

ELASTISITAS PERMINTAAN PENUMPANG ANGKUTAN UDARA RUTE JAKARTA- DENPASAR TERHADAP PERUBAHAN TARIF

Oleh: M. Herry Purnama *)

*) Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Telp. (021) 34832944 Fax. (021) 34832968
e-mail : litbang_udara@yahoo.co.id

ABSTRACT

Demand for transport is influenced by many factors either directly related to transport or not. These factors are always changing along with the dynamics of society and the passage of time. One of the factors that affect air transport demand is the change in tariffs. By using exponential regression will know the level of elasticity of demand for passenger air transport Denpasar-Jakarta route. The results showed that the elasticity of the Jakarta-Denpasar flight route of - 0.082.

Factors affecting the air transport mode choice is a quick time by 85% to be the dominant factor, followed by 12.1% comfort of a cheap rate to 2.82% and no one chose the factor of safety. Alternative modes of choice or a replacement in case of air freight rate increase on every presentaseperubahan fare to Denpasar-Jakarta route passengers will switch to buses.

Keywords : Elasticity, Demand, AirTransport

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Penyelenggaraan transportasi udara merupakan bagian dari pelaksanaan tugas transportasi baik sebagai *servicing function* maupun *promoting function* tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat yang dilayani dan kecenderungan perkembangan ekonomi global yang terjadi. Pada tingkat pertumbuhan ekonomi yang relatif rendah dengan tingkat pergerakan masyarakat yang juga rendah, penyelenggaraan transportasi khususnya transportasi udara bukan merupakan kegiatan usaha yang mendatangkan untung bagi penyelenggaranya tetapi harus dilaksanakan untuk menjamin adanya pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah.

Dilihat dari perkembangan perubahan global yang saat ini sudah dirasakan, reposisi, reorientasi dan restrukturisasi kebijakan dan strategi di bidang transportasi udara sudah merupakan kebutuhan yang sangat mendesak. Munculnya era globalisasi yang tidak dapat dibendung karena tidak dapat mengenal batas ruang dan waktu serta meningkatnya kerjasama ekonomi regional, ditambah lagi dengan meningkatnya liberalisasi di bidang jasa-jasa dan pergerakan modal perlu terus diantisipasi pemerintah. Industri transportasi udara nasional nantinya akan dituntut tanggap terhadap kemungkinan perubahan peta

persaingan. Sehingga pemerintah harus memiliki ketepatan dalam penyusunan kebijakan dan strategi pembangunan transportasi udara.

Permintaan transportasi merupakan permintaan tidak langsung (*derived demand*) artinya perjalanan tidak dilakukan semata-mata untuk perjalanan itu sendiri tapi karena adanya kebutuhan yang harus dipenuhi dalam perjalanan. Permintaan terhadap transportasi dipengaruhi oleh banyak faktor baik yang terkait langsung dengan transportasi maupun tidak. Faktor-faktor tersebut selalu berubah seiring dengan dinamika masyarakat dan berjalannya waktu. Dengan adanya perubahan faktor tersebut permintaan terhadap transportasi mengalami perubahan. Perubahan permintaan tersebut akan bertambah atau berkurang tergantung dari sifat faktor tersebut dalam mempengaruhi permintaan. Artinya peningkatan suatu faktor belum tentu menyebabkan peningkatan pada permintaan karena pengaruh faktor tersebut yang berbanding terbalik, contohnya tingginya tarif, di sisi lain ada peningkatan suatu faktor yang diperkirakan menyebabkan peningkatan juga pada permintaan, misalnya peningkatan pendapatan penduduk.

Dari hal tersebut diantaranya terjadi pada rute Jakarta – Denpasar, di mana permintaan meningkat yang mempengaruhi tingginya tarif, maka dari itu penelitian ini meninjau besarnya perbandingan perubahan permintaan transportasi udara terhadap perubahan faktor yang mempengaruhinya atau dalam istilah ekonomi dikenal dengan elastisitas.

Perumusan Masalah

Apakah permintaan angkutan udara rute Jakarta-denpasar dipengaruhi oleh perubahan tarif dan berapa besar elastisitas yang diakibatkan oleh perubahan tersebut.

Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui besarnya tingkat elastisitas permintaan penumpang angkutan udara rute domestik Jakarta-Denpasar.

Sedangkan Manfaatnya adalah memberikan gambaran kepada yang berkepentingan dalam meningkatkan layanannya terhadap penumpang angkutan udara.

Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini meliputi :

1. Inventarisasi peraturan yang terkait dengan tarif penerbangan;
2. Inventarisasi produksi angkutan udara;
3. Identifikasi perubahan tarif yang efektif;
4. Analisis permintaan penumpang angkutan udara terhadap perubahan tarif;
5. Rekomendasi.

BAHAN DAN METODE

Pengertian

Menurut UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengertian yang berkaitan dengan tarif angkutan udara dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.
2. Pesawat Udara Indonesia adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
3. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.

4. Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.
5. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.
6. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Dasar hukum

1. Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, berkaitan dengan elastisitas angkutan udara, Bagian Keempat tentang Tarif dalam **Pasal 126** disebutkan bahwa: Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo; Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi, Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dihitung berdasarkan komponen : tarif jarak; pajak; iuran wajib asuransi; dan biaya tucilah/tambahan (*surcharge*). **Pasal 127** disebutkan bahwa: hasil perhitungan sebagaimana dimaksud merupakan batas atas tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri; Tarif batas atas ditetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari persaingan tidak sehat; Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri yang ditetapkan oleh Menteri harus dipublikasikan kepada konsumen; Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dilarang menjual harga tiket kelas ekonomi melebihi tarif batas atas yang ditetapkan Menteri; Badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan dikenakan sanksi administratif berupa sanksi peringatan dan/atau pencabutan izin rute penerbangan. **Pasal 128** disebutkan bahwa: Tarif penumpang pelayanan non-ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan kargo berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan mekanisme pasar; Tarif angkutan udara niaga untuk penumpang dan angkutan kargo tidak berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan. **Pasal 129** menyatakan bahwa tarif penumpang angkutan udara niaga dan angkutan kargo berjadwal luar negeri ditetapkan dengan berpedoman pada hasil perjanjian angkutan udara bilateral atau multilateral.
2. Menurut KM No 9 Tahun 2008 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi, dapat dirangkai sebagai berikut: **Pasal 1**, Tarif Penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi setiap rute penerbangan telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri; tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1), ditetapkan dengan berpedoman pada tarif dasar sebagai berikut:

No	No. (KM)	Kelompok Jarak (Rp)
1.	Dibawah 150	1.450,-
2.	150 s/d 225	1.365,-
3.	226 s/d 300	1.295,-
No	No. (KM)	Kelompok Jarak (Rp)
4.	301 sd 375	1.230,-
5.	376 s/d 450	1.170,-
6.	451 s/d 600	1.100,-
7.	601 s/d 750	1.050,-
8.	751 s/d 900	1.000,-
9.	901 s/d 1.050	950,-
10.	1.051 s/d 1.400	900,-
11.	Diatas 1.400	850,-
12.	Dibawah 150	1.450,-

- Tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1), belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN), iuran wajib, dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang dari PT Jasa Raharja (Persero), asuransi tambahan lainnya yang dilaksanakan secara sukarela dan tarif jasa pelayanan penumpang pesawat udara yang dikenakan sesuai ketentuan yang berlaku.
- Setiap pungutan yang akan dikaitkan dengan tarif angkutan harus terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Menteri Perhubungan.

Landasan Teori Transportasi

Morlock mendefinisikan transportasi sebagai bagian integral dari masyarakat. Transportasi menunjukan hubungan yang erat dengan gaya hidup, jangkauan pada lokasi kegiatan yang produktif dan jangkauan pada barang dan jasa yang ingin dikonsumsi.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) disebutkan bahwa Sistranas adalah tatanan transportasi yang terorganisir secara kesisteman, yang terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara serta transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana (kecuali pipa) yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Sedangkan sasaran sistem transportasi nasional adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas cukup, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta rendah polusi. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

Lancar dan cepat, dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Tarif terjangkau, dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi.

Angkutan Penumpang

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, serta berperan di dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Peran pemerintah adalah menjamin tersedianya layanan transportasi dalam jumlah dan pelayanan yang memadai sesuai dengan daya beli masyarakat.

Menurut Jotin Khisty & B.Kent Lall (2003:9) bahwa bagaimana orang bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan sebenarnya merupakan suatu pilihan. Keputusan ini dibuat dengan mempertimbangkan beberapa faktor seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan dan kenyamanan.

Transportasi didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. (Rustian Kamaluddin, 2003:13).

Sedangkan menurut Muhtarudin Siregar (1981:5) pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini terlihat hal-hal berikut: (a) muatan yang diangkut, (b) kendaraan sebagai alat angkut, dan (c) jalan sebagai tempat yang dilalui.

Transportasi dapat diklasifikasikan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung dan dari sudut teknis serta alat angkutannya. Rustian Kamaludin (2003:15). Dari segi yang diangkut, transportasi diklasifikasikan: angkutan penumpang, angkutan barang, dan angkutan pos.

Tarif

Suwardjoko Warpani (2002:149) menyatakan bahwa tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif, berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif.

Muhtarudin Siregar (1981:13) tarif menentukan besarnya penerimaan perusahaan angkutan. Sebaliknya tarif merupakan biaya bagi pemakai jasa. Perusahaan angkutan menginginkan agar tarif ditetapkan setinggi mungkin, sedangkan pemakai jasa menghendaki tarif serendah mungkin. Adanya perbedaan kedua kepentingan ini menimbulkan persoalan mengenai perlunya menentukan batas-batas kewajaran tingkat tarif. Dilihat dari kepentingan pemakai jasa, tarif dikatakan wajar selama masih berada dalam jangkauan daya beli masyarakat. Bagi perusahaan angkutan, tarif adalah wajar jika dapat menjamin penerimaan yang cukup diatas biaya operasi angkutannya.

Menurut Kotler dan Armstrong (1991: 442), tarif atau harga adalah sejumlah uang yang dibayarkan atas barang dan jasa, atau jumlah nilai yang konsumen tukarkan dalam rangka mendapatkan, memiliki atau menggunakan barang atau jasa.

Perusahaan angkutan menghasilkan produk berupa jasa, dimana jumlah jasa yang dihasilkan dihitung menurut ton-km dan penumpang-km. Dalam hubungan ini maka tarif angkutan adalah merupakan harga atas jasa-jasa yang dihasilkannya yaitu harga (uang) yang harus dibayarkan oleh para pemakai jasa angkutan.

Pada prinsipnya tarif angkutan dipengaruhi dan ditentukan oleh dua faktor yaitu *Cost of services*, yaitu ongkos-ongkos yang harus dikeluarkan oleh perusahaan angkutan untuk menghasilkan pelayanan jasa angkutan yang bersangkutan; dan *Value of services*, (nilai jasa yang dihasilkan) yaitu jumlah uang yang oleh para pemakai jasa angkutan sanggup/bersedia dibayar atau yang dapat dihargai untuk pelayanan jasa yang diberikan oleh perusahaan angkutan.

Harga (*price*) berarti seluruh pengeluaran yang harus ditanggung oleh si pelaku perjalanan untuk satu perjalanan tertentu. Kebanyakan komponen harga untuk sebuah perjalanan dapat diukur dan dinyatakan dalam satuan moneter, demikian dinyatakan oleh Jotin Khisty & B.Kent Lall (2003: 31).

Penetapan tarif angkutan kelas ekonomi pada dasarnya masih dikendalikan oleh pemerintah. Tarif yang ditetapkan oleh pemerintah bertujuan terutama melindungi kepentingan pengguna jasa (konsumen) dan selanjutnya produsen, untuk kelangsungan usaha. Bagi pelayanan kelas eksekutif biasanya penentuan tarif diserahkan kepada produsen dengan pertimbangan pangsa pasarnya adalah golongan ekonomi menengah ke atas, dan faktor kebijakan subsidi silang.

Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dengan biaya perpenumpang perkilometer. Penetapan tarif dasar untuk pelayanan ekonomi dilakukan dengan memperhatikan kemampuan daya beli masyarakat. Tarif jarak adalah besaran tarif yang didasarkan atas perkalian tarif dasar dengan jarak tempuh. Untuk pelayanan kelas ekonomi, dalam hal tarif angkutan yang ditetapkan oleh pemerintah atau pemerintah daerah lebih rendah daripada tarif yang dihitung oleh penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, selisihnya menjadi tanggung jawab pemerintah atau pemerintah daerah dalam bentuk kewajiban pelayanan publik.

Harga/tarif merupakan salah satu bagian yang sangat penting dalam pemasaran suatu produk karena merupakan satu dari empat bauran pemasaran/*marketing mix* (4P = *product*/produk, *price*/ harga/tarif, *place*/tempat/distibusi, dan *promotion*/promosi). Bauran pemasaran adalah seperangkat alat pemasaran yang digunakan perusahaan untuk terus menerus mencapai tujuan pemasarannya di pasar sasaran.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, tarif adalah suatu nilai (dalam bentuk moneter) yang harus dikeluarkan oleh seorang konsumen dalam menggunakan jasa transportasi yang diinginkan, sesuai dengan kelas dan lintas, yang memberi manfaat dan terjangkau.

Teori Elastisitas

1. Elastisitas

Dalam analisis ekonomi adalah sangat berguna untuk mengetahui sampai di mana responsifnya permintaan terhadap perubahan harga. Dengan mengetahui besarnya elastisitas dapat diramalkan perubahan yang akan terjadi di pasar apabila terjadi perubahan dalam penawaran. (Sadono Sukirno 2005:103).

Sedangkan menurut Ofyar Z.Tamin (2003:18), elastisitas suatu peubah tidak bebas "y" terhadap peubah bebas fungsi x_1 dapat ditafsirkan sebagai besarnya pengaruh persentase perubahan dari peubah tidak bebas terhadap perubahan peubah bebas. Elastisitas juga merupakan ukuran yang sering digunakan untuk menyatakan perubahan reaksi permintaan (*responsive of demand*) terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan.

Demikian pula seperti dikemukakan oleh Robert S.Pindyck & Daniel L.Rubinfeld (2007:37), elastisitas mengukur kepekaan satu variabel dengan variabel lainnya. Elastisitas

adalah suatu bilangan yang menunjukkan persentase perubahan yang terjadi pada satu variabel sebagai reaksi atas satu persen kenaikan pada variabel lain.

Menurut Morlock (1991:454) elastisitas didefinisikan sebagai persentase perubahan kuantitas permintaan akibat perubahan harga. Elastisitas memberikan gambaran mengenai bentuk kurva permintaan. Fungsi atau model permintaan yang menghubungkan kuantitas permintaan dengan harga dinyatakan sebagai berikut:

$$E_o = \frac{dQ}{dP} \times \frac{P}{Q}$$

di mana :

E_p = elastisitas harga permintaan

P = harga

Q = kuantitas

Berdasarkan beberapa pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa elastisitas adalah suatu keadaan yang menggambarkan perubahan/sensitivitas permintaan (*dependent variabel*) terhadap faktor-faktor yang mempengaruhinya (*independent variabel*).

2. Permintaan

Teori permintaan menjelaskan sifat keterkaitan antara permintaan suatu barang dengan harganya. Hukum permintaan pada hakekatnya merupakan suatu hipotesa yang menyatakan: makin rendah harga dari sesuatu barang, makin banyak permintaan atas barang tersebut; sebaliknya makin tinggi harga sesuatu barang, makin sedikit permintaan atas barang tersebut. (Sadono Sukirno, 2005:76)

Permintaan atas barang dan jasa pada umumnya sangat bergantung pada pendapatan konsumen dan pada harga dari barang dan jasa tersebut relatif terhadap harga-harga barang lainnya. Sebagai contoh permintaan akan perjalanan tergantung pada pendapatan orang yang melakukan perjalanan. Moda perjalanan yang dipilih bergantung pada beberapa faktor, seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan. (Stubbs. Et.al, 1980, dalam Jotin Khisty & B.Kent Lall).

Sofian Assauri (2007:85) menyatakan bahwa permintaan adalah berbagai jumlah barang yang diminta pada berbagai tingkat harga. Besar kecilnya jumlah barang yang diminta sangat bergantung pada tingkat harga barang tersebut. Apabila keadaan lainnya tetap (*ceteris paribus*) dengan tingkat pendapatan yang tetap, jika harga barang naik, maka jumlah yang diminta akan berkurang.

Jotin Khisty & B.Kent Lall (2003:31) antara lain menyatakan bahwa permintaan atas barang dan jasa pada umumnya tergantung pada pendapatan konsumen dan pada harga dari barang dan jasa tersebut relatif terhadap harga-harga lainnya. Fungsi permintaan atas suatu produk tertentu menunjukkan keinginan konsumen untuk membeli produk tersebut sesuai dengan alternatif harga yang ada.

Sedangkan Kotler (2003:13) menyebutkan bahwa permintaan adalah keinginan akan produk tertentu yang didukung oleh kemampuan untuk membeli. Perusahaan harus mengukur bukan saja berapa banyak orang yang menginginkan produknya melainkan juga berapa banyak yang benar-benar bersedia dan mampu membelinya.

Selanjutnya Rustian Kamaludin (2003:38) menyatakan bahwa permintaan terhadap produk industri jasa transportasi adalah merupakan *derived demand*, dengan perkataan

lain akan tergantung dari naik turunnya kegiatan ekonomi dan sosial yang memerlukan jasa pengangkutan barang dan orang yang bersangkutan.

3. Elastisitas Permintaan

Dalam konsep elastisitas dikenal istilah elastisitas permintaan dan elastisitas penawaran. Menurut Prathama R & M. Manurung (2006:55) elastisitas permintaan mengukur perubahan relatif dalam jumlah unit barang yang dibeli sebagai akibat perubahan salah satu faktor yang mempengaruhinya. Lebih lanjut diungkapkan bahwa elastisitas yang dikaitkan dengan harga barang itu sendiri disebut elastisitas harga, sedangkan bila dikaitkan dengan pendapatan disebut elastisitas pendapatan.

Sedangkan Iskandar Putong (2007:94) menyatakan permintaan yang dilakukan oleh konsumen tergantung dari jenis barang yang diperjualbelikan. Untuk mengetahui seberapa besar derajat kepekaan permintaan barang terhadap perubahan harga maka perlu diukur dengan satuan yang disebut koefisien elastisitas. Elastisitas permintaan (E_d) menggambarkan derajat kepekaan dari permintaan suatu barang terhadap perubahan harga barang yang dimaksud, atau rasio antara persentase perubahan permintaan terhadap persentase perubahan harga.

Sebagaimana dinyatakan oleh Alan Black (1995:350) pada bagian sebelumnya, dalam elastisitas harga akan dilihat sensitivitas perubahan harga. Lebih lanjut Alan menyatakan: *Price elasticity is defined as the percentage change in the quantity purchased (the number of rides) divided by the percentage change in price (the fare). Stated another way, price elasticity is the percentage change in rides resulting from a 1 percent change in the fare.* Elastisitas harga adalah persentase perubahan kuantitas yang dibeli (jumlah perjalanan) dibandingkan dengan persentase perubahan harga.

Adib Kanafani (1983:41) mengemukakan, suatu ukuran respon dari permintaan terhadap perubahan variabel yang mempengaruhi, maka elastisitas dapat dipergunakan sebagai alat analisa permintaan.

Faktor-Faktor Elastisitas

Faktor-faktor yang mempengaruhi elastisitas menurut Jotin Khisty & Kent Lall (2002:37) diuraikan sebagai berikut:

a. Elastisitas Pendapatan

Elastisitas pendapatan memainkan peranan yang istimewa dalam teknik transportasi dan dinyatakan dengan persentase perubahan jumlah permintaan terhadap persentase perubahan pendapatan.

Suatu barang dikatakan *normal* apabila permintaan atas barang tersebut meningkat ketika pendapatan konsumen juga meningkat ($e_i > 0$). Suatu barang dikatakan *superior* apabila permintaan akan barang tersebut meningkat ketika pendapatan konsumen meningkat dan porsi pengeluaran untuk barang tersebut ikut meningkat ($e_i > 1$). Di sisi lain, suatu barang dikatakan *inferior* jika permintaan akan barang tersebut menurun ketika pendapatan konsumen meningkat.

b. Elastisitas harga

Secara umum, konsumen akan membeli barang lebih banyak dari biasanya ketika harganya turun, dan membeli lebih sedikit ketika harganya naik. Beberapa faktor yang mempengaruhi elastisitas harga adalah sebagai berikut:

- 1) Jika konsumen membelanjakan pendapatannya dengan persentase yang cukup besar (untuk transportasi), mereka akan rela berupaya lebih keras untuk mencari pengganti (substitusi) apabila biaya transportasi meningkat;

- 2) Semakin sempit definisi dari suatu barang, semakin banyak barang pengganti untuk barang tersebut, sehingga permintaan akan barang tersebut menjadi lebih elastis;
- 3) Jika konsumen mendapati bahwa harga dan ketersediaan barang pengganti tidak sulit, permintaan akan lebih elastis. Dalam konteks yang sama, semakin banyak waktu yang dimiliki konsumen untuk memperoleh barang pengganti, permintaan akan menjadi semakin elastis; dan
- 4) Barang yang digolongkan oleh konsumen sebagai barang yang harus dimiliki biasanya memiliki permintaan yang tidak elastis, sedangkan barang yang dianggap mewah biasanya memiliki permintaan yang elastis.

c. Elastisitas dan penerimaan total

Untuk mengetahui penerimaan total (harga x output) yang mungkin diperoleh jika harga satu unit barang tersebut berubah. Dapat dinyatakan dengan :

$$e = \frac{\% \text{ perubahan jumlah (satuan) permintaan}}{\% \text{ perubahan harga}}$$

Berdasarkan beberapa teori dan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa elastisitas permintaan adalah suatu keadaan yang menggambarkan perubahan/sensitivitas permintaan (*dependent variabel*) karena adanya perubahan variabel yang mempengaruhinya (*independent variabel*).

F. Pengaruh Tarif

Perubahan tarif akan berpengaruh berbeda pada sistem tarif yang berbeda. Sistem tarif plat cenderung akan kehilangan perjalanan jangka pendek dibanding sistem tarif gradual. Button mengungkapkan bahwa transportasi merupakan barang yang normal dalam arti lebih banyak permintaan pada tingkat harga yang lebih rendah. Namun generalisasi ini tidak dapat diterapkan pada semua moda transportasi dalam segala situasi.

Metode Penelitian

Metode analisis menggunakan analisis regresi yang bermanfaat untuk menghitung persamaan regresi linear sederhana dan berganda. Linear Regression digunakan untuk melakukan pengujian hubungan antara sebuah variabel dependent (tergantung) dengan satu atau beberapa variabel independent (bebas) yang ditampilkan dalam bentuk persamaan regresi. Jika variabel *dependent* dihubungkan dengan satu variabel *independent* saja, persamaan regresi yang dihasilkan adalah regresi linear sederhana (*linear regression*). Jika variabel *independent* lebih dari satu, maka persamaan regresinya adalah persamaan regresi linear berganda (*multiple linear regression*).

Adapun rumus Regresi Sederhana adalah:

$$Y = a + bX$$

Di mana: Y = variabel tergantung (dependent)

X = variabel bebas

a = nilai konstanta

b = koefisien arah regresi

Harga a dapat dihitung dengan rumus:

$$a = \frac{\sum Y(\sum X^2) - \sum X \sum Y}{n\sum X^2 - (\sum X)^2}$$

Harga b dapat dihitung dengan rumus:

$$b = \frac{n\sum XY - \sum X \sum Y}{n\sum X^2 - (\sum X)^2}$$

Konsep Elastisitas

Permintaan terhadap suatu jasa transportasi merupakan fungsi dari *generalised cost* atau biaya yang secara matematis dapat difungsikan sebagai berikut:

$$D = f(C_1, C_2, C_3, \dots, C_n)$$

dengan: D = demand

f = simbol yang menyatakan fungsi

C_n = simbol untuk menyatakan variabel cost

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Model Terpakai

Model yang memberikan hasil terbaik secara ekonometrik adalah model permintaan sederhana dengan masing-masing satu variabel bebas. Hasil analisis regresi dan uji ekonometrik adalah sebagai berikut:

Model permintaan penumpang Jakarta-Denpasar dengan variabel perubahan tarif angkutan kelas ekonomi.

$$\ln Y = 138,888 - 0,082 \ln X$$

Uji ekonometrik

$$R^2 = 0,959$$

$$F = 232,209 \text{ Signf. } F = 0,00$$

$$t = 5,821 \text{ Signf. } t = 0,00$$

A. Analisis Nilai Elastisitas Permintaan Terhadap Tarif

Dengan menggunakan persamaan diperoleh nilai-nilai elastisitas variabel independen terhadap perubahan nilai pada variabel dependen. Tabulasi nilai elastisitas yang didapat sebagai berikut:

Tabel 1
Elastisitas Permintaan Rute Akibat Perubahan Tarif

Rute yang di Survey	Nilai	Tanda yang diharapkam	Kesimpulan
Jakarta – Denpasar	- 0,082	-	Sesuai

Nilai elastisitas di atas menunjukan bahwa permintaan angkutan udara akan menurun sebesar 0,082 (untuk kasus Jakarta - Denpasar) bila ada kenaikan tarif sebesar 1%. Nilai elastisitas yang diperoleh dari persamaan eksponensial seperti yang tertulis di atas.

B. Kompilasi Hasil Survei

Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan udara

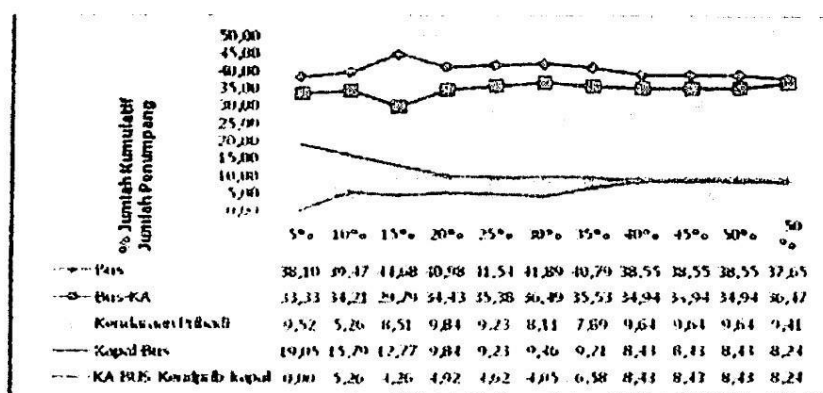
Faktor kenyamanan, waktu, rasa aman, dan harga tiket yang murah merupakan beberapa faktor yang sulit untuk diquantifikasikan oleh para penumpang, namun dapat dirasakan dengan baik, sehingga faktor tersebut dapat juga menjadi beberapa hal yang mempengaruhi pemilihan seseorang menggunakan angkutan udara.

Analisis tingkat kepentingan faktor yang dapat diquantifikasikan oleh responden, faktor yang dominan dipilih oleh sebagian besar responden adalah waktu/cepat. Maksudnya dengan menggunakan pesawat diharapkan akan lebih cepat sampai ke tujuan. Setelah waktu kemudian disusul oleh faktor kenyamanan dan kemudian tarif angkutan udara.

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa semua responden merasa kurang aman menggunakan pesawat terbang, ini dikarenakan masih banyaknya kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh faktor teknis atau masih banyak pesawat yang kurang layak dipergunakan untuk mengangkut penumpang.

Alternatif Moda Pilihan

Alternatif moda pilihan akibat kenaikan tarif pesawat terbang rute Jakarta-Denpasar



Berdasarkan gambar tersebut, dapat diketahui ketika tarif angkutan udara naik 5%, 38,10 % dari seluruh penumpang akan menggunakan bus, 33,33 % dari total penumpang akan menggunakan bus dilanjutkan kereta api, sebanyak 9,52 % menggunakan mobil pribadi, 19,05 % menggunakan kapal dilanjutkan bus.

Tarif angkutan udara naik 10%, sebanyak 39,47% dari seluruh penumpang akan memilih menggunakan bus, sebanyak 34,21% dari total penumpang akan menggunakan bus dilanjutkan kereta api, sebanyak 5,26% menggunakan mobil pribadi, 17,79% menggunakan kapal dilanjutkan bus dan 5,26% menjawab tidak pasti.

Tarif angkutan udara naik 20%, sebanyak 40,98% dari seluruh penumpang akan memilih menggunakan bus, sebanyak 34,43% dari total penumpang akan menggunakan bus dilanjutkan kereta api, sebanyak 9,84% menggunakan mobil pribadi, 9,84% menggunakan kapal dilanjutkan bus dan 4,92% menjawab tidak pasti.

Tarif angkutan udara naik 30%, sebanyak 41,89% dari seluruh penumpang akan memilih menggunakan bus, sebanyak 36,49% dari total penumpang akan menggunakan

bus dilanjutkan kereta api, sebanyak 8,11% menggunakan mobil pribadi, 9,46% menggunakan kapal dilanjutkan bus dan 4,05% menjawab tidak pasti.

Hasil analisis menunjukan 5 (lima) alternatif moda pilihan apabila kenaikan tarif pesawat udara, moda angkutan bus masih menjadi pilihan pertama bagi penumpang karena penumpang menganggap bahwa moda ini masih mempunyai tarif yang murah dan praktis. Pilihan kedua adalah moda bus dari Jakarta sampai dengan Surabaya kemudian dilanjutkan dengan moda kereta api, karena menurut penumpang yang menggunakan alternatif moda ini dengan menggunakan moda bus kemudian kereta api dipandang lebih cepat waktu tempuhnya.

Elastisitas Permintaan Angkutan Udara

Dalam tinjauan masing-masing rute terlihat bahwa elastisitas permintaan penumpang Jakarta-Denpasar terhadap perubahan tarif lebih tinggi dibanding dengan rute yang lain. Hal ini dapat dilihat sebagai indikasi bahwa penduduk Denpasar lebih reaktif terhadap tarif dibanding dengan penduduk wilayah lain. Menurut referensi, semakin makmur suatu daerah, maka nilai elastisitasnya permintaan terhadap tarif akan semakin rendah. Di lain pihak, tuntutan terhadap pelayanan yang semakin baik akan semakin besar tanpa memandang berapa tarif yang harus dibayarkan.

KESIMPULAN

1. Dari hasil Pengolahan data diperoleh beberapa persamaan regresi yang signifikan dengan tingkat kepercayaan 95% sebagai berikut:
Model permintaan penumpang Jakarta - Denpasar $Y = e^{138,888 - 0,082 X}$
2. Dengan mempertimbangkan hasil koefisien regresi pada uji t dan koefisien determinasinya, maka diperoleh sebuah model yang terbaik dari semua rute penerbangan, yakni model regresi eksponensial.
3. Urutan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan udara waktu/cepat sampai tujuan menjadi faktor yang dominan, disusul kenyamanan, tarif dan tidak seorangpun memilih faktor aman.
4. Elastisitas tarif angkutan udara erat kaitannya terhadap persepsi seseorang melakukan perjalanan akan memilih moda yang memberikan utilitas maksimal baginya.
5. Alternatif moda pilihan/ moda pengganti apabila terjadi kenaikan tarif angkutan udara, rute Jakarta - Denpasar dominan penumpang akan beralih ke bus.

DAFTAR PUSTAKA

- Edward, K.Morlock. 1994. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Eva Zhoriva Yusuf & Lesley Williams. 2007. *Manajemen Pemasaran, Studi Kasus Indonesia*, PPM Jakarta.
- Fandy Tjiptono, 1996, *Manajemen Jasa*. Andi, Yogyakarta.
- Fandy Tjiptono, Gregorius Chandra, Dadi Adriana. 2007, *Pemasaran Strategik*, Andi, Yogyakarta.
- Morlock, Edward K, 1988, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi (terjemahan)*, Erlangga

- Muhtarudin Siregar, 1983. *Beberapa Masalah Manajemen Pengangkutan*, FE UI, Jakarta.
- M.N.Nasution.2004, *Manajemen Jasa Terpadu*, Galia Indonesia, Jakarta
- Ofyar Z. Tamin, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi Kedua, ITB, Bandung.
- Ortuzar, J.D., & Willumsen, L.G., 1994, *Modelling Transport (Second Edition)*, John Wiley & Sons Inc, Chicester, England.
- Prathama R & M. Manurung, 2006, *Teori Ekonomi Mikro*, FE-UI.Jakarta.
- Sugiarto, 2001, *Teknik Sampling*, PT.Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Siregar, Muchtaruddin, 1990, *Beberapa Masalah Eonomi dan Manajemen*
- Tamin, OZ, 1997, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, ITB, Bandung.
- Wolfgang S.Homburger.1981, *Fundamentals of Traffic Engineering*, 10th Edition. Institut for Transport Studies, California.USA

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih dengan dibantunya pengumpulan data kepada PT.(Persero) Angkasa Pura II, Bandara Soekarno Hatta dan Prof. DR. K. Martono, S.H., LL.M. sebagai Mitra Bestari Warta Ardhia Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.

BIODATA PENULIS

- *) M. Herry Purnama, Program Magister Manajemen, Peneliti Madya Bidang Transportasi Udara di Pusat Badan Liibang Perhubungan.

Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.