

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Era globalisasi yang berpengaruh pada peta ekonomi dan iklim dunia bisnis yang ditandai dengan intensitas persaingan yang semakin tinggi antara perusahaan-perusahaan multinasional maupun perusahaan-perusahaan nasional. Termasuk perusahaan-perusahaan dalam sektor jasa yang telah memegang peran vital dalam perekonomian dunia. Salah satu sektor jasa yang memiliki tingkat persaingan cukup tinggi yaitu jasa transportasi.

Peran sarana transportasi semakin penting dalam mobilisasi kehidupan manusia. Hal ini disebabkan karena transportasi merupakan sarana yang penting dalam menunjang dan mempercepat berbagai aktivitas kehidupan manusia. Pada dasarnya terdapat tiga jenis sarana transportasi yang menunjang kehidupan manusia yaitu transportasi darat, laut dan udara. Di mana persaingan di berbagai jenis sarana transportasi tersebut semakin meningkat.

PT. Kereta Api (Persero) adalah badan usaha milik negara (BUMN) lingkungan Departemen Perhubungan yang dipimpin oleh Direksi yang bertanggungjawab pada Menteri Perhubungan. PT. Kereta Api (Persero) dituntut bukan hanya untuk sekedar memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi kereta api, akan tetapi untuk lebih memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat sebagai pemakai jasa kereta api yaitu dengan memberikan kenyamanan, keamanan, juga ketepatan waktu.

Dalam melaksanakan operasional perusahaan PT. Kereta Api (Persero) membagi tugas dan tanggung jawabnya ke dalam 9 daerah operasi (Daop), salah satu di antaranya adalah Daop 2 yang berada di Bandung. Setiap Daop memiliki hak dan kewajiban yang sama mengembangkan perkeretaapian, serta memberikan kontribusi yang baik pada PT. Kereta Api (Persero) itu sendiri.

Salah satu tujuan utama dari PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung sebagaimana halnya perusahaan lainnya adalah memperoleh laba operasi. Laba operasi sangat berperan dalam menjaga keberlanjutan perusahaan. Dengan tercapainya laba yang optimal, maka akan memberikan kesejahteraan bagi semua pihak yang menaruh kepentingan terhadap perusahaan dan akan meningkatkan nilai perusahaan. Besar kecilnya laba yang dapat dicapai perusahaan dapat menjadi salah satu ukuran kesuksesan manajemen dalam mengelola perusahaannya. Oleh karena itu manajemen harus mampu merencanakan dan sekaligus mencapai laba yang besar agar dapat dikatakan sebagai manajemen yang sukses.

Menurut Soemarso (2002:227), menyatakan bahwa “Laba usaha adalah laba yang diperoleh semata-mata dari kegiatan normal perusahaan”. Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan laba operasional adalah laba yang diperoleh dari kegiatan operasional perusahaan, dalam hal ini jasa angkutan kereta api.

Berikut ini adalah data perkembangan laba (rugi) operasional selama sepuluh tahun terakhir pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung dapat dilihat pada tabel 1.1 di bawah ini:

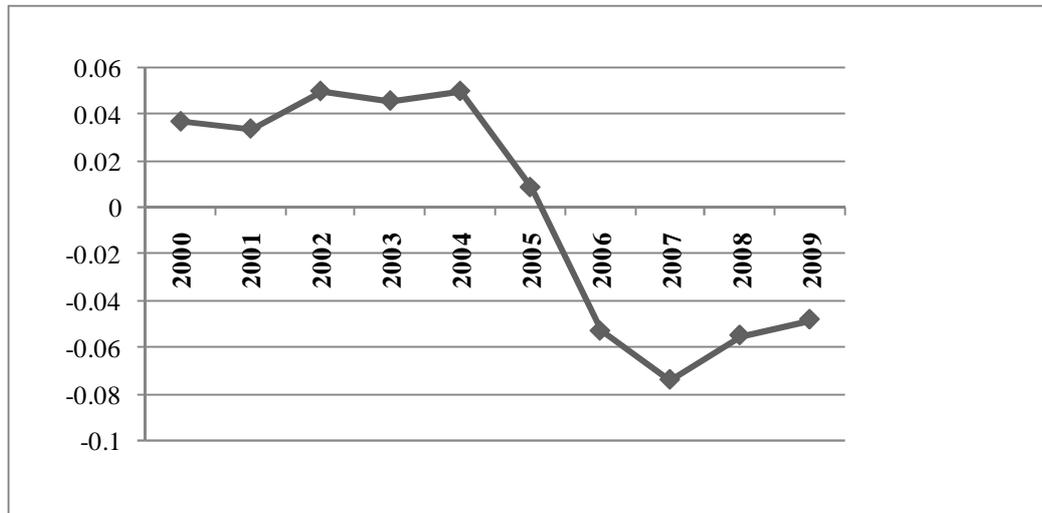
Tabel 1.1
Perkembangan Laba (Rugi) Operasional
Periode 2000-2009

Dalam ribuan rupiah

Tahun	Laba (Rugi) Operasional
2000	36.736.462
2001	33.632.976
2002	49.789.582
2003	45.672.032
2004	49.797.854
2005	8.455.071
2006	(53.224.603)
2007	(74.217.409)
2008	(55.143.286)
2009	(48.325.956)

Sumber : Laporan Program dan Realisasi Laba Rugi PT. KA (Persero) Daop 2 Bandung (yang telah diolah kembali)

Berdasarkan tabel 1.1 di atas, dapat dilihat bahwa selama 10 tahun tersebut laba operasional yang diperoleh perusahaan mengalami perubahan tren yang ekstrim pada tahun 2004-2005. Pertumbuhan dan penurunan laba operasional yang diperoleh PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung untuk tahun 2000 sampai dengan tahun 2009 dapat digambarkan dalam bentuk grafik sebagai berikut:



Gambar 1.1
Perkembangan Realisasi Laba Operasional
PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Berdasarkan grafik di atas, dari tahun 2000 sampai tahun 2003 laba operasional perusahaan berfluktuasi, sedangkan pada tahun 2004-2005 laba operasional perusahaan mengalami perubahan tren yang ekstrim. Pada tahun 2004 laba operasional perusahaan sebesar Rp. 49.797.854.000,-, setelah dibukanya tol Cipularang pada bulan April tahun 2005 yang membuat bisnis travel semakin menjamur, sehingga membuat laba operasional PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung mengalami penurunan yang cukup drastis yakni menjadi sebesar Rp. 8.455.071.000,-.

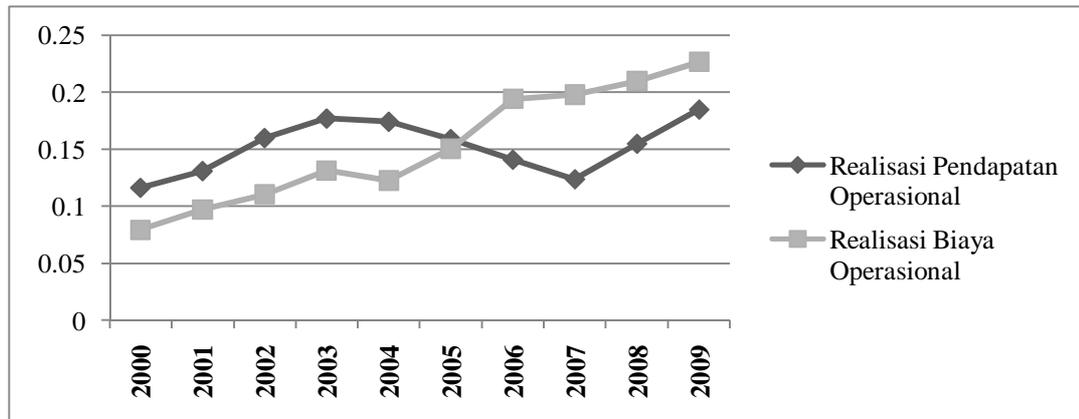
Menurut Humas PT. KAI, sejak adanya tol Cipularang, penjualan tiket Bandung-Jakarta menurun sampai 60%. Penurunan ini membuat PT. KAI merugi hingga Rp. 53 milyar pada tahun 2006. Selain itu untuk melakukan satu kali perjalanan baik dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya, ternyata Kereta Api Parahyangan yang melayani jalur tersebut, membutuhkan biaya operasional sebesar Rp 11 juta. Sedangkan dalam sekali perjalanan tersebut Kereta

Parahyangan hanya bisa mendapatkan pendapatan dari penumpang sebesar Rp. 6 juta.

Pada akhirnya PT. Kereta Api (Persero) memutuskan untuk melakukan langkah penghapusan jasa (*service deletion*) pada KA Parahyangan, karena KA Parahyangan merupakan lini jasa yang sudah tidak lagi memberikan kontribusi sebagaimana yang diharapkan. Pendapatan tidak dapat menutupi biaya operasional KA tersebut, sehingga perusahaan mengalami kerugian selama kurun waktu empat tahun terakhir.

Jika laba operasional perusahaan terus menurun dan mengalami kerugian maka akan menghambat perusahaan untuk tumbuh dan berkembang. Untuk itu, perusahaan harus menganalisis beberapa faktor yang mempengaruhi laba operasional serta mengendalikan faktor yang dianggap dapat menurunkan perolehan laba operasional. Menurut Mulyadi (1993:223) "laba terutama dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu volume produk yang dijual, harga jual produk, dan biaya".

Salah satu faktor yang menyebabkan PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung mengalami kerugian selama empat tahun terakhir ini adalah biaya operasional perusahaan lebih besar dari pendapatan. Hal ini dapat dilihat dari gambar 1.2 mengenai perkembangan realisasi pendapatan operasional dan realisasi biaya operasional selama sepuluh tahun terakhir adalah sebagai berikut:



Gambar 1.2
Perkembangan Realisasi Pendapatan Operasional dan Realisasi Biaya Operasional PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Dengan adanya perkembangan realisasi biaya operasional yang lebih besar dari pendapatan, maka PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung tidak dapat menghasilkan laba dalam kurun waktu empat tahun terakhir. Sejalan dengan usaha untuk meningkatkan laba operasional, suatu perusahaan jasa juga harus dapat meningkatkan pendapatannya, sebab peningkatan pendapatan operasional tidak akan memberikan sumbangan yang berarti bagi pengembangan usaha jika biaya operasionalnya juga mengalami kenaikan.

Menurut Henry Simamora (2000:25) “beban operasi (*operating expenses*) adalah beban-beban berkala dan lazim yang dikeluarkan perusahaan dalam upayanya memperoleh pendapatan”. Biaya operasional pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung terdiri dari biaya operasional langsung dan biaya operasional tidak langsung. Biaya operasional langsung merupakan biaya-biaya yang berhubungan langsung dengan kegiatan utama operasional kereta api. Sedangkan biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan kegiatan utama operasional kereta api dinamakan biaya operasional tidak langsung, di mana biaya

operasional tidak langsung merupakan biaya pendukung kegiatan utama operasional kereta api. Dalam hal ini, pengendalian biaya operasional pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung perlu dilakukan agar biaya operasional digunakan seefisien mungkin dan pendapatan operasional dapat lebih ditingkatkan.

Hal ini sesuai dengan pernyataan Fess dan Warren (1993:18) yang mengemukakan pengertian laba sebagai berikut: "*The excess of the revenue over the expenses incurred in earning the revenue*". Definisi laba ini dengan jelas menyatakan bahwa untuk menghasilkan laba, pendapatan yang diterima harus lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan dalam satu periode karena laba itu diperoleh dari selisih keduanya.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis merujuk kepada hasil penelitian sebelumnya yang telah dilakukan oleh Lina Julaini (2009) mahasiswa Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Padjadjaran Bandung, dengan judul "Pengaruh Realisasi Beban Operasional terhadap Laba Operasional", hasil penelitiannya tingkat signifikansi lima persen membuktikan bahwa realisasi beban operasional mempunyai pengaruh negatif yang signifikan terhadap laba operasional dan memiliki pengaruh 42,8% dengan perhitungan koefisien determinasi.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah pada penelitian ini biaya operasional (variabel X) dibagi lagi dengan dua subvariabel yakni, biaya operasional langsung dan biaya operasional tidak langsung. Penelitian yang dilakukan oleh Lina Julaini bertempat di PT. Annisa Sukses

Bersaudara Balikpapan, sedangkan subyek penelitian penulis dilakukan di PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Biaya Operasional terhadap Laba Operasional pada PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas serta untuk memperoleh kejelasan terhadap masalah yang akan dibahas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran biaya operasional langsung, biaya operasional tidak langsung, dan laba operasional pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung tahun 2000-2009.
2. Bagaimana pengaruh biaya operasional langsung dan biaya operasional tidak langsung terhadap laba operasional baik secara parsial maupun secara bersama-sama pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung tahun 2000-2009.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mempelajari, menganalisis, dan menyimpulkan tentang pengaruh biaya operasional terhadap laba operasional pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam melakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui:

1. Gambaran biaya operasional langsung, biaya operasional tidak langsung, dan laba operasional pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung tahun 2000-2009.
2. Pengaruh dari biaya operasional langsung dan biaya operasional tidak langsung terhadap laba operasional baik secara parsial maupun secara bersama-sama pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung tahun 2000-2009.

1.4 Kegunaan Hasil Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan positif terhadap ilmu akuntansi khususnya Akuntansi Keuangan dan dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi pihak lain yang akan melakukan penelitian lebih lanjut khususnya yang berkaitan dengan subyek yang sama maupun yang lain.

1.4.2 Kegunaan Praktis

1. Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan sumbangan yang positif serta berguna dalam memperbaiki dan mengembangkan PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung, khususnya dalam mengelola biaya operasional di masa yang akan datang agar biaya operasional menjadi efisien sehingga dapat mencapai laba operasional yang optimal sesuai dengan yang diharapkan.

2. Peneliti lebih lanjut

Dapat sebagai informasi yang mungkin berguna baik untuk dipelajari maupun sebagai referensi dalam mengetahui lebih dalam tentang pengaruh biaya operasional terhadap laba operasional.