



Jurnal Pengembangan Wiraswasta

VOLUME 14 NOMOR 01 ■ APRIL 2012

■ *Pengaruh Kebijakan Tarif, Biaya Operasional dan Subsidi Terhadap Pertumbuhan Aset Bersih pada BLU Transjakarta*

■ *Pengaruh Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Harga Saham Perdana (IPO) di Bursa Efek Indonesia (BEI)*

■ *Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan pada Kereta Api Jurusan Bogor-Kota*

■ *Pengaruh Kepemimpinan, Motivasi dan Lingkungan Kerja Terhadap Prestasi Karyawan Perusahaan Buana Centra Swakarsa SITE Narogong*

■ *Pengaruh Gaya Kepemimpinan Transformasional, Komitmen Organisasi dan Budaya Kerja Terhadap Kinerja Guru SMAN 5 Kota Depok*

■ *Pengaruh Kepribadian dan Kepemimpinan Manajer Proyek Terhadap Kinerja Team pada PT Total Bangun Persada, Tbk.*

■ *Analisis Perbedaan Manajemen Sebelum dan Sesudah Penerapan Kerangka IT-IL pada PT Jaya Mega Pratama Citra*

■ *Mengapa Hipotesis Kuantitatif Lebih Baik dinyatakan dalam Bentuk Negatifnya?*

■ *Peran Orangtua, Peran Sekolah dan Motivasi Siswa dalam Pencapaian Prestasi Akademik (Studi Kasus SMP Negeri 20 Jakarta Timur)*

Kebersamaan Keterbukaan Kesiambungan

Kebersamaan Keterbukaan Kesiambungan



Jurnal Pengembangan Wiraswasta

VOLUME 14 NOMOR 01 ■ APRIL 2012

DARI REDAKSI

Salam sejahtera,

Pertama-tama, kami mengucapkan terima kasih kepada pembaca yang masih setia menanti edisi Jurnal Pengembangan Wiraswasta.

Dalam edisi kali ini, redaksi menurunkan tulisan-tulisan Bidang Keuangan, Pemasaran, Sumber Daya Manusia, Strategik dan Pendidikan. Bidang keuangan terdiri dari dua artikel yang menyoroti tentang aset dan harga saham. Bidang pemasaran satu artikel dengan tema kepuasan pelanggan Kereta Api. Bidang sumber daya manusia terdiri dari tiga artikel yang mengangkat permasalahan prestasi kerja karyawan, kinerja guru, dan kinerja team. Bidang strategik satu artikel yang menyoroti permasalahan penerapan kerangka Information Technology Infrastructure Library (IT-IL). Bidang pendidikan terdiri dari dua artikel yang mengangkat permasalahan hipotesis dan pencapaian prestasi akademik..

Sege nap redaksi berharap sumbangan tulisan berupa hasil penelitian dari bapak/ibu sekalian sesuai dengan pedoman penulisan yang telah ditentukan. Semoga apa yang kami sajikan dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Selamat membaca.

ARTI LOGO

Tiga orang bergandengan melangkah bersama melambangkan Kebersamaan, dan Kesenambungan. Garis yang mengelilingi ketiga orang seperti buku yang terbuka melambangkan Keterbukaan.



Jurnal Pengembangan Wiraswasta

VOLUME 14 NOMOR 01 ■ APRIL 2012

SUSUNAN DEWAN REDAKSI

PELINDUNG

Dra. Hj. Koes Indrati Prasetyorini, MM (*Pembina Yayasan IPWIJA*)
Hj. Yuniar Prasetyowati (*Ketua Yayasan IPWIJA*)

PENANGGUNG JAWAB

Dr. Suyanto, SE., MM, M.Ak (*Ketua STIE IPWIJA*)
Drs. Juniarto Royo Prasetyo, MPM., Ed.D. (*Wakil Ketua STIE IPWIJA*)

PIMPINAN UMUM

Dr. Anna Wulandari, SE., MM. (*Ketua Prodi MM STIE IPWIJA*)

DEWAN REDAKSI

Prof. J. Supranto, MA., APU (*UPI YAI*)
Drs. (Ec). Ibnu Widiyanto, MA., Ph.D. (*UNDIP*)
Ir. Agung Martono, MM., DBA. (*QIA Consulting*)
Drs. Sudarso, MM (*UNTAR*)
Drs. Slamet Ahmadi, MM (*STIE PUTRA BANGSA*)

PEMIMPIN REDAKSI

Ir. Jen ZA. Hans, M.Sc., Ph.D

REDAKSI PELAKSANA

Dra. Anik Ariyanti, MM
Dra. Siti Laela, MM

ADMINISTRASI DAN KEUANGAN

Meli Andriyani, SE, MM. (*UPI YAI*)

DISTRIBUSI / PEMASARAN

Eswanto S.R., SE, MM
Gd. Adhi Graha Lt.14 Jl. Gatot Subroto Kav.56 JKT 12950
Tel. (021) 5265266 (Hunting) Fax. (021) 5265270

ALAMAT REDAKSI

STIE IPWIJA Adhi Graha Lt. 14
Jl. Gatot Subroto Kav. 56 Jakarta Selatan
Telp. 5265266 Fax. 5265270
Email. stieipwija@cbn.net.i

PENERBIT

P4M STIE IPWIJA

PERCETAKAN

CV. Agung Semarang

FREKWENSI TERBIT

4 (Empat) Bulanan



Jurnal Pengembangan Wiraswasta

VOLUME 14 NOMOR 01 ■ APRIL 2012

DARI REDAKSI

SUSUNAN DEWAN REDAKSI

DAFTAR ISI

KEUANGAN

- ◆ *Pengaruh Kebijakan Tarif, Biaya Operasional dan Subsidi Terhadap Pertumbuhan Aset Bersih pada BLU Transjakarta*
(Ir. Besar Agung Martono, MM, DBA dan M. Akbar, MM) 1 - 11
- ◆ *Pengaruh Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Harga Saham Perdana (IPO) Di Bursa Efek Indonesia (BEI)*
(Agus Suryanto dan Heru Mulyanto, SE, MM) 12 - 28

PEMASARAN

- ◆ *Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan pada Kereta Api Jurusan Bogor-Kota*
(Dra. Siti Mahmudah, MM) 29 - 39

SUMBER DAYA MANUSIA

- ◆ *Pengaruh Kepemimpinan, Motivasi Kerja dan Lingkungan Kerja Terhadap Prestasi Kerja Karyawan pada Perusahaan Buana Centra Swakarsa Site Narogong*
(Ir. Titing Widyastuti, MM dan Nurfajar, S.Psi, MM) 40-50
- ◆ *Pengaruh Gaya Kepemimpinan Transformasional, Komitmen Organisasi dan Budaya Kerja Terhadap Kinerja Guru di SMAN 5 Kota Depok*
(Dede Suherman, MM dan Drs. Slamet Ahmadi, MM) 51 - 67
- ◆ *Pengaruh Kepribadian dan Kepemimpinan Manager Proyek Terhadap Kinerja Team Pada PT Total Bangun Persada Tbk.*
(Dra. Yuli Triastuti, MM dan Drs. Jayadi, MM) 68 - 82

STRATEGIK

- ◆ *Analisis Perbedaan Manajemen Sebelum dan Sesudah Penerapan Kerangka Information Technology - Infrastructure Library (IT-IL) pada PT Java Mega Pratama Citra*
(Sigit Sulistio dan Anna Wulandari) 83 - 99

PENDIDIKAN

- ◆ *Mengapa Hipotesis Kuantitatif Lebih Baik Dinyatakan dalam Bentuk Negatifnya? (Why Should a Quantitative Hypothesis be better stated in its Negative Form?)*
(Ir. S.M. Parulian Tanjung, MM) 100 - 106
- ◆ *Peran Orangtua, Peran Sekolah dan Motivasi Siswa dalam Pencapaian Prestasi Akademik (Studi Kasus SMP Negeri 20 Jakarta Timur)*
(Drs. Juniarto Royo Prasetyo, MPM, Ed.D.) 107 - 124

Redaksi menerima sumbangan tulisan/artikel yang ada hubungannya dengan ekonomi bisnis dan manajemen dari para pembaca. Tulisan harap diketik 2 spasi pada kertas ukuran A4 maksimal 30 halaman. Setiap tulisan disertai abstraksi dan referensi. Redaksi berhak merubah/menyempurnakan isi tulisan. Pendapat yang dinyatakan dalam majalah ini adalah pendapat pribadi penulis, meskipun redaksi bertanggung jawab atas pemilihan tulisan yang hendak dimuat.

**PENGARUH KEBIJAKAN TARIF, BIAYA OPERASIONAL DAN SUBSIDI
TERHADAP PERTUMBUHAN ASET BERSIH
PADA BLU TRANSJAKARTA**

Oleh:

**Ir. Besar Agung Martono, M.M., Ph.D.
M. Akbar, M.M.**

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab perumusan masalah a) Seberapa besar pengaruh Kebijakan Tarif, Biaya Operasional dan pendapatan terhadap Subsidi pada BLU Transjakarta tahun 2004 - 2010? b) Seberapa besar pengaruh Kebijakan Tarif, Biaya Operasional dan pendapatan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih pada BLU Transjakarta tahun 2004 - 2010? c) Bagaimana dampak perubahan pada Subsidi terhadap peningkatan pertumbuhan aset BLU Transjakarta?

Penelitian ini merupakan studi pustaka terhadap pertumbuhan aset keuangan khususnya Subsidi pada BLU Transjakarta. Metode penelitian yang dilakukan dengan mempergunakan penelitian descriptive kuantitatif selama tahun 2004 - 2010.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Biaya Operasional berpengaruh secara kubikal atau pangkat tiga terhadap Pertumbuhan Aset Bersih, sedangkan Subsidi berpengaruh eksponensial terhadap Pertumbuhan Aset Bersih. Ternyata Kebijakan Tarif tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Aset Bersih. Pertumbuhan Aset Bersih secara kubikal atau eksponensial menunjukkan bahwa potensi Bus Transjakarta masih sangat besar.

Uji hipotesis parsial menunjukkan bahwa ternyata hanya variabel Biaya Operasional dan Subsidi yang mempengaruhi variabel dependen Pertumbuhan Aset Bersih. Biaya Operasional mempunyai pengaruh paling signifikan. Sedangkan Kebijakan Tarif tidak berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih.

Saran yang ditujukan bagi para investor yang berniat untuk mendapatkan informasi tentang Bus Trans Jakarta perlu meninjau lebih lanjut faktor-faktor fundamental dan teknikal yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya. Dengan adanya gambaran yang jelas maka investasi yang dilakukan terhadap Bus Trans Jakarta akan memberikan keuntungan yang bagus.

Kata Kunci: Kebijakan tarif, biaya operasional dan pendapatan terhadap subsidi

*Besar Agung Martono dan M. Akbar
adalah Dosen dan Alumni Program MM
STIE IPWIJA*

I. PENDAHULUAN

Unit Pengelola Transjakarta Busway adalah lembaga yang dibentuk oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola layanan angkutan umum massal dengan menggunakan moda bus. Pembangunan Bus Rapid Transit (BRT) merupakan salah satu strategi dari Pola Transportasi Makro (PTM) untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib,

lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat. BRT yang difasilitasi dengan jalur, armada bus dan infrastruktur yang dibangun khusus. Kini masyarakat mempunyai alternatif angkutan umum yang memberikan kemudahan menjangkau seluruh wilayah Jakarta dengan pelayanan yang berbeda dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Kami juga menghimbau kepada masyarakat khususnya yang menggunakan kendaraan pribadi agar menggunakan busway, sehingga dapat mengurangi kemacetan di kota Jakarta.

Di dalam perjalanannya selama 7 tahun, Transjakarta Busway sudah melayani 10 koridor dengan total panjang lintasan 123,35 km yang merupakan lintasan terpanjang di dunia dalam sistem BRT, serta telah mengangkut penumpang rata-rata 350.000 orang per hari. Namun sampai saat ini Transjakarta masih mendapatkan subsidi dari Pemerintah Daerah DKI Jakarta.

Kebijakan penentuan besar-kecilnya Subsidi tergantung pos-pos dineraca. Rasio jumlah aktiva dengan penjualan merupakan rasio kebijaksanaan yang diambil oleh manajemen, jika rasio yang diambil ini kecil maka akan mengurangi tingkat investasi dan menaikkan tingkat pengembalian investasi, maka kemungkinan akan berkurangnya Kebijakan Tarif, dalam hal ini karena Kebijakan Tarif digunakan untuk membiayai operasional perusahaan dengan demikian akan menaikkan tingkat produksi, jika hal ini diimbangi pula dengan permintaan yang cukup banyak maka akan menaikkan tingkat penjualan, sehingga laba usaha akan ikut naik pula. Dengan naiknya laba usaha, perusahaan akan lebih mampu untuk mengembalikan hutang-hutannya maupun kewajiban lainnya. Kemampuan perusahaan untuk menggunakan modal guna memperoleh laba disebut renta-

bilitas. Perhitungan rasio keuangan yang meliputi rasio likuiditas, rasio solvabilitas, dan rasio rentabilitas digunakan untuk mengukur pertumbuhan aset keuangan suatu perusahaan.

II. TUJUAN PENELITIAN

- Seberapa besar pengaruh Kebijakan Tarif, Biaya Operasional dan pendapatan terhadap Subsidi pada BLU Transjakarta tahun 2004 - 2010?
- Seberapa besar pengaruh Kebijakan Tarif, Biaya Operasional dan pendapatan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih pada BLU Transjakarta tahun 2004 - 2010?
- Bagaimana dampak perubahan pada Subsidi terhadap peningkatan pertumbuhan aset BLU Transjakarta.

III. KERANGKA PEMIKIRAN

Secara skematis kerangka pemikiran dari kegiatan penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :

Gambar. 2.1.
KERANGKA PEMIKIRAN



Hipotesis

Guna lebih memberikan arah dalam pembahasan, maka perlu buat suatu ungkapan sementara yang dianggap benar dan masih memerlukan pengujian lebih lanjut. Dalam istilah penelitian lebih lazim disebut hipotesis. Adapun hipotesis yang dapat dikemukakan dalam penelitian ini adalah: "Diduga terdapat hubungan yang kuat antara Kebijakan Tarif, Biaya Operasional dan Subsidi terhadap peningkatan pertumbuhan aset".

Desain dan Obyek Penelitian

Penelitian ini merupakan studi pustaka terhadap pertumbuhan aset keuangan khususnya Subsidi pada BLU Transjakarta. Metode penelitian yang dilakukan dengan mempergunakan penelitian *descriptive kuantitatif*.

Penelitian ini ditujukan untuk melihat pertumbuhan aset keuangan dari BLU Transjakarta selama tahun 2004 - 2010.

Gambaran Umum Blu Transjakarta

Bermula dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum di DKI Jakarta yang mengarah kepada kebijakan prioritas angkutan umum, maka perlu dibangun suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala golongan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007. Mengacu pada PTM tersebut, untuk tahap awal realisasinya dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus (Bus Rapid Transit/BRT).

Badan Layanan Umum Transjakarta Busway semula merupakan lembaga non struktural dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yaitu Badan Pengelola (BP) Transjakarta Busway, sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003. Sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006, BP. Transjakarta Busway diubah menjadi lembaga struktural dan menjadi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan yang mendapat kewenangan pengelolaan keuangan berbasis PPK-BLUD, yang mempunyai kegiatan utama memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna busway. Transjakarta Busway mulai beroperasi tanggal 15 Januari 2004 dengan dibukanya koridor 1 (Blok M-Kota). Pada awal operasi jumlah penumpang sekitar 40.000 orang per hari dan pada tahun 2005 mengalami peningkatan menjadi rata-rata 60.000 orang per hari. Tanggal 15 Januari 2006 koridor 2 (Pulogadung-Harmoni) dan koridor 3 (Kalideres-Harmoni) dibuka dengan jumlah penumpang mencapai 70.000 penumpang per hari. Pada 27 Januari 2007, koridor bertambah, yaitu koridor 4 (Pulogadung-Dukuh Atas), koridor 5 (Ancol-Kp. Melayu), koridor 6 (Ragunan-Dukuh Atas) dan koridor 7 (Kp. Rambutan-Kp. Melayu) dengan rata-rata penumpang mencapai 180.000 penumpang. Pada 21 Februari 2009 koridor 8 (Lebak Bulus-Harmoni) diresmikan dengan rata-rata penumpang 250.000 per hari seluruh koridornya. Pada 31 Desember 2010 koridor 9 (Pinang Ranti - Pluit) dan koridor 10 (Tanjung Priok - Cililitan) diresmikan dengan rata-rata penumpang 360.000 per hari.

IV. PEMBAHASAN

Analisis Data Penelitian

Dari data yang dikumpulkan didapat tiga variable independen yaitu Kebijakan Tarif, Biaya Operasional, Subsidi. Ketiga variable ini diregresikan untuk memprediksi Pertumbuhan Aset Bersih di masa yang akan datang.

Tabel 4.1. Input Data Statistik

Tahun	Kebijakan Tarif (Ribuan Rp)	Biaya Operasional (Jutaan Rp)	Pendapatan Tiket (Jutaan Rp.)	Subsidi (Jutaan Rp.)	Aset Bersih (Jutaan Rp.)
2004	2,500	40,453	39,359	46,233	116,025
2005	2,500	52,206	55,085	68,000	125,257
2006	3,500	172,620	129,819	179,317	131,797
2007	3,500	326,784	206,041	153,640	140,486
2008	3,500	360,555	255,700	221,913	156,287
2009	3,500	505,134	289,206	268,201	266,214
2010	3,500	535,217	303,364	245,476	434,158

Korelasi Antar Variabel

Dengan menggunakan data pada tabel 4.1, maka analisis statistik dilakukan dengan menguji korelasi antar variable dengan metode Pearson Correlation. Hasil perhitungan korelasi yang dihasilkan adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2. Tabel Korelasi Antar Variabel

		AsetBersih	KebTarif	BiayaOp	Subsidi
AsetBersih	Pearson Correlation	1.000	.439	.799*	.670
	Sig. (2-tailed)		.324	.032	.100
	N	7.000	7	7	7
KebTarif	Pearson Correlation	.439	1.000	.806*	.891**
	Sig. (2-tailed)	.324		.029	.007
	N	7	7.000	7	7
BiayaOp	Pearson Correlation	.799*	.806*	1.000	.930**
	Sig. (2-tailed)	.032	.029		.002
	N	7	7	7.000	7
Subsidi	Pearson Correlation	.670	.891**	.930**	1.000
	Sig. (2-tailed)	.100	.007	.002	
	N	7	7	7	7.000

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
 **. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Dari tabel korelasi didapatkan hasil bahwa hubungan antara variabel

yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih adalah Biaya Operasional yang menunjukkan korelasi yang tinggi dan signifikan. Perinciannya adalah sebagai berikut:

- Pertumbuhan Aset Bersih terhadap Kebijakan Tarif korelasi 0,439 dengan taraf signifikan 0,324 berarti tidak signifikan.
 - Pertumbuhan Aset Bersih terhadap Biaya Operasional korelasi 0,798 dengan taraf signifikan 0,032 berarti signifikan.
 - Pertumbuhan Aset Bersih terhadap Subsidi korelasi 0,670 dengan taraf signifikan 0,100 berarti tidak signifikan pada alpha 5% tapi signifikan pada alpha 10%..
 - Biaya Operasional terhadap Subsidi berkorelasi 0,930 sangat signifikan pada taraf 0,002 < 0,05 berarti terjadi Multikolinearitas. Karena seharusnya sesama variable independen tidak berkorelasi secara signifikan.
 - Kebijakan Tariff terhadap Subsidi berkorelasi 0,891 sangat signifikan pada taraf 0,007 < 0,05 berarti terjadi Multikolinearitas. Karena seharusnya sesama variable independen tidak berkorelasi secara signifikan.
 - Biaya Operasional terhadap Subsidi berkorelasi 0,806 signifikan pada taraf 0,029 < 0,05 berarti ada kemungkinan terjadi Multikolinearitas. Karena seharusnya sesama variable independen tidak berkorelasi secara signifikan.
 - Untuk menghindari terjadinya Multikolinearitas maka variable Subsidi tidak dimasukkan ke dalam model regresi.
- Hasil pengujian Korelasi Bivariat antar variable menunjukkan bahwa variable independen yang paling kuat korelasinya terhadap Pertumbuhan Aset Bersih adalah Biaya Operasional. Maka perhitungan selanjutnya difokuskan untuk mengetahui pengaruh Biaya Operasional terhadap Pertumbuhan Aset Bersih.

Pengujian Curve Estimation Biaya Operasional Terhadap Pertumbuhan Aset Bersih

Sebelum melangkah ke perhitungan regresi, maka diperlukan pengujian metode paling tepat untuk memprediksi Pertumbuhan Aset Bersih dengan menggunakan Curve Estimation untuk mengetahui apakah persamaan regresi berupa persamaan linear atau non linear. Dari hasil pengolahan Curve Estimation Biaya Operasional terhadap Pertumbuhan Aset Bersih didapat hasil:

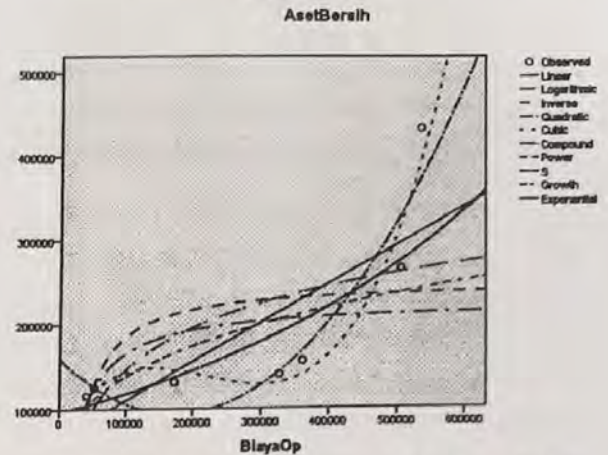
Tabel 4.4. Hasil Perbandingan Pengujian Curve Estimation

Dependent Variable: AsetBersih							
	R Square	F	Sig.	Constant	b1	b2	b3
Linear	.636	8.743	.032	64546.577	.461		
Logarithmic	.416	3.566	.118	-667556.212	70807.971		
Inverse	.263	1.782	.239	249610.175	-6.353E9		
Quadratic	.884	15.304	.013	159685.615	-.752	2.154E-6	
Cubic	.941	15.842	.024	73049.036	1.267	-6.612E-6	1.004E-11
Compound	.752	15.136	.012	96076.804	1.000		
Power	.526	5.551	.065	3040.107	.332		
S	.354	2.737	.159	12.328	-30743.869		
Growth	.752	15.136	.012	11.473	2.089E-6		
Exponential	.752	15.136	.012	96076.804	2.089E-6		

Hasil dari Tabel 4.4. menunjukkan bahwa Curve Estimation terbesar didapat dari persamaan Cubic dengan nilai R kuadrat 0,941 dan F 15,842 signifikan pada taraf Sig 0,024 < 0,05.

Perbandingan Curve Estimation juga bisa dilihat secara visual dengan metoda grafik seperti pada Gambar 4.2. berikut ini:

Gambar 4.2. Curve Estimation Biaya Operasional terhadap Pertumbuhan Aset Bersih



Koefisien R Kuadrat = 0,941 menunjukkan adanya Koefisien determinasi (R²) yaitu berarti bahwa variabel Biaya Operasional secara mampu memberikan kontribusi pada variabel Pertumbuhan Aset Bersih sebesar 94,1% sedangkan lainnya dipengaruhi oleh variabel di luar model penelitian ini.

Berdasarkan tabel di atas, besarnya F hitung = 15,842, dengan nilai signifikan 0,024. Nilai signifikan tersebut > 0,05, yang berarti bahwa faktor-faktor yang berupa: Kebijakan Tarif, Biaya Operasional, secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih.

Berdasarkan hasil analisis tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan Independen: Kebijakan Tarif, Biaya Operasional, secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih terbukti.

Persamaan Regresi Cubic adalah sebagai berikut:

$$\text{Aset Bersih} = 73.049,036 + 1,267 \text{ BO} - 6,612\text{E-}6 \text{ BO}^2 + 1,004\text{E-}11 \text{ BO}^3$$

Persamaan di atas menunjukkan bahwa:

- Jika Biaya Operasional = 0 maka Aset Bersih adalah 73.049,036

- Jika Biaya Operasional naik sebesar 1 unit maka Aset Bersih naik 1,267 unit dikurangi kelipatan dua $6,612E-6$ unit ditambah kelipatan tiga $1,004E-11$

Pengujian Curve Estimation Kebijakan Tarif Terhadap Pertumbuhan Aset Bersih Sebelum melangkah ke perhitungan regresi, maka diperlukan pengujian metode paling tepat untuk memprediksi Pertumbuhan Aset Bersih dengan menggunakan Curve Estimation untuk mengetahui apakah persamaan regresi berupa persamaan linear atau non linear. Dari hasil pengolahan Curve Estimation Kebijakan Tarif terhadap Pertumbuhan Aset Bersih didapat hasil:

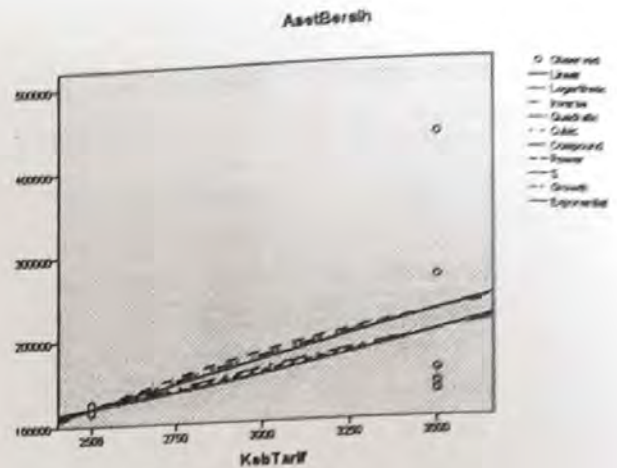
Tabel 4.6. Hasil Perbandingan Pengujian Curve Estimation

Dependent Variable: AsetBersih							
	R Square	F	Sig.	Constant	b1	b2	b3
Linear	.193	1.196	.324	-142227.500	105.147		
Logarithmic	.193	1.196	.324	-2324369.334	312499.483		
Inverse	.193	1.196	.324	488656.900	-9.200E8		
Quadratic	.193	1.196	.324	-142227.500	105.147	.000	
Cubic	.193	1.196	.324	-142227.500	105.147	.000	.000
Compound	.266	1.814	.236	33262.027	1.001		
Power	.266	1.814	.236	.758	1.531		
S	.266	1.814	.236	13.503	-4506.846		
Growth	.266	1.814	.236	10.412	.001		
Exponential	.266	1.814	.236	33262.027	.001		

Hasil dari Tabel 4.6. menunjukkan bahwa Curve Estimation tidak ada yang signifikan karena semua nilai Sig 0,236 dan 0,324 semuanya lebih besar dari 0,05.

Perbandingan Curve Estimation juga bisa dilihat secara visual dengan metoda grafik seperti pada Gambar 4.2. berikut ini:

Gambar 4.3. Curve Estimation Kebijakan Tarif terhadap Pertumbuhan Aset Bersih



Pada model Ekspensial, Koefisien R Kuadrat = 0,266 menunjukkan adanya Koefisien determinasi (R^2) yaitu berarti bahwa variabel Kebijakan Tarif secara mampu memberikan kontribusi pada variabel Pertumbuhan Aset Bersih sebesar 26,6% sedangkan lainnya dipengaruhi oleh variabel di luar model penelitian ini.

Berdasarkan tabel di atas, besarnya F hitung = 1,814, dengan nilai signifikan 0,236. Nilai signifikan tersebut > 0,05, yang berarti bahwa faktor-faktor Kebijakan Tarif, Kebijakan Tarif tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih.

Berdasarkan hasil analisis tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan Independen: Kebijakan Tarif, mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih tidak terbukti.

Persamaan Regersi Ekspensial adalah sebagai berikut:

$$\text{Aset Bersih} = 33.262,027 + 0,001 \text{ Kebijakan Tarif}$$

Persamaan di atas menunjukkan bahwa:

- Jika Kebijakan Tarif = 0 maka Aset Bersih adalah 33.262,027
- Jika Kebijakan Tarif naik sebesar 1 unit maka Aset Bersih naik 0,001 pangkat eksponensial Aset Bersih

Pengujian Curve Estimation Subsidi Terhadap Pertumbuhan Aset Bersih

Sebelum melangkah ke perhitungan regresi, maka diperlukan pengujian metode paling tepat untuk memprediksi Pertumbuhan Aset Bersih dengan menggunakan Curve Estimation untuk mengetahui apakah persamaan regresi berupa persamaan linear atau non linear. Dari hasil pengolahan Curve Estimation Subsidi terhadap Pertumbuhan Aset Bersih didapat hasil:

Tabel 4.8. Hasil Perbandingan Pengujian Curve Estimation

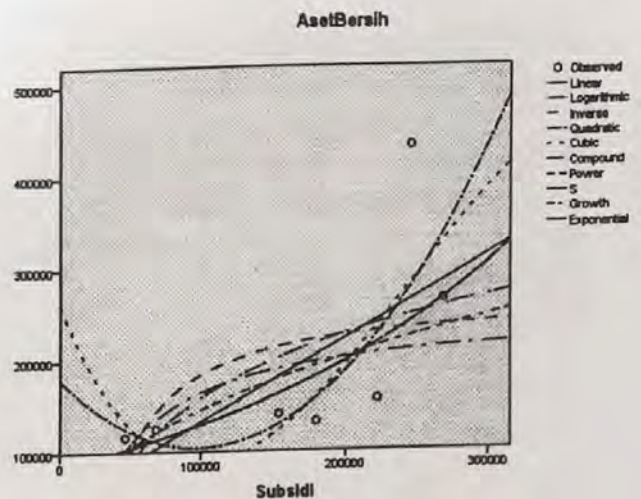
Dependent Variable: AsetBersih

	R Square	F	Sig.	Constant	b1	b2	b3
Linear	.448	4.066	.100	41617.052	.912		
Logarithmic	.346	2.646	.165	-1006182.339	101210.808		
Inverse	.254	1.707	.248	270362.185	-8.601E9		
Quadratic	.569	2.645	.185	180108.562	-1.564	8.033E-6	
Cubic	.574	1.346	.407	260692.341	-3.806	2.401E-5	-3.301E-11
Compound	.574	6.730	.049	84170.979	1.000		
Power	.455	4.173	.097	555.446	.484		
S	.346	2.642	.165	12.431	-41815.173		
Growth	.574	6.730	.049	11.341	4.303E-6		
Exponential	.574	6.730	.049	84170.979	4.303E-6		

Hasil dari Tabel 4.8. menunjukkan bahwa Curve Estimation terbesar didapat dari persamaan Compound, Growth atau Eksponensial, dengan nilai R kuadrat 0,574 dan F 6,730 signifikan pada taraf Sig 0,049 < 0,05.

Perbandingan Curve Estimation juga bisa dilihat secara visual dengan metoda grafik seperti pada Gambar 4.3. berikut ini:

Gambar 4.3. Curve Estimation Subsidi terhadap Pertumbuhan Aset Bersih



Koefisien R Kuadrat = 0,574 menunjukkan adanya Koefisien determinasi (R^2) yaitu berarti bahwa variabel Subsidi secara mampu memberikan kontribusi pada variabel Pertumbuhan Aset Bersih sebesar 57,4% sedangkan lainnya dipengaruhi oleh variabel di luar model penelitian ini.

Berdasarkan tabel di atas, besarnya F hitung = 6,730, dengan nilai signifikan 0,049. Nilai signifikan tersebut < 0,05, yang berarti bahwa faktor-faktor Subsidi, secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih.

Berdasarkan hasil analisis tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan Independen: Subsidi, secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih terbukti.

Persamaan Regresi Eksponensial adalah sebagai berikut:

$$\text{Aset Bersih} = 84.170,979 + 4,303E-6 \text{ Subsidi}$$

Persamaan di atas menunjukkan bahwa:

- Jika Subsidi = 0 maka Aset Bersih adalah 73.049,036
- Jika Subsidi naik sebesar 1 unit maka Aset Bersih naik 4,303E-6 pangkat eksponensial Aset Bersih

Hasil Pengujian Asumsi Klasik Hasil Pengujian Normalitas

Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji statistik non parametrik Kolmogorov-Smirnov (K-S). Uji K-S dilakukan dengan membuat hipotesis yaitu:

Kriteria Pengujian:

- Angka signifikansi (SIG) > 0,05, maka data berdistribusi normal.
- Angka signifikansi (SIG) < 0,05, maka data tidak berdistribusi normal.

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

	AsetBersih	KebTarif	BiayaOp	Subsidi	
N	7	7	7	7	
Normal Parameters ^a	Mean	195746.29	3214.29	284709.86	168968.57
	Std. Deviation	116783.498	487.950	202133.183	85736.323
Most Extreme Differences	Absolute	.347	.435	.161	.166
	Positive	.347	.279	.161	.166
	Negative	-.247	-.435	-.154	-.160
Kolmogorov-Smirnov Z	.917	1.151	.425	.440	
Asymp. Sig. (2-tailed)	.370	.141	.994	.990	

a. Test distribution is Normal.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa nilai K-S pada variabel Kebijakan Tarif sebesar 1,151 dengan probabilitas nilai sigifikansinya lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,141 sehingga variabel ini memiliki distribusi yang normal, nilai K-S pada variabel Biaya Operasional yaitu sebesar 0,425 dengan probabilitas nilai sigifikansinya lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,994 sehingga variabel ini memiliki distribusi yang normal, nilai K-S pada variabel Subsidi yaitu sebesar 0,440 dengan probabilitas nilai sigifikansinya lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,990 sehingga variabel ini memiliki distribusi yang normal. Nilai K-S pada variabel Variabel Pertumbuhan Aset Bersih yaitu sebesar 0,917 dengan probabilitas nilai sigifikansinya lebih besar dari 0,05 yaitu sebesar 0,370 sehingga variabel ini memiliki distribusi yang normal.

Hasil Uji Multikolonieritas

Hasil terbesar pada variabel Subsidi yang mempunyai korelasi cukup dengan variabel Biaya Operasional yaitu tingkat korelasinya sebesar 0,611, oleh karena korelasi ini masih di bawah 95%, maka tidak terjadi multikolonieritas.

Secara perhitungan nilai Toleransi (*Tolerance*) menunjukkan tidak ada variabel independen yang memiliki nilai Toleransi kurang dari 1, nilai Toleransi dan VIF masing-masing variabel yaitu:

Coefficient Correlations^a

Model		Subsidi	KebTarif	BiayaOp
1	Correlations	1.000	-.652	-.789
		KebTarif	-.652	1.000
		BiayaOp	-.789	.139
Covariances	Subsidi	1.950	-138.803	-.500
	KebTarif	-138.803	23170.273	9.614
	BiayaOp	-.500	9.614	.208

a. Dependent Variable: AsetBersih

Sumber: Hasil Penelitian, 2012

- Variabel Kebijakan tariff nilai *Tolerancenya* yaitu 0,202 dengan nilai VIF yaitu 4,957 tidak terjadi Multikolonieritas. karena nilainya < 10
- Variabel Biaya Operasional nilai *Tolerancenya* yaitu 0,132 dengan nilai VIF yaitu 7,550 tidak terjadi Multikolonieritas karena nilainya < 10.
- Variabel Subsidi nilai *Tolerancenya* yaitu 0,078 dengan nilai VIF yaitu 12,880 terjadi Multikolonieritas karena nilainya > 10.

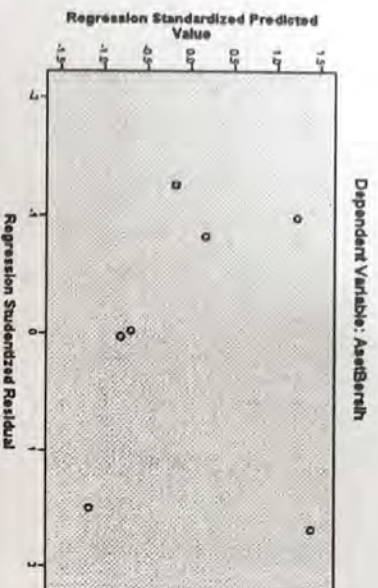
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	KebTarif	.202	4.957
	BiayaOp	.132	7.550
	Subsidi	.078	12.880

Sumber: Hasil Penelitian, 2012

Hasil Uji Homoskedastisitas

Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Dalam penelitian ini hasilnya yaitu titik-titik menyebar secara

acak serta tersebar baik di atas di bawah angka 0 pada sumbu Y. Deteksi ada tidaknya gejala heteroskedastisitas tersebut dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik scatterplots di bawah ini.



Hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi, sehingga model regresi layak digunakan untuk memprediksi variabel Pertumbuhan Aset Bersih berdasarkan masukan variabel independen.

Implikasi Manajerial

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan di atas, maka implikasi manajerial yang dapat diberikan penulis sebagai berikut:

1. Pihak manajemen Bus Trans Jakarta sebaiknya meningkatkan Biaya Operasional melalui penambahan armada bus dan penambahan rute trayek bus. Hal ini akan meningkatkan pendapatan dan berpengaruh sangat signifikan kubikal atau pangkat tiga terhadap Pertumbuhan Aset Bersih.
2. Jumlah penumpang bus Transjakarta meningkat sering dengan pertambahan koridor yaitu sebesar 114.783.774 orang selama tahun 2011. Mayoritas pengguna bus Transjakarta

adalah karyawan dengan alasan cepat dan nyaman.

3. Dilakukan upaya untuk meningkatkan pelayanan yaitu penambahan jam operasi hingga pukul 23.00 WIB, perbaikan infrastruktur pada halte (pencegatan dan pemasangan kipas angin), pemasangan GPS pada bus, dan PJS (Passanger Information System). Kemudian pada segi keamanan telah diberlakukan area khusus wanita dan pemasangan CCTV di dalam bus. Dan pada bidang tiket, penerapan e-ticketing bekerjasama dengan PT Bank DKI yang direncanakan dapat direalisasikan pada pertengahan tahun ini.

Program kerja UP Transjakarta Busway pada tahun 2012 diantaranya adalah peningkatan kesejahteraan pramudi bus Transjakarta, pengadaan infrastruktur pendukung halte dan bus, pelaksanaan e-ticketing, penambahan dan penggantian bus yang rusak, dan pengadaan perangkat komunikasi antar halte serta ruang kontrol yang memadai. Diharapkan program tersebut dapat terwujud sehingga perbaikan dalam layanan busway tercapai

V. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Faktor-faktor yang berupa: Biaya Operasional, dan Subsidi mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih. Biaya Operasional berpengaruh secara kubikal atau pangkat tiga terhadap Pertumbuhan Aset Bersih, sedangkan Subsidi berpengaruh eksponensial terhadap Pertumbuhan Aset Bersih. Ternyata Kebijakan Tarif tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Aset Bersih. Berdasarkan hasil analisis tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis

KEUANGAN

yang menyatakan Independent: Kebijakan Tarif, Biaya Operasional, secara bersama-sama tidak mempunyai pengaruh linear signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih tidak terbukti. Pertumbuhan Aset Bersih secara kubikal atau eksponensial menunjukkan bahwa potensi Bus Transjakarta masih sangat besar.

Uji hipotesis parsial menunjukkan bahwa ternyata hanya variabel Biaya Operasional dan Subsidi yang mempengaruhi variabel dependen Pertumbuhan Aset Bersih. Biaya Operasional mempunyai pengaruh paling signifikan. Sedangkan Kebijakan Tarif tidak berpengaruh signifikan terhadap Pertumbuhan Aset Bersih.

2. Saran

Saran yang ditujukan bagi para investor yang berniat untuk mendapatkan informasi tentang Bus Trans Jakarta perlu meninjau lebih lanjut faktor-faktor fundamental dan teknikal yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya. Dengan adanya gambaran yang jelas maka investasi yang dilakukan terhadap Bus Trans Jakarta akan memberikan keuntungan yang bagus.

Unit Pengelola Transjakarta Busway adalah lembaga yang dibentuk oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola layanan angkutan umum massal dengan menggunakan moda bus. Pembangunan Bus Rapid Transit (BRT) merupakan salah satu strategi dari Pola Transportasi Makro (PTM) untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat. BRT yang difasilitasi dengan jalur, armada bus dan infrastruktur yang dibangun khusus. Kini masyarakat mempunyai alternatif angkutan umum yang memberikan kemudahan menjangkau seluruh wilayah Jakarta dengan pelayanan

yang berbeda dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Kami juga menghimbau kepada masyarakat khususnya yang menggunakan kendaraan busway, pribadi agar menggunakan busway, sehingga dapat mengurangi kemacetan di kota Jakarta.

Di dalam perjalanannya selama 8 tahun, Transjakarta Busway sudah melayani 11 koridor dengan total panjang lintasan 184,31 km yang merupakan lintasan terpanjang di dunia dalam sistem BRT, serta telah mengangkut penumpang rata-rata 350.000 orang per hari. Kami selalu berupaya memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat dengan melakukan evaluasi dan pengawasan dengan berkoordinasi instansi terkait dan dukungan dari masyarakat. Sebagai media komunikasi antara pengelola dengan para stakeholder khususnya pengguna bus Transjakarta, dikembangkan sistem informasi yang dapat diakses oleh masyarakat luas melalui situs resmi Unit Pengelola Transjakarta Busway.

Adapun layanan informasi yang disediakan, dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk mengetahui gambaran umum, sistem operasional, dan informasi rute Transjakarta Busway. Selain itu ditampilkan pula tempat-tempat wisata dan yang menarik di sepanjang koridor, informasi kondisi penumpang di setiap halte yang dapat diketahui secara realtime di Koridor 1 dan informasi lainnya yang diperlukan. Semoga situs ini dapat bermanfaat bagi masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Riyanto, 2005, *Dasar-dasar Pembelajaran Perusahaan*, edisi keempat, Penerbit Gajah Mada, Yogyakarta
- Bambang Tri Cahyono, 2008, *Manajemen Keuangan*, Penerbit BP IPWI

- Indriyo Gito Sudarmo, 2004, *Manajemen Keuangan*, edisi ketiga, Penerbit BPF, Yogyakarta
- J. Supranto, 2009, *Metode Riset*, edisi keenam/ revisi, penerbit Rineka Cipta
- Mulyadi, 2009, *Akuntansi Manajemen*, edisi 2, Penerbit Bagian Penerbitan Sekolah Tinggi Ekonomi YKPN
- Munawir S., 2002, *Analisa Laporan Keuangan*, edisi keempat, Penerbit Liberty Yogyakarta
- Suad Husnan, Enny Pudjiastuti, 2000, *Dasar-dasar Manajemen Keuangan*, edisi kedua, Penerbit UPP AMP YKPN
- _____, *Manajemen Keuangan*, penerbit UPP AMP YKPN
- Sudjana, 2002, *Metode Statistik*, edisi kelima, Penerbit Tarsito Bandung
- Weygandt Kieso, Kell, 2005 edisi keempat, *Accounting Principles*, Penerbit John Wiley & Sons, Inc
- BLU Transjakarta, *Laporan Tahunan*, 2012
- _____, *Company Profile*, 2012
- Weston, J. Fred, Eugene F. Brigham, 2006, edisi ketujuh, *Manajemen Keuangan*.