

PERMINTAAN DAN PENAWARAN JASA TRANSPORTASI

Hanly Fendy Djohar Siwu

Dosen Pengajar

*Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Program Studi Magister Ilmu Ekonomi
Universitas Sam Ratulangi*

ABSTRAK

Kajian ini bertujuan untuk mengetahui permintaan dan penawaran jasa transportasi dalam rangka untuk mendapatkan informasi secara teoritis yang berhubungan dengan jasa transportasi sehingga pelayanan terhadap transportasi dapat disediakan sesuai dengan kebutuhan masyarakat pengguna. Dengan demikian para pengusaha dan pengguna dapat memahami pentingnya transportasi untuk memperlancar arus perputaran kegiatan ekonomi yang pada gilirannya akan dapat membantu percepatan pembangunan ekonomi di masing-masing daerah yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi melalui kontribusi sektor pengangkutan atau yang dikenal dengan jasa transportasi baik dari sisi permintaan maupun penawaran dimana diharapkan akan tercipta keseimbangan.

Kata kunci: Permintaan dan penawaran jasa transportasi, pembangunan ekonomi, pertumbuhan ekonomi

PENDAHULUAN

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan 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 transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri.

Transportasi menciptakan guna tempat (place utility) dan guna waktu (time utility), 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 (service activities). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan, keamanan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa

transportasi dikatakan sebagai derived demand atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk meiyani hrerbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. Sesuai sifatnya sebagai derived demand maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian (Siregar, 1995: 21).

Penyediaan (penawaran) jasa transportasi agar diupayakan seimbang dengan permintaan jasa transportasi. Jika penawaran jasa transportasi lebih kecil dibandingkan permintaan jasa transportasi, maka akan terjadi kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga barang, sebaiknya jika penawaranl besar dari permintaannya, hal ini akan mendorong timbulnya persaingan yang tidak sehat di antara perusahaan pengangkutan, sehingga banyak di antara mereka mengalami kerugian dan bahkan ada yang terpaksa menghentikan kegiatan usahanya.

Dalam sistem transportasi terdapat persoalan mendasar yaitu mengenai keseimbangan antara prasarana transportasi yang tersedia dengan besarnya kebutuhan akan pergerakan. Karena itu, dinyatakan bahwa usaha pemecahannya dapat dilakukan, sebagai berikut:

- a) Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan.
- b) Mengurangi volume arus pergerakan dengan mengurangi jumlah kendaraan pemakai jalan.
- c) Menggabungkan (a) dan (b), yaitu menyediakan kapasitas secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

Cara pertama, tentu saja tidak mungkin dilakukan terus menerus tanpa batas. Cara kedua membatasi jumlah kendaraan mungkin pula sulit dilakukan, karena pabrik kendaraan tidak diharapkan untuk berhenti berproduksi. Karena itu penanggulangannya dengan mencari jalan tengah di antara kedua cara tersebut.

PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI

Permintaan berdasar 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 sector transportasi seperti halnya di sektor-sektor ekonomi lainnya.

Istilah permintaan menunjukkan jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang akan diberi 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 dari pada 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 tidak 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 ini dinyatakan dalam konsep elastisitas atau inelastisitas permintaan.

Penjual biasanya lebih tertarik kepada pengaruh perubahan terhadap penghasilan (dan keuntungan) dari pada pengaruh terhadap jumlah barang atau jasa yang dijual. Seringkali penurunan harga yang relatif kecil akan meningkatkan penjualan dan secara substansial menambah penghasilan di atas tingkat originalnya. Sebaliknya kenaikan harga biarpun kecil saja akan mengurangi penjualan sedemikian rupa penghasilan akan menurun sangat berarti.

NILAI JASA TRANSPORTASI

Seperti telah dinyatakan bahwa permintaan berkaitan dengan nilai jasa transportasi, tetapi perlu dipertanyakan nilai jasa transportasi untuk siapa?

Apakah permintaan jasa transportasi secara agregat (masyarakat) atau permintaan individual. Penduduk daerah A dan daerah B mengharapkan memiliki fasilitas jalan raya dan kereta api yang menghubungkan kedua daerah tersebut. Untuk kepentingan nasional dan alasan lain, masyarakat membutuhkan tersedianya jasa penerbangan komersial yang ekstensif ataupun fasilitas-pelayaran niaga yang lancar.

Tarif angkutan untuk kepentingan masyarakat pada umumnya ditentukan lebih murah. Jika permintaan masyarakat dapat dipenuhi, maka kesenjangan antara penghasilan yang diperoleh dari pemakai jasa angkutan yang bersedia membayar untuk jasa individual dan dana yang diperlukan untuk membangun dan mengoperasikan fasilitas transportasi yang diinginkan dapat ditutup dari subsidi pemerintah. Fasilitas transportasi (suplai) harus disediakan secara cukup untuk melayani permintaan.

Dari segi pemakai jasa angkutan (individu) tidak mudah menentukan nilai jasa angkutan. Untuk angkutan barang jarak jauh utamanya didasarkan pada perbedaan regional atau spesialisasi regional. Dapat dikatakan bahwa nilai jasa transportasi pemilik barang individual dapat diukur oleh perbedaan biaya harga antar produksi pada titik asal dan harga pada beberapa titik tujuan lainnya. Ternyata tidak selalu demikian. Perbedaan harga antar daerah ditentukan oleh tarif angkutan, dapat pula tarif angkutan menentukan harga tetapi sering kali harga sudah

ditentukan. Banyak produk dijual pada tingkat harga standar di seluruh daerah meskipun biaya transportasi dari tempat asal ke tempat-tempat tujuannya berbeda-beda (misalnya rokok).

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 akan jasa 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 transport. Hal ini tidak berarti bahwa perubahan 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 antar 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 dari pada 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, di mana harga jasa transportasi per kilometer semakin rendah jika jarak perjalanan yang ditempuh bertambah jauh.

Konsep elastisitas dan inelastisitas telah digunakan 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 dibutuhkan. Jadi permintaan dan biaya (suplai) itu berdiri sama tinggi dalam menentukan tingkat tarif angkutan 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 sama pada Q (permintaan jasa transportasi), sehingga penjualan ($P \times Q$) tetap tidak berubah, maka situasi seperti ini dikategorikan sebagai erastisitas permintaan uniter ($E = 1$).
2. Dalam hal ini penurunan persentase F menimbulkan kenaikan persentase yang lebih kecil pada Q sehingga hasil penjualannya ($P \times Q$) menurun, hal ini dikategorikan sebagai permintaan inelastis ($E < 1$).
3. Kalau penurunan persentase P menimbulkan kenaikan persentase yang besar dalam Q sehingga hasil penjualan $P \times Q$ juga meningkat, maka hal ini dikatakan sebagai permintaan yang elastis ($E > 1$).

Rumus koefisien elastisitas permintaan (demand elasticity = E)

$$E_d \frac{(\text{Presentase Perubahan } Q)}{(\text{Presentase Perubahan } P)} = \frac{\frac{\Delta Q}{Q}}{\frac{\Delta P}{P}}$$

Permintaan menunjukkan response pola waktu sebagaimana halnya pada penawaran. Misalkan anda sedang melakukan perjalanan jauh ketika itu tiba-tiba harga bensin dinaikkan, tidak mungkin Anda mengatasi hal itu dengan cara menjual mobil anda atau membatalkan perjalanan piknik anda sehingga dalam sesaat itu elastisitas permintaan mendekati nihil. Dalam jangka panjang terdapat lebih banyak fleksibilitas, terdapat pilihan naik sepeda, kereta api, atau memakai mobil yang lebih kecil yang lebih hemat bensin. Elastisitas permintaan bensin dalam jangka waktu pendek sekitar 1,0. Dalam jangka panjang ternyata elastisitas harga bensin cukup besar, yaitu lebih dari 1,0, karena tingginya harga bensin akan mendorong orang membeli mobil yang lebih kecil yang lebih hemat pemakaian bensinnya. Pemakaian kendaraan yang lebih kecil akan mengurangi permintaannya akan bensin.

FLUKTUASI REGULER PERMINTAAN JASA TRANSPORTASI

Satu ciri yang nyata dari permintaan jasa transportasi adalah fluktuasi reguler sepanjang waktu di daerah perkotaan, permintaan angkutan jalan raya dan angkutan Umum lebih tinggi pada pagi-pagi hari dan sore hari (transportasi perkotaan) dibandingkan pada waktu sisanya dalam konteks permintaan untuk transportasi penumpang berfluktuasi secara reguler sepanjang tahun dengan puncak-puncakmusiman yang tinggi, sedangkan pada transport barang secara internasional (khususnya pelayaran) terdapat siklus permintaan jangka panjang. Kecenderungan terjadinya puncak dalam permintaan transport merupakan suatu refleksi dari fluktuasi dalam permintaan untuk produk akhir yang memerlukan angkutan untuk didistribusikan ke berbagai daerah. secara umum, penduduk berharap pergi berliburan pada musim panas, maka terjadi puncak kepadatan permintaan untuk pelayaran kereta api, kapal laut dan penerbangan,

sedangkan dalam kegiatan bisnis yang berlangsung pada jam 9.00 s/d 17.00 merupakan konsentrasi konsekuensial dalam lalu lintas ulang alik (commuter traffic).

Fluktuasi jangka panjang dalam permintaan jasa transportasi merefleksikan perkembangan siklus bisnis yang meliputi tahap atau periode, pertumbuhan (growth) perluasan (expansion), kelesuan (declining) dan penyembuhan (recovery). Fluktuasi dalam permintaan jasa transportasi perlu diupayakan stabil, yang menarik perhatian dalam permintaan perjalanan keluarga misalnya menggeser perjalanan ke waktu yang tidak puncak kepadatan (misalnya menonton bioskop pada jam 16.00 dan 24.00 di samping jam 7.00 yang umumnya dilakukan) dapat pula dilakukan dengan menciptakan permintaan pada jam-jam bukan puncak (misalnya memberi peluang kepada ibu-ibu rumah tangga merakukan shopping (berbelanja) pada jam 10.00 - 12.00 dan jam 17.00-21.00 dengan menyediakan fasilitas angkutan bus tanpa bayar (free bus) menuju kedan dari pusat-pusat perbelanjaan.

Pengkajian mengenai anggaran waktu perjalanan (travel time budget) merupakan suatu hal yang cukup rumit. Menurut Goodwin (1973) memperlihatkan bahwa secara agregat tingkat pemanfaatan waktu perjalanan perkapita meningkat secara proporsional terhadap pendapatan. Penduduk berpendapatan rendah menggunakan waktu perjalanannya adalah rendah dibandingkan penduduk golongan pendapatan lebih tinggi yang memiliki anggaran waktu perjalanan yang lebih tinggi. Temuan di atas menekankan pentingnya waktu demikian pula variabel konvensional dalam analisis permintaan perjalanan. Berdasar latar belakang permintaan agregat ini, maka sekarang adalah relevan untuk melihat lebih rinci seberapa besar pengaruh aktual dan motivasi terhadap perjalanan dan permintaan yang terkait pelayan jasa transportasi.

HARGA PELAYANAN TRANSPORTASI

Seerti telah dibahas di atas bahwa harga transportasi lebih dari permasalahan biaya uang yang dibayar dalam bentuk tarif. Dalam permodalan transportasi dalam pekerjaan kuantitatif, komponen lain dari harga yaitu biaya waktu, waktu menunggu, ketidakamanan, dan lainnya) dapat dikombinasikan untuk membentuk suatu indeks biaya yang tereralisasi.

Centralisasi adalah kesulitan yang jelas khususnya menyangkut semua modal transportasi tetapi dalam banyak kasus kelihatan jelas bahwa perubahan harga di dalam batas tertentu mempunyai pengaruh kecil secara relatif pada kuantitas perjalanan atau jasa transportasi yang diminta. Permintaan untuk pelayanan barang misalnya, sangat inelastik untuk sebagian karena kelangkaan substitusi untuk jasa pelayanan. Sebagian karena permintaan yang bersifat inelastik untuk bahan baku/mentah yang diangkut pada umumnya dan sebagian karena kepentingan kecil secara relatif dari tarif angkutan dalam harga penjualan muatan.

Dalam kenyataannya, elastisitas harga jasa transportasi seperti halnya elastisitas harga dari barang-barang lain, seharusnya secara ideal diletakkan dalam konteks yang spesifik. Dalam kasus transportasi ada empat tipe klasifikasi yang penting.

1. Keperluan perjalanan. Elastisitas tarif untuk tipe tertentu dari perjalanan adalah lebih tinggi dari yang lainnya. Permintaan perjalanan bisnis nampaknya lebih tidak sensitif terhadap perubahan dalam harga transportasi dari pada bentuk perjalanan lain.
Straszheim (1978) menyimpulkan tarif kelas satu dapat dinaikkan dan akan menaikkan total penerimaan elastisitas permintaan untuk pelayanan ekonomi standar adalah sekitar satu, dan yang tertinggi untuk perjalanan waktu puncak. Permintaan untuk tarif diskon dan promosi adalah elastik harga yang tinggi adalah berbahaya berupaya untuk menganalisis permintaan transportasi tanpa mempertimbangkan tipe spesifik perjalanan yang sedang dilakukan.
2. Metode menetapkan tarif. Para pengguna bentuk-bentuk transportasi yang berbeda (atau seringkali, pelayanan berbeda dari moda yang sama) adalah sering dihadapkan dengan metod pembayaran yang berbeda. Konsekuensinya, persepsi mereka mengenai harga/tarif suatu perjalanan bisa berbeda.
Dalam penentuan tarif transportasi ada yang menggunakan sebagai dasar yaitu biaya marjinal jangka pendek (short run marginal cost) meliputi biaya bahan baku, minyak perawatan, baru, dan depresiasi/penyusutan.
3. Jangka waktu sebagai pertimbangan
Penduduk diperhadapkan dengan suatu perubahan dalam harga transpor yang berbeda-beda dalam jangka waktu sangat pendek, jangka pendek dan jangka panjang. Reaksi sesaat dalam jangka waktu sangat pendek, kenaikan tarif transpor umum sangat dramatik, elastisitas permintaan relatif tinggi, tetapi dalam jangka panjang cenderung menurun elastisitas jangka sangat pendek secara ekstrim tinggi, tetapi hanya berlangsung sebentar saja.
Bila memperhatikan pengaruh kenaikan umum pada biaya perjalanan ulang alik, mengakibatkan perubahan minimal dalam pola perjalanan dalam jangka pendek, tetapi dalam jangka panjang mempengaruhi relokasi perumahan buruh dan tempat kerja secara dramatik pengaruhnya, cenderung mendekati tempat kerja.
4. Tingkat mutlak perubahan harga
Adalah benar bahwa perjalanan lebih panjang dilakukan kurang sering (less frequently), penduduk mencari informasi mengenai tarif transpor dalam berbagai jenis perjalanan jarak panjang untuk waktu luang sebesar 32 persen, mengunjungi teman dan keluarga 25 persen, hiburan 14 persen, bekerja 14 persen, olahraga 7 persen, belanja/bisnis pribadi 6 persen (hasil penelitian di Merseysid/Yorkshare, oleh Edwards dan Dennis, 1976).

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 teriarli eksese 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 (telah dijelaskan dalam Bab IX di depan).

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 langkah untuk mengatasi persoalan daerah-daerah yang terbelakang atau untuk membuka daerah-daerah perbatasan.

ELASTISITAS PENAWARAN

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

CAMPUR TANGAN PEMERINTAH DALAM PASAR JASA, TRANSPORTASI

Analisis permintaan dan penawaran merupakan salah satu sarana terpenting yang diberikan ilmu ekonomi. Teknik analisis ini bersifat serba guna. Analisis ini merupakan sarana untuk menganalisis dan menguraikan berbagai faktor, penyebab dan kekuatan-kekuatan yang mempengaruhi harga. Analisis permintaan dan penawaran bukanlah jawaban akhir melainkan merupakan awal pemahaman ekonomi

Pemerintah dapat mempengaruhi harga di pasar dengan cara mempengaruhi penawaran atau permintaan atau keduanya. Hal ini di kerjakan oleh berbagai negara yang memegang monopoli internasional. Negara-negara OPEC dalam tahun 1970-an menaikkan harga minyak bumi sampai lipat sepuluh disertai pembatasan penawaran. Brasilia membakar kopinya untuk menaikkan harganya. Gula, coklat dan kopi masih tetap dianalisis secara internasional. Pemerintah tersebut tidak melanggar hukum penawaran dan permintaan. mereka melaksanakan programnya melalui hukum penawaran dan permintaan.

Permintaan, penawaran, dan harga jasa transportasi saling berinteraksi dalam pasar. Pasar jasa transportasi dapat bersifat persaingan yang konstruktif (sehat), tetapi dapat pula bersifat destruktif (tidak sehat). Peranan pemerintah dalam menciptakan persaingan pasar yang sehat, beberapa upaya dapat dilakukan, di antaranya (1) menetapkan tarif batas atas dan batas bawah, persaingan tadi dimungkinkan dalam batas tertentu, yaitu tidak boleh lebih tinggi dari batas atas, dan tidak boleh lebih rendah dari batas bawah, (2) menetapkan izin operasi kepada perusahaan pengangkutan (operator) sesuai jumlah yang dibutuhkan, (3) memberikan sanksi yang berat kepada perusahaan pengangkutan (operator) yang melanggar peraturan yang berlaku Misalnya mencabut izin usahanya), (4) dan lainnya.

PENUTUP

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R., 2010, Dasar-dasar Ekonomi Transportasi, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Bigham, T.C. dan Roberts, M.J, 1995, Transportasion principles and problems, Mc Graw Hill, New York.
- Departemen Perhubungan, Sistem Transportasi Nasional, Jakarta
- Hoyle, B.S. (ed), 1973, Transportation and Development, Mac Millan, London
- Kanafami, A., Transportation Demand Analysis, Mc Graw Hill Book Company, New York
- Kneafsey, J.T., 1975, Transportation Economic Policy, D.C. Health and Company, London.
- Lansing, J.B., 1966, Transportation and Economic Policy, The Free Press, New York Collier-Mac Millan Ltd
- Lockhin, D.P., 1966, Economic of Transportation, Richard D. Irwin nc, Homewood-Illinois
- Munby, D. (ed), 1996, Transportation, Penguin Books, Harmonds Worth
- Samuelson, P.A. dan Nordhaus, W.D., 1986, Ekonomi, Edisi kedua belas, terjemahan, Erlangga, Jakarta
- Siregar M, 1995, Kumpulan Tulisan Perencanaan Pembangunan Sistem Transportasi, Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan R.I., Jakarta
- Troxeeel, E., 1955, Economic of Transport, rinhart and Company, Inc., New York