

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS

2.1. Kajian Pustaka

2.1.1 Teori 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 *totalfixed 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*

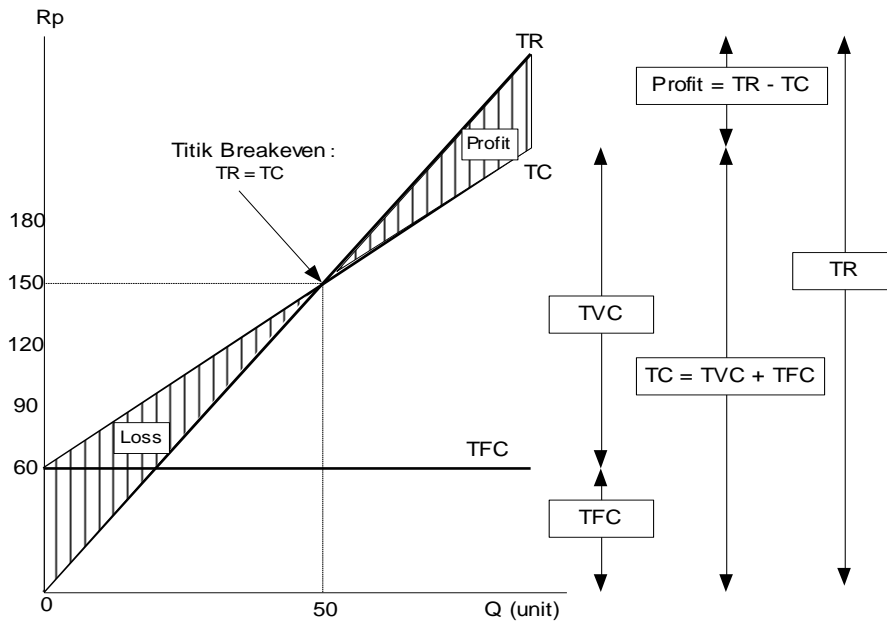
Profit positive merupakan keadaan dimana suatu usaha total penerimaannya lebih besar dibandingkan total biaya atau dikenal dengan istilah untung. Keadaan untung merupakan tujuan utama suatu perusahaan.

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



Gambar 2.1

Kurva Total Cost, Total Fixed Cost, Total Variable Cost

Pada gambar 2.1 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 ($TR<TC$).

2.1.1.1 Jenis-Jenis 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.

2.1.1.2 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*)

Didalam teori laba inovasi (*innovation Theory of Profit*) mengatakan bahwa laba diperoleh karena keberhasilan suatu perusahaan dalam melakukan inovasi atau penemuan baru.

2.1.2 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

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 bung, maka diasumsikan jumlah produksi sama dengan jumlah penjualan.

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 Periode 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:

$TC = Total Cost$

$Q = Quantity$

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 penambahan satu unit output sehingga dapat dirumuskan:

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

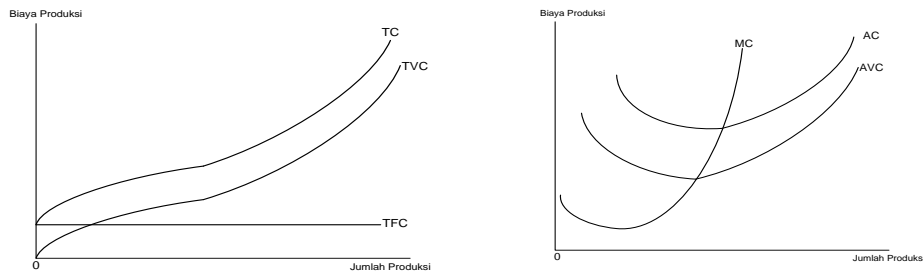
Keterangan:

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 2.2

Kurva Total Cost, Total Fixed Cost, Total Variable Cos

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

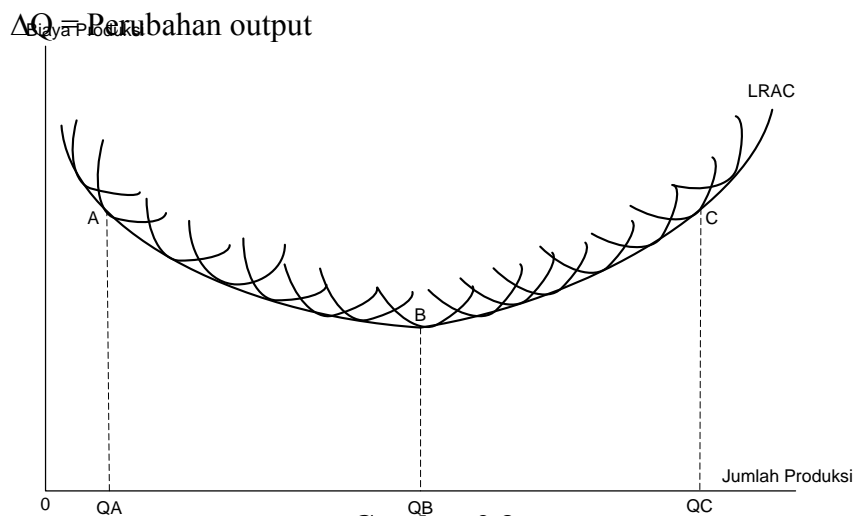
e) Biaya Marginal Jangka Panjang (*Long Run Marginal Cost*)

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



Gambar 2.3

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.

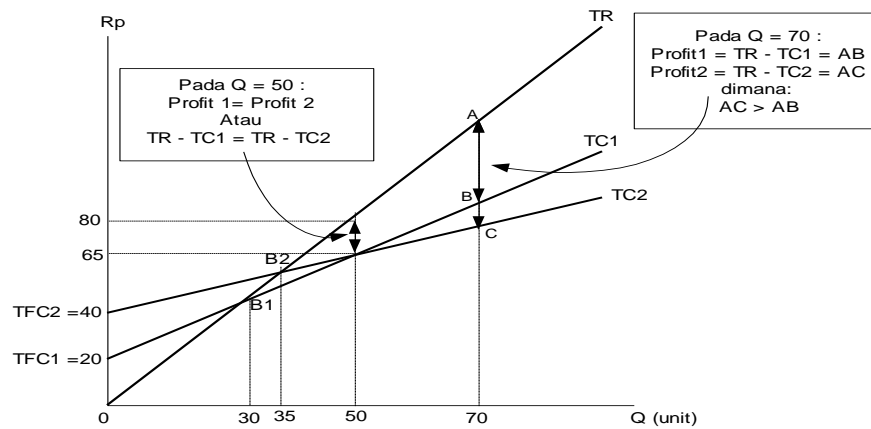
2.1.3.2 Analisis *Breakeven* dan *Operating Leverage*

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 overhaednya 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 2.4

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 Transportasi

2.1.4.1 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 barang². 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. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

2.1.4.2 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; dan
- 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.

2.1.4.3. 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.

2.1.5 Penelitian Terdahulu

Untuk memperkaya perspektif penelitian ini maka selain dari kajian teori yang telah di jelaskan maka di lakukan review kepada penelitan terdahulu yang sudah di lakukan

2.1.5.1. Hendra Muliawan (2016) Mahasiswa Universitas Udayana

Penelitian ini berjudul “Analisi Pendapatan Supir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi” Adapun Penelitian Untuk mengetahui pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan Terminal Mengwi. Untuk mengetahui jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Untuk mengetahui pengaruh jam bekerja, tarif dan pengalaman menjadi pengemudi secara parsial terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Untuk mengetahui pendapatan sopir angkot yang memiliki kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan dengan sewa kendaraan. Untuk mengetahui pendapatan sopir angkot dengan trayek Ubung - Sanglah (US) lebih tinggi dibandingkan dengan trayek Ubung – Kreneng (UK) dan Ubung - Tegal (UT).

Lokasi penelitian dilaksanakan di terminal Mengwi. Adapun yang melatarbelakangi lokasi penelitian di terminal Mengwi karena terminal Mengwi saat

ini terminal dengan tipe A menggantikan terminal Ubung yang sekarang bertipe B. Hal ini akan mengalami perubahan pada sektor ekonomi, terutama pada pendapatan sopir angkutan. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan kuisioner. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda dan analisis regresi linier berganda. Uji beda pada penelitian ini digunakan untuk mengetahui adanya perbedaan pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan Terminal Mengwi. Analisis linear berganda dilakukan untuk mengetahui pengaruh jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, dan pengalaman menjadi pengemudi serta pengaruh trayek terhadap pendapatan sopir angkutan kota.

Berdasarkan hasil diatas dapat disimpulkan bahwa nilai Fhitung sebesar $21,748 > F$ tabel sebesar 2,36 maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hal ini berarti jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek secara serempak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Hasil ini didukung dengan nilai koefisien determinasi (R square) sebesar 0,629 yang memiliki arti bahwa 62,9 persen variasi pendapatan sopir angkutan kota dipengaruhi oleh variasi dari variabel jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek. Sedangkan 37,1 persen sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam model. Sedangkan pada uji t ketiga variabel menunjukkan hasil yang signifikan hanya variabel pengaruh trayek yang menunjukkan hasil yang tidak signifikan.

2.1.5.2.Dwi Siswanto (2013) mahasiswa Universitas Jember

Penelitian yang berjudul “Faktor – faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal arajasa Kabupaten Jember ” Adapun penelitian yang telah di laksanakan bertujuan untuk untuk mengetahui pengaruh curahan jam kerja terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa , untuk mengetahui pengaruh lama pemakaian kendaraan terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa ,untuk mengetahui pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh langsung dari populasi yaitu semua sopir angkutan pedesaan jurusan di terminal Arjasa. Sedangkan data yang digunakan untuk mendukung data primer adalah data sekunder yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Metode yang digunakan untuk memperoleh data dalam penelitian ini adalah data primer diperoleh melalui metode wawancara langsung dengan semua sopir yang telah dipilih sebagai sampel dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sesuai dengan tujuan penelitian. data sekunder diperoleh dengan cara mengumpulkan informasi dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Untuk mengetahui pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa digunakan analisa Regresi Linier Berganda.

Berdasarkan hasil penelitian dan analisi data tentang pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja terhadap pendapatan sopir

angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember diperoleh kesimpulan sebagai berikut pada penghitungan secara serentak melalui uji f yang menunjukkan angka f-hitung sebesar 17,91722 dan f-tabel sebesar 2,64 berarti secara serentak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arajasa. Namun pada uji parsial t dari ketiga variabel independen hanya variabel lamanya pemakaian kendaraan yang menunjukkan bahwa variabel tidak signifikan.

2.1.5.3. Helmi Tria Tata (2002) Mahasiswa Universitas Jember

Penelitian yang berjudul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek di Kecamatan Arajasa Kabupaten Jember”. Adapun penelitian yang telah di laksanakan bertujuan untuk melihat pengaruh curahan jam kerja, kondisi sepeda motor dan lama bekerja terhadap pendapatan tukang ojek di Kecamatan Arajasa Kabupaten Jember

Data dalam penelitian yang digunakan merupakan data primer yang didapat melalui wawancara langsung kepada tukang ojek di kecamatan arajasa kabupaten jember. Dan data sekunder untuk menentukan jumlah sampel dan populasi yang di dapatkan di Kecamatan Arajasa Kabupaten Jember. Untuk mengetahui pengaruh-pengaruh tersebut peneliti menggunakan metode analisis regresi linier berganda pada penelitian ini.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa curahan jam kerja, kondisi sepeda motor, dan lamanya bekerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan tukang ojek

di Kecamatan Arajasa Kabupaten Jember. Pada penghitungan F-hitung yang dilakukan secara serentak menunjukkan bahwa F-hitung sebesar 81,653 pada degree of freedom 56 dengan level of signifikan 5% dan derajat keyakinan 95% maka diperoleh F-tabel sebesar 2,60 yang berarti bahwa F-hitung lebih besar daripada F-tabel yang membuktikan bahwa curahan jam kerja, kondisi sepeda motor, dan lamanya bekerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan tukang ojek di Kecamatan Arajasa Kabupaten Jember. Pada uji t , setiap variabel menunjukkan hasil yang signifikan dan membuktikan bahwa tiap-tiap variabel memberikan pengaruh yang nyata bagi pendapatan tukang ojek di Kecamatan Arajasa Kabupaten Jember.

2.2. Kerangka Pemikiran

Taksi online merupakan salah satu moda angkutan transportasi publik yang memadukan teknologi dan transportasi. Taksi online menjadi solusi berkendara yang nyaman dan murah bagi para pengguna jasa layanan transportasi tersebut, sehingga banyak yang faktor yang menarik orang untuk menjadi sopir taksi online ini. Faktor-faktor ini juga mempengaruhi pendapatan bersih yang didapatkan para sopir taksi online ini. pendapatan bersih yang diperoleh oleh sopir taksi online menjadi daya tarik yang cukup tinggi bagi masyarakat untuk menjadi sopir taksi online.

Pendapatan bersih taksi online ditentukan oleh berapa besar pendapatan sopir taksi tersebut dan ditentukan juga oleh berapa besar biaya yang dikeluarkan sopir baik dalam setiap hari ataupun biaya perbulannya(Syafri H,2004)

Pendapatan sopir taksi atau dalam istilah ekonomi dikenal dengan istilah total revenue (TR) ditentukan oleh berapa jumlah penumpang atau dalam istilah taksi online disebut juga jumlah trip setiap harinya. Semakin banyak jumlah penumpang yang mereka angkut berarti semakin besar pendapatan mereka dan semakin besar pula insentif yang mereka peroleh .

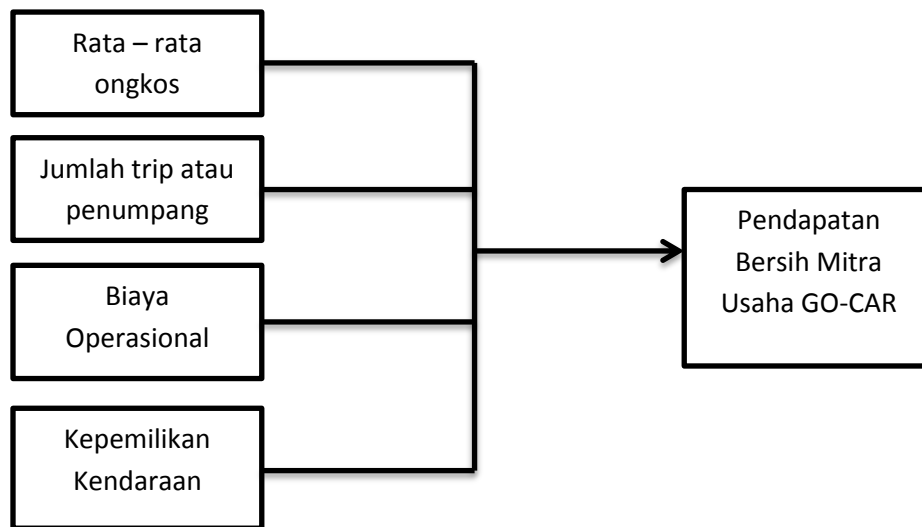
Selain jumlah penumpang pendapatan sopir taksi online juga ditentukan oleh rata-rata ongkos penumpang, semakin besar rata-rata ongkos per penumpang maka semakin besar pula pendapatan sopir taksi online. Ongkos penumpang ditentukan dengan jarak yang mereka tempuh. Semakin jauh jaraknya maka semakin besar pulang ongkos yang dikeluarkan(*Skousenvdan Stice,2010;161*)

Perusahaan juga memberikan insentif kepada sopir taksi online. Jumlah insentif yang diberikan sudah di tentukan oleh perusahaan tergantung jumlah trip yang dapat mereka lakukan tiap harinya. Pemberian insentif ini merupakan cara perusahaan untuk memotivasi lebih bagi para sopir GO-CAR untuk menambah penghasilannya(*Handoko,2001: 155*)

Selain pendapatan komponen lain yang mempengaruhi pendapatan bersih sopir taksi online itu adalah biaya-biaya. Berbeda dengan sopir taksi konvensional, semua biaya yang dikeluarkan oleh transportasi online ini ditanggung sendiri oleh sopir taksi online. Bentuk biaya yang dikeluarkan ada dua, yaitu biaya operasional dan biaya pemeliharaan kendaraan. Biaya operasional adalah biaya yang dikeluarkan sehari-hari, untuk sopir taksi online ini berupa biaya pengeluaran bahan bakar perhari,

pembelian pulsa, dan juga kuota. Semua biaya ini ditanggung pribadi oleh para sopir taksi online. Sedangkan biaya pemeliharaan kendaraan yang dikeluarkan oleh sopir taksi online biasanya dilakukan secara bulanan yaitu perawatan kendaraan perbulannya untuk menjaga performa kendaraan tetap layak dan nyaman digunakan(*Nafarin,2004 : 379*)

Selain faktor-faktor tersebut faktor lainnya yang mempengaruhi pendapatan bersih sopir taksi online ini adalah kepemilikan kendaraan. Bagi sopir yang menggunakan kendaraan sendiri maka pendapatan yang didapatkan oleh sopir ini dapat dinikmati sepenuhnya oleh sendiri, tapi bagi sopir yang menggunakan kendaraan milik orang lain biasanya sopir harus membayar sewa kepada pemilik kendaraan tersebut. Besarnya sewa tiap sopir berbeda tergantung perjanjian yang dilakukan oleh sopir dengan pemilik kendaraan. Jadi tentunya ada perbedaan antara sopir taksi online yang menggunakan mobil milik pribadi dengan mobil yang disewa kepada orang lain, karena adanya tambahan biaya yang harus dikeluarkan oleh para sopir taksi online yang menggunakan kendaraan milik orang lain(*Algra,1983 : 199*).



Gambar 2.5 Kerangka Pemikiran

2.3. Hipotesis

Hipotesis adalah dugaan/ Pernyataan sementara yang diungkapkan secara deklaratif/ yang menjadi jawaban dari sebuah permasalahan. Pernyataan tersebut diformulasikan dalam bentuk variable agar bisa diuji secara empiris.

Berdasarkan permasalahan, tujuan penelitian dan melihat hasil penelitian sebelumnya serta kerangka pemikiran teoritis tersebut, maka hipotesis dari penelitian ini adalah bahwa

- Adanya pengaruh positif dari jumlah trip (penumpang) terhadap tingkat pendapatan bersih sopir mitra usaha GO-CAR
- Adanya pengaruh positif dari rata-rata ongkos per penumpang terhadap tingkat pendapatan bersih sopir mitra usaha GO-CAR
- Adanya pengaruh negatif dari biaya operasional terhadap tingkat pendapatan bersih sopir mitra usaha GO-CAR
- Adanya perbedaan pendapatan antara sopir mitra usaha GO-CAR dilihat dari kepemilikan kendaraan antara sopir GO-CAR yang menggunakan kendaraan

milik pribadi dengan sopir GO-CAR yang menggunakan kendaraan milik orang lain