

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebutuhan transportasi pada masa sekarang ini merupakan kebutuhan yang sangat mendasar bagi seluruh lapisan masyarakat. Tidak dapat dipungkiri bahwa pada saat ini arti penting sarana transportasi sangatlah dirasakan oleh seluruh golongan masyarakat baik yang berada di daerah perkotaan maupun pedesaan dan berbagai sektor kehidupan lainnya.

Salah satu alat transportasi yang dapat diandalkan sekarang ini yaitu dengan menggunakan transportasi kereta api. Kita sadari bahwa kereta api merupakan sistem transportasi massal yang paling ideal. Selain itu kereta api merupakan alat transportasi yang bebas macet. Bila kita menilik kembali ke belakang, kereta api telah menjadi alat angkutan massal dalam rentang waktu yang cukup lama. Selain kereta api, jasa transportasi juga bisa dilakukan dengan menggunakan moda transportasi lainnya seperti bus, pesawat, kapal air dan kendaraan lainnya. Dengan semakin banyaknya moda transportasi yang tersedia, maka manajemen perusahaan dituntut menerapkan sistem pelayanan yang baik. Penyediaan jasa transportasi yang dikelola dengan baik akan dapat mengatasi persaingan-persaingan yang terjadi. Dengan ditunjang oleh faktor-faktor seperti pemberian pelayanan yang baik kepada para penumpang dan penyediaan sarana transportasi yang baik akan sangat membantu manajemen dalam mengelola semua kegiatan perusahaan.

PT Kereta Api (Persero) yang terdiri dari beberapa Daerah operasi (Daop) dan salah satunya Daerah operasi 2 yang berada di Bandung merupakan perusahaan negara yang bergerak dalam bidang sarana transportasi darat khususnya transportasi kereta api. PT Kereta Api Daop 2 Bandung pada saat ini dihadapkan pada ketatnya persaingan dalam bidang transportasi. Untuk dapat bersaing dengan jasa-jasa transportasi lainnya, maka PT Kereta Api Daop 2 Bandung harus meningkatkan pelayanan terhadap konsumen. Kereta api yang merupakan moda transportasi rakyat, harus menghadapi tantangan yaitu bagaimana dapat melayani lebih baik, lebih cepat, lebih murah dan yang tidak kalah penting lebih aman. Namun Komisaris Utama PT Kereta Api yang juga Dirjen Perhubungan Darat, Iskandar Abubakar pada Rapat Pimpinan yang dilaksanakan pada tanggal 16 Juli 2003 di Bandung, menyebutkan bahwa kereta api yang seharusnya lebih aman tetapi belakangan banyak mengalami kecelakaan, hal ini bisa disebabkan oleh dua hal yaitu rolling stock atau prasarana dan sarana yang tidak baik. Beliau menilai bahwa hal ini merupakan ciri dua hal yaitu usia serta kualitas perawatan yang tidak baik yang juga berarti bahwa perencanaan tidak baik sehingga usia sarana tidak memenuhi standar ideal. (www.keretaapi.com)

Untuk dapat memberikan pelayanan yang memuaskan terhadap konsumen, maka PT Kereta Api Daop 2 Bandung harus terus menambah sarana pendukungnya dan meningkatkan kualitas sarana tersebut. Untuk itu perusahaan harus mengeluarkan biaya yang cukup besar yang salah satunya dengan melakukan penambahan terhadap aktiva tetap khususnya aktiva tetap sarana gerak.

Sebagai salah satu perusahaan negara, selain fungsinya sebagai penyedia transportasi layanan publik, PT Kereta Api Indonesia Daop 2 Bandung juga menghendaki adanya kontribusi dari investasi aktiva tetap sarana gerak tersebut berupa keuntungan yang proporsional. Seperti perusahaan pada umumnya, dalam menjalankan operasinya PT Kereta Api Daop 2 Bandung selalu berusaha memperoleh keuntungan (laba) agar dapat mempertahankan eksistensinya di pasar persaingan dan dapat meningkatkan nilai perusahaan. Keuntungan yang diharapkan oleh perusahaan dapat meningkat apabila perusahaan mampu menambah perolehan pendapatan atau melaksanakan penghematan biaya dalam melaksanakan operasi perusahaan. Salah satu cara yang digunakan oleh perusahaan untuk menambah perolehan pendapatan yaitu dengan menambah jumlah aktiva tetap sarana gerak. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Harnanto (1991:367), “....., sementara itu penjualan terjadi karena adanya produk, jasa yang dihasilkan oleh perusahaan melalui pendayagunaan aktivanya baik yang berupa modal kerja maupun aktiva tetap”.

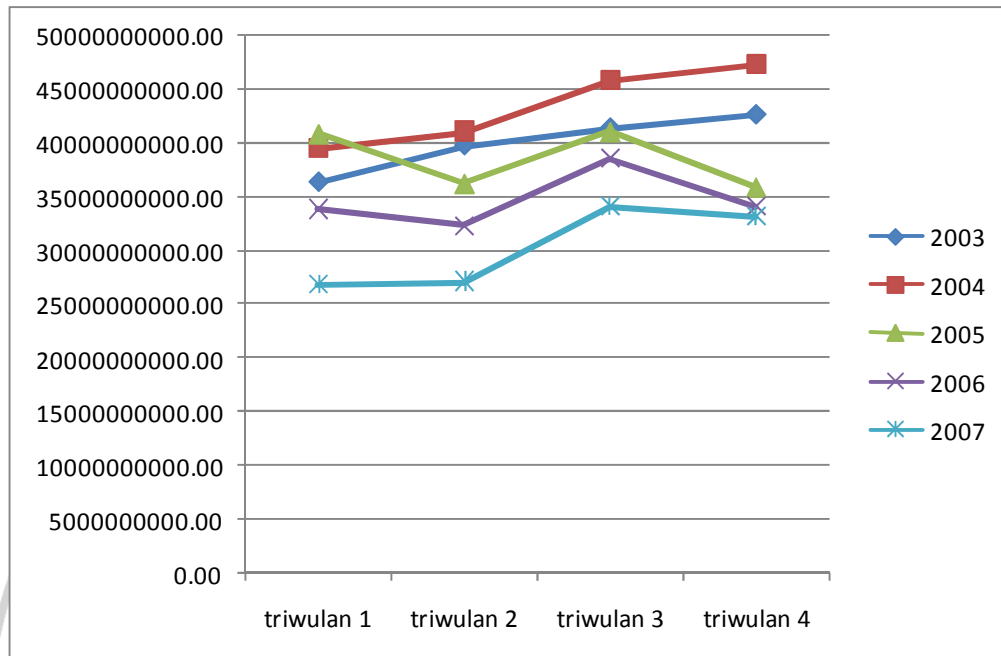
Dengan melihat kondisi masyarakat Indonesia sekarang ini, usaha jasa angkutan kereta api ini sebenarnya memiliki peluang yang sangat besar terutama dalam perolehan pendapatan yang diharapkan terus meningkat, namun karena berbagai faktor ternyata perkiraan tersebut tidak sepenuhnya terjadi. Karena pada kenyataannya pendapatan yang diterima PT Kereta Api Daop 2 Bandung mengalami fluktuasi atau naik turun. Berikut ini adalah pendapatan operasi yang diterima PT Kereta Api Daop 2 Bandung dari tahun 2003 sampai tahun 2007 :

Tabel 1.1
Perolehan Pendapatan Operasi
PT. Kereta Api Daop 2 Bandung

Tahun	Triwulan	Pendapatan Operasi
2003	1	Rp36,373,879,980.00
	2	Rp39,803,131,887.00
	3	Rp41,444,533,875.00
	4	Rp42,700,468,709.00
	Jumlah	Rp160,322,014,451.00
2004	1	Rp39,518,849,238.00
	2	Rp41,039,362,015.00
	3	Rp45,760,648,600.00
	4	Rp47,266,138,385.00
	Jumlah	Rp173,584,998,238.00
2005	1	Rp40,868,512,259.00
	2	Rp36,237,654,172.00
	3	Rp41,074,188,012.00
	4	Rp35,894,297,703.00
	Jumlah	Rp154,074,652,146.00
2006	1	Rp33,904,354,270.00
	2	Rp32,369,761,513.00
	3	Rp38,548,687,140.00
	4	Rp34,133,265,937.00
	Jumlah	Rp138,956,068,860.00
2007	1	Rp26,852,815,403.00
	2	Rp27,076,674,500.00
	3	Rp34,058,120,831.00
	4	Rp33,119,656,585.00
	Jumlah	Rp121,107,267,319.00

Sumber : Laporan Laba Rugi PT Kereta Api Daop 2 Bandung tahun 2003-2007.

Perkembangan pendapatan di atas, dapat digambarkan dengan grafik sebagai berikut :



Grafik 1.1
Gambar Perkembangan Pendapatan Operasi
PT Kereta Api Daop 2 Bandung
Tahun 2003-2007

Dari data tersebut, terlihat bahwa pada tiga tahun terakhir pendapatan PT Kereta Api Daop 2 Bandung mengalami penurunan. Hal ini bisa jadi diakibatkan karena dengan melihat kondisi fisik terutama sarana gerak kereta api yang terlihat tidak terawat dengan baik dan kondisi penumpang yang berdesak-desakan, membuat masyarakat akhirnya memilih untuk menggunakan sarana transportasi yang lain seperti bis. Selain itu hal lain yang juga berpengaruh yaitu dengan adanya jalur tol Cipularang yang dapat menghubungkan penumpang ke tempat tujuannya dengan cepat. Kondisi sarana gerak yang tidak terawat dan jumlah penumpang yang melebihi jumlah seharusnya pun diperparah dengan semakin seringnya kereta api mengalami kecelakaan yang tentu saja sangat membahayakan

keselamatan penumpang. Pada semester I tahun 2007 jumlah kasus kecelakaan yang menimpa PT Kereta Api sebanyak 70 kasus. (www.keretaapi.com).

Berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan di atas serta berdasarkan data keuangan yang terjadi di PT Kereta Api Daop 2 Bandung yang akan dijadikan tempat penelitian, penulis tertarik untuk lebih mengetahui dan meneliti bagaimana pengaruh jumlah aktiva tetap sarana gerak terhadap pendapatan operasi pada PT Kereta Api Daop 2 Bandung tersebut.

Dengan demikian, judul selengkapnya dari penelitian ini adalah **“ Pengaruh Jumlah Aktiva Tetap Sarana Gerak terhadap Pendapatan Operasi pada PT Kereta Api Daop 2 Bandung ”**

1.2 Rumusan Masalah

Pada umumnya perusahaan menanamkan sejumlah dana dalam bentuk aktiva tetap. Besar kecilnya investasi aktiva akan mempengaruhi skala usaha perusahaan yang bersangkutan. Bagi perusahaan jasa transportasi seperti PT Kereta Api Daop 2 Bandung, investasi dalam bentuk aktiva tetap memiliki peran yang sangat penting dalam kegiatan usaha perusahaan.

Secara umum investasi aktiva tetap pada PT Kereta Api Daop 2 Bandung terdiri dari sarana gerak, prasarana dan fasilitas perusahaan. Adapun dalam penelitian ini, penulis hanya akan meneliti pengaruh jumlah aktiva tetap sarana gerak terhadap pendapatan operasi. Hal ini dikarenakan jenis aktiva tetap yang sering mengalami perubahan baik penambahan atau pun pengurangan adalah aktiva tetap sarana gerak.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka masalah yang dirumuskan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana jumlah aktiva tetap sarana gerak PT Kereta Api Daop 2 Bandung.
2. Bagaimana pendapatan operasi PT Kereta Api Daop 2 Bandung.
3. Seberapa besar pengaruh jumlah aktiva tetap sarana gerak terhadap pendapatan operasi pada PT Kereta Api Daop 2 Bandung.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh sejumlah informasi agar dapat mengetahui bagaimana pengaruh jumlah aktiva tetap sarana gerak terhadap pendapatan operasi pada PT Kereta Api Daop 2 Bandung periode 2003-2007.

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui jumlah aktiva tetap sarana gerak PT Kereta Api Daop 2 Bandung.
2. Untuk mengetahui pendapatan operasi PT Kereta Api Daop 2 Bandung.
3. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jumlah aktiva tetap sarana gerak terhadap pendapatan operasi pada PT Kereta Api Daop 2 Bandung.

1.4 Kegunaan Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini, penulis berharap agar setelah penelitian ini selesai dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang memerlukan, diantaranya:

1. Secara Teoritis

Bagi kepentingan akademik, diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmu pengetahuan serta dapat menjadi bahan kajian lebih lanjut dalam penelitian-penelitian selanjutnya.

2. Secara Praktis

a. Bagi Penulis

Dapat menambah ilmu serta dapat mengetahui aplikasi yang sebenarnya dari pelaksanaan manajemen keuangan pada perusahaan dalam hal ini PT Kereta Api Daop 2 Bandung.

b. Bagi Perusahaan

Diharapkan dapat berguna bagi pihak perusahaan sebagai bahan masukan terutama dalam membuat keputusan yang berkaitan dengan pengelolaan aktiva tetap sarana gerak. Selain itu membantu manajemen untuk melihat seberapa jauh peranan perubahan jumlah aktiva tetap sarana gerak terhadap pendapatan operasi.