

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Penelitian**

Dalam era globalisasi saat ini, setiap negara dituntut untuk semakin maju dan berkembang seiring dengan zaman dimana setiap negara harus mampu mengacu pada perekonomian. Di tengah banyaknya persaingan bisnis yang semakin kompetitif, pembangunan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami peningkatan. Pertumbuhan ekonomi Indonesia periode 2009-2013 mencapai rata-rata 5,9% per tahun yang merupakan pertumbuhan ekonomi tertinggi (<http://www.bbc.co.uk/indonesia>, 16 Agustus 2013).

Bukan hanya pembangunan dan pertumbuhan ekonomi, bisnis industri di Indonesia pun terus mengalami kemajuan seiring dengan berkembangnya teknologi. Perkembangan bisnis industri yang semakin pesat, menuntut perusahaan saling bersaing satu sama lain untuk meningkatkan pendapatan perusahaan. Salah satu yang bisa dilakukan perusahaan adalah menjaga kualitas kerja dalam internal perusahaan terutama dalam hal upaya peningkatan kinerja keuangan perusahaan. Menurut Mulyadi (2007:363), kinerja didefinisikan sebagai keberhasilan personel dalam mewujudkan sasaran strategik di empat perspektif: keuangan, *customer*, proses serta pembelajaran dan pertumbuhan.

Kinerja keuangan perusahaan dapat diukur dengan menggunakan rasio profitabilitas. Menurut Kasmir (2013:196), rasio profitabilitas merupakan rasio

untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan. Hal ini ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi.

Pengertian yang sama disampaikan oleh Hanafi dan Halim (2009:83) bahwa profitabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan keuntungan (profit) pada tingkat penjualan, aset dan modal saham tertentu. Secara keseluruhan ketiga pengukuran ini akan memungkinkan seorang analis untuk mengevaluasi tingkat *earning* dalam hubungannya dengan volume penjualan jumlah aktiva dan investasi tertentu dari pemilik perusahaan.

Profitabilitas juga mempunyai arti penting dalam usaha mempertahankan kelangsungan hidupnya dalam jangka panjang, karena profitabilitas menunjukkan apakah badan usaha tersebut mempunyai prospek yang baik di masa yang akan datang. Dengan demikian setiap badan usaha akan selalu berusaha meningkatkan profitabilitasnya, karena semakin tinggi tingkat profitabilitas suatu badan maka kelangsungan hidup badan tersebut akan lebih terjamin (Dewi, 2013).

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) merupakan salah satu pelaku kegiatan ekonomi di dalam perekonomian nasional, yang bersama-sama dengan pelaku ekonomi lain yaitu swasta dan koperasi melaksanakan peran saling mendukung berdasarkan demokrasi ekonomi. Sebagai salah satu pelaku kegiatan ekonomi, keberadaan BUMN diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional (<http://books.google.co.id/books>, Mei 2014).

Pemerintah mencatat pada tahun 2012 dari 141 Badan Usaha Milik Negara membukukan laba sekitar 139,246 triliun, 24 BUMN diantaranya mengalami kerugian dengan nilai 3,319 triliun. Di tahun 2013, jumlah BUMN menjadi 140 perusahaan terdapat 109 BUMN yang membukukan laba sekitar 156,665 triliun sementara 31 BUMN masih rugi dengan nilai 34,562 triliun ([www.bumn.go.id](http://www.bumn.go.id), 21 Mei 2014).

Adapun daftar beberapa perusahaan BUMN yang mengalami kerugian di tahun 2013 adalah sebagai berikut:

**Tabel 1.1**  
**Daftar Beberapa Perusahaan BUMN Sektor Transportasi dan Industri**  
**Transportasi yang Mengalami Kerugian**  
**di Tahun 2013**

No.	Nama Perusahaan	Kerugian (Rp Juta)
1	PT Merpati Nusantara Airlines	1.218.539
2	PT PELNI	634.175
3	PT PAL Indonesia	382.138
4	PT INKA	96.784
5	PT Dok dan Perkapalan Surabaya	94.834
6	PT Dirgantara Indonesia	84.674
7	PT Dok dan Kodja Bahari	2.573

Sumber : [www.bumn.go.id](http://www.bumn.go.id), 21 Mei 2014

Berdasarkan tabel di atas, BUMN transportasi yang mengalami kerugian terbesar adalah PT Merpati Nusantara Airlines. PT Merpati Nusantara Airlines adalah salah satu perusahaan penerbangan nasional domestik di Indonesia. Selain memiliki masalah rekor keselamatan yang buruk, PT Merpati juga memiliki masalah keuangan, setiap tahun PT Merpati mengalami kerugian. Di tahun 2011, PT Merpati merugi

sebesar Rp 778,64 miliar. Bahkan di saat terjadi krisis di tahun 1997, hutang PT Merpati lebih besar dari asetnya.

Sewa pesawat yang tidak layak, penyewaan pesawat yang penuh manipulasi, serta penurunan kinerja pelayanan, masalah-masalah tersebut berdampak kepada ketepatan jadwal penerbangan (*on time performance*) yang makin rendah. Memasuki bulan Februari 2014, untuk sementara PT Merpati memberhentikan semua operasi penerbangannya. PT Merpati berhenti beroperasi lantaran tidak mampu membayar asuransi, bahan bakar dan gaji pegawainya. Kini PT Merpati terbebani hutang yang mencapai 1,2 Trilyun Rupiah ([www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com), 20 Mei 2014).

Peringkat kedua BUMN transportasi yang mengalami kerugian adalah PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni). Sepanjang tahun 2013, PT Pelni harus menelan kerugian hingga Rp 634 Miliar. Kerugian terjadi karena perseroan harus membayar pembayaran kapal dalam mata uang euro sebesar Rp 175 miliar (<http://www.jpnn.com>, 21 Mei 2014).

Kerugian juga disebabkan kenaikan harga BBM dan spare part kapal. PT Pelni terus menghadapi kenaikan berbagai biaya. Kenaikan biaya tersebut mulai dari biaya pegawai, bahan bakar, kenaikan nilai kurs rupiah terhadap dolar Amerika Serikat, biaya pemeliharaan rutin, hingga biaya overhead. Kondisi tersebut membuat tarif ekonomi yang berlaku saat itu tidak mampu menutupi biaya pokok yang dikeluarkan sehingga perusahaan mengalami kerugian. (<http://bisnis.news.viva.co.id>, 09 April 2014).

Berdasarkan fenomena tersebut, untuk dapat menilai kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba dan memenuhi kewajiban, maka diperlukannya analisis laporan keuangan. Salah satu komponen untuk menilai keuangan perusahaan adalah analisis rasio profitabilitas.

Profitabilitas keuangan perusahaan tercermin dari laporan keuangannya dengan menggunakan perbandingan antara berbagai komponen yang ada di laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi. Pengukuran dapat dilakukan untuk beberapa periode. Tujuannya adalah agar terlihat perkembangan perusahaan dalam rentang waktu tertentu, baik penurunan atau kenaikan serta mencari penyebab perubahan tersebut. Menurut Kasmir (2013:199), beberapa indikator rasio profitabilitas yang dapat digunakan yaitu *Profit Margin (Profit Margin On Sales)*, *Return On Assets (ROA)*, *Return On Equity (ROE)* dan *Earning Per Share* (laba per lembar saham).

Penulis menggunakan rasio profitabilitas khususnya *Return On Asset (ROA)*. Kasmir (2013:197) menjelaskan rasio *Return On Asset (ROA)* adalah rasio laba bersih setelah pajak dibagi dengan total asset untuk menilai seberapa besar tingkat pengembalian dari asset yang dimiliki oleh perusahaan. Analisa *Return On Asset (ROA)* bersifat menyeluruh dan digunakan untuk mengukur efektifitas dari keseluruhan operasi perusahaan. *Return On Asset (ROA)* dapat mengukur kemampuan perusahaan dengan keseluruhan dana yang ditanamkan dalam aktiva yang digunakan untuk operasi perusahaan sehingga dapat menghasilkan keuntungan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi terhadap peningkatan profitabilitas khususnya *Return On Asset (ROA)* perusahaan, diantaranya adalah laba bersih dan

total asset. Aset yang dimiliki oleh perusahaan dapat berupa aktiva tetap (*fixed assets*), aktiva lancar (*current assets*), maupun bentuk *financial assets* berupa saham dan obligasi (Darminto,2007).

Investasi aktiva tetap merupakan suatu bentuk penanaman modal yang dilakukan oleh perusahaan dengan harapan bahwa suatu saat kegiatan operasi perusahaan tersebut dapat menghasilkan laba atau mendatangkan tingkat pengembalian investasi (*return*) yang memuaskan (Darminto,2008).

Keputusan investasi didukung oleh keputusan pendanaan. Komposisi pendanaan berupa ekuitas pemilik, kewajiban jangka panjang dan kewajiban jangka pendek. Keputusan pendanaan dapat diartikan sebagai keputusan manajemen perusahaan dalam menentukan sumber dana, baik yang berasal dari sumber internal maupun sumber eksternal. Sumber internal meliputi laba ditahan dan sumber eksternal meliputi hutang jangka panjang, hutang jangka pendek dan modal saham (Nazia,2013).

Aset yang besar memungkinkan perusahaan memiliki total utang yang besar pula, dimana sebagian aset dibiayai oleh utang perusahaan kepada pihak lain. Selain itu, rugi selisih kurs memiliki andil dalam naik turunnya laba bersih perusahaan karena masalah ekonomi global akan mempengaruhi kurs dunia salah satunya bagi perusahaan-perusahaan *Go Public* di Indonesia yang harus mengkonversi nilai mata uang asing ke mata uang rupiah (Firma,2013).

Salah satu BUMN mengalami rugi selisih kurs adalah PT Perusahaan Listrik Negara (PLN). Total aset PT PLN hingga akhir tahun 2013 mencapai Rp 595,87

triliun, atau naik dari akhir tahun 2012 Rp 549,37 triliun. Namun setiap tahun PT PLN mengalami penurunan laba bersih. Adapun data laba bersih PT PLN adalah sebagai berikut:

**Tabel 1.2**  
**Daftar Laba Bersih PT PLN**  
**Tahun 2009-2013**

<b>Tahun</b>	<b>Laba Bersih (Dalam Rupiah)</b>
2009	14,6 triliun
2010	10,3 triliun
2011	5,4 triliun
2012	3,2 triliun
2013	(29,6) triliun

(Sumber : <http://www.pln.co.id/p3bs>, 5 Maret 2014)

Di tahun 2009, PT Perusahaan Listrik Negara (PLN) sempat mendapat laba bersih Rp 14,6 triliun. Di tahun 2010 laba bersih mengecil menjadi Rp 10,3 triliun, di tahun 2011 Rp 5,4 triliun dan di tahun 2012 menciut menjadi Rp 3,2 triliun, sampai akhirnya tahun lalu rugi Rp 29,6 triliun. Dari sisi pendapatan, BUMN kelistrikan ini sebenarnya berhasil meraup *revenue* sebesar Rp 257,4 triliun, atau naik 10,63 persen dari Rp 232,65 triliun.

Setio Anggoro Dewo, Direktur Keuangan PLN menjelaskan, PT PLN menderita rugi selisih kurs sepanjang 2013. Jumlah kerugian selisih kurs mencapai Rp 42,2 triliun, atau membengkak dari tahun 2012 sebesar Rp 5,93 triliun. Hal ini karena terjadi rugi kurs akibat hutang PT PLN didominasi oleh valas. (www.nefosnews.com, 5 Maret 2014).

Selain PT PLN, masalah keuangan pun pernah mendera PT Kereta Api Indonesia (KAI). Sarana dan prasarana yang sudah uzur, jumlah lokomotif, rangkaian Kereta Api dan gerbong barang yang terus berkurang. Terjadi *backlog* yang cukup parah, sehingga kinerja operasional tidak maksimal. Keamanan dan keselamatan penumpang dipertaruhkan. Rangkaian masalah yang mendera PT KAI tersebut berimbas pada kinerja keuangan (Buku Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia, 2013)

**Tabel 1.3**  
**Daftar Laba Bersih PT KAI (Persero)**  
**Tahun 2005-2008**

<b>Tahun</b>	<b>Laba Bersih (Dalam Rupiah)</b>
2005	6,9 milyar
2006	14,2 milyar
2007	(40,5) milyar
2008	(83,4 ) milyar

(Sumber : Buku Jonan dan Evolusi Kereta Api Indonesia, 2013)

Tahun 2007 dan 2008 kondisi kesehatan PT KAI adalah BBB alias kurang sehat. Pada tahun 2009, armada PT KAI mengalami penurunan, dari 406 lokomotif yang ada tinggal 330 buah saja yang masih beroperasi. Begitu pula dengan kereta rangkaian diesel (KRD) dari 85 rangkaian berkurang menjadi 77 rangkaian. Begitu juga dengan jumlah gerbong, dari 6.823 gerbong hanya tinggal 3.376. Sementara kereta lokal berkurang 74 unit menjadi 17 unit pada 2009.

Merujuk kepada Perpres No.53/2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis bidang Perkeretaapian, biaya pemeliharaan infrastruktur perkeretaapian atau yang dikenal dengan istilah IMO (*Infrastructure Maintenance and Operation*) ditanggung pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan.



Namun pada kenyataannya PT KAI harus menanggung sendiri biaya IMO. Pada tahun 2012 biaya IMO yang harus ditanggung mencapai 1,5 triliun. Di tahun 2013 biaya IMO diperkirakan mencapai 1,7 triliun. Biaya IMO yang harus dikeluarkan oleh PT KAI itu telah menggerus laba bersih perseroan ([www.bumtrack.co.id](http://www.bumtrack.co.id), November 2013).

Tahun 2009, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memutuskan melakukan peremajaan sarana dan mengembangkan investasi asetnya berupa sarana dan prasarana. PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mengganti gerbong kereta yang sudah berumur di atas 30 tahun. Untuk melakukan investasi, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memerlukan sumber pendanaan eksternal dari bank sebesar kurang lebih Rp 10,1 triliun (Laporan Manajemen PT KAI, 2013).

Sebagian dari kebutuhan pendanaan tersebut dipenuhi melalui kredit sindikasi, Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan Bank Rakyat Indonesia (Persero) kucurkan kredit kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp 4,024 triliun. Pembiayaan bank sebesar 85% dan 15% dari dana PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp 710,26 milyar digunakan untuk pembiayaan 44 lokomotif di Sumatera Selatan, 100 lokomotif di Jawa, 1.200 gerbong angkutan batu bara dan 1.200 gerbong angkutan peti kemas ([www.investor.co.id](http://www.investor.co.id), 9 Maret 2013).

Menurut Darminto (2008:17), investasi yang telah dilakukan oleh para pemodal perusahaan, baik pemilik maupun kreditur pada hakekatnya mengharapkan hasil dari investasinya berupa tingkat pengembalian dan laba yang maksimal. PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam bisnisnya diharapkan dapat meningkatkan

profit perusahaan yang akan digunakan untuk membiayai operasi perusahaan dan juga untuk membayar hutang yang harus segera dipenuhi. Laba (*profit*) dapat menimbulkan pengaruh yang cukup besar terhadap kelangsungan operasi perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik dengan permasalahan yang ada dan bermaksud untuk melakukan penelitian di PT Kereta Api Indonesia (Persero) serta menyajikannya dalam sebuah laporan skripsi dengan judul: **“Pengaruh Investasi Aktiva Tetap dan Sumber Dana terhadap Profitabilitas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).”**

## **1.2 Rumusan masalah**

Adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana investasi aktiva tetap yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Bagaimana penggunaan utang yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
3. Bagaimana penggunaan ekuitas yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
4. Bagaimana profitabilitas yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
5. Seberapa besar pengaruh investasi aktiva tetap, penggunaan utang dan penggunaan ekuitas terhadap profitabilitas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara simultan.

6. Seberapa besar pengaruh investasi aktiva tetap, penggunaan utang dan penggunaan ekuitas terhadap profitabilitas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara parsial.

### **1.3 Maksud dan tujuan penelitian**

Adapun maksud penelitian yang dilakukan penulis adalah mempelajari dan mengevaluasi serta membuat kesimpulan mengenai pengaruh investasi aktiva tetap dan sumber dana terhadap profitabilitas.

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

1. Untuk mengetahui investasi aktiva tetap yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Untuk mengetahui penggunaan utang yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
3. Untuk mengetahui penggunaan ekuitas yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
4. Untuk mengetahui profitabilitas yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
5. Untuk mengetahui berapa besar investasi aktiva tetap, penggunaan utang dan penggunaan ekuitas terhadap profitabilitas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara simultan.

6. Untuk mengetahui berapa besar investasi aktiva tetap, penggunaan utang dan penggunaan ekuitas terhadap profitabilitas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara parsial.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara akademis maupun praktis, yaitu:

1. Bagi penulis

Untuk mengetahui pengaruh investasi aktiva tetap dan sumber dana terhadap profitabilitas, selain itu juga sebagai salah satu syarat untuk menempuh ujian sidang guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi jenjang pendidikan Strata Satu (S1) Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pasundan Bandung.

2. Bagi Perusahaan

Memberikan masukan bagi perusahaan terutama dalam masalah pengaruh investasi aktiva tetap dan sumber dana terhadap profitabilitas, sehingga keuntungan yang diperoleh dari perubahan investasi aktiva tetap tersebut di masa yang akan datang bisa lebih dioptimalkan.

3. Bagi Pihak Lain

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi maupun bahan kajian bagi penelitian selanjutnya.