

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Teori Pendapatan

Pendapatan berasal dari kata dasar “dapat”. Pengertian pendapatan adalah hasil kerja usaha dan sebagainya (KBBI:2014). Pengertian pendapatan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia merupakan definisi pendapatan secara umum. Pada perkembangannya, pengertian pendapatan memiliki penafsiran yang berbeda-beda tergantung dari latar belakang disiplin ilmu yang digunakan untuk menyusun konsep pendapatan bagi pihak-pihak tertentu.

Menurut **Widyatama (2015)**, pendapatan atau *income* dari seorang warga masyarakat adalah suatu hasil penjualan dari output yang dihasilkan dalam suatu proses produksi. Pengertian pendapatan terdapat penafsiran yang berbeda-beda bagi pihak yang berkompeten disebabkan karena latar belakang disiplin yang berbeda dengan penyusunan konsep pendapatan bagi pihak tertentu.

Menurut ilmu ekonomi, pendapatan merupakan nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam suatu periode dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir periode seperti keadaan semula. Definisi pendapatan menurut ilmu ekonomi menutup kemungkinan perubahan lebih dari total harta kekayaan badan usaha pada awal periode dan menekankan pada jumlah nilai statis pada akhir periode. Dengan kata lain, pendapatan adalah jumlah kenaikan harta kekayaan karena

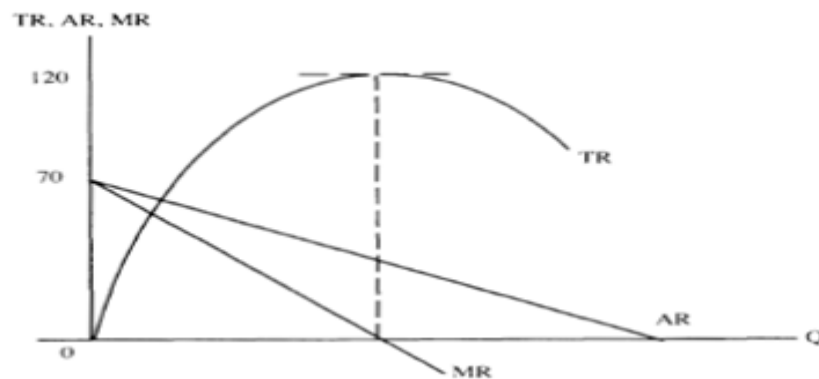
perubahan penilaian yang bukan diakibatkan perubahan modal dan hutang. Harga ini ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan pasar produksi. Konsep penghasilan antara jumlah output yang dijual dengan tingkat harga tertentu. Secara matematis dapat dirumuskan sebagai berikut (Rosyidi, 1998:237):

$$TR = P \times Q$$

Keterangan:

P = Harga barang yang dihasilkan

Q = Jumlah barang yang mampu dihasilkan



Gambar 2. 1

Kurva TR, AR, dan MR

Hasil Produksi yang dijual sama dengan penjualan yang disebut TR (*total revenue*). Sehingga besar kecilnya pendapatan TR (*total revenue*) ditentukan oleh besar kecilnya barang produksi atau barang yang dijual.

Hubungan antara barang yang diproduksi dengan barang yang dijual dapat :

- Barang yang diproduksi lebih besar daripada barang yang dijual.

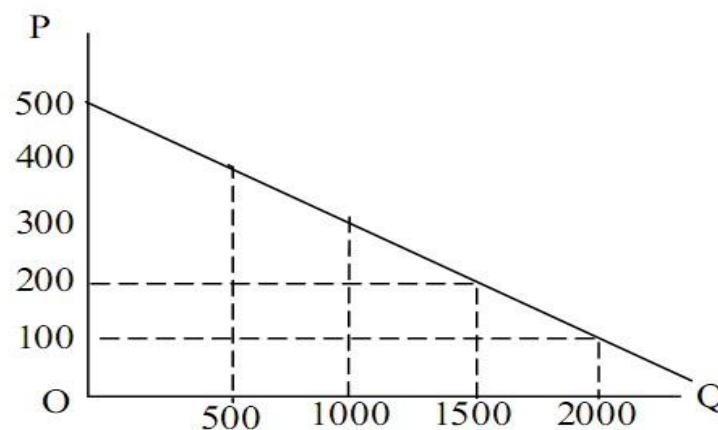
- Barang yang diproduksi sama dengan barang yang dijual (biasanya terjadi pada kegiatan penjualan yang barang dijual langsung diproduksi setelah ada permintaan) terutama untuk barang-barang yang tidak bisa di stok. Oleh karena itu untuk kasus penjualan karangan bunga, maka diasumsikan jumlah produksi sama dengan jumlah penjualan.

2.1.2 Teori Permintaan

Teori permintaan pada dasarnya merupakan perangkat analisis untuk melihat besaran jumlah barang atau jasa yang diminta serta perubahan permintaan akan suatu barang atau jasa berdasarkan hukum permintaan. Perubahan permintaan akan suatu barang atau jasa tersebut akan dapat dilihat dari perubahan pada kurva permintaan. Maka analisis permintaan akan suatu barang atau jasa erat kaitannya dengan perilaku konsumen. Konsumen adalah mereka yang memiliki pendapatan (uang) dan menjadi pembeli barang dan jasa di pasar (**Adiningsih dan Kadarusman, 2003:49**).

Menurut **Gilarso (2003)**, permintaan adalah jumlah dari suatu barang atau jasa yang mau dan mampu dibeli pada pelbagai kemungkinan harga selama jangka waktu tertentu dengan anggapan hal-hal lain tetap sama (*ceteris paribus*). Permintaan turunan (*derived demand*) adalah permintaan akan faktor produksi yang tergantung pada permintaan akan barang atau jasa yang dihasilkan oleh faktor atau sumber daya tersebut.

Kurva permintaan adalah suatu grafik yang menunjukkan hubungan antara harga suatu barang atau jasa dan jumlah atas barang atau jasa yang diminta., *ceteris paribus*. Bentuk umum kurva permintaan turun dari kiri-atas ke kanan bawah sebagaimana dapat dilihat pada gambar 2.2. sesuai dengan hukum permintaan. Kurva permintaan dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu kurva permintaan individu dan kurva permintaan pasar (agregat). Kurva permintaan individu merupakan kedudukan titik-titik yang menghubungkan berbagai harga suatu komoditas dan kuantitas komoditas yang dibeli oleh setiap individu. Kurva permintaan pasar (agregat) merupakan penjumlahan permintaan-permintaan individu atas suatu barang dan jasa dalam berbagai tingkat harga.



Gambar 2. 2

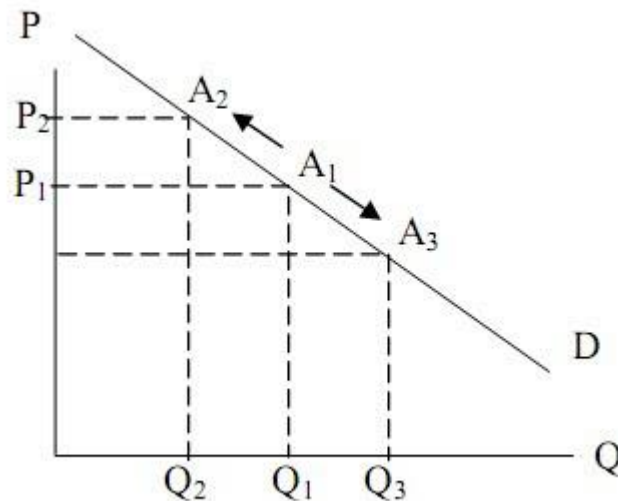
Kurva Permintaan

Hukum permintaan (*The Law of Demand*) adalah kuantitas barang yang diminta untuk suatu barang berhubungan terbalik dengan harga barang tersebut, *ceteris paribus*. Maka semakin rendah harga suatu barang atau jasa, akan

semakin tinggi tingkat permintaan akan barang atau jasa tersebut. Sebaliknya apabila harga atau jasa tersebut semakin tinggi, tingkat permintaan akan barang atau jasa tersebut akan semakin rendah.

2.1.2.1 Pergerakan (*Movement*) dan Pergeseran (*Shift*) Kurva Permintaan

Perubahan permintaan dapat dilihat dari dua segi sudut pandang atas perubahan kurva permintaan yang ada. Perubahan kurva permintaan tersebut dapat dilihat dari segi pergerakan (*movement*) sekaligus dari segi pergeseran (*shift*) pada kurva permintaan yang ada.



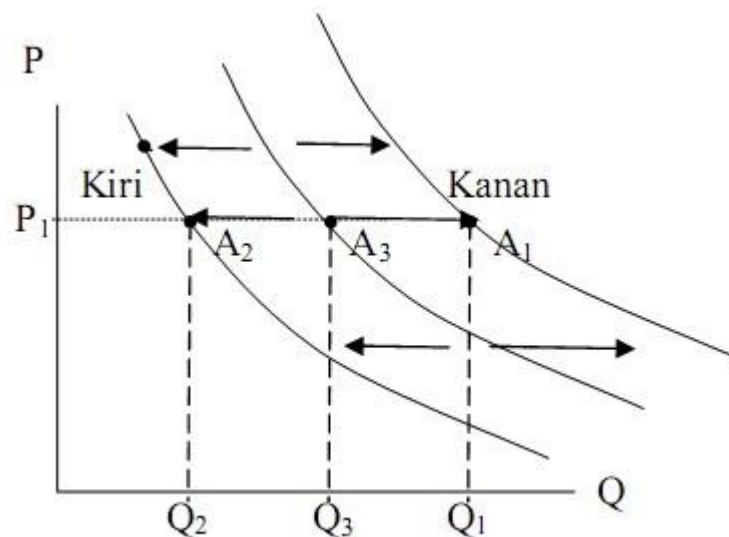
Gambar 2. 3

Pergerakan (*Movement*) Sepanjang Kurva Permintaan

Pengerakan (*movement*) sepanjang kurva permintaan seperti terlihat pada gambar 2.3 menunjukkan perubahan kombinasi antara kuantitas dan harga suatu barang pada titik – titik kombinasi di sepanjang kurva permintaan. Pergerakan menunjukkan bahwa hubungan dalam permintaan masih tetap konsisten. Faktor utama

perubahan yang mengakibatkan pergerakan di sepanjang kurva permintaan ini adalah karena adanya perubahan harga yang terjadi. Suatu perubahan harga akan menghasilkan suatu pergerakan (*movement*) di sepanjang kurva permintaan pasar yang tetap, tidak ada perubahan hal lain yang akan menyebabkan pergerakan sepanjang kurva tersebut.

Pergeseran (*shift*) kurva permintaan adalah kondisi perubahan jumlah barang yang diminta meskipun harga yang berlaku tetap atau tidak berubah. Pergerakan tersebut akan memberikan dampak perubahan pada hubungan akan permintaan suatu barang atau jasa. Hal ini juga menunjukkan bahwa faktor-faktor selain harga menjadi penentu atas pergeseran kurva permintaan yang ada.



Gambar 2. 4

Pergeseran (Movement) Kurva Permintaan

2.1.2.2 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Permintaan

Berdasarkan hukum permintaan (*the law of demand*) perubahan permintaan atas suatu barang dan jasa semata-mata ditentukan oleh harga dari barang atau jasa tersebut, *ceteris paribus*. Namun dalam kenyataannya, banyak permintaan terhadap suatu barang atau jasa juga ditentukan oleh faktor-faktor lain selain faktor harga itu sendiri. Oleh sebab itu perlu juga dijelaskan bagaimana faktor-faktor yang lain akan mempengaruhi permintaan.

Menurut **Sukirno (1985)** faktor-faktor selain harga yang juga berperan penting dalam mempengaruhi permintaan akan suatu barang atau jasa adalah sebagai berikut :

a. Harga Barang Lainnya

Hubungan antara suatu barang dengan berbagai jenis barang lainnya dapat dibedakan dalam tiga golongan :

1. Barang pengganti

Suatu barang disebut barang pengganti kepada suatu barang lainnya apabila ia dapat menggantikan fungsi dari barang lain tersebut. Bila terjadi penurunan harga terhadap barang tersebut, maka permintaan terhadap barang pengganti akan menurun juga.

2. Barang penggenap

Apabila suatu barang selalu digunakan bersama-sama dengan barang lainnya, maka barang tersebut dinamakan barang penggenap. Kenaikan atau penurunan

permintaan terhadap barang pengganti selalu sejalan dengan permintaan atas barang yang digantikan.

3. Barang netral

Apabila dua macam barang tidak mempunyai kaitan yang rapat, maka perubahan atas permintaan suatu barang tidak akan mempengaruhi barang lainnya.

b. Pendapatan Konsumen

Pendapatan konsumen merupakan faktor yang sangat penting dalam menentukan bentuk permintaan terhadap berbagai jenis barang. Perubahan dalam pendapatan selalu menimbulkan perubahan terhadap permintaan berbagai jenis barang. Berdasarkan sifat perubahan permintaan yang akan berlaku apabila pendapatan berubah, maka berbagai jenis barang dapat dibedakan :

1. Barang inferior

Barang yang banyak diminta oleh konsumen berpendapatan rendah. Jika pendapatan bertambah, maka permintaan terhadap barang inferior juga berkurang, dan sebaliknya.

2. Barang esensial

Barang yang sangat penting artinya dalam kehidupan masyarakat sehari-hari, sehingga barang tersebut akan tetap dikonsumsi pada berbagai tingkat pendapatan.

3. Barang normal

Barang yang akan mengalami kenaikan permintaan jika pendapatan meningkat.

4. Barang mewah

Jenis barang yang akan dibeli apabila pendapatan konsumen sudah relatif tinggi.

c. Distribusi Pendapatan Masyarakat

Distribusi pendapatan masyarakat dapat mempengaruhi corak permintaan masyarakat terhadap suatu barang. Sejumlah pendapatan masyarakat yang tertentu besarnya akan menimbulkan corak permintaan masyarakat yang berbeda apabila pendapat tersebut diubah corak distribusinya. Seandainya pemerintah memberlakukan pajak yang tinggi terhadap barang mewah, yang kemudian hasil pajak tersebut digunakan untuk menaikkan pendapatan masyarakat golongan pekerja rendah, maka akan terjadi penurunan permintaan terhadap barang mewah dan meningkatkan permintaan atas barang yang diperlukan oleh golongan masyarakat yang pendapatannya bertambah.

d. Selera Masyarakat

Selera masyarakat mempunyai pengaruh yang besar terhadap keinginan masyarakat untuk membeli suatu barang.

e. Jumlah Penduduk

Pertambahan penduduk tidak dengan sendirinya menyebabkan pertambahan jumlah permintaan suatu barang. Akan tetapi biasanya pertambahan penduduk diikuti

oleh perkembangan kesempatan kerja. Dengan demikian akan lebih banyak orang yang menerima pendapatan dan hal ini juga akan menambah daya beli masyarakat. Pertambahan daya beli masyarakat akan menambah permintaan.

f. Ekspetasi Di Masa Yang Akan Datang

Perubahan-perubahan yang diperkirakan akan terjadi di masa yang akan datang dapat mempengaruhi permintaan. Perkiraan bahwa harga - harga akan bertambah tinggi di masa yang akan datang, dapat mendorong jumlah pembelian yang lebih banyak pada saat ini, demikian juga sebaliknya bila perkiraan harga-harga akan turun, maka hal tersebut akan mendorong penundaan pembelian sehingga mengurangi jumlah pembelian saat ini.

2.1.3 Teori Biaya

Biaya produksi merupakan semua pengeluaran yang dilakukan oleh perusahaan untuk memperoleh faktor-faktor produksi dan bahan-bahan mentah yang akan digunakan untuk menciptakan barang-barang yang diproduksi perusahaan tersebut. Biaya produksi yang dikeluarkan setiap perusahaan dapat dibedakan menjadi dua jenis :

1. Biaya eksplisit (*explicit cost*), pengeluaran perusahaan yang secara nyata dikeluarkan oleh perusahaan dalam bentuk pembayaran kepada pemilik faktor-faktor produksi.
2. Biaya implisit (*implicit cost*), taksiran besarnya nilai faktor-faktor produksi yang dimiliki dan dipergunakan dalam proses produksi perusahaan. Taksiran ini

dilakukan dengan cara menghitung *opportunity cost* dari setiap faktor produksi yang dimiliki perusahaan. *Opportunity cost* merupakan nilai tertinggi suatu faktor produksi dalam penggunaan alternatif yang terbaik.

Didalam teori biaya ada beberapa istilah biaya – biaya diantaranya sebagai berikut :

a) *Accounting Cost*

Accounting Cost tidak hanya mencakup uang nyata yang dihabiskan oleh bisnis, tetapi juga mencakup ketentuan untuk kerugian atau depresiasi bahwa bisnis membuat lebih dari satu periode akuntansi. Jadi setelah semua biaya ini dikurangi dari total pendapatan yang diperoleh oleh perusahaan bisnis, jika jumlah yang tersisa adalah positif, itu adalah laba akuntansi.

b) *Economics Cost*

Economics Cost adalah suatu ukuran dari biaya ekonomi yang harus dikeluarkan dalam rangka memproduksi suatu barang atau jasa tertentu dalam kaitannya dengan alternatif lain yang harus dikorbankan.

c) *Incremental Cost*

Konsep *Incremental Cost* hampir sama dengan konsep *marginal cost* yaitu mengukur besarnya biaya tambahan karena timbulnya output atau produksi. Tetapi konsep *incremental cost* lebih luas, yaitu menyangkut tambahan biaya yang disebabkan tidak hanya karena tambahan output saja, tetapi juga dapat disebabkan

oleh faktor lain, atau semua biaya yang terkait dengan proses pengambilan keputusan. Misalnya tambahan biaya yang disebabkan karena perusahaan memutuskan memproduksi produk baru atau karena perusahaan mengganti teknologi produksi.

d) *Sunk Cost*

Sunk Cost merupakan biaya – biaya yang dikeluarkan di waktu yang lampau atau biaya – biaya yang dikeluarkan tetapi tidak mempengaruhi keputusan proyek jangka pendek karena biaya ini tak akan kembali. *Sunk cost* selalu ada dalam suatu proyek.

2.1.3.1 Jenis Biaya Menurut Biaya Produksi

1. Biaya Produksi Jangka Pendek

Biaya jangka pendek merupakan periode dimana minimal satu jenis faktor produksinya adalah faktor produksi tetap (*fixed input*). Dengan demikian di dalam jangka pendek ada biaya yang harus dikeluarkan untuk faktor produksi tetap (*Fixed cost atau FC*) dan ada biaya yang harus dikeluarkan untuk faktor produksi variabel (*Variabel cost atau VC*). Ada beberapa istilah biaya dalam teori biaya yaitu sebagai berikut :

a. Biaya Tetap (*Fixed Cost*)

Biaya tetap adalah biaya yang timbul akibat penggunaan sumber daya tetap dalam proses produksi. Sifat utama biaya tetap adalah jumlahnya tidak berubah walaupun jumlah produksi mengalami perubahan (naik atau turun). Keseluruhan biaya tetap disebut biaya total (*total fixed cost*).

b. Biaya Variabel (*Variable Cost*)

Biaya variabel atau sering disebut biaya variable total (*total variable cost* atau TVC) adalah jumlah biaya produksi yang berubah menurut tinggi rendahnya jumlah output yang akan dihasilkan. Semakin besar output atau barang yang akan dihasilkan, maka akan semakin besar pula biaya variable yang akan dikeluarkan.

c. Biaya Total (*Total Cost*)

Biaya total adalah keseluruhan biaya yang terjadi pada produksi jangka pendek. Biaya total diperoleh dari total biaya tetap dikurangi total biaya variabel atau dalam matematis : $(TC = TFC - TVC)$.

d. Biaya Tetap Rata-Rata (*Average Fixed Cost*)

Biaya tetap rata-rata adalah hasil bagi antara biaya tetap total dan jumlah barang yang dihasilkan.

$$AFC = \frac{TC}{Q}$$

Keterangan:

$$TC = \text{Total Cost}$$

$$Q = \text{Quantity}$$

Besar kecilnya AFC tergantung dari jumlah barang yang dihasilkan. Artinya, jika barang yang dihasilkan semakin banyak, maka AFC akan semakin kecil (berbanding terbalik). Hal ini juga menggambarkan bahwa pada unit produksi yang banyak AFC akan terlihat besar, sedangkan pada unit produksi yang banyak AFC akan kecil jumlahnya.

e. Biaya Variabel Rata-Rata (*Average Variable Cost*)

Biaya variabel rata-rata adalah biaya variabel yang dibebankan pada tiap unit produk yang dihasilkan.

$$AVC = \frac{TVC}{Q}$$

keterangan:

$TVC = \text{total variable cost}$

$Q = \text{quantity}$

f. Biaya Total Rata-Rata (*Average Cost*)

Biaya total rata-rata adalah biaya keseluruhan untuk menghasilkan suatu output tertentu dibagi dengan jumlah unit produk yang dihasilkan atau merupakan biaya perunit produksi.

$$AC = \frac{TC}{Q} = AFC + AVC$$

keterangan:

$TC = \text{Total cost}$

$Q = \text{quantity}$

$AFC = \text{Average Fixed Cost}$

$AVC = \text{Average Variable Cost}$

g. Biaya Marginal (*Marginal Cost*)

Biaya Marginal adalah perubahan biaya total akibat penambahan satu unit output (Q). Biaya marginal timbul akibat pertambahan satu unit output sehingga dapat dirumuskan:

$$MC = \frac{\Delta TC}{\Delta Q} = \frac{\Delta TVC}{\Delta Q}$$

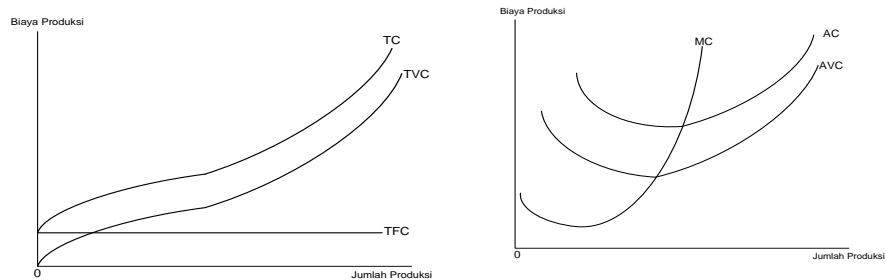
Keterangan:

ΔTC = Perubahan total biaya

ΔTVC = Perubahan total biaya variabel

ΔQ = Perubahan *quantity*

Oleh karena tambahan produksi satu unit output tidak akan menambah atau mengurangi biaya produksi tetap (TFC), maka tambahan biaya marginal ini akan menambah biaya variable total (TVC).



Gambar 2.5

Kurva Total Cost, Total Fixed Cost, Total Variable Cost

Kurva TC (*Total Cost*) merupakan penjumlahan kurva TFC dan TVC. Oleh karena itu kurva TC berawal dari pangkal TFC, dengan bentuk mengikuti bentuk

kurva TVC. Jarak antara kurva TC dan TVC menunjukkan nilai biaya tetapnya (TFC).

2. Biaya Produksi Jangka Panjang

Dalam jangka panjang perusahaan dapat mengubah semua faktor produksinya. Oleh karena itu, dalam jangka panjang tidak perlu lagi dibedakan antara biaya tetap dan biaya berubah. Semua biaya yang dikeluarkan merupakan biaya berubah (*Variable Cost*).

Cara meminimumkan biaya jangka panjang dapat memperluas kapasitas produksinya, perusahaan harus menentukan besarnya kapasitas pabrik yang akan meminimumkan biaya produksi dalam analisis ekonomi kapasitas produksi dapat digambarkan dengan kurva biaya rata-rata (AC). Sehingga analisis bagaimana produsen menganalisis kegiatan produksinya dalam usaha meminimumkan biaya dengan memperhatikan kurva AC untuk kapasitas yang berbeda-beda.

Faktor yang menentukan kapasitas produksi yang digunakan yaitu tingkat produksi yang dicapai serta sifat dari pilihan kapasitas pabrik yang tersedia.

a) Biaya Total Jangka Panjang (*Long Run Total Cost*)

Biaya Total Jangka Panjang (*Long Run Total Cost*) merupakan biaya yang dikeluarkan untuk memproduksi seluruh output dan semuanya bersifat variabel.

b) Kurva Biaya Total Jangka Panjang (*Long Run Total Cost Curve*)

Kurva biaya total jangka panjang menggambarkan biaya total jangka panjang minimum untuk memproduksi berbagai tingkat (jumlah) produksi. Kurva biaya total jangka panjang diturunkan dari kurva *expansion path*.

c) Kurva *Expansion Path*

Kurva *Expansion Path* menggambarkan kombinasi faktor produksi yang paling optimal untuk menghasilkan berbagai jumlah produksi.

d) Biaya Rata-Rata Jangka Panjang (*Long Run Average Cost*)

Biaya Rata-Rata Jangka Panjang merupakan biaya rata-rata yang paling minimum untuk berbagai tingkat produksi apabila perusahaan dapat selalu berubah kapasitas produksinya. Biaya rata-rata jangka panjang dapat dihitung menggunakan rumus :

$$LAC = \frac{LTC}{Q}$$

Keterangan :

LAC = Biaya rata-rata jangka panjang

Q = Jumlah output

e) Biaya Marginal Jangka Panjang (*Long Run Marginal Cost*)

Biaya Marginal Jangka Panjang merupakan biaya tambahan karena menambah produksi sebanyak satu unit. Perubahan biaya total sama dengan

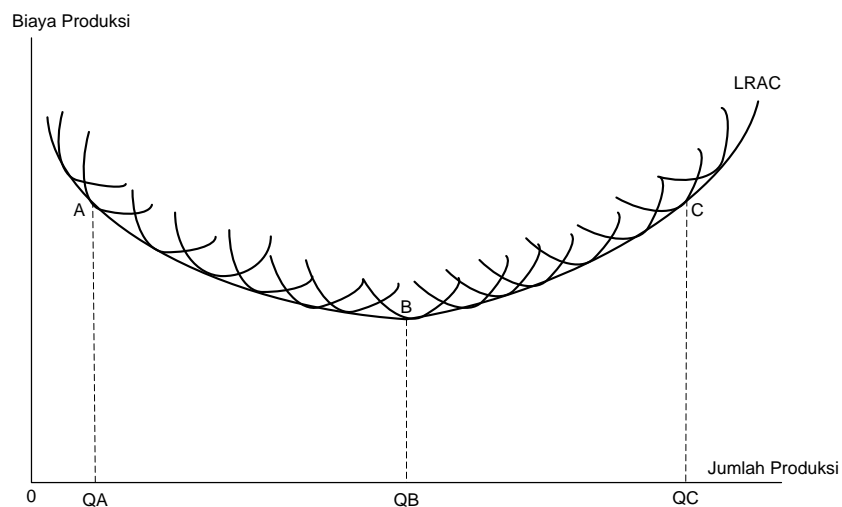
perubahan biaya variabel. Biaya marginal jangka panjang dapat dihitung menggunakan rumus :

$$LMC = \frac{\Delta LTC}{\Delta Q}$$

Keterangan :

LMC = Biaya marginal jangka panjang

ΔQ = Perubahan output



Gambar 2. 6

Kurva Biaya Total Rata-Rata Jangka Panjang

Kurva Biaya Total Rata-Rata Jangka Panjang (*Long Run Average Cost*) atau LRAC dapat didefinisikan sebagai kurva yang menunjukkan biaya rata-rata yang paling minimum untuk berbagai tingkat produksi apabila perusahaan dapat selalu mengubah kapasitas produksinya. Kurva LRAC dibentuk bukan hanya didasarkan

kepada beberapa kurva AC (*Average Cost*) saja, tetapi berdasarkan kepada kurva AC yang jumlahnya tidak terhingga. Sehingga menyebabkan bentuk kurva LRAC seperti huruf U (berupa garis lengkung).

Kurva LRAC ini merupakan kurva yang menyinggung berbagai kurva AC jangka pendek. Titik-titik persinggungan tersebut merupakan biaya produksi yang paling minimum untuk berbagai tingkat produksi yang akan dicapai perusahaan dalam jangka panjang.

2.1.3.2 Analisis *Breakeven* dan *Operating Leverage*

1. Analisis *Breakeven*

Analisis *Breakeven* adalah suatu teknik analisis yang dipergunakan untuk mempelajari hubungan diantara biaya, pendapatan, dan profit. Dalam menganalisis kondisi breakeven ini, diasumsikan bahwa fungsi biaya maupun fungsi pendapatan (*revenue*) merupakan fungsi linier.

2. Analisis *Operating Leverage*

Operating Leverage menunjukkan ratio atau perbandingan antara *total fixed cost* dengan *total variable cost*. Semakin besar rasionya dikatakan perusahaan semakin kapital intensif, atau biaya tetapnya semakin meningkat sedangkan biaya variabelnya turun (biaya variabel digantikan oleh biaya tetap. Karena biaya

overheadnya semakin besar, maka breakeven outputnya juga semakin besar. Semakin besar ratio *total fixed cost* terhadap *total variable cost*, berarti semakin sensitif profit perusahaan terhadap perubahan output atau penjualannya.

Gambar 2. 7

Kurva Total Cost, Total Fixed Cost, Total Variable Cost

Karena TC2 lebih *leverage* dibandingkan TC1, maka biaya tetapnya (TFC2) lebih tinggi dari biaya tetap pada TC1 (TFC1), sehingga *overhead cost* TC2 lebih besar dari *overhead cost* pada TC1, sehingga breakeven point TC2 lebih tinggi dari breakeven point TC1. Semakin leverage total biaya (semakin besar ratio TFC terhadap TVC) maka semakin besar perubahan profit yang disebabkan perubahan output atau penjualannya.

2.1.4 Teori Profit (Keuntungan)

Dalam suatu usaha bahwa tujuan dari produsen atau pengusaha adalah untuk memperoleh laba yang maksimum. Laba yang maksimum merupakan tujuan satu-satunya dari produsen. Dalam kondisi ini produsen atau pengusaha akan berusaha untuk memilih kombinasi *input* terbaik dan tingkat *output* yang menghasilkan keuntungan. Jadi perusahaan akan berusaha membuat perbedaan yang sebesar-

besarnya antara biaya produksi dan penerimaan total. Menurut **Soekartawi (2002)**, pendapatan bersih selisih antara penerimaan dan semua biaya yang dikeluarkan, yang dapat diformulasikan kedalam matematis : ($\pi = TR-TC$).

$$\pi = TR-TC$$

Dimana π adalah pendapatan bersih, TR (*total revenue*) adalah total penerimaan dari perusahaan yang diperoleh dari perkalian antara jumlah barang yang terjual dengan harga barang tersebut.

$$TR = P \cdot Q$$

TC (*total cost*) adalah total biaya yang dikeluarkan oleh produsen dalam menghasilkan *output*. Untuk mencari *total cost* (biaya total) adalah dengan menjumlahkan *total fixed cost* (biaya tetap total) dengan *total variable cost* (biaya variabel total).

$$TC = TFC + TVC$$

Keterangan:

$$TC = Total Cost$$

$$TFC = Total Fixed Cost$$

$$TVC = Total Variable Cost$$

Kegiatan utama untuk mencapai tujuan perusahaan dengan meningkatkan *total revenue* (TR) dan Mengontrol *Total Cost* (TC) atau efisiensi biaya. Laba atau *profit* suatu perusahaan terbagi menjadi tiga kategori yaitu sebagai berikut :

1. *Profit Positive*

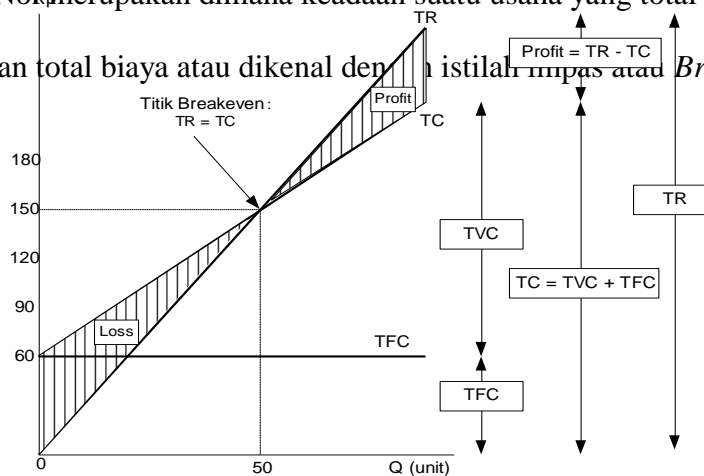
Profit Positive merupakan keadaan dimana suatu usaha total penerimaannya lebih besar dibandingkan total biaya atau dikenal dengan istilah untung. Keadaan untung merupakan tujuan utama suatu perusahaan.

2. *Profit Negative*

Profit Negative merupakan keadaan dimana suatu usaha total penerimaannya lebih kecil dibandingkan dengan total biaya atau dikenal dengan istilah rugi.

3. *Profit Nol*

Profit Nol merupakan keadaan dimana keadaan suatu usaha yang total penerimaannya sama dengan total biaya atau dikenal dengan istilah impas atau *Break event point*.



Gambar 2. 8

Kurva Total Cost, Total Fixed Cost, Total Variable Cost

Pada gambar 2.8 dapat dilihat bahwa titik potong antara garis total biaya dengan garis total *revenue* merupakan titik *breakeven* atau dapat dikatakan total *revenue* sama dengan total biaya ($TR=TC$). Kemudian dimana garis total *revenue* diatas atau lebih besar dari pada garis total biaya merupakan daerah *profit* ($TR>TC$). Sebaliknya, dimana garis total biaya diatas garis total *revenue* merupakan daerah *loss* atau rugi ($TR<TC$).

2.1.4.1 Jenis – Jenis Profit (Keuntungan)

Dalam menganalisis teori laba, laba dibedakan menjadi 2 jenis laba yaitu sebagai berikut :

1. Laba Bisnis (*Bussines Profit*)

Laba bisnis (*bussines profit*) merupakan profit seluruh penerimaan suatu perusahaan setelah dikurangi biaya eksplisit. biaya eksplisit adalah biaya yang dikeluarkan dalam proses produksi seperti gaji, bahan baku, sewa gedung, dan sebagainya.

2. Laba Ekonomi (*Economic Profit*)

Laba ekonomi (*Economic profit*) adalah total *revenue* yang diterima oleh suatu perusahaan setelah dikurangi biaya eksplisit dan implisit. Biaya implisit adalah *opportunity cost*, misalnya gaji pemilik.

2.1.4.2 Teori – Teori Laba

Dalam suatu perusahaan laba merupakan pendapatan setelah dikurangi dengan biaya-biaya. Suatu perusahaan dapat mencapai beberapa posisi seperti yang digambarkan oleh teori laba sebagai berikut :

1. Teori Laba Menanggung Resiko (*Risk Bearing Theory Of Profit*)

Teori Laba Menanggung Resiko (*Risk Bearing Theory Of Profit*) mengatakan bahwa keuntungan ekonomi diatas normal akan diperoleh oleh perusahaan dengan resiko diatas rata-rata.

2. Teori Laba Frisional (*Frictional Theory Of Profit*)

Teori Laba Frisional (*Frictional Theory Of Profit*) menekankan bahwa profit yang timbul sebagai akibat gangguan- gangguan dari keseimbangan jangka panjang. Atau dapat dikatakan keuntungan meningkat sebagai suatu hasil dari friksi keseimbangan jangka panjang (*long run equilibrium*).

3. Teori Laba Monopoli (*Monopoly Theory Of Profit*)

Teori Laba Monopoli (*Monopoly Theory Of Profit*) mengatakan bahwa beberapa perusahaan dengan kekuatan monopoli dapat membatasi output dan menekankan harga yang lebih tinggi daripada bila perusahaan beroperasi dalam kondisi persaingan sempurna. Kekuatan monopoli ini dapat diperoleh melalui :

- Penguasaan penuh atas supply bahan baku tertentu
- Skala ekonomi
- Kepemilikan hak paten
- Pembatasan dari pemerintah

4. Teori Laba Inovasi (*Innovation Theory Of Profit*)

Di dalam teori laba inovasi (*Innovation Theory Of Profit*) mengatakan bahwa laba diperoleh karena keberhasilan suatu perusahaan dalam melakukan inovasi atau penemuan baru.

2.1.5 Teori Transportasi

2.1.5.1 Konsep Dasar Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh **Nasution (1996)** diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Pengertian lainnya dikemukakan oleh **Soesilo (1999)** yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang. Selain itu, **Tamin (1997:5)** mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: 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 disampaikan 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. Pada kondisi tersebut, prasarana 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-barang.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh **Tamin (1997:4)** bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi

tingginya kegiatan ekonomi tersebut. Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif.

Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Transportasi yang efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

2.1.5.2 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 transportasi *online*, maka lembaga-lembaga yang terkait diantaranya adalah DLLAJ, BPN, Dinas Tata Kota, Kepolisian, Perusahaan Operator taksi *online*, 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:
 - Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan.

- Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi.
- 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.

2.1.5.3 Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut **Tamin (1997:5)**, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: 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. Pada kondisi tersebut, prasarana 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)** aksesibilitas 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.

Aksesibilitas 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:

- a. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- b. Penggunaan pelumas;
- c. Penggunaan ban;
- d. Pemeliharaan suku cadang;

- e. Penyusutan dan bunga;
- f. Waktu supir dan waktu penumpang;
- g. Penghematan waktu.

2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan 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.

3. 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 prasarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. 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.

5. 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.

2.2 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, penulis melakukan tinjauan pustaka dari hasil penelitian terdahulu serta dari kajian teori yang telah dijelaskan sebagai bahan perbandingan dan upaya memperkaya perspektif akan penelitian. Berikut ini adalah hasil-hasil penelitian terdahulu yang dipandang relevan dengan penelitian sebagai berikut :

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh **M. Zahari M.S (2010)** dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kota Jambi lintas”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besarnya pendapatan yang diperoleh sopir angkot di Kota Jambi dan untuk faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkot di Kota Jambi.

Analisis data dilakukan dengan pendekatan deskriptif dan regresi berganda. Data dan informasi yang dikumpulkan berupa data primer yang diperoleh langsung dari 100 orang sopir secara *Simple Random Sampling*. Hasil penelitian menunjukkan, pendapatan sopir sebagian besar mencapai diatas Rp. 1.000.000,- perbulan, ini telah memenuhi standar upah minimum yang ditetapkan pemerintah daerah untuk tahun 2009 sebesar Rp. 800.000,- perbulan. Dilihat dari hasil regresi berganda, terbukti faktor jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang berpengaruh secara signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir angkot, dimana nilai F hitung sebesar (11,328) lebih besar dari F tabel (2,76).

Kesimpulan dari penelitian ini adalah jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot di Kota Jambi. Secara bersama-sama jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang mampu menjelaskan pendapatan sopir angkot di Kota Jambi sebesar 90,8 persen, sementara sisanya sebesar 9,2 persen diterangkan oleh variabel lainnya yang tidak diteliti. Hubungan antara variabel X (jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang) dan variabel Y berkorelasi positif yang kuat

yaitu sebesar 0,953. Secara bersama-sama variabel X memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel Y. Dimana nilai F hitung (11,328) lebih besar dari F tabel (2,76).

Kedua, penelitian yang pernah dilakukan **Dwi Siswanto (2013)** dengan judul, “Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkot Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Fenomena yang terjadi semakin turunnya armada angkutan desa dari tahun ke tahun, fenomena juga terjadi di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Sopir angkutan desa di terminal Arjasa merupakan jenis pekerjaan yang keberadaannya sangat berpengaruh dalam mengatasi ketimpangan ekonomi dan perkembangan perekonomian Kabupaten Jember.

Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.

Ketiga, Penelitian yang dilakukan **Desnal Christian Jura, dkk (2015)** penelitian ini ditulis dalam jurnal ilmiah dengan judul “Pengaruh Kenaikan Harga BBM Dan Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Sopir Angkot Di Kota Manado Tahun 2015 (Studi Pada Trayek 02/Malalayang)”. Tujuan dari penelitian ini adalah

untuk mengetahui adakah pengaruh kenaikan harga BBM dan jumlah penumpang terhadap pendapatan sopir angkot di Kota Manado. Kenaikan BBM tentunya berpengaruh dalam pendapatan sopir angkutan umum. Dengan adanya kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM membuat tarif angkutan mau tidak mau ikut naik, tarif yang semula Rp. 2.000,- (jauh dekat) menjadi Rp. 3.800,- dan untuk menutupi kekurangan pendapatan para sopir sengaja mematok harga menjadi Rp. 4.000,-. Hal ini tentunya mempengaruhi jumlah penumpang yang kebanyakan memilih alternatif angkutan lain, padahalnya salah satu instrumen utama dalam pendapatan sopir bergantung dari banyaknya penumpang yang menggunakan jasa angkutan.

Penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda dengan data primer yang dikumpulkan lewat kuisisioner dan wawancara kepada para sopir trayek 02, dan data sekunder yang didapat dari BPS di Kota Manado. Hasil penelitian membuktikan bahwa adanya pengaruh antara faktor kenaikan harga BBM dan jumlah penumpang terhadap pendapatan sopir angkot trayek 02 sebesar 73,4 persen dan sisanya sebesar 26,6 persen dipengaruhi oleh faktor lain.

Keempat, Penelitian yang dilakukan **Derry Randika (2016)** dengan judul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Taksi (Studi Kasus Taksi Gemah Ripah Kota Bandung)”. Penelitian ini dilakukan di Kota Bandung, bertujuan untuk mengetahui bagaimana kondisi sopir taksi khususnya sopir Taksi Gemah Ripah dan juga hubungan antara usia, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, rata-rata jumlah penumpang, rata-rata pendapatan per penumpang persepsi

transportasi *online*, serta persepsi tentang kemacetan dengan pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah Kota Bandung.

Penelitian ini menggunakan analisis data dengan pendekatan deskriptif dan regresi linier berganda (OLS). Data dan informasi yang dikumpulkan berupa data primer yang diperoleh langsung dari 83 responden sopir secara *Random Sampling*.

Hasil penelitian ini menunjukkan sebagian besar sopir taksi Gemah Ripah berusia 45-50, dengan tingkat pendidikan rata-rata lulusan SMA, dengan tingkat pengalaman kerja 1 s/d 5 (tahun), dengan rata-rata jumlah penumpang 14-17 (orang), dengan rata-rata pendapatan per penumpang sebesar Rp. 40.000,- s/d Rp. 44.000,-, dengan rata-rata persepsi tentang keberadaan transportasi *online* (setuju), serta rata-rata persepsi tentang kemacetan (setuju). Variabel usia sopir, tingkat pendidikan, rata-rata jumlah penumpang, serta rata-rata pendapatan per penumpang berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah, sedangkan faktor pengalaman kerja, persepsi transportasi *online*, serta persepsi kemacetan berpengaruh tidak secara signifikan terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah.

Tabel 2. 1

Peneliti Terdahulu

No	Nama dan Tahun	Judul	Hasil	Persamaan Variabel Penelitian	Perbedaan Variabel Penelitian
1	M. Zahari M.S (2010)	Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kota Jambi lintas	Secara simultan jam kerja, biaya operasional, jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot di kota	Variabel Independen yang diteliti: 1. Jam Kerja 2. Jumlah Penumpang Variabel Dependen yang diteliti:	Variabel independen yang diteliti: 1. Biaya Operasional

			jambi.	1. Pendapatan	
2	Dwi Siswanto (2013)	Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkot Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember	<p>Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.</p> <p>Secara simultan, curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan</p>	<p>Variabel Independen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Curahan jam Kerja <p>Variabel Dependen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pendapatan 	<p>Variabel Independen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lama pemakaian kendaraan 2. pengalaman kerja
3	Desnal Christian Jura, dkk (2015)	Pengaruh Kenaikan Harga BBM Dan Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Sopir Angkot Di Kota Manado Tahun 2015 (Studi Pada Trayek 02/Malalayang)	<p>Secara simultan kenaikan BBM dan jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot di Kota Manado tahun 2015 (Studi Pada Trayek 02/Malalayang).</p>	<p>Variabel Independen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah penumpang <p>Variabel Dependen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pendapatan 	<p>Variabel Independen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kenaikan BBM
4	Derry Randika (2016)	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Taksi (Studi Kasus Taksi Gemah Ripah Kota Bandung)	<p>Secara parsial variabel usia, tingkat pendidikan, jumlah penumpang, rata-rata pendapatan per penumpang mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah. sedangkan faktor pengalaman kerja, persepsi transportasi online, serta persepsi kemacetan berpengaruh tidak</p>	<p>Variabel Independen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah Penumpang 2. Persepsi Transportasi Online 3. Persepsi Tentang Kemacetan <p>Variabel Dependen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pendapatan 	<p>Variabel independen yang diteliti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Usia 2. Tingkat Pendidikan 3. Rata-rata pendapatan per penumpang 4. Pengalaman Kerja

			secara signifikan terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah.		
--	--	--	--	--	--

2.3 Kerangka Pemikiran

Untuk memudahkan dalam proses analisis, maka dibuatlah kerangka pemikiran yang menjelaskan bahwa kemacetan ini berdampak dengan kondisi ekonomi bagi pendapatan sopir angkutan umum.

Transportasi atau pengangkutan sangat diperlukan dalam menyelesaikan perekonomian bangsa, ketersediaan jasa transportasi berkolerasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat (**Adisasmita, 2010:3**) sebangun dengan pendapat Adisasmita (**Efendi, 2007**) memaparkan peningkatan pendapatan masyarakat perlu didukung dengan upaya pembangunan dan perbaikan sektor transportasi secara terus menerus.

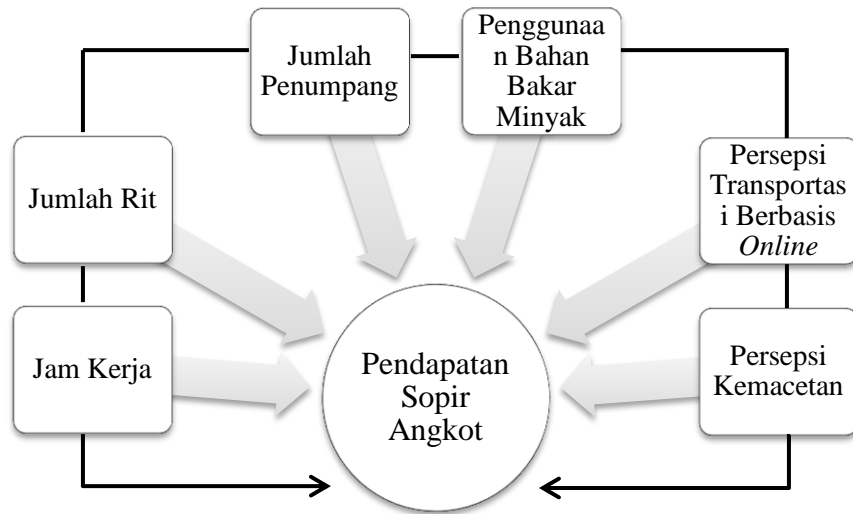
Kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang sangat besar, dimana banyaknya jumlah kendaraan yang selalu bertambah di Kota Bandung. Jumlah kendaraan yang semakin hari semakin meningkat masyarakat sulit untuk mengakses jalan untuk menuju tempat ke tempat lainnya menjadi terhalang, seperti: sepeda motor, mobil pribadi serta mobil angkutan umum. Sejumlah kendaraan ini membuat jalan tidak bisa menampung kendaraan yang sangat banyak.

Dilihat dari segi ekonomi, sopir angkutan umum (angkot) akan sangat merasakan dampak dari kemacetan ini, seperti: kemacetan di Kota Bandung akan

menguras bahan bakar dengan cara percuma, sopir angkot yang mengalami kemacetan yang terus menerus mengalami pemborosan bahan bakar minyak (BBM). Pendapatan yang hilang akan berkurang bukan karena bahan bakar minyak saja yang boros akan tetapi jumlah rit yang berkurang. Timbulnya masalah jalanan perkotaan seperti kemacetan serta munculnya pesaing-pesaing baru dalam layanan transportasi umum akan turut mempengaruhi pendapatan sopir (Sukirno, 2002:358).

Dengan adanya permasalahan kemacetan ini akan membuat sopir angkutan umum (angkot) yang harusnya bisa mendapatkan penumpang lebih banyak, akan tetapi karena kemacetan menjadi lebih sedikit. Hal ini tentu saja akan berpengaruh terhadap pendapatan yang bisa dihasilkan oleh sopir angkot menjadi lebih sedikit. Kemudian munculnya moda transportasi berbasis aplikasi telepon genggam seperti Go-jek, Grab dan Uber mempengaruhi pendapatan sopir angkutan umum (angkot). Kemunculan moda transportasi ini membuat penumpang yang tadinya pengguna angkutan umum (angkot) banyak beralih ke ojek *online* maupun taksi *online*. Moda transportasi *online* lebih diminati saat ini dikarenakan berbagai keunggulan dibandingkan dengan angkutan umum (angkot), salah satunya adalah tarif angkutan yang dirasa lebih murah dan waktu tempuh yang dirasa lebih cepat.

Berdasarkan landasan teoritis dan hasil penelitian terdahulu, maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar 2.9 :



Gambar 2. 9

Kerangka Pemikiran

2.4 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Hipotesis memungkinkan dalam menghubungkan teori dengan pengamatan atau pengamatan dengan teori. Hipotesis mengemukakan pernyataan tentang harapan peneliti mengenai hubungan-hubungan antara variabel-variabel dalam persoalan (**W. Gulo. 2002**). Maka berdasarkan penjelasan uraian tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran tersebut, maka hipotesis untuk penelitian ini adalah :

1. Adanya pengaruh positif dari jam kerja terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.

2. Adanya pengaruh positif dari jumlah rit terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.
3. Adanya pengaruh positif dari jumlah penumpang terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.
4. Adanya pengaruh negatif dari penggunaan bahan bakar minyak terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.
5. Adanya pengaruh negatif dari perspektif transportasi berbasis *online* terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.
6. Adanya pengaruh negatif dari perspektif kemacetan terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.

