

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Masalah

PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) yang berkedudukan di Jalan Sindang laut No. 101 Cilincing Jakarta Utara, merupakan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha industri kapal laut, bangunan lepas pantai dan jasa pemeliharaan dan perbaikan kapal. Saat ini PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) memiliki 10 (sepuluh) Cabang yang disebut Shipyard dipimpin oleh General Manager. *Shipyard* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) terletak di Jakarta terdapat 3(tiga) di Jakarta dan 7(tujuh) diluar Jakarta. 3(tiga) di Jakarta yaitu Shipyard Jakarta I, Shipyard Jakarta II, Shipyard Jakarta III ketiga shipyard tersebut di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok sedangkan 7(tujuh) Shipyard diluar Jakarta adalah Shipyard Cirebon, Shipyard Semarang, Shipyard Palembang, Shipyard Padang, Shipyard Sabang, Shipyard Banjarmasin, Shipyard Batam. Peralatan produksi utama yang dimiliki berupa *Graving dock, floating dock, helling dock, building berth, rampway air bag, ship launching (and dan side launching), crane (tipe crawler, mobil, overhead, jeep)* daya angkat 20 – 150 ton, bengkel-bengkel (mesin, mekanik, pipa, plat) dan sebagainya.

PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) telah memproduksi kapal lebih dari 1300 unit kapal. Kapal yang telah diproduksi berbagai jenis antara lain perlengkapan kapal perang (kapal angkut tank, kapal tanker minyak) pesanan TNI AD dan AL, kapal tanker minyak dari ukuran 1.500 – 6.500 DWT pesanan PT Pertamina (Persero) dan perusahaan swasta, LPG Carier 5500 CUM dan fery RoRo 18.900 DWT pesanan pemerintah swedia, kapal fery penyeberangan dari ukuran 200 – 2000 GT pesanan Departemen Perhubungan dan Pemerintah Daerah Indonesia Timur, Kapal Motor atau pengangkut barang dari ukuran 1.500 – 3500 DWT, dan Tug Boat, Tongkang pesanan dalam dan luar negeri. Kegiatan usaha jasa pemeliharaan dan perbaikan kapal, pelanggan PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) diantaranya dari Pemerintah (Pemerintah Daerah, TNI AD dan TNI AL), PT Indonesia Fery (Persero), PT Pelni(Persero), PT Pusri (Persero) dan perusahaan pelayaran swasta Nasional.

Kinerja PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) selama 5 tahun terakhir mengalami penurunan bahkan 2 tahun terakhir yaitu tahun 2013 dan 2014 mengalami kerugian. Dalam Laporan Laba Rugi Komprehensif konsolidasian selama 5 (lima) tahun terakhir terlihat bahwa tahun 2014 mengalami kerugian sebesar Rp. 175,9 milyar, tahun 2013 mengalami kerugian sebesar Rp. 2.5 milyar, tahun 2012 membukukan laba sebesar Rp. 9.9 milyar, tahun 2011 membukukan laba Rp.43.3 milyar, dan 2010 membukukan laba Rp. 72.8 juta.

Kondisi keuangan PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) juga semakin memburuk, karena adanya kewajiban yang jatuh tempo tidak dapat diselesaikan sehingga utang usaha tahun 2010 sebesar Rp. 210 milyar dan akhir tahun 2014 meningkat menjadi Rp. 255 milyar. Kenaikan utang dan penurunan kinerja tersebut menyebabkan hilangnya kepercayaan lembaga keuangan pemerintah ataupun swasta terhadap PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero). Lembaga keuangan seharusnya dapat mendukung memberikan fasilitas pinjaman modal kerja untuk operasional PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero). Kondisi saat ini likuiditas PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) terganggu, sehingga beberapa proyek pembangunan kapal baru terlambat diantara, 3(tiga) unit kapal utility barge pesanan PT Pelita Anugerah Bahari dan 1 unit kapal ferry 200 GT pesanan Kementerian Perhubungan belum dapat diserahkan.

Dibidang usaha jasa pemeliharaan dan perbaikan penyelesaian perbaikan kapal akibatnya terlambat sehingga timbul beban tambahan berupa beban overhead, denda dan dampak lainnya seperti kurang bahkan hilang kepercayaan pelanggan. Berbagai macam upaya pemenuhan kebutuhan modal kerja telah dilakukan oleh PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) yaitu dengan kredit supplier dengan harapan dapat keluar dari permasalahan tersebut tetapi hal ini belum efektif karena kemampuan keuangan kreditor terbatas dalam mendukung pemenuhan modal kerja. Permasalahan baru juga timbul berupa beban utang kepada supplier menjadi besar, karena harga barang dan atau jasa yang dipasok menjadi mahal sebagai akibat tidak adanya kepastian pembayaran oleh PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero). Dengan kondisi modal kerja Shipyard yang sangat minim maka proyek yang dapat diraih kepastian penyelesaian tetap waktu

tidak terjamin sehingga muncul beban baru berupa beban biaya tenaga kerja lansung dan overhead bahkan denda maka kemampuan laba menurun. Demikian juga pemenuhan modal kerja dari kredit supplier akan muncul beban baru berupa tambahan beban dari setiap barang (kreditor mengambil keuntungan besar) sebagai akibat dari kepastian pembayaran tidak terjamin maka berakibat kemampuan laba menurun.

Tujuan utama didirikan suatu perusahaan untuk mencapai tujuan tertentu yaitu diantaranya memperoleh laba, demikian juga PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero). Laba dapat dicapai dengan memaksimalkan pendapatan dan meminimalkan (mengefisiensi) biaya. Kelangsungan usaha dan pertumbuhan perusahaan sangat dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari seluruh aset yang dioperasikan. Untuk mencapai laba yang optimal diperlukan adanya perencanaan dan pengendalian dalam setiap aktivitas usahanya agar perusahaan dapat menjalankan seluruh kegiatan usaha berlangsung secara terus menerus efektif dan efisien sesuai yang ditargetkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) yang ditetapkan dalam RUPS. RKAP berisikan kurang lebih target, strategi dan program kerja secara korporasi marupun target, strategi dan program kerja bidang pemasaran, produksi dan fasilitas, keuangan, sumber daya manusia dalam rangka mendukung tercapai target korporasi.

RKAP yang telah ditetapkan dalam RUPS didalan terdapat target *shipyard*. *Shipyard* di pimpin oleh seorang General Manajer, menerbitkan dan melaporkan laporan keuangan secara periodik kepada Direksi. *Shipyard* merupakan Profit Center yaitu pusat pertanggung jawaban untuk peroleh laba operasional diluar penyusutan dan amortisasi (*earning before interest, tax, depreciation and amortization* disingkat EBITDA). Sedangkan bunga, pajak dan penyusutan serta amortisasi merupakan beban Kantor Pusat sebagai *Investment and Financing Center* yang dalam struktur organisasi adalah Dewan Direksi dan Komisaris.

Dalam 5 (lima) tahun terakhir sejak tahun 2010 sampai dengan 2014 berdasarkan laporan keuangan dari masing-masing *shipyard*, bahwa hampir seluruh *Shipyard* target kemampuan laba yang ditetapkan tidak tercapai tercapai sehingga *shipyard* sebagai *profit center* tidak mampu menopang beban Kantor Pusat sebagai *Invesment and Financing Center* hal ini berdampak pada target

korporasi tidak tercapai bahkan merugi. Sesuai dengan uraian pada paragraf diatas, kemampuan laba tidak terlepas dari faktor likuiditas, tingkat utang dan efisiensi modal kerja. Likuiditas merupakan salah satu faktor yang sangat penting dan memerlukan perhatian khusus dalam penanganannya, karena tingkat likuiditas mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jatuh tempo. Untuk memenuhi kewajiban tersebut, manajemen harus mempersiapkan aset yang benar-benar siap menjadi uang kas dalam waktu dan jumlah yang sesuai. Oleh karena itu pengukuran atas kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek harus hati-hati mulai dari yang pesimistik sampai dengan optimistik dilihat dari jumlah dan waktu tersedianya dana kas yang diperlukan untuk membayar kewajiban jangka pendek. Dalam pengukuran likuiditas diperlukan norma-norma untuk mengukur keadaan tingkat likuiditas. Dalam kenyataannya pengendalian keuangan tidak jarang menimbulkan masalah seperti likuiditas berlebihan (*over liquid*) dan likuiditas rendah (*under liquid*). Kebijakan pengelolaan likuiditas setiap perusahaan berbeda-beda, dalam menghadapi kondisi likuiditas berlebihan (*over liquid*) maupun likuiditas rendah (*under liquid*). Manajer Keuangan akan dihadapkan pada keputusan yang mengakibatkan adanya pertukaran (*trade-off*) antara faktor likuiditas dan kemampuan laba. Keputusan untuk menekan likuiditas agar tetap terjaga, kemungkinan dapat mempengaruhi kemampuan laba perusahaan, Sebaliknya keputusan yang cenderung memaksimalkan laba perusahaan, kemungkinan dapat mempengaruhi tingkat likuiditas. Sehingga dapat dikatakan bahwa likuiditas berpengaruh terhadap kemampuan laba.

Di samping keputusan di atas, pihak manajemen *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) juga dihadapkan dibidang keuangan lainnya yaitu sumber dana untuk mendukung operasional perusahaan. Dalam dunia bisnis hampir tidak lagi perusahaan yang semata-mata dibiayai dari modal sendiri, tetapi merupakan sesuatu yang biasa didukung dari utang. Pengadaan baku secara kredit akan menimbulkan utang, penangguhan pembayaran pajak, sewa dan lain-lain yang disebut beban akrual. Keputusan perusahaan atas pembiayaan tersebut berakibat adanya kewajiban untuk membayar beban tetap seperti cicilan pokok dan beban bunga tetapi dengan utang tersebut kegiatan operasional dapat berjalan lancar sehingga dapat mempengaruhi kemampuan laba. Tingkat utang atau rasio

utang merupakan ukuran seberapa besar operasional perusahaan dibiayai dari unsur utang, dan seberapa besar kemampuan perusahaan dari hasil operasinya untuk melunasi beban tetap berupa cicilan pokok dan bunga, sehingga tingkat utang akan mempengaruhi kemampuan laba.

Modal kerja merupakan aspek penting dalam perusahaan karena menjadi faktor penentu berjalannya kegiatan operasional perusahaan yang secara langsung berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan. Modal kerja digunakan untuk membiayai kegiatan operasional perusahaan, seperti membayar gaji karyawan, perawatan dan pemeliharaan aset, pembayaran listrik, dan lain sebagainya. Sumber modal kerja *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) selain dari Kantor Pusat berasal dari kredit supplier dan berupa bahan baku yang disuplai dari pemilik kapal. Kredit supplier terjadi karena terbatasnya modal kerja *Shipyards* dan diakibatkan oleh volume pekerjaan diatas rata-rata. Sedangkan bahan baku dari pemilik kapal (*supply owner*) karena terdapat *equipment* kapal tertentu yang tidak tersedia di gudang *Shipyards* maupun dipasaran dalam negeri maupun luar negeri. Untuk mengadakan *equipment* kapal tersebut diperlukan waktu beberapa bulan untuk proses pengadaan dan atau proses pembuatannya.

Manajemen modal kerja mencakup semua manajemen aset lancar dan kewajiban jangka pendek perusahaan. Manajemen modal kerja berkaitan dengan berapa besar modal kerja yang diperlukan untuk mendukung kegiatan usaha perusahaan sehari-hari. Efisiensi modal kerja adalah ketepatan cara dalam menjalankan sesuatu yang tidak membuang biaya, tenaga, waktu dan kegunaan berkaitan dengan penggunaan modal kerja yaitu agar modal kerja yang tersedia tidak berlebihan dan tidak kekurangan. Rasio aset lancar terhadap penjualan merupakan ukuran yang dipergunakan untuk mengetahui kebijakan modal kerja yang sama artinya dengan perputaran modal kerja. Menetapkan rasio modal kerja bruto terhadap penjualan yang besar atau membiarkan perputaran modal kerja yang rendah memang memastikan kegiatan operasional sehari-hari berjalan lancar, dengan menempatkan dana pada aset lancar demikian berarti tingkat hasil yang diperoleh relatif lebih kecil dibandingkan dengan apabila ditempatkan pada aset tetap yang memberikan hasil lebih besar atau sebaliknya apabila perputaran modal kerja tinggi, muncul kekawatiran terganggunya operasional sehari-hari,

tetapi dilihat dari segi tingkat hasil akan memperoleh hasil yang relatif lebih tinggi. Sehingga apabila perputaran modal kerja semakin tinggi maka modal kerja efisien dan tingkat hasil relatif tinggi, maka dapat dikatakan efisiensi modal kerja berpengaruh kepada kemampuan laba.

Dalam penelitian terdahulu terdapat perbedaan (*gap*) terhadap hasil-hasil penelitian sebagai berikut:

Likuiditas menurut Awan (2014), bahwa likuiditas berpengaruh negatif dan signifikan terhadap profitabilitas perusahaan industri makanan di Pakistan, sedangkan menurut Wibowo dan Wartini (2012), bahwa tidak ada pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas pada perusahaan manufaktur Di BEI

Financial leverage mempunyai pengaruh signifikan dan negatif terhadap profitabilitas sektor industri di Yordania (Taani (2012), tetapi menurut Wibowo dan Wartini (2012), bahwa tidak ada pengaruh leverage terhadap profitabilitas pada perusahaan manufaktur di BEI.

Menurut Wibowo dan Wartini (2012) bahwa efisiensi modal kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap profitabilitas pada perusahaan manufaktur di BEI, tetapi menurut Kumara dan Saputra (2104), bahwa efisiensi modal kerja berpengaruh signifikan dan negatif terhadap profitabilitas koperasi Serba Usaha di Kecamatan Penebel.

Adanya hubungan negatif (*trade-off*) antara tingkat likuiditas dengan profitabilitas (Sitanggang 2014). Apabila kebijakan untuk mempertahankan tingkat likuiditas yang tinggi maka dengan sendirinya akan berdampak pada tingkat profitabilitas yang rendah dan sebaliknya pada tingkat likuiditas yang rendah akan berdampak pada profitabilitas yang tinggi. Sedangkan menurut hasil penelitian Wibowo dan Wartini (2012), bahwa tidak ada pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas pada perusahaan manufaktur di BEI.

Berdasarkan gambaran permasalahan di atas, adanya *gap* hasil-hasil penelitian terdahulu dan adanya *gap* antara teori dan hasil penelitian maka penulis tertarik untuk menganalisis pengaruh likuiditas, tingkat utang dan efisiensi modal kerja terhadap kemampuan laba pada *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) Periode 2010 - 2014.

I.2 Pembatasan Masalah

Dari latar belakang masalah tersebut di atas ternyata bahwa masalah kemampuan laba pada *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) merupakan masalah yang luas, rumit dan kompleks. Karena keterbatasan peneliti dalam hal biaya, tenaga dan waktu yang dapat dikerahkan dalam penelitian ini, maka peneliti membatasi penelitian ini pada masalah-masalah likuiditas, tingkat utang, efisiensi modal kerja dan kemampuan laba pada *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) Periode 2010 – 2014.

I.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah sebagaimana diuraikan di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a. Apakah terdapat pengaruh likuiditas terhadap kemampuan laba pada *Shipyards* PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) periode 2010 – 2014?
- b. Apakah terdapat pengaruh tingkat utang terhadap kemampuan laba pada *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) periode 2010 – 2014?
- c. Apakah terdapat pengaruh efisiensi modal kerja terhadap kemampuan laba pada *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) periode 2010 – 2014?
- d. Apakah terdapat pengaruh likuiditas, tingkat utang dan efisiensi modal kerja bersama-sama terhadap kemampuan laba pada *Shipyards* PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) Periode 2010 – 2014?

I.4 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

a Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini, maka tujuan penelitian ini adalah untuk menguji secara empiris pengaruh likuiditas, tingkat utang dan efisiensi modal kerja terhadap kemampuan laba *Shipyards* PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) periode 2010 – 2014 baik secara parsial maupun bersama-sama.

b Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari penelitian ini :

- 1) Bagi manajemen PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) sebagai sumber informasi dalam usaha memanfaatkan sumber daya ekonomi yang dimiliki dan dapat sebagai dasar dalam pengambilan keputusan keuangan, khususnya berkaitan dengan likuiditas, tingkat utang dan efisiensi modal kerja yang berpengaruh terhadap kemampuan laba.
- 2) Hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai sumber informasi bagi investor tentang adanya pengaruh likuiditas, tingkat utang dan efisiensi modal kerja terhadap kemampuan laba di PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari.
- 3) Memberikan referensi bagi peneliti selanjutnya yang tertarik untuk meneliti tentang pengaruh likuiditas, tingkat utang dan efisiensi modal kerja terhadap kemampuan laba.

