

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Normalnya sasaran perusahaan dalam mencapai tujuannya adalah untuk menghasilkan profitabilitas sebesar-besarnya dalam menjalankan kegiatan usaha. Profitabilitas sangat penting bagi perusahaan untuk mencapai tujuannya, dimana dapat digunakan oleh manajemen sebagai tolak ukur keberhasilan atau kegagalan. Akibatnya, perusahaan bersaing untuk mendapatkan keuntungan maksimal secepat dan seefisien mungkin. Kegiatan operasional akan dapat didukung dengan baik, jika perusahaan memiliki tingkat profitabilitas tinggi. Dimana banyak faktor yang dapat menentukan tingkat profitabilitas.

Profitabilitas yang diperoleh perusahaan dapat diperuntukan pada perkembangan serta mempertahankan kelangsungan perusahaan. Apa lagi di era global ini dimana antar perusahaan saling bersaing untuk menghasilkan profitabilitas yang tinggi, perusahaan yang tidak siap bersaing dengan pesaingnya maka perusahaan tersebut tidak bisa bertahan lama dan bahkan mengalami kebangkrutan. Salah satu sektor industri yang perkembangannya dinilai baik yaitu dari sektor industri penerbangan. Sektor industri penerbangan seharusnya memiliki potensi tinggi untuk terus berkembang, karena merupakan salah satu transportasi udara utama. Selain itu gencarnya pemerintah dalam mempromosikan pariwisata nasional memberikan kesempatan yang tinggi bagi sektor industri penerbangan untuk terus berkembang.

Namun sayangnya dikondisi pandemi sekarang yang belum pernah terjadi sebelumnya, berdampak pada perekonomian global yang mengalami ketidakstabilan dan pelemahan. Sehingga, mengharuskan pemilik usaha untuk mencari cara agar tetap mampu bertahan pada kondisi ini. Kondisi yang sekarang terjadi menyebabkan ekonomi di beberapa sektor/industri mengalami penurunan, sehingga pemilik usaha harus mampu menghadapi permasalahan tersebut. Kondisi ini juga sangat berpengaruh terhadap sektor industri penerbangan, dikarenakan dikeluarkannya kebijakan terkait pembatasan sosial oleh pemerintah. Sehingga, berakibat pada pembatasan berpergian baik dalam negeri ataupun luar negeri.

Menurut data terbaru dari Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA) melaporkan bahwa, tahun 2020 merupakan tahun dengan rekor terburuk bagi sektor industri penerbangan. Mengutip *Breakingtravelnews*, melalui publikasi tahunan *World Air Transport Statistics* dari Kompas, mereka mengatakan bahwa 1,8 juta penumpang terbang pada 2020. Penurunan terjadi sebanyak 60 persen dari tahun 2019, dengan jumlah penumpang sebanyak 4,5 miliar orang yang terbang.

Lebih lanjut, menurut laporan artikel Liputan6, Grant Thornton menekankan tiga aspek utama masalah yang menjadi tantangan industri penerbangan dalam studi terbarunya "*Aviation: preparing the return of travel*" diantaranya: likuiditas, biaya operasional, utang dan restrukturisasi. Dimana, menurut International Air Transport Association (IATA), arus kas industri penerbangan diperkirakan akan negatif. Situasi buruk ini menunjukkan bahwa

bangkit kembali di sektor bisnis penerbangan membutuhkan perencanaan yang matang.

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk salah satu maskapai perusahaan yang terdampak dari kondisi pandemi ini. Didirikan pada 31 Maret 1950, dengan 60,54 persen kepemilikan sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 2020. Dan pada 11 Februari 2011, perusahaan tercatat di Bursa Efek Indonesia dengan saham awal Rp. 750,-. Harga jual saham pertama ditentukan dengan harga terendah yang diberikan, yaitu ditetapkan pada Rp 750–Rp 1100. Dimana dipikiran banyak orang, perusahaan maskapai penerbang tersebut merupakan perusahaan transportasi penerbangan yang paling populer dan terbesar di Indonesia, sehingga kita membayangkan bahwa perusahaan Garuda Indonesia memiliki profitabilitas yang tinggi dibandingkan maskapai penerbangan lainnya, namun pada kenyataannya tidaklah demikian. Berikut disajikan dalam tabel dan grafik data keuntungan serta kerugian perusahaan pada tahun berjalan:

Tabel 1.1

Laba (Rugi) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2011-2020

Tahun	Laba (Rugi) Tahun Berjalan (USD)	Keterangan
2011	64.225.536	Laba
2012	110.842.573	Laba
2013	23.531.387	Laba
2014	-368.911.279	Rugi
2015	77.974.161	Laba
2016	9.364.858	Laba
2017	-213.389.678	Rugi
2018	-228.889.524	Rugi
2019	-44.567.515	Rugi
2020	-2.476.633.349	Rugi

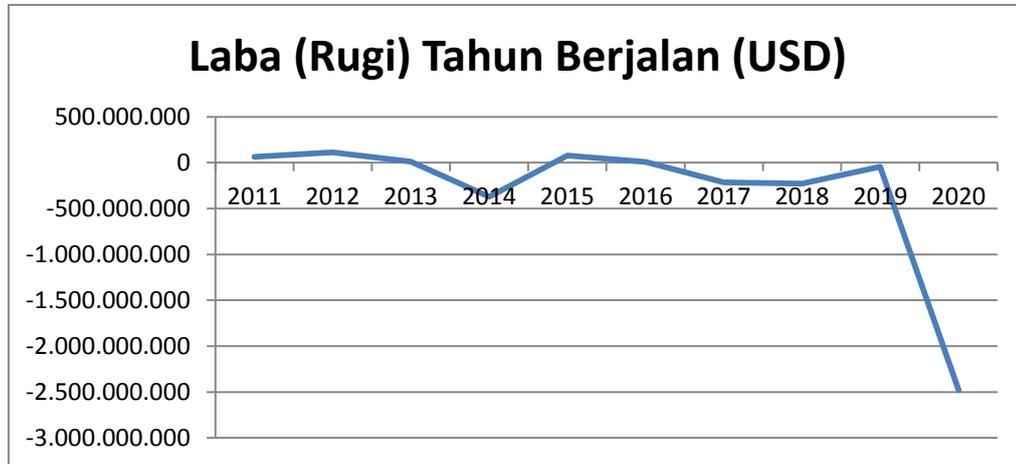
Sumber : www.garuda-indonesia.com (data diolah peneliti 2022)

Walaupun seharusnya sektor penerbangan memiliki potensi yang baik, namun dilihat selama 10 tahun terakhir perusahaan mengalami fluktuatif pada *profit* perusahaan dimana selama 4 tahun terakhir secara berturut-turut perusahaan mengalami kerugian, dan dilihat bahwa kerugian tertinggi terjadi pada tahun 2020 sebesar -2.476.633.349 dalam USD. Pada tahun 2011 perusahaan mendapatkan laba sebesar 64.225.536 USD, lalu pada tahun 2012 mengalami kenaikan laba menjadi 110.842.573 USD, pada tahun 2013 terjadi penurunan yang relatif signifikan namun masih mendapatkan laba sebesar 23.531.387USD, dan kerugian signifikan terjadi pada tahun 2014 yaitu sebesar -368.911.279USD, namun pada tahun 2015 perusahaan kembali bangkit dengan mendapatkan kenaikan laba menjadi 77.974.161 USD, tetapi kembali mengalami penurunan laba pada tahun 2016 dengan tetap mendapatkan laba sebesar 9.364.858 USD. Disayangkan pada tahun-tahun berikutnya perusahaan mengalami penurunan secara berturut-turut, diantaranya penurunan pada tahun 2017 sebesar -213.389.678, pada tahun 2018 sebesar -228.889.524, pada tahun 2019 sebesar -44.567.515, dan penurunan paling rendah terjadi pada tahun 2020 sebesar -2.476.633.349.

Kerugian tertinggi yang dialami perusahaan pada tahun 2020, kemungkinan disebabkan karena pembatasan perjalanan sehingga terjadi pembatasan penumpang karena kondisi pandemi saat ini. Kerugian pada tahun 2020 ini merupakan kerugian terbesar yang pernah dialami oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Agar lebih mudah dilihat berikut ini disajikan grafik data laba (rugi) perusahaan dibawah ini:

Grafik 1.1

Laba (Rugi) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2011-2020



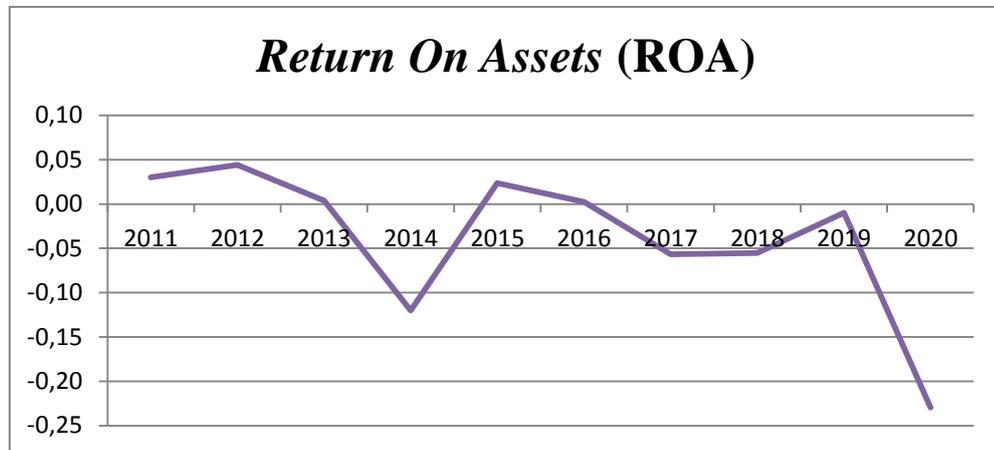
Sumber : www.garuda-indonesia.com (data diolah peneliti 2022)

Karena profitabilitas perusahaan yang terus menurun menyebabkan perusahaan harus direstrukturasi, dimana perusahaan secara teknis dapat dikatakan bangkrut namun belum secara legal. Profitabilitas yang terus menurun ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor. Sebelumnya untuk melihat profitabilitas yang diperoleh perusahaan, maka pada penelitian ini digunakan rasio profitabilitas. Rasio ini merupakan pengukuran kemampuan perusahaan untuk memperoleh *profit* dari penggunaan aset selama periode waktu tertentu. Dimana *Return On Assets* (ROA) digunakan sebagai ukuran indikator rasio profitabilitas.

ROA digunakan sebagai indikator pengukuran besarnya tingkat profitabilitas yang dihasilkan perusahaan dari penggunaan semua aktiva milik perusahaan, dimana jika tingkat profitabilitas besar menunjukkan pengelolaan perusahaan yang semakin baik oleh manajemen. Berikut ini grafik *Return On Assets* (ROA) perusahaan tahun 2011-2020 disajikan dibawah ini:

Grafik 1.2

Return On Assets (ROA) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahunan 2011-2020



Sumber : www.garuda-indonesia.com (data diolah peneliti 2022)

Grafik diatas menunjukkan bahwa *Return On Assets (ROA)* perusahaan mengalami naik turun. Terlihat pada tahun 2011-2012 mengalami peningkatan dan mengalami penurunan yang cukup signifikan dari tahun 2013 ke tahun 2014, namun sempat meningkat kembali pada tahun 2015, namun mengalami penurunan kembali dari tahun 2016 ke tahun 2017, dan kemudian pada tahun 2018. Diikuti kenaikan pada tahun 2019, namun penurunan kembali di tahun 2020. Dari Grafik *Return On Assets (ROA)* tersebut terlihat pada semua tahun menghasilkan rasio dibawah satu, dengan rasio terbesar yaitu 0,04 terjadi pada tahun 2012 dan rasio terkecil yaitu -0,23 terjadi pada tahun 2020.

Berbagai variabel dapat mempengaruhi kondisi profitabilitas yang fluktuasi pada perusahaan, salah satunya yaitu dari aktivitas yang dijalankan perusahaan. Aktivitas ini dapat sangat berpengaruh terhadap kondisi kinerja dari perusahaan, apakah efektif dan efisien atau tidak. Rasio aktivitas dapat menjadi salah satu pengukur untuk melihat keefektivitasan kinerja perusahaan.

Rasio aktivitas atau rasio efisiensi merupakan pengukuran yang menilai efektif dan efisien atau tidak perusahaan dalam memanfaatkan sumber dayanya dalam melaksanakan kegiatannya (Kasmir, 2019). Untuk itu pada penelitian ini digunakan beberapa rasio aktivitas yang kemungkinan dapat mempengaruhi profitabilitas pada perusahaan diantaranya: variabel perputaran modal kerja (WCTO), variabel perputaran aktiva tetap (FATO), dan variabel perputaran total aktiva (TATO). Dibawah ini disajikan beberapa variabel penelitian rasio aktivitas pada tahun berjalan:

Tabel 1.2

Variabel *Working Capital Turnover* (WCTO), Variabel *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan Variabel *Total Asset Turnover* (TATO) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahunan 2011 – 2020

Tahun	<i>Working Capital Turnover (WCTO)</i>	<i>Fixed Asset Turnover (FATO)</i>	<i>Total Asset Turnover (TATO)</i>
2011	4,09	4,64	1,46
2012	5,46	4,35	1,38
2013	4,54	4,31	1,26
2014	4,85	4,26	1,27
2015	3,79	4,40	1,15
2016	3,32	4,17	1,03
2017	4,23	4,64	1,11
2018	4,01	4,62	0,99
2019	4,03	4,00	1,03
2020	2,78	0,16	0,14

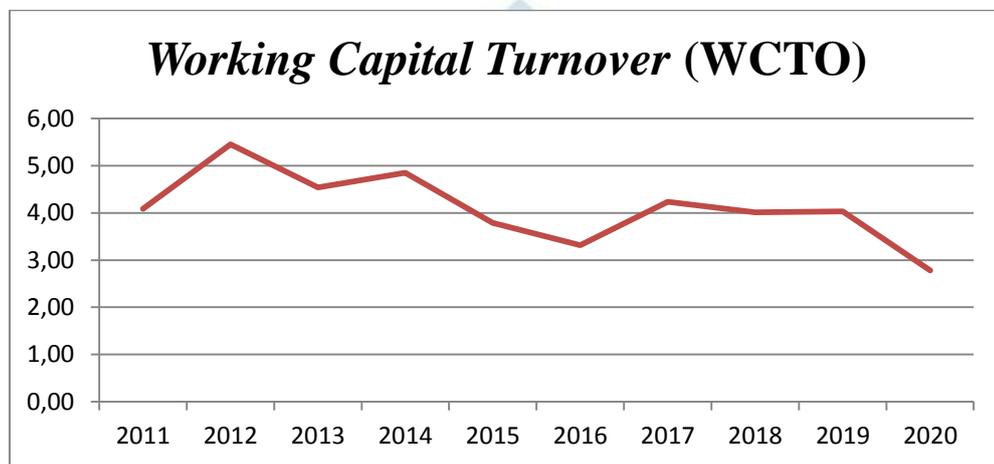
Sumber : www.garuda-indonesia.com (data diolah peneliti 2022)

Faktor pertama yang dievaluasi selama proses penelitian yaitu *Working Capital Turnover* (WCTO). Rasio ini digunakan untuk menganalisis efisiensi pemakaian modal kerja perusahaan dari waktu ke waktu. Selain itu juga untuk mendanai operasi sehari-harinya setiap perusahaan pasti membutuhkan modal

kerja (Kasmir, 2019). Tujuannya adalah untuk menentukan berapa banyak modal kerja berputar dari waktu ke waktu, dengan tingkat rasio yang rendah menunjukkan bahwa perusahaan tidak efektif dalam penggunaan modal kerja. Dibawah ini disajikan grafik *Working Capital Turnover* (WCTO) tahun 2011-2020:

Grafik 1.3

Working Capital Turnover (WCTO) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahunan 2011 – 2020



Sumber : www.garuda-indonesia.com (data diolah peneliti 2022)

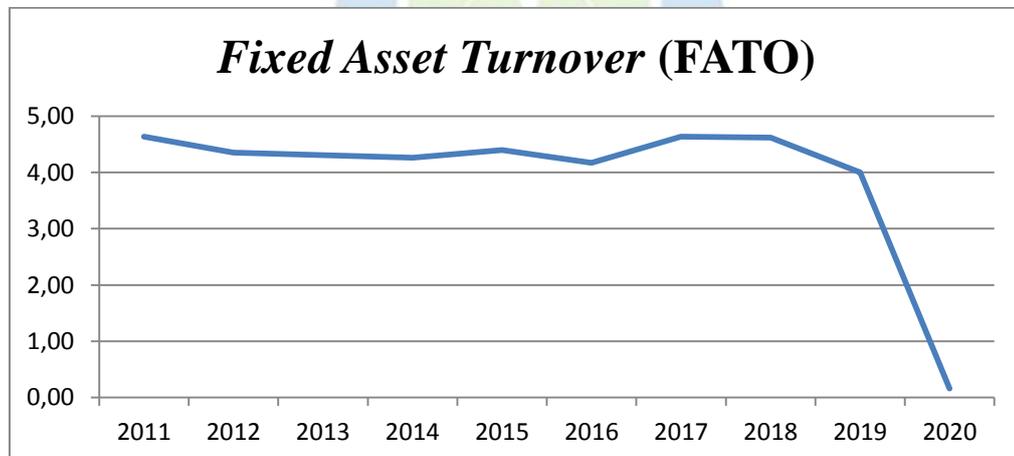
Dari grafik yang disajikan menunjukkan bahwa pada WCTO perusahaan terjadi secara fluktuatif. Dapat dilihat pada grafik tersebut dari tahun 2011-2012 perusahaan mengalami peningkatan. lalu terjadi penurunan di tahun 2013 dan kembali terjadi peningkatan tahun 2014. Namun disayangkan di tahun 2015-2016 kembali terjadi penurunan berturut-turut. Dan kembali terjadi peningkatan di tahun 2017, tetapi di tahun 2018 terjadi sedikit penurunan, dengan sedikit peningkatan di tahun 2019. Dilanjutkan di tahun 2020 terjadi penurunan kembali

yang cukup rendah. Dimana rasio terbesar terjadi pada tahun 2012 adalah 5,46 dan rasio terkecil terjadi pada tahun 2020 adalah 2,78.

Selanjutnya komponen kedua yang diperhatikan dalam proses analisis ini yaitu *Fixed Asset Turnover* (FATO). *Fixed Assets Turnover* juga dikenal sebagai perputaran aset tetap, adalah rasio yang mengevaluasi efektivitas tingkat perputaran aset tetap perusahaan dalam hal pengaruhnya terhadap keuangan perusahaan (Fahmi, 2014). Rasio ini digunakan untuk menentukan seberapa sukses *fixed asset* dalam menghasilkan pendapatan. Berikut ini data terkait *Fixed assets turnover* pada tahun 2011-2020:

Grafik 1.4

Fixed Asset Turnover (FATO) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahunan 2011 – 2020



Sumber : www.garuda-indonesia.com (data diolah peneliti 2022)

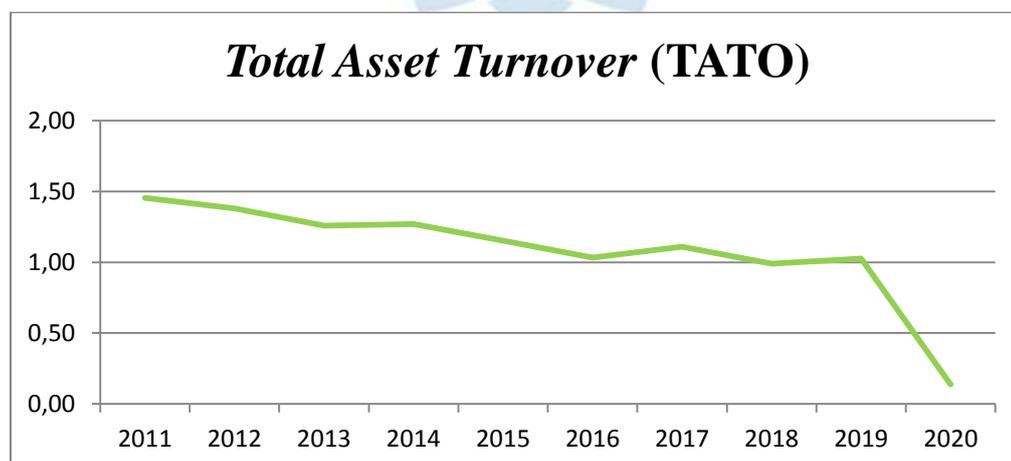
Untuk rasio *Fixed Asset Turnover* (FATO) disajikan pada grafik diatas. Dapat dilihat bahwa setiap tahunnya mengalami flutuatif dengan perubahan setiap tahunnya tidak terlalu jauh. Pada tahun 2011 sampai tahun 2014 terjadi penurunan yang tidak terlalu signifikan dan pada tahun 2015 terjadi peningkatan. Akan tetapi

tahun berikutnya 2016 kembali terjadi penurunan, perusahaan dapat kembali mengalami kenaikan di tahun 2017, dan kembali terjadi penurunan tahun 2018 diikuti penurunan pada tahun 2019-2020. Dimana rasio tertinggi sebesar 4,64 terjadi pada tahun 2011 dan 2017 dan rasio paling rendah dialami tahun 2020 sebesar 0,16.

Komponen ketiga yang diperhatikan dalam proses analisis ini yaitu *Total Asset Turnover* (TATO), dimana digunakan untuk memperkirakan seluruh aset perusahaan dan memperkirakan berapa banyak penjualan per rupiah aset (Kasmir, 2019). Dibawah ini disajikan grafik *Total Asset Turnover* (TATO) pada tahun 2011-2020.

Grafik 1.5

Total Asset Turnover (TATO) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahunan 2011 – 2020



Sumber : www.garuda-indonesia.com (data diolah peneliti 2022)

Dilihat dari grafik diatas bahwa perputaran total aset pada perusahaan mengalami fluktuatif pada setiap tahunnya. Dimana terjadi penurunan pada tahun 2011-2013, dan terjadi kenaikan pada tahun 2014. Namun penurunan kembali

terjadi di tahun 2015 sampai 2016. Lalu terjadi kenaikan kembali ada tahun 2017, namun kembali pada tahun 2018 terjadi penurunan. Dan pada tahun 2019 terjadi sedikit peningkatan, diikuti penurunan yang signifikan pada tahun 2020. Dimana rasio tertinggi sebesar 1,46 terjadi pada tahun 2011 adalah dan rasio terendah sebesar 0,14 terjadi pada tahun 2020.

Berdasarkan uraian tersebut serta perbedaan hasil dari beberapa penelitian terdahulu, dimana dari hasilnya terdapat perbedaan disetiap penelitiannya baik sesuai ataupun tidak sesuai dengan teori, dalam menganalisis apakah variabel-variabel diatas dapat mempengaruhi profitabilitas. Maka dari itu, penelitian kembali dilakukan untuk mengukur apakah terdapat atau tidaknya pengaruh antar variabel. Dengan judul penelitian “**Pengaruh *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) Terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2011-2020)”**”.

B. Identifikasi dan Perumusan Masalah

Dari pemaparan diatas dapat kita lihat bahwa setiap tahunnya variabel penelitian mengalami kenaikan dan penurunan atau fluktuatif. Sehingga dapat diidentifikasi masalah dari penelitian ini:

1. Terjadinya kenaikan dan penurunan atau secara fluktuatif pada profitabilitas perusahaan PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.
2. Terjadinya kenaikan dan penurunan atau secara fluktuatif pada rasio *Working Capital Turnover* (WCTO) PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.

3. Terjadinya kenaikan dan penurunan atau secara fluktuatif pada rasio *Fixed Asset Turnover* (FATO) PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.
4. Terjadinya kenaikan dan penurunan atau secara fluktuatif pada rasio *Total Asset Turnover* (TATO) PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.
5. Terjadinya kenaikan dan penurunan atau secara fluktuatif pada rasio profitabilitas (ROA) PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.

Berdasarkan hal tersebut diperoleh rumusan penelitian yang mana akan peneliti analisis, diantaranya:

1. Apakah *Working Capital Turnover* (WCTO) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020?
2. Apakah *Fixed Asset Turnover* (FATO) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020?
3. Apakah *Total Asset Turnover* (TATO) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020?
4. Apakah *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) secara stimulan berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020?

C. Tujuan Penelitian

Beberapa tujuan yang ingin dicapai didapatkan dari penelitian ini, diantaranya:

1. Untuk menganalisis dan meneliti, sehingga mendapatkan bukti empiris apakah secara parsial *Working Capital Turnover* (WCTO) berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.

2. Untuk menganalisis dan meneliti, sehingga mendapatkan bukti empiris apakah secara parsial *Fixed Asset Turnover* (FATO) berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.
3. Untuk menganalisis dan meneliti, sehingga mendapatkan bukti empiris apakah secara parsial *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.
4. Untuk menganalisis dan meneliti, sehingga mendapatkan bukti empiris apakah secara stimulan *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia tahun 2011-2020.

D. Manfaat Penelitian

Beberapa manfaat diharapkan dapat diberikan dari pelaksanaan penelitian ini, sebagai berikut:

1. Secara Teoritis
 - a. Dapat menjelaskan atau menggambarkan pengaruh *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap Profitabilitas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk;
 - b. Memperkuat penelitian terdahulu yang mengkaji *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap Profitabilitas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk;

- c. Mengembangkan konsep dan teori *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap Profitabilitas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk;
- d. Dijadikan sebagai bahan referensi penelitian selanjutnya dengan mengkaji pengaruh pengaruh *Working CapitaleTurnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap Profitabilitas PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

2. Secara Praktis

a. Bagi Perusahaan

Diharapkan penelitian ini dapat digunakan oleh PT Garuda Indonesia sebagai informasi, pedoman, atau masukan dalam pengambilan keputusan di masa mendatang, khususnya di bidang *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) untuk mengoptimalkan keuntungan.

b. Bagi Peneliti

Hal ini dimaksudkan agar dapat memberikan wawasan dan informasi lebih lanjut khususnya bagi peneliti dan meningkatkan pemahaman peneliti, serta peimplikasian ilmu peneliti yang didapatkan selama masa kuliah tentang pengaruh *Working Capital Turnover* (WCTO), *Fixed Asset Turnover* (FATO), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap profitabilitas PT Garuda Indonesia.

c. Bagi Universitas

Dapat digunakan sebagai bahan referensi penelitian selanjutnya

terutama penelitian yang berfokus pada variabel *Working CapitaleTurnover* (WCTO), variabel *Fixed Asset Turnover* (FATO), variabel *Total Asset Turnover* (TATO), dan variabel profitabilitas.

