

**PENGARUH PENGGUNAAN E-TOLL CARD DAN CASH
TERHADAP PENDAPATAN TOL PADA PT JASA MARGA Tbk
CABANG BELMERA (Persero) MEDAN**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Akuntansi (S.Ak)
Program Studi Akuntansi*



Oleh:

**N A M A : FITRI ERLIANA
N P M : 1405170310
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI**

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Muchtar Basri No. 3 Telp. (061) 66224567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Selasa, tanggal 27 Maret 2018, pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan dan seterusnya :

MEMUTUSKAN

Nama : FITRI ERLIANA
N P M : 1405170310
Program Studi : AKUNTANSI
Judul Skripsi : PENGARUH PENGGUNAAN E-TOLL CARD DAN CASH TERHADAP PENDAPATAN TOL PADA PT JASA MARGA Tbk CABANG BELMERA (Persero) MEDAN
Dinyatakan : (B) *Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.*

TIM PENGUJI

Penguji I

SUCIPTO, DRS., AK., MM

Penguji II

IHSAN ABDULLAH, SE., M.Si

Pembimbing

M. FIRZA ALFI, SE., M.Si

PANITIA UJIAN

Ketua



H. S. BEYURI, SE., MM, M.Si

Sekretaris

ADE GUNAWAN, SE., M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No.3 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh:

Nama Lengkap : FITRI ERLIANA
N.P.M : 1405170310
Program Studi : AKUNTANSI
Konsentrasi : KEUANGAN
Judul Penelitian : PENGARUH PENGGUNAAN E-TOLL CARD DAN CASH
TERHADAP PENDAPATAN TOL PADA PT. JASA MARGA
Tbk CABANG BELMERA (Persero) MEDAN

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian mempertahankan skripsi.

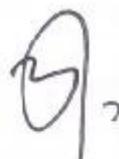
Medan, Maret 2018

Pembimbing Skripsi


M. FIRZA ALFI, SE., M.Si

Diketahui/Disetujui Oleh :

Ketua Program Studi Akuntansi
Fakultas Ekonomi Dan Bisnis UMSU



FITRIANI SARAGIH, SE., M.Si

Dekan
Fakultas Ekonomi Dan Bisnis UMSU




H. JANURI, SE., MM., M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No.3 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Lengkap : FITRI ERLIANA
N.P.M : 1405170310
Program Studi : AKUNTANSI
Konsentrasi : AKUNTANSI KEUANGAN
Judul Penelitian : PENGARUH PENGGUNAAN E-TOLL CARD DAN CASH
TERHADAP PENDAPATAN TOL PADA PT JASA MARGA
Tbk CABANG BELMERA (Persero) MEDAN

Tanggal	Deskripsi Hasil Bimbingan Skripsi	Paraf	Keterangan
14/03 2018	- Abstrak buat 1 Paragraf - Abstrak Pakai Bahasa Inggris - Hasil Vs Penelitian Terdahulu		
16/03 2018	- Perbaiki Sistematika Penulisan. - Masukkan Sumber Ecn menurut Siapa yang menyatakan tentang Suatu Kelenyuan - Kelenyuan Umum Yang berlaku		
19/03 2018			

Dosen Pembimbing

(M. FIRZA ALFI SE., M.Si)

Medan, Maret 2018
Diketahui / Disetujui
Ketua Program Studi Akuntansi

(FITRIANI SARAGIH, SE., M.Si)

PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : FITRI ERLIANA
NPM : 1405170310
Program : Strata-1
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Program Studi : Akuntansi

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis, secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Maret 2018

Saya yang menyatakan,



FITRI ERLIANA

ABSTRAK

FITRI ERLIANA NPM 1405170310. Pengaruh Penggunaan E-Toll Card dan Cash Terhadap Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan Periode Juli 2017 Sampai Desember 2017. Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh E-Toll Card terhadap Pendapatan Tol, untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Cash Terhadap Pendapatan Tol, dan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh E-Toll Card dan Cash terhadap Pendapatan Tol baik secara parsial maupun simultan pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan asosiatif. Populasi dalam penelitian ini adalah PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan sedangkan sampel yang memenuhi kriteria penarikan sampel pengamatan yang dilakukan selama 6 bulan atau 184 hari yaitu mulai dari Bulan Juli 2017, Agustus 2017, September 2017, Oktober 2017, November 2017 dan Desember 2017. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik dokumentasi. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan Statistik Deskriptif, Uji Asumsi Klasik, Regresi Berganda, Uji Hipotesis (Uji t dan Uji F), dan Koefisien Determinasi. Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan program *software* SPSS (*Statistic Package for the Social Sciens*) versi 22.00. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa secara Parsial E-Toll Card ada pengaruh terhadap Pendapatan Tol sedangkan Cash ada pengaruh terhadap Pendapatan Tol. Secara Simultan E-Toll Card dan Cash berpengaruh terhadap Pendapatan Tol.

Kata Kunci : Pendapatan, E-Toll Card, Cash.

ABSTRACT

FITRI ERLIANA NPM 1405170310. The Effect of Using E-Toll Card and Cash on Toll Revenue at PT. Jasa Marga Tbk Branch Belmera (Persero) Medan Period July 2017 Until December 2017. Thesis Faculty of Economics and Business. University of Muhammadiyah Sumatera Utara.

The purpose of this study is to know and analyze the influence of E-Toll Card on Toll Revenue, to know and analyze the influence of Cash on Toll Revenue, and to know and analyze the effect of E-Toll Card and Cash to Toll Revenue either partially or simultaneously at PT. Jasa Marga (Persero) tbk Belmera Branch Medan. In this used research is an associative approach. Population in this research is PT. Jasa Marga (Persero) tbk Belmera Branch Medan while samples that meet the criteria of sampling observations made over 6 months or 184 days, starting from July 2017, August 2017, september 2017, October 2017, November 2017 and December 2017. Data collection techniques in this study using documentation techniques. Data analysis techniques in this study using Descriptive Statistics, Classic Assumption Test, Multiple Regression, Hypothesis Testing (Test t and Test F), and Coefficient of Determination. Data processing in this research using SPSS software program (Statistic Package for the Social Sciens) version 22.00. The result of this research proves that partially E-Toll Card influence to Toll Revenue while Cash has influence to Toll Revenue. Simultaneously E-Toll Card and Cash effect on Toll Revenue.

Keywords: Revenue, E-Toll Card, Cash.

KATA PENGANTAR



Assalamu`alaikum Wr.wb

Alhamdulillah rabbi ‘alamin, Puji syukur ke hadirat Allah SWT, penulis ucapkan untuk setiap berkah, rahmat, karunia, dan hidayah yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Akuntansi dengan judul **“Pengaruh Penggunaan E-Toll Card dan Cash Terhadap Pendapatan Tol Pada PT. Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan”**.

Dalam mempersiapkan Skripsi ini, mulai dari awal sampai dengan selesainya penulisan Skripsi ini penulis telah banyak menerima bantuan dan bimbingan sangat berharga dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ayahanda Indra Laili, Ibunda Heri Bintang Nazariah, Adik Dimas andreyansyah dan Adittyta Putra Davis serta seluruh keluarga besar yang senantiasa memberikan perhatian dan kasih sayang serta dukungannya, do’a dan dorongan moril maupun materil kepada penulis yang telah menyemangati dan memotivasi penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik dan tepat waktu.
2. Bapak Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

3. Bapak H. Januri, SE.,MM.,M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Ade Gunawan, SE.,M.Si selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Ibu Fitriani Saragih, SE.,M.Si selaku Ketua Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara .
6. Ibu Zulia Hanum, SE.,M.,Si selaku Sekretaris Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak M.Firza Alfi., SE., M.Si. selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk membantu, memberi arahan dan masukkan kepada penulis sehingga Skripsi penelitian ini dapat tersusun dengan baik.
8. Bapak / Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara selaku Staff Pengajar yang banyak membekali penulis dengan berbagai pengetahuan.
9. Seluruh Staff dan Karyawan Biro Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
10. Seluruh Staf dan Karyawan PT.Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan yang telah banyak membantu penulis dalam melaksanakan penelitian ini.
11. Aulida Harisa dan Vivi Alvida selaku Sahabat penulis yang telah membantu dan memberi masukkan serta semangat.

12. Terima kasih kepada teman-teman seperjuangan kelas A Akuntansi Sore yang telah membantu dan memberikan dukungan. Terutama stambuk 2014 Ekonomi Akuntansi. Terima kasih atas dukungannya.

Penulis mengharapkan semoga Skripsi ini bermanfaat bagi seluruh pihak yang membacanya dan menambah wawasan yang akan datang khususnya mahasiswa/i Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Akhir kata penulis mengucapkan banyak terima kasih.

Wassalammu'alaikum Wr. Wb

Medan, Maret 2018

Penulis

FITRI ERLIANA

NPM :1405170310

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	5
C. Batasan dan Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II: LANDASAN TEORI	8
A. Uraian Teoritis	8
1. Pendapatan	8
a. PengertianPendapatan.....	8
b. PengukuranPendapatan.....	10
c. PengakuanPendapatan.....	12
2. JalanTol.....	14
a. Pengertian JalanTol.....	14
b. Tarif Tol	17

c. Tingkat Tarif.....	17
d. KetergantunganPeningkatan.....	18
3. Sistem Pembayaran.....	18
a. Pengertian Sistem Pembayaran	18
b. Alat Pembayaran.....	19
4. E-Toll Card.....	20
a. Pengertian E-Toll Card	20
b. Fitur dan Cara Transaksi	21
c. Fungsi dan Kegunaan E-Toll Card	22
B. Penelitian Terdahulu.....	26
C. Kerangka Konseptual	27
D. Hipotesis	30
BAB III: METODOLOGI PENELITIAN	31
A. Pendekatan Penelitian	31
B. Defenisi Operasional Variabel.....	31
C. Tempat dan Waktu Penelitian	32
D. Populasi dan Sampel	33
E. Jenis dan Sumber Data.....	34
F. Teknik Pengumpulan Data	34
G. Teknik Analisis Data.....	35
BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	41
A. Hasil Penelitian.....	41
1. Deskripsi Data.....	41
2. Statistik Deskriptif	46

3. Analisis Data.....	48
a. Uji Asumsi Klasik	48
b. Regresi Linear Berganda	52
c. Pengujian Hipotesis	53
d. Koefisien Determinasi (R-Square)	56
B. Pembahasan	58
a. Pengaruh E-Toll Card Terhadap Pendapatan	58
b. Pengaruh Cash Terhadap Pendapatan	58
c. Pengaruh E-Toll Card dan Cash Secara Bersama-Sama Terhadap Penapatan	59
BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN	60
A. Kesimpulan.....	60
B. Saran.....	60

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 :Penggunaan E-Toll Card, Cash, danPendapatan TollJuli s/d Desember	4
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	26
Tabel 3.1 :WaktuPenelitian.....	33
Tabel 4.1 : Data Penggunaan E-Toll Card bulan julis/d Desember 2017.....	41
Tabel 4.2 : Data Penggunaan Cash bulan julis/d Desember 2017	43
Tabel 4.3 : Data Pendapatan E-Toll Card bulan julis/d Desember 2017.....	44
Tabel 4.4 : Data Pendapatan Tunai bulan julis/d Desember 2017	45
Tabel 4.5 : Statistik Deskriptif	47
Tabel 4.6 : Hasil Uji Multikolinearitas	49
Tabel 4.7 :Hasil Uji Autokorelasi.....	52
Tabel 4.8 : Hasil Uji Regresi Linier Berganda.....	52
Tabel 4.9 : Hasil Uji t (Parsial)	54
Tabel 4.10 : Hasil Uji f (Simultan).....	56
Tabel 4.11 : Hasil Uji Koefisien Determinasi (R-Square).....	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1: Hasil Uji Normalitas.....	48
Gambar 4.2: Hasil Uji Heterokedastisitas.....	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pemerintah dengan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang di tunjuk sebagai penyedia layanan jalan tol tersebut berusaha untuk memberikan pelayanan yang baik agar mampu menyediakan layanan jalan tol yang dapat menunjang aktivitas transportasi masyarakat. Dengan adanya pelayanan jalan tol yang baik maka akan dapat memberikan keuntungan bagi masyarakat dalam bentuk waktu dan biaya transportasi yang dapat dikurangi juga keuntungan bagi penyedia layanan jalan tol tersebut dalam bentuk pendapatan dan tingkat kepercayaan masyarakat yang semakin meningkat.

PT. Jasa Marga merupakan sebagai perusahaan BUMN yang bergerak pada jasa penyedia layanan jalan tol(jalan bebashambatan) untuk membangun, mengoperasikan, memelihara jalan tol yang telah dikuasakan, dan mengembangkan potensi daerah yang dilalui oleh jalan tol tersebut. Inti bisnis badan usaha ini memberikan sejumlah cost bagi para pengendara mobil, truk, atau bis yang melalui jalan tol berupa transaksi yang di lakukan di gerbang tol masuk maupun gerbang tol keluar, dalam aktifitas operasional inilah penerima cost yang akan menjadi pendapatan utama perusahaan dari hasil transaksi tersebut.

Rudianto (2010, hal 201) mendefenisikan bahwa “Pendapatan adalah Kenaikan jumlah aktiva yang dimiliki oleh koperasi yang tidak disebabkan oleh kenaikan jumlah utang atau kenaikan jumlah modal anggota”

Badan Usaha Milik SOP yang jelas mengenai Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan tol. SPM yang ditetapkan berdasarkan peraturan Manteri Pekerjaan

Umum No. 392/PRT/M/2005 tanggal 31 Agustus 2005 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol adalah ukuran yang harus dicapai oleh Badan Usaha Jalan Tol dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat pengguna jalan tol. Kegiatan pengumpulan tol menggambarkan suatu standar proses yang terstruktur dan saling memiliki keterkaitan (tersistem).

Dalam Penelitian Amin Setio Lestinarsih dan Elyna Agustini(2016) Berdasarkan Fenomena yang terjadi Seiring dengan meningkatnya jumlah penggunaan jalan dan pertumbuhan ekonomi yang terus meningkat, masyarakat pengguna jalan tol sering mengeluh mengenai masalah kemacetan yang terjadi di gerbang tol masuk maupun gerbang tol keluar akibat antrian para pengguna jalan tol dalam membayar tiket dengan memakai uang tunai membutuhkan waktu lama, selain itu antrian kemacetan di gerbang tol akan menimbulkan kerugian bagi konsumen dalam bentuk waktu dan bahan bakar kendaraan yang terbuang saat mengalami antrian kemacetan.

Oleh karena itu, pada tahun 2009 PT. Jasa Marga selaku badan usaha milik negara menyediakan jalan tol meluncurkan inovasi produk berupa *e-toll card* sebagai pengganti transaksi uang tunai, Berdasarkan Peraturan Bank Indonesia No 11/12/PBI/2009 tentang uang Elektronik, Surat edaran Bank Indonesia No/11/11/DASP tentang uang Elektronik, dengan layanan tersebut pengguna jalan tol dapat membayar tol dengan hanya menggunakan kartu e-Toll Card. Hal ini diwujudkan dengan kerjasama antara sektor perbankan dengan jalan tol yang dikelola oleh PT Jasa Marga (Persero) dalam jalur pembayaran. Kerjasama diresmikan pada 21 Maret 2016 antara PT Jasa Marga (Persero) dengan Bank Bca dan Bank yang tergabung dalam Himpunan Bank Negara yaitu BRI, Bank

Mandiri, BNI, dengan mengeluarkan kartu prabayar atau Kartu E-Toll Card untuk mengembangkan layanan transaksi pembayaran jalan Tol.

Penelitian yang dilakukan Fauzan (2014) dalam Gunaldi dan Sihombing (2015) hanya sekitar 12% pengguna jalan tol yang memanfaatkan kartu ini, padahal *e-toll card* diharapkan dapat memangkas waktu transaksi pembayaran sekitar 3-4 detik, namun kenyataannya masyarakat masih banyak yang menggunakan transaksi uang tunai di bandingkan dengan menggunakan *e-Toll Card*. Oleh karena itu, Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 16/PRT/M/2017 Tentang transaksi non tunai di jalan Tol, Pemerintah mulai memberlakukan pembayaran jalan tol dengan menggunakan kartu Elektronik Tol (*E-Toll Card*) sejak 1 oktober 2017.

Ketentuan sistem Pengumpulan Tol telah di atur dalam SK Direksi No 48/KPTS/2006 Tentang Pedoman sistem Pengumpulan Tol. Perkembangan sistem pengumpulan tol ada dua jenis yaitu terbuka dan tertutup. Sistem pengumpulan tol yang bersifat sistem terbuka sangat dipengaruhi oleh lingkungan sistem, sehingga perlu dilakukan beberapa penyesuaian terhadap proses yang terdapat pada sistem pengumpulan tol sehingga tetap dapat mengikuti aturan maupun kebijakan yang terkait. Perkembangan pengumpulan tol yang semula transaksi pembayaran menggunakan uang tunai, beralih menggunakan *e-toll card* tentu membawa dampak pada penerimaan para petugas jaga gardu tol. Atas kemunculan *e-Toll Card* maka sangat berpengaruh terhadap tingkat pendapatan tunai dari petugas tol atau pengumpulan tol dimana pendapatan *e-Toll Card* meningkat sedangkan pendapatan tunai gerbang tol menurun.

Berikut ini adalah data Penggunaan e-Toll Card, Cash dan Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan.

Tabel 1.1.
Laporan Penggunaan E-Toll Card, Cash dan Pendapatan Tol
Januari s/d Desember 2017

Bulan	E-Toll Card	Cash	Pendapatan E-Toll Card	Pendapatan Tunai
Januari	498.518	1.818.366	Rp 1.579.962.500	Rp 7.654.603.500
Februari	478.710	1.627.996	Rp 1.514.130.000	Rp 7.007.325.500
Maret	566.113	1.838.435	Rp 1.801.689.500	Rp 7.993.535.000
April	541.789	1.704.195	Rp 1.727.519.500	Rp 7.530.110.000
Mei	569.142	1.805.148	Rp 1.820.705.500	Rp 7.959.662.000
Juni	554.690	1.664.323	Rp 1.673.764.700	Rp 7.129.497.700
Juli	625.719	1.847.849	Rp 1.994.419.100	Rp 8.030.781.500
Agustus	628.560	1.787.480	Rp 2.007.565.500	Rp 8.040.070.000
September	859.347	1.432.824	Rp 2.764.277.300	Rp 6.551.474.500
Oktober	1.934.292	327.779	Rp 7.541.373.000	Rp 1.862.055.000
November	1.924.330	323.829	Rp 7.167.433.500	Rp 2.121.337.500
Desember	1.889.845	494.258	Rp 7.277.889.000	Rp 3.147.132.200

Sumber data : Laporan Perbandingan E-toll dan Cash Terhadap Pendapatan Tol

Dari tabel di atas dapat di lihat bahwa Fenomena Masalah yang penulis temui yaitu Penggunaan E-Toll Card Mengalami kenaikan dari bulan Juli (625.719), Agustus (628.560), September (859.347) dan Oktober (1.934.292), begitu juga dengan pendapata E-Toll Cardnya mengalami kenaikan dari bulan Juli (Rp1.994.419.100), Agustus (Rp2.007.565.500), september (Rp2.764.277.300), dan Oktober (Rp 7.541.373.000), akan tetapi terjadi penurunan Penggunaan E-Toll Card di bulan Nov (1.924.330), dan Des (1.889.845), Hal ini tidak diikuti denganPendapatan E-Toll Cardnya, Pendapatan E-Toll Card menurun di bulan Nov (Rp 7.167.433.500), Sedangkan di bulan Des mengalami kenaikan sebesar (Rp 7.277.889.000).

Pada Penggunaan Cashnya mengalami penurunan di bulan Juli (1.847.849), dan Agustus (1.787.480), akan tetapi tidak diikuti dengan Pendapatan Cashnya, Pendapatan Cashnya mengalami kenaikan di bulan Agustus sebesar (Rp 8.040.070.000), Begitu juga Terjadi penurunan Penggunaan Cash pada bulan Oktober (327.779), dan Nov (323.829), tetapi Pendapatan Cashnya Malah mengalami Kenaikan pada bulan Nov (Rp 2.121.337.500). Hal ini Berbanding terbalik dengan teori Keynes dalam buku (Priyono Teddy Chandra: 41) Menyatakan Jika pendapatan meningkat maka Komsumsi juga mengalami peningkatan dan sebaliknya jika Konsumsi menurun pendapatan juga mengalami penurunan, Hal ini dikarenakan Konsumsi di pengaruhi oleh pendapatan.

Dengan Membandingkan Penggunaan E-toll dan cash dengan pendapatan tol, maka dapat dilihat seberapa besar selisih perbandingan tersebut yang tidak sesuai. Jika terjadi hal yang seperti ini maka hendaknya di arahkan agar kegiatan selanjutnya tidak terjadi hal selisih perbandingan tersebut dan di cari letak atau penyebabnya.

Berdasarkan Uraian diatas, maka penulis merasa tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut dalam sebuah karya ilmiah yang berbentuk proposal dengan judul **“Pengaruh Penggunaan e-Toll Card dan Cashterhadap Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dikemukakan di atas dan untuk menghindari meluasnya masalah yang akan dibahas, maka penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Terjadinya penurunan penggunaan e-toll card di bulan Desember tahun 2017 pada PT. Jasa Marga Tbk Cab Belmera (Medan). Tetapi Pendapatan *E-toll Card* di bulan Desember Meningkat
2. Terjadinya penurunan penggunaan *Cash* di bulan Agustus dan November tahun 2017 pada PT. Jasa Marga Tbk Cab Belmera (Medan). Tetapi Pendapatan *Cash*nya di bulan Agustus dan November Meningkat.
3. Terjadinya Peningkatan pendapatan E-Toll di bulan Desember 2017 dan Peningkatan Pendapatan *Cash* di bulan Agustus dan November 2017 pada PT. Jasa Marga Tbk Cab Belmera (Medan).

C. Batasan dan Rumusan Masalah

1. Batasan Masalah

Berdasarkan masalah yang diterangkan di atas, maka peneliti membatasi masalah variabel yang dikaji yaitu Penggunaan *e-Toll Card* dan *Cash* serta Pendapatan Tol, yang terdapat pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan pada bulan Januari s/d Desember 2017.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang dari masalah yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah ada pengaruh E-Toll Card terhadap Pendapatan Tol?
2. Apakah ada pengaruh *Cash* terhadap Pendapatan Tol?
3. Apakah ada pengaruh E-Toll Card dan *Cash* terhadap Pendapatan Tol?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang dilakukan ini adalah :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis adanya Pengaruh Penggunaan *e-Toll Card* terhadap Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis Pengaruh Cash terhadap Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis Pengaruh Penggunaan *e-Toll Card* dan Cash terhadap Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan.

E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang akan dicapai, Manfaat ini di harapkan baik secara langsung maupun tidak langsung bagi pihak yang berkepentingan, maka manfaat penelitian ini antara lain :

- a. Manfaat Teoritis

Dapat memberikan referensi, serta dapat menambah informasi sumbangan pemikiran dan kajian tentang keterkaitan antara Penggunaan *e-Toll Card* dan Cash secara bersama-sama terhadap Pendapatan Tol yang dapat digunakan untuk masa yang akan datang.

- b. Manfaat Praktis

Dengan adanya penelitian ini penulis diharapkan dapat mempraktekan teori yang diperoleh dan dapat mengaplikasikannya dilapangan.

- c. Manfaat untuk penelitian masa yang akan datang

Diharapkan penelitian ini menjadi bahan referensi bagi penelitian-penelitian berikutnya yang meneliti masalah yang sama atau berkaitan dengan masalah ini di masa akan datang

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Uraian Teoritis

1. Pendapatan

a. Pengertian Pendapatan

Pendapatan merupakan unsur yang sangat penting dalam laporan keuangan, karena dalam melakukan suatu aktivitas usaha, manajemen perusahaan tentu ingin mengetahui nilai atau jumlah pendapatan yang diperoleh dalam suatu periode akuntansi yang di akui sesuai dengan prinsip-prinsip yang berlaku umum.

Menurut Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) (2007. 23) Mendefenisikan Pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama satu periode bila arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal. Pendapatan hanya terdiri atas arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang diterima oleh perusahaan untuk dirinya sendiri. Jumlah yang ditangih atas nama pihak ketiga, seperti pajak pertambahan nilai, bukan merupakan manfaat ekonomi yang mengalir keperusahaan dan tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas, dan karena itu harus di keluarkan dari pendapatan. Demikian dalam hubungan keagenan, arus masuk bruto manfaat ekonomi termasuk jumlah yang di tagih atas nama prinsipal, tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas perusahaan.

Menurut Dedi Nordiawan, dkk (2007, hal 179), mendefenisikan Pendapatan adalah penerimaan oleh bendahara umum negara/daerah atau oleh entitas pemerintah lainnya yang menambah ekuitas dana lancar dalam periode

tahun anggaran yang bersangkutan yang menjadi hak pemerintah dan tidak perlu dibayar kembali oleh pemerintah.

Menurut Peraturan Standar Akuntansi Pemerintahan (PSAP) (2009.01-4) mendefinisikan bahwa Pendapatan adalah semua penerimaan Rekening Kas Umum Negara/Daerah yang menambah ekuitas dana lancar dalam periode tahun anggaran yang bersangkutan yang menjadi hak pemerintah, dan tidak perlu di bayar kembali oleh pemerintah.

Menurut Sukirno (2006:47) dalam Amin Setio Lestingsih dan Elyna Agustini(2016) menyatakan Pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan atau tahunan.

Jadi dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama suatu periode bila arus masuk itu mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.

Konsep dasar dari pendapatan adalah bahwa pendapatan merupakan proses arus, yaitu penciptaan barang atau jasa oleh perusahaan selama jarak waktu tertentu. Proses arus tersebut yaitu :

1. Pada waktu penyelesaian kegiatan utama

Pelaporan diharapkan dapat memberikan informasi yang bermanfaat dalam rangka pengambilan usaha dan dapat di pahami oleh orang-orang yang dapat dipercaya mengenai aktivitas perusahaan dan aktivitas ekonomi serta bersedia mempelajari informasi.

2. Pada saat dijadikan kejadian teoritis

Pelaporan keuangan harus dapat memberikan informasi tentang sumber ekonomi suatu perusahaan dan keadaan yang merubah sumber tersebut serta sesuai dengan kegunaannya yang diharapkan yaitu pelaporan keuangan harus layak atau sesuai dengan yang di butuhkan oleh pemakai yang potensial. Dengan kata lain laporan keuangan harus diusahakan dapat memenuhi kebutuhan informasi pemakainya.

3. Setelah pertukaran terjadi

Pada saat terjadi pembebanan beban didapat mungkindihubungkan dengan pendapatan namun untuk beban tertentu meskipun tidak dapat dihubungkan dengan pendapatan pelaporan dilakukan dalam periode terjadinya beban memberikan suatu manfaat.

Menurut Standar Akuntansi Keuangan (SAK) PSAK no. 25, yang perlu dipertegaskan dalam pendekatan arus keluar (outflow) adalah bahwa pendapatan tersebut di peroleh dari penyerahan atau produksi barang, penyerahan jasa atau kegiatan utama lainnya perusahaan dimana didalamnya tersirat bahwa produk tersebut harus meninggalkan perusahaan.

b. Pengukuran Pendapatan

Pengukuran pendapatan merupakan unsur yang sangat penting dalam laporan keuangan, karena dalam melakukan aktivitas usaha dan manajemen perusahaan tentu ingin mengetahui nilai atau jumlah pendapatan yang di peroleh dalam suatu periode akuntansi yang diakui sesuai dengan prinsip umum.

Hal yang erat dengan masalah pengakuan adalah masalah pengukuran, menurut Ikatan Akuntansi Indonesia (IAI) (2007 : 23.2 dan 23.3)

mendefinisikan pendapatan harus di ukur dengan nilai wajar imbalan yang diterima atau yang dapat diterima. Jumlah pendapatan yang timbul dari suatu transaksi biasanya di tentukan oleh persetujuan antara perusahaan dan pembeli atau pemakai aktiva tersebut. Jumlah tersebut diukur dengan nilai wajar imbalan yang diterima atau yang dapat diterima perusahaan dikurangi diskon dagang dan rabat volume yang di perbolehkan perusahaan”

Menurut Nurmalia Hasanah dan Achmad Fauzi (2017,hal 121) mendefenisikan Pengukuran pendapatan adalah pendapatan diukur dalam hal nilai dari produk atau jasa yang dipertukarkan dalam transaksi wajar. Nilai ini merupakan nilai kas bersih atau nilai sekarang yang didiskontokan atau nilai uang yang diterima atau yang akan diterima dalam pertukaran dengan produk atau jasa yang ditransper perusahaan kepada pelanggannya”

Pendekatan terbaik untuk pengukuran pendapatan adalah dengan menggunakan nilai tukar dari barang atau jasa. Nilai tukar ini menunjukkan ekuivalen kas atau nilai sekarang dari pendiskontoan tagihan uang yang akhirnya akan di terima dari transaksi pendapatan. Didalam banyak kasus, nilai ini bisa diekuivalen dengan harga yang disepakati dalam transaksi dengan pelanggan . Tetapi penyisihan semestinya harus dibuat untuk mennggu waktu hingga tagihan dibayar.

Agar direalisasi (yaitu, secara formal diakui didalam catatan akuntansi sebagai pendapatan yang diperoleh selama periode berjalan), pendapatan harus memenuhi tiga tujuan sebagai berikut :

1. Barang atau jasa harus diberikan sepenuhnya (misalnya, penyerahan jasa kepada pelanggan).
2. Pertukaran sumber daya dibuktikan oleh transaksi pasar yang harus terjadi (misal, penerimaan jasa membayar atau berjanji akan membayar uang kas dan si pemberi jasa menyerahkan jasanya).
3. Ketertagihan (collectibility) aktiva itu (misalnya, tagihan jasa atau premi) haruslah cukup pasti.

c. Pengakuan Pendapatan

Pengakuan pendapatan adalah suatu masalah penting dalam perekonomian saat ini, Financial accounting standart akuntansi juga telah melakukan pemeriksaan secara menyeluruh atas standar akuntansi yang berkaitan dengan pengakuan pendapatan. Laporan keuangan yang dapat diandalkan dalam hal pengakuan pendapatan adalah sangat penting.

Hal yang berkaitan erat dengan masalah pengakuan adalah masalah pengukuran, Menurut Ikatan akuntansi (IAI)(2007 : 20) Mengartikan pengakuan sebagai berikut Pengakuan merupakan proses pembentukan suatu pos yang memenuhi defenisi unsur serta kriteria pengakuan dalam neraca atau laporan laba-rugi”

Menurut Rudianto (2010 : 201) Mengartikan pengakuan sebagai berikut Pengakuan pendapatan adalah waktu (*timing*) di akui pendapatan. Pengakuan pendapatan merupakan ketetapan tentang kapan pendapatan yang menjadi hak bisa diakui oleh institusi tersebut”

Dari defenisi di atas dapat di tarik kesimpulan pengakuan pendapatan adalah proses prekaman formal dalam catatan akuntansi ketika barang

dipindahkan dari penjual kepada pembeli, dimana transaksi penjualan telah terjadi dan terdapat harga dari penjualan barang tersebut yang akhirnya dilaporkan dalam laporan keuangan

Salah satu masalah yang timbul dalam akuntansi adalah saat pengakuan pendapatan yang tepat, pendapatan diakui bila besar kemungkinan manfaat ekonomi akan mengalir ke perusahaan dan manfaat ini dapat diukur secara objektif, apabila terjadi kesalahan dalam menentukan kapan saat pendapatan diakui, akan mempengaruhi besarnya laba-rugi yang akan diterima perusahaan.

Dalam pengakuan sebagai pencatatan suatu item dalam perkiraan-perkiraan dan laporan keuangan seperti aktiva, kewajiban, pendapatan, beban, dan kerugian. Pengakuan itu termasuk penggambaran suatu item baik dalam kata-kata maupun dalam jumlahnya, dimana jumlah mencakup angka-angka ringkas yang dilaporkan dalam laporan keuangan .

Empat kriteria mendasar yang harus dipenuhi sebelum suatu item dapat diakui adalah :

1. *Defenisi*. Item atau kejadian harus memenuhi defenisi salah satu unsur laporan keuangan (aktiva, kewajiban, ekuitas, pendapatan, beban, keuntungan, atau kerugian).
2. *Dapat diukur*. Item atau kejadian tersebut harus memiliki atribut relevan yang dapat diukur secara andal yaitu karakteristik, sifat, atau aspek yang dapat di kuantifikasi dan diukur. Contohnya adalah biaya historis, biaya sekarang, nilai pasar, nilai bersih yang dapat direalisasi, dan nilai sekarang bersih.

3. *Relevansi*. Informasi mengenai item atau kejadian tersebut mampu membuat suatu perbedaan dalam keputusan pemakai.
4. *Reliabilitas*. Informasi mengenai item tersebut dapat digambarkan secara wajar dan dapat diuji netral.

Empat kriteria pengakuan diatas, diterapkan pada semua item yang akan diakui pada laporan keuangan, dan sebagai tambahan pada empat pengakuan kriteria secara umum yang telah dijelaskan, pendapatan dan keuntungan umumnya diakui apabila :

1. Pendapatan dan keuntungan tersebut telah direalisasikan.
2. Pendapatan dan keuntungan tersebut telah dihasilkan karena sebagian besar direalisasikan ketika kas diterima untuk barang dan jasa yang dijual. Pendapatan itu dapat direalisasikan ketika klaim atas kas (Misalnya, aktiva non kas seperti piutang usaha atau wesel tagih) di terima yang ditentukan dapat segera di konversikan ke dalam kas tertentu.

2. Jalan Tol

a. Pengertian Jalan Tol

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol (Pasal 1 UU No.15 Tahun 2005).

Jalan tol adalah suatu lalu lintas jalan yang merupakan alternatif dari lintas jalan umum yang ada, mempunyai spesifikasi jalan bebas hambatan dan jalan tol hanya diperuntukan bagi pemakaian jalan yang menggunakan kendaraan bermotor beroda 4 atau lebih dengan membayar tol (pasal 14 UU No 13 tahun 1980). Pemilikan dan hak penyelenggaraan jalan tol ada ditangan pemerintah.

Maksud penyelenggaraan jalan tol adalah untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah secara adil, dimana pembinaannya memakai dana yang berasal dari masyarakat yakni melalui pembayaran jalan tol. Sedangkan tujuannya adalah untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi untuk menunjang pertumbuhan ekonomi diwilayah yang tidak tinggi tingkat perkembangannya (Pasal 2 Peraturan Pemerintah No 8 tahun 1990).

Adapun defenisi lain dari jalan tol atau jalan bebas hambatan yaitu jalan cepat dengan pengendalian jalan masuk sepenuhnya. Pengendalian jalan masuk sepenuhnya atau *Full control of access* berarti bahwa kewenangan mengatur jalan masuk di tujukan untuk mengistimewakan lalu lintas yang bergerak lurus dengan menyediakan hubungan jalan masuk hanya dengan jalan umum tertentu serta dengan melanggar penyebrangan sebidang atau hubungan langsung dengan jalan menuju ke rumah-rumah. Karena penggunaan jalan ini dengan membayar tol, yaitu sejumlah uang tertentu yang dibayar untuk pemakai jalan tol, maka jalan tol harus mempunyai syarat dengan spesifikasi yang melebihi jalan biasa, yaitu :

1. Jalan Tol merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang ada, mempunyai kelas jalan minimal arteri primer dan pada dasarnya merupakan jalan baru.
2. Jalan tol didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 km/jam untuk jalan tol diwilayah perkotaan.
3. Jalan Tol ini didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terpusat tunggal kendaraan sekurang-kurangnya 81/5 ton atau muatan sumbu terpusat tandem kendaraan sekurang-kurangnya 14 ½ ton.

4. Jumlah jalan masuk ke tol di batasi secara efisien dan didesain sedemikian rupa sehingga semua jalan masuk terkendali.
5. Tidak ada persilangan sebidang dengan jalan lain atau prasarana transportasi lain.
6. Sekurang-kurangnya terdiri dari dua lajur untuk masing-masing arah.
7. Lebar bahu jalan yang cukup untuk digunakan sebagai lajur darurat.
8. Lalu lintas yang tidak searah diusahakan dipisahkan atau median.
9. Kendaraan-kendaraan hanya dapat melalui jalan tersebut dengan melewati kedua ujungnya atau melewati suatu jembatan saling layang (tidak mempunyai jalan masuk secara langsung kecuali yang terkendali).

Sedangkan keuntungan dengan menggunakan jalan tol adalah :

1. Mengurangi waktu tempuh, dengan adanya jalan bebas hambatan (tol) waktu yang hilang akibat berhenti dan menunggu kendaraan lain di sebuah persimpangan dapat dihilangkan.
2. Lebih aman, mengurangi konflik pada persimpangan jalan dan sepanjang kedua tepi jalan serta pemagaran tempat pejalan kaki dari daerah milik jalan dapat mengurangi jumlah kecelakaan secara nyata.

Mengurangi biaya operasi konsumsi bahan bakar, polusi udara dan kebisingan. Pengoperasian kendaraan yang lebih halus dan penghentian kendaraan sesedikit mungkin dapat mengurangi konsumsi bahan bakar serta operasi lainnya. Berkurangnya konsumsi bahan bakar selanjutnya akan mengurangi populasi udara.

b. Tarif Tol

Sesuai peraturan pemerintah No 40 Tahun 2001 Besarnya tarif tol ditentukan oleh besarnya BKBOOK (Besarnya Keuntungan Biaya Operasi Kendaraan) pada jalan tol dan jalan arteri yang ada (existing road). Petunjuk untuk menentukan besarnya tarif jalan tol, yaitu :

1. Diambil sebesar 35 – 45% dari penghematan BKBOOK
2. Besarnya Tarif tol dihitung diatas tingkat dasar, tingkat pengendalian pinjaman atau keuntungan yang diharapkan diperoleh sampai waktu tertentu yang dikaitkan dengan program pengembalian pinjaman.

Pada dasarnya pengumpulan tol ada dua sistem, yaitu sistem pengumpulan tol terbuka dan sistem pengumpulan tol tertutup. Cara pemungutan menggunakan sistem terbuka Gerbang Tol ditempatkan langsung pada ruas jalan tol, dimana setiap kendaraan harus berhenti untuk membayar tol tanpa banyak mengganggu arus lalu lintas. Biaya tol ditetapkan sebagai ongkos untuk mengurangi kelambatan dari lalu lintas. Beberapa kali kendaraan berhenti, terganggu pada jarak perjalanan kendaraan dan jumlah gerbang tol yang ada. Penambahan jalan masuk ke jalan tol dapat dilakukan tanpa menambah jumlah gerbang tol. Cara pemungutan menggunakan sistem tertutup adalah sistem pemungutan tol yang kepada pemakainya diwajibkan mengambil tanda masuk pada gerbang masuk dan membayar tol pada gerbang keluar

c. Tingkat Tarif

Sesuai Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 2001 Tarif tol umumnya dibagi menjadi dua tingkat tarif, yaitu :

1. Tarif tolak (*Standard Toll*) menggambarkan tarif tol yang ditentukan sehingga memberikan keuntungan bagi pemilik dan pemakai jalan dengan jumlah pemakai jalan paling maksimal.
2. Tingkat tinggi (*High Toll*) menggambarkan tarif tol yang ditentukan sehingga memberikan keuntungan bagi pemilik dan pemakai jalan tapi sudah menurunkan jumlah pemakai jalan dari jumlah maksimal yang dicapai.

d. Ketergantungan Peningkatan

Peningkatan pendapatan tol tergantung dari beberapa unsur yang tidak dapat diramalkan dengan pasti sampai saat ini. Unsur – unsur ketergantungan itu adalah :

1. Tingkat Inflasi. Kenaikan inflasi pada periode tertentu akan menyulitkan penentuan tarif tol. Tingkat inflasi sendiri sulit diramalkan dan bisa berbeda-beda dalam periode tertentu, sementara jalan terus dipakai dan keuntungan harus tetap diperoleh.
2. Pertumbuhan lalu – lintas. Pertumbuhan lalu- lintas yang diperhitungkan pada awal perencanaan belum tentu cocok setelah jalan dioperasikan. Volume lalu-lintas ini berpengaruh langsung terhadap pendapatan tol.
3. Keengganan memanfaatkan jalan tol. Tidak semua kendaraan yang diramalkan akan melewati jalan tol benar-benar lewat jalan tol, Apalagi jika masih ada jalan alternatif lain.

3. Sistem Pembayaran

a. Pengertian Sistem Pembayaran

Sistem pembayaran ini setiap saat sangat dekat dalam kehidupan sehari-hari dalam kegiatan perekonomian yang dilakukan oleh para pelaku ekonomi dan masyarakat umum setiap bertransaksi.

Menurut Aulia Pohan (2013 : 70) Menyatakan bahwa Sistem Pembayaran merupakan kerja yang teratur dari berbagai bagian dalam rangkai perpindahan nilai di antara dua belah pihak yang melakukan transaksi.

Menurut Committee For payment and Settlement System/ Bank for International Settlement (CPSS/BIS), Mendefinisikan Sistem pembayaran sebagai interaksi antar entitas yang terdiri dari seperangkat instrument, prosedur, IFT System yang menjadi komponen untuk melancarkan perputaran dana.

Menurut UU No 23/1999 tentang Bank Indonesia Pasal 1 mendefinisikan Sistem Pembayaran secara tegas sebagai satu kesatuan yang utuh dari seperangkat aturan, lembaga, mekanisme, untuk melaksanakan pemindahan dana guna untuk memenuhi kewajiban yang timbul dari kegiatan ekonomi.

Dari defenisi di atas Sistem pembayaran merupakan alat pembayaran, prosedur perbankan sehubungan dengan pembayaran dan sistem transper dana antar bank yang digunakan dalam proses pembayaran.

b. Alat Pembayaran

1. Tunai

Alat pembayaran tunai dapat dilakukan dengan menggunakan uang, baik jenis uang logam maupun uang kertas. Dalam peredarannya uang tersedia dalam berbagai jenis pecahan agar mempermudah bertransaksi.

Misi penting dalam kebijakan pendedaran uang tunai adalah bagaimana memenuhi kebutuhan uang di masyarakat dalam jumlah nominal yang cukup, jenis pecahan yang sesuai, tepat waktu, dan dalam kondisi yang layak beredar.

2. Non Tunai

Alat pembayaran non Tunai dapat di golongkan menjadi 2 kelompok yakni alat pembayaran untuk Credit Transfer dan alat pembayaran untuk debit transfer. Credit Transfer adalah perintah pembayaran untuk tujuan penempatan dana dari pengirim ke penerima melalui jalur transfer dana dari bank pengirim ke bank penerima dan dimungkinkan melalui bank lain sebagai perantara. Sedangkan debit transfer adalah sistem transfer dana dimana perintah transfer dibuat atau diotorisasi oleh pihak yang memiliki dana dan akan melakukan pengiriman dana tersebut kepada pihak lain. Perintah transfer tersebut disampaikan kepada pihak lain yang akan menerima dana untuk kemudian dicairkan.

Dari ke 2 Jenis transfer tersebut ada yang berbasis kertas (paper based), Kartu (card based), dan elektronik (Elektronik based).

4. E-Toll Card

a. Pengertian E-Toll Card

E-Toll Card adalah kartu prabayar contactless smart card yang diterbitkan oleh Bank Mandiri bekerja sama dengan PT. Jasa Marga (Persero) Tbk, PT. Citra Marga Nusaphala Persada Tbk dan PT. Marga Mandalasakti untuk transaksi pembayaran tol. e-Toll Card menggunakan teknologi RFID (Radio Frequency Identification) yang memungkinkan transaksi dapat dilakukan dari jarak jauh (contactless). Fitur e-Toll Card secara lengkap sebagai berikut:

- a. Saldo tersimpan pada chip kartu sehingga pada saat transaksi tidak dibutuhkan PIN atau tanda tangan.
- b. Dapat diisi ulang.

- c. Minimum saldo kartu Rp 10.000,-.
- d. Maksimal saldo kartu Rp 1.000.000,- (sesuai ketentuan Bank Indonesia).
- e. Saldo mengendap pada kartu tidak diberikan bunga.

E-Toll Card adalah kartu elektronik yang digunakan untuk membayar biaya masuk jalan tol di sebagian daerah Indonesia. Pengguna e-toll card hanya perlu menempelkan kartu untuk membayar uang tol dalam waktu 4 detik, lebih cepat dibandingkan bila membayar secara tunai yang membutuhkan waktu 7 detik. Penggunaan *E-Toll Card* juga mengurangi biaya operasional karena hanya diperlukan biaya untuk mengumpulkan, menyetor, dan memindahkan uang tunai ke bank. E-Toll Card mulai dipasarkan untuk umum sejak Januari 2009.

Sebenarnya keberadaan e-toll card ini cukup membantu mengurangi kemacetan yang terjadi menjelang pintu tol, sehingga tidak akan menciptakan antrian yang panjang. E-Toll Card memberikan kemudahan pada masyarakat dalam membayar jasa jalan tol.

b. Fitur dan Cara Transaksi

E-Toll Card antara lain adalah sebagai pengganti cash untuk transaksi pembayaran tol, saldo yang terdapat di kartu dapat diisi ulang, Pemegang Kartu dapat melakukan isi ulang/menambah jumlah saldo dengan pilihan nominal antara lain Rp 50.000, Rp 100.000, Rp 200.000, Rp 300.000, Rp 500.000 atau nominal lainnya sesuai keinginan. Jika kita ingin bertransaksi isi ulang saldo bisa lewat via mandiri internet, e-Banking atau di outlet - outlet yang dapat melakukan isi ulang saldo tersebut seperti, Indomaret, Alfamart, dll.

Cara bertransaksi di gardu tol

- a. Pengguna tol menyerahkan e-Toll Card kepada petugas di gardu tol.

- b. Petugas gardu tol memilih golongan kendaraan dan menyentuhkan e-Toll Card pada card reader. Saldo uang pada e-Toll Card akan berkurang sesuai tarif tol yang telah ditentukan.
- c. Petugas tol menyerahkan kembali e-Toll Card dan tanda terima pembayaran kepada pengguna tol.

c. Fungsi Dan Kegunaan e-Toll Card

1. Fasilitas e-Toll Card

- a) Dapat digunakan untuk bertransaksi di gerbang tol dengan lebih mudah, nyaman dan cepat.
- b) Dapat diisi ulang di kantor operator jalan tol, Cabang Bank Mandiri dan lokasi lainnya yang akan dilakukan kemudian.

2. Penggunaan e-Toll Card

- a) e-Toll Card adalah milik Bank dan atas permintaan Bank kepada Pemegang Kartu, wajib segera mengembalikan e-Toll Card kepada Bank tanpa syarat.
- b) Bank tidak berkewajiban untuk mengganti kerugian akibat kartu yang rusak karena kelalaian Pemegang Kartu, hilang, dicuri atau digunakan oleh pihak yang tidak berwenang dan Bank tidak akan mengganti e-Toll Card yang hilang dengan e-Toll Card yang baru.
- c) Pemegang Kartu berhak menggunakan kartunya untuk bertransaksi di pintu tol sebatas saldo yang tersimpan dalam e-Toll Card dan tidak akan menggunakan atau mencoba menggunakan e-Toll Card untuk transaksi pintu tol melebihi saldo yang ada dalam e-Toll Card
- d) Pemegang Kartu bertanggung jawab sepenuhnya atas penyimpanan, pengamanan dan penggunaan e-Toll Card

- e) Pemegang Kartu harus mematuhi prosedur, instruksi, panduan dan/atau pedoman yang ditetapkan oleh Bank dari waktu ke waktu.
- f) Pemegang Kartu tidak diperkenankan merusak, memanipulasi, mengcopy, dan/atau mengubah e Toll Card baik fisik maupun isi dan/atau data kartu.
- g) Pemegang Kartu bertanggung jawab dan wajib segera melaporkan kepada Bank apabila terjadi penggandaan(cloning) dan penggunaan oleh pihak yang tidak berwenang untuk bertransaksi dan/atau mengubah (fisik dan/atau isi/data) e-Toll CardPenggunaan oleh pihak yang tidak berwenang dapat berupa penggunaan untuk bertransaksiatau mengisi nominal pada pihak yang tidak ditunjuk secaratertulis oleh Bank.
- h) Dalam hal kehilangan kartu, Bank tidak melakukan pemblokiran, tidak mengganti fisik kartu dan Bank tidak mengembalikan saldo.
- i) Apabila e-Toll Cardrusak, Bank tidak melakukan pemblokiran, tidakmengganti fisik kartu namun Bank mengembalikan saldo setelah dikurangi biaya administrasi.
- j) Pencantuman nama pada e-Toll Cardbukan merupakan keabsahan kepemilikan e-Toll Card.
- k) Bank berhak secara sepihak menghentikan atau menangguhkan pelayanan tanpa pemberitahuan terlebih dahulu kepada Pemegang Kartu apabila terjadi hal-hal sebagai berikut:
 - 1. Jika terjadi gangguan teknis pada jaringan (network) atau Jaringan (network) sedang dilakukan peningkatan, perubahan dan atau pemeliharaan (being upgraded, modified and/or maintained).

2. Jaringan (network) dan/atau e-Toll Card terindikasi digunakan untuk kejahatan atau kegiatan yang bertujuan melanggar hukum dengan akibat terjadi kerusakan atau gangguan terhadap jaringan (network) dan/atau e-Toll Card, yang dilakukan namun tidak terbatas oleh Merchant, Mitra dan/atau Pemegang Kartu.
3. Masa berlaku e-Toll Card
 - a) Tidak memiliki batasan masa berlaku. Apabila dalam jangka waktu 1 (satu) tahun tidak terdapat transaksi isi ulang (top up) atau belanja (purchase), maka e-Toll Card akan terblokir atau tidak dapat digunakan dan e-Toll Card tersebut memasuki masa tenggang selama 1 (satu) bulan.
 - b) Apabila setelah masa tenggang berakhir tidak terdapat transaksi isi ulang atau belanja, maka dengan ini Pemegang Kartu dianggap menyetujui saldo dalam e-Toll Card menjadi pendapatan Bank.
4. Penutupan e-Toll Card
 - a) Penutupan e-Toll Card dapat terjadi apabila berlaku hal-hal sebagai berikut: Penutupan oleh Bank e-Toll Card akan ditutup oleh Bank akibat terjadinya hal-hal seperti tersebut : E-Toll Card rusak , atau Pemegang Kartu mengajukan permohonan redemption untuk mengakhiri penggunaan e-Toll Card
 - b) Apabila Pemegang Kartu bermaksud mengakhiri penggunaan e-Toll Card, Pemegang Kartu wajib memberitahukan secara tertulis dalam bentuk dan isi yang dapat diterima Bank dan Pemegang Kartu segera mengembalikan e-Toll Card kepada Bank. Selanjutnya Bank akan menghentikan e-Toll Card atas dasar pemberitahuan tertulis dimaksud. Pemegang Kartu dapat

mengajukan permintaan penutupan e-Toll Card setiap saat dengan mengisi Formulir Permintaan dan Keluhan atau Formulir lainnya yang ditetapkan oleh Bank dan menyerahkan kepada Petugas Cabang yang ditunjuk.

- c) Apabila dalam e-Toll Card yang akan ditutup atas permintaan Pemegang Kartu masih terdapat saldo, maka Bank akan mengembalikan saldo e-Toll Card tersebut sesuai catatan Bank setelah dikurangi biaya administrasi.
- d) Biaya administrasi penutupan kartu ini dikenakan untuk penutupan kartu oleh Bank maupun atas permintaan Pemegang Kartu, yang besarnya ditetapkan dalam ketentuan tersendiri.
- e) Pemegang Kartu dengan ini memberikan kuasa kepada Bank untuk melakukan pendebitan saldo e-Toll Card untuk pembayaran biaya administrasi atas penutupan e-Toll Card
- f) Bank akan memproses penutupan e-Toll Card dan pengembalian saldo
- g) e-Toll Card tersebut selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja sejak dokumen permintaan tertulis dari Pemegang Kartu diterima lengkap oleh Bank.
- h) Apabila permintaan Pemegang Kartu untuk penutupan dan pengembalian saldo e-Toll Card disetujui Bank, maka saldo setelah dikurangi biaya administrasi, atas permintaan Pemegang Kartu akan dikreditkan ke rekening tabungan/giro Pemegang Kartu dan/atau dibayar tunai.

5. Redemption

Pemegang Kartu dapat mengajukan redemption/pengembalian saldo e-Toll Card ke Cabang dengan dikenakan biaya administrasi.

B. Peneliti Terdahulu

Adapun peneliti terdahulu berkaitan dengan pengaruh penggunaan E-Toll Card dan Cash terhadap pendapatan Tol dapat di lihat pada beberapa refrensi berikut :

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Peneliti	Rumusan Masalah Peneliti	Hasil Penelitian
Amin Setio Lestningsih dan Elyna Agustini (2016)	Hubungan Penggunaan E-Toll Card terhadap Pendapatan Tol Pada PT Jasa Marga Tbk Cabang Ctc : Studi Kasus Gerbang Tol Tebet1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah terdapat Hubungan Kuat antara penggunaan E-Toll Card Terhadap Pendapatan Tol? 2. Seberapa Kuat Hubungan antara Penggunaan E-Toll Card Terhadap Pendapatan Tol? 	Adanya Pengaruh Penggunaan E-Toll Card yang Signifikan Terhadap Pendapatan Tol.
Aldio Pramudya dan Sabrina O.Sihombing (2015)	Prediksi Penggunaan Aktual E-Toll Card dengan Pendekatan Persamaan Model Struktural.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah ada hubungan antara niat untuk menggunakan inovatif jasa dan penggunaan aktual inovasi Jasa ? 2. Apakah ada Hubungan antara resistensi terhadap Perubahan dan Niat untuk Menggunakan Inovasi Jasa ? 3. Apakah terdapat Hubungan antara nilai yang dirasakan dan sikap terhadap Inovasi Jasa. 	Menunjukkan bahwa resistensi terhadap perubahan dan kepribadian inovatif bukan merupakan prediktor yang signifikan terhadap niat untuk menggunakan inovasi Jasa

Fatmaniawati (2016)	Analisis penyebab sistem pembayaran tunai mendominasi sistem pembayaran non tunai (Studi kasus Glant Ekspres, Indomaret, dan Alfamart).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana pemahaman konsumen pasar swalayan terhadap sistem pembayaran tunai dan non tunai? 2. Apa penyebab konsumen lebih memilih untuk menggunakan sistem pembayaran tunai dibandingkan sistem pembayaran non tunai. 	Konsumen pasar swalayan banyak yang menggunakan sistem pembayaran tunai di bandingkan sistem pembayaran non tunai, karena sistem pembayaran tunai lebih mudah, cepat, kebiasaan, kebutuhan, dan wujudnya yang rill atau terlihat.
---------------------	---	--	---

C. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah suatu hubungan atau kaitan antara konsep satu terhadap konsep yang lainnya dari masalah yang ingin diteliti. Kerangka konseptual ini gunanya untuk menghubungkan atau menjelaskan secara panjang lebar tentang suatu topik yang akan dibahas. Kerangka ini didapat dari ilmu atau teori yang dipakai sebagai landasan teori yang dipakai sebagai landasan teori yang dihubungkan dengan variabel yang diteliti.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan, Beberapa faktor yang mempengaruhi Penggunaan E-Toll Card dan Cash maka perlu di analisis masing-masing pengaruh variabel independen terhadap dependen.

1. Pengaruh Penggunaan E-Toll Terhadap Pendapatan Tol

E-Toll adalah kartu elektronik yang digunakan untuk membayar biaya masuk jalan tol di sebagian daerah di Indonesia.

Hasil peneliti terdahulu Amin Setyo Lestningsih dan Elyna Agustini (2016), bahwa *E-Toll Card* mempunyai Pengaruh yang signifikan terhadap Pendapatan Tol.

Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwapengaruh yang Signifikan antara *E-Toll Card* terhadap Pendapatan Tol yang dimana untuk menambah Pendapatan perusahaan melalui tingkat Penggunaan E-toll card. Semakin tinggi Pengguna E-Toll Card menunjukkan semakin efektif perusahaan dalam menghasilkan Pendapatan tol. Kemampuan perusahaan dalam mengelola E-TOLL untuk menghasilkan keuntungan mempunyai daya tarik dan mampu mempengaruhi investor untuk membeli E-Toll Card tersebut.

2. Pengaruh Penggunaan Cash Terhadap Pendapatan Tol

Cash atau Tunai adalah Adalah sarana pe,bayaran menggunakan uang kartal(uang kertas dan logam).

Hasil peneliti terdahulu Fatmaniawati (2016), bahwa konsumen pasar swalayan banyak yang menggunakan sistem pembayaran tunai di bandingkan sistem pembayaran non tunai, berarti sistem cash (Tunai) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan tol dan mempunyai hubungan positif terhadap Pendapatan tol, dimana perusahaan yang mendapat Keuntungan besar dapat mempunyai akses alternative dalam penambahan sumber pendapatan toll yang didapatkan sebagai keuntungan perusahaan.

3. Pengaruh Penggunaan E-Toll Card dan Cash secara bersama-sama terhadap Pendapatan Tol

Pendapatan adalah Jumlah uang yang diterima oleh perusahaan dari aktivitasnya kebanyakan dari penjualan produk atau jasa kepada investor pelanggan.

Menurut Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) (2007. 23) Mendefenisikan bahwa Pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama satu periode bila arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal. Pendapatan hanya terdiri atas arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang diterima oleh perusahaan untuk dirinya sendiri. Jumlah yang ditangih atas nama pihak ketiga, seperti pajak pertambahan nilai, bukan merupakan manfaat ekonomi yang mengalir keperusahaan dan tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas, dan karena itu harus di keluarkan dari pendapatan. Demikian dalam hubungan keagenan, arus masuk bruto manfaat ekonomi termasuk jumlah yang di tagih atas nama prinsipal, tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas perusahaan.

E- Toll adalah kartu elektronik yang digunakan untuk membayar biaya masuk jalan tol di sebagian daerah di Indonesia .

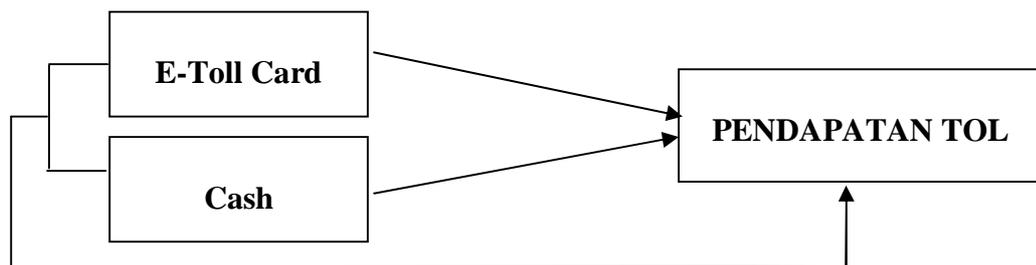
Cash atau Tunai adalah Adalah sarana pe, bayaran menggunakan uang kartal(uang kertas dan logam).

Berdasarkan uraian sebelumnya, kedua variable bebas (*independent variable*) tersebut masing-masing memiliki pengaruh terhadap Pendapatan Tol yang berperan sebagai variabel terikat (*dependent variable*).

Diperkuat dengan hasil penelitian hasil penelitian Amin Setyo Lestingsih dan Elyna Agustini (2016), bahwa *E-Toll Card* mempunyai Pengaruh yang signifikan terhadap Pendapatan Tol, dan hasil penelitian terdahulu Fatmaniawati (2016), bahwa konsumen pasar swalayan banyak yang menggunakan sistem pembayaran tunai di bandingkan sistem pembayaran non tunai, berarti sistem cash

(Tunai) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan tol dan mempunyai hubungan positif terhadap Pendapatan tol.

Berdasarkan uraian diatas dan hasil penelitian terdahulu, maka yang menjadi variabel didalam penelitian ini adalah *E-Toll Card* dan *Cash* variabel independen (bebas) dan *Pendapatan Tol* sebagai variabel dependen (terikat). Sehingga kerangka konseptual tersebut dapat di gambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.2 : Kerangka Konseptual

D. Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu penjelasan sementara perilaku atau keadaan tertentu yang telah terjadi. Hipotesis adalah dugaan atau jawaban sementara dari pernyataan yang ada pada perumusan masalah penelitian. Dikatakan jawaban sementara oleh jawaban yang berasal dari teori Juliandi (2014:44).

Berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian ini, maka dapat diambil hipotesis sebagai berikut:

1. Penggunaan E-Toll Card berpengaruh terhadap Pendapatan Tol
2. Penggunaan Cash berpengaruh terhadap Pendapatan Tol.
3. Penggunaan E-Toll Card dan Cash berpengaruh secara simultan terhadap Pendapatan Tol.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan penelitian Asosiatif. Pendekatan asosiatif adalah pendekatan yang dilakukan untuk mengetahui hubungan atau pengaruh antara dua variabel atau lebih. Dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui Pengaruh Penggunaan e-Toll Card dan Cash terhadap Pendapatan Tol. Jenis data penelitian ini berupa laporan data kuantitatif, yaitu berbentuk angka dengan menggunakan instrument formal, standart, dan bersifat mengukur.

B. Definisi Operasional Variabel

Defenisi Operasional adalah suatu usaha yang dilakukan untuk mendeteksi variabel-variabel dengan konsep-konsep yang berkaitan dengan masalah penelitian dan untuk memudahkan pemahaman dalam penelitian. Defenisi operasional dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat adalah variabel yang di pengaruhi, terikat, tergantung oleh variabel lain yakni variabel bebas. Variabel terikat (Y) yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pendapatan Tol adalah Sebagai arus masuk atau kenaikan – kenaikan lainnya dari nilai harta suatu satuan usaha atau kombinasi dari keduanya dalam suatu periode akibat dari penyerahan atau pelaksanaan aktivitas lainnya yang membentuk operasi utama atau sentral yang berlanjut terus dari dari satuan usaha tersebut.

2. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab pengaruhnya atau timbulnya variabel terikat. Variabel bebas (X) yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. E-TOLL

E-Toll Card adalah kartu elektronik yang digunakan untuk membayar biaya masuk jalan tol. Pengguna E-toll hanya perlu menempelkan kartu untuk membayar uang tol dalam waktu 4 detik .

b. Cash

Cash adalah pembayaran atas harga barang dan jasa secara tunai, dimana pihak pembeli menyerahkan uang tunai sebagai bukti pembayaran sebesar harga barang yang dibeli.

C. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penulis melakukan penelitian tentang Pengaruh Penggunaan e-Toll Card dan Cash terhadap Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan, dengan menggunakan data Laporan Perbandingan E-toll dan Cash Terhadap Pendapatan Tol Cabang Belmerah Bulan Januari s/d Desember 2017, pada perusahaan tersebut.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilaksanakan mulai bulan November 2017 dan diperkirakan akan selesai April 2017. Adapun jadwal penelitiannya sebagai berikut:

Tabel 3.1
Waktu Penelitian

No	Kegiatan Penelitian	Waktu Penelitian																					
		November 2017				Desember 2017				Januari 2018				Februari 2018				Maret 2018					
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
1	Pengajuan judul	■	■	■	■																		
2	Riset awal					■	■	■	■														
3	Pembuatan proposal									■	■	■	■										
4	Bimbingan Proposal										■	■	■	■									
5	Seminar Proposal													■	■	■	■						
6	Riset														■	■	■	■					
7	Penyusunan Sekripsi															■	■	■	■				
8	Bimbingan Sekripsi																		■	■	■	■	
9	Sidang Meja Hijau																						■

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2014, hal 114) populasi merupakan totalitas dari seluruh unsur yang ada dalam wilayah penelitian.

Populasi pada penelitian ini adalah data Laporan Perbandingan E-toll dan Cash Terhadap Pendapatan Tol Cabang Belmerah Medan

2. Sampel

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2014, hal 114), sedangkan sampel adalah wakil-wakil dari populasi.

Sampel yang digunakan dalam penelitian ini peneliti mengambil data sampel penggunaan E - Toll Card, Cash dan pendapatan tol dari bulan Juli 2017 sampai Desember 2017 pada PT. Jasa Marga Tbk Cabang Belmerah Medan. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 180, yaitu dari data

Penggunaan E-Toll Card, Cash dan Pendapatan Tol PT. Jasa Marga Tbk Cabang Belmera Medandalam bentuk data harian, yaitu 6 bulan dikali 30 hari yang berjumlah 60 sampel

E. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian yaitu menggunakan data bersifat kuantitatif, sehingga dapat berupa angka atau dapat diukur dari Laporan Perbandingan E-toll dan Cash Terhadap Pendapatan Tol Cabang Belmera Bulan Januari s/d Desember 2017, pada perusahaan tersebut.

2. Sumber Data

Dalam penelitian ini, data yang digunakan yaitu data sekunder dimana data tersebut telah disediakan oleh pihak perusahaan yang berupa data Laporan Perbandingan E-toll dan Cash Terhadap Pendapatan Tol Cabang Belmerah Bulan Januari s/d Desember 2017, pada perusahaan tersebut melalui riset ke perusahaan tersebut.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumentasi yaitu dengan memperoleh data-data yang bersifat teoritis yang mencakup buku-buku bahan perkuliahan dan artikel atau jurnal yang mendukung bahan-bahan penelitian dan juga dokumen berupa Laporan Perbandingan E-toll dan Cash Terhadap Pendapatan Tol Cabang Belmerah Bulan Januari s/d Desember 2017, pada perusahaan tersebut.

G. Teknik Analisis Data

Setelah data-data yang penulis perlukan terkumpul, maka langkah selanjutnya adalah menganalisis data. Analisis data yang penulis gunakan pada penelitian ini menggunakan analisis kuantitatif. Teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif menggunakan statistik. Adapun alat analisis yang di gunakan dalam penelitian ini antara lain :

1. Statistik Deskriptif

Statistik Deskriptif adalah statistik yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberikan gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Data di olah menggunakan program *Statistical Package For the Social Science (SPSS)*. Statistik umumnya menggunakan statistik seperti Frekuensi, Grafik garis maupun batang, diagram lingkaran, pictogram, penjelas kelompok melalui modus, median, mean, dan variabel kelompok melalui rentang dan simpanan baku

2. Analisis Regresi Linier Berganda

Regresi adalah metode untuk menentukan hubungan sebab akibat antara satu variabel dengan variabel-variabel yang lain. Dalam penelitian ini menggunakan regresi berganda untuk menentukan hubungan sebab akibat antar variabel bebas (X1- E-Toll Card) terhadap variabel terikat (Y- Pendapatan Tol) dan variabel bebas (X2- Cash) terhadap variabel terikat (Y- Pendapatan Tol). Secara umum model regresi ini dapat ditulis sebagai berikut :

$$Y = \beta + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

(Juliandi Azuar, dkk, 2014 hal 157)

Keterangan :

Y = *Pendapatan Tol*

β = Angka arah koefisien regresi

X_1 = *E-Toll Card*

X_2 = *Cash*

ε = *Standart error*

Sebelum melakukan analisis regresi berganda terlebih dahulu dilakukan uji lolos kendala linier atau uji asumsi klasik.

a. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik digunakan untuk mengetahui apakah hasil analisis regresi linier berganda yang digunakan untuk menganalisis dalam penelitian ini terbebas dari penyimpangan asumsi klasik yang meliputi uji *normalitas*, uji *multikolinearitas*, uji *heterokedastisitas*, dan uji *autokorelasi*. Adapun masing-masing pengujian tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut :

1) Uji Normalitas

Pengujian normalitas data dilakukan untuk melihat apakah dalam model regresi, variabel dependen dan independennya memiliki distribusi normal atau tidak. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas (Juliandi Azuar, dkk 2014, hal. 160).

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2014, hal. 160), cara lain menguji normalitas data adalah dengan menggunakan Kolmogrov Smirnov. Kriteria untuk menentukan normal atau tidaknya data, maka dapat dilihat pada nilai

probabilitasnya. Data adalah normal, jika nilai Kolmogrov Smirnov adalah tidak signifikan ($Asymp. Sig (2-tailed) > \alpha 0,05$).

2) Uji Multikolinearitas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi mempunyai korelasi antara variabel bebas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen.

Menurut (Juliandi Azuar, dkk, 2014 hal 161), Multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi yang kuat antar variabel independen (bebas). Cara yang digunakan untuk menilainya adalah dengan melihat nilai faktor inflasi varian (*Variance Inflasi Factor/VIF*), yang tidak melebihi 4 atau 5. Pendeteksian terhadap Multikolinieritas dapat dilakukan dengan melihat *Variance Inflating Factor/VIF* dengan ketentuan sebagai berikut :

- a) Bila $VIF > 5$ maka terdapat masalah Multikolinieritas yang serius.
- b) Bila $VIF < 5$ maka tidak terdapat masalah Multikolinieritas yang serius.

3) Uji Heterokedastisitas

Menurut (JuliandiAzuar, dkk, 2014 hal. 161), Heterokedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi, terjadi ketidaksamaan varians dari residual dari suatu pengamatan yang lain. Jika variasi residual dari suatu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut *homokedastisitas*, dan jika varians berbeda disebut *heterokedastisitas*. Model yang baik adalah tidak terjadi heterokedastisitas.

Dasar pengambilan keputusannya adalah :

- a) Jika pola tertentu, seperti titik-titik (poin-poin) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur, maka terjadi heterokedastisitas.
- b) Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik (poin-poin) menyebar di bawah dan di atas angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heterokedastisitas.

Menurut (Juliandi Azuar, dkk, 2014 hal. 162), cara lain untuk menguji adalah dengan menggunakan uji *Glejser*, dilakukan dengan meregresikan variabel-variabel bebas terhadap nilai absolute resibualnya. Kriteria penarikan kesimpulan : tidak terjadi heterokedastisitas jika nilai t dengan probabilitas $\text{sig} > 0,05$ (lihat pada output yakni pada tabel *Coefficients*).

4) Uji Autokorelasi

Menurut (Juliandi Azuar, dkk, 2014 hal. 163-164), Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada period eke t dengan kesalahan pada periode t-1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi. Model regresi yang baik adalah bebas dari autokorelasi. Salah satu cara mengidentifikasinya adalah dengan melihat nilai Durbin Watson (D-W) :

- a) Jika nilai D-W dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif
- b) Jika nilai D-W diantara -2 sampai +2 berarti tidak ada autokorelasi
- c) Jika nilai D-W diatas +2 berarti ada autokorelasi negative

3. Uji Hipotesis

Uji hipotesis berguna untuk mengetahui apakah secara parsial atau simultan memiliki hubungan antara X_1, X_2 berpengaruh terhadap Y . Ada dua jenis koefisien regresi yang dapat dilakukan yaitu uji t dan uji F.

a. Uji secara Parsial (Uji – t)

Uji statistik t pada dasarnya bertujuan untuk menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel dependen. Dengan bantuan komputer program *Statistical Package For Social Sciences*. Pengujian dilakukan dengan menggunakan *significance level* tarafnya nyata 0,05 ($\alpha = 5\%$).

1) Bentuk pengujian

$H_a : r_s = 0$, artinya tidak terdapat hubungan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).

$H_a : r_s \neq 0$, artinya terdapat hubungan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).

2) Kriteria pengambilan keputusan

H_0 diterima : jika $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$, $df = n-k$

H_0 ditolak : jika $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ atau $-t_{hitung}$

b. Uji secara Simultan (Uji – F)

Uji statistik F (simultan) dilakukan untuk mengetahui apakah variabel bebas (independen) secara bersama- sama berpengaruh secara signifikan atau tidak terhadap variabel terikat (dependen) dan sekaligus juga untuk menguji hipotesis ke dua. Pengujian ini dilakukan dengan menggunakan *significance level* taraf nyata. 0,05 ($\alpha = 5\%$)

1) Bentuk pengujian :

$H_a : r_s = 0$, artinya tidak ada pengaruh antara *Penggunaan E-Toll Card* dan Cash terhadap Pendapatan Tol

$H_a : r_s \neq 0$, artinya terdapat pengaruh antara *Penggunaan E-Toll Card* dan Cash terhadap Pendapatan Tol

2) Kriteria pengambilan keputusan

H_0 diterima jika $-F_{hitung} < F_{tabel}$ untuk $\alpha = 5\%$

H_0 ditolak jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ untuk $\alpha = 5\%$

c. Koefisien Determinasi (R-Square)

Nilai R-Square adalah digunakan untuk melihat bagaimana variasi nilai variabel terikat dipengaruhi oleh variasi nilai variabel bebas. Nilai R-Square adalah antara 0 (nol) dan 1 (satu). Apabila nilai R-Square semakin mendekati besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

$$KD = R^2 \times 100\%$$

Sumber : Sarwono (2007, hal. 17)

Dimana :

KD : Koefisien Determinasi

R^2 : Nilai R-Square

100% : Persentase Kontribusi

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Data

Dari pengumpulan data yang dilakukan, maka data-data tentang penggunaan E-Toll, Cash, dan pendapatan tol pada PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan dari Bulan Juli tahun 2017 sampai Bulan Desember tahun 2017 dengan variabel yang diteliti yaitu penggunaan E-Toll card dan Cash terhadap Pendapatan Tol.

Adapun data Penggunaan E-Toll Card pada PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan dari Bulan Juli tahun 2017 sampai bulan Desember tahun 2017 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.1
Data Penggunaan E-Toll Card
PT. Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan
bulan juli 2017 s/d Desember 2017

Bulan	E-Toll Card
Juli	625.719
Agustus	628.560
September	859.347
Oktober	1.934.292
November	1.924.330
Desember	1.889.845

Data tersebut menunjukkan penggunaan E-Toll Card pada bulan Juli 2017 cukup rendah yaitu 625.719, dimana Penggunaan E-Toll card mengalami penurunan dari jumlah Penggunaan E-Toll Card sebelumnya sebesar 625.719. Pada bulan Agustus penggunaan E-Toll Card mengalami peningkatan menjadi

628.560 yang berarti terjadinya peningkatan sebesar 2.841. Peningkatan ini disebabkan karena meningkatnya permintaan penggunaan E-Toll card.

Bulan September 2017 Penggunaan E-Toll Card kembali mengalami peningkatan 859.347, yang berarti terjadi peningkatan sebesar 230.787. Peningkatan ini disebabkan karena meningkatnya penggunaan E-Toll Card, Begitu juga terjadi peningkatan di bulan Oktober 2017 yaitu penggunaan E-Toll Card meningkat sebesar 1.934.292, atau berarti meningkat sebesar 1.074.945.

Bulan November penggunaan E-Toll Card mengalami penurunan menjadi 1.924.330 yang berarti terjadinya penurunan sebesar 9.962, Penurunan ini disebabkan karena menurunnya penggunaan E-Toll Card. Bulan Desember 2017 penggunaan E-Toll Card kembali mengalami penurunan 1.889.854, yang berarti terjadi penurunan sebesar 34.485, hal ini disebabkan karena yang menggunakan E-Toll card mengalami penurunan.

Berdasarkan data tersebut di atas maka dapat diketahui bahwa penggunaan E-Toll Card cenderung mengalami Penurunan penggunaan E-Toll card dari bulan November sampai ke bulan Desember 2017, seharusnya Penggunaan E-Toll Card semakin meningkat karena pada bulan Oktober 2017 pemerintah telah memberlakukan pembayaran jalan tol dengan menggunakan kartu elektronik tol hal ini sesuai dengan peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No16/PRT//2017 tentang transaksi non tunai di jalan tol.

Selanjutnya akan disajikan data Penggunaan cash PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan dari bulan Juli 2017 s/d Desember 2017 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.2
Data Penggunaan Cash
PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan
Bulan Juli s/d Desember 2017

Bulan	Cash
Juli	1.847.849
Agustus	1.787.480
September	1.432.824
Oktober	327.779
November	323.829
Desember	494.258

Data tersebut menunjukkan bahwa penggunaan cash di bulan juli 2017 mengalami peningkatan sebesar 1.847.849 dimana Penggunaan Cash mengalami Peningkatan dari jumlah Penggunaan Cash sebelumnya sebesar 1.847.849. Pada bulan Agustus penggunaan Cash mengalami penurunan menjadi 1.787.480 yang berarti terjadinya penurunan sebesar 60.369. Penurunan ini di sebabkan karena menurunnya permintaan penggunaan Cash.

Bulan September 2017 Penggunaan cash kembali mengalami penurunan 1.432.824, yang berarti terjadi penurunan sebesar 354.656. Penurunan ini disebabkan karena menurunnya penggunaan Cash, Begitu juga terjadi penurunan di bulan Oktober 2017 yaitu penggunaan Cash menurun sebesar 327.779, atau berarti menurun sebesar 1.105.045.

Bulan November penggunaan Cash mengalami penurunan menjadi 323.829 yang berarti terjadinya penurunan sebesar 3.950, Penurunan ini disebabkan karena menurunnya penggunaan Cash. Bulan Desember 2017 penggunaan Cash kembali mengalami peningkatan 494.258, yang berarti terjadi peningkatan sebesar 170.429, hal ini di sebabkan karena yang menggunakan Cash mengalami peningkatan.

Berdasarkan data tersebut di atas maka dapat diketahui bahwa penggunaan Cash cenderung mengalami Penurunan penggunaan Cash dari bulan Juli sampai ke bualan November 2017.

Selanjutnya akan disajikan data Pendapatan E-Toll Card PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan dari bulan Juli 2017 s/d Desember 2017 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.3
Data Pendapatan E-Toll Card
PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan
Bulan Juli s/d Desember 2017

Bulan	Pendapatan E-Toll Card
Juli	Rp 1.994.419.100
Agustus	Rp 2.007.565.500
September	Rp 2.764.277.300
Oktober	Rp 7.541.373.000
November	Rp 7.167.433.500
Desember	Rp 7.277.889.000

Data tersebut menunjukkan pendapatan E-Toll Card pada bulan Juli 2017 cukup rendah yaitu Rp 1.994.419.100, dimana pendapatan E-Toll card mengalami penurunan dari jumlah pendapatan E-Toll Card sebelumnya sebesar Rp 1.994.419.100. Pada bulan Agustus pendapatan E-Toll Card mengalami peningkatan menjadi Rp 2.007.565.500 yang berarti terjadinya peningkatan sebesar Rp13.146.400. Peningkatan ini di sebabkan karena meningkatnya pendapatan E-Toll card.

Bulan September 2017 pendapatan E-Toll Card kembali mengalami peningkatan Rp2.764.277.300 , yang berarti terjadi peningkatan sebesar Rp 756.711.800. Peningkatan ini disebabkan karena meningkatnya pendapatan E-Toll Card, Begitu juga terjadi peningkatan di bulan Oktober 2017 yaitu pendapatan E-

Toll Card meningkat sebesar Rp 7.541.373.000, atau berarti meningkat sebesar Rp 4.777.095.700

Bulan November pendapatan E-Toll Card mengalami penurunan menjadi Rp 7.167.433.500 yang berarti terjadinya penurunan sebesar Rp 373.939.500, Penurunan ini disebabkan karena menurunnya pendapatan E-Toll Card. Bulan Desember 2017 pendapatan E-Toll Card kembali mengalami peningkatan Rp 7.277.889.000, yang berarti terjadi peningkatan sebesar Rp 110.455.500, hal ini disebabkan karena pendapatan E-Toll Card mengalami peningkatan

Berdasarkan data tersebut di atas maka dapat diketahui bahwa pendapatan E-Toll Card cenderung mengalami Peningkatan pendapatan E-Toll Card dari bulan Juli sampai ke bulan Oktober 2017, dari bulan November mengalami penurunan, tetapi di bulan Desember 2017 mengalami lagi peningkatan.

Selanjutnya akan disajikan data Pendapatan Tunai PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan dari bulan Juli 2017 s/d Desember 2017 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.4
Data Pendapatan Tunai
PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan
Bulan Juli s/d Desember 2017

Bulan	Pendapatan Tunai
Juli	Rp 8.030.781.500
Agustus	Rp 8.040.070.000
September	Rp 6.551.474.500
Oktober	Rp 1.862.055.000
November	Rp 2.121.337.500
Desember	Rp 3.147.132.200

Data tersebut menunjukkan bahwa Pendapatan Tunai di bulan Juli 2017 mengalami penurunan sebesar Rp 8.030.781.500 dimana Pendapatan Tunai mengalami Penurunan dari jumlah Pendapatan Tunai sebelumnya sebesar Rp

8.030.781.500. Pada bulan Agustus Pendapatan Tunai mengalami peningkatan menjadi Rp 8.040.070.000 yang berarti terjadinya peningkatan sebesar Rp 9.288.500. Peningkatan ini di sebabkan karena menurunnya permintaan Pendapatan Tunai.

Bulan September 2017 Pendapatan Tunai kembali mengalami penurunan Rp 6.551.474.500, yang berarti terjadi penurunan sebesar Rp 1.488.595.500. Penurunan ini disebabkan karena menurunnya Pendapatan Tunai, Begitu juga terjadi penurunan di bulan Oktober 2017 yaitu Pendapatan Tunai menurun sebesar Rp 1.862.055.000, atau berarti menurun sebesar Rp 4.689.419.500

Bulan November 2017 Pendapatan Tunai mengalami peningkatan menjadi Rp 2.121.337.500 yang berarti terjadinya peningkatan sebesar Rp 259.282.500, Peningkatan ini disebabkan karena meningkatnya Pendapatan Tunai. Bulan Desember 2017 Pendapatan Tunai kembali mengalami peningkatan Rp 3.147.132.200, yang berarti terjadi peningkatan sebesar Rp 1.025.794.700, hal ini di sebabkan karena Pendapatan Tunai mengalami peningkatan.

2. Statistik Deskriptif

Analisis data dilakukan dengan bantuan program SPSS Versi 22.00 dimana dalam perhitungannya harus dilakukan input data yaitu penggunaan E-Toll Card dan Cash terhadap Pendapatan Tol pada PT Jasa Marga Tbk Cabang Belmera (Persero) Medan dari bulan juli s/d Desember 2017 dengan variabel yang diteliti yaitu penggunaan E-Toll card , Cash dan Pendapatan Tol. Setelah input data dilakukan, maka selanjutnya dilakukan analisis data secara deskriptif mengenai kondisi masing- masing variabel penelitian.

Statistik deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran atau deskriptif suatu data yang dilihat dari rata-rata (mean), nilai minimum, nilai maksimum, dan standar deviasi.

Tabel 4.5
Statistik Deskriptif
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
E-TOLL CARD	184	14352,00	70896,00	42728,7663	20798,42721
CASH	184	5246,00	68080,00	33803,7446	22410,58118
PENDAPATAN TOL	184	178962000,00	412918500,00	317966348,3696	47867215,82408
Valid N (listwise)	184				

Sumber : Data Sekunder yang diolah dengan SPSS 22

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa hasil dari statistik deskriptif adalah sebagai berikut :

- a. E-Toll Card (X1) mempunyai sampel (N) sebanyak 184, dengan nilai Minimum sebesar 14352,00. Nilai Maksimum sebesar 70896,00. Nilai Rata-rata Mean Variabel E-Toll Card sebesar 42728,7663. Sedangkan Standar Deviasi sebagai nilai penyimpangan dalam penelitian ini sebesar 20798,42721.
- b. Cash (X2) mempunyai sampel (N) sebanyak 184, dengan nilai Minimum sebesar 5246,00. Nilai Maksimum sebesar 68080,00. Nilai Rata-rata Mean Variabel Cash sebesar 33803,7446. Sedangkan Standar Deviasi sebagai nilai penyimpangan dalam penelitian ini sebesar 22410,58118.
- c. Pendapatan Toll (Y) mempunyai sampel (N) sebanyak 184, dengan nilai Minimum sebesar 178962000,00. Nilai Maksimum sebesar 412918500,00. Nilai Rata-rata Mean Variabel Pendapatan Toll sebesar 317966348,3696.

Sedangkan Standar Deviasi sebagai nilai penyimpangan dalam penelitian ini sebesar 47867215,82408

3. Analisis Data

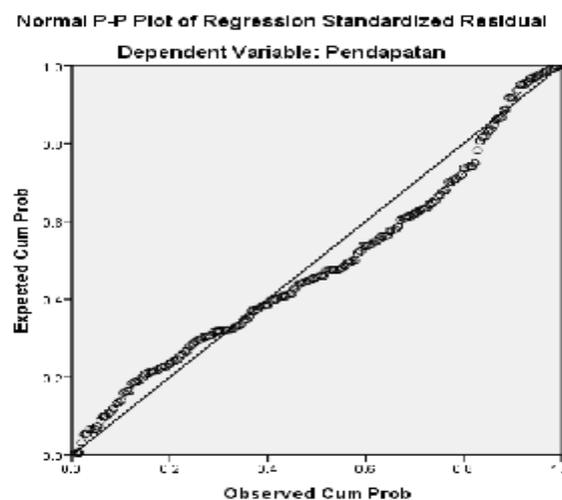
a. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan persyaratan analisis regresi berganda. Yang bertujuan untuk memperoleh hasil analisis yang valid. Dalam uji asumsi klasik ini meliputi uji *normalitas*, uji *multikolinearitas*, uji *heterokedastisitas*, dan uji *autokorelasi*.

1) Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan apakah regresi, variabel dependen dan variabel independen keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal dan mengikuti arah diagonal maka model regresi memenuhi asumsi normalita. Adapun uji normalitas yang dilakukan oleh penulis adalah seperti gambar berikut.

Gambar 4.1 Hasil Uji Normalitas



Sumber : SPSS 22.00

Berdasarkan gambar IV.1 di atas dapat dilihat bahwa data menyebar mengikuti garis diagonal artinya data antara variabel dependen dan variabel independennya memiliki hubungan atau distribusi yang normal atau memenuhi uji asumsi knormalitas.

2) Uji Multikoleniritas

Uji Multikolinearitas dalam penelitian ini adalah dengan melihat koefisien *Variance Inflation Factor (VIF)* dan nilai *Tolerance*. Menurut Juliandi Azuar,dkk, (2014 hal 161) bahwa : Nilai *Cutoff* yang umum dengan ketentuan yang dipakai untuk menunjukkan adanya Multikolinearitas adalah :

- a) Bila *Tolerance* < 0,1 atau sama dengan $VIF < 5$ maka terdapat masalah multikolinearitas yang serius.
- b) Bila *Tolerance* > 0,1 atau sama dengan $VIF > 5$ maka tidak terdapat masalah multikolinearitas.

Dengan kata lain data yang baik dapat dilihat apabila memiliki nilai *Tolerance* > 0,1 dan nilai $VIF > 5$ dan apabila nilai *Tolerance* dan VIF tidak sesuai dengan ketentuan tersebut maka data penelitian mengandung multikolinearitas yang berarti tidak layak digunakan sebagai data penelitian. Berikut adalah Hasil Uji Multikolinearitas Dengan SPSS versi 22.00 yang dilakukan :

Tabel 4.6
Hasil Uji Multikolinearitas
Coefficients^a

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
1 (Constant)		
E-toll Card	.161	6.224
Cash	.161	6.224

a. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : SPSS 22.00

Berdasarkan tabel 4.5 diatas dapat diketahui bahwa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) untuk variabel E-Toll Chard(X_1) sebesar 6,224 dan variabel cash (X_2) sebesar 6,224. Dari masing-masing variabel independen memiliki nilai yang lebih besar dari nilai 5. Demikian juga nilai *Tolerance* pada variabel E-Toll Chard (X_1) sebesar 0,161 dan variabel Cash(X_2) sebesar 0,161. Dari masing-masing variabel nilai *tolerance* lebih besar dari 0,1 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinearitas antara variabel independen yang di indikasikan dari nilai *tolerance* setiap variabel independen lebih besar dari 0,1 dan nilai VIF lebih besar dari 5.

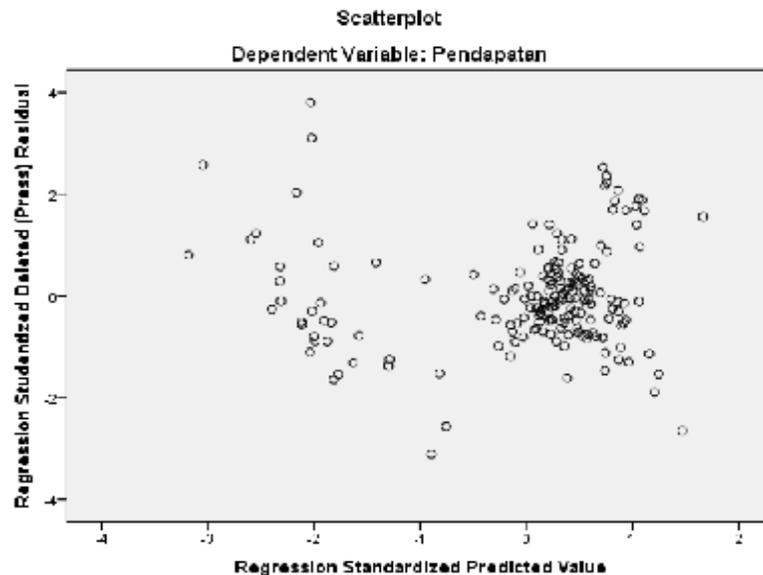
3) Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *varians* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Untuk mengetahui apakah terjadi atau tidak terjadi heterokedastisitas dalam model regresi penelitian ini, analisis yang dilakukan adalah dengan metode informal. Metode informal dalam pengujian heterokedastisitas yakni metode grafik dan metode *Scatterplot*. Dasar analisis yaitu sebagai berikut :

- a) Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik membentuk suatu pola yang teratur maka telah terjadi heterokedastisitas.
- b) Jika tidak ada pola yang jelas serta titik-titik menyebar tidak teratur, maka tidak terjadi heterokedastisitas.

Dengan SPSS versi 22.00 maka dapat diperoleh hasil uji heterokedastisitas sebagai berikut :

Gambar 4.2
Hasil Uji Heterokedastisitas



Sumber : SPSS 22.00

Bentuk gambar IV.2 diatas, dapat dilihat bahwa penyebaran residual adalah tidak teratur dan tidak membentuk pola. Hal tersebut dapat dilihat pada titik-titik atau plot yang menyebar. Kesimpulan yang bisa diambil adalah bahwa tidak terjadi heterokedastisitas.

4) Autokorelasi

Menurut Juliandi Azuar, dkk (2014 hal 163-164) Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode ke t dengan kesalahan pada periode ke t-1 (sebelumnya). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi. Model regresi yang baik adalah bebas dari autokorelasi. Salah satu cara mengidentifikasinya adalah dengan melihat nilai *Durbin Watson* (D-W) :

- a) Jika nilai D-W dibawah -2 berarti ada autokorelasi positif
- b) Jika nilai D-W diantara -2 sampai +2 berarti tidak ada autokorelasi

c) Jika nilai D-W diatas +2 berarti ada autokorelasi negative

Hasil uji autokorelasi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.7
Hasil Uji Autokorelasi
Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.971 ^a	.943	.943	11443747.99701	.627

a. Predictors: (Constant), Cash, E-toll Card

b. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : SPSS 22.00

Dari tabel diatas bahwa nilai Durbin Watson (DW hitung) adalah sebesar 0,627. Dengan demikian tidak ada autokorelasi didalam model regresi karena DW berada antara -2 sampai +2

b. Regresi Linier Berganda

Model regresi linier berganda yang digunakan adalah pendapatan sebagai variabel dependen dan E-Toll Chard dan Cash sebagai variabel independen. Dimana analisis berganda berguna untuk mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel dependen terhadap variabel independen. Berikut hasil pengelolaan data dengan menggunakan SPSS versi 22.00.

Tabel 4.8
Hasil Uji Regresi Linier Berganda
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-85805604.486	7411523.873		-11.577	.000
	E-toll Chard	5414.410	101.468	2.353	53.361	.000
	Cash	5100.645	94.169	2.388	54.165	.000

a. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber: Hasil data olahan SPSS

Dari tabel IV.6 diatas diketahui nilai-nilai sebagai berikut :

- 1) Konstanta = -85805604.486
- 2) E-Toll Chard = 5414,410
- 3) Cash= 5100,645

Hasil tersebut dimasukkan kedalam persamaan regresi linier berganda sehingga diketahui persamaan berikut :

$$Y = -85805604.486 + 5414,410_1 + 5100,645_2$$

Keterangan :

- 1) Konstanta sebesar -85805604.486 menunjukkan bahwa apabila nilai variabel independen dianggap konstan maka pendapatan pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan sebesar -85805604.486
- 2) β_1 sebesar 5414,410 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa apabila E-Toll Chard mengalami kenaikan maka akan diikuti oleh peningkatan pendapatan sebesar 5414,410 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.
- 3) β_2 sebesar 5100,645 dengan arah hubungan positif menunjukkan bahwa apabila cash mengalami kenaikan maka akan diikuti oleh kenaikan pendapatan sebesar 5100,645 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan.

c. Pengujian Hipotesis

1) Uji t Statistik atau Uji Parsial

Untuk t dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui kemampuan dari masing-masing variabel independen dalam memengaruhi variabel dependen. Alasan lain uji t dilakukan yaitu untuk menguji apakah variabel bebas (X1) secara individual terdapat hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variabel terikat

(Y). Menurut Sugiono (2016,hal 184) Rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Bentuk pengujian :
 - a) $H_a: r_s = 0$, artinya tidak terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y).
 - b) $H_a : r_s \neq 0$, artinya terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y).
- 2) Kriteria pengambilan keputusan yaitu sebagai berikut :
 - a) H_0 diterima apabila $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$ pada $\alpha = 5\%$. $Df = n - 2$
 - b) H_0 ditolak apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$

Berdasarkan hasil pengelolaan data dengan SPSS versi 22.00 maka diperoleh hasil uji statistik t sebagai berikut:

Tabel 4.9
Hasil Uji Statistik t (parsial)
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-85805604.486	7411523.873		-11.577	.000
	E-toll	5414.410	101.468	2.353	53.361	.000
	Chard	5100.645	94.169	2.388	54.165	.000

a. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : Data SPSS

Hasil pengujian statistik 1 pada tabel diatas dapat dijelaskan sebagai berikut :

a) Pengaruh E-Toll Card (X1) Terhadap Pendapatan (Y)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah E-Toll Card berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap pendapatan Tol. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial pengaruh E-Toll Card terhadap pendapatan Toll mempunyai angka signifikan sebesar $0,000 < 0,05$. Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh positif pada E-toll Card terhadap pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan.

b) Pengaruh Cash (X2) terhadap Pendapatan (Y)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah cash berpengaruh secara individual (parsial) mempunyai hubungan yang signifikan atau tidak terhadap pendapatan Tol. Untuk kriteria uji t dilakukan pada tingkat $\alpha = 0,05$.

Berdasarkan hasil pengujian secara parsial pengaruh cash terhadap pendapatan mempunyai angka signifikan sebesar $0,001 < 0,05$. Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh positif pada cash terhadap pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan.

2) Uji Signifikan Simultan (Uji F)

Uji F atau juga disebut uji signifikan serentak dimaksudkan untuk melihat kemampuan menyeluruh dari variabel bebas yaitu E-Toll Card dan Cash untuk dapat atau menjelaskan tingkah laku atau keragaman variabel terikat yaitu pendapatan. Uji F juga dimaksud untuk mengetahui apakah semua variabel memiliki koefisien regresi sama dengan nol. Berdasarkan hasil pengolahan data dengan program SPSS versi 22.00, maka diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 4.10
Hasil Uji Simultan (Uji-F)
ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	395598828539508000.000	2	197799414269754000.000	1510.388	.000 ^b
Residual	23703645647656700.000	181	130959368219098.000		
Total	419302474187164000.000	183			

a. Dependent Variable: Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Cash, E-toll Card

Sumber : Data SPSS

Dari hasil pengolahan dengan menggunakan SPSS versi 22.00 untuk kriteria uji F dilakukan pada tingkat = 5% atau 0.05

Berdasarkan hasil pengujian secara simultan pengaruh E-Toll Card dan Cash terhadap Pendapatan Tol nilai signifikan (0,000) < (0,05), dari hasil perhitungan SPSS diatas menunjukkan bahwa ada pengaruh positif dan signifikan antara E-Toll Card dan Cash terhadap pendapatan Tol pada perusahaan PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan.

d. Koefisien Determinasi (R-Square)

Koefisien determinasi ini berfungsi untuk mengetahui persentase besarnya pengaruh variabel independen dan variabel dependen yaitu dengan mengkuadratkan koefisien yang ditemukan. Dalam penggunaannya, koefisien determinasi ini dinyatakan dalam persentase (%). Untuk mengetahui sejauh mana kontribusi atau persentase E-Toll Card dan Cash terhadap pendapatan Tol maka dapat diketahui melalui Koefisien determinasi.

Tabel 4.11
Hasil Koefisien Determinasi
Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.971 ^a	.943	.943	11443747.99701

a. Predictors: (Constant), Cash, E-toll Card

b. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : Data SPSS

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai R sebesar 0,971 atau 97,1% yang berarti bahwa hubungan antara pendapatan dengan variabel bebasnya, yaitu E-Toll Card dan Cash adalah erat Sedangkan sisanya 2,9% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Pada nilai *R-Square* dalam penelitian ini sebesar 0,943 yang berarti 94,3% variasi dari pendapatan dijelaskan oleh variabel bebas yaitu E-Toll Card dan Cash. Sedangkan sisanya 5,7% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Nilai *R-Square* (R^2) atau koefisien determinasi dalam penelitian ini yaitu sebesar 0,943 yang berarti 94,3% pendapatan PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan dapat dijelaskan oleh variabel bebas yaitu E-Toll Card dan Cash . Sedangkan 5,7% dapat dijelaskan oleh faktor-faktor lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Kemudian *standard error of the estimated* artinya mengukur variabel dari nilai yang diprediksi. *Standard error of the estimated* disebut juga standar deviasi. *Standard error of the estimated* dalam penelitian ini adalah sebesar 11443747.99701 dimana semakin kecil standar deviasi berarti model semakin baik dalam memprediksi pendapatan.

4. Pembahasan

Analisis hasil temuan penelitian ini adalah analisis terhadap kesesuaian teori, pendapat, maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan hasil penelitian sebelumnya serta pola perilaku yang harus dilakukan untuk mengatasi hal tersebut. Berikut ini ada tiga (3) bagian utama yang akan dibahas dalam analisis hasil temuan penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

1. Pengaruh E-Toll Card terhadap Pendapatan Tol

Berdasarkan hasil penelitian diatas antara E-Toll Card terhadap pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan mempunyai angka signifikan sebesar $0,000 \leq 0,05$ berarti H_0 diterima yang menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh positif signifikan E-Toll Card terhadap pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan periode Juli 2017 sampai Desember 2017.

Hasil Penelitian ini didukung dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Amin Setio Lestiningsih dan Elyna Agustini (2016) dan penelitian yang dilakukan Aldio Pramudya dan Sabrina O.Shihombing (2015) yang menyatakan bahwa E-Toll Card berpengaruh secara signifikan Terhadap Pendapatan Toll

2. Pengaruh Cash Terhadap Pendapatan Tol

Berdasarkan hasil penelitian diatas antara cash terhadap pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan mempunyai angka signifikan sebesar $0,000 \leq 0,05$ berarti H_0 diterima. Berdasarkan hasil tersebut didapat kesimpulan bahwa H_0 diterima yang menunjukkan bahwa secara parsial ada pengaruh positif signifikan cash terhadap pendapatan pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan periode Juli 2017 sampai Desember 2017.

Hasil penelitian ini ini didukung dengan hasil penelitian Fatmanawati (2016) yang menyatakan bahwa Penggunaan Cash berpengaruh secara signifikan

3. Pengaruh E-Toll Card dan Cash Secara Bersama-sama Terhadap Pendapatan

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh E-Toll Card dan cash pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan. Dari uji ANOVA (*Analysis Of Varians*) hasil tersebut dapat diketahui bahwa tingkat signifikan sebesar $0,000 \leq 0,05$ sehingga H_0 diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa variabel E-Toll Card dan Cash secara bersama-sama berpengaruh positif signifikan terhadap pendapatan pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk Cabang Belmera Medan periode Juli 2017 sampai Desember 2017.

Hasil Penelitian ini didukung dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Amin Setio Lestingsih dan Elyna Agustini (2016) dan penelitian yang dilakukan Aldio Pramudya dan Sabrina O. Shihombing (2015) yang menyatakan bahwa E-Toll Card berpengaruh secara signifikan Terhadap Pendapatan Toll. Penelitian yang dilakukan oleh Fatmanawati (2016) yang menyatakan bahwa Penggunaan Cash berpengaruh secara signifikan

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian mengenai Pengaruh E-Toll Card dan Cash terhadap pendapatan pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan adalah sebagai berikut.

1. Secara parsial diketahui bahwa E-Toll Card memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pada perusahaan PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan pada periode Juli 2017 sampai Desember 2017.
2. Secara parsial diketahui bahwa Cash memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pada perusahaan PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan pada periode Juli 2017 sampai Desember 2017.
3. Secara simultan diketahui bahwa E-Toll Card dan Cash memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pada perusahaan PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan pada periode Juli 2017 sampai Desember 2017.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka dalam hal ini penulis dapat menyarankan hal-hal sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan pendapatan pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan perusahaan hendaknya menggunakan E-Toll Card dan Cash.

2. Untuk meningkatkan tingkat pendapatan mengurangi jumlah beban operasional maka dapat dilakukan dengan meningkatkan penggunaan E-Toll Card pada PT. Jasa Marga (Persero) tbk Cabang Belmera Medan.
3. Sebaiknya pihak manajemen harus lebih memperhatikan penggunaan cash guna mempermudah para pengguna jalan tol.

DAFTAR PUSTAKA

- Amin Setio Lestningsih, Elyna Agustini(2016). *Hubungan Penggunaan E-TOLL Card terhadap Pendapatan Tol pada PT. Jasa Marga Tbk Cabang Ctc: Studi Kasus Gerbang Tol Tebet 1*. Jurnal Online Insan Akuntan 1(2) : 279-298.
- Bank Indonesia.*Peraturan Bank Indonesia Tentang Uang Elektronik PBI No11/12/PBI/2009*.
- Deddi Nordiawan, dkk (2009). “Akuntansi Pemerintahan” Jakarta :Salemba Empat.
- Fatmaniawati (2016). *Analisis Penyebab Sistem Pembayaran Tunai Mendominasi Sistem Pembayaran Non Tunai (Studi Kasus Glant, Ekspres, Indomaret, dan Alfamart)*.
- Ikatan Akuntan Indonesia (IAI)(2009). “Standar Akuntansi Keuangan” Jakarta : Salemba Empat.
- Jonathan , Sarwono (2007). *Analisis Jalur untuk Riset Bisnis dengan SPSS*. Yogyakarta: Andi.
- Juliandi, Azuar, dkk (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis Konsep dan Aplikasi*. Cetakan Pertama. Medan: UMSU PRESS.
- Keputusan Direksi No.047/KPTS/1994 *Tentang Struktur Organisasi PT Jasa Marga*.
- Keputusan Direksi No 070/KPTS/1992 *Tentang pembentukan JM-CTC*.
- Nuramalia Hasanah dan Achmad Fauzi (2017). “Akuntansi Pemerintahan” Jakarta: In Media.
- Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2005 (2009) “Komite Standar Akuntansi Pemerintahan”Jakarta: Salemba Empat.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.392/PRT/M/2005 *Tentang Standar Pelayanan Minima (SPM) Jalan Tol*.
- Peraturan Pemerintah No 40 Tahun 2001 *Tentang Tarif Tol*.
- Peraturan Pemerintah No 8 Tahun 1990 *Tentang Maksud dan Tujuan Jlan Tol*
Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 16/PRT/M/2017 Tentang Transaksi Non Tunai di Jalan Tol.
- Priyono, Teddy Chandra (2016 “*Esensi Ekonomi Makro*”. Surabaya : Zifatama Publishing.

Pohan Aulia (2013). *Sistem pembayaran Strategi dan Implementasi di Indonesia*. Edisi Revisi. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.

Rudianto(2010). “Akuntansi Koperasi” Edisi Kedua. Jakarta : Erlangga.

Sugiyono (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Afabeta.

Sihombing SO ,Gunaldi, Pramudya A,. *Prediksi Penggunaan Actual E-Toll Card dengan pendekatan Persamaan Model Struktural*. Jurnal Manajemen Teknologi Vol 14 No 2. 2015.

Surat Edaran Bank Indonesia No 11/11/DASP *Tentang Uang Elektronik*.

SK. Direksi Nomor.48/KPTS/2006 *Tentang Pedoman Sistem Pengupulan Jalan Tol*.

Undang-Undang No 38 Tahun 2004 *Tentang Jalan Tol*.

Undang- Undang No.13 Tahun 1980 *Tentang Jlan tol*.