintah, media, dan pekerja sebagai pengguna layanan. Seluruh temuan pada level teks dan praktik wacana kemudian dihubungkan dengan konteks sosial-ekonomi pekerja, sehingga kenaikan tarif Transjakarta dapat dipahami tidak hanya sebagai kebijakan teknis, tetapi sebagai wacana sosial yang membentuk cara pekerja memaknai kebutuhan transportasi dan beban ekonomi dalam kehidupan sehari-hari.

PEMBAHASAN

Kenaikan tarif Transjakarta menjadi salah satu isu transportasi yang paling banyak dibicarakan oleh pekerja di Jakarta. Sebagai moda transportasi massal yang digunakan oleh ratusan ribu komuter setiap hari, perubahan tarif bukan hanya persoalan teknis operasional, tetapi juga berkaitan langsung dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat, khususnya pekerja yang sangat bergantung pada transportasi publik untuk mobilitas harian. Berikut tabel yang berisi pernyataan pihak terkait Transjakarta dan kutipan komentar para pekerja perihal wacana kenaikan tarif Transjakarta.

Tabel 3.1 Pernyataan Pihak Terkait Tarif Transjakarta

Nama (Jabatan)- Sumber-Tanggal	Pernyataan / Sikap terhadap Tarif	Alasan
Syarif Liputo (Kepala Dishub DKI Jakarta)- Suara.com-29 Oktober 2025	Menyatakan bahwa tarif Rp 3.500 sudah tidak ideal <i>cost-recovery</i> tinggal sekitar 14%, sehingga perlu penyesuaian tarif.	Tarif lama sejak 2005 tidak pernah disesuaikan; kajian dan simulasi tarif baru sedang berlangsung.
Haris Muhammadun (Ketua DTKJ)-	Mengusulkan kenaikan tarif menjadi Rp 4.000–Rp 5.000 terutama pada jam sibuk,	Menganggap bahwa tarif telah lama tidak disesuaikan sejak 2003–2004; mengajukan rekomendasi resmi ke Provinsi.

Kompas.com-28 Apr 2025	sebagai bagian dari evaluasi agar layanan BRT bisa berkelanjutan.	
Pramono Anung Wibowo (Gubernur DKI Jakarta)-Antara News -29 Oktober 2025	Mempertimbangkan usulan kenaikan tarif ke rentang Rp 5.000-Rp 7.000, sambil memperhatikan “kemampuan masyarakat bayar”; belum mengambil keputusan final.	Pemerintah menanggung subsidi besar; kenaikan dianggap perlu untuk menjaga keberlangsungan operasional, namun subsidi tetap diberlakukan bagi 15 golongan penerima manfaat jika tarif naik.

Pernyataan dalam Tabel 3.1 menunjukkan bagaimana pemerintah dan lembaga terkait memandang kenaikan tarif dari sisi kebutuhan operasional dan keberlanjutan layanan. Namun, pandangan tersebut belum sepenuhnya menggambarkan kondisi nyata para pengguna, khususnya pekerja. Karena itu, penting untuk melihat bagaimana pekerja merespons wacana kenaikan tarif berdasarkan pengalaman dan beban pengeluaran mereka. Hal tersebut tersaji dalam Tabel 3.2 yang memuat beragam komentar pekerja mengenai dampak dan keberterimaan kenaikan tarif Transjakarta.

Tabel 3.2 Komentar Pekerja Terhadap Wacana Kenaikan Tarif Transjakarta

Responden, Status, Tanggal	Kutipan Komentar	Sikap pada Kenaikan Tarif	Sumber
Responden 1, Pekerja Swasta, 29 Okt 2025	“Dari pada tunjangan sampai puluhan juta ya mending buat subsidi transportasi rakyatnya.”	Tidak setuju	NU Online – <i>Wacana Kenaikan Tarif Transjakarta, Begini Respons Warga Jakarta</i>
Responden 2, Pekerja Swasta, 29 Oktober 2025	“Ya kalau tarifnya naik jadi males, soalnya sekarang ada banyak promo dari ojek online ... kalau busway aja Rp5.000 ya mending naik ojek online misal jaraknya deket.”	Tidak setuju	NU Online – <i>Wacana Kenaikan Tarif Transjakarta, Begini Respons Warga Jakarta</i>
Responden 3, Pekerja, November 2025	“Kalau masih Rp5 ribu sih oke, tapi kalau di atas 5 ribu aku kurang setuju. Soalnya aku ke kantor naik TJ tapi harus lanjut lagi naik ojek online, jadi pengeluarannya banyak.”	Setuju jika tarif \leq Rp5.000	IDN Times – <i>Warga Setuju Tarif Transjakarta Naik, Asalkan Tak Lebih Rp5 Ribu</i>
Responden 4, Pekerja, November 2025	“Setuju aja kalau pelayanannya ditingkatkan... kenaikan bisa diterima asal layanan lebih merata di seluruh Jakarta.”	Setuju bersyarat (layanan merata & berkualitas)	IDN Times – <i>Warga Setuju Tarif Transjakarta Naik, Asalkan Tak Lebih Rp5 Ribu</i>
Responden 5, Pekerja, November 2025	“Setuju selama harganya masih terjangkau. Kalau naik jadi Rp4 ribu atau Rp5 ribu masih oke, tapi kalau lebih dari Rp5 ribu gak setuju.”	Setuju / Tolak tergantung tarif \leq Rp5.000	IDN Times – <i>Warga Setuju Tarif Transjakarta Naik, Asalkan Tak Lebih Rp5 Ribu</i>
Responden 6, Pekerja, 29 Oktober 2025	“Selama ini Rp3.500 sangat membantu. Kalau naik, sebaiknya enggak jauh dari situ, mungkin sekitar Rp4.000 masih oke.”	Setuju bersyarat (kenaikan kecil, ± Rp4.000)	Kompas TV – <i>Apa Kata Warga Jika Tarif Transjakarta Naik? Siapa yang Setuju, Siapa yang Tidak?</i>

Temuan dalam Tabel 3.2 menjadi dasar untuk membahas lebih lanjut bagaimana pekerja memandang kenaikan tarif Transjakarta.

1. Pandangan Pekerja terhadap Kenaikan Tarif

Pandangan pekerja terhadap kenaikan tarif Transjakarta menunjukkan spektrum respons yang luas, mulai dari penolakan tegas hingga persetujuan yang bersifat bersyarat. Persepsi mereka dipengaruhi oleh kebutuhan mobilitas harian, kondisi ekonomi, pola transit, serta beban biaya tambahan seperti ojek online yang sering menjadi moda lanjutan. Bagi banyak pekerja, kenaikan tarif tidak hanya tentang perubahan angka, tetapi juga tentang dampaknya terhadap keseluruhan pengeluaran bulanan. Dengan demikian, isu tarif dipahami sebagai bagian dari problem yang lebih besar mengenai keterjangkauan transportasi dan peran negara dalam menjamin mobilitas pekerja.

1.1. Respons Penolakan dari Pekerja

Respons penolakan paling kuat datang dari pekerja seperti Responden 1, seorang pegawai swasta, yang menilai bahwa kenaikan tarif bertentangan dengan kewajiban pemerintah memberikan subsidi transportasi bagi masyarakat pekerja. Ia berpendapat bahwa dana publik “lebih baik dipakai untuk subsidi transportasi rakyat”, yang menunjukkan bahwa sebagian pekerja memandang Transjakarta sebagai fasilitas hak warga yang harus tetap terjangkau. Penolakannya tidak hanya berangkat dari keberatan terhadap harga, tetapi juga merupakan kritik terhadap pemerintah yang dianggap belum maksimal melindungi kelompok pengguna yang sangat bergantung pada transportasi publik setiap hari.

1.2. Respons Penerimaan dari Pekerja

Sebagian pekerja memberikan respons penerimaan terhadap kenaikan tarif dalam batas tertentu. Responden 5, misalnya, menilai bahwa tarif Rp4.000 hingga Rp5.000 masih wajar dan tidak terlalu membebani. Sikap ini menunjukkan bahwa ada pekerja yang memahami kebutuhan penyesuaian tarif untuk menunjang keberlanjutan layanan. Kenaikan yang moderat tetap dapat diterima selama tidak memberikan tekanan ekonomi besar dan manfaat layanan yang diterima seperti ketepatan waktu dan kenyamanan tetap dirasakan.

1.3 Respons Penerimaan Bersyarat dari Pekerja

Ada pula pekerja yang memberikan respons berupa penerimaan bersyarat. Responden 3 menyatakan menerima tarif Rp5.000, tetapi menolak kenaikan lebih tinggi karena ia harus melanjutkan perjalanan dengan ojek online, yang secara otomatis meningkatkan total biaya mobilitas harianya. Hal ini menunjukkan bahwa penerimaan tarif sangat dipengaruhi oleh keseluruhan struktur biaya perjalanan, bukan hanya harga Transjakarta. Respons semacam ini menuntut peningkatan kualitas layanan, pemerataan akses, serta batas kewajaran tarif agar tidak menimbulkan *multiplier effect* terhadap biaya hidup.

2. Dampak Kenaikan terhadap Pengeluaran Pekerja

Kenaikan tarif yang tampak kecil juga berimplikasi signifikan saat dikalikan dengan kebutuhan komuter harian. Bagi pekerja seperti Responden 3, yang harus melanjutkan perjalanan menggunakan ojek daring setelah turun dari Transjakarta, biaya ekstra dari kenaikan tarif tidak berdiri sendiri, tetapi ikut mendorong kenaikan biaya perjalanan lanjutan. Hal ini menunjukkan bahwa bagi pekerja tertentu, kenaikan tarif bus bukan hanya beban tunggal, tetapi memengaruhi alokasi anggaran transportasi secara total.

Selain itu, Responden menegaskan bahwa batas kewajaran kenaikan tarif berada pada angka maksimal Rp5.000 dan jika melebihi itu, beban pengeluaran akan terasa berat bagi pekerja. Sikap ini menunjukkan bahwa pekerja membuat kalkulasi keuangan yang sensitif terhadap margin kecil kenaikan tarif, terutama bagi mereka yang memiliki pendapatan dekat dengan UMR atau harus membayar biaya tambahan lain seperti makan siang, sewa kos, maupun transportasi lanjutan.

Tabel 3.3 Dampak Kenaikan Tarif Transjakarta bagi Pekerja (UMP DKI 2025)

Komponen Perhitungan	Tarif Lama	Tarif Rp. 5.000	Tarif Rp. 7.000
Tarif Per Perjalanan	Rp 3.500	Rp 5.000	Rp 7.000
Kenaikan Per Perjalanan	Rp 0	Rp 1.500	Rp 3.500
Tambahan Biaya Per Hari (2 Perjalanan)	Rp 0	Rp 3.000	Rp 7.000
Tambahan Biaya Per Bulan (22 Hari Kerja)	Rp 0	Rp 66.000	Rp 154.000
Persentase Kenaikan Per Perjalanan	0%	42,86%	100%
Ump Dki Jakarta 2025	Rp 5.396.761	Rp 5.396.761	Rp 5.396.761
Tambahan Biaya/Bulan Sebagai % Ump	0%	1,22%	2,85%
Upah Harian (Ump ÷ 22)	Rp 245.307,32	Rp 245.307,32	Rp 245.307,32
Tambahan Per Hari Sebagai % Upah Harian	0%	1,22%	2,85%

Tabel 3.4 Interpretasi Singkat

Tarif Baru	Dampak ke Pekerja
Rp 5.000	Beban tambahan kecil, tetapi bisa terasa bila digabung kenaikan harga lain. Mengurangi ruang belanja/tabungan sampai 1,22% dari UMP.
Rp 7.000	Beban mulai signifikan: mendekati 3% dari UMP tiap bulan, cukup terasa bagi pekerja bergaji minimum.

Perhitungan biaya transportasi dalam analisis ini hanya berfokus pada tarif bus Transjakarta dan belum memasukkan moda transportasi lain yang umum digunakan pekerja. Dalam praktiknya, banyak pekerja melakukan perjalanan *multimoda*, seperti transit dengan ojek online, MRT, KRL, atau angkot sebagai penyambung menuju halte atau ke tempat kerja. Pola perjalanan seperti ini membuat pengeluaran transportasi riil menjadi lebih besar daripada angka resmi yang dihitung berdasarkan tarif bus saja. Oleh karena itu, beban biaya yang dirasakan pekerja bisa meningkat secara signifikan ketika tarif Transjakarta dinaikkan, karena memicu efek berantai (*multiplier effect*) pada keseluruhan biaya mobilitas harian mereka. Berikut tabel simulasi

Tabel 3.5 Simulasi Akumulasi Biaya Transportasi Multimoda

No	Skenario (ojek online 2×/hari)	Transjakarta (Rp) x 2	Biaya Transjakarta per bulan (Rp) x 22 Hari Kerja	Ojek online per bulan (Rp) x 22 Hari Kerja	Total per bulan (Rp)	Selisih vs Tarif Lama (Rp)	Selisih vs Tarif Lama (%)
1	Tarif lama + ojek online 2×/hari (ojek pulang-pergi)	7.000	154.000	308.000	462.000	308.000	200,00%
2	Kasus A: Transjakarta Rp5.000 + ojek online 2×/hari	10.000	220.000	308.000	528.000	374.000	242,86%
3	Kasus B: Transjakarta Rp7.000 +	14.000	308.000	308.000	616.000	462.000	300,00%

ojek online
2x/hari

Dampak finansial ini semakin jelas ketika memperhitungkan pengeluaran transportasi dalam konteks biaya hidup perkotaan. Pekerja tidak hanya menanggung ongkos perjalanan pergi-pulang, tetapi juga biaya kebutuhan harian seperti konsumsi, hunian, serta moda lanjutan. Kenaikan kecil pada tarif Transjakarta dapat mengurangi ruang fleksibilitas ekonomi, terutama bagi pekerja dengan pendapatan pas-pasan yang bergantung pada transportasi publik sebagai satu-satunya moda mobilitas yang terjangkau.

Tabel 3.6 Ringkasan Simulasi Struktur Pengeluaran Pekerja

Komponen Pengeluaran	Tarif Lama (Rp3.500)	Tarif 5.000	Tarif 7.000
Pendapatan (UMP)	5.396.761	5.396.761	5.396.761
Transportasi / bulan (TJ)	154.000	220.000	308.000
Konsumsi	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Hunian	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Tabungan (20%)	1.079.352	1.079.352	1.079.352
Total Pengeluaran Wajib	3.733.352	3.799.352	3.887.352

Data pada tabel ini memperlihatkan bahwa meskipun kenaikan tarif tampak kecil secara nominal, akumulasi biaya transportasi berpotensi mengurangi ruang finansial pekerja untuk memenuhi kebutuhan lain, sehingga memengaruhi struktur pengeluaran rumah tangga secara keseluruhan. Maka, implikasi kenaikan tarif harus dipandang bukan sebagai pergeseran angka subsidi semata, melainkan sebagai perubahan struktur biaya hidup pekerja yang mobilitasnya bergantung pada transportasi publik.

Selain itu, pekerja yang harus transit atau melanjutkan dengan ojek daring seperti Responden 3 menghadapi efek berlapis (*multiplier effect*). Ketika tarif utama naik, maka biaya tambahan ikut membesar dan menekan kemampuan menabung atau memenuhi kebutuhan lain. Dalam kondisi ini, transportasi bukan lagi sekadar biaya operasional harian, tetapi bagian dari struktur pengeluaran strategis yang menentukan bagaimana pekerja menyeimbangkan antara produktivitas dan keberlangsungan hidup. Oleh karena itu, kenaikan tarif tidak hanya berdampak pada mobilitas, tetapi juga memengaruhi stabilitas ekonomi mikro pekerja kota.

3. Strategi Penyesuaian Pekerja atas Kenaikan Tarif

Berdasarkan pemaknaan pekerja terhadap kenaikan tarif Transjakarta sebagai kebutuhan sekaligus beban ekonomi, terlihat bahwa perubahan tarif mendorong berbagai bentuk penyesuaian dalam kehidupan sehari-hari. Secara umum, respons pekerja terhadap wacana kenaikan tarif dapat dipetakan ke dalam empat bentuk utama penyesuaian, yang diuraikan pada poin-poin berikut.

1. Peralihan Moda Transportasi

Dalam menghadapi perubahan tarif, sebagian pekerja menyesuaikan diri dengan mengubah pilihan moda transportasi. Responden 2, misalnya, mempertimbangkan penggunaan ojek daring ketika tarif Transjakarta meningkat karena promosi membuat biaya perjalanan jarak pendek relatif kompetitif. Kondisi ini menunjukkan bahwa kenaikan tarif transportasi publik dapat mendorong pekerja beralih ke moda lain berdasarkan pertimbangan efisiensi biaya. Peralihan moda tersebut menjadi cara pekerja menjaga agar pengeluaran transportasi tetap terkendali.

2. Penerimaan Kenaikan Tarif Secara Bersyarat

Selain mengubah moda, penyesuaian juga muncul dalam bentuk penerimaan kenaikan tarif secara bersyarat. Responden 4 menyatakan bahwa kenaikan tarif masih dapat diterima selama diiringi dengan pemerataan dan peningkatan kualitas layanan Transjakarta di seluruh Jakarta.

Dalam pandangan ini, kenaikan tarif dipahami sebagai konsekuensi yang wajar apabila diikuti oleh perbaikan layanan. Penyesuaian ini menunjukkan bahwa pekerja menilai kebijakan tarif berdasarkan manfaat layanan yang dirasakan.

3. Penyesuaian Pengeluaran Rumah Tangga

Penyesuaian berikutnya terlihat melalui pengaturan ulang pengeluaran rumah tangga. Apabila kenaikan tarif benar-benar diberlakukan, pekerja dihadapkan pada pilihan antara mengalihkan moda transportasi atau tetap menggunakan Transjakarta dengan mengurangi konsumsi kebutuhan lain. Pada kondisi ini, transportasi publik tidak lagi dipahami sekadar sebagai sarana mobilitas. Transportasi menjadi bagian dari pengelolaan keuangan rumah tangga pekerja di tengah tekanan biaya hidup perkotaan.

4. Penyesuaian terhadap Akumulasi Biaya Transportasi Multimoda

Bagi pekerja yang menggunakan lebih dari satu moda, penyesuaian dilakukan dengan menanggung akumulasi biaya transportasi. Pekerja tidak hanya membayar ongkos perjalanan pergi-pulang, tetapi juga biaya moda lanjutan seperti ojek daring serta kebutuhan harian lainnya. Kenaikan kecil pada tarif Transjakarta dapat memicu efek berlapis biaya transportasi, sehingga total biaya mobilitas meningkat. Kondisi ini berpotensi menekan ruang fleksibilitas ekonomi, terutama bagi pekerja berpendapatan terbatas.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pembahasan, kenaikan tarif Transjakarta dipahami pekerja tidak semata sebagai kebijakan teknis, tetapi sebagai bagian dari beban biaya hidup yang berpengaruh pada pengelolaan keuangan harian, terutama bagi pekerja berpendapatan minimum dan pengguna moda lanjutan. Perhitungan dan simulasi menunjukkan bahwa kenaikan tarif, meskipun relatif kecil secara nominal, berpotensi menimbulkan akumulasi beban transportasi yang menggeser struktur pengeluaran pekerja. Oleh karena itu, kebijakan penyesuaian tarif transportasi publik perlu mempertimbangkan keterjangkauan bagi pekerja, baik melalui skema subsidi yang lebih tepat sasaran maupun mekanisme penyesuaian tarif yang bertahap, agar tujuan peningkatan layanan tidak memperbesar tekanan ekonomi pada kelompok pekerja sebagai pengguna utama.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2024). Statistik transportasi DKI Jakarta 2024. BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Bank Indonesia. (2023). Laporan perekonomian Indonesia 2023. Bank Indonesia.
- Dalglash, S. L., Khalid, H., McMahon, S. A., & George, A. (2020). Document analysis in health policy research: The READ approach. *Health Policy and Planning*, 35(10), 1424–1431. <https://doi.org/10.1093/heapol/czaa064>
- Fairclough, N. (2018). Critical discourse analysis: The critical study of language (2nd ed.). Routledge.
- Forino, B. D., & Putranto, L. S. (2023). Persepsi pengguna transportasi umum di Jabodetabek terhadap integrasi tarif PT Jaklingko Indonesia. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 6(1), 71–84. <https://doi.org/10.24912/jmts.v6i1.16430>
- Hariani, M. L., Santoso, I., & Wibowo, S. S. (2020). Analisis kebijakan struktur tarif dan pengaruhnya terhadap besaran subsidi (Studi kasus: Transjakarta). *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 4(3), 219–234. <https://doi.org/10.12962/j26151847.v4i3.7102>
- International Labour Organization. (2019). Global wage report 2018/19: What lies behind gender pay gaps. ILO.

- Litman, T. (2019). Evaluating public transportation benefits and costs. Victoria Transport Policy Institute.
- Moser, A., & Korstjens, I. (2018). Series: Practical guidance to qualitative research. Part 3: Sampling, data collection and analysis. European Journal of General Practice, 24(1), 9–18. <https://doi.org/10.1080/13814788.2017.1375091>
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2005). Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 1912 Tahun 2005 tentang penetapan tarif Transjakarta. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2024). Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 tentang standar pelayanan minimal layanan angkutan umum Transjakarta. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
- Sianturi, P. C., Nasrudin, R., & Yudhistira, M. H. (2022). Estimating the price elasticity of demand for urban mass rapid transit ridership: Evidence from Jakarta, Indonesia. Case Studies on Transport Policy, 10(1), 354–364. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.12.015>
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2020). Economic development (13th ed.). Pearson Education.
- Tricahyono, D., & Ediyono, S. (2020). Analisis wacana kritis pendidikan multikultural dan pendidikan nilai dalam buku teks sejarah SMA. Socia: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial, 17(1), 1–10.
- Antara News. (2025). Ini kata Pramono terkait kenaikan tarif Transjakarta. Diakses dari <https://www.antaranews.com/berita/5206445/ini-kata-pramono-terkait-kenaikan-tarif-Transjakarta>
- Kompas.com. (2025). Tarif Transjakarta diusulkan naik jadi Rp5.000 saat jam sibuk. Diakses dari <https://megapolitan.kompas.com/read/2025/04/29/06290191/tarif-Transjakarta-diusulkan-naik-jadi-rp-5000-saat-jam-sibuk>
- Suara.com. (2025). Tarif Transjakarta bakal naik, Pemprov DKI ungkap fakta di balik murahnya ongkos. Diakses dari <https://www.suara.com/news/2025/10/29/115726/tarif-Transjakarta-bakal-naik-pemprov-dki-ungkap-fakta-di-balik-murahnya-ongkos>
- <https://jakarta.nu.or.id/jakarta-raya/wacana-kenaikan-tarif-Transjakarta-begini-respons-warga-jakarta-s18NP>
- <https://www.idntimes.com/news/indonesia/warga-setuju-tarif-Transjakarta-naik-tak-lebih-rp5-ribu-asalkan-00-481xk-zxswdg>
- <https://www.suara.com/news/2025/10/29/115726/tarif-Transjakarta-bakal-naik-pemprov-dki-ungkap-fakta-di-balik-murahnya-ongkos>
- <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5259200/buruh-tolak-tarif-transjakarta-naik-saat-jam-sibuk>