

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dunia bisnis di Indonesia semakin terlihat bahwa persaingan antar perusahaan baik sejenis maupun tidak sejenis mengalami perkembangan yang sangat pesat. Persaingan bisnis akan semakin ketat dikarenakan banyaknya pesaing baru yang ikut berkompetisi di dalamnya. Ketatnya persaingan dalam dunia bisnis menyebabkan perusahaan perlu mengembangkan strategi agar dapat mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan, yaitu dengan cara memperbaiki kinerja atau menjadi perusahaan yang lebih baik dalam menghadapi persaingan antar satu sama lain.

Seiring dengan kemajuan dunia bisnis serta pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat, maka akan berkembang juga kebutuhan dan keperluan manusia. Oleh sebab itu, untuk memenuhi kebutuhan tersebut perlu adanya penyediaan jasa transportasi yang semakin meningkat baik jumlah maupun kualitas jasa yang mencakup keamanan, kenyamanan dan tepat waktu. Dengan semakin meningkatnya kebutuhan jasa transportasi, maka semakin banyak pula perusahaan yang bergerak di bidang transportasi yang meningkatkan persaingan. Perusahaan yang bergerak di dalamnya harus memiliki strategi yang efektif untuk memenangkan persaingan. Dengan demikian, untuk memenuhi kebutuhan dalam mengerjakan strategi tersebut perlu adanya kebutuhan jasa angkutan atau transportasi yang menunjang.

Transportasi merupakan salah satu bidang usaha yang sangat penting untuk mencapai tujuan pengembangan ekonomi dan mempermudah akses dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi akan meningkat dengan adanya kebutuhan jasa angkutan bagi penumpang maupun barang. Kebutuhan angkutan penumpang tergantung dengan orang yang akan menggunakannya, ada yang menggunakan sebagai keperluan pribadi ataupun sebagai keperluan usaha. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan lagi tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan perekonomian di Indonesia. Oleh

sebab itu, dalam tingkat perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas pengangkutan yang optimal.

Dengan semakin tingginya permintaan pemakaian jasa transportasi di Indonesia, maka berdirilah suatu perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi, yaitu PT Kereta Api Indonesia (Persero). Menurut Salim (2004) angkutan kereta api merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) penyedia jasa transportasi diatas rel untuk membawa barang dan penumpang. Kereta api juga memberikan pelayanan keselamatan, kenyamanan dan rasa aman bagi para penumpang serta memiliki keunggulan kecepatan dalam waktu tempuh dibandingkan dengan transportasi darat lainnya.

Dengan melihat keadaan seperti ini persaingan perusahaan terutama pada jasa transportasi di Indonesia dituntut untuk berkompetisi dengan perusahaan jasa transportasi lainnya. Seperti halnya transportasi udara dan darat seperti transportasi kereta api dan pesawat karena keduanya merupakan moda transportasi yang digemari dan diandalkan oleh masyarakat Indonesia. Selain terhindar dari kemacetan, kereta api dan pesawat memberikan fasilitas yang terbaik untuk para penumpang diantaranya adalah rasa nyaman dan tepat waktu. Moda transportasi udara dapat tergolong transportasi yang modern di Indonesia sampai saat ini. Jika dibandingkan dengan transportasi darat yakni kereta api jelas sangat berbeda, karena transportasi udara tersebut dinilai sebagai transportasi yang praktis dan cepat serta interior bandara terkesan lebih mewah daripada kereta api. Kemudian waktu tempuh yang lebih singkat, kenyamanan dan keamanan lebih terjamin. Mayoritas yang menggunakan transportasi ini dari orang menengah ke atas karena lebih memilih menggunakan pesawat meskipun harga atau biaya tiket tergolong sangat mahal dibandingkan dengan harga tiket kereta api. Selain harga, pesawat memberikan pemandangan indah yang disuguhkan di luar jendela meskipun terbilang monoton karena yang terlihat hanya awan-awan putih, terkecuali pesawat akan *take off* atau *landing* akan melihat pemandangan yang sangat indah dari atas seperti perkebunan, gunung, laut dan lain sebagainya. Namun transportasi udara satu ini memiliki kekurangan seperti halnya pada saat didalam pesawat tidak dipergunakan untuk berkomunikasi melalui telepon genggam karena sinyal tersebut dapat mengancam sistem navigasi pesawat, selain itu juga akan ada aturan

pembatasan membawa barang bawaan jika melebihi muatan akan dikenakan denda.

Sedangkan untuk kereta api meskipun jarak tempuh terbilang lebih lama, kereta api tidak pernah mengalami keterlambatan dalam keberangkatan dan selalu tepat waktu ketika sampai di tempat tujuan. Kecuali jika memang ada kendala besar seperti kecelakaan kereta di jalur kereta dan hal itu berbeda dengan moda transportasi udara yang tergantung dengan cuaca. Namun kelebihan kereta api sendiri harga tiket jauh lebih murah untuk jangkauan orang menengah, dapat menikmati pemandangan seperti perkotaan atau pedesaan, bukit, tebing yang curam, matahari terbenam dikala senja maupun terbit. Kereta api tidak ada aturan penggunaan sabuk pengaman, pada saat didalam kereta tidak ada larangan untuk menggunakan telepon genggam, namun dalam peraturan terbaru akan berlakukan denda untuk kelebihan bagasi meskipun denda yang didapat tidak setinggi denda bagasi pesawat. Maka dengan hal ini mayoritas dari Indonesia lebih memilih menaiki transportasi dari kereta api daripada pesawat karena kereta api untuk segi keuangan lebih murah, setiap kota maupun daerah terdapat stasiun terdekat dan kelebihan yang didapat membuat masyarakat merasa puas dan nyaman saat penggunaan jasa kereta api (tiket2, 2016).

Setiap perusahaan pasti memiliki tujuan yang ingin dicapai. Salah satunya tujuan yang ingin dicapai oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah memberikan pelayanan yang baik bagi para penumpangnya, sehingga banyak pelanggan yang merasa puas dengan penggunaan jasa angkutan kereta api dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Semakin tingginya peningkatan kebutuhan jasa transportasi, maka semakin banyak pula perusahaan yang bergerak di bidang transportasi memiliki persaingan di bidang yang sama. Oleh sebab itu, setiap perusahaan harus memiliki strategi yang efektif untuk memenangkan persaingan bisnis. Semakin ketatnya persaingan dalam dunia bisnis, PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupaya keras untuk menjaga kelangsungan hidup perusahaan.

Kelangsungan hidup perusahaan tidak hanya dilihat dari labanya saja, melainkan dari keberhasilan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mengangkut barang maupun penumpang yang akan menyebabkan besarnya pendapatan yang akan diperoleh. Pendapatan inilah yang akan digunakan oleh PT Kereta Api

Indonesia (Persero) untuk membiayai operasinya. Selain untuk membiayai operasi, pendapatan juga dijadikan sumber dana untuk memenuhi kewajiban atau utang-utang PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang harus segera dipenuhi.

Menurut Niswonger (2006:56) Pendapatan merupakan kenaikan kotor dalam modal pemilik yang dihasilkan dari penjualan barang dagang, pelaksanaan jasa kepada klien, menyewakan harta, peminjaman uang dan kegiatan usaha profesi yang bertujuan untuk memperoleh penghasilan. Pendapatan yang didapat oleh kereta api bersumber dari hasil penjualan tiket angkutan penumpang dan angkutan barang. Pendapatan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) terbagi menjadi lima bagian, yaitu pendapatan jasa angkutan kereta api baik penumpang maupun barang, pendapatan pendukung angkutan kereta api, pendapatan non angkutan seperti optimalisasi aset dan pekerjaan pihak ketiga, serta pendapatan dari kompensasi pemerintah (kaiid, 2017).

Edi Sukmoro selaku Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2015 mengungkapkan bahwa perusahaan berhasil mencatat pendapatan sebesar kurang lebih 13,5 triliun rupiah, sedangkan untuk tahun 2014 pendapatan yang didapat sebesar 10,6 triliun rupiah. Pendapatan tersebut diperoleh dari mengangkut jumlah penumpang yang mencapai 68,5 juta orang. Pendapatan dari angkutan penumpang sebesar 4,5 triliun rupiah, jumlah ini meningkat 16% dari tahun sebelumnya. Namun pendapatan lainnya diperoleh dari angkutan barang sebesar 3,9 triliun rupiah dengan jumlah barang yang diangkut mencapai 29,6 juta ton dan meningkat sebesar 7% jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Peningkatan tersebut terjadi karena PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki kereta api baru seperti KA Malioboro Ekspres Pagi, KA Perintis Batara Kresna, KA Joglokerto, KA Kertajaya Tambahan yang menjadi kereta api dengan rangkaian terpanjang di Indonesia sebanyak 16 gerbong (Praditya, 2016).

Pada tahun 2016 Didiek Hartantyo Direktur Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengungkapkan bahwa pencapaian pendapatan perusahaan tahun 2016 sebesar 14,5 triliun rupiah. Kelemahan pertumbuhan pendapatan dipengaruhi oleh kinerja kereta api barang yang kurang bagus. Hal ini terjadi karena pada batu bara di daerah Sumatra Selatan yang kurang memadai. Kontribusi terbesar pendapatan berasal dari kereta api penumpang sebesar 5,6 triliun rupiah

dan diikuti oleh pendapatan dari kereta api barang sebesar 4,6 triliun rupiah. Selain pendapatan dari harga tiket, PT KAI mendapatkan pendapatan dari pemerintah berupa kontrak subsidi *public service obligation (PSO)* dan *Infrastructure, Maintenance, and Operation (IMO)* (Supriyanto, 2017).

Fenomena laporan keuangan tahun 2017 sampai 2018. Pada tahun 2018 PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengantongi pendapatan sebesar 19,95 triliun rupiah atau naik sebesar 11,23%. Pendapatan tersebut tumbuh meningkat dari tahun 2017 sebesar 17,94 triliun rupiah. Hal ini terjadi karena Kereta Api Logistik mendapatkan keuntungan kenaikan tarif yang sedang bekerjasama dengan Lion Parcel. Dengan adanya kenaikan tarif kargo pesawat membuat pengiriman logistik melalui kereta api meningkat menjadi 20% dengan kapasitas pengiriman sekitar 370 ton per hari (Sunu, 2019).

Sedangkan ditahun 2019 Didiek Hartantyo selaku direktur keuangan KAI mengemukakan bahwa fenomena dari laporan keuangan pendapatan tahun 2019 PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 22,6 triliun rupiah. Jumlah tersebut naik hingga 13,2% dari tahun 2018 sebesar 19,95 triliun rupiah. Kenaikan tersebut disebabkan jumlah penumpang dan volume kargo yang diangkut KAI sepanjang 2019 mengalami kenaikan. Jumlah penumpang mencapai 429 juta hal ini naik 4 juta dari tahun sebelumnya. Sementara volume kargo di tahun 2018 mencapai 47,2 ton atau naik 2 juta ton (Pebrianto, 2019).

Berdasarkan fenomena pada pendapatan dari sektor transportasi PT Kereta Api Indonesia (Persero), maka pendapatan tersebut mengalami kenaikan yang cukup pesat dengan kurung waktu 5 tahun terakhir. Hal ini dibuktikan bahwa PT Kereta Api Indonesia dipercaya oleh masyarakat Indonesia sebagai moda transportasi andalan. Kepercayaan masyarakat terus bertambah dari tahun ke tahun, salah satunya dari realisasi jumlah penumpang dan barang yang terus meningkat setiap tahunnya.

Dari penjelasan di atas, pendapatan KAI digunakan untuk membiayai kegiatan operasional suatu perusahaan, salah satunya membiayai pengeluaran kegiatan operasional perusahaan yang disebut dengan beban usaha. Menurut Rudianto (2012:49) Beban usaha merupakan pengorbanan ekonomis yang dilakukan perusahaan demi memperoleh pendapatan. Beban usaha pada PT Kereta

Api Indonesia (Persero) terdiri dari beban umum dan administrasi yang merupakan beban-beban yang dikeluarkan untuk melaksanakan aktivitas-aktivitas umum. Beban usaha pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) meliputi beban pegawai, penjualan, pajak bumi dan bangunan, investasi (kaiid, 2017).

Pendapatan dan beban tidak dapat dipisahkan, dimana pendapatan adalah hasil yang diperoleh dari kegiatan operasi yang dilakukan perusahaan, sedangkan beban adalah biaya yang dikeluarkan atau digunakan untuk memperoleh pendapatan yang diharapkan oleh perusahaan. Hal ini harus memperhatikan pendapatan yang diterima dan pengeluaran selama kegiatan operasional berlangsung, agar PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan pendapatan yang diinginkan. Keberhasilan dalam mengangkut penumpang dan barang akan menyebabkan besarnya pendapatan yang diperoleh. Pendapatan ini yang akan digunakan untuk membiayai kegiatan operasi seperti pembelian bahan bakar, perawatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kereta api, serta penambahan gerbong kereta, pembelian lokomotif baru dan lain sebagainya.

Dengan demikian, untuk melihat kinerja perusahaan tidak hanya dari tingkat labanya saja melainkan bagaimana PT KAI memastikan bahwa kewajibannya dapat dilunasi dengan cepat sebelum tiba jatuh tempo terlebih pada kewajiban jangka pendek, karena waktu bagi perusahaan untuk membayar utang relatif lebih cepat. Salah satunya dengan menggunakan indikator dalam mengukur tingkat likuiditas suatu perusahaan, yaitu dengan menggunakan rasio likuiditas.

Rasio likuiditas merupakan rasio yang mengukur kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya pada saat jatuh tempo. Rasio likuiditas meliputi rasio-rasio yang mengukur efisiensi penggunaan neraca dalam aktiva lancar. Likuiditas yang rendah dapat menyebabkan perusahaan mengalami banyak kerugian, diantaranya dengan tidak terpenuhinya kewajiban kepada kreditur, dapat mengurangi kebebasan perusahaan untuk meningkatkan pelayanan atau melakukan kebijakan, kerugian atas kesempatan mendapatkan keuntungan dari diskon, bahkan dapat mengarahkan perusahaan kepada kebangkrutan (Maynita, 2018).

Apabila suatu perusahaan memperoleh sumber dana melalui pinjaman dari perusahaan lain, maka harus melunasi pinjaman tersebut tepat pada waktunya baik pokok utang maupun bunganya. Tingkat kemampuan perusahaan untuk membayar utang lancar dengan menggunakan aktiva lancarnya yang disebut likuiditas. Rasio yang digunakan dalam penelitian ini adalah rasio lancar, dimana dalam rasio tersebut diketahui sejauh mana aktiva lancar perusahaan dapat digunakan untuk menutupi kewajiban jangka pendek atau utang lancarnya. Semakin besar perbandingan aktiva lancar dengan utang lancar, maka semakin tinggi pula kemampuan perusahaan dalam menutupi kewajiban utang lancarnya. Jika perusahaan tidak mampu mengendalikan tingkat likuiditasnya (perusahaan likuid), maka akan kehilangan kepercayaan dari pihak yang bersangkutan (kreditur) dan perusahaan yang tidak dapat mengendalikan tingkat likuiditasnya berupa kewajiban di dalam perusahaan, maka akan menghambat aktivitas operasi pada perusahaan (Maynita, 2018).

Iqbal (2017) berpendapat bahwa pengaruh pendapatan dan beban usaha terhadap likuiditas pada PT PLN (Persero), maka dari hasil tersebut ditemukan bahwa pendapatan dan beban usaha secara simultan berpengaruh signifikan terhadap likuiditas pada PT. PLN (Persero).

Nurlety (2004) berpendapat bahwa analisis pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero), maka dari hasil analisis terhadap *Current ratio*, *Quick Ratio* dan *Cash Ratio* dari rasio tersebut menemukan bahwa pendapatan angkutan penumpang berpengaruh negatif terhadap tingkat likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai bagaimana pengaruh pendapatan dan beban terhadap tingkat likuiditas perusahaan dengan judul “Pengaruh Pendapatan dan Beban Usaha Terhadap Likuiditas Pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun tahun 2012 sampai tahun 2019”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka dapat ditarik pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah pendapatan memiliki pengaruh terhadap likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012-2019?
2. Apakah beban usaha memiliki pengaruh terhadap likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012-2019?
3. Apakah pendapatan dan beban usaha memiliki pengaruh terhadap likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012-2019?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mencapai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk menguji sejauh mana pengaruh pendapatan terhadap likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012-2019.
2. Untuk menguji sejauh mana pengaruh beban usaha terhadap likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012-2019.
3. Untuk menguji sejauh mana pengaruh pendapatan dan beban usaha terhadap likuiditas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012-2019.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Universitas: Penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya untuk melakukan penelitian lebih lanjut dengan topik yang sama, khususnya dalam mengamati kinerja perusahaan terhadap pengaruh likuiditas.
2. Bagi Perusahaan: Penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi untuk mengetahui utang perusahaan dimasa yang akan datang sehingga menghasilkan hasil yang diharapkan.
3. Bagi Penulis: Penelitian ini sebagai sarana untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai kinerja perusahaan terhadap likuiditas.