**BAB II**

**KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN**

**2.1. Kajian Pustaka**

**2.1.1. Transportasi**

Transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen, yakni: a) tersedianya muatan yang diangkut, b) terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, c) adanya jalan yang dapat dilaluinya dan d) tersedianya terminal. Proses transpotasi merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri.

Transportasi menciptakan guna tempat dan guna waktu, karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*services activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor kontruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu transportasi dikatakan sebagai *derive demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai *derive demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Siregar, 1995:21).

**2.1.2. Masalah Transportasi**

Permasalahan transportasi menurut Tamin (1997:5) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Menurut Sukarto (2006) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (*land use*), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk mengerakan kembali suatu daerah.

Di dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual.

Kajian bidang transportasi memiliki perbedaan dengan kajian bidang lain, karena kajian transportasi cukup luas dan beragam serta memiliki kaitan dengan bidang-bidang lainnya. Singkatnya, menurut Tamin (1997:11) kajian transportasi akan melibatkan kajian multi moda, multi disiplin, multi sektoral, dan multi masalah. Keempatnya dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Multi moda, kajian masalah transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi. Hal ini karena obyek dasar dari masalah transportasi adalah manusia dan/atau barang yang pasti melibatkan banyak moda transportasi. Apalagi secara geografis, Indonesia merupakan negara dengan ribuan pulau, sehingga pergerakan dari satu tempat ke tempat lain tidak akan mungkin hanya melibatkan satu moda saja. Hal ini sesuai dengan konsep Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang menggunakan konsep sistem integrasi antarmoda.
2. Multi disiplin, kajian masalah transportasi melibatkan banyak disiplin ilmu karena kajiannya sangat beragam, mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan prasarana atau pun sarana transportasi itu sendiri. Adapun bidang keilmuan yang dilibatkan diantaranya adalah rekayasa, ekonomi, geografis, operasi, sosial politik, matematika, informatika dan psikologi.
3. Multi sektoral, yaitu melibatkan banyak lembaga terkait (baik pemerintah maupun swasta) yang berkepentingan dengan masalah transportasi. Sebagai contoh dalam kasus terminal bus, maka lembaga-lembaga yang terkait diantaranya adalah DLLAJ, BPN, Dinas Tata Kota, Kepolisian, Perusahaan Operator Bus, Dinas Pendapatan Daerah, dan lainnya.
4. Multi masalah, karena merupakan kajian multi moda, multi disiplin, dan multi sektoral, maka akan menimbulkan multi masalah. Permasalahan tersebut sangat beragam dan mempunyai dimensi yang sangat luas pula, seperti masalah sosial, ekonomi, operasional, pengguna jasa dan lainnya.

Keempat aspek di atas memberikan indikasi bahwa masalah transportasi merupakan masalah yang cukup kompleks sehingga perlunya keterkaitan pada keempat aspek di atas. Namun demikian, transportasi memberikan peran yang sangat penting bagi pembangunan nasional secara keseluruhan, bahkan sebagai aspek penting dalam kerangka ketahanan nasional.

Pemecahan masalah transportasi tidaklah serumit kompleksitas, hal ini seperti yang disampaikan oleh Wells (1975), karena menurutnya di dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan sebagai berikut:

1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan;
2. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi; dan
3. Menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

**2.1.3. Peran dan Manfaat Transportasi**

Menurut Tamin (1997:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, parsarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, menurut Black (1981) aksesibiltas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan.

Tamin (1997:52) mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang diperuntukan untuk bandar udara memiliki lokasi yang tidak sembarangan, sehingga lokasinya pun sangat jauh dari kota karena harus memperhatikan segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lainnya. Aksebilitas menuju bandara menjadi rendah karena lokasinya yang sangat jauh dari pusat kota, namun dapat diatasi dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi. Artinya, saat ini ukuran aksesibilitas yang diukur berdasarkan jarak sudah tidak lagi digunakan, namun dapat diukur berdasarkan waktu tempuh.

Menurut Soesilo (1997) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu.

Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

1. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
2. Penggunaan pelumas;
3. Penggunaan ban;
4. Pemeliharaan suku cadang;
5. Penyusutan dan bunga;
6. Waktu supir dan waktu penumpang.
7. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghemata waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut.

Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

1. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan- perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

1. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

1. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif (Rahardjo Adisasmita, 2010)

**2.1.4. Model Transportasi**

Kompleksnya permasalahan transportasi seperti yang telah disampaikan di atas, maka perlunya permodelan transportasi guna menyederhanakan permasalahan dan memudahkan dalam pengambilan keputusan. Model menurut Tamin (1997:1) dapat didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan suatu relita atau dunia yang sebenarnya, termasuk di antaranya adalah:

1. Model fisik, seperti model arsitek, model teknik sipil, wayang golek, dan lainnya);
2. Peta dan diagram grafis; dan
3. Model statistika dan matematika (persamaan) yang menerangkan beberapa aspek fisik, sosial-ekonomi dan model transportasi.

Permodelan transportasi sangat bermanfaat bagi perencanaan transportasi, karena melalui permodelan tersebut proses perencanaan dan pengambilan keputusan dari berbagai masalah transportasi dapat disederhanakan. Menurut Tamin (1997:8) terdapat beberapa faktor yang perlu diperhatikan dalam menentukan permodelan analisis transportasi, yaitu:

1. Struktur Model, yaitu suatu model dapat saja memiliki struktur yang sederhana yang berupa fungsi dari beberapa alternatif yang saling tidak berhubungan, atau struktur yang kompleks sehingga perlunya dihitung peluang dari suatu kejadian transportasi yang pernah terjadi. Dengan berkembangnya model kontemporer maka dapat dimungkinkan untuk menyusun model yang sangat umum dengan banyak peubah atau variabel.
2. Bentuk Fungsional, yaitu bentuk model yang dapat memecahkan masalah dalam bentuk linear atau non-linear. Pemecahan masalah yang tidak linear mencerminkan realita masalah yang lebih tepat namun membutuhkan banyak sumber daya dan teknik untuk proses kalibrasi bagi model tersebut.
3. Spesifikasi Variabel, yaitu menetapkan spesifikasi variabel yang dapat digunakan dan bagaimana variabel tersebut berhubungan satu sama lain dalam suatu model. Sehingga untuk menjelaskannya perlu proses tertentu dalam menentukan variabel yang dominan, antara lain melalui proses kalibrasi dan keabsahan.

Selanjutnya, di dalam model perencanaan transportasi merupakan gabungan dari beberapa seri sub model yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan. Sub model tersebut adalah (1) aksesibilitas; (2) bangkitan dan tarikan pergerakan; (3) sebaran pergerakan; (4) pemilihan moda; (5) pemilihan rute; dan (6) arus lalu lintas yang dinamis.

Seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997:85), prosedur statistik biasa digunakan dalam permodelan transportasi. Di dalam permodelan ini, mensyaratkan data yang benar guna menaksir parameter model, sehingga di dalam penaksiran tersebut, sering timbul masalah galat atau kesalahan dalam perhitungan secara statistik. Pendekatan statistik akan memudahkan dalam perencanaan transportasi, walaupun dengan adanya galat tersebut sulit untuk mendekati realita, namun telah dapat mendekati gambaran sebenarnya. Hal ini dikarenakan data yang didapat tidak pernah luput dari galat pada setiap tahapan pengumpulan data. Namun demikian, permodelan transportasi dengan menggunakan pendekatan statistik memiliki tujuan akhir sebagai model peramalan (Rahardjo Adisasmita, 2010)

**2.1.5. Pengertian Ojek**

Ojek atau ojeg adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun lebih lazim sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Penumpang biasanya satu orang namun kadang bisa berdua. Dengan harga yang ditentukan dengan tawar menawar dengan sopirnya dahulu setelah itu sang sopir akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya (Wikipedia).

Menurut Aditya Fajar (2016) Ojek banyak digunakan oleh penduduk kota-kota besar misalnya di Jakarta. Karena kelebihannya dengan angkutan lain yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan kota. Selain itu dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Biasanya mereka mangkal dipersimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan pemukiman.

Ojek sepeda jarang sekali ditemukan. Meskipun di Jakarta jenis ojek ini lebih dulu ada, yakni sekitar tahun ’60-70’an, ojek sepeda tidak banyak berkembang. Akan tetapi disekitar Jakarta Kota dan Tanjung Priok masih banyak ojek sepeda yang beroperasi hingga kini, walaupun hanya berjarak pendek.

**2.1.6. Ojek Daring**

Layanan ojek online berbasis aplikasi mobile kian populer seiring boomingnya ojek online bernama Go-Jek. Popularitas bisnis ini juga terus menanjak bersamaan dengan banyaknya kisah sukses para pengemudinya. Penghasilan diatas rata-rata, serta minimnya modal yang diperlukan, membuat masyarakat ramai-ramai mendaftar menjadi pengemudi ojek. Sementara di *level* penyedia layanan sejumlah *start up* pun berlomba-lomba membuat aplikasi yang diharapkan bisa lebih disukai pasar. Fenomena ini secara langsung juga telah mengubah *image* ojek yang selama ini hidup di masyarakat. Ojek tak lagi dipandang sebagai pekerjaan rendahan, namun telah menjelma menjadi profesi yang *bonafide* dan menjanjikan, bahkan beberapa diantaranya dipandang sebagai profesi yang cukup ‘gaul’. Sehingga pelakunya pun kini tak lagi terbatas pada satu kelompok masyarakat saja.

GOJEK merupakan ojek motor yang saat ini sedang digandrungi oleh masyarakat dikota-kota besar seperti Jakarta, Bandung, Bali, dan kota besar lainnya. Selain pelayanannya yang lebih baik dari ojek konvensional, dukungan teknologi yang mumpuni serta transparansi harga menjadikan GOJEK banyak diminati masyarakat dikota-kota besar yang sehari-hari harus berjibaku dengan kemacetan (Mas Pai, 2015).

**2.1.7. Pertumbuhan Ekonomi**

Secara tradisional pertumbuhan memiliki peningkatan terus menerus pada *Gross Domestic Product* atau Produk Domestik Bruto suatu negara. Untuk daerah, makna pertumbuhan yang tradisional difokuskan pada peningkatan Produk Domestik Regional Bruto suatu provinsi, kabupaten atau kota.

Pendapat mengenai definisi pertumbuhan ekonom menurut para ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut pandangan para ekonomi klasik (Adam Smith, David Ricardo, Thomas Robert Malthus dan John Stuart Mill) maupun para ekonomi neoklasik (Robert Sollow dan Trevor Swan), pada dasarnya ada empat faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yaitu:
* Jumlah penduduk,
* Jumlah stok barang modal,
* Luas tanah dan kekayaan alam, dan
* Tingkat teknologi yang digunakan

Suatu perekonomian dikatakan mengalami pertumbuhan atau berkembang apabila tingkat kegiatan ekonominya lebih tinggi daripada apa yang dicapai pada masa sebelumnya (Mudrajat Kuncoro, 2004).

1. Prof. Simon Kuznet, mendefinisikan pertumbuhan ekonomi sebagai kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu negara untuk menyediakan semakin banyak jenis barang-barang ekonomi kepada penduduknya, kemampuan ini tumbuh sesuai dengan kemajuan teknologinya dan penyesuaian kelembagaan ideologis yang diperlukan.
2. M. P. Todaro mendefinisikan pertumbuhan ekonomi sebagai suatu proses yang mantap dimana kapasitas produksi dari suatu perekonomian meningkat sepanjang waktu untuk menghasilkan tingkat pendapatan nasional yang semakin besar.
3. Menurut Boediono (1994) pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses pertumbuhan output perkapita jangka panjang yang terjadi apabila ada kecenderungan (output perkapita untuk naik) yang bersumber dari proses intern perekonomian tersebut (kekuatan yang berada dalam perekonomian itu sendiri) bukan berasal dari luar dan bersifat sementara. Atau dengan kata lain bersifat *self generating* yang berarti bahwa proses pertumbuhan itu sendiri menghasilkan suatu kekuatan atau momentum bagi kelanjutan pertumbuhan tersebut dalam periode-periode selanjutnya.
4. Sadono Sukirno berpendapat bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan perubahan tingkat kegiatan ekonomi yang berlaku dari tahun ke tahun. Sehingga untuk mengetahuinya harus diadakan perbandingan pendapatan nasional dari tahun ke tahun yang dikenal dengan laju pertumbuhan ekonomi.

Terdapat tiga komponen pokok dalam definisi pertumbuhan ekonomi tersebut, yaitu:

1. Kenaikan output secara berkesinambungan adalah manifestasi dari pertumbuhan ekonomi sedangkan kemampuan menyediakan berbagai jenis barang merupakan tanda kematangan ekonomi (*economic maturity*) pada negara bersangkutan.
2. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang berkesinambungan dimana pemerintah dalam investasi bidang pendidikan
3. Mewujudkan potensi pertumbuhan yang terkandung dalam kemajuan teknologi dilakukan penyesuaian kelembagaan, sikap, dan ideologi. Sehingga secara sosial dan ekonomi terjadi pertumbuhan yang seiring.

**2.1.8. Permintaan Jasa Transportasi**

Permintaan berdasarkan perkiraan pembeli mengenai nilai barang atau jasa, sedangkan penawaran berkaitan dengan perkiraan penjual mengenai biaya yang dikeluarkan untuk membuat barang atau menyediakan jasa. Dalam menentukan harga, permintaan mempunyai hubungan timbal balik dengan penawaran. Permintaan membentuk batas atas (*upper limit*) untuk harga, dan biaya produksi (dengan situasi permintaan tertentu) membentuk batas pada kuantitas yang akan ditawarkan. Karena tarif angkutan barang atau tarif penumpang merupakan harga jasa transportasi, maka generalisasi hukum permintaan dan penawaran berlaku pula dalam sektor transportasi seperti halnya di sektor-sektor ekonomi lainnya.

Istilah permintaan menunjukan jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang akan dibeli pada semua tingkat harga. Penawaran berarti jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang akan dijual pada semua tingkat harga. Jika terdapat suatu pertambahan permintaan berarti jumlah pembeli yang bersedia membayar akan lebih besar daripada sebelumnya, dan sebaliknya suatu penurunan permintaan berarti jumlah pembeli yang bersedia membayar akan berkurang.

Seringkali terdengar bahwa suatu penurunan harga akan meningkatkan jumlah permintaan dan sebaliknya suatu kenaikan harga akan mengurangi jumlah permintaan. Pernyataan ini kurang tepat. Perubahan harga menaikkan atau menurunkan permintaan, tetapi yang benar adalah suatu penurunan (atau kenaikan) harga akan meningkatkan (atau mengurangi) jumlah barang atau jasa yang oleh penduduk bersedia membeli. Kaitan harga dan jumlah barang atau jasa dinyatakan dalam konsep elastisitas atau inelastisitas permintaan (Rahardjo Adisasmita, 2010:91).

**2.1.8.1. Tingkat Elastisitas Permintaan**

Pertama-tama harus dimaklumi bahwa permintaan akan jasa transportasi merupakan *derived demand*, artinya permintaan jasa transportasi itu tergantung pada permintaan terhadap produk-produk yang diangkut. Permintaan jasa akan transportasi secara agregat erat berkaitan dengan tingkat kegiatan ekonomi pada umumnya. Dalam masa makmur, produksi, pendapatan, dan tenaga beli yang tinggi membutuhkan jasa transportasi yang lebih besar, dan sebaliknya dalam waktu depresi (masa lesu). Perubahan dalam kondisi ekonomi pada umumnya lebih menentukan perubahan dalam jumlah jasa transportasi yang digunakan daripada perubahan harga jasa transpor. Hal ini tidak berarti bahwa penurunan tarif tidak mempunyai pengaruh terhadap permintaan akan jasa transportasi secara agregat.

Elastisitas atau inelastisitas permintaan sangat dipengaruhi oleh ketersediaan atau kelangkaan perusahaan-perusahaan pengangkutan yang lain. Jika hanya tersedia satu perusahaan pengangkutan untuk melayani kebutuhan pemakai jasa angkutan, daerah, atau jenis lalu lintas, maka dapat diperkirakan tingkat inelastisitas permintaan lebih besar dibandingkan jika terdapat lebih banyak perusahaan pengangkutan.

Tipe dan luas persaingan antara alat-alat transportasi sangat penting diperhatikan dalam penyusunan struktur tarif angkutan suatu alat transportasi tertentu. Misalnya, kereta api menghadapi persaingan keras dari truk untuk jarak pendek, maka untuk memperoleh penghasilan tambahan yang lebih besar dapat diusahakan jika kereta api meningkatkan tarif jarak jauh, sedangkan tarif jarak dekat ditetapkan lebih rendah.

Selain daripada fasilitas-fasilitas fisik yang disediakan oleh perusahaan pengangkutan seperti perlengkapan, alat-alat bongkar muat, dan lain lain, harus diperhatikan pula faktor-faktor yang bersifat non biaya dan non rasional misalnya kekerabatan, persaudaraan pribadi, dan sebagainya. Pada umumnya permintaan agregat bersifat lebih inelastis atau kurang elastis dibandingkan dengan permintaan individual.

Permintaan jasa transportasi untuk jarak jauh cenderung menjadi lebih inelastis dari pada jarak dekat, karena struktur tarif yang bersifat *tapering*, dimana harga jasa transportasi per kilometer semakin rendah jika jarak perjalanan yang ditempuh bertambah jauh.

Konsep elastisitas dan inelastisitas telah digunakam sebagai kriteria, meskipun sulit mengukur secara akurat. Sifat permintaan menimbulkan masalah, yaitu terutama yang berkaitan dengan penentuan harga jasa transportasi dan penyediaan jasa transportasi yang dibuttuhkan, jadi permintaan dan biaya (suplai) itu berdiri sama tinggi dalam menentukan tingkat tarif amgkutan yang layak.

Elastisitas permintaan menggambarkan tanggapan dari kualitas permintaan terhadap perubahan harga pasar secara kualitatif. Elastisitas dikategorikan dalam tiga alternatif, yaitu:

1. Bila penurunan persentase P (tarif angkutan) menimbulkan persentase yang samapada Q (permintaan jasa transportasi), sehingga penjualan (P x Q) tetap tidak berubah, maka situasi seperti ini dikategorikan sebagai elastisitas permintaan uniter (E = 1).
2. Dalam hal ini penurunan persentase P menimbulkan kenaikan persentase yang lebih kecil pada Q sehingga hasil penjualannya (P x Q) menurun, hal ini dikategorikan sebagai permintaan inelastis (E < 1).
3. Kalau penurunan persentase P menimbulkan kenaikan persentase yang besar dalam Q sehingga hasil penjualan (P x Q) juga meningkat, maka hal ini dikatakan sebagai permintaan yang elastis (E > 1).

Rumus koefisien elastisitas permintaan (*demand elasticity* = Ed)

Ed $\frac{Persentase perubahan Q}{persentase perubahan P}$ = $\frac{\frac{ΔQ}{Q}}{\frac{ΔP}{P}}$

(Rahardjo Adisasmita, 2010:95)

**2.1.9. Penawaran Jasa Transportasi**

Biaya untuk menyediakan jasa angkutan (penawaran) merupakan dasar yang sehat secara ekonomi untuk menentukan tarif angkutan yang wajar. Kapasitas fasilitas transportasi yang tersedia (penawaran) harus mampu melayani permintaan yang tertinggi pada suatu saat (*peak times*) agar supaya tidak terjadi ekses permintaan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas, tetapi kapasitas dari alat-alat transportasi yang tersedia tersebut harus dimanfaatkan secara maksimum dengan menerapkan metode konsolidasi lalu lintas yang tepat.

Karena transportasi itu mempunyai peranan yang sangat penting dalam pembangunan, maka fasilitas transportasi dapat dibangun mendahului, dengan harapan bahwa jasa angkutan tersebut akan menciptakan permintaannya sendiri. Meskipun kondisi untuk strategi penawaran (*supply strategy*) tersebut tidak selamanya tepat; penggunaan fasilitas transportasi untuk pembangunan utamanya dilaksanakan sebagai langkahuntuk mengatasi persoalan daerah-daerah yang terbelakang atau untuk membuka daerah-daerah perbatasan (Rahardjo Adisasmita, 2010:99).

**2.1.9.1. Elastisitas Penawaran**

Sebagaimana halnya dengan permintaan, hal yang sama juga dapat dilakukan pada penawaran. Konsep elastisitas penawaran merupakan gambaran perubahan persentase dalam kuantitas Q yang ditawarkan sebagai tanggapan terhadap suatu kenaikan persentase pada harga P. Perubahan harga biasanya menimbulkan dampak yang lebih panjang dibandingkan dengan jangka waktu yang lebih pendek (Rahardjo Adisasmita, 2010:100).

**2.1.10. Biaya**

Biaya dalam pengertian Produksi ialah semua “beban” yang harus ditanggung oleh produsen untuk menghasilkan suatu produksi. Biaya produksi adalah semua pengeluaran yang dilakukan oleh perusahaan untuk memperoleh faktor-faktor produksi dan bahan-bahan mentah yang akan digunakan untuk menciptakan barang-barang yang diproduksikan perusahaan tersebut. Semua faktor-faktor produksi yang dipakai adalah merupakan pengorbanan dari proses produksi dan juga berfungsi sebagai ukuran untuk menentukan harga pokok barang. Input yang digunakan untuk memproduksi output tersebut sering disebut biaya oportunis. Biaya oportunis sendiri merupakan biaya suatu faktor produksi yang memiliki nilai maksimum yang menghasilkan output dalam suatu penggunaan alternatif (Rahardjo Adisasmita, 2010:103).

**2.1.10.1. Biaya Tetap dan Biaya Variabel**

Pada umumnya biaya-biaya diklasifikasikan dalam biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya variabel (*variabel cost*). Biaya tetap sering disebut juga biaya tidak langsung (*indirect cost* atau *overhead cost*), merupakan biaya yang tetap harus dibayar walaupun misalnya perusahaan tidak berproduksi, seperti biaya sewa, pemeliharaan, gaji manajer dan lainnya. Biaya tetap merupakan biaya yang harus dibayar terlepas dari banyaknya output yang diproduksi dan tetap konstan jumlahnya (Rahardjo Adisasmita, 2010:104).

Biaya variabel yang dikeluarkan perusahaan dimulai dari nol ketika kuantitas (Q) yang diproduksi juga masih nol. Biaya variabel (VC) merupakan bagian dari biaya total (TC), yaitu sebagai selisih dai biaya total dikurangi biaya tetap (VC = TC – FC), kesimpulan dari konsep biaya adalahsebagai berikut:

* Total biaya merupakan total biaya dalam rupiah yang dibutuhkan untuk memproduksi tiap tingkat output (Q). TC meningkat dengan meningkatnya (Q).
* Biaya tetap merupakan total biaya dalam rupiah yang berlanjut terus walaupun perusahaan tidak berproduksi. Merupakan biaya yang sama sekali tidak terpengaruh oleh variasi (Q) (sampai suatu batas tertentu).
* Biaya variabel merupakan bagian dari TC dikurangi FC, mencakup misalnya bahan baku, upah buruh, bahan bakar dan lainnya.

Rumusannya: TC = FC – VC

**2.1.10.2. Biaya dalam Transportasi**

Jumlah biaya transpor tidak hanya meliputi biaya-biaya langsung yang dikeluarkan untuk mengangkut barang tetapi termasuk pula biaya-biaya lainnya yang secara tidak langsung berkaitan dengan pemindahan barang tersebut, misalnya biaya persiapan sebelum barang diangkut dan pengeluaran untuk melindungi barang terhadap kerusakan selama perjalanan. Biaya-biaya tersebut sepenuhnya menjadi beban para pemilik barang. Para penumpang dibebani biaya perjalanan berdasar perbedaan mutu pelayanannya, misalnya tarif angkutan kelas I lebih mahal daripada kelas II, penduduk yang melakukan perjalanan ke tempat pekerjaan setiap hari mementingkan nilai waktu perjalanan yang ditempuhnya (Rahardjo Adisasmita, 2010:111).

Usaha transpor yang dikelola secara bisnis akan memperhitungkan biaya yang telah dikeluarkan dan berusaha mencari keuntungan yang sebesar mungkin.konsep biaya tidak selalu sama untuk semua perusahaan, beberapa perusahaan hanya melihat pada pengeluaran uang (*money costa*), dan beberapa perusahnaan lainnya memperhitungkan pengeluaran yang ditambah keuntungan (*inputed costa*). Beberapa macam biaya dalam perusahaan transpor dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Pemilikan, perbaikan, operasi, pemeliharaan, dan penggantian fasilitas-fasilitas transportasi.
2. Kompensasi terhadap kerusakan fasilitas atau kecelakaan penumpang dan lain-lainya.
3. Asuransi resiko.
4. Bunga pinjaman uang.
5. Pajak.
6. Deviden untuk pemilik saham
7. Dan lain-lainnya

**2.1.10.2.1. Pemilikan dan Pengoperasian**

Masalah substansial yang muncul dalam kaitannya dengan pengeluaran uang adalah untuk pembelian dan perbaikan fasilitas-fasilitas yang sudah tua, seperti kendaraan, gedung, dan lain lainnya. Kerugian nilai fasilitas dari waktu ke waktu ditimbulkan dari:

1. Pemakaian yang melampaui batas secara fisik dan kerusakan dalam penggunaan fasilitas-fasilitas.
2. Menjadi rusak atau aus karena proses alam, seperti oksidasi, kristalisasi, lapuk dan sebagainya.
3. Pemakaian sumberdaya alam sampai habis, misalnya deposit batu bara dan minyak bumi.
4. Ketinggalan karena adanya penemuan baru atau penyempurnaan dalam desain fasilitas transpor.
5. Pembatasan atau larangan karena perubahan kebijaksanaan atau peraturan, misalnya becak di kota-kota besar digantikan mikrolet.
6. Kecelakaan disebabkan oleh kelalaian manusia atau bencana alam seperti, banjir, gempa bumi, angin topan yang menimbulkan kerusakan jalan raya atau jaringan rel kereta api.

Masalah yang dihadapi perusahaan adalah menentukan tingkat kerugian dalam nilai (penyusutan). Mungkin berkaitan dengan waktu atau pemakaian kombinasi dari keduanya dalam beberapa tingkatan (Rahardjo Adisasmita, 2010:112).

**2.1.10.2.2. Kompensasi Kerugian atau Kecelakaan**

Perusahaan-perusahaan transpor bertanggung jawab membayar kompensasi untuk:

1. Kegagalan mengangkut barang-barang dan penumpang dengan selamat.
2. Pajak penjualan, dipungut terhadap pembelian barang dan jasa.
3. Pajak pendapatan, sesungguhnya pajak ini dibebankan kepada pemakai jasa angkutan; sistem transpor berfungsi sebagai kolektor untuk pemerintah.
4. Pajak keuntungan .

**2.1.10.2.3. Deviden**

Modal yang ditanam dalam perusahaan transpor mengharapkan keuntungan keungan. Pada umumnya keuntungan tersebut merupakan jaminan kepercayaan bagi para investor dalam penyertaan modalnya. Secara komersil, keuntungan adalah surplus penghasilan diatas biaya pengeluaran (Rahardjo Adisasmita, 2010:113).

**2.1.10.2.4. Biaya dan Volume Lalu Lintas**

Tiap jenis perusahaan transpor mempunyai standar (fisik), seperti penumpang kilometer (total kilometer yang ditempuh oleh semua penumpang), ton-kilometer (total kilometer-ton barang yang diangkut), kendaraan-kilometer (jumlah kilometer yang ditempuh oleh kendaraan), atau perjalanan total (total jumlah perjalanan yang dilakukan oleh kendaraan). Volume lalu lintas dari waktu ke waktu selalu tergambar pada biaya.

Pada umumnya biaya-biaya diklasifikasikan dalam biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya variabel (*variabel cost*). Biaya tetap tidak dipengaruhi oleh perubahan dalam volume lalu lintas yang dihasilkan, oleh karena itu biaya ini tidak memainkan peranan yang penting dalam perhitungan tarif atau dalam perhitungan biaya (minimum). Dalam jangka pendek biaya tersebut tidak berubah, tetapi dalam jangka panjang *fixed cost* dapat berubah, yaitu jika ada perubahan dalam unit produksi (*plane size*) yang digunakan.

Biaya variabel selalu berubah sesuai dengan perubahan yang terjadi pada lalu lintas yang dihasilkan. Tiap ada perubahan dari lalu lintas (*output*) senantiasa akan tercermin pada biaya variabel tersebut, sehingga jenis biaya ini sangat berperanan dalam pembentukan tarif angkutan. Sifat dari biaya tetap dan biaya variabel dalam kaitannya dengan volume lalu lintas dituliskan pada gambar di bawah ini.

*Total costs*

*Non Variabel costs*

*Variabel costs*

 *Costs*

1. *Volume of activity*

Sumber: Rahardjo Adisasmita, dalam Dasar-dasar ekonomi transportasi, 2010.

Gambar 2.1.

Biaya dan Volume Lalu Lintas

Seperti dikemukakan diatas bahwa sifat dari biaya-biaya dalam jangka pendek dan jangka panjang berbeda. Dalam jangka panjang hampir semua biayaa selalu berubah karena unit produksi megalami perubahan pula untuk menyesuaikan dengan tingkat kegiatan yang optimal. Karena itu biaya yang dikatakan tetap dalam jangka pendek mungkin akan menjadi biaya tidak tetap dalam jangka panjang (Rahardjo Adisasmita, 2010:115).

**2.1.10.2.5. Metode Perhitungan Biaya Produksi**

Ada tiga metode yang dapat digunakan untuk menghitung biaya produksi, yaitu:

Pertama, dengan menggunakan prinsip *marginal cost*. Dengan cara ini biaya produksi per unit lalu lintas dihitung berdasar biaya untuk menghasilkan satu tambahan (ekstra) lalu lintas yang baru, yang dinyatakan dalam rumus sebagai berikut:

 *Marginal cost* = $\frac{Total cost increase}{Total quantity of output}$

Berdasar prinsip *marginal cost* ini, maka tarif yang paling tepatyang dapat memberikan keuntungan yang maksimum adalah dimana *marginal cost* sama dengan *marginal revenue* (MC = MR).

Ke dua, adalah metode *fully allocated cost*, yang menghitung setiap bentuk biaya yang terjadi dalam menghasilkan tiap unit lalu lintas. Untuk dapat sampai kepada perhitungan biaya akhir tersebut harus diketahui semua aspek biaya.

Ke tiga, yaitu metode *incremental out of pocket cost*, yang mendasarkan pada pertambahan biaya yang benar-benar dikeluarkan (*out of pocket cost*) sebagai biaya produksi.

Penggunaan ketiga metode tersebut dalam perhitungan biaya produksi untuk menghasilkan tiap unit lalu lintas (biaya minimum produksi yang akan dijadikan dasar perhitungan tarif angkutan) akan berbeda hasilnya walaupun tidak terlalu besar (Rahardjo Adisasmita, 2010:116).

**2.1.11. Analisis Biaya Manfaat**

Analisis manfaat-biaya adalah suatu pendekatan untuk rekomendasi kebijakan yang memungkinkan analis membandingkan dan menganjurkan suatu kebijakan dengan cara menghitung total biaya dalam bentuk uang dan total keuntungan dalam bentuk uang. Analisis manfaat-biaya dapat digunakan untuk merekomendasikan tindakan kebijakan, dalam arti diaplikasikan ke depan (*ex ante*), dan dapat juga digunakan untuk mengevaluasi kinerja kebijakan.  Analisis Biaya Manfaat digunakan, terutama ketika masalah EFISIENSI menjadi sesuatu yang sangat relevan dan diperhitungkan, atau dengan perkataan lain digunakan untuk mengevaluasi penggunaan sumber-sumber ekonomi agar sumber yang langka tersebut dapat digunakan secara efisien.

Analisa Biaya Manfaat secara tradisional melambangkan rasionalitas ekonomi karena kriteria sebagian besar ditentukan deng

an penggunaan efisiensi ekonomi secara global. Suatu kebijakan dikatakan efisien jika manfaat bersih (yaitu total manfaat dikurangi total biaya) adalah lebih besar dari nol dan lebih tinggi dari manfaat bersih yang mungkin dihasilkan dari sejumlah alternatif penggunaan sumberdaya (investasi) lainnya di sektor swasta ataupun publik (opportunity cost).

Beberapa pengertian dan definisi dapat *Cost and Benefit Analysis* antara lain:

* *An approach to policy recommendation that permits analyst to compare and advocate policies by quatifying their total monetary cost and benefits.*
* *A process by which you weigh expected costs against expected benefits to determine the best (or most profitable) course of action.*
* *A technique designed to determine the feasibility of a project or plan by quantifying its costs and benefits*.

Dari berbagai definisi di atas dapatlah ditarik suatu pemahaman bahwa analisa biaya manfaat adalah suatu cara untuk menghitung (dalam besaran nilai uang) sejauhmana biaya-biaya yang dikeluarkan untuk mewujudkan suatu proyek tertentu memberikan hasil manfaat, sehingga dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk dipilih atau tidak dalam suatu pengambilan keputusan.
Adapun pengertian tentang *Cost* (biaya) dan *Benefits* (Manfaat), dapat dijelaskan sebagai berikut:

* *Benefits are the sum of the maximum amounts that people would be willingness to pay to gain outcomes that they view as desirable.*
* *Costs are the sum of the maximum amounts that people would be willing to pay to avoid outcomes that they view as undesirable.*

Analisis biaya manfaat adalah salah satu teknik yang relatif mudah dilakukan, karena secara sederhana pengambilan keputusan dilakukan berdasarkan perhitungan ”untung-rugi” yang dinilai dengan satuan uang (IDR, US$). Bahkan termasuk yang “*intangible*” pun diperhitungkan secara harganya secara rasional dengan satuan uang. Keputusan diambil apabila “untung”, atau manfaatnya lebih tinggi ketimbang biayanya.

Dalam melakukan analisis manfaat-biaya yang harus diperhatikan adalah melakukan hal-hal berikut: (i) *Identifying relevant impacts*, melakukan identifikasi hal-hal mana yang relevan terkena dampak dari kebijakan. Misal: keluasan wilayah, orang-orang/pihak-pihak.  Pihak-pihak mana yang paling berkepentingan dengan Kebijakan, (ii) *Monetizing impacts*, mengukur sejauh mana biaya-biaya yang dikeluarkan memberikan kompensasi yang wajar dengan hasil yang diperolehnya. (iii) *Valuing inputs*, mengukur sejauhmana biaya-biaya yang dikeluarkan memberikan kompensasi yang wajar dengan hasil yang diperolehnya. (iv) *Valuing Outcomes*, menilai sejauhmana hasil yang didapatkan melalui pendekatan *opportunity cost* atau *survey willingness* to pay.  (v) *Oportunity cost*, pemilihan sejumlah sumberdaya yang paling efisien, yang diukur melalui penilaian sejauhmana sumberdaya itu telah mengakibatkan hilangnya kesempatan untuk digunakan untuk menghasilkan hal lain, (vi) *Discounting for time and Risk*, menghitung perkiraan nilai hari ini dari biaya dan manfaat yang akan diperoleh pada masa yang akan datang. Faktor diskonto didasarkan pada asumsi bahwa nilai uang pada masa yang akan datang pada arus biaya dan manfaat tidak sama pada setiap tahunnya. (vii) *Choosing Among Polices*, memilih kebijakan yang mendatangkan manfaat (*net benefits*) yang paling memenuhi kriteria yang ditetapkan (William Dunn, 1985:244) .

**2.2. Kerangka Pemikiran**

Pertumbuhan perekonomian suatu daerah didukung oleh beberapa sumber, salah satu sumber pertumbuhan ekonomi daerah yaitu perindustrian yang terdapat pada suatu daerah, seperti industri tekstil, industri elektronik, pariwisata dan industri lainnya. Selain dari hal tersebut ada juga sektor penunjang yang ikut berperan dalam menunjang pertumbuhan ekonomi daerah, yaitu infrastruktur, jaringan listrik, jaringan komunikasi, trasnportasi dan lain sebagainya. Transportasi menjadi salah satu sektor penunjang yang berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi daerah. Transportasi juga menunjang semua sumber-sumber pertumbuhan daerah, jadi transportasi menunjang pergerakan orang dan barang.

Transportasi terbagi menjadi dua klasifikasi, yang pertama transportasi pribadi, yang kedua transportasi publik (umum). Transportasi publik pun terbagi menjadi dua bagian, angkutan dalam kota dan angkutan antar kota. Di Kota Bandung transportasi publik telah menimbulkan berbagai permasalahan, baik dalam segi pelayanan kepada pengguna hingga keamanan yang dirasakan pengguna saat berkendara menggunakan moda transportasi publik yang ada di Kota Bandung. Lalu muncul inovasi bisnis baru dibarengi dengan kemajuan teknologi informasi yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, yaitu ojek daring yang masuk ke Kota Bandung pada tahun 2015 yang lalu. Kehadiran ojek daring tersebut membantu memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Kota Bandung, karena kendaraan yang digunakan yaitu kendaraan bermotor roda dua membuat masyarakat lebih efisien dalam melakukan perjalanan dari segi waktu.

Kelebihan ojek daring dibandingkan ojek konvesional yang sudah ada dari sejak dulu hadir di Kota Bandung yaitu menggunakan sistem berbasis aplikasi, membuat pengguna tidak perlu repot untuk mencari dan menunggu ojek tersebut, tinggal memesan lewat aplikasi yang didukung oleh jaringan internet lalu ojek daring tersebut datang menjemput.

Inovasi perusahaan ojek daring bukan menyediakan kendaraan untuk para pengemudinya akan tetapi ojek daring meyediakan sistem jasa layanan untuk mempertemukan antara pengemudi dan penumpang melalui aplikasi yang dibuat oleh perusahaan tersebut. Unsur utama penerimaan pendapatan ojek daring dari pengemudi ojek daring tersebut yang awalnya para pengemudi harus mendeposit sejumlah uang agar mendapatkan penumpang, dari setiap satu penumpang uang yang ada dalam deposit tersebut akan di potong 15% sesuai tarif perjalanan penumpang. Dan unsur tambahan penerimaan pendapatan ojek daring dihasilkan dari seberapa banyak aplikasi ojek daring tersebut diunduh oleh masyarakat akan mendapatkan keuntungan dari pihak Google, disamping itu dari iklan yang ditampilkan di aplikasi ojek daring tersebut. Oleh karena itu perusahaan ojek daring dapat bertahan dan berkembang sampai saat ini.

Bukan tidak menimbulkan perbedaan pendapat terkait adanya ojek daring tersebut, akan tetapi keadaan transportasi publik sekarang dibarengi dengan keadaan lalu lintas yang belum dapat diuraikan permasalahannya, menjadikan para pengguna moda transportasi banyak beralih menggunakan ojek daring dengan alasan pelayan yang baik dan efisiensi waktu.

Adapun kerangka pemikiran mengenai penelitian ini seperti pada gambar 2.2 berikut:

Pertumbuhan ekonomi daerah

Sektor Penunjang:

* Infrastruktur
* Jaringan listrik
* Jaringan komunikasi
* **Transportasi**
* dan lainnya

Sumber-sumber Pertumbuhan daerah

* Industri tekstil
* Industri elektronik
* Pariwisata

Faktor yang menentukan produsen ojek daring:

* Kebutuhan fleksibilitas masyarakat
* Efisiensi harga
* Banyak permasalahan pada transportasi umum

Faktor yang mempengaruhi konsumen memilih jasa angkutan:

* Pelayanan yang baik
* Efisiensi waktu dan harga
* Kenyamanan dan keamanan dalam berkendara

Jasa

Transportasi

Publik

Transportasi

Umum

Ojek daring

Gambar 2.2. Kerangka Pemikiran

**2.3. Penelitian Terdahulu**

**2.3.1. Rifaldi**

Rifaldi (2016), melakukan penelitian dengan judul “Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/i Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta” penelitian dilakukan dengan pendekatan penelitian kuantitatif.

Jumlah populasi pada penelitian ini adalah sebanyak 443 responden. Sedangkan teknik sampling yang digunakan adalah salah satu teknik pada *nonprobability sampling*  yaitu *insidental sampling.* Dalam menentukan ukuran sampel penelitian ini ditentukan dengan Teknik Slovinb dan didapatkan hasil sampel 82 responden. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan melakukan observasi ke lapangan dan menyebarkan instrument penelitian berupa kuisioner ke responden, tipe skala yang digunakan untuk mengukur kedua variabel pada penelitian ini adalah skala interval.

Berdasarkan hasil analisis korelasi sederhana didapatkan korelasi yakni 0,641 yang berarti terjadi hubungan yang sedang dengan hubungan yang positif karena nilai R positif. Sedangkan berdasarkan hasil indeks determinasi, persentase pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan pelangggan sebesar 41,1% yang berarti menunjukan hubungan yang sangat kuat.

**2.3.2. Nafisa Choirul Mar’ati**

Nafisa (2016), melakukan penelitian dengan judul “Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Konsumen Gojek Di Surabaya)” penelitian dilakukan dengan pendekatan kuantitatif.

 Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *nonprobability sampling* dengan pendekatan *accidental sampling*. Data dikumpulkan dengan menggunakan metode survei melalui angket yang diisi oleh responden. Sampel penelitian yang digunakan sebanyak 96 responden. Penelitian ini menggunakan metode Analisis Regresi Linear Berganda. Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan uji F dan uji T.

 Hasil penelitian dengan menggunakan uji T diketahui bahwa kualitas layanan ($X\_{1}$) berpengaruh secara signifikan terhadap kepuasan pelanggan sebesar 2,237 didukung pula dengan tingkat signifikansi sebesar 0,028<0,05 atau 5% sedangkan harga ($X\_{2}$) diketahui memiliki nilai sebesar 3,534 didukung pula dengan tingkat signifikasi sebesar 0,001<0,05 atau 5%, hal ini menunjukkan variabel yang dominan dalam mempengaruhi kepuasan pelanggan adalah variabel harga ($X\_{2}$). Sedangkan variabel kualitas layanan ($X\_{1}$) dan harga ($X\_{2}$) memiliki pengaruh secara simultan terhadap kepuasan pembelian. Hal ini dapat dilihat dari besarnya nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,198.