

## BAB II

### KAJIAN TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN, HIPOTESIS

#### 2.1 Kajian Teori

##### 2.1.1 Barang Publik

Barang publik dalam perpektif ilmu ekonomi adalah barang yang memiliki sifat *non-rival* dan *non-eksklusif*. Barang publik merupakan barang-barang yang tidak dapat dibatasi siapa penggunaannya dan sebisa mungkin bahkan seseorang tidak perlu mengeluarkan biaya untuk mendapatkannya. Barang publik adalah barang yang apabila dikonsumsi oleh individu tertentu tidak akan mengurangi konsumsi orang lain akan barang tersebut (Mangkoesobroto dalam Karissa, 2011). Barang publik memiliki dua sifat atau dua aspek yang terkait dengan penggunaannya, yaitu :

1. *Non-rivalry*.

Berarti bahwa penggunaan satu konsumen terhadap suatu barang tidak akan mengurangi kesempatan konsumen lain untuk juga mengkonsumsi barang tersebut. Setiap orang dapat mengambil manfaat dari barang tersebut tanpa mempengaruhi manfaat yang diperoleh orang lain. Contoh : dalam kondisi normal, apabila kita menikmati udara bersih dan sinar matahari, orang-orang di sekitar kita pun tetap dapat mengambil manfaat yang sama.

## 2. *Non-excludable*.

Berarti bahwa apabila suatu barang publik tersedia, tidak ada yang dapat menghalangi siapapun untuk memperoleh manfaat dari barang tersebut. Dalam konteks pasar, baik mereka yang membayar maupun tidak membayar dapat menikmati barang tersebut. Contoh : masyarakat membayar pajak kemudian diantaranya digunakan untuk membiayai penyelenggaraan jasa kepolisian, dapat menggunakan jasa kepolisian tersebut tidak hanya terbatas pada yang membayar pajak saja. Mereka yang tidak membayarpun dapat mengambil manfaat atas jasa tersebut. Singkatnya, tidak ada yang dapat dikecualikan (*excludable*) dalam mengambil manfaat atas barang publik.

Menurut Ferry Prasetyia (2012), barang publik berdasarkan sifatnya diklasifikasikan menjadi dua macam bagian, yaitu sebagai berikut:

1. Barang Publik Murni memiliki sifat barang yang *non-rival* dan *non-eksklusif*, barang publik murni dikatakan barang yang unik dan menarik karena hampir tidak mungkin mengalokasikan barang publik murni melalui mekanisme pasar sehingga menjadi tugas Pemerintah dalam mengatur penyediaannya. Contohnya yaitu Pertahanan Nasional dan juga sistem hukum yang merupakan barang publik yang wajib disediakan oleh pemerintah dengan dibiayai melalui pembendaharaan publik.

2. Barang Publik tidak murni menempati daerah yang luas antara barang publik murni dan barang swasta murni, karena barang publik tidak murni bisa saja memiliki salah satu sifat dari *non-rival* dan *non-exclusive*, Contohnya adalah TV kabel yang memiliki sifat *exclusive* dan *non-rivalry*. TV kabel bersifat *exclusive* karena dapat dipisahkan antara orang yang berhak mendapatkan layanan atau tidak. Sedangkan bersifat *non-rivalry* karena konsumsi yang dilakukan oleh seseorang pada saat yang bersamaan tidak menimbulkan persaingan antar pengguna lainnya. Contoh lainnya adalah layanan transportasi publik yang memiliki sifat *rivalry* dan *non-exclusive*, layanan transportasi publik memiliki sifat *rivalry* karena kapasitas kendaraan yang terbatas, maka penambahan penggunaan pada tingkat tertentu akan mengurangi kepuasan yang diterima pengguna lain, *Non-exclusive* karena semua masyarakat tanpa terkecuali apabila mampu membayar tiket maka dapat menggunakan layanan transportasi publik. Penyediaan barang publik tidak murni dapat dilakukan oleh pemerintah maupun swasta dikarenakan barang publik ini bisa memiliki salah satu sifat dari *rivalry* ataupun *exclusive*.

Untuk lebih jelasnya Steinenman dalam Putra (2013), menunjukkan klasifikasi barang publik berdasarkan kombinasi sifat *rivalry* dan *exclusive* yang dapat dilihat dari tabel di bawah ini :

**Tabel 2.1**  
Kelas Barang

	<i>Exclusive</i>	<i>Non-Exclusive</i>
<i>Rivalry</i>	(Barang Swasta Murni) Apartemen, makanan, pakaian	Pendidikan, Layanan transportasi publik, taman yang ramai
<i>Non-Rivalry</i>	Perlindungan kebakaran, TV Kabel, Jalan tol yang sepi	(Barang Publik Murni) Pertahanan nasional, penerangan jalan

Sumber : Steinenman dalam Putra (2013),

### 2.1.2 Teori Permintaan

Teori permintaan pada umumnya menerangkan tentang sifat dari permintaan pembeli pada suatu komoditas (barang dan jasa) dan juga menerangkan ciri hubungan antara jumlah barang dan jasa yang diminta dan harga (Sadono Sukirno, 2010:75). Jumlah komoditi total yang ingin dibeli oleh semua rumah tangga disebut jumlah yang diminta untuk komoditi tersebut. Dengan kata lain teori permintaan menerangkan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga dengan menggunakan asumsi “faktor-faktor lain tidak mengalami perubahan” atau *Ceteris Paribus*.

Hukum permintaan pada hakikatnya merupakan suatu hipotesis yang menyatakan “*makin rendah harga suatu barang maka makin banyak permintaan terhadap barang tersebut. Sebaliknya makin tinggi harga suatu barang maka makin sedikit permintaan terhadap barang tersebut*”. (Sadono Sukirno, 2010:76).

Hukum Permintaan terutama memperhatikan sifat hubungan antara harga sesuatu barang dengan jumlah barang yang diminta, sedangkan dalam keadaan sebenarnya banyaknya permintaan terhadap sesuatu barang juga ditentukan oleh banyak faktor lain. Menurut Sadono Sukirno (2010:80) terdapat beberapa faktor lain selain harga barang itu sendiri yang mempengaruhi permintaan, yaitu sebagai berikut :

1. Harga Barang lain

Barang konsumsi pada umumnya mempunyai kaitan penggunaan antara yang satu dengan yang lain. Berdasarkan kaitan penggunaan antara kedua macam barang konsumsi pada dasarnya dapat dibedakan menjadi 3 macam golongan :

- a. Barang Pengganti

Sesuatu barang dinamakan barang pengganti kepada barang lain apabila ia dapat menggantikan fungsi barang lain tersebut. Harga barang pengganti dapat mempengaruhi permintaan barang yang dapat digantikannya, sekiranya barang pengganti bertambah murah maka barang yang digantikannya akan mengalami pengurangan dalam permintaan

- b. Barang Pelengkap

Apabila sesuatu barang selalu digunakan bersama barang yang lainnya, maka barang tersebut dinamakan barang pelengkap kepada barang lain tersebut. Kenaikan atau penurunan permintaan

terhadap barang pelengkap selalu sejalan dengan perubahan permintaan barang yang digenapinya

c. Barang Netral

Apabila dua macam barang tidak mempunyai hubungan yang rapat maka perubahan terhadap permintaan salah satu barang tersebut tidak akan mempengaruhi permintaan barang lainnya. Barang tersebut dinamakan barang netral

2. Pendapatan Para Pembeli

Faktor ini merupakan faktor penentu yang penting dalam permintaan suatu barang. Perubahan pendapatan selalu menimbulkan perubahan terhadap permintaan berbagai jenis barang. Berdasarkan kepada sifat perubahan permintaan yang berlaku apabila pendapatan berubah, berbagai barang dapat dibedakan menjadi empat golongan yaitu :

a. Barang Inferior

Barang inferior adalah barang yang banyak diminta oleh orang-orang berpendapatan rendah, jadi bila pendapatan bertambah maka permintaan akan barang ini akan berkurang.

b. Barang Esensial

Barang esensial adalah barang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Permintaan barang ini tidak akan banyak berubah meskipun pendapatan berubah.

c. Barang Normal

Barang normal adalah barang-barang yang jumlah konsumsinya bertambah seiring dengan pendapatan konsumen yang meningkat.

d. Barang Mewah

Barang Mewah adalah barang yang banyak diminta oleh orang-orang kaya, jadi apabila pendapatan bertambah, maka permintaan atas barang ini juga bertambah.

3. Beberapa Faktor Lain

Faktor-faktor lain yang ikut mempengaruhi permintaan suatu komoditas/barang antara lain :

a. Selera

Perubahan Selera atau cita rasa masyarakat mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap keinginan masyarakat untuk membeli berbagai jenis barang.

b. Distribusi Pendapatan

Distribusi pendapatan dapat mempengaruhi corak permintaan terhadap berbagai jenis barang. Sejumlah pendapatan masyarakat tertentu besarnya akan menimbulkan corak permintaan masyarakat yang berbeda apabila pendapatan tersebut diubah corak distribusinya

c. Jumlah Penduduk

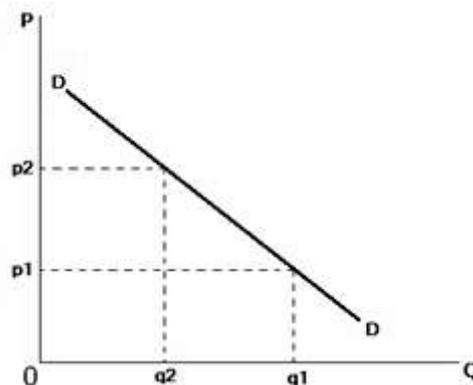
Pertambahan penduduk tidak dengan sendirinya mempengaruhi permintaan, tetapi biasanya pertambahan penduduk diikuti oleh perkembangan dalam kesempatan kerja, sehingga lebih banyak

orang yang menerima pendapatan dan menambah daya beli masyarakat yang menyebabkan permintaan bertambah.

d. Ekspetasi Tentang Masa Depan

Perubahan-perubahan yang diramalkan mengenai keadaan pada masa yang akan datang dapat mempengaruhi permintaan.

Permintaan akan selalu berkaitan dengan bagaimana seluruh skedul atau kurva permintaan. Kurva permintaan menyatakan berapa banyak konsumen bersedia membeli pada waktu per unit barang berubah (Pindyck dan Rubinfeld, 2009:26). Kurva permintaan dapat didefinisikan sebagai suatu kurva yang menggambarkan sifat hubungan antara harga suatu barang tertentu dengan jumlah barang tersebut yang diminta para pembeli. Kurva permintaan dapat dilihat pada gambar 2.1 :

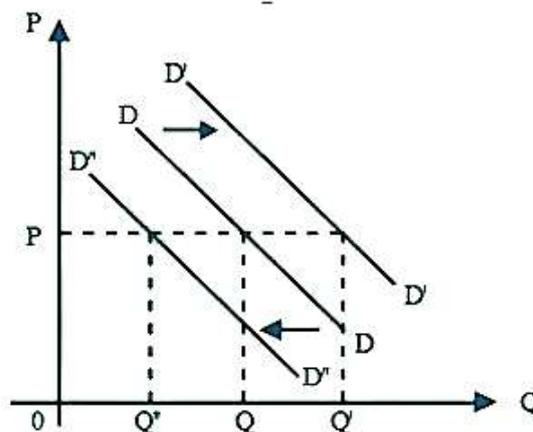


Sumber : Sadono Sukirno (2010:26)

**Gambar 2.1**  
Kurva Permintaan

Kurva permintaan dapat terjadi perubahan yaitu apabila terjadi perubahan harga, maka hanya akan mempengaruhi jumlah barang yang diminta, sehingga pergerakan akan selalu berada di sepanjang kurva

permintaan. Tetapi apabila terjadi dalam perubahan determinan permintaan selain harga seperti pendapatan, harga barang lain maupun selera maka akan mengakibatkan terjadinya pergeseran kurva permintaan. Dari Gambar 2.2 dapat dilihat bahwa perubahan faktor permintaan selain harga menyebabkan kurva permintaan bergeser. Misalkan jika pendapatan individu meningkat menyebabkan bertambahnya tingkat permintaan karena daya beli meningkat sehingga menggeser kurva permintaan ke kanan dari  $DD$  ke  $D'D'$  dan sebaliknya jika pendapatan berkurang akan menyebabkan daya beli turun sehingga tingkat permintaan berkurang yang menyebabkan kurva bergeser ke kiri dari  $DD$  ke  $D''D''$ .



Sumber : (Pindyck dan Rubinfeld, 2009:26)

**Gambar 2.2**  
Pergeseran Kurva Permintaan

### 2.1.3 Elastisitas Permintaan

Dalam analisis ekonomi, secara teori maupun dalam praktek sehari-hari, adalah sangat berguna untuk mengetahui sejauh mana responsifnya permintaan terhadap perubahan harga. Oleh sebab itu perlu

dikembangkan satu pengukuran kuantitatif yang menunjukkan sejauh mana besarnya pengaruh perubahan harga terhadap perubahan permintaan yang dinamakan ukuran elastisitas permintaan (Sukirno, 2010:112). Elastisitas permintaan mengukur perubahan relatif dalam jumlah unit barang yang dibeli sebagai akibat adanya perubahan salah satu determinan permintaan. Menurut Sadono Sukirno (2010:113) elastisitas permintaan dapat dibagi menjadi tiga konsep, diantaranya :

1. Elastisitas Permintaan harga (*price elasticity of demand*)

adalah pengaruh perubahan dari harga terhadap besar kecilnya jumlah permintaan barang atau tingkat kepekaan dari perubahan jumlah permintaan barang terhadap perubahan dari harga barang. Sedangkan besar kecilnya perubahan permintaan tersebut dinyatakan dalam koefisien elastisitas atau angka elastisitas yang disingkat  $E_d$ . Koefisien elastisitas permintaan dihitung dengan menggunakan rumus di bawah ini :

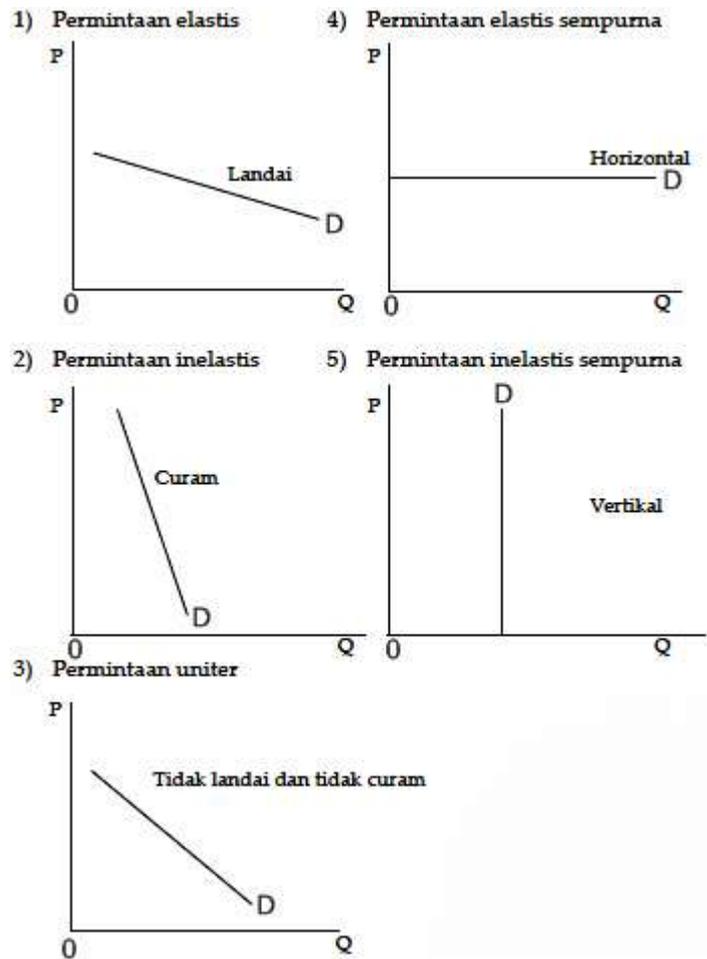
$$E_d = \frac{\text{Persentase perubahan jumlah barang yang diminta}}{\text{Persentase perubahan harga}} \dots\dots\dots(2.1)$$

Untuk menginterpretasikan hasil dari koefisien elastisitas permintaan, ada beberapa tingkatan elastisitas permintaan, yaitu :

- a. Elastis, apabila angka elastisitas lebih besar dari 1 ( $E_d > 1$ ) dimana permintaan ini biasanya terjadi pada permintaan barang-barang mewah. Elastisitas ini terjadi apabila permintaan mengalami perubahan dengan persentase yang melebihi perubahan harga.

- b. inelastis atau tidak elastisitas, apabila angka elastisitas lebih kecil dari 1 ( $E_d < 1$ ) dimana permintaan ini biasanya terjadi pada kebutuhan permintaan akan barang-barang pokok atau *primer*. Elastisitas terjadi dimana persentase perubahan harga adalah lebih besar daripada perubahan jumlah barang yang diminta.
- c. Elastis uniter atau normal, apabila angka elastisitas sama dengan 1 ( $E_d = 1$ ) dimana permintaan ini terjadi pada permintaan barang-barang kebutuhan sekunder. Elastisitas ini yang mempunyai koefisien elastisitas permintaan sebesar satu
- d. .Elastisitas sempurna, apabila angka elastisitas sangat besar, perubahan sedikit pada harga membuat perubahan permintaan yang tidak terbilang besarnya ( $E_d = \infty$ ) dimana biasanya terjadi pada permintaan barang-barang kebutuhan dunia seperti gandum dan minyak. Elastisitas yang terjadi apabila pada suatu harga tertentu pasar sanggup membeli semua barang yang ada di pasar. Berapapun barang yang ditawarkan para penjual pada harga tersebut, semuanya akan dapat terjual
- e. Elastisitas tidak sempurna, apabila angka elastisitas berkisar antara 0 dan 1. dimana biasanya terjadi pada permintaan barang-barang kebutuhan seperti tanah dan air minum. Elastisitas seperti ini terjadi apabila perubahan harga tidak akan merubah jumlah yang diminta, jumlah yang diminta tetap walaupun harga mengalami perubahan.

Kurva tingkatan elastisitas permintaan dapat dilihat pada gambar 2.3 di bawah ini :



Sumber : Sadono Sukirno (2010:88)

**Gambar 2.3**  
Elastisitas permintaan

## 2. Elastisitas harga silang (*cross elasticity*)

adalah koefisien yang menunjukkan sampai dimana besarnya perubahan permintaan terhadap suatu barang apabila terjadi perubahan harga barang lain, Dimana persentase perubahan jumlah permintaan barang x, yang disebabkan oleh persentase perubahan dari harga

barang lain (y). Besarnya elastisitas silang ( $E_c$ ) dihitung dengan menggunakan rumus di bawah ini :

$$E_c = \frac{\text{Persentasi perubahan jumlah barang X yang diminta}}{\text{Persentasi perubahan harga barang Y}} \dots\dots\dots(2.2)$$

Nilai elastisitas silang berkisar antara tak terhingga yang negatif kepada tak terhingga yang positif. Barang-barang penggenap elastisitas silangnya bernilai negatif atau ( $E_c < 0$ ). Jumlah barang X yang diminta berubah ke arah yang bertentangan dengan perubahan harga barang Y, kalau harga Y naik, jumlah permintaan barang X berkurang, begitu pula sebaliknya.

Nilai elastisitas silang untuk barang-barang pengganti adalah positif atau ( $E_c > 0$ ), dimana permintaan terhadap sesuatu barang berubah ke arah yang bersamaan dengan harga penggantinya, keduanya akan mengalami sama-sam penurunan atau sama-sama mengalami kenaikan.

### 3. Elastisitas Pendapatan (*Income elasticity*)

adalah koefisien yang menunjukkan sampai dimana besarnya perubahan permintaan terhadap suatu barang sebagai akibat daripada perubahan pendapatan pembeli. Besarnya elastisitas silang ( $E_y$ ) dihitung dengan menggunakan rumus di bawah ini :

$$E_y = \frac{\text{Persentasi perubahan jumlah barang yang diminta}}{\text{Persentasi perubahan pendapatan}} \dots\dots\dots(2.3)$$

Barang normal mempunyai nilai elastisitas yang positif, dimana kenaikan pendapatan akan menyebabkan kenaikan permintaan.

Disini terdapat hubungan yang searah diantara perubahan pendapatan dan perubahan permintaan. Barang *Inferior* mempunyai nilai elastisitas yang negatif, dimana kenaikan pendapatan membuat jumlah barang yang dibeli mengalami pengurangan, berarti perubahan pendapatan dan perubahan permintaan bergerak kearah yang berbalikan.

Elastisitas pendapatan dikatakan tidak elastis apabila nilai elastisitasnya kurang dari satu, yaitu apabila perubahan pendapatan menimbulkan perubahan yang kecil saja terhadap jumlah yang diminta, sementara bersifat elastis apabila perubahan pendapatan menimbulkan penambahan permintaan yang lebih besar daripada perubahan pendapatan.

#### **2.1.4 Transportasi**

Kata transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, yang berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu ketempat lainnya. Transportasi seperti itu merupakan suatu jasa yang diberikan guna menolong barang dan orang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya, dengan demikian transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan (Rudi Azis, 2014:15).

Transportasi secara umum membentuk suatu hubungan yang terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu : (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedianya sarana sebagai alat angkut dan (c) tersedianya prasarana jalan yang dilalui

dengan prosesnya adalah gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ketempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

#### **2.1.4.1 Peran dan Fungsi Transportasi**

Sesuai dengan Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan, transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan mempersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan UUD Republik Indonesia tahun 1945. Sehingga Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung seperti transportasi.

Fungsi utama transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal .

Bambang Susantono (2014:24) menjelaskan bahwa Transportasi merupakan bagian penting dari ekonomi yang mempunyai pengaruh dalam pembangunan dan kesejahteraan masyarakat. Secara

umum, dampak ekonomi dari transportasi dikategorikan dalam *direct impacts* berkaitan dengan perubahan aksesibilitas dimana transportasi memungkinkan terjadinya pasar dan penghematan waktu dan biaya sedangkan, *indirect impact* berkaitan dengan harga komoditas atau pelayanan turun dan/atau variasinya meningkat *multiplier effect*. *Multiplier effect* dimaksudkan yaitu timbulnya lapangan pekerjaan baru yang disebabkan oleh adanya pasar baru yang pasar tersebut terjadi karena adanya aksesibilitas transportasi yang baru.

Dengan demikian Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Oleh karena itu harus adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efektif, dan efisien. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi (Tamim dalam Hardian, 2012).

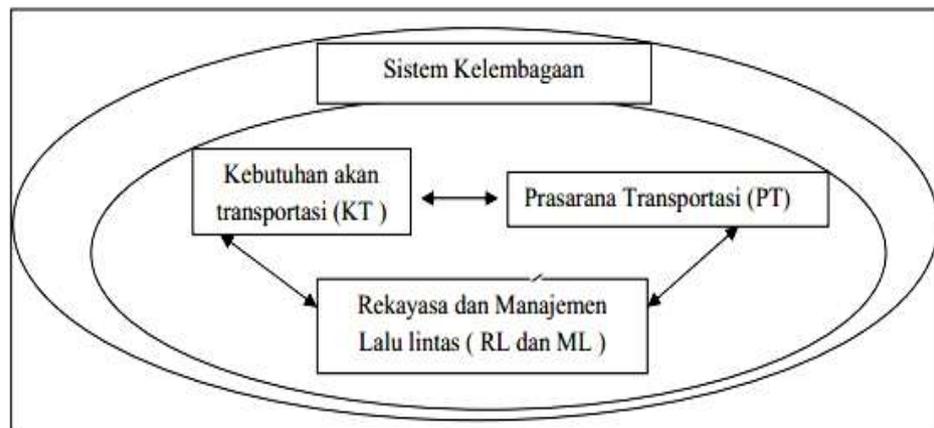
#### **2.1.4.2 Sistem Transportasi**

Kegiatan pengangkutan selalu melibatkan banyak lembaga karena fungsi dan peranan masing-masing tidak mungkin seluruhnya ditangani oleh satu lembaga saja karena demikian banyak pihak dan

lembaga yang bersangkutan paut, maka diperlukan suatu sistem untuk menangani masalah pengangkutan.

Menurut Rudi Azis (2014:57), secara sempit sistem transportasi terdiri dari sistem sarana dan sistem prasarana transportasi. Sistem prasarana transportasi mempunyai ciri utama yaitu melayani pengguna, dimana dalam pemilihan dan penggunaan jenis moda transportasi perlu dipersiapkan tempat moda tersebut bergerak, seperti jalan raya, rel kereta api, pelabuhan laut dan Bandar udara, Sedangkan sistem sarana transportasi lebih mengarah kepada pemilihan jenis moda. Secara umum moda transportasi untuk angkutan penumpang dapat dibedakan menjadi dua, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum atau angkutan umum.

Menurut Ofyar Z Tamin dalam Karissa (2012) transportasi dalam arti luas harus dikaji dalam bentuk kajian sistem yang terdiri dari berbagai komponen yang saling terkait. Sistem tersebut dikenal dengan sistem transportasi secara menyeluruh (makro) yang dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem transportasi yang lebih kecil (mikro) yang masing - masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi makro tersebut adalah :



Sumber : Ofyar Z Tamim dalam Karisaa (2012)

**Gambar 2.4**  
Sistem Transportasi Makro

Keterangan :

KT = Sistem Kebutuhan akan Transportasi

PT = Sistem Prasarana Transportasi

RL = Sistem Rekayasa Lalu Lintas

ML = Sistem Manajemen Lalu Lintas

KLG= Sistem Kelembagaan

Perubahan sistem KT jelas mempengaruhi sistem PT melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga, perubahan sistem PT dapat mempengaruhi sistem KT melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas sistem pergerakan. Selain itu, sistem RL dan ML berperan penting dalam menampung sistem pergerakan agar tercipta sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungan, yang akhirnya juga pasti mempengaruhi sistem KT dan PT.

Melalui keterkaitan tersebut terdapat beberapa individu, kelompok, instansi pemerintah serta swasta yang terlibat dalam sistem transportasi mikro tersebut. Bappenas, Bappeda, Pemda, dan Bangsa berperan sangat penting dalam menentukan sistem KT melalui

kebijakan, baik wilayah, regional maupun sektoral. Kebijakan sistem PT secara umum ditentukan oleh Departemen Perhubungan, baik darat, laut maupun udara serta Departemen PU melalui Direktorat Jenderal Bina Marga. System RL dan ML ditentukan DLLAJ, Dephub, Polri, masyarakat sebagai pemakai jalan dan lain-lain. Secara umum dapat dikatakan bahwa pemerintah, swasta dan masyarakat seluruhnya dapat berperan serta dalam sistem transportasi.

### **2.1.5 Transportasi Umum berbasis Angkutan Massal**

Secara umum moda transportasi untuk angkutan penumpang dapat dibedakan menjadi dua, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Dalam memilih moda angkutan yang akan digunakan penumpang, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu kelompok *Choice*, merupakan kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi ataupun menggunakan kendaraan umum. Sedangkan kelompok kedua adalah kelompok *captive*, yaitu kelompok yang tergantung angkutan umum untuk melakukan aktifitasnya, bagi kelompok ini tidak ada pilihan untuk memenuhi kebutuhan akan mobilitasnya, kecuali menggunakan angkutan umum (Adisasmita, 2010:45).

Angkutan umum dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum penumpang terdiri dari beberapa jenis angkutan

yaitu angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Angkutan Umum berperan dalam memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun (*Choice*), dan terutama bagi masyarakat yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum (*Captive*).

Pengembangan angkutan umum atau transportasi publik harus diarahkan kepada Transportasi publik bersifat massal (Susantono, 2014:119). Transportasi publik berbasis angkutan massal memiliki ciri khas yaitu mengangkut penumpang sebanyak mungkin dengan mengedepankan layanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman, sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian.

Peran Transportasi publik berbasis massal diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mengalihkannya ke

penggunaan alat transportasi publik, sehingga akan mengurangi permasalahan lalu lintas, seperti kemacetan dan kecelakaan, selain itu transportasi publik yang baik juga dapat menghemat penggunaan bahan bakar dan juga pengeluaran pemerintah di bidang perhubungan (Putra, 2013).

#### **2.1.6 Permintaan Jasa Transportasi Publik**

Permintaan akan perjalanan mempunyai keterkaitan yang besar dengan aktivitas yang ada dalam masyarakat. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi merupakan cerminan kebutuhan akan transpor dari pemakai sistem tersebut, baik untuk angkutan manusia maupun angkutan barang dan karena itu permintaan jasa akan transpor merupakan dasar yang penting dalam mengevaluasi perencanaan transportasi dan desain fasilitasnya. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada maka tingkat akan kebutuhan perjalananpun meningkat.

Menurut Edward K. Morlok dalam Karissa (2011), transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu, permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya.

Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan timbul

apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu, misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja, keinginan untuk berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit, dan sebagainya (Rudi Azis, 2014:83).

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Rudi Azis, 2014:83) :

1. Kebutuhan manusia untuk bepergian dari ke lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian didalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.
2. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi dilokasi lain.

Permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) akan jenis transportasi sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut :

1. Sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*)

Apabila sifat dari muatan itu baik, misalnya saja aman digunakan, maka akan semakin banyak orang yang menggunakannya.

2. Biaya transportasi

Makin rendah biaya transportasi makin banyak permintaan akan jasa transportasi. Tingkat biaya transportasi merupakan faktor penentu dalam pemilihan jenis jasa transportasi.

3. Tarif transportasi

Tarif transportasi yang ditawarkan oleh berbagai macam moda transportasi untuk tujuan yang sama akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi.

4. Pendapatan pemakai jasa angkutan (*users*)

Apabila pendapatan penumpang naik, maka akan lebih banyak jasa transportasi yang akan dibeli oleh para penumpang.

5. Kecepatan angkutan

Pemilihan ini sangat tergantung pada faktor waktu yang dipunyai oleh penumpang.

6. Kualitas pelayanan

Kualitas pelayanan terdiri dari :

a. Frekuensi

Makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transportasi, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan.

b. Pelayanan baku (*standard of service*)

Suatu moda transportasi yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan.

c. Kenyamanan (*comfortibility*)

Pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transportasi. Kepada

mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transportasi yang lebih tinggi daripada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan.

d. Ketepatan (*reliability*)

Kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu penyerahan atau pengambilan barang, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut.

e. Keamanan dan keselamatan

Faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.

Menurut Nasution dalam Aprilyani (2013), Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa mempengaruhi permintaan jasa angkutan adalah sebagai berikut :

1. Harga jasa angkutan

Pengaruh harga jasa angkutan terhadap permintaan jasa angkutan ditentukan pula oleh hal-hal berikut :

- a. Tujuan perjalanan (*trip purpose*), yaitu apakah perjalanan rekreasi/berlibur (*leisure travel*) atau perjalanan bisnis (*business travel*)
- b. Cara pembayaran, yaitu bisa kredit atau tidak, tiket pergi-pulang dapat potongan harga atau tidak, dan sebagainya.
- c. Pertimbangan tenggang waktu, apakah waktu yang dipunyai, banyak atau tidak.

d. Tingkat absolute dari perubahan harga, yaitu 10% kenaikan atas tariff Rp. 5.000, akan sangat berlainan dampak permintaannya terhadap tarif yang Rp. 500.000

## 2. Tingkat Pendapatan

Apabila tingkat pendapatan pemakai jasa transportasi makin meningkat, maka permintaan jasa transportasi makin meningkat pula, karena kebutuhan melakukan perjalanan makin meningkat.

## 3. Citra atau *image* terhadap perusahaan atau moda transportasi tertentu

Apabila suatu perusahaan angkutan atau moda angkutan tertentu senantiasa memberikan kualitas pelayanan yang dapat memberi kepuasan kepada pemakai jasa transportasi, maka konsumen tersebut akan menjadi pelanggan yang setia. Dengan kualitas pelayanan yang prima akan dapat meningkatkan citra perusahaan kepada para pelanggannya.

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, penulis melakukan tinjauan pustaka dari hasil penelitian terdahulu serta dari kajian teori yang telah dijelaskan sebagai bahan perbandingan dan upaya memperkaya perspektif akan penelitian. Berikut ini adalah hasil-hasil penelitian terdahulu yang dipandang relevan dengan penelitian sebagai berikut:

Pertama, Penelitian yang dilakukan oleh Tutus Kenantus Avica Putra (2012) dengan judul “Analisis Preferensi Masyarakat terhadap *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang”. Penelitian ini bertujuan untuk untuk

mengetahui preferensi masyarakat terhadap layanan jasa transportasi BRT Trans Semarang. Preferensi masyarakat yang digambarkan melalui jumlah jasa permintaan yang dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu harga, pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi yang merupakan barang substitusi dari penggunaan BRT Trans Semarang, serta selera masyarakat.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode survei dimana analisis statistik regresi yang dilakukan dengan menggunakan regresi OLS (*Ordinary Least Square*) untuk mengetahui pengaruh faktor pendapatan, kualitas layanan, dan kepemilikan terhadap permintaan jasa BRT Semarang. Sementara regresi LOGIT (*Binary logistic regression*) dilakukan untuk mengetahui probabilitas masyarakat untuk tetap menggunakan atau pindah dari BRT Trans Semarang ketika dilakukan skenario kenaikan harga.

Hasil penelitian ini menunjukkan variabel pendapatan dan kualitas layanan berpengaruh positif yang signifikan terhadap permintaan BRT, sementara dan kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh negatif yang signifikan terhadap permintaan jasa BRT Trans Semarang. Variabel tingkat harga berpengaruh negatif tetapi tidak signifikan terhadap permintaan jasa BRT Trans Semarang

Kedua, penelitian yang pernah dilakukan Citra Hilda Karissa (2011) dengan judul, “Analisis Permintaan Jasa Kereta Api Studi Kasus Kereta Api Eksekutif Harina Trex Bandung-Semarang dan Kereta Api Eksekutif Agro Muria Trex Semarang-Jakarta”. Tujuan utama penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa Kereta Api

Eksekutif Harina (Trex) Bandung-Semarang dan Kereta Api eksekutif Argo Muria (Trex) Semarang-Jakarta. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu harga tiket Kereta Api, harga tiket Travel, pendapatan, dan karakteristik demografi (jenis kelamin, umur, pendidikan terakhir, dan pekerjaan)

Metode yang dipakai dalam penelitian ini yaitu menggunakan data primer metode survai dengan analisis statistik menggunakan analisis statistik regresi *Ordinary Least Square* serta dengan menggunakan uji Chow test untuk mengukur atau membandingkan model pada Kereta api eksekutif Harina dan Kereta Api Agro Muria.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel yang berpengaruh positif dan signifikan terhadap penggunaan kereta api selama 1 bulan, pada kereta api eksekutif Harina dan kereta api eksekutif Argo Muria adalah Harga Tiket Kereta Api, Harga Tiket Transportasi Travel, dan Pendapatan. Sedangkan variabel yang berpengaruh negatif dan signifikan, sementara berdasarkan perbandingan kedua model kereta api dengan menggunakan uji Chow test, model kereta api eksekutif Harina variabel yang signifikan antara lain harga tiket kereta api, harga tiket transportasi lain, pendapatan dan jenis kelamin, sedangkan pada model kereta api eksekutif Argo Muria variabel yang signifikan antara lain harga tiket kereta api, harga tiket transportasi lain, dan pendapatan.

Ketiga, Penelitian yang dilakukan Yunus Hardian (2012) dengan judul “Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa Kereta Api jurusan Bandung-Jakarta periode 1998-2008, Tujuan dari penelitian ini yaitu

untuk mengetahui pengaruh harga riil tiket kereta api, harga riil tiket travel (jasa angkutan bis mikro), pendapatan perkapita riil, jumlah penduduk dan dioperasikannya tol Purbaleunyi terhadap permintaan jasa angkutan kereta api jurusan Bandung-Jakarta.

Metode yang dipakai dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis kuantitatif dengan menggunakan data sekunder *time series* periode 1998-2008 dan metode statistic regresi *Ordinary Least Square* untuk mengestimasi fungsi permintaan.

Adapun hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa harga riil tiket kereta api dan harga riil travel berpengaruh negatif yang berarti naiknya harga-harga tersebut akan menurunkan permintaan terhadap jasa angkutan kereta api Bandung-Jakarta. Hal yang sama ditunjukkan oleh variabel pendapatan per kapita dan dioperasikannya tol Purbaleunyi yang berpengaruh negatif. Sedangkan jumlah penduduk berpengaruh positif terhadap permintaan jasa angkutan kereta api.

### **2.3 Kerangka Pemikiran**

Penyenggaraan angkutan massal (umum) diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, dimana setiap Pemerintah Daerah wajib menjamin tersedianya pelayanan angkutan umum di setiap wilayahnya masing-masing. Perum Damri sebagai moda angkutan umum andalan Kota Bandung merupakan bagian penting dalam sistem transportasi perkotaan. fenomena yang terjadi saat ini adalah Damri dihadapkan kepada permasalahan yaitu jumlah permintaan masyarakat untuk

menggunakan jasa angkutan umum bis Damri tiap tahunnya terus mengalami penurunan.

Penurunan jumlah permintaan jasa angkutan umum disebabkan oleh beberapa hal, menurut Aprilyani (2013) menurunnya jumlah pengguna angkutan umum disebabkan oleh faktor mudah dan murah akses masyarakat untuk mendapatkan kendaraan pribadi selain itu faktor rendahnya kualitas layanan transportasi umum semakin membuat para pengguna lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding angkutan umum.

Penelitian ini akan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa pada angkutan umum bis Damri, dimana trayek yang akan dijadikan studi dalam penelitian ini adalah Trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang, dikarenakan trayek ini memiliki potensi yang besar dalam hal jumlah penumpang seperti karakteristik yang telah dijelaskan sebelumnya.

Berdasarkan Teori permintaan, Menurut Sadono Sukirno (2010) Faktor yang mempengaruhi permintaan diantaranya yaitu harga barang tersebut, harga barang lain, pendapatan, selera atau cita rasa masyarakat dan sebagainya, sementara itu Menurut Rudi Azis (2014) permintaan jasa transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sifat – sifat dari muatan (*physical characteristics*), determinan harga jasa angkutan itu sendiri, harga jasa angkutan lain, tingkat pendapatan (*users*), dan karakteristik pelayanan jasa transportasi.

Kenaikan tingkat harga akan mengurangi permintaan akan jasa bis Damri. Sejalan dengan hukum permintaan yang mengatakan bahwa semakin

tinggi tingkat harga maka akan semakin sedikit jumlah permintaan akan barang dan jasa, selain itu hasil penelitian Kenantus Putra (2013) dan Yunus Hardian (2012), menjelaskan bahwa kenaikan harga/tarif akan mengurangi jumlah jasa yang diminta oleh masyarakat terhadap transportasi tersebut

Harga atau tarif yang ditawarkan oleh berbagai moda transportasi umum lain yang merupakan pesaing bis Damri dapat mempengaruhi permintaan dan pemilihan moda transportasi. Pesaing yang dimaksud yaitu Angkutan Perkotaan dan BRT Trans Bandung, Apabila tarif pesaing dirasa lebih murah, hal ini akan menyebabkan pengguna lebih memilih moda angkutan umum lain dibandingkan bis Damri. Menurut Sadono Sukirno (2010:80), sekiranya barang pengganti bertambah murah maka barang yang digantikannya akan mengalami pengurangan dalam permintaan. Selain itu, Hasil penelitian Karissa (2011), menunjukkan bahwa harga/tarif moda Angkutan umum lain mempunyai hubungan positif dengan permintaan moda transportasi tersebut.

Pendapatan masyarakat adalah pemasukan yang diterima seseorang, hasil dari bekerja. Dengan demikian pendapatan menggambarkan seberapa banyak kemampuan pengguna untuk mengonsumsi suatu barang. Jika barang yang dikonsumsi adalah barang normal, maka apabila tingkat pendapatan seseorang bertambah, permintaannya akan barang tersebut akan bertambah pula. Tambahan pendapatan akan digunakan untuk mengonsumsi barang yang sama lebih banyak. Apabila barang yang dikonsumsi adalah barang inferior, maka ketika pendapatan seseorang meningkat, permintaan akan barang

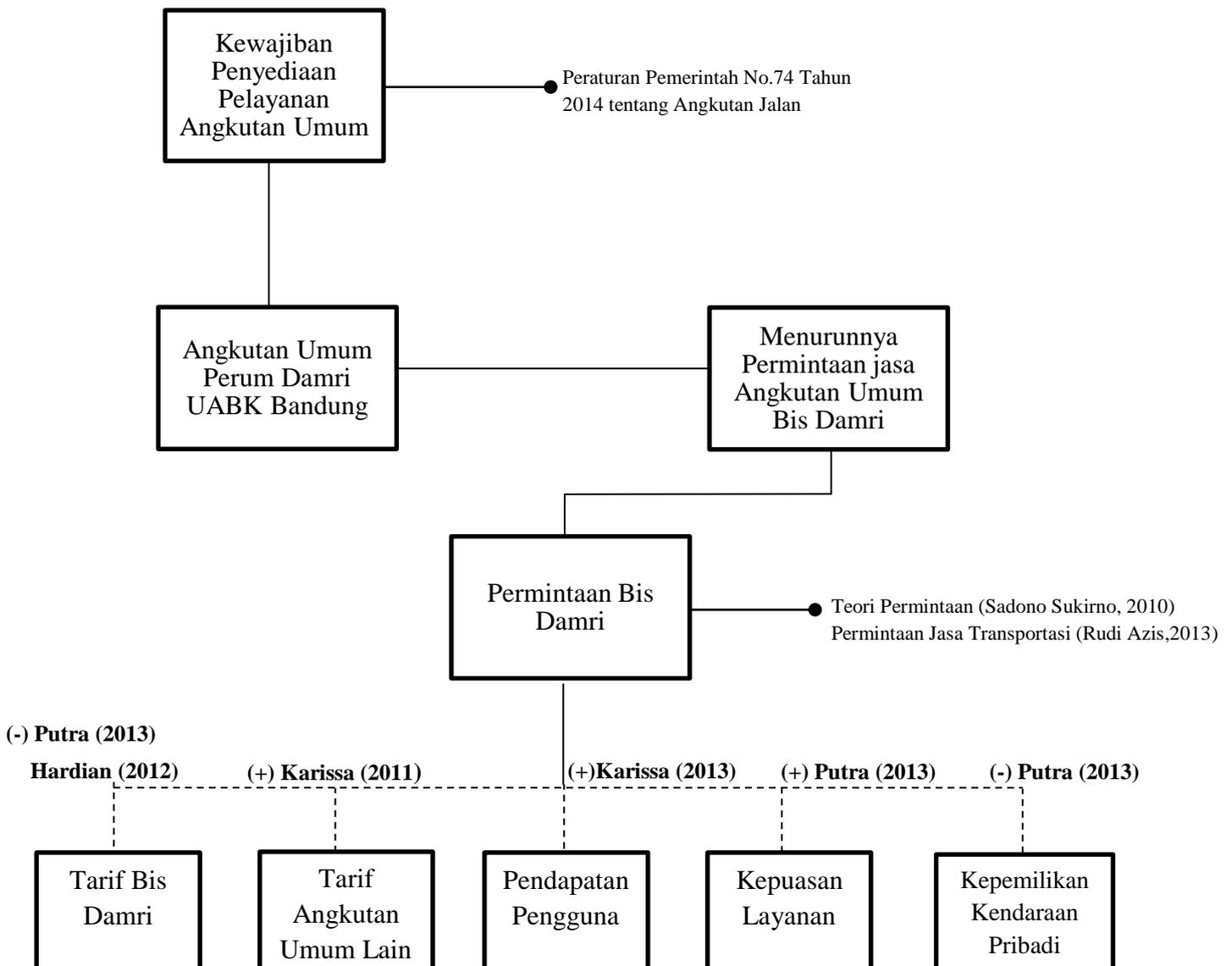
tersebut akan berkurang. Karena barang bersifat inferior, ketika seseorang meningkat tingkat pendapatannya maka dia akan memilih barang yang dirasa memberikan kepuasan yang lebih besar daripada barang inferior tersebut. Hasil penelitian Karissa (2011) dan Putra (2013), menunjukkan bahwa tingkat pendapatan pengguna mempunyai hubungan positif dengan permintaan moda transportasi tersebut.

Tingkat kepuasan akan layanan yang diberikan menggambarkan selera pengguna. Tingkat kepuasan seseorang akan kualitas layanan yang diberikan akan berpengaruh terhadap permintaan akan bis Damri. Menurut Nasution dalam Aprilyani (2013), Apabila suatu perusahaan angkutan senantiasa memberikan kualitas pelayanan yang prima, sehingga memberi kepuasan kepada pengguna jasa transportasi, maka pengguna tersebut akan menjadi pelanggan yang setia. Seseorang yang merasa sangat puas terhadap layanan yang diberikan akan meminta jumlah lebih banyak bis Damri daripada seseorang yang tidak puas akan layanan. Hal ini dikarenakan seseorang tidak mendapatkan layanan yang lebih baik apabila menggunakan alternatif transportasi lainnya.

Hardian (2012), menjelaskan bahwa menurunnya jumlah pengguna angkutan umum disebabkan oleh faktor mudah dan murah akses masyarakat untuk mendapatkan kendaraan pribadi. Seseorang yang memiliki dan terbiasa mengemudi kendaraan pribadi akan meminta jumlah bis Damri lebih sedikit daripada orang yang tidak memiliki dan tidak dapat mengemudikan kendaraan pribadi. Orang yang memiliki dan terbiasa

mengemudi kendaraan pribadi akan memiliki kemudahan untuk mengakses alternatif pilihan moda transportasi daripada yang tidak, maka dari itu seseorang yang memiliki kendaraan pribadi akan lebih mudah berganti moda transportasi. Sementara orang yang tidak memiliki kendaraan pribadi akan memiliki permintaan yang lebih banyak terhadap jasa angkutan bis Damri, karena dia tidak memiliki lebih banyak pilihan alternatif daripada yang memiliki kendaraan pribadi (Putra, 2013).

Beberapa hal yang telah dijelaskan di atas menjadi fokus penulis untuk mengkaji lebih dalam mengenai hubungan harga/tarif angkutan, tarif angkutan umum lain, pendapatan pengguna bis, Kepuasan pelayanan dan kepemilikan kendaraan pribadi terhadap permintaan jasa angkutan umum bis Damri baik secara parsial ataupun simultan. Untuk membantu penulis dalam rangka mengkaji hal tersebut, penulis tampilkan skema kerangka pemikiran secara sederhana dalam Gambar 2.7 :



**Gambar 2.5**  
Skema Kerangka Pemikiran

#### 2.4 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan uraian di atas maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Harga/tarif angkutan berpengaruh negatif terhadap permintaan akan jasa angkutan umum bis Damri.

2. Tarif angkutan umum lain berpengaruh positif terhadap permintaan akan jasa angkutan umum bis Damri.
3. Pendapatan pengguna jasa angkutan berpengaruh positif terhadap permintaan akan jasa angkutan umum bis Damri
4. Kepuasan Pelayanan berpengaruh positif terhadap permintaan akan jasa angkutan umum bis Damri.
5. Kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh negatif terhadap permintaan akan jasa angkutan umum bis Damri.