

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Pertumbuhan global diproyeksikan tumbuh sebesar 3,5 % pada 2012, seperti yang tercantum pada *theglobal-review.com* menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi Indonesia diperkirakan lebih tinggi dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya. Pertumbuhan ini dipicu oleh tingginya konsumsi masyarakat dan konsumsi pemerintah juga kenaikan besarnya investasi dan volume ekspor-impor.

Kondisi perekonomian domestik diperkirakan meningkat tahun ini dibandingkan tahun 2011 yang lalu, namun industri penerbangan dunia 2012 diprediksi lesu sebagai imbas dari melemahnya perekonomian Eropa dan Amerika yang masih belum menunjukkan tanda-tanda pemulihan, serta naiknya harga bahan bakar (sumber: *bisnis.com*- diakses 26 januari 2012). Hal tersebut adalah kesimpulan *International Air Transport Association* atau Asosiasi Pengangkutan Udara Internasional (IATA), melihat banyaknya maskapai penerbangan dunia yang menutup tahun 2011 dengan penurunan pendapatan. IATA menurunkan prediksi laba 6,9 -3,5 miliar dollar AS turun 49 % tahun ini.

Sejalan dengan perkembangan ekonomi di Indonesia, dunia bisnis telah mengalami kemajuan. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya berbagai macam perubahan, baik di lingkungan perusahaan sendiri maupun di luar lingkungan perusahaan, khususnya perusahaan dan pelaku bisnis yang ada di Indonesia. Tidak dapat dipungkiri lagi dengan kondisi perekonomian Indonesia yang tidak stabil tentunya akan berdampak pada kemajuan perusahaan.

Triana Wulandari, 2013

Pengaruh Beban Operasional Terhadap Net Profit Margin Pada Pt. Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2004-2011

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Kondisi ini menuntut perusahaan untuk selalu memperbaiki dan menyempurnakan kegiatan usahanya agar mencapai tujuan perusahaan dan menjaga kelangsungan hidup (*going concern*). Selain itu perusahaan juga harus bisa menggunakan sumber daya yang ada secara efektif dan efisien sehingga dapat memberikan keputusan yang tepat supaya dapat mencapai tujuan perusahaannya.

Perusahaan adalah suatu unit kegiatan ekonomi yang diorganisasi dan dijalankan sebagai organisasi produksi yang tujuannya untuk menggunakan dan mengkoordinir sumber-sumber ekonomi dengan tujuan untuk menyediakan barang dan jasa yang bisa memuaskan kebutuhan dengan cara yang menguntungkan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa setiap perusahaan memiliki unsur-unsur penting seperti organisasi, produksi, sumber ekonomi, kebutuhan konsumen dan perolehan laba atau keuntungan.

PT Garuda Indonesia Tbk merupakan salah satu perusahaan BUMN yang bergerak di bidang transportasi. PT Garuda Indonesia Tbk yang lebih dikenal Garuda Indonesia *Airways* adalah perusahaan penerbangan nasional yang sudah menyediakan layanan transportasi udara sejak tahun 1949 sampai sekarang ini. Garuda Indonesia telah menerima berbagai penghargaan dari luar maupun dari dalam negeri atas prestasinya dibidang transportasi dan pelayanan. Pada bulan November tahun 2010 Garuda Indonesia bergabung dengan aliansi maskapai penerbangan global *SkyTeam*.

Garuda Indonesia termasuk pada Skytrax bintang empat yaitu kategori maskapai yang mempunyai pelayanan bagus, mampu memberikan pelayanan

yang bagus, mengkombinasikan produk dan kualitas. Skytrax bintang 4 merupakan penghargaan yang tertinggi yang diberikan kepada maskapai yang memberikan pelayanan baik *onboard* di dalam pesawat dan di *airport* dengan memuaskan, kualitas produk yang bagus dan kenyamanan yang baik. Selain survei, Skytrax juga memiliki forum maskapai penerbangan tempat penumpang pesawat dapat memberikan ulasan untuk di lihat calon penumpang lain. Skytrax juga di kenal dengan penghargaan maskapai dunia dan bandara udara dunia tahunan. Berdasarkan survei Skytrax, Garuda telah mencapai empat bintang, yang artinya satu kelas dengan 29 maskapai lainnya, seperti *British Airways* dan *Qantas*.

Selain itu Garuda Indonesia sendiri merupakan peringkat pertama dalam ranking maskapai penerbangan menurut Dephub pada tahun 2008, tahun terakhir diumumkannya peringkat maskapai penerbangan Indonesia, disusul oleh Air Asia dan Sriwijaya Air.

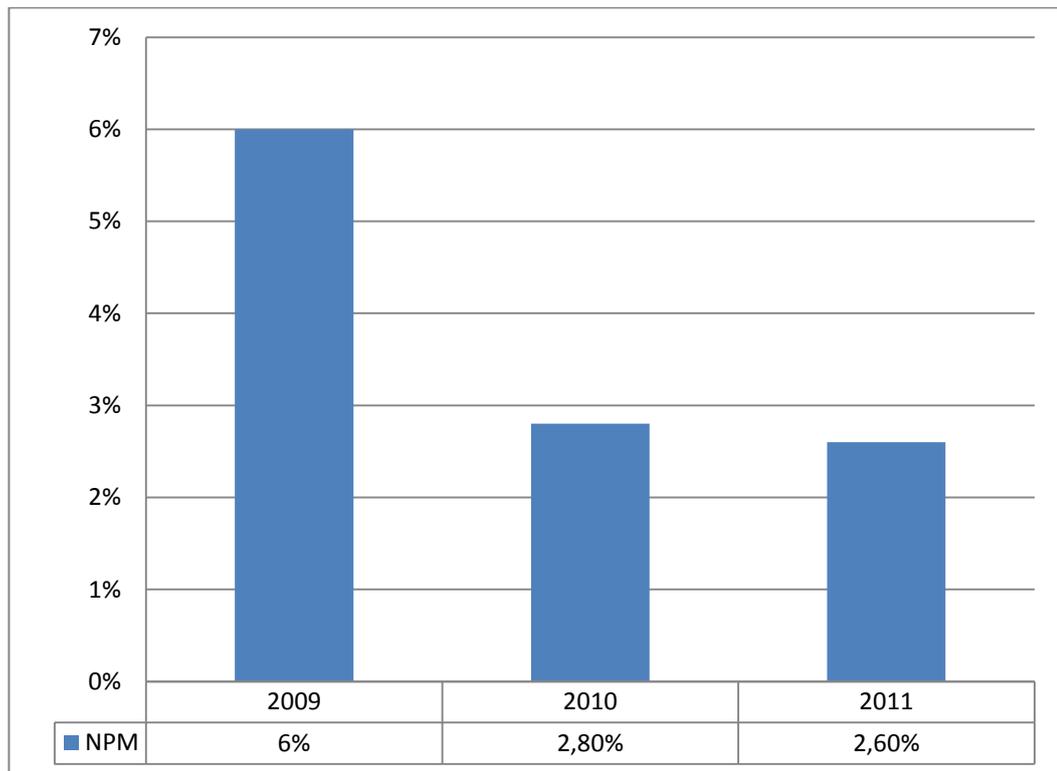
Semua perusahaan memiliki satu tujuan yang sama yakni mencari keuntungan. Begitu pula dengan Garuda Indonesia yang berupaya untuk mencari keuntungan dari kegiatan usahanya yaitu dengan memperbesar jumlah pendapatan dan meminimalkan biaya yang dikeluarkan. Sebagai maskapai penerbangan terbesar di Indonesia, Garuda Indonesia sebisa mungkin memperlihatkan kelebihan dibandingkan dengan maskapai penerbangan lain, kelebihan tersebut bisa dilihat dari pendapatan yang diterima yang dapat dilihat dalam laporan keuangan, hal ini dapat menarik minat investor karena penilaian suatu perusahaan terdapat pada laporan keuangannya.

Investor menilai baik atau buruknya suatu perusahaan dengan menilai kinerja keuangan perusahaan tersebut. Kinerja keuangan yang baik dan terus meningkat dapat meningkatkan kepercayaan calon investor untuk berinvestasi di perusahaan. Salah satu unsur yang dilihat dalam laporan keuangan adalah besarnya pendapatan perusahaan, semakin besar pendapatan perusahaan maka semakin besar pula keuntungan yang akan diterima investor.

Efisiensi biaya dan beban operasional dibutuhkan untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar. Semakin efisien perusahaan mengendalikan pengeluaran biayanya, maka semakin besar pula keuntungan yang diperoleh perusahaan. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Simamora (2000:528) :

Profit Margin merupakan suatu ukuran persentase dari setiap rupiah penjualan yang menghasilkan laba bersih (*net income*). Hubungan laba bersih dan penjualan kerap kali di pakai untuk mengevaluasi efisiensi perusahaan dalam mengendalikan biaya dan beban yang berkaitan dengan penjualan.

Jadi untuk melihat seberapa besar efisiensi biaya dalam perusahaan dapat di lihat dari *net profit margin* atau persentase pencapaian laba bersih dari pendapatan perusahaan. Berikut adalah gambar fluktuasi *net profit margin* Garuda Indonesia pada tahun 2004-2011:



Sumber: Annual Report PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

GAMBAR 1.1
PERKEMBANGAN *NET PROFIT MARGIN*
PT. GARUDA INDONESIA TAHUN 2009-2011

Berdasarkan gambar 1.2 Perkembangan *net profit margin* mengalami penurunan. Meskipun pendapatan yang di raih oleh Garuda Indonesia cukup tinggi namun tidak sebanding dengan perolehan laba bersihnya, pada tahun 2008 dan tahun 2009 perusahaan memasuki masa *turnaround* dimana di tahun 2008 perusahaan sudah memulai proses privatisasi dimana perusahaan sudah tidak tergantung lagi kepada pemerintah mengenai pendanaan untuk operasionalnya, terbukti dengan meningkatnya pendapatan pada tahun 2008 dan tahun 2009. Hal yang sama dikemukakan artikel dalam www.indonesiainancetoday.com bahwa “Laba bersih PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA) turun 49,3% dari Rp 1,01 triliun pada 2009 menjadi Rp

Triana Wulandari, 2013

Pengaruh Beban Operasional Terhadap Net Profit Margin Pada Pt. Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2004-2011

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

515,52 miliar pada 2010. Penurunan laba bersih didorong oleh peningkatan beban operasional perseroan yang lebih tinggi dibanding pertumbuhan pendapatan dan penurunan ini masih terjadi sampai dengan kuartal ketiga pada tahun 2011." Perolehan laba bersih yang berfluktuasi akan mempengaruhi kepercayaan investor yang akan menanamkan modalnya pada perusahaan. Untuk itu perusahaan sebaiknya menjaga kinerja keuangannya dan meningkatkan kinerja keuangan yang sudah baik.

Investor pasti melakukan tinjauan dahulu sebelum memutuskan berinvestasi pada sebuah perusahaan. Keuntungan yang di dapatkan suatu perusahaan bisa di jadikan acuan untuk mengambil keputusan. Karena biasanya semakin besar keuntungan yang di hasilkan perusahaan maka keuntungan yang di dapatkan investor pun akan besar pula.

Pada tahun 2011 Garuda Indonesia mengeluarkan penawaran saham perdana ke publik, namun harga saham yang di tawarkan ke publik dianggap terlalu mahal. Sehingga saham Garuda Indonesia kurang diminati oleh para investor, walaupun saham perusahaan BUMN sebenarnya dianggap cukup menjanjikan. Kurang diminatinya saham Garuda juga menyebabkan penurunan pendapatan pada tahun 2010 sampai dengan pertengahan tahun 2011. Selain itu naiknya beban asuransi, beban gaji dan tunjangan pilot juga terjadi.

Dalam kegiatan usahanya, setiap perusahaan pasti tidak terlepas dari peningkatan beban dan biaya yang dialami untuk memperoleh keuntungan dan memperpanjang keberlangsungan perusahaan. Perusahaan yang baik dapat menyasati kenaikan beban usaha perusahaan dengan berbagai cara agar dapat

menarik keuntungan di akhir periodenya, namun jika perusahaan tersebut tidak dapat mengatasi kenaikan beban maka perusahaan tersebut bisa merugi.

Beban operasional merupakan biaya berkelanjutan untuk menjalankan suatu usaha. Berikut merupakan data mengenai beban operasional Garuda Indonesia tahun 2009-2011:

TABEL 1.1
PERKEMBANGAN BEBAN OPERASIONAL
PT GARUDA INDONESIA TBK TAHUN 2009-2011

	Tahun	Jumlah Beban Operasional	Persentase Kenaikan/penurunan
1	2009	15.983.271.860.677	-5,4%
2	2010	18.569.548.960.868	16%
3	2011	24.735.430.971.579	33%

Sumber: laporan laba rugi perusahaan

Berdasarkan Tabel 1.1 dapat dilihat bahwa beban operasional Garuda Indonesia mengalami kenaikan dari tahun ke tahunnya. Beban operasional meliputi biaya yang berkaitan dengan kegiatan operasional perusahaan. Jika peningkatan beban operasional ini terus terjadi maka bisa berakibat kerugian pada perusahaan, meskipun kinerja perusahaan dianggap sudah baik.

Beban operasional penerbangan meningkat terutama disebabkan oleh kenaikan beban bahan bakar avtur, Beban operasional penerbangan tercatat sebesar Rp15.849 miliar di tahun 2011, meningkat sebesar 60,6% dibandingkan dengan Rp 11.513 miliar di tahun 2010 akibat peningkatan beban bahan bakar

sebesar 57,6% dari Rp 6.325 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 9.967 miliar di tahun 2011.

Menurut Jumingan (2006: 165) faktor yang berpengaruh pada perolehan laba adalah: 1). Naik turunnya jumlah unit yang dijual dan harga jual per unit; 2). Naik turunnya harga pokok penjualan; 3). Naik turunnya beban operasional yang dipengaruhi oleh jumlah unit yang dijual, variasi dalam tingkat harga dan efisiensi operasi perusahaan; 4). Adanya perubahan dalam metode akuntansi.

Selama tahun 2011 porsi penjualan melalui travel agent merupakan penyumbang terbesar dibandingkan seluruh channel distribusi, dengan jumlah agen aktif sebanyak 618 IATA *agent* di seluruh Indonesia. Sedangkan jumlah member *Garuda Online System (GOS/ badan usaha selain travel agent/sub agent)* mencapai 3.804, meningkat 69% dari tahun sebelumnya. Tiket penumpang rata-rata per kilometer – domestik mengalami peningkatan dari USc 10,9 di tahun 2010 menjadi USc 11,8 di tahun 2011, demikian halnya dengan *yield* penumpang untuk pasar internasional yang juga meningkat dari USc 7,2 di tahun 2010 menjadi USc 8,2 di tahun 2011. Secara total, *yield* meningkat dari USc 8,6 di tahun 2010 menjadi USc 9,6 di tahun 2011. Peningkatan *yield* ini di samping disebabkan oleh kenaikan harga bahan bakar di tahun tersebut namun juga merupakan hasil dari penerapan strategi *revenue management*. Sementara itu frekuensi penerbangan internasional tercatat sebanyak 21.662 kali atau meningkat 23,2% dari tahun sebelumnya. Pada akhir tahun 2011, Garuda Indonesia mengelola 16 buah pesawat (Airbus 330-300, Airbus 330-200, dan Boeing 747-400) atau 21% dari jumlah armada pesawat penerbangan *mainbrand* yang

sebanyak 78 buah untuk melayani 25 rute internasional. Penyesuaian harga dilakukan melalui peningkatan *Fuel Surcharge* untuk penerbangan Internasional dan kenaikan harga di penerbangan domestik.

Di samping perbaikan kinerja operasional perusahaan, beban operasional pun ikut mengalami kenaikan. Beban operasional penerbangan tercatat sebesar Rp15.849 miliar di tahun 2011, meningkat sebesar 60,6% dibandingkan dengan Rp 11.513 miliar di tahun lalu akibat peningkatan beban bahan bakar sebesar 57,6% dari Rp 6.325 miliar di tahun 2010 menjadi Rp 9.967 miliar di tahun 2011. Peningkatan bahan bakar ini sejalan dengan peningkatan harga rata-rata avtur dari USc 65,9/liter di tahun 2010 menjadi USc 89,7/liter di tahun 2011. Beban bahan bakar merupakan penyumbang terbesar dari beban operasional penerbangan, yaitu mencakup 62,9% dari total beban operasional penerbangan di tahun 2011. Sementara itu, beban sewa dan charter pesawat yang merupakan penyumbang terbesar kedua yaitu 22,4% dari total beban operasional penerbangan mengalami peningkatan sebesar 31,6% menjadi Rp 3.545 miliar di tahun 2011 sebagai akibat dari penambahan armada yang dilakukan selama tahun 2011.

Berdasarkan faktor-faktor di atas diketahui bahwa beban operasional merupakan salah satu faktor yang berpengaruh negatif terhadap laba, Menurut David Maguire (2008) "*Operational Expense is an ongoing cost for running a product, business, or system.*" Beban operasional merupakan biaya berkelanjutan untuk menjalankan sebuah produk, bisnis ataupun sistem.

Meskipun perolehan laba bersih perusahaan yang meningkat dan jumlah pendapatan dari penerbangan berjadwal mengalami peningkatan namun tidak

sebanding dengan kenaikan beban operasional perusahaan. Selain itu perolehan net profit margin yang cenderung menurun.

Berdasarkan fenomena tersebut maka perlu diadakan penelitian mengenai **“Pengaruh Beban Operasional terhadap Net Profit Margin pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2004-2011”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Kondisi perekonomian suatu negara dapat membawa pengaruh terhadap kegiatan suatu perusahaan. Hal ini menyebabkan suatu perusahaan harus berupaya keras untuk menjaga keberlangsungan hidup perusahaannya. Tujuan perusahaan baik yang besar ataupun yang kecil adalah untuk memperoleh laba atau keuntungan yang optimal dalam rangka mempertahankan kelangsungan perusahaan. Besar atau kecilnya laba perusahaan menjadi ukuran dalam menilai kesuksesan perusahaan. Besarnya laba yang di peroleh dapat dilihat dari bagaimana sebuah perusahaan melakukan strategi untuk mengefisiensikan biaya yang dikeluarkan. Hal ini dapat dilihat dari perolehan *Net Profit Margin* Perusahaan.

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk merupakan maskapai penerbangan terbesar di Indonesia. Sebagai maskapai penerbangan yang sudah lama bergerak dibidang transportasi udara, Garuda Indonesia sudah memiliki kepercayaan di masyarakat. Kendati demikian, tak dapat dipungkiri bahwa persaingan bisnis di dalam industri penerbangan di Indonesia tetap berlangsung, baik persaingan antara sesama operator nasional. Selama tahun 2004 sampai dengan tahun 2011 Garuda Indonesia mengalami fluktuasi laba bersih, meskipun laba bersih

mengalami peningkatan namun tidak sebanding dengan peningkatan beban operasionalnya.

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah, maka yang menjadi tema sentral dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

Selama tahun 2004 sampai dengan tahun 2011 laba bersih yang di peroleh perusahaan berfluktuatif dan sempat mengalami rugi bersih. meskipun pada tahun 2011 laba bersih mengalami peningkatan namun tidak sebanding dengan peningkatan beban operasional yang berdampak menurunnya *Net Profit Margin*. Beban operasional penerbangan meningkat terutama disebabkan oleh kenaikan beban bahan bakar, kenaikan beban sewa dan *charter* pesawat dan beban gaji serta tunjangan pegawai. Bila hal ini terus terjadi maka dapat mempengaruhi perolehan laba bersih dan mengurangi kepercayaan investor untuk berinvestasi di perusahaan yang baru go publik. Untuk mencegah hal tersebut maka perlu dilakukan pengelolaan beban operasional secara profesional agar beban operasional yang dikeluarkan menjadi lebih efektif dan tidak mengganggu jalannya kegiatan usaha.

1.3 Rumusan Masalah

Sesuai latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan yang diteliti sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran beban operasional pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2004-2011.

2. Bagaimana gambaran *Net Profit Margin* pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2004-2011.
3. Bagaimana pengaruh beban operasional terhadap *Net Profit Margin* pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2004-2011.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini untuk memperoleh hasil temuan mengenai:

1. Gambaran beban operasional pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2004-2011.
2. Gambaran *Net Profit Margin* pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2004-2011.
3. Gambaran pengaruh beban operasional terhadap *Net Profit Margin* bersih pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk tahun 2004-2011.

1.5 Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas kajian mengenai ilmu ekonomi khususnya ilmu manajemen keuangan. Serta dapat memberikan informasi bagi peneliti dalam mengembangkan ilmu manajemen keuangan internasional. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan sebagai tambahan referensi dan wawasan kepada peneliti lain yang tertarik mengkaji lebih lanjut mengenai berbagai perusahaan.

2. Kegunaan Praktis

Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi pihak manajemen Garuda Indonesia atau perusahaan sejenis dalam menentukan kebijakan khususnya untuk meningkatkan kinerja perusahaan sehingga dapat dimanfaatkan untuk melakukan perbaikan apabila dianggap perlu.

