

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Barang Publik

Barang publik (*public goods*) sangat dibutuhkan oleh masyarakat, namun seringkali tidak ada pihak swasta yang menyediakannya, karena mengutamakan prinsip tanpa mengejar motif meraih keuntungan (*non – roitable*). Walaupun ada pihak swasta yang menyediakan, maka jumlahnya akan sangat terbatas.

1. Teori Penyediaan Barang Publik

Pemerintah mempunyai kewajiban untuk menyediakan barang dan jasa yang tidak dihasilkan pihak swasta kepada masyarakat. Penyediaan barang publik dalam jumlah terlalu besar akan menyebabkan terjadinya pemborosan sumber ekonomi, sebaliknya penyediaan barang publik yang terlalu sedikit akan menimbulkan ketidakpuasan bagi masyarakat.

A.C Pigou (Guritno,2003:63) berpendapat bahwa penyediaan barang publik akan memberikan manfaat bagi masyarakat, namun, pajak yang dikenakan atas barang publik tersebut akan menimbulkan ketidakpuasan masyarakat. Semakin banyak barang dan jasa publik yang disediakan pemerintah, maka tambahan manfaat yang dirasakan oleh masyarakat akan semakin menurun.

Semakin banyak barang dan jasa publik yang disediakan oleh pemerintah, akan semakin besar biaya yang dibutuhkan sehingga menyebabkan konsekuensi semakin besar pula pajak yang akan dipungut dari masyarakat. Keadaan ini menyebabkan semakin besarnya ketidakpuasan masyarakat. Secara teoritis, penyediaan barang dan jasa publik akan optimal, apabila kepuasan yang diperoleh masyarakat sama dengan ketidakpuasan yang didapatkan masyarakat sebagai akibat dari pemungutan pajak.

B. Pengertian Eksternalitas

Menurut Guritno Mangkoesobroto (1993:110) yang dimaksud dengan eksternalitas hanyalah apabila tindakan seseorang mempunyai dampak terhadap orang lain (atau segolongan orang lain) tanpa adanya kompensasi apapun juga sehingga timbul inefisiensi dalam alokasi faktor produksi.

Secara tradisional eksternalitas disimpulkan oleh Pigou (DJ.A.Simarmata, 1994 : 59) sebagai dampak-dampak pada produksi atau kesejahteraan yang tidak mempunyai harga atau yang mempunyai harga parsial. Menurut Meade dalam DJ.A. Simarmata (199:65) : Eksternalitas adalah kejadian yang menimbulkan keuntungan berarti (mengakibatkan kerugian berarti) pada seseorang atau beberapa orang, yang tidak sepenuhnya merupakan peserta pengambilan keputusan atau berbagai keputusan, yang secara langsung atau tidak langsung memungkinkan kejadian bersangkutan dapat terjadi.

Menurut Walter Nicholson yang diterjemahkan oleh Deliarno (1999 : 609): Suatu eksternalitas terjadi bila aktivitas ekonomi seseorang yang membawa

dampak bagi keadaan ekonomi orang lain tidak direfleksikan dalam operasi pasar. Baumaol menyatakan bahwa eksternalitas adalah saling ketergantungan yang tidak mempunyai kompensasi yang bersangkutan dalam pasar.

Menurut Due dan Friedlander yang dikutip oleh Rudy Sitompul (1984:61) Eksternalitas timbul dari interaksi antara fungsi-fungsi produksi dari perusahaan atau fungsi-fungsi kegunaan dari perorangan yang tidak tercermin di dalam harga barang-barang tersebut.

C. Jenis – jenis Eksternalitas

Eksternalitas dibagi menjadi 2 jenis yaitu;

1. *Technical externality*, yaitu tindakan konsumsi/produksi mempengaruhi tindakan konsumsi/produksi orang lain tanpa kompensasi.
2. *Pecunary externality*, yaitu tindakan konsumsi/produksi yang lebih menekankan pada unsur harga dalam perekonomian yaitu kendala anggaran. Akibat tindakan konsumsi/produksi seseorang maka harga input menjadi yang lebih rendah dari seharusnya.

Jenis eksternalitas menurut Jhon F.Due dan Ann Friedlaender yaitu:

1. Eksternalitas konsumsi, terjadi apabila kemakmuran dari suatu orang dipengaruhi oleh pola-pola konsumsi lain.
2. Eksternalitas produksi, terjadi apabila keluaran (*output*) suatu perusahaan juga bersifat sebagai masukan (*input*) bagi fungsi produksi perusahaan.
3. Eksternalitas keuangan, timbul karena adanya saling ketergantungan dari hubungan – hubungan produksi yang terdapat di setiap perekonomian.

4. Eksternalitas teknologi, terjadi apabila produsen dari suatu kegiatan tertentu tidak dapat membuat semua keuntungan menjadi kenyataan atau tidak dipaksakan untuk memikul semua biaya yang timbul akibat dari kegiatannya yang diderita oleh perusahaan-perusahaan atau anggota-anggota masyarakat, sehingga timbul keuntungan atau kerugian eksternal.

Ditinjau dari dampaknya, eksternalitas dapat dibagi menjadi dua, yaitu eksternalitas negatif dan eksternalitas positif. Yang dimaksud dengan eksternalitas positif adalah dampak yang menguntungkan dari tindakan yang dilakukan oleh suatu pihak dari pihak lain tanpa adanya kompensasi dari pihak yang diuntungkan, sedangkan eksternalitas negatif apabila dampaknya bagi orang lain yang tidak menerima kompensasi sifatnya merugikan.

D. Ekonomi Transportasi

Hubungan antara pembangunan ekonomi dengan jasa pengangkutan adalah sangat erat sekali dan saling tergantung satu sama lainnya. Oleh karena itu untuk membangun perekonomian sendiri perlu didukung dengan perbaikan dalam bidang transportasi/pengangkutan ini. Perbaikan dalam transportasi ini pada umumnya berarti akan dapat menghasilkan terciptanya penurunan ongkos pengiriman barang – barang, terdapatnya pengangkutan barang – barang dengan kecepatan yang lebih besar dan perbaikan dalam kualitas/sifat dari pada jasa – jasa pengangkutan tersebut. Pengaruh dalam penyediaan transportasi dan pengangkutan yang murah (*cheap transportation*) ada bermacam – macam, antara lain sebagai berikut :

1. Tersedianya barang – barang (*availability of goods*)
2. Stabilisasi dan penyamaraan harga (*price stabilization and equalization*)
3. Meredusir harga (*price reduction*)
4. Menimbulkan urbanisasi (*urbanization*)

(Rustian Kamaludin, 1987:12 -13)

Ilmu ekonomi transportasi dalam simbolon (2003) diartikan sebagai ilmu yang mempelajari upaya pemenuhan kebutuhan manusia tentang jasa pengangkutan dalam rangka pemenuhan kebutuhan manusia dan pembangunan. Transportasi terjadi karena adanya kebutuhan manusia untuk memperoleh barang/jasa yang tidak diperoleh dari tempat di mana dia berada sehingga harus melakukan perjalanan untuk memenuhi kebutuhannya. Jadi dalam transportasi, ada 3 unsur utama, diantaranya :

1. Ada yang dipindahkan yaitu barang/jasa, manusia dan informasi
2. Ada yang memindahkan, yaitu sarananya, antara lain adalah kendaraan
3. Ada yang memungkinkan terjadinya perpindahan, yaitu jalan, jembatan, pelabuhan, terminal dan bandara.

Dalam melakukan perjalanan, manusia dihadapkan pada berbagai jenis transportasi, yaitu angkutan darat, laut dan udara dengan berbagai macam pertimbangan antara lain: maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.

Transportasi identik dengan penyediaan jasa. Jasa menurut Philip Kotler (1994) adalah setiap tindakan atau perbuatan yang ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud (*intangible*) dan tidak

menghasilkan kepemilikan sesuatu. Pada umumnya terdapat 4 karakteristik dari jasa termasuk jasa transportasi, yaitu: (Simbolon, 2003)

1. *Intangibility*, jasa hanya dapat dirasa dan tidak dapat diraba, tidak dapat didengar dan dicium sebelum dibeli.
2. *Inseparability*, jasa dijual terlebih dahulu baru diproduksi dan dapat dikonsumsi secara bersamaan.
3. *Variability*, jasa sangat variabel karena tidak memiliki standar, yang dapat distandarisasi adalah proses pembuatan atau cara menghasilkan jasa.
4. *Perishability*, jasa merupakan produk yang tidak dapat disimpan, misalnya kursi di bus yang kosong, tidak dapat disimpan untuk dapat dijual sebagai tambahan kursi pada waktu berikutnya.

Dalam transportasi darat, berdasarkan sifat kepemilikannya terdiri dari transportasi pribadi dan transportasi publik yaitu angkutan umum baik orang maupun barang. Transportasi pribadi adalah kendaraan yang dimiliki oleh individu atau perorangan yang digunakan untuk kepentingan pribadi, dan transportasi pribadi ini termasuk jenis barang privat karena sifatnya *exclusive* dan *rival*. Sedangkan Transportasi publik merupakan barang publik karena sifatnya yang *non excludable* yaitu jasa yang bisa diakses semua orang dan *non rival* artinya bahwa tidak ada persaingan antar konsumen dalam mengkonsumsi jasa transportasi dimana penumpang dapat menggunakan jasa angkutan umum secara bersama-sama.

E. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrilisasi.

2. Peranan Transportasi

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*rate of growt*).

2.1 Transportasi dan Kehidupan Masyarakat

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Hasil-hasil barang jadi yang diproduksi oleh pabrik dijual kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang pemasaran. Untuk mengangkut bahan-bahan baku dibutuhkan jasa-jasa transportasi. Selain itu transportasi melaksanakan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk keseluruh pelosok tanah air Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi.

2.2 Spesialisasi Secara Gografis

Tiap-tiap daerah mempunyai ke khususan dalam arti spealisasi yang berbeda untuk masing-masing wilayah tersebut. Hasil-hasil suatu daerah dikarenakan

spealisasi secara geografis tersebut, akan dapat dijual dan dipasarkan, bila mana tersedia alat penangkutan yang cukup memadai.

2.3 Produksi Ekonomis

Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda transportasi, ada kaitannya transportasi dengan produksi dalam arti untuk bisa masuk komoditi tersebut ke pasar. Tanpa adanya transportasi maka tidak akan ada interaksi.

2.4 Pembangunan Nasional dan Hamkamnas

Peran transportasi yang penting bagi negara Indonesia adalah:

1. Pembangunan nasional dan pembangunan seluruh wilayah Indonesia serta pemerataan pembangunan.
2. Pertahanan dan Ketahanan Nasional bangsa Indonesia.
3. Transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara menyeluruh.

3. Transportasi Perkotaan.

Beberapa kota besar di Indonesia berada dalam tingkat pertumbuhan urbanisasi yang tinggi akibat pertumbuhan ekonomi yang pesat sehingga kebutuhan penduduk untuk melakukan pergerakanpun semakin meningkat. Tingginya urbanisasi secara tidak langsung dapat dikatakan akibat tidak meratanya pertumbuhan wilayah di Indonesia. Semakin besarnya perbedaan tingkat pertumbuhan menyebabkan semakin tingginya tingkat urbanisasi, yang

selanjutnya akan menimbulkan beberapa masalah perkotaan, khususnya transportasi.

Menurut Tamin (2000:354), orang yang melakukan urbanisasi dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok utama, yaitu:

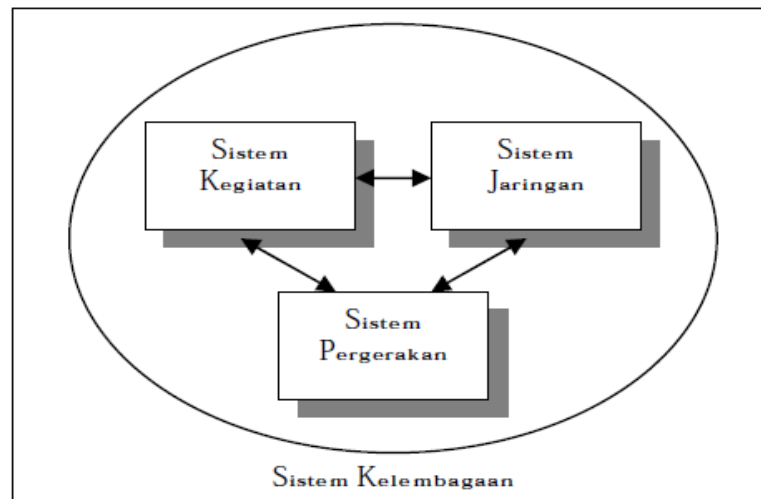
1. Orang yang mampu membeli tanah di kota dan bekerja di kota.
2. Orang yang bekerja di dalam kota, tetapi tinggal di pinggiran kota serta mampu membayar biaya transportasi.
3. Orang yang tidak mampu membeli tanah di dalam kota dan tidak mampu membayar biaya transportasi.

Orang yang termasuk pada kelompok pertama tidak akan menyebabkan permasalahan berarti dalam hal mobilitas dan aksesibilitas karena jarak antara tempat tinggal dengan tempat bekerja yang cukup dekat. Orang yang tergolong pada kelompok kedua, yang persentasenya tertinggi di antara ketiga kelompok tersebut, sangat potensial menimbulkan permasalahan transportasi. Permasalahan tersebut terjadi setiap hari, yaitu pada jam sibuk pagi dan sore hari. Kelompok terakhir adalah kelompok selain tidak mampu membeli tanah di dalam kota mereka juga tidak mampu membayar transportasi sehingga mereka terpaksa menempati ruang kosong di seputar kota secara ilegal. Dalam hal ini masalah yang timbul selain masalah transportasi juga masalah sosial dan lingkungan. Permasalahan transportasi semakin bertambah sejalan dengan semakin bergesernya permukiman kelompok berpenghasilan menengah ke bawah ini jauh ke pinggiran kota. Kecenderungan ini terus berlangsung sejalan dengan semakin pentingnya daerah perkotaan yang menyebabkan harga tanah semakin mahal.

4.Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan suatu sistem yang memiliki fungsi untuk memindahkan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam upaya mengatasi hambatan jarak geografis maupun topografis. Transportasi memiliki dimensi yang kompleks karena tidak hanya berfungsi memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain tetapi juga menyangkut kebutuhan lainnya, seperti kebutuhan ekonomi, sosial dan politik. Sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi sistem, perubahan pada satu komponen akan memberikan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2000:26).

Transportasi menurut Stopher dan Meyburg (1978:8) mendefinisikan sebagai pergerakan barang atau manusia dalam dimensi ruang, waktu, dan nilai (dalam bukunya, nilai disebut State, yang maksudnya adalah nilai pasar, sebagai contoh: nilai suatu barang dalam waktu yang berlainan atau dalam tempat yang berbeda akan mempunyai nilai yang berbeda pula). Pergerakan barang atau manusia tersebut belum bisa berlangsung tanpa adanya sarana dan prasarana yang mendukungnya, maka pendekatan sistem lebih tepat digunakan dalam memahami transportasi. Sedangkan Miro mengartikan transportasi sebagai suatu usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005:4). Sistem transportasi terdiri dari sistem kegiatan, sistem pergerakan lalu lintas, sistem jaringan prasarana transportasi dan sistem kelembagaan. Hubungan antar elemen sistem transportasi dapat dilihat pada diagram berikut ini :



Sumber: Tamin, 2000; 28

Gambar 3. Sistem Transportasi Makro

Ditinjau dari aspek alat pendukung proses pergerakan, sistem transportasi mencakup beberapa unsur/sub sistem (Miro, 2005:5), yaitu :

- a. Ruang untuk bergerak (jalan).
- b. Tempat awal/akhir pergerakan (terminal).
- c. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun).
- d. Pengelolaan: yang mengkoordinasikan ke tiga unsur sebelumnya.

Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pergerakan terjadi karena adanya kebutuhan yang tidak terpenuhi oleh suatu tempat. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan mempunyai suatu jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Interaksi yang terjadi antara sistem kegiatan dengan sistem jaringan menghasilkan manusia atau barang dalam bentuk

pergerakan kendaraan dan orang (pejalan kaki). Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik (Tamin, 2000:28).

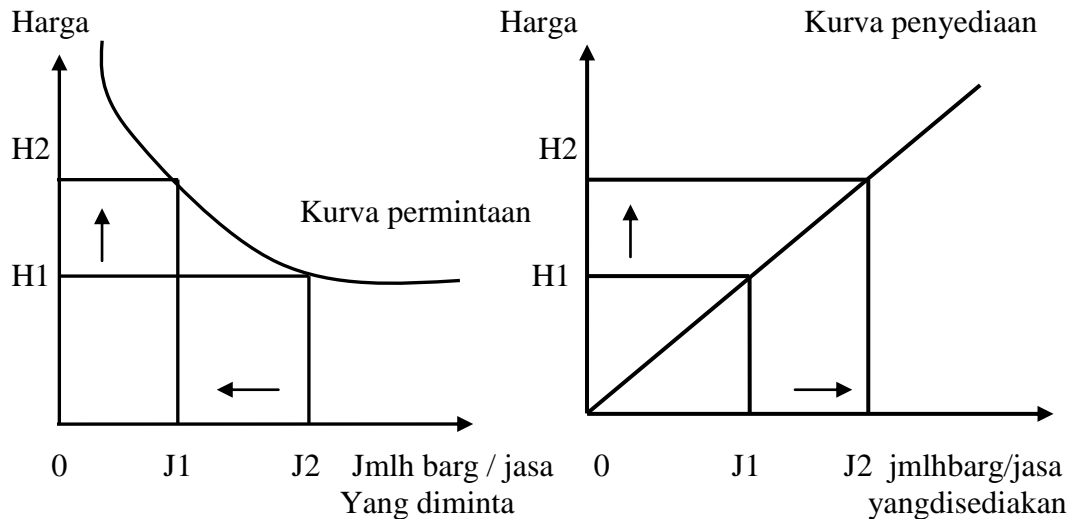
Perubahan yang terjadi pada masing-masing sistem akan berdampak pada sistem yang lainnya. Dalam usahanya untuk mewujudkan suatu pergerakan yang aman, nyaman, lancar maka diperlukan suatu sistem yang mampu memenaje sistem-sistem yang telah ada yaitu sistem kelembagaan (Tamin, 2000:29).

F. Analisis Penawaran Transportasi

Analisis penawaran transportasi pada prinsipnya sama dengan analisis permintaan transportasi, tetapi pada analisis penawaran transportasi ini menghubungkan variabel terikat (variabel dependen) berupa besaran/kuaatitas tingkat pelayanan sistem transportasi yang akan disediakan oleh pihak penyedia jasa, dengan variabel – variabel bebas (variabel independen) berupa harga / tarif jasa transportasiyang ditetapkan oleh pemerintah, teknologi, tingkah laku pemakai jasa, kebijaksanaan (kelembagaan), kapasitas, dan lain – lain.

Hukum penawaran barang dan jasa menyatakan bahwa kalau harga naik, maka penyedia akan meningkatkan jumlah barang dan jasa yang disediakan. Ini berlawanan pernyataan hukum permintaan yang mengatakan bahwa kalau harga turun, maka jumlah barang dan jasa yang diminta oleh pemakai akan meningkat.

Gambar 4 . Kurva hubungan antara harga dengan jumlah barang dan jasa yang diminta dan disediakan.



(a). kurva hubungan antara harga dengan jumlah barang dan jasa yang diminta

(b). kurva hubungan antara harga dengan jumlah barang dan jasa yang disediakan

Dalam analisis permintaan, jumlah jasa transportasi yang diminta adalah kebutuhan perjalanan orang yang dihitung dari jumlah lalu – lintas, sedangkan dalam analisis penawaran, jumlah jasa transportasi yang disediakan adalah kapasitas angkut kendaraan, kapasitas jalan dan terminal dan tingkat kualitas pengolahan plus manajemen (Fidel Miro,2005:58-59).

G. Dampak Kegiatan Pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung dari Aspek Sosial Ekonomi.

Menurut Erickson (1979) dalam Khoslah H.A Nawawi dampak sosial ekonomi ialah dampak yang terjadi pada sistem ekonomi, menyangkut struktur ekonomi dan kondisi ekonomi.

Gunawan Suranto dalam Armado (2008) menyatakan bahwa pembangunan suatu proyek sejak di dalam perencanaan memang sudah bertujuan untuk meningkatkan sosial ekonomi sehingga secara teoritis dampak setiap proyek haruslah positif bagi masyarakat setempat, provinsi, nasional, maupun internasional. Komponen yang dianggap penting dalam penetapan aspek ekonomi adalah sebagai berikut:

a. Pola Perkembangan Penduduk

Pola perkembangan penduduk yang perlu diketahui adalah jumlah penduduk, umur, perbandingan kelamin, dan sebagainya.

b. Pola Perpindahan

Pola perpindahan juga erat hubungannya dengan perkembangan penduduk, pola perpindahan yang perlu diketahui adalah pola perpindahan keluar dan masuk ke suatu daerah secara umum, serta perpindahan musiman dan tetap.

c. Pola Perkembangan Ekonomi

Pola perkembangan ekonomi masyarakat ini erat hubungannya pula dengan perkembangan penduduk, perpindahan, keadaan sumber daya alam yang tersedia dan sumber pekerjaan yang tersedia.

d. Penyerapan Tenaga Kerja

Dampak penyerapan tenaga kerja tidak selalu berupa dampak langsung, tetapi juga dampak yang tidak langsung, artinya timbulnya sumber-sumber pekerjaan baru dan ini merupakan komponen berikutnya yang penting.

e. Berkembangnya Struktur Ekonomi

Yang dimaksud disini adalah timbulnya aktivitas perekonomian lain akibat adanya proyek tersebut sehingga merupakan sebagai sumber-sumber pekerjaan yang baru.

f. Peningkatan Pendapatan Masyarakat

Maksudnya adalah dengan adanya proyek tersebut meningkatkan pendapatan secara umum.

g. Tata Guna Usaha

Yang dimaksud di sini adalah timbulnya lapangan usaha akibat adanya proyek tersebut dengan memanfaatkan sumber daya alam yang tersedia.

H. Definisi Teori Ekonomi Kesejahteraan

Teori ekonomi kesejahteraan mempelajari berbagai kondisi dimana cara penyelesaian dari model ekuilibrium umum dapat dikatakan optimal. Hal ini memerlukan, antara lain: alokasi optimal faktor produksi diantara komoditi dan alokasi optimal komoditi (yaitu distribusi pendapatan) diantara konsumen.

Alokasi faktor produksi dikatakan *optimal pareto* jika proses produksi tidak dapat diatur lagi sedemikian rupa guna menaikkan output dari satu atau lebih komoditi harus mengurangi output atau komoditi lain. Dengan demikian, dalam perekonomian dua komoditi, kontrak produksi adalah tempat kedudukan alokasi faktor produksi yang *Optimal Pareto* dalam proses produksi dari dua komoditi.

Demikian pula, alokasi komoditi dapat dikatakan *Optimal Pareto* jika sistem distribusi dapat diatur lagi sedemikian rupa guna menambah utilitas bagi satu atau lebih individu tanpa harus mengurangi utilitas individu lain. Dengan demikian, dalam perekonomian dua individu, kurva kontrak konsumsi adalah tempat kedudukan distribusi komoditi yang mencapai optimal pareto antara dua individu.

I. Pendapatan

Beberapa ekonomi berpendapat bahwa perbedaan pendapat timbul karena adanya perbedaan dalam kepemilikan sumber daya dan faktor produksi, terutama kepemilikan barang modal (*capital stock*). Pihak yang memiliki barang modal lebih banyak akan memperoleh pendapatan yang lebih banyak pula dibandingkan dengan pihak memiliki sedikit barang modal. Perbedaan pendapatan karena kepemilikan awal faktor produksi tersebut menurut teori neoklasik akan dapat dihilangkan atau dikurangi melalui suatu proses penyusutan otomatis. Dengan proses tersebut hasil pembangunan akan menetes (*trickle down*) dan menyebar sehingga menimbulkan keseimbangan baru. Bila setelah proses tersebut masih ada perbedaan pendapatan yang cukup timpang, maka dapat dilakukan pendekatan Keynesian yang melalui sistem perpajakan dan subsidi. Perpajakan dan subsidi dapat dipergunakan sebagai alat redistribusi pendapatan dan mengurangi kemiskinan (Nera Susanti, Moh. Ikhsan, widyanti, 1995:105).

J. Studi Empirik

Sebelum melakukan penelitian ini, penulis mempelajari hasil – hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini. Tabel 6 merupakan ringkasan hasil penelitian yang dilakukan oleh Aloysius Deno Hervino (2005) dengan judul “ Identifikasi Faktor Eksternalitas Dalam Transportasi Publik Trans Jakarta”.

Tabel 6. Ringkasan Penelitian “Indentifikasi Faktor Eksternalitas Dalam Transportasi Publik Trans Jakarta”

Judul	Indentifikasi Faktor Eksternalitas Dalam Transportasi Publik Trans Jakarta.
Penerbit	Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya
Penulis/Tanggal	Aloysius Deno Hervino dan George Martin Sirait(2005)
Tujuan	Untuk mengetahui faktor Eksternalitas positif dan negatif Trans Jakarta Koridor I Blok M yang Melewati Jalur yang sama
Model Estimasi dan Variabel	Metode analisis kualitatif Variabel penelitian ini ialah sebagai berikut: Identitas responden, Informasi Tentang Trans Jakarta, Dimensi waktu, Dimensi penggunaan bahan bakar,Dimensi estetika.
Jenis data	Data yang diperlukan oleh peneliti dengan cara menyebarkan kuesioner dan wawancara para <i>stakeholder</i>
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan terdapat eksternalitas negatif dalam dimensi sumber daya modal (bus) bagi semua operator. Dalam dimensi estetika terdapat eksternalitas positif dimana para responden setuju bahwa Trans Jakarta membuat pemandangan kota menjadi indah dan lebih teratur .

Selanjutnya penelitian Mulyaningrum yang berjudul “Eksternalitas Ekonomi. Dalam Pembangunan Wisata Alam Berkelanjutan (Studi Kasus pada kawasan Wisata Alam Baturaden – Purworkerto, Kabupaten Banyumas Provinsi Jawa Tengah).

Tabel 7. Ringkasan penelitian Eksternalitas Ekonomi Dalam Pembangunan Wisata Alam Berkelanjutan (Studi Kasus pada kawasan Wisata Alam Baturaden – Purworkerto, Kabupaten Banyumas Provinsi Jawa Tengah)

Judul	“Eksternalitas Ekonomi Dalam Pembangunan Wisata Alam Berkelanjutan (Studi Kasus pada kawasan Wisata Alam Baturaden – Purworkerto, Kabupaten Banyumas Provinsi Jawa Tengah)
Penerbit	Fakultas Ekonomi Universitas Bengkulu, Indonesia
Penulis/Tanggal	Mulyaningrum (2005)
Tujuan	Untuk menganalisis munculnya eksternalitas ekonomi sebagai dampak dari kegiatan pembangunan wisata alam berkelanjutan, secara khusus dimaksudkan untuk menganalisis nilai manfaat kegiatan wisata alam bagi masyarakat.
Model Estimasi dan Variabel	Metode analisis Multiplier Effect Variabel output, pendapatan dan nilai tambah dari sektor wisata .
Jenis data	Data sekunder dan data primer
Hasil Penelitian	Belum menunjukkan pengaruh yang besar terhadap PDRB, tetapi diyakini akan menjadi andalan terbukti dengan nilai tambah yang lebih tinggi dibandingkan sektor primer seperti pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, pertambangan dan kehutanan.

Dari penelitian terdahulu terdapat banyak perbedaan dengan penelitian ini yaitu lokasi penelitian, variabel penelitian, dan hasil penelitian. Penelitian mengenai analisis eksternalitas disekonomi dari pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung terhadap angkutan kota.