

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

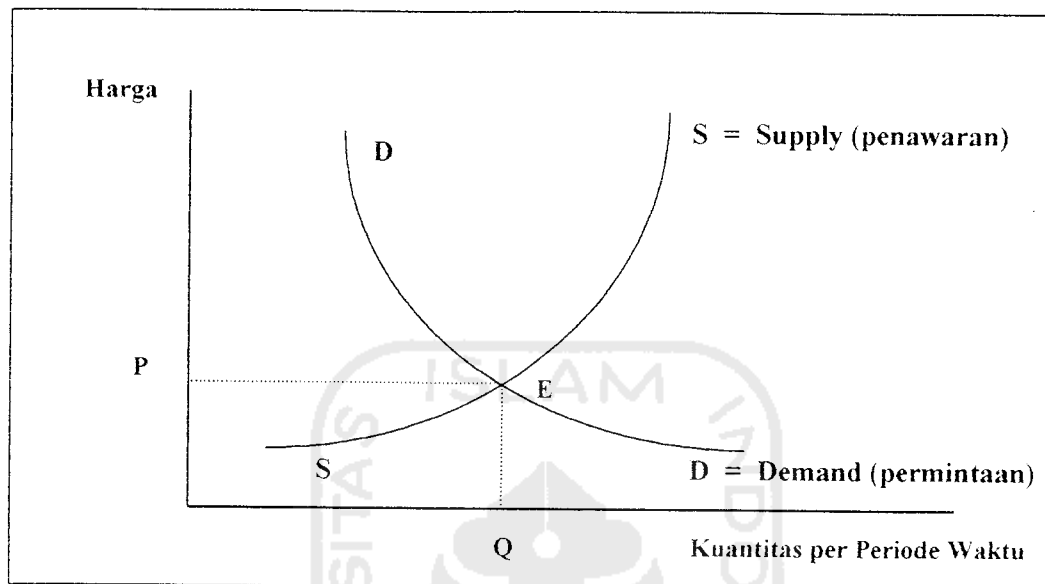
2.1. Mekanisme Penentuan Harga Penawaran dan Permintaan

Dalam analisa ekonomi dikenal tiga kegiatan pokok yakni : 1).produksi, 2).konsumsi, dan 3).pertukaran. Adapun yang disebut mekanisme harga oleh Dr. Boediono (1988) adalah proses yang berjalan atas dasar kekuatan tarik menarik antara konsumen dan produsen yang bertemu di pasar. Pasar dalam hal ini adalah berarti luas, yakni bukan sekedar tempat tetapi lebih kepada proses transaksi antara produsen dan konsumen. Hasil netto dari kekuatan tarik-menarik tersebut adalah terjadinya harga untuk setiap barang (di pasar barang) dan untuk setiap faktor produksi (di pasar faktor produksi).

Pada suatu waktu harga sesuatu produksi atau barang mungkin naik karena gaya tarik konsumen. Karena suatu hal kemudian menjadi lebih kuat (yaitu para konsumen meminta lebih banyak barang tersebut). Sebaliknya harga sesuatu barang atau produksi turun apabila permintaan para konsumen melemah.

Alfred Marshall (1842 – 1924) seorang ahli ekonomi Inggris dalam bukunya *Principles of Economics* (1890) menunjukkan bahwa permintaan dan penawaranlah yang secara simultan menentukan harga. Analisa ini ditunjukkan pada Gambar 2.1 tentang diagram Marshallian. Pada gambar tersebut kuantitas

barang atau produksi per periode waktu pada sumbu mendatar sedangkan harga per satuannya ditunjukkan pada sumbu tegak.



Gambar 2.1 Diagram Marshallian

Sumber : Engineering Economy, H.G Thuessen cs, 1981

Kurva DD menunjukkan kuantitas barang yang diminta per periode waktu pada setiap harga yang mungkin. Kurvanya berlereng menurun menunjukkan prinsip marginalis yang menyatakan bahwa bila kuantitas bertambah maka orang bersedia membayar harga yang lebih rendah untuk satuan terakhir barang yang dibelinya.

Kurva SS menunjukkan penawaran atau kuantitas barang yang ditawarkan pada berbagai harga yang mungkin menentukan bagaimana biaya produksi naik bila kuantitas yang diproduksi bertambah. Dengan kata lain bahwa kurva SS mencerminkan kenaikan biaya marginal, sedangkan kuva DD mencerminkan penurunan nilai pakai. Dua kurva tersebut berpotongan pada titik E yang

merupakan titik keseimbangan dengan harga dan kuantitas keseimbangan P dan Q. Harga dan kuantitas ditentukan secara simultan. Bila salah satu kurva tersebut bergeser karena satu atau beberapa sebab maka titik keseimbangannya juga bergeser¹⁾.

Konsep elastisitas tidak saja dipakai oleh ahli ekonomi, tetapi juga oleh mereka yang berhubungan dengan industri termasuk transportasi. Misalnya untuk industri transportasi umum di Amerika Serikat telah diterima sebagai aturan biasa berupa perkiraan kasar bahwa penambahan 1% dalam biaya transportasi akan mengakibatkan penurunan 3% dalam penghasilan dari penumpang²⁾.

2.2. Analisa Penawaran/Fungsi Produksi Jasa Transportasi dan Faktor-faktor yang Mempengaruhinya

Transportasi dari orang atau barang biasanya tidak dilakukan hanya untuk keinginan itu saja, tetapi untuk mencapai tujuan lainnya. Kebutuhan akan transportasi oleh Edward K. Morlok, 1985 disebut sebagai kebutuhan yang diturunkan ("derived demand") yang datang dari kebutuhan untuk suatu komoditi atau pelayanan. Pada dasarnya ia diturunkan dari :

- 1). kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk mengikuti suatu kegiatan dan
- 2). kebutuhan akan pengangkutan barang tertentu untuk membuat tersedianya barang tadi pada tempat-tempat dimana dia dapat dipergunakan.

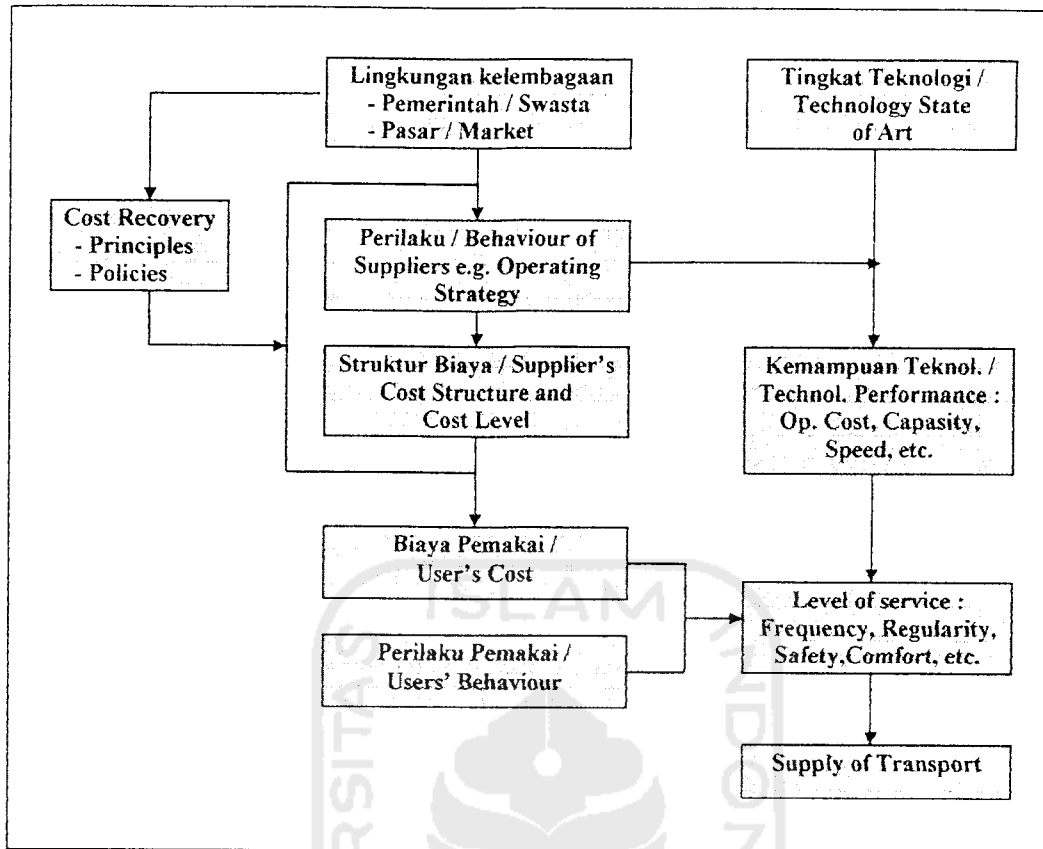
¹⁾ Dr. Farid Wijaya, *Ekonomika Mikro*, 1990

Produk jasa transport merupakan jenis produksi yang tidak bisa disimpan sebagai inventaris dan jasa ini dipengaruhi oleh waktu-waktu puncak lalu lintas. Ciri-ciri ini mengakibatkan kenaikan biaya (berupa investasi sarana dan prasarana, operasi, perawatan, dan perbaikan). Hal ini terutama disebabkan oleh usaha untuk menyesuaikan kapasitas dengan permintaan.

Kapasitas tersedia yang ditawarkan dipengaruhi oleh berbagai struktur kepemilikan dari sektor transport dan struktur pasar (bentuk persaingan bebas hingga monopoli). Peranan pemerintah sangat menentukan dalam pembentukan struktur-struktur ini yakni dalam bentuk akses kegiatan, tarif/subsidi, perijinan, rute, prasarana, dan kebijaksanaan pengambilan biaya investasi. Disamping itu biaya per unit yang menjadi dasar struktur dan tingkat-tingkat pengembalian / keuntungan akan mempengaruhi kelangsungan dan perluasan usaha berupa perbaikan dan peningkatan produksi (pelayanan yang lebih baik dan biaya yang lebih rendah).

Dalam transportasi darat fungsi penawaran ditentukan oleh perilaku pemakaian jalan, misalnya oleh bagaimana pemakai memilih rute yang pada dasarnya menentukan waktu perjalanan. Sedangkan tingkat waktu ini bergantung pada kecepatan yang dicapai pengendara. Adapun faktor-faktor lain yang dapat dilihat pada Gambar 2.2.

²⁾ Curtin, de Neufville and Freidlander, 1968



Gambar 2.2. Faktor-faktor yang mempengaruhi penawaran transportasi.

Sumber : TRRL Report No. 674, Transport and Road Research Laboratory, U.K. 1976.

2.3. Pengertian Umum Jalan Tol

Jalan komersial di Indonesia lebih dikenal sebagai jalan tol. Adapun pengertian yang lebih definitif terdapat pada UU RI No 13 tahun 1980 pasal 1 yang menyebutkan bahwa :

- (1) jalan tol adalah jalan umum yang kepada para pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol,
- (2) tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk pemakaian jalan tol.

Sedangkan keberadaan jalan tol direncanakan untuk lalu lintas dengan kecepatan tinggi, dipergunakan untuk jarak jauh sebagai penghubung antara kota-kota besar.

Hal ini diharapkan agar waktu tempuh kendaraan menjadi semakin pendek dan menghemat biaya operasi kendaraan.

Dalam UU juga menjelaskan keterkaitan antara BOK dengan tarif tol yaitu Biaya Operasi Kendaraan melalui jalan tol ditambah tarif tol harus lebih kecil dibandingkan dengan Biaya Operasi Kendaraan melalui jalan tol.

Bab VI juga menyatakan Jalan tol merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang ada. Oleh karena itu jalan tol hanya boleh dibangun bila jalan yang telah ada tidak mampu lagi menampung pertumbuhan lalu lintas harian yang makin tinggi.

Adapun kebijakan pengambil keputusan untuk menentukan tarif tol atau menaikkan tarif tol yang telah ada merupakan keputusan Presiden dengan usulan dari berbagai pihak, seperti yang tercantum pada Peraturan Pemerintah RI No. 8 tahun 1980.

Namun tidak selamanya suatu ruas jalan akan menjadi jalan tol karena pada dasarnya sifat komersialnya adalah sementara. Jalan tol dapat menjadi jalan umum non tol bila :

- 1) tujuan penyelenggaraan jalan tol sudah tercapai, yaitu untuk melayani jasa distribusi yang mempunyai spesifikasi bebas hambatan agar tercapai efisiensi yang maksimal dalam penggunaan sumber daya,
- 2) persyaratan teknis jalan tol tidak terpenuhi dan
- 3) fungsi jalan tol sebagai jalan alternatif jalan umum tidak berperan lagi.

2.4. Sistem Tarif Jalan Tol di Indonesia

Tarif tol pada umumnya dibagi menjadi dua tingkat tarif.³⁾

1. Tarif Tolok (“Standard Toll”)

Tarif tolak menggambarkan tarif tol yang ditentukan sehingga memberikan keuntungan bagi pemilik dan pemakai jalan dengan jumlah pemakai jalan yang paling maksimal

2. Tarif Tinggi (“High Toll”)

Tarif tinggi menggambarkan tarif tol yang ditentukan sehingga memberikan keuntungan bagi pemilik dan pemakai jalan tetapi sudah menurunkan jumlah pemakai jalan dari jumlah maksimal yang dapat dicapai

2.5. Sistem Pengoperasian Jalan Tol

Untuk mengutip tol dari pemakai jalan dikenal dengan dua sistem.

1. Tatanan Tarif Tol Tertutup

Adalah tol yang dibebankan kepada pengguna jalan sesuai dengan jarak yang ditempuh. Sistem ini biasanya dipakai untuk jalan tol antar kota dengan jarak tempuh yang panjang. Pada pintu masuk pengemudi akan mengambil tiket dan baru membayar di pintu keluar. Dengan cara ini kemampuan menampung masuknya kendaraan menjadi tinggi, tetapi di pintu keluar pemakai jalan harus lebih lama berhenti karena ada proses penyerahan tiket, membayar serta menerima kembali tiket. Akibatnya muncul antrian panjang di pintu keluar yang dapat memancing timbulnya kemacetan.

³⁾ Waldiyono, 1986