

**ANALISIS BIAYA DAN PENGHASILAN PENGEMUDI BUS
RAUTE SAMARINDA-BALIKPAPAN PADA
CV. MERANTI ETAM SAMARINDA**

Oleh :

AIDA ERLITA

NIRM : 91.11.311.41101.00633

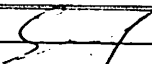
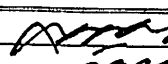
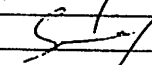
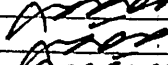
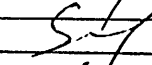
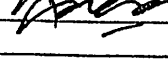
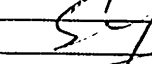
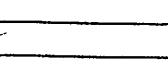
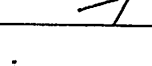

NIM : 91.11.103



**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI MUHAMMADIYAH
SAMARINDA
1995**

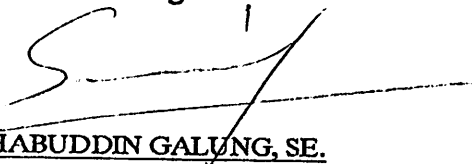
BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

1. Nama Mahasiswa : AIDA ERLITA
 2. N I R M : 91.11.311.41101.00633
 3. N I M : 91.11.103
 4. Jurusan/Program Studi : Management
 5. Jenjang Studi : S I
 6. Judul Skripsi : Analisis Biaya dan Penghasilan Pengemudi Bus Route Samarinda – Balikpapan pada CV. Meranti Etam Samarinda
 7. Tanggal Pengujian Skripsi : -
 8. Pembimbing : 1. H. Syahabuddin Galung, SE .
 9. Konsultasi : 2. Sabri Nurdin, SE .
 -

Tanggal	Tanda Tangan / Paraf		Keterangan
	Pembimbing I	Pembimbing II	
24 Mei 1995			Pengajuan judul
2 September 1995			Perbaikan Skripsi
16 September 1995			Perbaikan Skripsi
30 September 1995			Pengajuan tahap Akhir
			
			

10. Tanggal Selesai Menulis Skripsi
 11. Keterangan : Bimbingan telah selesai
 12. Telah Dievaluasi/diuji dengan nilai

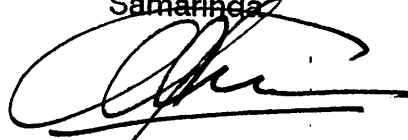
Pembimbing I


H. SYAHABUDDIN GALUNG, SE.

Pembimbing II


SABRI NURDIN, SE.

Samarinda,
 Ketua STIE Muhammadiyah
 Samarinda


M. ARIFIN, SE

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

SKRIPSI INI TELAH DIUJI DAN LULUS

PADA HARI/TANGGAL :

PENGUJI :

N a m a	Tanda Tangan
1. _____ K e t u a	1. ()
2. _____ A n g g o t a	2. ()
3. _____ A n g g o t a	3. ()
4. _____ A n g g o t a	4. ()
5. _____ A n g g o t a	5. ()

Mengetahui :

Panitia Ujian Skripsi
STIE Muhammadiyah Samarinda

K e t u a ,

Sekretaris ,

ANALISIS BIAYA DAN PENGHASILAN
PENGEMUDI BUS ROUTE SAMARINDA-BALIKPAPAN
PADA CV. MERANTI ETAM DI SAMARINDA

OLEH

AIDA ERLITA

NIM : 91.11.103

SKRIPSI SEBAGAI SALAH SATU SYARAT UNTUK
MEMPEROLEH GELAR SARJANA EKONOMI
PADA

SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI MUHAMMADIYAH

S A M A R I N D A

1995

RINGKASAN

AIDA ERLITA, Analisis Biaya dan Penghasilan Pengemudi Bus Route Samarinda-Balikpapan pada CV. Meranti Etam di Samarinda di bawah bimbingan Bapak H. Syahabuddin Galung, SE. dan Bapak Sabri Nurdin, SE.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah apakah tingkat pendapatan pengemudi bus Samarinda-Balikpapan pada CV. Meranti Etam berada dibawah atau diatas kebutuhan fisik minimum (KFM).

Tujuan penulisan adalah ingin mengetahui tingkat pendapatan pengemudi bus trayek Samarinda-Balikpapan pada CV. Meranti Etam.

Pendapatan pengemudi bus dihitung dengan menggunakan metode produksi yakni dengan mengurangi seluruh pendapatan kotor dengan biaya operasi kemudian dikalikan dengan 10 % dari pendapatan bersih yang disetor ke perusahaan.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh data tentang gambaran umum perusahaan CV. Meranti Etam, sejarah berdirinya, struktur organisasi, perkembangan usaha dan jumlah pendapatan kotor/bersih pengemudi bus pada CV. Meranti Etam.

Untuk menghitung pendapatan suatu pengemudi bus digunakan formulasi :

$$\bar{X} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n xi$$

Dugaan sementara dalam penulisan adalah diduga bahwa pendapatan bersih sopir bus trayek Samarinda-Balikpapan berada diatas standard kebutuhan fisik minimum (KFM), dan berdasarkan hasil analisis membuktikan bahwa pendapatan suatu perkapita :

$$\frac{\text{Rp. 1.498.920}}{12} = \text{Rp. 124.910,-}$$

Dalam hasil penulisan yang dianalisis digunakan kesimpulan bahwa :

1. Menerima honor, 80 % (4 orang) pengemudi bus pada CV. Meranti Etam, pendapatannya diatur kebutuhan fisik minimum (KFM). Yakni bagi pengemudi yang mempunyai tanggungan < 3 orang dan menolak karena 20 % (1 orang) mempunyai pendapatan dibawah KFM yakni untuk pengemudi yang mempunyai tanggungan > 3.
2. Menerima hipotesis, karena secara intern pendapatan perkapita pertahun pengemudi bus pada CV. Meranti Etam berada diatas batas garis kemiskinan yakni pendapatan perkapita pertahunnya yang sebesar Rp.1.498.920 atau Rp. 124.910/kapita/bulan. Sedangkan garis kemiskinan sebesar Rp. 22.500/kapita/bulan, atau Rp. 270.000/kapita/tahun.

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL SKRIPSI : Analisa Biaya dan Penghasilan Pengemudi
Bus Route Samarinda-Balikpapan Pada CV.
Meranti Etam di Samarinda.

Nama Mahasiswa : AIDA ERLITA

N I M : 21.11.103

Jurusan : Manajemen

MENYETUJUI

Dosen Pembimbing I


H. SYAHABUDDIN GALUNG, SE.

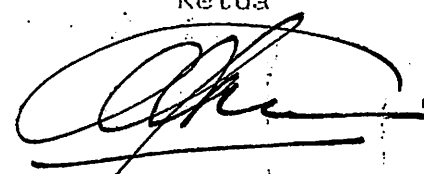
Dosen Pembimbing II


SABRI MURDIN, SE.

Tanggal :

Mengetahui

ketua


Drs. M. ARIFIN.

RIWAYAT HIDUP

AIDA ERLITA, Lahir pada tanggal 26 Februari 1969 di Samarinda, Kalimantan Timur, anak ketiga dari enam bersaudara dari Bapak Ibrahim HAR. dan Ibu Arbainah.

Tahun 1976 memasuki pendidikan Sekolah Dasar Swasta No. 014 Samarinda Seberang, lulus pada tahun 1983, kemudian melanjutkan pendidikan pada Sekolah Menengah Umum Tingkat Pertama Negeri 3 Samarinda Seberang, lulus pada tahun 1986. Dan melanjutkan pendidikan pada Sekolah Menengah Umum Tingkat Atas Negeri 4 Samarinda Seberang dan lulus pada tahun 1989.

Tahun 1991 mulai masuk Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Muhammadiyah (STIEM) di Samarinda, jurusan Manajemen.

Tahun 1994 diterima bekerja pada Perusahaan Daerah Pergudangan dan Pengadaan Bahan (PDP2B) Kotamadya Daerah Tingkat II Samarinda, dan sampai saat ini belum menikah.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan karuniaNya, penulisan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.

Didalam penulisan skripsi ini banyak pihak yang telah membantu, untuk itu penulis menyampaikan penghargaan dan terima kasih yang tak terhingga atas segala bantuan yang diberikan, khususnya kepada :

1. Drs. M. Arifin, SE. Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Muhammadiyah Samarinda.
2. Bapak H. Syahabuddin Galung, SE. dan Bapak Sabri Hurdin, SE. sebagai pembimbing I dan II yang telah berusaha mengarahkan dalam penulisan skripsi ini.
3. Bapak dan Ibu dosen pengajar pada Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Muhammadiyah Samarinda yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
4. Saudari Hj. Jumiani, SE. selaku pimpinan CV. Meranti Elam Samarinda, yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa memberikan balasan atas bantuan dan dorongan yang telah diberikan, Amin.

Samarinda, 6 Oktober 1995

Penulis,

AIDA ERLITA

DAFTAR TABEL

NOMOR	Tubuh Utama	Halaman
I	Susunan Personalia CV. Meranti Etam Samarinda.	28
II	Data Kendaraan Bus Angkutan Penumpang Tahun 1994.	29
III	Nama - nama Pengemudi Dengan Jumlah Keluarga Yang Ditanggung Bulan Oktober 1994.	29
IV	Pendapatan Kotor Setiap Unit Kendaraan Bus Pada Bulan Oktober 1994.	30
V	Biaya Operasional Yang Dilakukan Oleh Setiap Kendaraan Bus Pada Bulan Oktober 1994 (Dalam Rupiah).	32
VI	Pendapatan Bersih Pengemudi Bus Bulan Oktober 1994.	33
VII	Nama Pengemudi Kendaraan Bus, Jumlah Tanggungan Yang Didasarkan Dengan Kebutuhan Fisik Minimum Pada Bulan Oktober 1994.	34
VIII	Pendapatan Dan Jumlah Anggabah Keluarga Pengemudi Bus Pada CV. Meranti Etam Bulan Oktober 1994	34
IX	Perbandingan Antara Pendapatan Pengemudi Bus CV. Meranti Etam Dengan Standard KEM Yang Berlaku Tahun 1994	37

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Tubuh Utama	Halaman
I	Susunan Organisasi CV. Meranti Etam Samarinda.	27

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Sistematika Penulisan	6

BAB II. DASAR TEORI

A. Teori Pendapatan	7
B. Pengertian Biaya	14
C. Pendapatan Dan Standard Kebutuhan Dasar	17
D. Sektor Informal	18
E. Hipotesis	19
F. Definisi Konsepsional	19

BAB III. METODE PENDEKATAN

A. Definisi Operasional	22
B. Rincian Data Yang Diperlukan	23
C. Jangkauan Penelitian	23
D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Analisis Dan Pengujian Hipotesis ...	24

BAB	IV. HASIL PENELITIAN	
	A. Gambaran Umum	26
	B. Perkembangan Usaha	28
	C. Keadaan Sosial Ekonomi Sopir	33
BAB	V. ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
	A. Analisis	35
	B. Pembahasan	39
BAB	VI. KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan	41
	B. Saran	42

DAFTAR KEPUSTAKAAN :

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dewasa ini pengangkutan mempunyai peranan yang sangat penting karena merupakan salah satu unsur yang turut menentukan perkembangan ekonomi suatu masyarakat.

Kemudian dalam bidang pengangkutan yang menyebabkan jarak antara daerah satu dengan yang lain terasa semakin dekat akan memungkinkan lancarnya arus perpindahan barang / jasa, perpindahan manusia untuk keperluan bisnis ataupun keperluan lainnya memerlukan sarana transportasi juga perputaran uang dan barang menjadi lebih cepat sehingga dapat diharapkan adanya distribusi pendapatan akan lebih merata dan menyebar sejalan dengan perkembangan Kalimantan Timur yang merupakan pintu gerbang perekonomian daerah, menyebabkan pertumbuhan berbagai macam kegiatan perekonomian.

Hal ini mendorong Perusahaan angkutan yang bergerak dibidang jasa dapat menyediakan kendaraan berupa bus agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan yang diperlukan setiap hari sesuai dengan route yang diinginkan.

Sebagaimana yang diketahui sekarang bahwa jumlah angkutan bus penumpang setiap tahunnya terus meningkat, hal ini sejalan dengan kemajuan tarap hidup masyarakat, dan perkembangan perekonomian di Kalimantan Timur.

Perkembangan jalan armada bus angkutan ini sudah barang tentu harus diikuti pula dengan tersedianya para pengemudi bus yang telah terlatih dan memenuhi syarat - syarat tertentu, yang ditentukan oleh pihak pemerintah yang berwenang yaitu Departemen Perhubungan Kalimantan Timur.

Untuk memenuhi target biaya pengeluaran yang harus ditutupi dengan penghasilan, maka para pengemudi bus ini harus dapat memperkirakan route Samarinda-Balikpapan dan sebaliknya hingga para pengemudi bus ini tidak mengalami kerugian serta penghasilannya dapat menunjang kelangsungan hidup keluarga.

Dengan demikian meningkatkan arus penumpang, perusahaan juga harus menghadapi persaingan yang cukup ketat dengan perusahaan lain yang juga bergerak dibidang jasa angkutan dan setiap perusahaan bersaing untuk dapat menarik perhatian pemakai jasa angkutan.

Tetapi dilihat dari penumpang sendiri, penumpang mempunyai hak untuk memilih angkutan bus mana yang

dianggapnya cukup bagus dan baik untuk dipakai sehingga keselamatan bisa terjamin dan sampai ketempat tujuan tepat pada waktunya.

CV. Meranti Etam yang berlokasi dijalan Pandan Harum RT. 38 Samarinda, dibawah pimpinan HJ. JUMIANI, SE adalah salah satu pengusaha yang bergerak dibidang jasa angkutan bus perusahaan ini telah mengoperasikan bus sebanyak 5 (lima) unit dengan kapasitas penumpang 25 (dua puluh lima) sit tempat duduk setiap busnya, termasuk tempat duduk pengemudi.

Tingkat upah atau gaji dapat mempengaruhi dorongan untuk bekerja, melihat keadaan tersebut diatas, penulis mencoba untuk mengetahui penghasilan pengemudi bus route Samarinda-Balikpapan dengan 5 (lima) unit bus antara lain :

1. KT. 9889 BB
2. KT. 9779 B
3. KT. 9799 B
4. KT. 9999 BC
5. KT. 9999 BB

Penghasilan yang diterima oleh pengemudi bus tersebut dapat menunjang kelangsungan hidup para pengemudi sesuai dengan KFM (Kebutuhan Fisik Minimum)

berdasarkan dari DEPNAKER Samarinda selama bulan Oktober 1994.

- KFM untuk seorang pekerja lajang Rp. 133.509,-
- KFM untuk seorang pekerja + isteri Rp. 234.693,-
- KFM untuk seorang pekerja + isteri + 1 anak Rp. 273.352,-
- KFM untuk seorang pekerja + isteri + diatas 2 anak Rp. 368.781,-

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang dapatlah dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

"Apakah penghasilan setiap orang pengemudi bus pada CV. Meranti Etam route Samarinda-Balikpapan berada diatas standard KFM (Kebutuhan Fisik Minimum)".

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang merupakan tujuan utama dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui besarnya rata-rata pendapatan bersih pengemudi bus pada CV. Meranti Etam di Samarinda.

2. Untuk membandingkan pendapatan bersih rata-rata pengemudi bus dengan standard Kebutuhan Fisik Minimum (KFM) yang berlaku untuk Kotamadya Samarinda.

3. Untuk memberikan informasi bagi para pengusaha dibidang sarana angkutan bus Samarinda-Balikpapan serta sebagai informasi bagi pimpinan CV. Meranti Etam dalam mengambil kebijaksanaan selanjutnya.

D. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika dalam penulisan skripsi ini adalah terdiri dari 6 (enam) bab :

- Bab I. Pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, perumusan masalah dan tujuan penelitian.
- Bab II. Dasar teori yang mengemukakan beberapa Teori guna melandasi penulisan ini, juga adanya beberapa pendekatan analisis dan hipotesis serta definisi konseptual.
- Bab III. Metode pendekatan yang mencakup mengenai batasan-batasan operasional, perincian data yang diperlukan, tehnik pengumpulan data serta analisis serta pengujian hipotesis.
- Bab IV. Hasil penelitian yang memuat hasil penelitian di lapangan meliputi keadaan umum lokasi penelitian, struktur organisasinya serta pendapatan pengemudi Busnya.
- Bab V. Analisis dan pembahasan, memuat hasil perhitungan data penelitian yang diperoleh dengan menggunakan peralatan analisis dan pembahasannya.
- Bab VI. Kesimpulan dan saran.
- Daftar Kepustakaan.

BAB II

DASAR TEORI

A. Teori Pendapatan

Pendapatan Nasional maupun pendapatan perkapita dapat dijadikan ukuran kemakmuran dan pemerataan ekonomi dalam suatu masyarakat. Juga pendapatan sering pula dipakai sebagai ukuran dari hasil kemampuan kegiatan ekonomi oleh setiap orang dalam memproduksi barang dan jasa pada suatu jangka waktu tertentu.

Dalam pengertian Makro, pendapatan merupakan nilai dari seluruh barang-barang jadi dan jasa-jasa yang diproduksi oleh suatu negara dalam suatu tahun tertentu hal ini dapat disebut pendapatan nasional. 1)

Dalam pengertian lain Bruce Glassburner menerangkan bahwa:

Pendapatan Nasional adalah seluruh penerimaan yang diperoleh dari penjualan jasa faktor produksi dalam proses produksi. 2)

Pendapatan seseorang dapat diperoleh dengan cara, baik yang bersifat produktif maupun yang non produktif.

Pendapatan yang diperoleh dengan cara non produktif dapat berupa hadiah atau penerimaan cuma - cuma

-
- 1) Sadono Sukirno, Pengantar Teori Ekonomi Makro. Penerbit Bina Grafika, Jakarta 1981, halaman 52.
 - 2) Bruce Glassburner dan Aditiawan Chandra, Teori dan Kebijakan Ekonomi Makro, Penerbit, LP3ES, Jakarta, halaman 23.

Warisan, dan lain - lain. Namun demikian biasanya pendapatan diperoleh seseorang dengan cara yang bersifat produktif.

A. Abdurrachman mengemukakan tentang pendapatan sebagai berikut :

Pendapatan adalah hasil berupa uang, barang-barang lain atau jasa-jasa yang diterima bertambah besar selama suatu jangka waktu tertentu sebagai hasil dari pemakaian kapital, pemberian jasa-jasa perseorangan atau ke dua-duanya. 3)

Product Nasional Bruto (GNP) Menurut Lewis C. Solmon adalah : The Total Market value of all goods and service produced for final consumption in the economy a given year. 4)

Istilah pendapatan Nasional yang sekarang kita kenal adalah suatu istilah yang umum dan luas. istilah ini meliputi berbagai macam seperti, GDP, GNP, NNP, GNI, NI, dan lain-lain. 5)

GDP = (Gross Domestic Product / Produk Domestik Bruto).

GNP = (Gross National product / Produk Nasional Bruto).

NNP = (Net National Income / Produk Nasional Net).

3) A. Abdurrachman, Ensiklopedia Ekonomi Keuangan Perdagangan, Penerbit Pradya Paramita, Jakarta 1980, halaman 518.

4) Lewis C. Solmon, Economic, Addison-Wesley Publishing Company. 1980, page 142.

5) Ace Partadirdja, Perhitungan Pendapatan Nasional Penerbit LP3ES, Jakarta, 1982, halaman 42.

$GNI = (\text{Gross National Income} / \text{Produk Nasional Income})$.

$NI = (\text{National Income})$.

Gross Domestic Product atau Produksi Domestik Kotor adalah hasil produksi barang-barang dan jasa-jasa suatu Negara ditambah dengan produksi hasil barang dan jasa orang-orang dan perusahaan-perusahaan asing.

Gross Nasional product adalah penjumlahan dari semua barang-barang dan jasa-jasa akhir atau semua nilai tambah yang dihasilkan oleh warga negara suatu negara tertentu dalam jangka waktu tertentu.

Produksi Nasional Netto adalah nilai pasar semua barang dan jasa yang dihasilkan oleh sebuah perekonomian dalam waktu satu tahun, setelah dikurangi penyusutan untuk pemakaian barang-barang modal.

Pendapatan Nasional Bruto adalah pendapatan semua warga negara dalam jangka waktu tertentu, termasuk pendapatan warga negara diluar negeri, tetapi tidak termasuk pendapatan orang asing didalam negeri.

Pendapatan Nasional Bruto dikurangi dengan penyusutan sama dengan pendapatan Nasional atau National Income.

Pendapatan Domestik Bruto adalah pendapatan yang diterima oleh semua orang dalam suatu wilayah negara tertentu, termasuk pendapatan orang asing yang tinggal dalam suatu negara.

Pendapatan perorangan mengandung upah dan gaji pendapatan dari pada hak milik, sewa tanah, deviden serta bunga modal dan pendapatan transfer.

Selanjutnya Sadono Sukirno mengatakan tentang pendapatan pribadi adalah sebagai berikut :

Pendapatan pribadi adalah semua jenis pendapatan termasuk didalamnya pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan suatu kegiatan apapun, yang diterima penduduk suatu negara. 6)

Apabila pendapatan pribadi tersebut dikurangi pajak yang harus dibayar oleh penerima pendapatan maka nilai yang tersisa disebut disposable income atau pendapatan bersih yang siap untuk dikonsumsi. Dengan demikian pada hakekatnya disposable income atau pendapatan yang digunakan oleh para penerimanya, yaitu semua rumah tangga yang ada dalam perekonomian untuk membeli barang-barang dan jasa-jasa mereka ini.

Dalam rangka memperoleh pendapatan, maka dapat digunakan berbagai macam cara yang berbeda, ada yang langsung memproduksi barang-barang, jasa dan prestasi.

Untuk lebih mempertegas pendapatan tersebut diatas Kaslan A. Tohir mengemukakan bahwa pendapatan individu atau perorangan lazim dibedakan menjadi dua :

- a. Pendapatan asli adalah yang diterima oleh setiap orang yang langsung turut serta dalam produksi barang-barang.
- b. Pendapatan turunan atau pendapatan sekunder adalah pendapatan dari golongan penduduk lainnya yang tidak langsung turut dalam produksi barang-barang benda ia adalah pendapatan yang diperolehnya dengan pemberian jasa atau prestasi. 7)

6) Sadono Sukirno, op.cit, halaman 62.

7) Kaslan A. Tohir, Ekonomi Selayang Pandang, Jilid II, Penerbit sumur, Bandung, 1982, halaman 241.

Dengan demikian pendapatan individu atau perorangan itu mengalami perbedaan bila ditinjau dari asal usulnya, pendapatan yang terdiri dari pendapatan asli dan pendapatan turunan seperti tersebut di atas, dalam segenap kehidupan orang dalam pergaulan.

Melihat dari kriteria pendapatan tersebut di atas maka pendapatan sopir bus adalah tergolong pada pendapatan turunan, yaitu pendapatan yang diperoleh dengan pemberian jasa.

Dalam kenyataannya tidak semua penerimaan adalah pendapatan perorangan. Penerimaan dari penjualan modal tetap, ataupun dari penjualan surat-surat berharga yang dimiliki, bukanlah pendapatan akan tetapi bila dari modal-modal tetap tersebut memperoleh penerimaan berupa sewa, atau bunga dari surat-surat berharga yang dimiliki barulah dapat dikatakan sebagai pendapatan perorangan.

Disamping itu ada juga transaksi yang menyangkut uang, tetapi tidak dimasukkan dalam perhitungan pendapatan karena transaksi itu tidak bersipat produksi atau bukan produksi periode yang bersangkutan.

Transaksi-transaksi yang tidak dihitung atau dianggap sebagai pendapatan tersebut, adalah sebagai berikut :

1. Pembayaran pindahan (transfer payment), sejumlah uang yang dipindahkan dari kantor ke kantor yang lain tanpa berproduksi. Termasuk pembayaran pindahan adalah pensiunan, subsidi, lotere, bunga atas hutang negara, hadiah, warisan, sumbangan bencana alam dan pembayaran untuk barang-barang yang dibuat pada tahun sebelumnya.
2. Kenaikan dan penurunan nilai barang-barang modal karena inflasi, depresi.
3. Kegiatan-kegiatan ilegal, penyeludupan barang-barang dagang, produksi ganja dan perbuatan yang terlarang meskipun secara teknis mungkin dapat digolongkan kedalam perbuatan produksi.

4. Kegiatan-kegiatan yang karena alasan praktis seperti jasa nyonya rumah tangga mencuci pakaian, memasak dan membersihkan rumah. 8)

Selain itu juga pembayaran seperti tujangan kemahalan dan lain sebagainya, yang biasa disebut dengan Sosial Security Payment, sehingga bila dirumuskan sebagai berikut : 9)

$$Y = NI - R - T - SP + TR$$

dimana :

- Y = Personal Income
- NI = National Income
- R = Keuntungan perusahaan yang tidak dibagi.
- T = Taxes
- SP = Social Security Payment
- TR = Transfer Payment

Secara keseluruhan apabila suatu masyarakat atau bangsa berbicara masalah pendapatan atau produksi seperti dimuka sering disebutkan tentang pendapatan nasional. Menurut Ace Partediredja, bahwa didalam menghitung pendapatan ada tiga metode atau cara pendekatan yaitu :

- a. Pendekatan perhitungan pendapatan nasional dari segi produksi (production approach).
- b. Pendekatan perhitungan pendapatan nasional dari segi penerimaan (Income approach).
- c. Pendekatan perhitungan nasional dari segi pengeluaran (expenditure approach). 10)

8) Ace Partadiredja, Op.cit, halaman 39.

9) Kaslan A. Tohir, Op.cit, halaman 231.

10) Ace Partadiredja, Op.cit, halaman 33.

Dari segi produksi, pendapatan nasional dihitung dengan menjumlahkan produksi barang-barang dan jasa-jasa selama satu periode tertentu atau satu tahun kalender, yang diperoleh dengan jumlah nilai tambah dalam produksi barang-barang dan jasa-jasa. Nilai tambah tersebut merupakan selisih dengan nilai jual dengan harga barang mentah. Pendekatan dari segi produksi itu diperoleh dengan cara mengalihkan jumlah produksi dengan biaya bahan baku dan penolong lainnya. Atau dengan cara menjumlahkan seluruh nilai tambah. Nilai tambah ini merupakan hasil pengurangan nilai produksi dengan biaya-biaya bahan dikeluarkan.

Pendekatan dari segi penerimaan adalah metode perhitungan dengan menjumlahkan pendapatan seluruh masyarakat yang berasal dari penggunaan faktor-faktor produksi. 11)

Metode pendapatan dari segi penerimaan ini adalah merupakan jumlah pendapatan seluruh lapisan masyarakat yang berasal dari penggunaan faktor produksi.

Pendapatan dari segi pengeluaran, untuk menghitung pendapatan Nasional adalah dengan menghitung pengeluaran atau belanja oleh seluruh lapisan masyarakat. Pendapatan yang diterima oleh semua lapisan masyarakat akan dibelanjakan berbagai barang-barang jasa-jasa atau ditabung. 12)

Dengan metode ini pengeluaran masyarakat dibedakan menjadi :

1. Pengeluaran konsumsi perorangan dan rumah tangga (personal consumption expenditure) yang terdiri dari pengeluaran untuk barang-barang tahan lama (durable goods) dan yang tidak.
2. Pengeluaran konsumsi Pemerintah (Government Purchases of Good and service), yang terdiri dari : Pemerintah Pusat dan Daerah.
3. Investasi Domestik Bruto, (Gross Private Domestic Investment), yang terdiri dari : Bangunan-bangunan baru, alat-alat produksi yang tahan lama, dan persediaan barang-barang oleh Perusahaan.
4. Exspor dikurangi Import.
5. Dikurangi Investasi asing kalau ada. 13)

11) Ace Partadiredja, op.cit, halaman 42.

12) Ibit halaman 44.

13) Ibid halaman 44.

B. Pengertian Biaya

Didalam proses pengambilan keputusan sering kali manajemen dihadapkan pada berbagai alternatif. Oleh karena itu manajemen memerlukan data yang dapat digunakan sebagai dasar untuk menentukan pilihan. Salah satu data penting yang biasanya diperlukan sebagai dasar pengambilan keputusan adalah data biaya, karena berbagai macam tujuan memerlukan berbagai macam informasi biaya.

Agar biaya-biaya tersebut memberikan data yang dapat dipertanggung jawabkan, maka diperlukan pencatatan, dan penganalisaan secara tepat dan cermat atas biaya-biaya yang terjadi.

Berikut ini dikemukakan beberapa pengertian biaya yang dikemukakan oleh para ahli ekonomi antara lain :

Menurut Mas'ud MC dalam bukunya Akuntansi Manajemen, mengemukakan bahwa biaya adalah :

Jumlah yang diukur dalam bentuk keuangan dari kas yang dikeluarkan atau hutang yang dibentuk dalam hubungannya dengan barang atau jasa yang diperoleh atau yang akan diperoleh 14)

Swardjono dalam buku seri Teori Akuntansi, Perkayasaan Akuntansi Keuangan nmenyatakan :

Dalam arti luas, cost adalah jumlah rupiah yang disepakati untuk barang dan jasa yang diperoleh atau untuk surat-surat berharga yang diterbitkan dalam transaksi-transaksi keuangan antara dua pihak yang bebas. 15)

Kemudian menurut M.P Mangunsong dalam bukunya pelajaran Akuntansi Biaya mengatakan, biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dengan uang yang telah terjadi atau kelak akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu. 16)

14) Mas'ud MC, Akuntansi Manajemen, Edisi Revisi, BPFE UGM Yogyakarta, 1984, halaman 36.

15) Swardjono, Seri Teori Akuntansi, Perkayasaan Akuntansi Keuangan, BPFE UGM, Yogyakarta, 1989, halaman 103.

16) M.P Mangunsong, Pelajaran Akuntansi Biaya, Cetakan I, Karya Utama, Jakarta 1987, halaman 1.

Sedangkan Mulyadi mengatakan :

Didalam arti luas biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis, yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau kemungkinan yang akan terjadi untuk mencapai suatu tujuan tertentu. 17)

Dari beberapa pengertian mengenai biaya diatas, dapat disimpulkan bahwa biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang dikeluarkan untuk memproduksi barang-barang atau jasa-jasa yang dapat diukur dalam satuan uang dan dapat memberikan faedah secara ekonomis pada saat tertentu, guna menghasilkan suatu pendapatan yang diharapkan. Jadi tidak semua pengorbanan yang berhubungan dengan pemakaian alat-alat produksi pada suatu proses produksi dapat dianggap sebagai biaya melainkan hanya pengorbanan yang memberikan sumbangan yang berfaedah kepada barang yang diproduksi dapat dianggap sebagai biaya.

Dengan demikian faktor-faktor yang menentukan untuk menetapkan biaya adalah bukan pemakaian yang sebenarnya dari alat-alat produksi, tetapi hanya banyaknya pemakaian alat-alat produksi yang untuk satu proses pemakaian produksi yang bertujuan secara ekonomis yang menguntungkan .

Pengorbanan-pengorbanan dianggap biaya jika nilai yang dikorbankan merupakan suatu sumbangan ekonomis yang bertujuan untuk memproduksi barang-barang atau jasa-jasa dan jika syarat-syarat ini tidak dipenuhi maka pengorbanan ini merupakan suatu pemborosan dan tidak dapat dianggap sebagai biaya dalam proses produksi.

Istilah "Cost" dan "Expenses" dalam bahasa Indonesia adalah biaya, namun dua pengertian ini sebenarnya mempunyai maksud yang berbeda, seperti yang dikemukakan oleh Matz and Usry sebagai berikut :

17) Mulyadi , Akuntansi Biaya, Penentuan Harga Pokok dan Pengendalian Biaya, Edisi ketiga, BPFE UGM, Yogyakarta 1986, halaman 3.

Frequently the term, "cost" is used synonymously with the "Expenses" yet the term "cost" is use for both assets and expenses. Cost means, at one time, the fair market value of the item given in exchange for the item received. 18)

Dari pengertian Cost dan Expenses tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa biaya (cost) adalah jumlah yang dibayarkan untuk sesuatu yang dibiayai untuk pada suatu saat dan mempunyai manfaat disaat lain, baik untuk aktiva maupun biaya-biaya lainnya, misalnya pembelian alat-alat besar biaya reparasi yang relatif lebih besar jumlahnya dan dapat dinikmati beberapa periode berikutnya.

Jadi Cost dapat pula berarti biaya dan dapat pula berarti biaya pokok, sedang expenses menunjukkan pengorbanan untuk memperoleh penghasilan atau barang-barang atau jasa yang diukur terhadap penghasilan untuk memperoleh pendapatan.

Kesimpulan ini didukung pula oleh pendapat yang dikemukakan oleh Mulyadi dalam bukunya yang mengartikan cost sebagai harga pokok dan expenses sebagai berikut :

Didalam akuntansi biaya diadakan pembedaan antara istilah harga pokok, biaya dan rugi. Harga pokok adalah jumlah uang atau nilai kekayaan lain yang dikeluarkan atau hutang yang timbul dalam pembelian/perolehan barang-barang atau jasa-jasa. Sedangkan biaya adalah harga pokok yang dikorbankan didalam usaha untuk memperoleh penghasilan dalam periode akuntansi tertentu. Sedangkan rugi adalah berkurangnya kekayaan perusahaan (selain yang terjadi karena pengambilan modal), yang mana tidak ada kompensasi nilai yang diterima. 19)

Dengan demikian cost adalah bagian dari harga perolehan atau harga beli barang-barang, kekayaan atau jasa yang ditunda pembebanannya atau belum dipakai dalam hubungannya dengan realisasi penghasilan. sebagai contoh cost aktiva tetap dan persediaan adalah merupakan cost yang ditangguhkan pembebanannya.

18) Adolph Matz and Milton F. Usry, Cost Accounting Planting And Control, Sixthy Edition, Cost - Western Publishing Co, Cincinnati, Ochio, 1976, Page 42.

19) Mulyadi, op.cit. halaman 4

Expenses adalah cost yang telah dibebankan pada penghasilan suatu periode tertentu atau dengan kata lain expenses adalah cost yang telah terpakai dalam suatu periode. Sebagai contoh cost aktiva tetap yang telah terpakai dalam suatu periode, merupakan expenses.

Namun dalam suatu praktek biasanya istilah cost dan expenses jarang dibedakan, hal ini karena didalam perhitungan pokok pemisahan tersebut kurang diperhatikan, kecuali bagi perusahaan-perusahaan yang sudah menerapkan sistem akuntansi yang baik, hingga perusahaan mengalami kesulitan dalam menentukan harga pokok yang dihasilkan secara teliti.

C. Pendapatan dan Standard Kebutuhan Dasar

Perubahan terhadap pendapatan dan pemenuhan kebutuhan dasar akan membawa implikasi-implikasi bagi perubahan sosial ekonomi yang luas, baik pada tarap Nasional maupun Internasional.

Untuk mencapai tujuan ini ditetapkan dua perangkat sasaran terpisah namun saling melengkapi, perangkat pertama terutama menyangkut kebutuhan konsumsi perorangan seperti pangan, pemukiman dan sandang. Sedangkan yang kedua meliputi jasa-jasa pelayanan umum yang dasar seperti kesehatan dan sanitasi, persediaan air minum yang bersih, pendidikan, pengangkutan, dan fasilitas biaya.

Tingkat kebutuhan dasar yang hendak dicapai dapat dinyatakan secara kuantitatif (misalnya kebutuhan kalori sehari) atau tingkat pendapatan yang diperoleh untuk memenuhi kebutuhan konsumsi.

Selanjutnya dikatakan : Standard kebutuhan dasar yang dinyatakan dalam kebutuhan fisik akan kalori perorang, luas pemukiman perorang dan sebagainya, atau dapat dinyatakan dalam pendapatan yang diperlukan untuk membiayai kebutuhan hidup minimum. 20)

20) The Kian Wie, Pembangunan Ekonomi dan pemerataan, Penerbit LP3ES, Jakarta 1983, hal. 215

Selain itu untuk menambah kebutuhan dasar yang diperlukan dalam konsumsi perorangan yang tersedia atau pendapatan perorangan dengan jasa-jasa umum dan juga merupakan bagian dari konsumsi perorangan. Jasa-jasa umum ini meliputi peluang untuk menggunakan fasilitas-fasilitas pendidikan, termasuk pendidikan formal untuk anak maupun peluang untuk menjadi melek huruf dan menikmati pendidikan fasilitas-fasilitas kesehatan, dan jasa-jasa untuk mencegah dan mengobati penyakit, peluang untuk memperoleh air minum yang bersih, peluang untuk menggunakan alat-alat produksi yang diperlukan seperti tanah, irigasi, pupuk, jasa-jasa penyuluhan pertanian dan sebagainya. 21)

Disamping itu perangkat sasaran kebutuhan dasar atau kebutuhan dasar manusiawi kadang-kadang juga digunakan untuk mencakup tiga sasaran lain yaitu :

1. Hak atas pekerjaan produktif dan memberikan imbalan yang layak termasuk memperkerjakan diri sendiri yang mendapatkan penghasilan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan setiap rumah tangga atau perorangan.
2. Prasarana yang mampu menghasilkan barang-barang dan jasa yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar penduduk.
3. Partisipasi seluruh penduduk baik didalam pengambilan keputusan maupun pelaksanaan proyek-proyek yang berhubungan dengan penyediaan barang-barang dan jasa-jasa kebutuhan dasar. 22)

Kegagalan dalam memenuhi kebutuhan dasar dalam gizi kesehatan, pendidikan dan sebagainya akan menurunkan produktivitas tenaga kerja yang berarti menurunkan suatu tingkat pendapatan, ini merupakan suatu lingkaran setan sebagai suatu hubungan kausal dari masalah-masalah tersebut.

D. Sektor Informal

Sektor informal merupakan bagian dari masyarakat sebagai suatu kegiatan berdasarkan atas keinginan untuk mendapatkan penghasilan yang diperlukan demi kesejahteraan hidup, terutama bagi mereka yang tidak tertampung disektor formal. Misalnya sopir, pedagang kaki lima dan sebagainya.

21) The Kian Wie, op.cit. halaman 31

22) Ibid, halaman 206.

E. Hipotesis

Berdasarkan pada uraian terdahulu :

"Diduga bahwa pendapatan bersih rata-rata sopir bus trayek route Samarinda-Balikpapan berada diatas Standard Kebutuhan Fisik Minimum (KFM), yang berarti pula diatas garis kemiskinan".

F. Definisi Konsepsional

Selanjutnya dalam menunjang penulisan ini, maka untuk menjawab masalah yang telah dikemukakan perlu dijelaskan pokok-pokok pembahasan dalam konsepsional.

Dengan didasarkan pada pemikiran bahwa setiap usaha atau kegiatan produksi baik barang maupun jasa akan menimbulkan hasil dan bila dinilai dengan uang hasilnya tersebut akan menjadi pendapatan. Apapun yang dimaksud dengan pokok-pokok konsep dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

Pemenuhan kebutuhan dasar merupakan serangkaian langsung terhadap kemelaratan dan kepincangan. Pembagian pendapatan yang diderita golongan miskin disebagian besar dunia, yang mencakup dua sasaran kelompok pokok yaitu :

Pertama mencukupi sarana dasar kebutuhan masyarakat luas seperti air minum, sanitasi, angkutan dan kesehatan serta fasilitas-fasilitas pendidikan dan kebudayaan. 24)

Sayogyo yang dikutip oleh The Kian Wie menyatakan garis kemiskinan ditentukan dengan memperkirakan pendapatan yang diperoleh untuk memenuhi suatu paket kebutuhan dasar inti konsumsi perorangan, (makan, sandang dan perumahan). 25)

Dengan demikian seseorang dikatakan miskin apabila pendapatan yang diperolehnya tidak dapat mencukupi kebutuhan pokok sehari-hari.

24) Bintoro Tjokroamidjoyo dan Mustopodidjaja A.R. Teori dan Strategi Pembangunan Nasional, Gunung Agung, Jakarta 1984, halaman 50

25) The Kian Wie, op.cit, halaman 43

3. Konsep Pendekatan perhitungan pendapatan dari segi produksi.

Production side approach adalah pendapatan nasional yang dihitung dengan jalan menjumlahkan produksi barang-barang dan jasa-jasa selama periode tertentu. 26)

Kebutuhan Fisik Minimum (KFM), adalah suatu standar kebutuhan pokok sehari-hari yang dinilai dengan uang untuk satu orang atau untuk satu keluarga yang dihitung berdasarkan harga pasar yang berlaku serta cukup untuk memenuhi keperluan satu bulan bagi seorang pekerja maupun anggota keluarganya yang diterbitkan oleh Departemen Tenaga Kerja Kotamadya Samarinda.

Standar Kebutuhan Fisik Minimum pada bulan Oktober 1994 (Periode Juni 1994 s/d Oktober 1994) yang telah dinilai dengan rupiah adalah :

1. Untuk satu orang pekerja sebesar Rp. 133.509,-
2. Untuk satu orang pekerja + isteri sebesar Rp. 234.693,-
3. Untuk seorang pekerja + isteri + satu anak sebesar Rp. 273.352,-
4. Untuk seorang pekerja + isteri + diatas dua anak sebesar Rp. 368.781,- 27)

4. Pengertian Biaya

Menurut Mulyadi adalah :

Pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu. 28)

Untuk keperluan pengendalian biaya dan pengambilan keputusan Mulyadi menggolongkan menjadi 3 (tiga) yakni :

1. Biaya Tetap
2. Biaya Variabel
3. Biaya semi variabel

26) H. Sobri, Pengantar Ekonomi Makro, Bagian I, Penerbit FE UII, Yogyakarta, 1982, halaman 68.

27) -----, Standard Kebutuhan Fisik Minimum, Departemen Tenaga Kerja Kotamadya Samarinda, bulan Oktober 1994.

28) Mulyadi, op.cit, halaman 3

ad. 1. Biaya tetap

Biaya tetap adalah biaya yang jumlahnya tetap (konstan), tak terpengaruh adanya perubahan volume kegiatan dalam batas-batas tertentu.

ad. 2. Biaya variabel

Biaya variabel adalah biaya yang jumlah totalnya berubah berbanding dengan perubahan volume kegiatan.

ad. 3. Biaya semi variabel

Biaya semi variabel adalah biaya yang jumlah totalnya berubah tak sebanding dengan perubahan volume kegiatan. 29)

BAB III

METODE PENDEKATAN

A. Definisi Operasional

Untuk mendapatkan pengertian yang lebih jelas mengenai apa yang akan diteliti dalam penulisan ini, maka dijabarkan dalam operasional sebagai berikut :

1. Pendapatan adalah jumlah seluruh penghasilan yang diperoleh dari hasil usaha pengemudi bus setiap bulan, hasil pendapatan ini adalah jumlah pendapatan uang yang diperoleh setelah dikurangi dengan seluruh biaya produksi dan lain-lain dalam melakukan kegiatan ini. (Dalam hal ini pengemudi hanya menerima 10 % dari jumlah pendapatan yang disetor pada pengusaha bus CV. Meranti Etam).
2. Perusahaan CV. Meranti Etam adalah salah satu perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan yang ada di Samarinda dan yang menjadi obyek penelitian ini.
3. Pengemudi adalah orang yang kerjanya menjalankan mobil, yang dalam hal ini bus route Samarinda-Balikpapan. Dengan ketentuan tidak ada kerja sambilan.
4. Penumpang adalah orang yang memakai jasa angkutan bus dan route adalah sesuatu arus jalan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah yang dilalui oleh para pengemudi bus. Bus penumpang yang merupakan kendaraan bermotor roda (enam) yang dilengkapi dengan tempat duduk bagi penumpangnya (24 sit) tidak termasuk tempat duduk sopir.
5. Untuk menghitung pendapatan sopir sesuai dengan ketentuan yang ada pada perusahaan CV. Meranti Etam. Pendapatan sopir dihitung 10 % (sepuluh

persen) dari pendapatan bersih yang disetor ke perusahaan.

B. Rincian Data Yang Diperlukan

Data yang diperlukan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Gambaran umum perusahaan
2. Data pendapatan setiap pengemudi bus dalam satu route pulang pergi Samarinda-Balikpapan bulan Oktober 1994.
3. Biaya-biaya yang dikeluarkan bulan Oktober 1994.
4. Struktur Organisasi perusahaan.
5. Data lain yang ada hubungannya dengan penelitian ini.

C. Jangkauan Penelitian

Penulisan ini dilakukan dengan melihat dari penghasilan setiap pengemudi bus route Samarinda-Balikpapan dengan menghitung besarnya pendapatan para pengemudi bus kemudian dibandingkan dengan ukuran / standard Kebutuhan Fisik Minimum yang berlaku pada waktu diadakan penelitian ini, sedangkan lokasi penelitian penulis pada CV. Meranti Etam beralamat Jalan Pandan Harum RT. 38 Samarinda.

D. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang dipergunakan penulis dalam usaha memperoleh data dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Field Work Research yaitu penelitian langsung atau pengumpulan data di lapangan dengan cara mengadakan wawancara kepada pimpinan, dan pengawas bus.
2. Library Research yaitu pengumpulan bahan-bahan berupa buku-buku yang ada kaitannya dengan bidang yang diteliti.

2. Analisa dan Pengujian Hipotesa.

Alat yang dipergunakan untuk mengolah dan menganalisa data dengan mengadakan studi comparative / membandingkan antara pendapatan pengemudi dengan Standard KFM (Kebutuhan Fisik Minimum) maupun garis kemiskinan. Adapun langkahnya sebagai berikut :

1. Menghitung pendapatan bersih pengemudi yakni :

- | | |
|--|-------------|
| a. Penerimaan kotor perusahaan dari setiap Pengemudi | Rp. xxx |
| b. Pengeluaran : | |
| - BBM | |
| - Spare Parts | |
| - Ban | |
| - Lain - lain | Rp. (xxx) |

Pendapatan bersih perusahaan Rp. xxx

Pendapatan pengemudi 10 % x (Rp. xxx) ...Rp. xxx

- ### 2. Membandingkan pendapatan bersih setiap pengemudi bus, dengan standard KFM (Kebutuhan Fisik Minimum) yang berlaku, sesuai dengan kondisi masing-masing pengemudi sebagai kepala keluarga. Dan kondisi yang ada dapat diketahui apakah pendapatan masing-masing pengemudi bus sudah diatas atau dibawah KFM (Kebutuhan Fisik Minimum).

Standard Kebutuhan Fisik Minimum pada bulan Oktober 1994 (periode Juni s/d Oktober 1994) yang telah dinilai dalam rupiah ialah :

1. Untuk satu orang pekerja sebesar Rp. 133.509,-
2. Untuk satu orang pekerja + isteri sebesar Rp. 234.693,-
3. Untuk satu pekerja + satu isteri + satu anak sebesar Rp. 273.352,-
4. Untuk satu orang pekerja + isteri + diatas dua anak sebesar Rp. 368.781,-

- ### 3. Menghitung rata-rata pendapatan perkapita anggota keluarga pengemudi bus yang kemudian membandingkan dengan standard guna kemiskinan menurut Soelistyo :

- Rata-rata pendapatan dapat dihitung dengan rumus : 30)

$$\bar{X} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n xi$$

Keterangan :

- X = Rata-rata pendapatan perkapita
 n = Jumlah anggota pengemudi (sampel)
 xi = jumlah pendapatan

Menurut sayogyo batas standard biaya hidup minimal yaitu pendapatan equivalen dengan berat 20 kg per kapita per bulan untuk daerah pedesaan dan daerah equivalen dengan berat 30 kg untuk daerah perkotaan. 31)

Dengan demikian untuk masyarakat kota batas garis kemiskinan, yakni digunakan dengan beras 30 kg Rp. 22.500,- / kapita / bulan atau sebesar Rp. 270.000,- / kapita 1 tahun (Rp. 750 x 360 kg). Dengan demikian bila pendapatan pengemudi lebih kecil dari Rp. 22.500,- / kapita / bulan, pengemudi tersebut adalah miskin begitu juga sebaliknya, bila pendapatannya lebih besar dari Rp. 22.500,- / kapita / bulan, maka pengemudi tersebut hidup diatas garis kemiskinan.

30) Soelistyo, Pengantar Ekonometri I, Edisi I, Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1982, halaman 30.

31) Thee Kian Wie, Pembangunan Ekonomi dan Pemerataan, Penerbit LP3ES, Jakarta 1983, halaman 17.

BAB IV
HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum

1. Sejarah berdirinya perusahaan.

CV. Meranti Etam, yang terletak pada Jalan Pandan Harum RT. 38, Kecamatan Samarinda Ulu di Samarinda, merupakan suatu perusahaan swasta, yang bergerak dibidang jasa angkutan penumpang umum untuk melayani trayek Samarinda-Balikpapan pulang pergi.

Perusahaan ini didirikan pada bulan Oktober 1992, berdasarkan akte pendirian oleh notaris Loden Mering, SH. di Samarinda dengan nomor 26 tertanggal 12 Oktober 1992. Berdasarkan akte pendirian notaris tersebut yang bergerak dalam transportasi pada angkutan umum Samarinda-Balikpapan dilengkapi dengan surat-surat yang diperlukan yaitu antara lain :

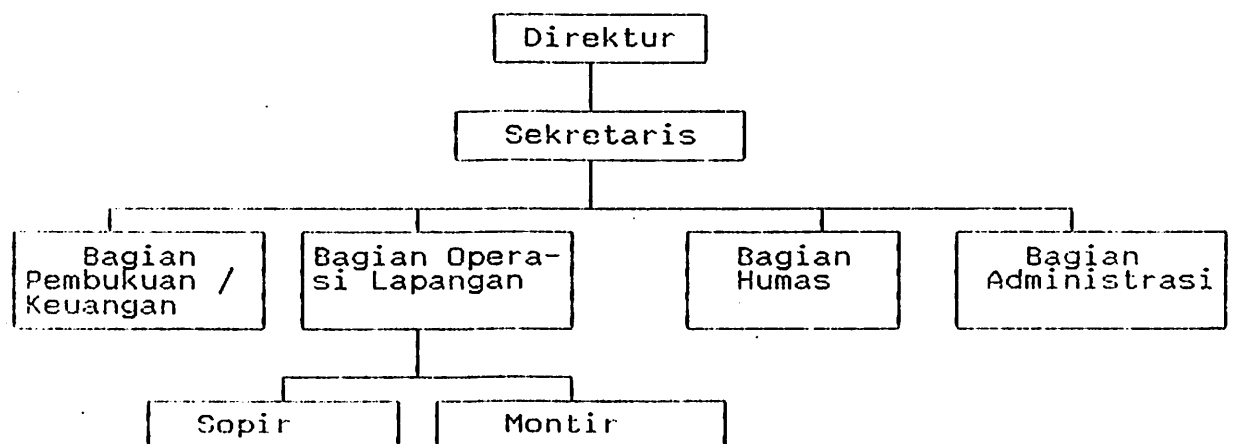
1. Surat ijin Tempat Usaha (SITU), yang dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah Kotamadya Samarinda, tanggal 23 Nopember 1992.
2. Surat ijin Usaha Perdagangan (SIUP), yang dikeluarkan oleh Kantor Wilayah Departemen Perdagangan Propinsi Kalimantan Timur, tanggal 31 Mei 1993 nomor : SIUP.39/17-01/PM/V/1993.
3. Surat Tanda Daftar Perusahaan (STDP), yang dikeluarkan oleh Kantor Wilayah Departemen Perdagangan Propinsi Kalimantan Timur, tanggal 31 Oktober 1995 nomor : 17063500028 P.I.
4. Surat ijin Trayek, yang dikeluarkan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Kalimantan Timur, nomor : 22/AJ-003/PHS-Kalimantan Timur/91, tertanggal 31 Oktober 1991.

2. Struktur Organisasi

Perusahaan CV. Meranti Etam, secara organisasi dipimpin oleh seorang Direktur dengan dibantu seorang sekretaris dan Kepala bagian lainnya.

Bentuk organisasi CV. Meranti Etam tersebut yaitu sebagai berikut :

Gambar 1. Susunan Organisasi



Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

Setelah melihat susunan organisasi tersebut penulis akan melihat susunan personalia yang ada pada tiap-tiap bagian pada CV. Meranti Etam tersebut yaitu sebagai berikut :

Tabel 1 : Susunan Personalia

No.	Jabatan	Nama	Pendidikan
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Direktris	Hj. Jumiani, SE	S 1
2	Sekretaris	Sri Wahyuni	S M E A
3	Bagian Pembuku- an/Keuangan	Nur Haimi	S M E A
4	Bagian Operasi	Abd. Muin M.	S M P
5	Bagian Adminis- trasi & Humas	M. Anas	S M A

Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

B. Perkembangan Usaha

Sejak berdirinya perusahaan angkutan darat resmi, yang pelaksanaannya bulan Oktober 1992 dengan mengoperasikan kendaraan bus sebanyak 25 orang untuk setiap unit bus.

Adapun data mengenai kendaraan bus yang dimiliki oleh perusahaan tersebut yaitu sebagai berikut :

Tabel 2 : Data Kendaraan Bus Angkutan Penumpang Tahun 1994.

Tahun Pembuatan	Nomor Kendaraan	Merk Kendaraan	Kapasitas
(1)	(2)	(3)	(4)
1992	9889 BB	MITSUBHISI	25
1992	9779 B	MITSUBHISI	25
1992	9799 B	MITSUBHISI	25
1992	9999 BC	MITSUBHISI	25
1992	9999 BB	MITSUBHISI	25

Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

Setelah memperhatikan jumlah kendaraan bus penumpang tersebut, maka penulis akan melihat nama-nama juru mudi / sopir kendaraan dengan jumlah keluarga yang ditanggung yaitu sebagai berikut :

Tabel 3 : Nama-nama Pengemudi dengan jumlah Keluarga Ditanggung Bulan Oktober 1994.

Nomor Kendaraan (KT)	Nama Pengemudi Bus	Jumlah Tanggungan (orang)
(1)	(2)	(3)
9889 BB	A L W I	2
9779 B	BACHTIAR	4
9799 B	SYAMSUDDIN	1
9999 BC	U D I N	2
9999 BB	D E N N I	3

Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

Kemudian akan diteliti pendapatan kotor diterima oleh pengemudi bus tersebut yang mana penulis akan meneliti penerimaan pada bulan Oktober 1994 (selama 1 bulan) yang berdasarkan dari hasil jumlah penumpang yang diangkut sesuai dengan tiket penumpang yang terjual. Disini penulis akan menyajikan tabel pendapatan kotor setiap unit kendaraan bus yaitu sebagai berikut :

Tabel 4 : Pendapatan Kotor Setiap Unit Kendaraan Bus Pada Bulan Oktober 1994.

Nomor Kendaraan (KT)	Pendapatan Kotor (Rp.)
9889 BB	4.621.000,-
9779 B	4.602.000,-
9799 B	3.980.000,-
9999 BC	4.620.000,-
9999 BB	4.586.000,-

Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

Saat penelitian pada perusahaan ini tarif yang berlaku pada angkuta penumpang bus Samarinda - Balikpapan sebesar Rp. 2.950,- per orang untuk sekali jalan.

Tempat duduk yang terisi selama ini sekitar 65 % sampai 80 %, kecuali pada hari-hari tertentu misalnya : Hari Raya, Hari Tahun Baru, Hari Libur Besar lainnya dapat mencapai 100 %.

Didalam pemberian upah / gaji para pengemudi bus untuk setiap bulan didasarkan pada pendapatan bersih dari pendapatan setiap kendaraan yaitu pendapatan kotor dikurangi dengan biaya operasional yang dikeluarkan oleh perusahaan yang berkaitan dengan biaya-biaya kendaraan bus, sehingga upah / gaji pendapatan para pengemudi bus ditetapkan sebesar 10 % dari pendapatan bersih.

Biaya operasional yang dikeluarkan oleh perusahaan tersebut penulis dapat diberikan rincian yaitu sebagai berikut :

1. Bahan Bakar
2. O l i e
3. Spare parts
4. B a n
5. Lain-lain

Disamping itu ada biaya-biaya lainnya : misalnya Serikat Pekerja Seluruh Indonesia (SPSI), Tanda Pembayaran Jasa Raharja, Surat-surat Kendaraan dan lain-lain.

Secara keseluruhan biaya operasional yang di keluarkan oleh perusahaan seliap bulannya (bulan Oktober 1994) adalah seperti pada tabel 5, berikut ini.

Tabel 5 : Biaya Operasional yang dilakukan oleh Setiap Kendaraan Bus Pada Bulan Oktober 1994 (Dalam Rupiah).

Jumlah Biaya/ Perawatan	KT 9389 BB	KT 9779 B	KT 9799 B	KT 9999 BC	KT 9999 BB
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
I. Biaya Tetap					
1. BBM	380.000	342.000	399.000	380.000	418.000
2. Olie	48.000	44.900	48.000	48.000	60.000
3. GPSI	95.000	81.500	96.600	91.200	103.200
4. T P R	46.000	40.000	46.500	44.400	49.200
II. Biaya Variabel					
1. Spart part	447.500	380.000	455.300	428.600	483.700
2. Ban	380.000	190.000	570.000	380.000	705.000
3. LLAJR	27.000	23.100	27.000	26.100	29.000
Jumlah :	1.423.500	1.101.900	1.642.500	1.398.300	1.853.600

Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

Untuk menghitung pendapatan pengemudi bus tersebut adalah dari pendapatan kotor dikurangi biaya operasional dikalikan 10 % yang hasilnya seperti pada tabel 6 berikut ini :

Tabel 6 : Pendapatan Bersih Pengemudi Bus Pada Bulan Oktober 1994.

Nomor Kendaraan (KT)	Pendapatan Kotor (Rp.)	Biaya Operasional (Rp)	Pendapatan Bersih Prsh (Rp)	Pendapatan Pengemudi (Rp)
KT 9889 BB	4.621.000	1.423.500	3.197.500	319.750
KT 9779 B	4.602.000	1.101.900	3.500.100	350.010
KT 9799 B	3.980.000	1.642.500	2.337.500	233.750
KT 9999 BC	4.620.000	1.398.300	3.221.700	322.170
KT 9999 BB	4.586.000	1.853.600	2.732.400	273.240

Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

Dari tabel 6 tersebut dapat dilihat bahwa semakin besar pendapatan bersih yang diterima oleh perusahaan maka semakin besar pula penerimaan para pengemudi bus tersebut setiap bulan pendapatan dari para pengemudi bus tergantung pada penjualan tiket penumpang, semakin besar penerimaan dari hasil penjualan tiket, maka akan besar juga pendapatan pengemudi, setelah di potong dengan biaya operasional kendaraan setiap bus tersebut.

C. Keadaan Sosial Ekonomi Sopir.

Kondisi seseorang keluarga dalam memenuhi kebutuhan hidupnya adalah ditentukan oleh banyaknya faktor, diantaranya adalah faktor pendapatan, yang juga tidak kalah

pentingnya adalah jumlah tanggungan yang harus dibebankan kepada pendapatan tersebut. Sehingga walaupun pendapatan seseorang itu relatif sama tetapi tingkat kesejahteraan seseorang (dalam arti kebutuhan hidupnya tercukupi) tidaklah sama. Untuk itu pada tabel 7 berikut ini di sajikan tingkat pendapatan dan tanggungan masing - masing pengemudi bus pada perusahaan CV. Meranti Etam sebagai berikut :

Tabel 7 : Nama Pengemudi Kendaraan Bus, Jumlah Tanggungan Keluarga Dan Pendapatan Bersih pada Bulan Oktober 1994.

Nama Pengemudi	Nomor Kendaraan (KT)	Jumlah Keluarga (orang)	Pendapatan Bersih
(1)	(2)	(3)	(4)
A L W I	9889 BB	2	317.750
BACHTIAR	9779 B	4	350.010
SYAMSUDDIN	9799 B	1	233.750
U D I N	9999 BC	2	322.170
D E N N I	9999 BB	3	273.240

Sumber : CV. Meranti Etam Samarinda.

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis

Untuk memecahkan masalah dan membuktikan hipotesa yang telah dikemukakan sebelumnya maka berdasarkan data dari hasil penelitian yang dilakukan, dapat dilakukan analisis dengan menggunakan alat analisis yang ada, yakni dengan membandingkan pendapatan pengemudi bus dengan standard kebutuhan fisik minimum (KFM) bagi setiap kelompok kepala keluarga serta membandingkan antara pendapatan perkapita keluarga pengemudi bus dengan ukuran batas kemiskinan masyarakat.

Pendapatan pengemudi bus pada CV. Meranti Etam dihitung berdasarkan prestasi yang diperoleh bagi setiap pengemudi, yakni pengemudi menerima 10 % dari pendapatan bersih yang diperolehnya. Dengan demikian bagi pengemudi yang berprestasi (dalam arti setorannya tinggi dan hemat memakai spare part) maka pendapatan yang diterimanya juga akan semakin tinggi, begitu pula sebaliknya.

Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan, diperoleh data pendapatan untuk setiap pengemudi bus pada CV. Meranti Etam adalah pada tabel berikut ini :

Tabel 8 : Pendapatan dan Jumlah anggota keluarga pengemudi bus pada CV. Meranti Etam bulan Oktober 1994.

No.	NAMA	NOMOR POLISI (KT)	ANGOTA KELUARGA + KEPALA KELUARGA	PENDAPATAN BERSIH
1	A L W I	9889 BB	2	Rp. 319.750
2	BACHTIAR	9779 B	4	Rp. 350.010
3	SYAMSUDDIN	9799 B	1	Rp. 233.750
4	U D I N	9999 BC	2	Rp. 322.170
5	D E N N I	9999 BB	3	Rp. 273.240
J U M L A H			12	Rp. 1.498.920

Rata - rata pendapatan dihitung dengan rumus :

$$X = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n xi$$

Pendapatan rata - rata perkapita =

$$\frac{Rp. 1.498.920}{12} = Rp. 124.910$$

dibulatkan Rp. 124.910,-

Dari tabel (8) tersebut dapat diketahui pendapatan bersih dari masing - masing pengemudi untuk itu dari keadaan tersebut, apakah pendapatan masing - masing pengemudi, sudah diatas atau dibawah KFM maka dapat dibandingkan dengan standard KFM (Kebutuhan Fisik Minimum) berikut ini :

Tabel 9 : Perbandingan antara pendapatan pengemudi bus CV. Meranti Etam dengan standard KFM yang berlaku tahun 1994.

No.	NAMA PENGEMUDI	PENDAPATAN	ANGGOTA KELUARGA I KEPALA KELUARGA	K F M	
				PENDAPATAN NORMAL	ANGGOTA KELUARGA
1	SYAMSUDDIN	Rp. 233.750	1	Rp. 133.509	1
2	A L W I	Rp. 319.750	2	Rp. 234.693	2
3	U D I N	Rp. 322.170	2	Rp. 234.693	2
4	D E N N I	Rp. 273.240	3	Rp. 273.352	3
5	BACHTIAR	Rp. 350.010	4	Rp. 368.781	4

Sumber : Hasil Penelitian Yang Diolah Depnaker 1994.

Secara rinci dapat diuraikan sebagai berikut :

- Syamsuddin dengan hidup bujangan pendapatan per bulan sebesar Rp. 233.750,- sedangkan seseorang bisa hidup layak menurut Depnaker minimal harus mempunyai pendapatan sebesar Rp. 133.509,- Dengan demikian berarti untuk responden no. 1 (Syamsuddin) sebagai pengemudi sudah tergolong hidup layak.
- Alwi dengan jumlah keluarga (dalam satu keluarga terdapat 2 orang) ternyata pendapatan sebesar Rp. 319.750,- keadaan ini memberikan arti bahwa keluarga tersebut hidup diatas Kebutuhan Fisik Minimum, karena menurut standard Depnaker untuk hidup dalam 1 keluarga minimal 2 orang harus mempunyai pendapatan sebesar Rp. 234.693,-

- Udin, pendapatan perbulannya Rp. 322.170,- . Hal ini berarti diatas dari standard KFM dalam satu keluarga dengan tanggungan 2 orang saja, minimal harus mempunyai pendapatan Rp. 273.352,- dengan demikian keluarga tersebut hidup diatas KFM.

- Denni, sebagai kepala keluarga dengan tanggungan sebanyak 2 orang setiap bulan memperoleh pendapatan sebesar Rp. 273.240,- dan standard KFM nya yakni Rp. 273.352,-. Ternyata lebih kecil atau dapat dikatakan tepat sesuai dengan batas kebutuhan fisik minimum.

- Bachtiar, sebagai pengemudi bus dengan tanggungan 3 orang setiap bulannya memperoleh pendapatan sebesar Rp. 350.010,- Kalau dibandingkan dengan standard KFM maka pendapatan tersebut berada dibawah KFM untuk tanggungan 3 orang yakni sebesar Rp. 368.781,- (Rp. 350.010,- < Rp. 368.781,-).

- Dilain pihak bila di analisis dengan menggunakan standard garis kemiskinan, maka secara rata - rata pendapatan perkapita / bulan keluarga pengemudi bus adalah sebesar Rp. 124.910 / bulan yang berat pertahunnya Rp. 1.498.920,- lebih besar dari batas garis kemiskinan menurut Sayogyo yakni sebesar Rp. 270.000/kpt/tahun. Dengan demikian secara rata-rata pendapatan perkapita pengemudi bus beserta keluarga berada diatas batas garis baris linier.

B. Pembahasan

Sesuai dengan hasil analisis tersebut diatas, dapat diketahui bagaimana sebenarnya kehidupan sebagai pengemudi bus pada CV. Meranti Etam. Ternyata dari 5 (lima) pengemudi tersebut secara umum tingkat kehidupan keluarganya dapat digolongkan menjadi 2 (dua) kelompok.

- Kelompok pertama yakni bagi pengemudi yang mempunyai tanggungan keluarga lebih kecil dari 2 atau sama dengan 2 orang (< 2) masih hidup diatas batas kebutuhan fisik minimum artinya pengemudi tersebut dapat hidup layak untuk memenuhi kebutuhannya bahkan yang tanggungannya 1 dan 2 dapat hidup lebih baik.
- Kelompok kedua yakni bagi pengemudi yang mempunyai tanggungan keluarga 2 atau 3 orang pada kelompok ini hidupnya bisa dianggap sesuai dengan kebutuhan fisik minimum.

Namun demikian kalau dilihat dari pendapatan perkapita / tahun dari seluruh keluarga pengemudi bus tersebut ternyata jauh diatas batas garis kemiskinan. Yakni pendapatan perkapita pertahun sebesar Rp. 1. 498.920,- lebih besar dari batas garis kemiskinan yakni Rp. 270.000,- perkapita pertahun.

Dari dua analisis tersebut diatas sebenarnya dapat diketahui bahwa :

- Secara umum dapat dikatakan bahwa pendapatan pengemudi tersebut berada diatas KFM.

- Bila dilihat dari batas garis kemiskinan pengemudi bus tidak termasuk dalam katagori miskin, karena mereka dapat membagi pendapatannya kepada seluruh keluarga rata-rata sebesar Rp.124.910,- / bulan, pembagian ini jauh lebih dari pada batas garis kemiskinan yakni Rp. 22.500,- / bulan.

BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang dianalisis pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan bahwa hipotesa yang dimaksudkan dapat diterima.

1. Menerima karena pengemudi bus pada CV. Meranti Etam, pendapatannya diatas kebutuhan fisik minimum (KFM).
2. Menerima hipotesa, karena secara intern pendapatan perkapita pertahun pengemudi bus pada CV. Meranti Etam berada diatas batas garis kemiskinan yakni pendapatan perkapita pertahunnya sebesar Rp. 1.498.920,- atau Rp. 124.910,- / kapita perbulan. Sedangkan garis kemiskinan sebesar Rp. 22.500,- / kapita perbulan atau Rp. 270.000,- / kapita pertahun.
3. Secara umum pendapatan setiap pengemudi bus pada CV. Meranti Etam adalah sama, antara pengemudi satu dengan pengemudi lainnya. Yang menyebabkan perbedaan dalam memenuhi kebutuhan manusia tersebut adalah karena jumlah tanggungannya yang berbeda.

4. Pendapatan rata-rata perkapita tersebut sebenarnya tidak menjamin bahwa setiap orang akan hidup tidak miskin atau miskin, karena angka-angka yang diperoleh adalah angka rata-rata.

B. Saran

1. Dengan memperhatikan kenyataan yang ada, bahwa 10 % pengemudi bus pada CV. Meranti Etam, adalah berpenghasilan dibawah kebutuhan fisik minimumnya, maka kiranya pihak manajemen dapat mempertimbangkan untuk memberikan prosentase pendapatannya lebih besar dari 10 %.
2. Tentu saja saran (1) bersipat subjektif, karena semata-mata hanya memperhatikan keadaan pengemudi per individu, tetapi pertimbangan inipun penting artinya, mengingat kesejahteraan pengemudi secara umum diharapkan akan membantu dalam keberhasilan perusahaan (baik dilihat dari faktor keamanan bus itu sendiri maupun dalam faktor yang lainnya).
3. Kiranya dapat dibentuk koperasi karyawan bagi karyawan CV. Meranti Etam agar antara karyawan dapat saling membantu, baik dalam moral maupun material.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- A.ABDURRACHMAN, 1980. Ensiklopedia Ekonomi Keuangan Perdagangan. Penerbit Madya Paramita. Jakarta
- ACE PARTADIREDA, 1982. Perhitungan Pendapatan Nasional Penerbit LP3ES. Jakarta.
- DOLPH MATZ and MILTON F. USRY, Coct Accounting And Control. 1976. Sixth Edition, South Western Publishing C. Cincinnati. Ohio.
- ANONIM, Standard kebutuhan Fisik Minimum Departemen Tenaga Kerja Kotamadya Samarinda, Oktober 1992.
- BRUCE GLASSBURNER dan EDITIAWAN CHANDRA. Teori dan Kebijakan Ekonomi Makro, Penerbit LP3ES Jakarta.
- BINTORO TJOKROAMIDJOYO dan MUSTOPO DIDJAYA A.R, 1984. Teori dan Strategi Pembangunan Nasional, Penerbit Gunung Agung, Jakarta.
- H. SOBRI, 1982. Pengantar Ekonomi Makro, Bagian I, Penerbit FE ULL, Yogyakarta.
- KASLAN A. TOHIR, 1982. Ekonomi Selayang Pandang, Jilid II, Penerbit Sumur. Bandung.
- LEWIS C. SOLMON, 1980. Economics, Adderson-Wesley Publishing Company.
- MAS'UD MC, 1984. Akutansi Manajemen, Edisi Revisi. BPFE UGM. Yogyakarta.
- M.P. MANGUNSONG, 1987. Pelajaran Akutansi Biaya, Cetakan I, Karya Utama. Jakarta.
- MULYADI, Akutansi Biaya, 1986. Akutansi Biaya Penentuan Harga Pokok dan Pengendalian Biaya, Edisi Ketiga. BPFE UGM. Yogyakarta.
- SADONO SUKIRNO, 1981. Pengantar Teori Ekonomi Makro, Penerbit Bina Grafika. Jakarta.
- SUWARDJONO, 1989. Seri Teori Akutansi, Perekayasaan Akutansi Keuangan. BPFE UGM. Yogyakarta.
- SOELISTYO, 1982. Pengantar Ekonometri I, Edisi I Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi dan Gadjah Mada, Yokyakarta.
- THE KIAN WEI, 1983. Pembangunan Ekonomi dan Pemerataan, Penerbit LP3ES. Jakarta.
- WINARDI, 1986. Kamus Ekonomi Inggris Indonesia, Penerbit Alumni, Bandung.