

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan suatu negara kepulauan luas, yang terbentang dari Sabang sampai Merauke. Pulau-pulau besar seperti pulau Jawa dan pulau Sumatera sudah banyak didiami oleh banyak penduduk yang saling mengadakan hubungan di segala bidang termasuk sektor perdagangan.

Wilayah yang luas dan terdiri atas pulau-pulau dapat dipastikan bahwa hubungan atau pengangkutan melalui darat, laut dan udara ramai di penuhi oleh para pemakai jasa angkutan tersebut, baik bagi pengangkutan orang itu sendiri maupun angkutan barang-barang.

Peranan pengangkutan tidak hanya untuk memperlancar arus barang dan mobilitas manusia, tetapi juga membantu mengembangkan suatu kota baik dari segi ekonomi maupun segi industri. Angkutan berfungsi sebagai penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan perekonomian. Jadi jelas bahwa jasa angkutan sangat vital dan juga jasa angkutan sangat berperan bagi pembangunan bidang ekonomi di Indonesia ini. Menurut Rustian Kamaluddin(2003:13) :”Angkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal sampai ketempat tujuan”.

Berdasarkan pengertian ini, terdapat empat faktor berikut ini :

1. Terdapat muatan yang akan diangkut dari tempat asal ke tempat tujuan.
2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
3. Ada media yang dapat dilalui oleh kendaraan tersebut.

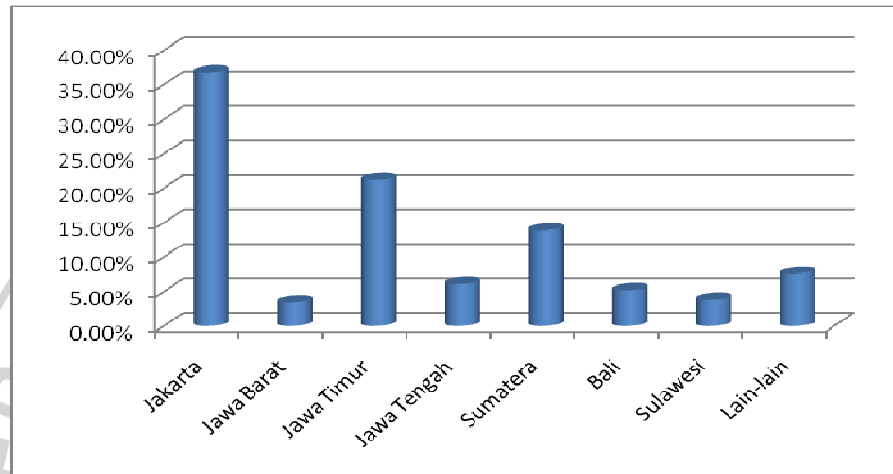
#### 4. Tenaga penggerak.

Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Pengangkutan menyebabkan nilai barang akan meningkat lebih tinggi di tempat tujuan daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai yang diberikan oleh pengangkutan adalah berupa nilai tempat "*place utility*" dan nilai waktu "*time utility*". Kedua nilai ini diperoleh jika barang telah diangkut ke tempat yang nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya oleh konsumen atau pelanggan.

Oleh karena itu muncullah perusahaan ekspedisi sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengangkutan, hal tersebut merupakan aktivitas yang rutin dilaksanakannya. Perusahaan ekspedisi sebagai perusahaan transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam mata rantai arus barang-barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Dan dengan kemampuan atau keahliannya, jasa ekspedisi dapat mengorganisasikan pelaksanaan pengiriman lewat darat, laut dan udara. Dengan demikian ekspedisi lebih memberikan jasa bagi pertukaran (pengangkutan/penerimaan) barang-barang dengan tarif dan biaya yang didasarkan kepada suatu persetujuan terlebih dahulu dengan langganannya atau yang lazim dan berlaku untuk itu.

Menurut Gafeksi yang dikutip dari wartaekonomi jumlah perusahaan ekspedisi berjumlah 1700 Perusahaan, di Kota Jakarta lebih banyak dibandingkan dengan kota-kota lain di Indonesia. Berdasarkan penyebaran, DKI Jakarta merupakan lahan empuk bisnis ekspedisi. Ada 36,8% dari total perusahaan

ekspedisi yang menjadikan Jakarta sebagai basis operasinya. Lalu sebanyak 23,2% bisnis ini ada di Jawa Timur. Provinsi-provinsi di Sumatera secara keseluruhan menggunakan 13,9% jasa ekspedisi. Sisanya 7,6% secara kolektif datang dari Papua, NTT, NTB, dan Maluku.



Gambar 1.1

### Penyebaran Pasar Secara Geografis Industri Ekspedisi

Perusahaan ekspedisi berdasarkan jenis alat angkutannya juga dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu:

#### 1. Ekspedisi Muatan Kapal Udara (EMKU)

Yaitu perusahaan yang kegiatannya khusus memberikan pelayanan pengurusan dokumen dan pekerjaan yang menyangkut pengiriman atau penerimaan muatan yang diangkut melalui udara untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan penerbangan melalui jasa ekspedisi.

2. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Yaitu perusahaan yang kegiatannya khusus memberikan pelayanan pengurusan dokumen dan pekerjaan yang menyangkut pengiriman atau penerimaan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan ekspedisi dengan menggunakan kapal laut.

3. Ekspedisi Muatan Angkutan Darat (EMAD)

Yaitu perusahaan ekspedisi angkutan darat terutama menggunakan truk-truk untuk mengangkut barang-barang atau bertindak sendiri sebagai pengangkut dengan kendaraan sendiri.

Seperti perusahaan pada umumnya, perusahaan ekspedisi sebagai salah satu jenis perusahaan juga memiliki tujuan utamanya yaitu mendapatkan laba. Tetapi, masalah paling menonjol yang dihadapi oleh Perusahaan Ekspedisi adalah menurunnya laba perusahaan dalam waktu 3 tahun terakhir ini, sebagaimana terlihat dalam tabel 1.1:

**Tabel 1.1**  
**LABA RATA-RATA PERUSAHAAN EKSPEDISI JALUR JAKARTA-  
PALEMBANG**

Bulan	Laba	%
Triwulan 2/2005	Rp. 18.956.470	
Triwulan 3/2005	Rp. 18.451.880	- 5,97
Triwulan 4/2005	Rp. 18.886.098	4,88
Triwulan 1/2006	Rp. 18.063.346	-10,20
Triwulan 2/2006	Rp. 18.142.141	0,97
Triwulan 3/2006	Rp. 17.943.248	-2,50
Triwulan 4/2006	Rp. 17.921.287	-0,28
Triwulan 1/2007	Rp. 17.286.096	-8,72
Triwulan 2/2007	Rp. 17.243.344	-0,59
Triwulan 3/2007	Rp. 17.102.141	-1,98
Triwulan 4/2007	Rp. 16.943.268	-2,88
Jumlah	Rp. 196.086.272	-29,21
Rata-rata	Rp. 17.826.024	- 2,66

*Sumber: Data pra penelitian Diolah Kembali*

Terlihat dalam Tabel 1.1 bahwa laba yang diperoleh perusahaan ekspedisi jalur Jakarta-Palembang mengalami penurunan. Rata-rata perusahaan mengalami penurunan laba tiap triwulannya. Pada triwulan 3 tahun 2005 laba perusahaan mengalami penurunan sebesar 5,97% sedangkan pada triwulan 4 tahun 2005 mengalami kenaikan kembali sebesar 4,88%. Pada triwulan 1 tahun 2006

mengalami penurunan sebesar 10,20%, sedangkan pada triwulan 2 tahun 2006 mengalami kenaikan sebesar 0,97%, kemudian triwulan 3 tahun 2006 sampai triwulan 4 tahun 2007 mengalami penurunan secara signifikan. Setelah dirata-rata ternyata setiap triwulannya perusahaan ekspedisi mengalami penurunan sebesar 2,66%. Dari data di atas, diperoleh informasi bahwa besarnya laba yang diperoleh perusahaan ekspedisi cenderung mengalami penurunan.

Banyak faktor yang mempengaruhi penurunan laba Perusahaan Ekspedisi tersebut. Berdasarkan pra penelitian yang dilakukan oleh penulis maka menurunnya laba diduga karena empat faktor, yaitu tarif jasa pengiriman, risiko, upah karyawan dan modal kerja. Hal ini sesuai dengan pendapat Sriyadi, Samuelson dan Suwartojo.

Mencermati fenomena tersebut, jika masalah ini terus dibiarkan maka akan berdampak negatif terhadap perkembangan laba di perusahaan ekspedisi, dimana usaha yang dijalankannya terancam mengalami kebangkrutan atau gulung tikar. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk meneliti masalah tersebut sekaligus menjadi alasan bagi penulis untuk memilih judul **“PENGARUH TARIF, RISIKO, UPAH KARYAWAN DAN MODAL KERJA TERHADAP LABA PERUSAHAAN EKSPEDISI PENGIRIMAN KENDARAAN BERMOTOR JALUR JAKARTA-PALEMBANG”**

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka lingkup permasalahan pada penelitian ini di rumuskan dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh tarif, risiko, upah karyawan, dan modal kerja secara bersama-sama terhadap laba di perusahaan ekspedisi?
2. Bagaimana pengaruh tarif terhadap laba di perusahaan ekspedisi?
3. Bagaimana pengaruh risiko terhadap laba di perusahaan ekspedisi?
4. Bagaimana pengaruh upah karyawan terhadap laba di perusahaan ekspedisi?
5. Bagaimana pengaruh modal kerja terhadap laba di Perusahaan Ekspedisi?

## 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

### 1.3.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh tarif, risiko, upah karyawan, dan modal kerja secara bersama-sama terhadap laba di perusahaan ekspedisi.
2. Untuk mengetahui pengaruh tarif terhadap laba di perusahaan ekspedisi.
3. Untuk mengetahui pengaruh risiko terhadap laba di perusahaan ekspedisi.

4. Untuk mengetahui pengaruh upah karyawan terhadap laba di perusahaan ekspedisi.
5. Untuk mengetahui pengaruh modal kerja terhadap laba di perusahaan ekspedisi.

### **1.3.2 Manfaat Penelitian**

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap perkembangan ilmu ekonomi, khususnya mengenai pengaruh tarif, risiko, upah dan modal kerja terhadap laba.
2. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan rekomendasi bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam upaya peningkatan laba pada perusahaan ekspedisi.

### **1.4 Kerangka Pemikiran**

Pada masa situasi bisnis yang semakin kompetitif, setiap perusahaan dituntut untuk dapat menghadapi tantangan dan persaingan bisnis yang semakin ketat. Untuk dapat bertahan dalam persaingan ini, segala macam upaya perlu dilakukan oleh perusahaan dan untuk mengembangkan usaha yang lebih besar lagi, salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan peningkatan laba perusahaan. Seperti yang diutarakan oleh Hebert dikutip dari Susilangningtiyas, (1990:18) mengemukakan bahwa “ Tujuan perusahaan dalam suatu perekonomian



bersaing adalah untuk memperoleh laba yang sebesar-besarnya dengan pertumbuhan perusahaan dalam jangka panjang”.

Hal ini sejalan dengan pendapat Al Haryono Jusup dikutip dari Susulangningtyas, (1990:19):

“Laba memegang peranan penting di dalam suatu perusahaan dan mempunyai pengaruh besar terhadap perekonomian, selain itu laba perusahaan selalu menarik perhatian para pemiliknya maupun calon investor. Oleh karena itu, data tentang laba biasanya dipandang sebagai informasi yang paling penting dibanding informasi keuangan lainnya.”

Dalam Pratama rahadja, (2004:151) pendekatan totalitas dalam menentukan laba membandingkan pendapatan total (TR) dan biaya total (TC). Pendapatan total adalah sama dengan jumlah unit output yang terjual (Q) dikalikan harga output perunit. Jika harga jual perunit adalah (P). maka  $TR = P \times Q$ . Pada saat membahas teori biaya maka TC adalah sama dengan  $FC + VC$ . Secara matematis,  $\pi = TR - TC$  laba positif *dimana*  $TR > TC$ .

Setiap perusahaan berusaha untuk memaksimalkan keuntungan. Keuntungan atau kerugian adalah perbedaan diantara penjualan dan biaya produksi. Keuntungan diperoleh apabila hasil adalah lebih besar dari biaya produksi dan kerugian akan dialami apabila hasil penjualan lebih sedikit dari biaya produksi (Sadono Soekirno, 2000:191).

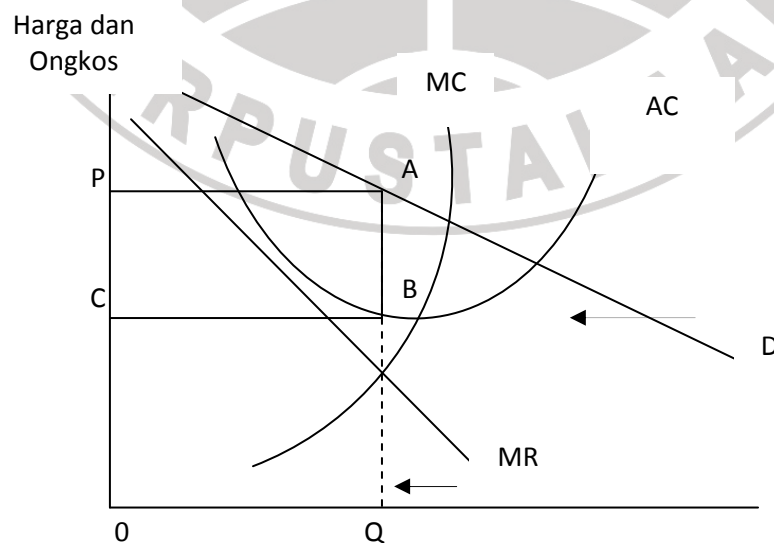
Pada dasarnya tujuan dari suatu usaha adalah untuk memperoleh laba sebesar-besarnya untuk kelangsungan usaha tersebut. Oleh karena itu, dalam dunia usaha khususnya usaha yang berorientasi pada laba, pendapatan merupakan hal terpenting yang harus diperhatikan. Karena jika pendapatan yang diperoleh tinggi, dapat diperkirakan suatu usaha akan memperoleh laba yang tinggi. Begitu

juga dengan para pengusaha ekspedisi, mereka melakukan berbagai cara untuk memperoleh pendapatan yang tinggi yang pada akhirnya akan meningkatkan laba usaha. Dan Barang yang pengiriman banyak ragamnya seperti merek mobil yang berbeda, jenis mobil yang beraneka ragam.

Melihat karakteristik obyek penelitiannya, maka perusahaan ekspedisi dapat digolongkan kepada pasar persaingan monopolistis atau dikenal dengan istilah *Monopolistic Competition*. Adapun ciri-ciri dari pasar persaingan monopolistis menurut Sadono Sukirno (2000:294), yaitu :

1. Terdapat banyak penjual.
2. Barangnya bersifat berbeda corak.
3. Firma mempunyai sedikit kekuasaan mempengaruhi harga.
4. Pemasukan ke dalam industri relatif mudah.
5. Persaingan mempromosi penjualan sangat aktif.

**Gambar 1.2**  
**Perusahaan memperoleh Keuntungan**  
**Sumber : Sadono Sukirno 2000:297**



Gambar 1.2 menunjukkan keseimbangan jangka pendek dari perusahaan yang beroperasi dalam pasar persaingan monopolistis, dimana output yang dijual sebesar  $Q$  ditentukan melalui perpotongan kurva  $MR$  dan  $MC$  ( $MR=MC$ ), sedangkan harga jual ditentukan melalui kurva permintaan produk dari perusahaan (Kurva  $D$ ). Jadi, keuntungan yang maksimum akan diperoleh apabila perusahaan memproduksi pada tingkat dimana keadaan  $MR=MC$  tercapai. Maka keuntungan maksimum tercapai apabila produksi adalah  $Q$  dan tingkat harga adalah  $P$ . Segi empat  $PABC$  menunjukkan jumlah keuntungan maksimum yang dinikmati perusahaan monopolis.

Sebagaimana pasar lainnya, keuntungan jangka pendek dapat negatif, nol atau positif. Perusahaan yang memperoleh keuntungan positif karena harga yang tercipta ( $P$ ) berada di atas kurva biaya rata-ratanya ( $AC$ ) sehingga menghasilkan keuntungan per unit positif sebesar  $AB$ . Total penerimaan perusahaan sebesar  $OPAQ$ , sedangkan total biayanya adalah  $OCBQ$ . Dengan demikian, keuntungan totalnya adalah  $PABC$ .

Terdapat beberapa situasi yang mungkin dihadapi perusahaan yang beroperasi dalam pasar persaingan monopolistis, yaitu:

1. Jika harga jual yang ditetapkan perusahaan ( $P$ ) lebih besar daripada biaya total rata-rata ( $ATC$ ), jadi  $P > ATC$ , maka perusahaan harus beroperasi pada kondisi output yang memaksimalkan keuntungan ekonomis, yaitu pada  $MR = MC$ . Besar keuntungan ekonomis yang diperoleh perusahaan adalah :

$$\pi = TR - TC = (P \times Q) - (ATC \times Q) = (P - ATC)Q$$

2. Jika  $AVC < P < ATC$ , perusahaan tetap melanjutkan produksi dengan beroperasi pada tingkat output yang meminimumkan kerugian ekonomis, yaitu: pada kondisi keseimbangan  $MR = MC$ . Kerugian ekonomis yang diterima adalah lebih kecil dari biaya tetap total ( TFC ).

3. Jika  $P < AVC$ , perusahaan harus menghentikan produksi atau menutup usahanya, dan akan menderita kerugian sebesar biaya tetap total ( $\pi = -TR$ )

Samuelson juga berpendapat bahwa pendapatan dipengaruhi oleh harga dimana setiap perusahaan beroperasi dalam pasar persaingan monopolistik akan memaksimalkan keuntungan melalui menentukan harga jual di atas biaya rata-rata dan output yang ditawarkan pada keseimbangan perusahaan dimana  $MR = MC$  Samuelson (1999:215). keberhasilan usaha juga ditentukan oleh laba yang diterima oleh perusahaan, laba yang diperoleh berasal dari jumlah penerimaan total dikurangi biaya-biaya.

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi laba, salah satunya adalah tarif. Tarif angkutan menurut Rustian Kamaludin(2003: 84) tarif angkutan adalah merupakan harga atas jasa-jasa yang dihasilkan yaitu harga(uang) yang harus dibayarkan oleh para pemakai jasa angkutan. Menurut Sriyadi (1989:221) ada dua tujuan utama penetapan harga, yaitu: Meningkatkan penjualan dan meningkatkan mendapatkan laba. Pendapat tersebut didukung oleh Kotler, Menurut pendapat Kotler (2002:109) ada enam tujuan utama perusahaan melalui penetapan harga yaitu salah satunya laba sekarang maksimum (*Maximum Current Profit*),

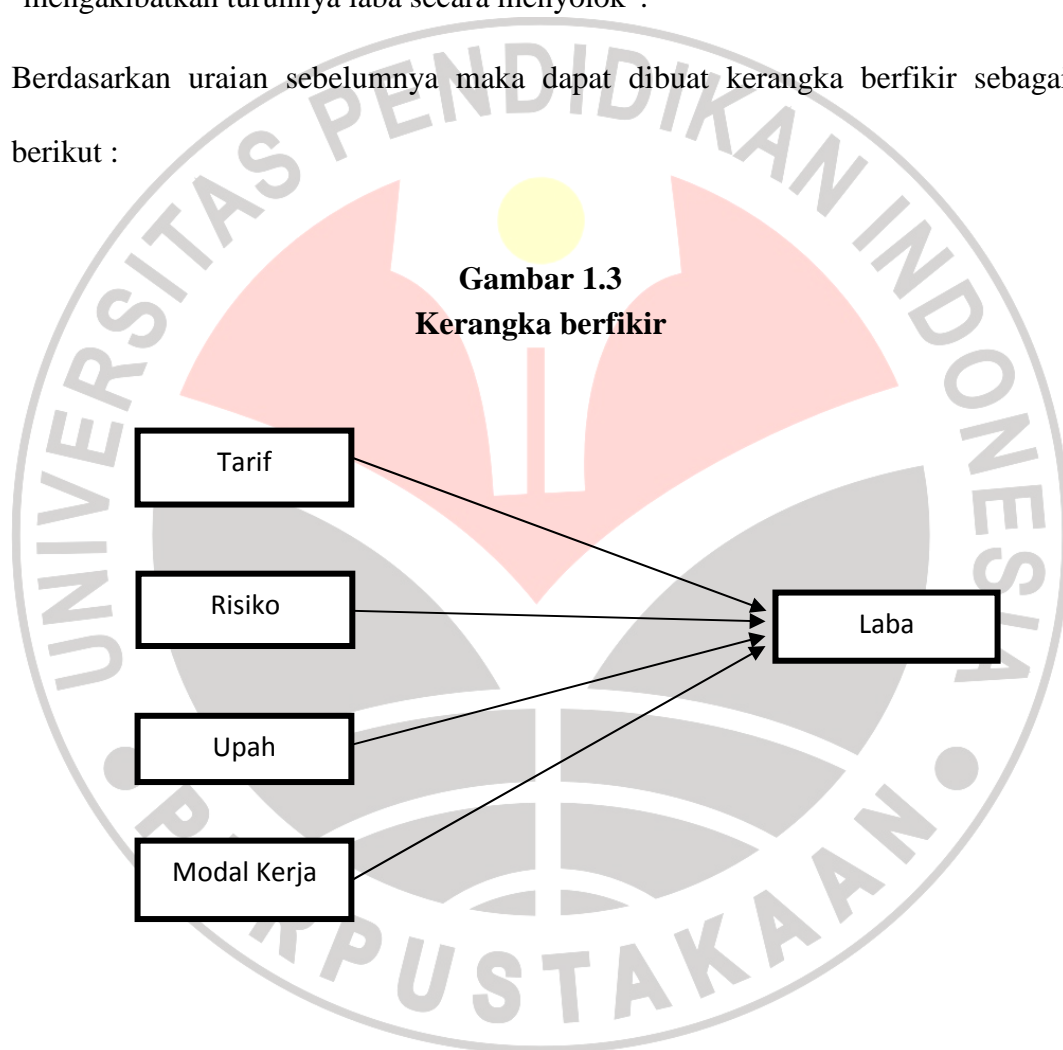
Faktor berikutnya yang mempengaruhi oleh laba adalah biaya risiko dan biaya upah tenaga kerja. Masalah upah ini memang agak *krusial*, sebab

menyangkut dua kepentingan yaitu pengusaha dan pekerja. Dari pihak pengusaha menginginkan agar upah ini tidak terlalu tinggi agar biaya tidak *membengkak*, tapi dari pihak pekerja selalu menginginkan agar upah ini selalu ditingkatkan agar mereka bisa lebih sejahtera. Menurut Paul Samuelson (1999:327) menerangkan bahwa “laba adalah selisih antara total hasil pendapatan dan total biayanya. Jadi kita mulai dengan total penjualan, kurangkan semua biaya (upah, gaji, sewa, bahan baku, bahan bakar, bunga pajak dan lain-lainnya) sisanya adalah apa yang kita sebut laba (*profit*)”. Pendapat ini juga didukung Abdullah N.S (1987:46) mengemukakan bahwa “laba pengusaha adalah pendapatan yang diterima oleh pemilik perusahaan”. Pendapatan ini bukan sebagai akibat dari pembentukan harga di berbagai pasar. Pendapatan ini merupakan selisih antara hasil penjualan dikurangi dengan biaya-biaya seperti upah buruh, bunga modal dan bahan-bahan yang dipakai ditambah dengan penghapusan atas alat-alat modal tetap. Jadi berdasarkan teori-teori yang telah dikemukakan diatas, bahwa laba dipengaruhi oleh faktor upah tenaga kerja.

Faktor yang tak kalah pentingnya dalam meningkatkan pendapatan usaha adalah Modal. Menurut Bambang Riyanto (1995:61) “ Modal kerja berpengaruh terhadap berjalannya operasi suatu perusahaan sehingga modal harus senantiasa tersedia dan terus menerus diperlukan bagi kelancaran usaha, dengan modal yang cukup akan dapat diproduksi optimal dan apabila dilakukan penambahan modal yang cukup akan dapat diproduksi optimal dan apabila dilakukan penambahan modal maka produksi akan meningkat lebih besar lagi:” dan didukung juga oleh Douglas Garputt dalam bukunya “*Planning of Profit*” yang dikutip oleh

Suwartojo (1974:2) dan dikutip kembali oleh Evi Susanti (2002:23) menyatakan bahwa: “Ada hubungan yang dinamis antara laba dan modal, laba yang naik kerap kali harus dibarengi dengan kenaikan modal yang ditanam. Demikian pula sebaliknya suatu pengurangan sedikit saja dari modal yang ditanam akan dapat mengakibatkan turunnya laba secara menyolok”.

Berdasarkan uraian sebelumnya maka dapat dibuat kerangka berfikir sebagai berikut :



Keterangan :

X1 = Tarif

X2 = Risiko

X3 = Upah Karyawan

X4 = Modal Kerja

Y = Laba

## 1.5 Hipotesis

Hipotesis merupakan hal yang penting dalam suatu penelitian. Sugiyono berpendapat bahwa “Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban empiris”. (Sugiyono 2004:10)

### 1.5.1 Hipotesis Mayor

Tarif, risiko, upah dan modal kerja berpengaruh terhadap laba di Perusahaan Ekspedisi.

### 1.5.2 Hipotesis Minor

1. Tarif berpengaruh positif terhadap laba di Perusahaan Ekspedisi.
2. Risiko berpengaruh negatif terhadap laba di Perusahaan Ekspedisi.
3. Upah karyawan berpengaruh negatif terhadap laba di Perusahaan Ekspedisi.
4. Modal kerja berpengaruh positif terhadap laba di Perusahaan Ekspedisi.

## 1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memberi gambaran yang jelas sehingga skripsi ini dapat dengan mudah dipahami oleh pembaca, maka pembahasan dalam skripsi ini tersusun dalam sistematika yang dapat diuraikan sebagai berikut :

## BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, hipotesis penelitian dan sistematika penulisan skripsi.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini dikemukakan literatur-literatur dan dokumentasi serta sumber-sumber tertulis dan konsep-konsep yang relevan untuk mempermudah dan memperkuat data-data atau fakta dalam pengkajian penulisan ini.

## BAB III METODOLOGI PENULISAN

Dalam bab ini dikemukakan mengenai metodologi penelitian yang dilakukan oleh penulis yang meliputi objek penelitian, metode penelitian, populasi dan sampel, operasionalisasi variabel, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan data, teknik analisis dan hipotesis statistik yang akan diuji.

## BAB IV PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai deskripsi dari hasil penelitian yang meliputi gambaran umum objek penelitian, kondisi sampel, gambaran umum responden, gambaran variabel yang diamati, analisis data dan pengujian hipotesis, pembahasan, uji asumsi klasik dan implementasinya terhadap pendidikan.



## BAB V KESIMPULAN

Dalam bab ini, penulis menyimpulkan hasil penelitian yang telah diperoleh. Selain itu, beberapa saran juga disajikan oleh penulis sebagai salah satu alternatif solusi bagi objek penelitian dan juga dunia pendidikan.

