

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Setiap perusahaan akan melakukan berbagai aktivitas untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Tujuan akhir yang ingin dicapai suatu perusahaan yang terpenting adalah memperoleh laba atau keuntungan yang maksimal, disamping hal-hal lainnya. Dengan memperoleh laba yang maksimal seperti yang sudah ditargetkan, perusahaan dapat berbuat banyak bagi kesejahteraan pemilik, karyawan serta meningkatkan kualitas jasa dan melakukan investasi baru. Oleh karena itu, manajemen perusahaan dalam praktiknya dituntut harus mampu memenuhi target yang telah ditetapkan. Untuk mengukur tingkat keuntungan suatu perusahaan, digunakan rasio profitabilitas.

Perusahaan jasa merupakan suatu unit usaha yang kegiatannya memproduksi produk yang tidak berwujud “jasa” dengan tujuan untuk mendapatkan laba atau keuntungan. Atau perusahaan jasa dapat diartikan juga sebagai suatu perusahaan yang menjual jasa yang diproduksinya, bertujuan untuk memenuhi kebutuhan para konsumen dan mendapatkan keuntungan. Di Indonesia perusahaan jasa dibagi menjadi empat sektor yakni sektor properti dan realstate, sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi, sektor keuangan dan sektor perdagangan, jasa dan investasi. Perusahaan jasa sektor infrastuktur, utilitas dan transportasi memiliki pengaruh yang cukup besar dalam perekonomian Indonesia yaitu sebesar 8,37%. Diimbangi dengan sektor jasa lainnya seperti konstruksi sebesar 6,96%, jasa kesehatan dan kegiatan sosial 16,40%, jasa keuangan dan asuransi 5,94% dan akomodasi makan minuman sebesar 5,07%.

Latar belakang didirikannya suatu perusahaan adalah untuk memakmurkan pemilik perusahaan yang dapat dilakukan dengan memaksimalkan laba perusahaan. Untuk memaksimalkan laba perusahaan diperlukan manajer keuangan yang mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi profitabilitas perusahaan. Setelah mengetahui hal tersebut, perusahaan dapat mencapai efektifitas dan efisien. Selain itu, masalah-masalah yang berdampak negatif dapat diminimalisir. Sebuah

perusahaan tentu ingin memiliki tingkat profitabilitas yang tinggi dan naik pada tiap periode. Profitabilitas perusahaan dapat diukur dengan menggunakan margin laba bersih, rasio pengembalian atas asset, dan rasio pengembalian atas ekuitas.

Profitabilitas dapat mengukur seberapa besar perusahaan memperoleh laba baik dalam hubungannya dengan penjualan, aset maupun laba bagi modal sendiri. Manajemen dituntut untuk meningkatkan pendapatan atau laba usaha, untuk membiayai seluruh kegiatan perusahaan, menambah aset dan melunasi kewajiban-kewajiban perusahaan. Ukuran keberhasilan dari seorang manajer dapat dilihat dari kemampuan dalam menciptakan profitabilitas. Peningkatan profitabilitas merupakan tugas paling penting bagi seorang manajer. Manajer secara konstan mencari cara untuk merubah perusahaan dalam rangka meningkatkan profitabilitas.

Perusahaan memutuskan menetapkan modal kerja dalam jumlah yang besar, kemungkinan tingkat likuiditas akan terjaga namun kesempatan untuk memperoleh laba yang besar akan menurun yang pada akhirnya berdampak pada menurunnya profitabilitas. Sebaliknya jika perusahaan ingin memaksimalkan profitabilitas, kemungkinan dapat mempengaruhi tingkat likuiditas perusahaan. Makin tinggi likuiditas, maka makin baik posisi perusahaan dimata kreditur. Untuk mengetahui tingkat likuiditas serta seberapa besar modal kerja yang dialokasikan perusahaan untuk operasi perusahaan, dapat digunakan rasio lancar atau yang lebih dikenal dengan *current ratio*.

Pembiayaan dengan utang atau *leverage* keuangan memiliki tiga implikasi penting, yaitu: Pertama, jika investasi oleh pemegang saham tidak mencukupi, maka perusahaan dapat tetap beroperasi dengan cara berhutang dan dengan begitu para pemegang saham masih tetap memiliki pengendalian atas perusahaan walaupun dengan investasi yang terbatas. Kedua, kreditur melihat ekuitas atau dana yang disetor pemilik untuk memberikan margin pengaman, sehingga jika pemegang saham hanya memberikan sebagian kecil dari total pembiayaan, maka risiko perusahaan sebagian besar ada pada kreditur. Ketiga, Jika perusahaan memperoleh pengembalian yang lebih besar atas investasi yang dibiayai dengan dana pinjaman dibanding pembayaran bunga, maka pengembalian atas modal pemilik akan lebih besar. Jika perusahaan menggunakan lebih banyak hutang dibanding modal sendiri maka tingkat solvabilitas akan menurun karena beban bunga yang harus di

tanggung juga meningkat. Hal ini akan berdampak terhadap menurunnya profitabilitas.

Salah satu sektor yang sedang mengalami perkembangan yang cukup pesat dan baik adalah sektor transportasi merupakan perusahaan-perusahaan yang perkembangannya sangat pesat dan baik. Besarnya dana yang dikeluarkan dalam pembangunan infrastruktur, utilitas dan transportasi menjadi indikator bahwa suatu negara sangat berdedikasi dalam memberikan fasilitas terbaik bagi warganya. Selain memiliki manfaat yang besar infrastruktur, utilitas, dan transportasi juga menjadi faktor penentu keberhasilan perekonomian di Indonesia. Perkembangan sektor transportasi dapat mendorong pemasukan negara dan mendukung pertumbuhan perekonomian di Indonesia.

Infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh publik untuk memenuhi kebutuhan dalam lingkup sosial dan ekonomi. Secara teknik, infrastruktur dirancang dalam sistem sehingga memberikan pelayanan publik yang penting. Infrastruktur berdasarkan wujudnya dibagi dua yaitu infrastruktur fisik dan infrastruktur organisasi. Infrastruktur fisik seperti jalan, jembatan, bandara, pelabuhan, infrastruktur telekomunikasi, infrastruktur kelistrikan, sekolah, rumah sakit, ruang muka publik, dan lain-lain. Sementara infrastruktur organisasi biasanya berupa kebijakan, baik kebijakan pemerintah atau kebijakan perusahaan. Utilitas adalah kemampuan suatu barang untuk memberikan kepuasan kepada manusia dalam memenuhi kebutuhannya. Sedangkan transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakan oleh manusia atau mesin. Transportasi sangat penting untuk manusia. Karena memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu: transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan).

Rasio keuangan suatu perusahaan dapat berubah-ubah dari waktu ke waktu. Demikian pula yang terjadi pada perusahaan jasa. Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan perubahan beberapa rasio keuangan pada perusahaan jasa:

Tabel 1. Data Debt Ratio (DR), Current Ratio (CR), Net Working Capital Turnover (NWCTO), Pertumbuhan Penjualan (GROWTH) dan Basic Earning Power (BEP) Pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2013 s/d 2016

No	Kode Saham	Tahun	DR	Naik/ Turun	CR	Naik/ Turun	NWCTO	Naik/ Turun	GROWTH	Naik/ Turun	BEP	Naik/ Turun
1	CASS	2013	0,55	Naik	0,5	Naik	9,90	Turun	31,11	Turun	1,32	Naik
		2014	0,59		0,55		7,87		15,25		1,53	
		2015	13,28		0,56		6,43		13,32		2,23	
		2016	22,94		130,22		3,17		8,96		2,48	
2	GIAA	2013	0,62	Naik	53,9	Naik	-22,82	Turun	8,26	Naik	0,13	Naik
		2014	0,7		66,47		-9,62		4,63		0,02	
		2015	0,71		74,52		-20,29		-3,01		0,02	
		2016	0,73		83,73		-9,70		1,28		0,03	
3	IATA	2013	0,79	Turun	44,62	Naik	0,66	Turun	23,72	Turun	0,05	Naik
		2014	0,47		47,98		1,47		-1,06		0,10	
		2015	0,46		53,35		-0,79		-1,70		0,12	
		2016	0,53		113,56		-1,14		-16,58		0,13	
4	LEAD	2013	0,5	Naik	56,74	Naik	5,80	Turun	73,10	Turun	0,11	Turun
		2014	0,5		62,03		3,74		16,94		0,10	
		2015	0,53		133,39		2,65		-31,71		0,03	
		2016	0,53		138,83		-3,16		-31,01		0,01	
5	LRNA	2013	0,39	Turun	24,19	Naik	-3,39	Naik	-10,29	Naik	0,01	Naik
		2014	0,24		50,65		-5,92		-8,00		0,37	
		2015	0,19		60,67		-371,92		14,83		0,57	
		2016	0,19		99,37		-488,77		-22,24		0,64	
6	MBSS	2013	0,31	Turun	215,93	Naik	1,38	Naik	-33,65	Naik	0,48	Turun
		2014	0,28		245,21		2,11		-26,74		0,44	
		2015	0,26		208,93		2,40		-10,48		0,34	
		2016	0,24		130,64		3,51		4,09		0,31	
7	NELY	2013	0,25	Turun	230,67	Naik	1,58	Naik	-6,78	Turun	0,09	Turun
		2014	0,23		181,69		1,91		6,46		0,08	
		2015	0,14		316,37		2,75		-12,13		0,07	
		2016	0,11		450,01		3,05		-16,66		0,07	
8	TMAS	2013	0,54	Naik	51,84	Naik	-5,06	Turun	27,37	Turun	0,09	Naik
		2014	0,61		49,49		-5,43		21,96		0,20	
		2015	0,66		58,51		-8,95		1,99		0,23	
		2016	0,67		42,28		-4,66		1,99		0,12	
9	SMDR	2013	0,57	Turun	105,41	Naik	17,29	Naik	-12,45	Naik	0,18	Turun
		2014	0,53		110,56		17,68		-11,59		0,18	
		2015	0,49		116,73		28,86		-9,91		0,18	
		2016	0,48		110,4		29,13		-5,08		0,17	
10	WEHA	2013	0,44	Naik	25,59	Naik	56,15	Turun	17,72	Turun	0,07	Naik
		2014	0,64		33,72		30,16		1,25		0,03	
		2015	0,66		70,88		-1,35		-92,99		0,04	
		2016	0,66		106,08		-1,50		96,45		0,04	

Sumber: data diolah

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa terjadi sebuah fenomena, *leverage*, likuiditas, perputaran modal kerja, pertumbuhan penjualan dan profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi mengalami ketidakstabilan. Penggunaan hutang dalam kegiatan pendanaan tidak hanya memberikan dampak yang baik bagi perusahaan. Jika *debt ratio* semakin tinggi, sementara proporsi total aktiva tidak berubah maka hutang yang dimiliki perusahaan semakin besar. Total hutang semakin besar, *ratio financial* atau rasio kegagalan perusahaan untuk

mengembalikan pinjaman semakin tinggi. Sebaliknya apabila *debt ratio* semakin kecil maka hutang yang dimiliki perusahaan juga akan semakin kecil dan ini berarti risiko *financial* perusahaan mengembalikan pinjaman juga semakin kecil (Dewi, 2016 hlm 11). Hal tersebut bertolak belakang dengan data, dimana *leverage* pada perusahaan CASS, GIAA, WEHA, LEAD dan TMAS mengalami kenaikan tetapi profitabilitasnya mengalami kenaikan. Fenomena ini didukung A.A Wela Yulia & Ida (2015), Faizal & Endang (2015), Dewi (2016) yang menyatakan bahwa *leverage* tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

Secara teori jika likuiditas tinggi maka kemampuan perusahaan menghasilkan laba/*profit* semakin rendah. Ini berarti perusahaan tersebut memilih pendanaan berasal dari utang (J.P Sitanggang, 2014 hlm. 72). Hal tersebut bertolak belakang dengan data, dimana likuiditas pada perusahaan CASS, GIAA, IATA, LRNA dan LEAD mengalami kenaikan tetapi profitabilitasnya mengalami kenaikan. Fenomena ini didukung oleh Dewi (2016), Rizwan & Ali (2016), Amrita, Wayan & Fridayana (2016) menyatakan bahwa likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

Secara teori jika perputaran modal kerja penjualan tinggi akan menghasilkan laba/*profit* yang semakin tinggi. Laba/*profit* yang diperoleh secara teratur merupakan salah satu faktor untuk menilai tingkat profitabilitas (J.P Sitanggang, 2014 hlm. 66). Hal tersebut bertolak belakang dengan data, dimana perputaran modal kerja pada perusahaan IATA, MBSS, SMDR dan NELY mengalami kenaikan tetapi profitabilitasnya mengalami penurunan. Fenomena ini didukung oleh Faizal & Endang (2015), Bagus, Fridayana & I Wayan (2016), Novia & Gede Merta (2017), Gladys & Yulius (2016) menyatakan bahwa perputaran modal kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

Secara teori jika pertumbuhan penjualan semakin tinggi pertumbuhan penjualan maka profitabilitasnya juga semakin tinggi, sebaliknya semakin rendah pertumbuhan penjualannya maka profitabilitas juga semakin rendah (A.A Wela Yulia, 2015 hlm. 7). Hal tersebut bertolak belakang dengan data, dimana pertumbuhan penjualan pada perusahaan IATA, GASS, MBSS dan SMDR mengalami kenaikan tetapi profitabilitasnya mengalami penurunan. Fenomena ini

didukung oleh A.A Wela Yulia & Ida (2015) menyatakan bahwa pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas.

Maka berdasarkan dari latar belakang dan data diatas yang ada maka dengan ini terciptalah penelitian yang menganalisi dan meneliti komponen variabel *leverage*, likuiditas, perputaran modal kerja dan pertumbuhan penjualan terhadap profitabilitas dan dalam penelitian ini diambil judul: **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2016”**.

I.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang disebutkan diatas, maka dapat diambil rumusan permasalahan yang ada dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Apakah terdapat pengaruh *leverage* terhadap profitabilitas.
- b. Apakah terdapat pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas.
- c. Apakah terdapat pengaruh perputaran modal kerja terhadap profitabilitas.
- d. Apakah terdapat pengaruh pertumbuhan penjualan terhadap profitabilitas.

I.3 Tujuan Penelitian

Dari data uraian yang ditulis diatas maka ada tujuan yang akan dicapai. Tujuannya adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui pengaruh *leverage* terhadap profitabilitas.
- b. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas terhadap profitabilitas.
- c. Untuk mengetahui pengaruh perputaran modal kerja terhadap profitabilitas.
- d. Untuk mengetahui pengaruh pertumbuhan penjualan terhadap profitabilitas.

I.4 Manfaat Hasil Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang telah dikemukakan atas, maka diharapkan dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak, sebagai berikut:

- a. Manfaat Teoritis

Diharapkan dapat memberikan ilmu dalam bidang studi yang membahas mengenai perusahaan sub sektor transportasi khususnya mengenai topik

leverage, likuiditas, perputaran modal kerja, pertumbuhan penjualan dan profitabilitas perusahaan sub sektor transportasi.

b. Manfaat Praktis

1) Bagi perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi perusahaan sebagai bahan pertimbangan untuk menentukan kebijakan-kebijakan terutama kebijakan untuk mempertahankan profitabilitas.

2) Bagi peneliti selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai kajian, pertimbangan dan pengembangan kearah yang lebih baik bagi penelitian selanjutnya terhadap faktor-faktor profitabilitas.

