

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Pada abad baru ini setiap individu pasti melakukan perpindahan dari satu tempat ketempat lain, dimana setiap individu pasti membutuhkan suatu alat atau jasa yang bisa memindahkan mereka dari suatu tempat ke tempat lain. Maka dari itu manusia membutuhkan suatu alat yang bernama kendaraan, baik kendaraan itu milik pribadi atau menyewa kepada pemilik kendaraan bisa disebut transportasi. Transportasi menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Maka dari itu juga untuk menunjang aktifitas operasional perusahaan yang bergerak pada bidang transportasi di butuhkan sebuah pendapatan untuk membiayai kegiatan operasional tersebut.

Kegiatan operasional tidak lepas dari dari aktifitas membeli dan merawat sarana penunjang kegiatan operasional perusahaan, maka dari itu kegiatan operasional tidak lepas dari membutuh alat pembayaran likuid untuk membiayai kegiatan operasional tersebut. Ketika sebuah likuiditas perusahaan tinggi maka perusahaan akan memiliki kesempatan untuk mendapatkan dana extra dari pihak ke 3 (bank) dikarenakan bisa untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya dan ketika mendapatkan bantuan dana dari pihak ke 3 atau bank perusahaan akan menambah

lagi tingkat operasional nya dengan membeli sarana penunjang operasional perusahaan tersebut. Setelah operasional meningkat maka akan diprediksi juga tingkat profitabilitas perusahaan yang ikut meningkat.

Profitabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan untuk memperoleh keuntungan dengan menggunakan sumber daya yang ada secara efisien & efektif. Kemudian profitabilitas juga sering dijadikan acuan para investor untuk mengambil keputusan investasi apakah perusahaan tersebut akan memberikan laba yang maksimal atau tidak. Dengan semakin tinggi nya profitabilitas maka semakin tinggi juga keuntungan atau tingkat pengembalian yang akan didapatkan oleh para investor atau pemilik perusahaan. Profitabilitas menurut Harahap (2008), merupakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dengan segala kemampuan dan sumber dayanya. Lalu menurut Riyanto (2008), profitabilitas suatu perusahaan ialah daya dongkrak perusahaan untuk menciptakan keuntungan. Selanjutnya Menurut Gitman (2003), Profitabilitas adalah hubungan antara pendapatan dan biaya yang dihasilkan dengan menggunakan aset perusahaan baik aset lancar atau aset tetap dalam aktifitas produktif atau aktifitas untuk mendapatkan keuntungan. Berdasarkan pemaparan diatas maka dapat diambil intisari atau kesimpulan bahwa profitabilitas adalah kesanggupan perusahaan atau organisasi untuk mendapatkan laba atau keuntungan selama periode tertentu.

“Pengukuran profitabilitas dapat dilakukan untuk beberapa periode operasi agar dapat terlihat perkembangan perusahaan dalam rentang waktu tertentu. Setelah mengetahui hasil perkembangan perusahaan, maka akan dijadikan alat evaluasi kinerja manajemen selama ini. Bila sudah berjalan dengan baik, maka harus dipertahankan untuk menjadi lebih baik, tetapi bila tidak berjalan dengan baik, maka pihak manajemen harus memperbaikinya. Oleh karena itu, rasio ini sering disebut sebagai salah satu alat ukur kinerja manajemen” (Agustina et all, 2018).

Maka dari itu profitabilitas ialah faktor yang harus mendapatkan prioritas utama dalam perusahaan karena untuk memastikan perusahaan tersebut tetap berjalan, suatu perusahaan atau organisasi diharuskan selalui dalam kondisi sehat atau keadaan yang diharus selalu memperoleh laba. Keuntungan yang nihil atau tanpa adanya laba yang dihasilkan, bisa dipastikan sangat dilematis bagi organisasi atau perusahaan untuk mendapatkan modal dari pihak ke 3 atau pihak eksternal perusahaan. Para investor, kreditur atau pihak bank, pemegang saham, dan paling utama dari pihak manajemen organisasi atau perusahaan akan bergerak memaksimalkan laba atau keuntungan karena paham betapa pentingnya atau menjadi skala prioritas utama arti dari keuntungan/profit/laba Tentang kelangsungan hidup perusahaan dan masa depan perusahaan. Kemudian banyak berbagai faktor lain juga yang bisa mempengaruhi tingkat profitabilitas perusahaan, sehingga faktor faktor tersebut harus diperhatikan oleh perusahaan atau organisasi.

Faktor faktor yang bisa mempengaruhi tingkat profitabilitas menurut Ruspandi dan Asma (2014), adalah *debt to equity ratio* (DER), *net receivable asset ratio* (NRA), *operating efficiency* (OE), *size*, *growth*, *gross domestic product* (GDP), dan *net receivable asset* (NRA) atau rasio piutang yang menggambarkan jumlah piutang pembiayaan yang diakui perusahaan dengan menganalogikan antara total piutang dengan jumlah aktiva dimana semakin banyak klaim piutang yang dimiliki oleh perusahaan yang berfokus pada laba maka semakin rendah profitabilitas yang dihasilkan oleh perusahaan tersebut, kemudian ada *operating efficiency* digunakan untuk memperhitungkan efektifitas operasional organisasi atau

perusahaan. digunakan variabel *operating efficiency* ialah menganalogikan antara total beban usaha dengan total aktiva dimana semakin sering atau tinggi organisasi atau perusahaan memiliki *operating efficiency* berarti semakin tidak efektif dan efisien organisasi atau perusahaan tersebut dalam memanfaatkan aktivitya sehingga profitabilitas perusahaan berarah/cenderung rendah. Kemudian Total perputaran aset menjadi rasio yang dimanfaatkan untuk menilai efisiensi penggunaan aset untuk menghasilkan pendapatan dari penjualan. Semakin efektifnya suatu organisasi atau perusahaan dalam memanfaatkan asetnya untuk menciptakan pendapatan, maka akan memperlihatkan semakin baik profitabilitas perusahaan tersebut. Kemudian tingkat pertumbuhan penjualan yang bisa mempengaruhi tingkat profitabilitas perusahaan. Semakin tinggi penjualan bersih yang didapatkan perusahaan maka dapat mendongkrak tingkat profitabilitas perusahaan tersebut. Diantara berbagai faktor yang berpengaruh terhadap profitabilitas di atas masih adanya faktor lain yang berpengaruh terhadap profitabilitas yaitu struktur modal dengan rasio hutang dan likuiditas yang diukur dengan rasio lancar yang akan dibahas pada penelitian ini.

Likuiditas adalah kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Menurut Wachowicz (2012), likuiditas adalah ukuran kemampuan perusahaan untuk memenuhi hutang atau kewajiban jangka pendeknya. Rasio ini digunakan untuk mengkomparasi antara kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar yang siap untuk membayar kewajiban jangka pendek tersebut. Selanjutnya menurut Kasmir (2012), rasio likuiditas digunakan untuk mendeskripsikan kapasitas organisasi atau perusahaan untuk memenuhi kewajiban

jangka pendeknya. Likuiditas juga bisa dijadikan gambaran untuk melihat kekayaan suatu perusahaan atau posisi keuangan pada perusahaan atau organisasi tersebut. Untuk melihat total kekayaan pada perusahaan tersebut digunakan sebuah analisis laporan keuangan, kemudian di dalam analisis keuangan tersebut menggunakan analisis rasio likuiditas. Pehitungan Rasio likuiditas ini besar manfaatnya bagi pihak yang memiliki korelasi dengan pihak perusahaan baik pihak dalam perusahaan itu sendiri atau pihak di luar perusahaan tersebut seperti kreditur (bank), Pemerintah, Investor, & Masyarakat yang membutuhkan informasi terkait. Kemudian selain likuiditas yang dapat mempengaruhi profitabilitas ada faktor yang lain yang bisa mempengaruhi profitabilitas yaitu struktur modal.

Struktur modal adalah perbandingan antara modal yang dikeluarkan oleh perusahaan itu sendiri dengan modal yang dibayarkan atau didanai oleh pihak ketiga, yaitu bank/kreditur, dengan mengajukan pinjaman. Selanjutnya menurut Mardiyanto (2009), Struktur modal diartikan seperti proposi & struktur hutang jangka panjang dan modal sendiri yang ditetapkan perusahaan. Kemudian menurut Riyanto (2001), adalah pembelian permanen didalam menggambarkan perbandingan antara kewajiban jangka panjang & ekuitas yang dikeluarkan perusahaan itu sendiri. Struktur modal menggambarkan bagian dari komposisi pembiayaan yang semata-mata berhubungan dengan pembelian aktiva yang sifatnya permanen atau umur aktiva tersebut lebih dari 1 tahun. Penjelasan bahwa struktur modal adalah bagian dari komposisi keuangan perusahaan dilandaskan pada jangkauan struktur keuangan yang lebih luas jika dikomparasi dengan struktur modal. Struktur keuangan menjelaskan cara perusahaan membiayai asetnya, baik

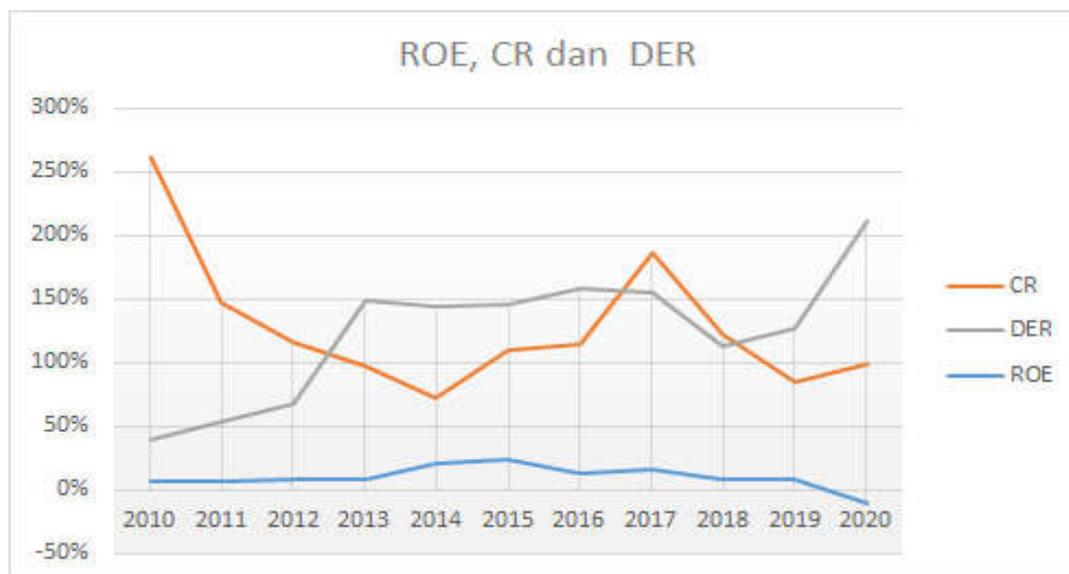
menggunakan kewajiban jangka pendek, kewajiban jangka panjang dan ekuitas yang dimiliki sendiri oleh perusahaan tersebut. Sedangkan struktur modal hanya menjelaskan cara manajemen untuk mendanai asetnya, baik menggunakan kewajiban jangka panjang maupun ekuitas yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Setelah semua variabel dijelaskan secara sekilas seperti profitabilitas, likuiditas & struktur modal maka pada bagian selanjutnya semua variabel yang telah dijelaskan akan digunakan sebagai landasan penulis untuk menganalisis sebuah objek perusahaan BUMN yang bergerak dibidang transportasi yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

PT. Kereta Api Indonesia ialah sebuah perusahaan badan usaha milik negara (BUMN) bergerak dalam industri transportasi terutama transportasi kereta api. Dalam teknis keorganisasian PT Kereta api Indonesia berada dibawah 2 kementerian sekaligus yaitu kementerian perhubungan dan kementerian BUMN. pendapatan PT. kereta Api Indonesia mengalami penurunan sebesar 32% dari tahun sebelumnya & (Rugi) sebelum pajak penghasilan PT Kereta Api Indonesia mencapai sebesar (2.220.294.721.000) (minus Dua Triliun, Dua Ratus Dua Puluh Milliyar, Dua Ratus Sembilan puluh Empat juta, Tujuh ratus dua puluh Satu ribu rupiah) atau mengalami penurunan secara drastis sebesar 87 % dari tahun lalu. Penurunan pendapatan dan laba (rugi) sebelum pajak disebabkan oleh kurangnya minat penumpang untuk memanfaatkan kereta api sebagai sarana transportasi untuk bepergian & didukung oleh kebijakan pemerintah yang mengurangi mobilitas masyarakat untuk bepergian demi pencegahan laju Covid 19 di Indonesia. Berikut adalah Tabel Gabung antara ROE, CR dan DER

Tabel 1. 1 Data Perkembangan CR, DER, & ROE

Tahun	CR	Ket	DER	ket	ROE	ket
2010	262%		39%		5%	
2011	147%	Turun	53%	Naik	6%	Naik
2012	116,75%	Turun	68%	Naik	7%	Naik
2013	97,17%	Turun	149%	Naik	9%	Naik
2014	72,60%	Turun	144%	Turun	13%	Naik
2015	110,67%	Naik	146%	Naik	15%	Naik
2016	113,96%	Naik	158%	Naik	7%	Turun
2017	187,31%	Naik	156%	Turun	12%	Naik
2018	123%	Turun	113%	Turun	8%	Turun
2019	85%	Turun	127%	Naik	9%	Naik
2020	99%	Naik	212%	Naik	-10%	Turun

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api indonesia



Sumber : Data Perkembangan CR, DER, & ROE

Gambar 1. 1 Perkembangan Likuiditas, Struktur Modal & Profitabilitas

Berdasarkan tabel & grafik, terdapat permasalahan antara likuiditas, struktur modal dan profitabilitas dalam 10 tahun kebelakang mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Hal ini dapat diamati dari tabel bahwa profitabilitas pada tahun 2011 mengalami penurunan. Kemudian pada tahun 2012 hingga tahun 2015 mengalami peningkatan secara terus menerus hingga mencapai nilai 15 % pada tahun 2015. Akan tetapi terjadi pelemahan kembali di tahun 2016 dengan nilai sebesar 7 %. Kemudian di tahun 2017 mengalami peningkatan sebesar 12 %. Untuk tahun selanjutnya mengalami flutuasi setiap tahunnya, dimana penurunan paling rendah terjadi pada tahun 2020 sebesar (-%10), peningkatan tertinggi terjadi pada tahun 2015 dengan nilai sebesar 15%. Terjadi trend penurunan pada profitabilitas dari tahun 2019 ke 2020 yang paling tinggi. Sebagai komparasi, bilamana rata-rata industri untuk ROE menurut Kasmir (2008), adalah 40%, maka menunjukkan

indikasi bahwa perusahaan kurang baik dalam mendapatkan profitabilitas dalam 10 terakhir.

Berdasarkan tabel dan grafik, perkembangan likuiditas pada perusahaan PT Kereta Api Indonesia mengalami fluktuasi. Terjadi penurunan likuiditas di tahun 2011 sebesar 142 % hingga tahun 2014 sebesar 72%. Lalu terjadi peningkatan yang signifikan pada tahun 2015 dengan nilai 110 % hingga pada tahun 2017 sebesar 187 %. Hingga akhirnya pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 99% lebih besar jika dibandingkan tahun sebelumnya. Kenaikan tertinggi pada likuiditas yaitu pada tahun 2017 sebesar 187 %. Menurut Kasmir (2008), adalah sebanyak 2 kali atau 200 % untuk rata-rata industri, dan rata-rata current ratio menunjukkan kondisi perusahaan yang kurang baik.

Berdasarkan tabel dan grafik, perkembangan struktur modal pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami fluktuasi setiap tahunnya dimana dari tahun 2011 mengalami trend peningkatan sebesar 53 % hingga tahun 2013 sebesar 149%. Kemudian di tahun 2014 mengalami trend menurun sebesar 144 %. Pada tahun 2015 hingga 2016 mengalami trend peningkatan sebesar 146 % dan 159 %. Kemudian mengalami penurunan kembali pada 2017 hingga 2018 dan pada tahun selanjutnya mengalami peningkatan kembali hingga tahun 2020 sebesar 212%. Menurut Riyanto (2001), di bawah aturan struktur keuangan yang konservatif dan vertikal, perusahaan tidak dianjurkan untuk memiliki lebih banyak hutang daripada modal yang dimiliki sendiri dalam keadaan apa pun. Rasio utang tidak boleh melebihi 50% modal jaminan (utang) tidak boleh lebih tinggi dari modal sebagai

jaminan (ekuitas). Maka melihat kondisi tersebut bahwa PT Kereta Api Indonesia kurang baik dalam struktur modal.

Berdasarkan penemuan peneliti adanya ketidaksesuaian antara teori dan fakta di lapangan sehingga penulis/peneliti sangat antusias untuk melakukan penelitian ini dengan judul **“Pengaruh Likuiditas & Struktur Modal terhadap Profitabilitas (Studi Pada PT. Kereta Api Indonesia Periode 2010-2020)”**

B. Identifikasi dan Perumusan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan/diuraikan maka identifikasi masalah pada penelitian ini sebagai berikut :

- a) PT. Kereta Api Indonesia Mengalami Profitabilitas yang tidak konsisten setiap tahunnya, dimana profitabilitas PT. Kereta Api Indonesia yang diukur dengan menggunakan rasio *return on equity* (ROE) tertinggi terjadi pada tahun 2015 dengan ROE sebesar 15%. Kemudian untuk ROE Terendah yang terjadi pada Tahun 2020 sebesar -10%.
- b) Likuiditas yang dinilai dengan memanfaatkan *Current Ratio* pada PT. Kereta Api Indonesia dari tahun 2010-2020 mengalami kondisi naik turun atau tidak stabil. dimana Likuiditas tertinggi terjadi pada tahun 2010 sebesar 262% dan likuiditas terendah terjadi pada tahun 2014 sebesar 72 %.
- c) Struktur modal yang diukur menggunakan rasio hutang terhadap modal atau ekuitas (DER) Pada PT. Kereta Api Indonesia dari tahun 2010-2020

mengalami kondisi yang sama seperti Likuiditas yaitu Naik turun setiap tahunnya atau tidak stabil. Rasio Paling tinggi terjadi ditahun 2020 sebesar 2,12 kali atau 212% dan Rasio paling rendah terjadi Ditahun 2010 sebesar 0,39 kali atau 39 %.

- d) Ada ketidak sesuaian teori yang dipelajari dengan kondisi di perusahaan atau dilapangan.
- e) Inkonsistensi hasil penelitian terdahulu dengan beberapa variabel yang sama namun objek yang berbeda.



2. Rumusan Masalah

Diajukan berbagai pertanyaan penelitian sebagai berikut:

- a) Bagaimana pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas pada PT. Kereta Api Indonesia Pada tahun 2010-2020?
- b) Bagaimana pengaruh struktur modal terhadap profitabilitas pada PT. Kereta Api Indonesia Pada tahun 2010-2020?
- c) Bagaimana pengaruh secara simultan likuiditas & struktur modal terhadap profitabilitas pada PT. Kereta Api Indonesia pada tahun 2010-2020 ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian masalah di atas yang dapat peneliti pertimbangkan dalam riset ini dan tujuan dari riset ini adalah untuk mengumpulkan data dan informasi yang berkolrelasi dengan masalah yang diteliti pada objek yang akan dimanfaatkan sebagai bahan untuk desain dalam riset ini.

Hasil akhir dari sebuah riset atau penelitian adalah berbagai tujuan yang sudah dirancang atau berbagai tujuan yang ingin dicapai oleh peneliti. Maka dari itu berbagai tujuan yang ingin dicapai sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas perusahaan PT. Kereta Api Indonesia pada periode 2010-2020
2. Untuk mengetahui pengaruh modal terhadap profitabilitas perusahaan PT. Kereta Api Indonesia pada periode 2010-2020.
3. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas dan struktur modal terhadap profitabilitas perusahaan PT. Kereta Api Indonesia pada periode 2010-2020.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat atau kegunaan penelitian ini adalah:

1. Kegunaan Teoritis

- a. Bagi akademis

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberikan informasi dan pengetahuan yang dapat menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya yang ingin mengkaji materi yang berkorelasi dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.

- b. Bagi peneliti

Mempelajari tentang ilmu pengetahuan yang membahas tentang faktor faktor yang mempengaruhi tingkat profitabilitas perusahaan seperti likuiditas dan struktur modal. Peneliti juga dapat menemukan

perbandingan antara berbagai teori yang dipelajari selama perkuliahan dengan berbagai fakta yang terjadi dilapangan, khususnya berbagai fakta yang berkorelasi dengan penelitian yang akan dipelajarim dan diharapkan hasil penelitian tersebut dapat memberikan manfaat kepada penulis khususnya guna memperkaya ilmu dan memperluas keilmuan bagi umumnya pembaca.

2. Kegunaan Praktis

a. Bagi peneliti

Menjadi sarana untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama perkuliahan dan menjadi sebuah bahan perbandingan ketika mendapatkan teori dan praktek selama proses perkuliahan. Khususnya mengenai likuiditas, struktur modal dan profitabilitas

b. Bagi Perusahaan

Bagi perusahaan bisa digunakan sebagai informasi untuk membuat keputusan bisnis dan untuk mengevaluasi kinerja manajemen perusahaan atau organisasi untuk mendapatkan kepercayaan pendanaan dari pihak ke 3 dan menjaga stabilitas antara modal sendiri dan utang perusahaan untuk mendapatkan keuntungan yang optimal dimasa depan.