

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

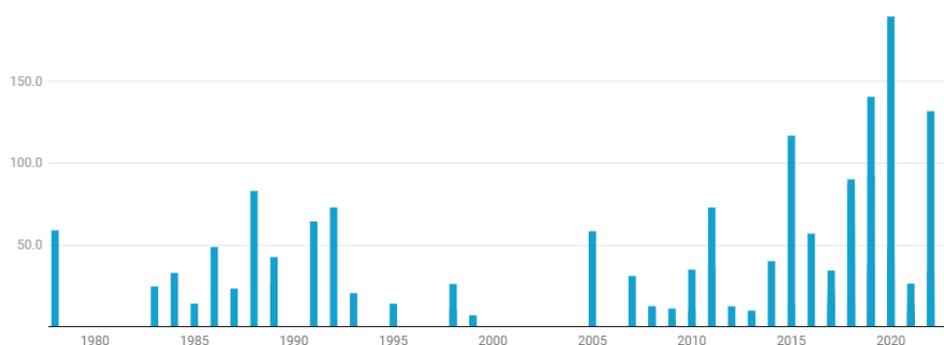
Pertumbuhan ekonomi salah satunya didukung oleh sistem transportasi yang tertata dengan baik. Belakangan ini pemerintah melakukan berbagai upaya untuk memperbaiki sistem transportasi yang ada di Indonesia. Pengembangan pilihan transportasi baru beserta pembangunan fasilitas pendukungnya semakin gencar dilakukan di berbagai daerah yang tersebar di seluruh negeri.

Dibandingkan dengan periode pemerintahan sebelumnya, tahun 2015 hingga tahun 2019 terlihat kenaikan pertumbuhan infrastruktur Indonesia terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Pada tahun 2015, infrastruktur Indonesia berada pada kisaran level 35 persen. Sementara itu pada tahun 2019, infrastruktur terlihat meningkat hingga mencapai level 43 persen. Meskipun terdapat kenaikan 8 persen dalam kurun waktu 5 tahun, infrastruktur Indonesia nyatanya masih jauh dari rata-rata infrastruktur secara global yang ada pada level 70 persen. Selain itu, biaya logistik Indonesia juga saat ini masih ada di level 23,5 persen dari PDB, yang membuat pemerintah merasa perlu untuk memangkas biaya logistik dengan cara mempercepat konektivitas antar tiap infrastruktur yang diharapkan dapat dengan segera menunjukkan perkembangan yang pesat pada usaha yang baru dirintis, menambah pemasukan investasi, dan meningkatkan penyerapan lapangan

kerja terutama bagi warga lokal yang ada di sekitar lokasi infrastruktur-infrastruktur yang baru dibangun. Panjang jalur kereta api juga mengalami peningkatan dari tahun 2015 sebesar 5.532 kilometer menjadi 6.154 kilometer di tahun 2018, dengan panjang jalur kereta api pada tahun 2019 mencapai 6.213 kilometer. Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri yang sebagian besar ditujukan untuk pembangunan berbagai infrastruktur di perdesaan serta pemberian kredit bergulir, berhasil membangun jalan desa sepanjang 1,13 juta kilometer. Jalan yang baru dibangun semakin meningkat selama periode tahun 2015 sepanjang 1.286 kilometer menjadi 3.387 kilometer pada tahun 2018. Jalan non tol secara kumulatif meningkat pada tahun 2019 mencapai 3.793 kilometer. Sementara itu, pembangunan jalan tol menunjukkan peningkatan dari tahun 2015 sepanjang 132 kilometer menjadi 783 kilometer di tahun 2018. Pembangunan jalan tol secara kumulatif tahun 2019 mencapai 1.461 kilometer

Gambar 1.1

Panjang Jalan Tol Beroperasi

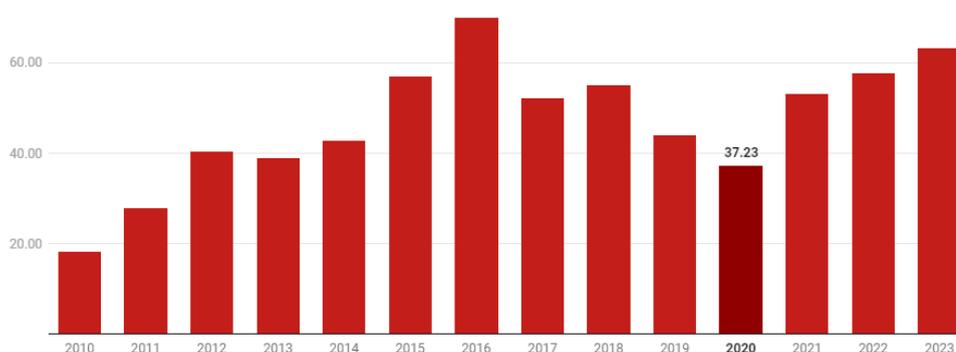


Sumber: BPPJT

Pengembangan Jalan Nasional menunjukkan peningkatan dari tahun 2015 sebesar 35.437 kilometer menjadi 47.017 kilometer pada tahun 2018. Kendala yang dihadapi dalam membangun dan mengembangkan panjang jalan nasional biasanya terjadi karena masih kurangnya peran pemerintah daerah dan swasta dalam mendukung pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi. Untuk itu telah diupayakan untuk mendorong pengembangan dan pengembangan dilakukan melalui pemanfaatan skema pendanaan infrastruktur non-APBN. Dilihat dari sisi ekonomi dan bisnis, pembangunan jalan tol meningkatkan perekonomian lokal dalam bentuk adanya belanja pemerintah yang mendorong peningkatan kesempatan kerja dan pajak daerah (Clower dan Weinstein, 2006; Chi dan Waugaman, 2010).

Gambar 1.2

Pendanaan Penyelenggaraan Jalan (dalam satuan triliun rupiah)



Sumber: Renstra Kemenpupr

Selama kurun waktu sewindu lebih belakangan, pemerintah tidak hanya membangun infrastruktur dalam bentuk jalur kereta api dan jalan saja. Ada beberapa infrastruktur lain seperti megaprojek pembangkit listrik

berkapasitas 35.000 MW, terminal, kereta cepat, dan bandara. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015). Terminal berperan cukup sentral dalam pengelolaan tata kota, mengingat fasilitas ini menjadi tempat transisi berbagai transportasi baik transportasi publik, transportasi pribadi, maupun tempat pusat aktivitas moda-moda transportasi yang menunjang bisnis serta menggerakkan perekonomian negara. Pemanfaatan sisi komersial dari terminal yang berupa kios-kios yang merupakan fasilitas penunjang dari terminal tersebut dapat berupa sewa tempat kios untuk usaha. Hal ini merupakan salah satu bentuk usaha dari pengelola guna optimalisasi BMN dan BMD dalam memberikan layanan sekaligus memberikan kontribusi kepada pemerintah melalui PNBPN yang dihasilkan. Area komersial yang berada di lingkungan terminal memang masih belum dimanfaatkan secara maksimal disebabkan karena beberapa kondisi di lapangan terkait area komersial di terminal antara lain sebagai berikut :

a. Kondisi di dalam terminal sepi

Di terminal tipe A maupun tipe C, kondisinya saat ini tidak terlalu ramai. Fungsi terminal sebagai pangkalan angkutan kurang optimal karena tidak sedikit angkutan umum yang “hanya lewat”, tidak menaikkan atau menurunkan penumpang di dalam terminal. Selain dari sisi angkutan yang menurunkan atau menaikkan penumpang tidak di

terminal, dari sisi penumpang juga merasa lebih nyaman untuk menunggu atau turun dari angkutan di tengah perjalanan (tidak di terminal). Walaupun demikian terdapat juga terminal yang terlihat masih cukup ramai, akan tetapi bukan karena aktivitas turun naik penumpang semata, tetapi lebih dikarenakan posisi terminal tersebut yang bersebelahan dengan pasar tradisional atau pusat aktivitas ekonomi. Dari sisi transportasi pergantian moda transportasi tidak dilaksanakan di dalam terminal akan tetapi di jalan-jalan atau di depan terminalnya. Sehingga walau secara pengamatan cukup ramai, akan tetapi untuk pemanfaatan area komersialnya cukup terbatas karena potensi pembeli pada area komersial tersebut juga terbatas dan lebih banyak yang cenderung untuk membeli langsung di pasar tradisional. Bahkan area parkir kendaraan umum cukup banyak digunakan untuk parkir oleh kendaraan pribadi yang mengunjungi pasar tradisionalnya.

b. Tingkat kekosongan kios cukup tinggi.

Sepinya pengunjung terminal tentu berimbas pada kurangnya potensi pasar pada area komersial di terminal. *Tenant* pengisi kios tentu dapat memperhitungkan sendiri kondisi tersebut dari kondisi pengunjung terminal sehari-harinya. Tingkat kekosongan yang tinggi ini dapat dilihat misalnya pada Terminal Tipe A yang dikelola BPTD dari 52 kios yang tersedia, hanya terisi 30% oleh *tenant*. Kios yang masih memiliki potensi antara lain adalah kios yang dapat langsung terlihat dari jalan utama,

serta kios yang terdapat pada parkir angkutan umum yang akan berangkat.

c. Kondisi bangunan di area komersial kurang terawat.

Selain menyediakan layanan perhubungan darat, terminal juga merupakan salah satu sumber pendapatan bagi pengelola, baik berupa retribusi dari masing-masing pengelola angkutan umum maupun PNBPN dari area komersial yang dapat disewakan. Namun seiring dengan kondisi terminal yang kurang ramai, berimbas pada pendapatan yang terbatas, maka keputusan investasi untuk perawatan dan/atau pembangunan ulang Gedung terminal menjadi pilihan yang sulit. Alhasil, kondisi terminal salah satunya area komersial, kondisinya kurang terawat. Untuk terminal tipe C yang dikelola oleh Pemkab Majalengka misalnya, rata-rata merupakan bangunan yang didirikan tahun 1970-an dan hingga saat ini belum pernah direnovasi. Hanya ada perawatan ringan saja. Kondisi bangunan yang kurang terawat tersebut juga tentu berpengaruh pada *tenant* yang berniat menyewa kios tersebut.

Pemanfaatan area komersial terminal saat ini lebih didominasi dengan sewa. Pada dasarnya opsi pemanfaatan jenis lainnya masih dapat dipertimbangkan untuk dapat dilakukan, misalnya saja melalui mekanisme KSP, atau BGS. Sesuai PMP Nomor 132 Tahun 2015 pembangunan terminal penumpang merupakan tanggungjawab Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah, akan tetapi proses pembangunannya dapat dikerjasamakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada. Pembangunan infrastruktur bandar udara terus

dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi dan memperkuat konektivitas antar wilayah di Indonesia yakni di antaranya untuk menghubungkan daerah barat dengan daerah timur Indonesia. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mencatat sejumlah *grand plan* atau kerangka rencana pembangunan infrastruktur transportasi udara di sejumlah wilayah di Indonesia. *Grand plan* itu baik untuk hub primer dan super hub, serta transportasi udara untuk pariwisata. Grand plan Kemenhub terkait pembangunan infrastruktur transportasi udara tidak terlepas dari posisi Indonesia sebagai negara yang memiliki konektivitas nasional dan internasional di sektor udara. Tercatat, ada tiga konektivitas yang dipunyai Indonesia di antaranya, pertama konektivitas area, kedua konektivitas logistik, dan ketiga konektivitas pariwisata. Karena itu, penggalakan pembangunan infrastruktur transportasi udara merupakan suatu keharusan.

Sementara pembangunan bandara selama empat tahun terakhir, terhitung dari 2019 sampai 2022 tercatat sudah ada 9 bandara baru. Jumlah ini masih jauh dari target dalam paparan indikator Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, yaitu 21 bandara baru harus selesai pada 2024. Salah satu proyeknya adalah program pembangunan 37 rute konektivitas udara di Papua. Pembangunan ke-37 rute konektivitas ini bertujuan untuk mempermudah transaksi logistik yang menghubungkan satu kecamatan dengan kecamatan lainnya di pedalaman Papua. Dengan begitu, disparitas harga logistik dapat dipangkas atau dihilangkan. Saat ini, Papua memiliki 109 rute penerbangan yang dikoneksikan menggunakan pesawat udara. Dari 109 itu, terbagi di beberapa daerah di Papua seperti, Timika ada 7 rute, Dikai 10 rute, Masamba 2 rute,

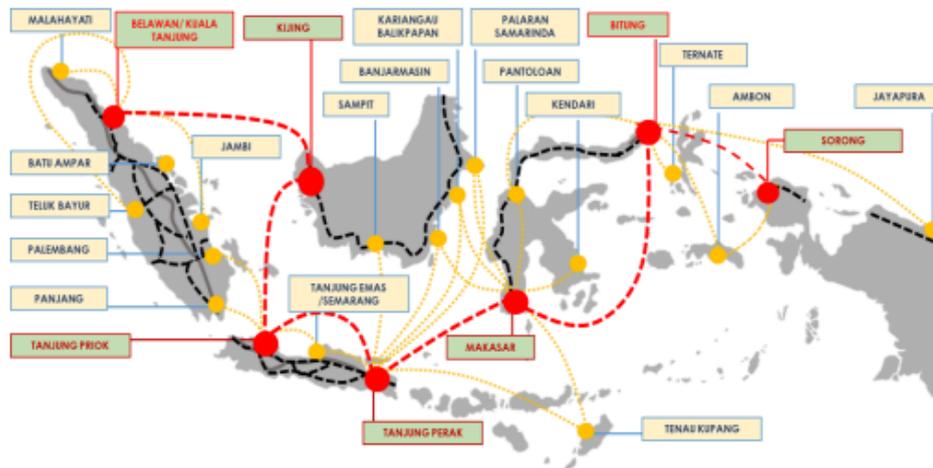
Tarakan 3 rute, dan Tanah Merah 5 rute. Budget untuk Ditjen Perhubungan Udara juga dianggarkan kedua tertinggi setelah Ditjen Kereta Api. Dikutip dari laman Kementerian Perhubungan, anggaran Ditjen Perhubungan Udara masuk kategori tinggi, misal pada 2019 sebesar Rp7,19 triliun, 2020 dianggarkan Rp5,8 triliun, 2021 capai Rp7,68 triliun, 2022 dianggarkan Rp7,64 triliun, dan pada 2023 dianggarkan Rp7,178 triliun.

Pembangunan Pelabuhan untuk Menunjang Tol Laut Pembangunan pelabuhan untuk menunjang tol laut mencapai 24 pelabuhan secara kumulatif selama periode tahun 2015-2018 serta prognosa tahun 2019. Pelabuhan untuk menunjang tol laut bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah di Indonesia. Adapun, 24 pelabuhan yang dibangun adalah Pelabuhan Banda Aceh, Aceh; Pelabuhan Belawan, Sumatera Utara; Pelabuhan Pangkal Pinang, Bangka Belitung; Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatera Utara; Pelabuhan Dumai, Riau; Pelabuhan Panjang, Lampung; Pelabuhan Batam, Kepulauan Riau; Pelabuhan Padang, Sumatera Barat; Pelabuhan Tanjung Priok, DKI Jakarta; Pelabuhan Cilacap, Jawa Tengah; Pelabuhan Tanjung Perak, Jawa Timur; Pelabuhan Lombok, Nusa Tenggara Barta; Pelabuhan Kupang, Nusa Tenggara Timur; Pelabuhan Banjarmasin, Kalimantan Selatan; Pelabuhan Pontianak, Kalimantan Barat; Pelabuhan Palangka Raya, Kalimantan Tengah; Pelabuhan Maloy, Kalimantan Timur; Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara; Pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan; Pelabuhan Ambon, Maluku; Pelabuhan Halmahera, Maluku Utara; Pelabuhan Sorong, Papua Barat; Pelabuhan Jayapura, Papua; dan Pelabuhan Merauke, Papua. Fasilitas-fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal baru yang dapat menunjang

kinerja layanan angkutan Tol Laut, serta penguatan peran Pemerintah Daerah dan kementerian teknis terkait dalam kegiatan penjadwalan, kepastian biaya dan rute layanan, pendataan, monitoring, pengendalian, dan evaluasi dalam pelaksanaan Program Tol Laut.

Gambar 1.3

Pembangunan Pelabuhan untuk Menunjang Tol Laut



Sumber: Kementerian Perhubungan

Dengan adanya pembangunan yang masif untuk memperbaiki dan meningkatkan kegunaan fasilitas-fasilitas umum yang mendukung keberlangsungan aktivitas ekonomi perusahaan – perusahaan yang bergerak dalam sektor transportasi, penulis tertarik untuk mengetahui bagaimana pengaruh modal kerja yang dimiliki perusahaan terhadap kinerja keuangan perusahaan. Apakah rencana pembangunan yang telah dibentuk perusahaan perlu dikaji ulang agar tidak terlalu membebani APBN. Karena dalam penelitian yang dilakukan oleh Nivea Thomas dan Kumar Neeraj Jha dengan judul *Econometric evidence on the profits and revenues of Indian regional airports* menunjukkan rendahnya profitabilitas bandara regional merupakan hambatan utama bagi kemajuan penerbangan regional. Tanpa subsidi, bandara regional kesulitan untuk bertahan hidup

secara finansial. Penelitian tersebut menjelaskan berbagai pendapatan dan pengeluaran bandara India dan membahas status keuangan bandara regional. Penelitian ini juga menggunakan data panel dari 42 bandara regional India dari tahun 2014–2015 hingga 2018–2019 untuk menguji pengaruh kemungkinan penentu keuntungan dan pendapatan bandara regional. Tingkat penjualan yang terjadi musiman pada saat-saat tertentu yang lebih rendah berkontribusi terhadap pendapatan bandara. Pemanfaatan kapasitas bandar udara mempunyai dampak yang menguntungkan dan besar terhadap keuntungan bandara tetapi tidak terhadap pendapatan bandara. Temuan penelitian ini juga menekankan sifat maskapai penerbangan bertarif rendah yang tidak dapat diprediksi memberikan implikasi manajerial kepada pembuat kebijakan dan operator bandara regional.

Selain itu, perusahaan tentu berusaha memaksimalkan keuntungan agar dapat bertahan dan berkembang dalam iklim bisnis dan usaha yang kompetitif. Manajemen keuangan diupayakan untuk memaksimalkan nilai per lembar saham. Dalam hal ini profitabilitas dan nilai saham perusahaan berkorelasi positif (Coad,2009). Menunjukkan bahwa laba searah dengan harga saham, artinya perusahaan dengan profitabilitas yang tinggi nilai sahamnya akan bertumbuh sedangkan perusahaan yang kurang menguntungkan kemungkinan besar nilai sahamnya akan menurun. Salah satu cara untuk menghitung profitabilitas menggunakan ROE yang merupakan pengembalian atas ekuitas biasa yaitu rasio laba bersih

terhadap ekuitas biasa atau mengukur tingkat pengembalian atas investasi saham biasa (Brigham & Huston, 2012). *Current rasio* atau rasio lancar dapat digunakan untuk mengukur indikator *leverage*, *total sales* atau total pendapatan digunakan sebagai indikator ukuran perusahaan atau *firm size*, dan indikator modal kerja proksi *net working capital*. Menurut (Alarussi & Alhaedri, 2018) terdapat pengaruh positif kuat antara *total aset turnover rasio*, *total sales*, dan *net working capital* dengan profitabilitas. Indikator rasio likuiditas dengan proksi *current ratio* tidak ada pengaruh signifikan dengan profitabilitas dan negatif signifikan untuk rasio *leverage* proksi *return on equity* dengan profitabilitas. Perusahaan yang masuk kategori perusahaan yang likuid dan baik adalah perusahaan yang mampu memenuhi kewajiban keuangan perusahaannya. *Current ratio* sering dijadikan acuan dalam pengambilan keputusan oleh investor untuk memutuskan akan memilih berinvestasi di perusahaan mana, bila rasionya terlalu tinggi maka ada banyak dana yang tertanam dalam modal kerja yang tidak dapat digunakan untuk menghasilkan keuntungan. Ukuran perusahaan diukur dengan *total sales* yang dihasilkan oleh suatu perusahaan. Semakin tinggi pendapatan perusahaan maka keuntungan yang didapat juga akan semakin tinggi. Indikator modal kerja dihitung dari *net working capital* yaitu perbedaan antar aset lancar dengan kewajiban lancar perusahaan dan setiap perusahaan harus bijak dalam mengelola pengeluaran operasionalnya untuk meningkatkan pengembaliannya. Penelitian ini mengambil tema pengaruh modal kerja bersih dan

pemasukan pendapatan perusahaan dan hubungannya dengan kinerja keuangan perusahaan yang diukur menggunakan *return on equity*. Perbedaan lain antara penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah pada periode waktu yang digunakan yakni periode 2018-2021 dengan mengambil sampel pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari penelitian yang dilakukan oleh Nivea Thomas dan Kumar Neeraj Jha dengan judul *Econometric evidence on the profits and revenues of Indian regional airports* yang menunjukkan rendahnya profitabilitas bandara regional di India, penulis tertarik untuk meneliti apakah terdapat fenomena yang serupa di Indonesia. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah sektor transportasi di dalam negeri juga terdampak hal yang sama. Alasan pemilihan perusahaan sektor transportasi sebagai objek penelitian karena sektor tersebut belakangan ini terpengaruh oleh kebijakan yang dilakukan pemerintah Indonesia.

ROE merupakan salah satu indikator yang dapat digunakan untuk menghitung tingkat profitabilitas perusahaan. Nilai ROE yang semakin tinggi menunjukkan bahwa tingkat profitabilitas perusahaan itu semakin baik. Nilai ROE ini dapat dipakai perusahaan untuk mengevaluasi serta meningkatkan kinerja perusahaan dengan cara mengelola modal sendiri untuk memaksimalkan keuntungan. Faktor yang dapat mempengaruhi profitabilitas

perusahaan dapat dinilai dengan menggunakan rasio lancar, total pendaparan, dan *net working capital* yang merupakan variabel independen dalam penelitian ini. Kecenderungan naik lalu turun atau turun lalu naik (*hill slope*) dalam nilai rata-rata *current rasio*, *total sales*, *net working capital*, *return on equity* perlu diteliti lebih lagi karena terdapat penemuan yang berbeda pada hasil penelitian-penelitian yang diteliti oleh peneliti sebelumnya tentang CR, TS, NWC terhadap profitabilitas yang dinilai menggunakan ROE.

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan tersebut, maka penulis mencatat pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh rasio lancar terhadap profitabilitas perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2018-2021?
2. Bagaimana pengaruh total pendapatan terhadap profitabilitas perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2018-2021?
3. Bagaimana pengaruh *net working capital* terhadap profitabilitas perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2018-2021?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditentukan oleh penulis, maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini antara lain:

1. Untuk menganalisis pengaruh rasio lancar terhadap profitabilitas perusahaan;
2. Untuk menganalisis pengaruh total pendapatan terhadap profitabilitas perusahaan;
3. Untuk menganalisis pengaruh *net working capital* terhadap profitabilitas perusahaan.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Berdasarkan tujuan yang ingin dicapai oleh penulis, diharapkan penelitian ini dapat berguna baik secara teoritis maupun praktis bagi beberapa pihak diantaranya :

1. Bagi akademisi dan peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas wawasan dan pengetahuan mengenai penelitian seputar manajemen keuangan dan dampaknya terhadap profitabilitas perusahaan. Diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat sebagai bahan pembandingan penelitian-penelitian yang akan dilakukan di masa depan.

2. Bagi perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran bagaimana keputusan keuangan yang diambil perusahaan berdampak terhadap profitabilitas perusahaan itu sendiri.

3. Bagi pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat membantu pemerintah dalam meninjau apakah kebijakan dan pembangunan yang telah dilaksanakan telah mencapai target dan sasaran yang diharapkan, atau perlu dilakukan evaluasi ulang.

4. Bagi investor

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang dapat menjadi masukan bagi pihak-pihak yang ingin berinvestasi di perusahaan yang bergerak di sektor transportasi.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang terdapat dalam studi lapangan ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi mengenai latar belakang masalah yang menjadi acuan dan landasan dari penelitian yang dilakukan. Selanjutnya, terdapat rumusan masalah atas latar belakang yang telah diuraikan. Pada bab ini akan dibahas mengenai pendahuluan yang dimulai dengan menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II TELAAH PUSTAKA

Pada bab ini akan dibahas mengenai telaah pustaka yang akan menguraikan landasan teori penelitian serta penelitian terdahulu.

Selanjutnya, kerangka pemikiran akan diuraikan juga hipotesis penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini akan membahas mengenai metode penelitian yang akan digunakan dengan sub-sub bab diantaranya adalah variabel penelitian dan definisi operasional variabel, populasi dan sampel dari penelitian, jenis dan sumber untuk memperoleh data penelitian, serta metode yang digunakan dalam analisis data penelitian.

BAB IV HASIL DAN ANALISIS

Pada bab ini akan dideskripsikan mengenai objek yang akan diteliti serta analisis data penelitian. Selanjutnya, analisis data tersebut akan diinterpretasikan ke dalam interpretasi hasil.

BAB V PENUTUP

Pada bab terakhir ini, akan dibahas tentang simpulan penelitian, keterbatasan penelitian yang telah dilaksanakan, serta saran untuk penelitian di masa yang akan datang.