

**HUBUNGAN LEVERAGE KEUANGAN TERHADAP
PROFITABILITAS PADA PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
CABANG BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Sarjana
Pada Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi
Universitas Hasanuddin Makassar**



9 - 2 - 10
Ekonomi
1.1.1
Utuh

Oleh :

SUGIARTI BASRI

A 211 05 068

SKR-EDG

BAS

h

**JURUSAN MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2009

**HUBUNGAN LEVERAGE KEUANGAN TERHADAP
PROFITABILITAS PADA PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
CABANG BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR**

Untuk Penulisan Skripsi

Diajukan oleh:

SUGIARTI BASRI

A211 05 068

Telah Disetujui Oleh:

DOSEN PEMBIMBING

PEMBIMBING I



Prof. Dr. H Syamsu Alam, M.si

NIP 132 002 442

PEMBIMBING II



Isnawati Osman, SE., M.Bus

NIP 132 233 846

**HUBUNGAN LEVERAGE KEUANGAN TERHADAP
PROFITABILITAS PADA PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
CABANG BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR**

Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

SUGIARTI BASRI

A 211 05 068

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada Tanggal 20 November 2009

dan dinyatakan **LULUS**

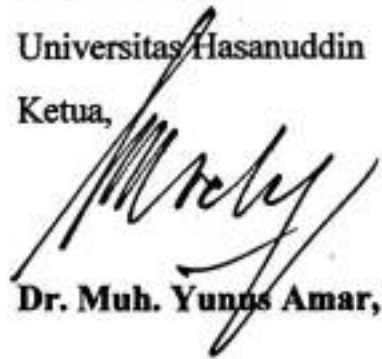
DEWAN PENGUJI

NO	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Prof. Dr. H. Syamsu Alam.,M.Si	Ketua	1..... 
2.	Isnawati Osman, SE., M.Bus	Sekretaris	2..... 
3.	Dr. Mahlia Muis, SE., M.Si	Anggota	3..... 
4.	Drs. Armayah, M.Si	Anggota	4..... 
5.	Drs. Kasman Damang, ME	Anggota	5..... 

Disetujui,

Jurusan Manajemen
Fakultas Ekonomi
Universitas Hasanuddin

Ketua,


Dr. Muh. Yunus Amar, MT

Tim Penguji

Jurusan Manajemen
Fakultas Ekonomi Unhas

Ketua,


Prof. Dr. H. Syamsu Alam.,M.Si

ABSTRAK

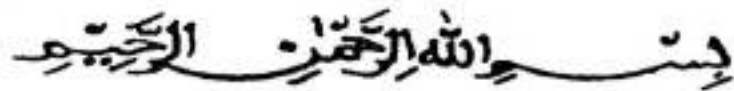
Sugiarti Barri, “*HUBUNGAN LEVERAGE KEUANGAN TERHADAP PROFITABILITAS PADA PT (Persero) ANGKASA PURA I CABANG BANDAR UDARA HASANUDDIN.*”

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk menganalisis hubungan *leverage* keuangan terhadap profitabilitas perusahaan.

Penelitian ini dilakukan di PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin yang berlokasi di jalan poros maros mandai. Data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari laporan keuangan PT (Persero) Angkasa Pura I berupa neraca dan laporan laba rugi tahun 2003-2007. Metode analisis data yang digunakan adalah metode rasio *leverage*, metode rasio profitabilitas, metode analisis koefisien korelasi dan determinasi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam penelitian ini variabel *leverage* keuangan hubungannya dengan tingkat profitabilitas PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin adalah positif sehingga hipotesis yang diajukan yaitu penggunaan *leverage* keuangan berhubungan positif terhadap tingkat profitabilitas perusahaan menjadi terbukti. Dari analisis rasio *leverage*, menunjukkan bahwa perusahaan lebih banyak menggunakan modal sendiri daripada hutang, begitu pula dari struktur modal perusahaan terlihat perbandingan antara hutang jangka panjang dengan modal sendiri, dimana penggunaan hutang jangka panjang terus menurun dan modal sendiri semakin meningkat. Komposisi modal sendiri yang lebih besar tersebut cukup baik bagi perusahaan. Namun, jika dilihat dari rata-rata ROI yang dicapai perusahaan jauh lebih rendah dari rata-ratanya. Ini berarti rendahnya produktivitas dari seluruh dana perusahaan, begitu pula dengan ROE yang dicapai perusahaan menunjukkan penggunaan modal sendiri kurang efisien.

KATA PENGANTAR



Puji syukur sepenuhnya saya panjatkan kepada Allah SWT beserta para utusan-Nya, yang senantiasa memberikan rahmat dan nikmat-Nya, sehingga tugas akhir ini dapat terselesaikan sebagai tanggung jawab akademis sebagai mahasiswa. Sangat disadari bahwa informasi yang disampaikan pada tugas akhir ini masih memiliki banyak kekurangan, dan ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis untuk terus belajar banyak lagi.

Dalam proses selama menjadi mahasiswa sampai pada proses merampungkan tugas akhir ini, penulis banyak mendapatkan bantuan dan pembelajaran dari berbagai pihak. Sehingga sudah menjadi hal yang sangat sepatutnya penulis berterima kasih dengan segenap keikhlasan kepada :

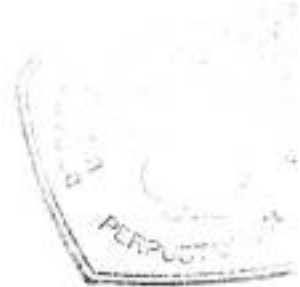
1. Bapak Prof. Dr. Muhammad Ali, SE.,Ms selaku Dekan Fakultas Ekonomi UNHAS beserta para pimpinan fakultas dan staf pengajar.
2. Bapak Dr. Darwis Said, SE.,MSA,Ak selaku Pembantu Dekan I Fakultas Ekonomi UNHAS.
3. Bapak Dr. Muh. Yunus Amar, MT selaku Ketua Jurusan Manajemen UNHAS.
4. Bapak Prof. Dr. H. Syamsu Alam,M.si selaku Pembimbing I dalam penyelesaian tugas akhir ini.

5. Ibu Isnawati Osman, SE.,M.Bus selaku Pembimbing II dalam penyelesaian tugas akhir ini.
6. Para Dewan Penguji yang telah mempersilahkan penulis untuk mempertanggung jawabkan karya ini.
7. Ibu Dr. Ria Mardiana, SE.,M.si selaku Penasihat Akademik.
8. Pimpinan PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin yang telah menyetujui untuk mengadakan penelitian di Instansinya.
9. Bapak Faisal Maulana, MM selaku staf keuangan dan seluruh staf PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin yang telah membantu penulis dalam proses pengambilan data.
10. Seluruh teman-teman di fakultas ekonomi 05 UNHAS.
11. Sahabatku, Ana, Lina, Julie, Anti, Yenni, Terima Kasih atas motivasi, bantuan, dan kebersamaannya selama ini.
12. Dan Tentunya kepada Hon3yQ yang selalu sabar dan pengertian.

Serta kepada semua teman-teman yang telah banyak membantu dan memberikan banyak pengetahuan baru bagi penulis selama menjadi mahasiswa.

Akhirnya kepada ayahanda Basri, ibunda Subaedah, adinda Suriyanti yang senantiasa memberikan perhatian, doa, dan dukungannya baik moril maupun materiil.

Semoga karya ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca. Amin



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GRAFIK	xii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Masalah Pokok	4
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
1.3.1. Tujuan Penelitian	4
1.3.2. Manfaat Penelitian	5
1.4. Sistematika Penulisan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Manajemen Keuangan	7
2.2. Pembelanjaan	9
2.2.1. Pengertian dan Sumber–Sumber Pembelanjaan	9

2.2.2. Pemilihan Sumber Pembelanjaan	12
2.3. Modal dan Struktur Modal	14
2.3.1. Pengertian Modal dan Struktur Modal	14
2.3.2. Jenis–Jenis Modal	16
2.3.3. Kelebihan dan Kekurangan suatu Modal	18
2.4. Analisis Rasio Keuangan	19
2.5. Leverage Keuangan	22
2.5.1. Pengertian Leverage Keuangan	22
2.5.2. Rasio Leverage	25
2.6. Profitabilitas	27
2.7. Kerangka Pikir	28
2.8. Hipotesis	31
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1. Lokasi Penelitian	32
3.2. Metode Pengumpulan Data	32
3.3. Jenis dan Sumber Data	32
3.4. Metode Analisis Data	33
BAB IV GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	
4.1 Sejarah Singkat Perusahaan.....	36
4.1.1 Angkasa Pura.....	36
4.1.2 Bandar Udara Hasanuddin.....	38
4.2 Visi dan Misi PT (Persero) Angkasa Pura I.....	40

4.3 Struktur Organisasi dan Pembagian Tugas	42
BAB V PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN	
5.1 Analisis Struktur Modal.....	50
5.2 Analisis Debt to Asset Ratio.....	52
5.3 Analisis Debt to Equity Ratio	55
5.4 Analisis Return on Investment.....	57
5.5 Analisis Return on Equity.....	60
5.6 Hubungan Leverage Keuangan Terhadap Profitabilitas Pada PT (Persero) Angkasa Pura I.....	63
BAB VI PENUTUP	
6.1 Kesimpulan.....	64
6.2 Saran-saran.....	65
DAFTAR PUSTAKA	66
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	30
2.2 Struktur Organisasi PT (Persero) Angkasa Pura I.....	44

DAFTAR TABEL

	Halaman
1.1 Struktur Keuangan PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	3
1.2 Laba Bersih PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	3
5.1 Struktur Modal PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	50
5.2 Debt to Asset Ratio PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	52
5.3 Debt to Equity Ratio PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	55
5.4 Return on Investment PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	58
5.5 Return on Equity PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	60
5.6 Hasil Perhitungan Koefisien Korelasi.....	63

DAFTAR GRAFIK

	Halaman
5.1 Perbandingan Hutang Jangka Panjang dan Ekuitas PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	51
5.2 Perkembangan dan Rata-rata Debt to Asset Ratio PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	54
5.3 Perkembangan dan Rata-rata Debt to Equity Ratio PT (Persero) Angkasa Pura I 2003-2007.....	57
5.4 Perkembangan dan Rata-rata ROI PT (Persero) Angkasa Pura I Tahun 2003-2007.....	59
5.5 Perkembangan dan Rata-rata ROE PT (Persero) Angkasa Pura I Tahun 2003-2007.....	61

BAB I

PENDAHULUAN



1.1. Latar Belakang

Rutinitas perusahaan, meliputi produksi, pemasaran, dan personalia, serta keputusan pendanaan/pembiayaan. Keputusan pendanaan adalah pemenuhan kebutuhan dana yang diisyaratkan oleh perusahaan yang ditujukan pada usaha-usaha untuk memperoleh dana (*obtaining of fund*) serta pengelolaan dan pemanfaatan dana tersebut (*use of fund*) untuk meningkatkan nilai perusahaan. Adapun pemenuhan kebutuhan dana ini dapat diperoleh melalui berbagai sumber-sumber dana yang ada baik dari sumber internal maupun eksternal.

Keputusan pendanaan dari setiap perusahaan berbeda-beda antara satu perusahaan dengan perusahaan lainnya. Hal ini diakibatkan adanya perbedaan kebijakan dalam setiap perusahaan. Penetapan keputusan pendanaan yang diambil bervariasi antara menggunakan modal sendiri, modal pinjaman atau kombinasi keduanya.

Saat ini penggunaan modal pinjaman oleh perusahaan semakin meningkat, baik yang bersifat jangka pendek maupun jangka panjang. Ini berarti menambah ketergantungan perusahaan pada pihak luar dibandingkan apabila menggunakan modal sendiri. Selain itu, penggunaan modal pinjaman ini mengandung risiko yang muncul sebagai akibat adanya beban tetap berupa bunga yang harus ditanggung oleh perusahaan. Penggunaan sumber dana yang memiliki beban tetap inilah yang disebut *leverage* keuangan.

Semakin besar modal pinjaman yang digunakan maka semakin besar pula beban tetap yang harus ditanggung oleh perusahaan padahal di sisi lain diharapkan tingkat profitabilitas (laba) dapat meningkat karena masuknya pinjaman ke dalam struktur keuangan perusahaan guna memperbesar kinerja perusahaan maka yang harus diperhatikan oleh perusahaan bukan hanya proporsi modal sendiri dengan modal pinjaman. Lebih dari itu, perusahaan harus mampu memaksimalkan tingkat keuntungan investasi atau profitabilitas.

Penggunaan pinjaman oleh perusahaan dapat memberikan dampak finansial yang menguntungkan (*favorable*) bila pendapatan yang diterima dari penggunaan modal pinjaman tersebut lebih besar daripada beban bunga yang harus dikeluarkan oleh perusahaan. Dan merugikan (*unfavorable*) bila pendapatan yang diterima tidak dapat menutupi beban bunga yang harus dibayar oleh perusahaan.

Sebagaimana halnya dengan perusahaan lainnya, maka dalam menjalankan kegiatan operasionalnya PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin yang bergerak di bidang jasa perhubungan udara juga menggunakan modal pinjaman sebagai salah satu sumber dananya. Seperti yang terlihat dalam tabel berikut:

Tabel 1.1
Struktur Keuangan
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007
(Rp)

Tahun	Hutang Jangka Pendek	Hutang Jangka Panjang	Modal Sendiri
2003	9.285.305.641	724.919.528	115.553.961.702
2004	8.347.053.446	721.267.886	108.720.959.106
2005	17.302.025.992	437.801.825	740.625.982.036
2006	50.626.213.704	326.722.864	807.859.254.441
2007	86.559.292.747	178.611.870	1.038.990.985.895

Sumber: PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa perusahaan menggunakan hutang jangka pendek maupun hutang jangka panjang walaupun komposisi terbesar menggunakan modal sendiri. Adapun laba bersih yang diperoleh perusahaan berfluktuasi seperti terlihat sebagai berikut

Tabel 1.2
Laba Bersih
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007
(Rp)

Tahun	Laba Bersih
2003	4.880.044.137
2004	80.074.061.963
2005	76.981.080.863
2006	86.122.514.404
2007	85.767.636.014

Sumber : PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

Dengan melihat struktur keuangan perusahaan yang juga menggunakan hutang hingga berfluktuasinya laba bersih yang diperoleh, maka penulis terdorong untuk menganalisis bagaimana hubungan penggunaan hutang (*leverage*) terhadap kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (profitabilitas), dengan judul "Hubungan Leverage Keuangan Terhadap Profitabilitas Pada PT.(Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin, Makassar."

1.2. Masalah Pokok

Berdasarkan latar belakang diatas, maka yang menjadi masalah pokok dalam penulisan ini adalah:

"Apakah *leverage* keuangan berkorelasi positif terhadap tingkat profitabilitas perusahaan pada PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin."

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui hubungan antara *leverage* keuangan terhadap profitabilitas perusahaan pada PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin.
2. Untuk mengetahui seberapa besar perusahaan dibiayai dengan modal pinjaman (hutang) dengan menggunakan analisis rasio *leverage* pada PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin.
3. Untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan menggunakan analisis rasio profitabilitas pada PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai salah satu bahan pertimbangan bagi perusahaan dalam mengetahui keadaan profitabilitas perusahaan apabila menggunakan hutang (*leverage*) dalam pendanaan perusahaan.
2. Sebagai salah satu rujukan bagi peneliti lain yang ingin meneliti hal yang sama.

1.4 Sistematika Penulisan

Penulis menyusun skripsi ini dengan menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

Bab Kesatu, merupakan pendahuluan yang mencakup latar belakang, masalah pokok, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

Bab Kedua, merupakan tinjauan pustaka yang mengemukakan apa itu manajemen keuangan, pengertian dan sumber-sumber pembelanjaan, modal dan struktur modal, analisis rasio keuangan, *leverage* keuangan, serta pengertian profitabilitas. Pada bab ini juga dikemukakan kerangka pikir dan hipotesis penelitian.

Bab ketiga, merupakan metodologi penelitian, mencakup lokasi penelitian, metode pengumpulan data, jenis dan sumber data.

Bab Keempat, merupakan gambaran umum perusahaan, yang menguraikan tentang sejarah singkat perusahaan, struktur organisasi serta uraian tugas dari setiap bagian-bagian dalam perusahaan.

Bab Kelima, merupakan pembahasan hasil penelitian, menguraikan tentang metode yang digunakan untuk menganalisis data.

Bab Keenam, merupakan penutup, menguraikan tentang kesimpulan hasil penelitian dan saran - saran yang dapat diberikan kepada pihak perusahaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Manajemen Keuangan

Persaingan yang makin ketat, inflasi, perkembangan teknologi yang makin cepat, krisis energi, dan tanggung jawab sosial memaksa para manajer keuangan untuk bertindak sebagai general manager. Manager keuangan harus dapat menterjemahkan tujuan strategi ke dalam jangka pendek. Mereka dituntut fleksibel dalam menangkap dan mengantisipasi perubahan di masa datang untuk secara dini melakukan penyesuaian dan mengambil keputusan secara tepat dan akurat.

Manajer keuangan harus mampu mengambil keputusan secara efektif dan efisien. Efektif dalam keputusan investasi akan tercermin dalam pencapaian tingkat keuntungan yang optimal. Efisiensi dalam pembiayaan investasi akan tercermin dalam perolehan dana dengan biaya minimum. Sedangkan kebijakan dividen yang optimal akan tercermin dalam peningkatan kemakmuran pemilik perusahaan. Ketiga keputusan tersebut secara simultan akan turut menyumbang pencapaian tujuan perusahaan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional.

Manajemen keuangan dapat diartikan sebagai manajemen dana baik yang berkaitan dengan pengalokasian dana dalam berbagai bentuk investasi secara efektif maupun usaha pengumpulan dana untuk pembiayaan investasi atau pembelanjaan secara efisien. Meskipun fungsi seorang manajer keuangan untuk setiap organisasi belum tentu sama, namun pada prinsipnya fungsi utama seorang manajer keuangan meliputi keputusan-keputusan sebagai berikut (Sartono, 1997:8-9) :

1. Keputusan Investasi, menyangkut tentang keputusan alokasi dana baik dana yang berasal dari dalam perusahaan maupun dana yang berasal dari luar pada berbagai bentuk investasi. Secara garis besar, keputusan investasi dapat dikelompokkan ke dalam investasi jangka pendek seperti misalnya investasi dalam kas, persediaan piutang dan surat berharga maupun investasi jangka panjang dalam bentuk gudang, peralatan produksi, tanah, kendaraan dan aktiva tetap lainnya. Manajer keuangan bertanggung jawab menentukan perimbangan yang optimal untuk setiap jenis aset perusahaan.
2. Keputusan pembelanjaan atau pembiayaan investasi, menyangkut bagaimana pembelanjaan kegiatan perusahaan optimal, bagaimana memperoleh kebutuhan dana untuk investasi yang efisien, bagaimana komposisi sumber dana optimal yang harus dipertahankan, apakah perusahaan sebaiknya menggunakan modal asing ataukah modal sendiri, adakah pengaruh keputusan pembelanjaan terhadap nilai perusahaan. Peran manajer keuangan dalam pemenuhan kebutuhan dana menjadi semakin kompleks dalam kondisi globalisasi pasar modal. Pengumpulan dana tidak lagi terbatas dalam satu negara melainkan terbuka kesempatan untuk menarik dana dari investor asing.
3. Kebijakan dividen, menyangkut tentang keputusan apakah laba yang diperoleh perusahaan seharusnya dibagikan kepada pemegang saham dalam bentuk dividen kas dan pembelian kembali saham atau laba tersebut ditahan guna pembelanjaan investasi dimasa datang. Apabila manajer keuangan memutuskan untuk membagikan laba yang diperoleh dalam bentuk dividen, maka ketergantungan terhadap sumber dana eksternal menjadi semakin besar. Sebaliknya apabila

manajer keuangan memandang bahwa perusahaan telah memiliki *financial leverage* yang tidak menguntungkan, maka sebaliknya laba yang diperoleh ditahan untuk memperbaiki struktur modal perusahaan. Perusahaan yang berada dalam tahap pertumbuhan cenderung untuk menahan labanya karenanya memerlukan sumber dana intern untuk pembelanjaan investasi.

Masalah utama dalam manajemen keuangan melibatkan pendanaan yang dibutuhkan untuk mendukung aktiva pada berbagai jenis sumber pendanaan yang tersedia. Setiap sumber memiliki karakteristik tertentu dalam hal biaya, waktu jatuh tempo, ketersediaan serta berbagai syarat lainnya yang ditekankan oleh penyedia modal. Berdasarkan berbagai faktor ini, manajemen keuangan harus menetapkan bauran terbaik dari pendanaan untuk perusahaan.

2.2 Pembelanjaan

2.2.1 Pengertian dan Sumber-Sumber Pembelanjaan

Pembelanjaan pada umumnya sering diartikan sebagai usaha atau kegiatan perusahaan yang ditujukan untuk mendapatkan dana, agar apa yang dikerjakan di dalam perusahaan dapat dibelanjai. Namun, pengertian pembelanjaan tidak sesempit itu, tapi mencakup semua aktivitas yang dilakukan dan berhubungan dengan usaha untuk memperoleh dana yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan, serta usaha untuk menggunakan dana tersebut dengan efektif dan efisien.

Husnan (1993:5) mengemukakan pengertian pembelanjaan sebagai berikut :

“Pembelanjaan perusahaan bisa didefinisikan sebagai kegiatan untuk memperoleh dan menggunakan dana dengan tujuan untuk meningkatkan atau memaksimumkan nilai perusahaan”

Lebih lanjut, Riyanto (2001:4) mengatakan bahwa,

“Keseluruhan aktivitas perusahaan yang bersangkutan dengan usaha untuk mendapatkan dan menggunakan atau mengalokasikan dana tersebut”

Berdasarkan definisi tersebut di atas, maka dapat dikatakan bahwa pembelanjaan merupakan suatu kegiatan atau aktivitas yang berhubungan dengan perencanaan, pengumpulan, pengawasan, dan pengaturan dana yang digunakan oleh perusahaan, sehingga mendatangkan keuntungan baik untuk para pemegang saham maupun para pemilik modal.

Pemilihan sumber-sumber dana yang tepat untuk pembelanjaan kegiatan perusahaan merupakan salah satu tugas perencanaan pimpinan perusahaan yang penting. Tugas perencanaan ini mencakup pemilihan pasangan sumber dana yang tepat untuk kebutuhan perusahaan di masa sekarang dan di masa yang akan datang, baik untuk membelanjai kegiatan usaha ataupun untuk membelanjai investasi-investasi baru.

Ditinjau dari segi sumber-sumber modal yang dapat dipergunakan perusahaan, atau dari mana modal itu diperoleh, maka pembelanjaan perusahaan dari kemampuannya dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu (Riyanto, 2001:7) :

- a. Pembelanjaan dari dalam perusahaan (*internal financing*) adalah bentuk pembelanjaan dimana pemenuhan kebutuhan modal berasal dari kemampuan sendiri perusahaan dalam menghasilkan dana tersebut. Pembelanjaan perusahaan dapat bersumber dari laba yang ditahan, cadangan umum dan lain-lain.
- b. Pembelanjaan dari luar perusahaan (*external financing*) adalah bentuk pembelanjaan dimana kebutuhan modal yang diperlukan perusahaan diusahakan

melalui penarikan sumber-sumber dari luar perusahaan yaitu dari para kreditur, yang mana bagi perusahaan merupakan utang yang tentunya disertai kewajiban-kewajiban tertentu, serta dana yang berasal dari pemilik atau calon pemilik perusahaan.

Sedangkan Keown, et all (2004:27-38) membagi pembiayaan atas dua sumber utama, yaitu :

a. Modal Pinjaman

Modal pinjaman adalah pembiayaan yang diberikan oleh kreditur, modal pinjaman dibagi menjadi utang lancar atau kewajiban jangka pendek dan utang jangka panjang.

1. Utang lancar atau utang jangka pendek, meliputi uang yang dipinjam yang harus dibayar kembali dalam 12 bulan berikutnya. Sumber utang lancar seperti utang usaha, utang bunga, wesel jangka pendek, dan lain-lain.
2. Utang jangka panjang meliputi pinjaman dari bank atau sumber lain yang meminjamkan uang untuk waktu jangka panjang (lebih dari 12 bulan). Sebagai contoh, suatu perusahaan mungkin meminjam uang selama 5 tahun untuk membeli peralatan, selama 25 sampai 30 tahun untuk pembelian *real estate* seperti gudang atau bangunan kantor.

b. Ekuitas

Ekuitas menunjukkan investasi pemegang saham dalam perusahaan. Ekuitas meliputi saham biasa dan saham preferen. Pemegang saham biasa adalah pemilik dari perusahaan dan pemegang saham preferen adalah investor perusahaan yang memiliki saham preferen.

2.2.2. Pemilihan Sumber Pembelanjaan

Ada empat faktor utama yang harus dipertimbangkan dalam menentukan pilihan sumber dana pembelanjaan untuk perusahaan yaitu (Helfert, 1995:212-214) :

1. Biaya Modal

Aspek biaya modal akan bertambah penting bilamana dihubungkan dengan faktor leverage dan resiko fluktuasi dalam laba yang mungkin dapat menjurus pada penunggakan pembayaran bila laba yang diperoleh demikian rendahnya sehingga tidak mencukupi untuk menutupi kewajiban-kewajiban angsuran dan bunga.

2. Fleksibilitas

Fleksibilitas disini diartikan sebagai rentang pilihan pendanaan masa depan yang masih ada setelah suatu alternatif tertentu dipilih. Setelah setiap tambahan pendanaan diperoleh, pilihan diantara alternatif di masa depan mungkin lebih terbatas dalam babak berikutnya. Contohnya, jika kewajiban hutang jangka panjang dipilih sebagai sumber pendanaan, perjanjian yang membatasi, aktiva yang dijamin, dan kendala lain yang menentukan rasio keuangan minimum mungkin akan berarti bahwa perusahaan hanya dapat menggunakan ekuitas biasa sebagai sumber modal di masa datang.

Fleksibilitas pada hakikatnya melibatkan rencana ke depan (*forward planning*). Pertimbangan harus diberikan terhadap rencana-rencana strategis dan untuk menyesuaikan kebijakan keuangan perusahaan.

3. Masalah Waktu

Masalah waktu akan mempengaruhi pilihan diantara alternatif-alternatif. Pada waktu-waktu tertentu sumber dana yang satu mungkin lebih menarik dari sumber dana yang lain. Misalnya, pada saat harga-harga saham mengalami depresi, obligasi mungkin merupakan alternatif yang lebih menarik, baik ditinjau dari segi biaya, maupun dari segi permintaan.

4. Pengawasan

Masalah ini sangat penting terutama bilamana pilihan yang diambil adalah pengeluaran saham baru. Dengan penempatan saham baru, pemegang saham lama membagi hak pengawasan yang dimiliki dengan pemegang saham baru. Bilamana sumber dana lain yang dipilih, hak pengawasan yang dimiliki pemegang saham lama secara tidak langsung mungkin akan dibatasi oleh syarat-syarat yang diminta dalam pengeluaran obligasi atau hak-hak utama yang harus diberikan kepada para pemegang saham preferen.

Dalam menetapkan beberapa alternatif sumber modal yang tepat baik itu dalam jumlah, jangka waktu penggunaan, dan biaya modal, maka perlu diperhatikan beberapa hal yaitu, modal yang ditarik tidak mengganggu likuiditas perusahaan, menetapkan jangka waktu sumber modal lebih panjang dari waktu penggunaan modal tersebut, membandingkan beberapa sumber modal sampai diperoleh yang biaya modal yang terendah

Keputusan mengenai pemilihan sumber-sumber modal yang digunakan akan terlihat pada struktur modal perusahaan yang bersangkutan.

2.3 Modal dan Struktur Modal

2.3.1 Pengertian Modal dan Struktur Modal

Pembelanjaan perusahaan, mempunyai keterkaitan dengan modal di dalam perusahaan. Modal merupakan hal penting bagi perusahaan dalam usahanya untuk mencapai tujuan, mengingat begitu banyaknya aspek yang terkait dalam masalah modal tersebut. Masalah modal adalah masalah sumber-sumber pendanaan yang tepat untuk membelanjai kegiatan perusahaan.

Meij dalam Komaruddin (1991:43) mengemukakan bahwa yang dimaksud dengan modal ialah kolektivitas benda-benda modal yang terdapat pada neraca sebelah debit, sedangkan kekayaan ialah daya beli benda-benda modal itu yang terdapat pada neraca sebelah kredit.

Dilihat dari pengertian akuntansi, modal adalah nilai bersih dari suatu perusahaan yang tampak dalam perkiraan modal dari seorang pemilik tunggal, jumlah perkiraan modal dari peserta-peserta dalam perusahaan firma, jumlah stok modal, surplus modal, dan cadangan surplus dalam suatu perusahaan. Dalam pengertian usaha, modal diartikan sebagai kekayaan atau aktiva yang sebenarnya yang dimiliki usaha itu dalam pengertian uang, milik yang berwujud seperti pabrik dan perlengkapan, atau milik yang tidak berwujud seperti goodwill, merk dagang, hak paten dan milik yang serupa (Komaruddin, 1991:43).

Salah satu keputusan keuangan yang cukup penting dalam manajemen keuangan adalah struktur modal karena berhubungan dengan keputusan keuangan lainnya. Untuk mencapai tujuan perusahaan dalam memaksimalkan kekayaan pemilik, manajer keuangan harus dapat menilai struktur modal perusahaan dengan

memantau efek dari struktur modal terhadap laba yang diperoleh. Perbandingan antara modal pinjaman dengan modal sendiri yang membentuk struktur modal yang mempunyai efek langsung terhadap posisi keuangan perusahaan. Suatu perusahaan yang memiliki struktur modal yang tidak baik dimana mempunyai hutang yang sangat besar, akan memberikan beban sangat besar terhadap perusahaan. Sebaliknya jika perusahaan hanya menggunakan modal sendiri, maka perusahaan akan kehilangan kesempatan untuk meningkatkan pendapatan bagi pemegang saham atau pemilik perusahaan. Keputusan struktur modal yang efektif adalah jika memberikan keuntungan yang lebih besar dari biaya modal sebagai akibat dari penggunaan struktur modal tersebut.

Selain struktur modal, dalam pembelanjaan perusahaan juga dikenal struktur keuangan. Namun struktur keuangan berbeda dengan struktur modal. Seperti dikemukakan sebagai berikut:

Menurut Sartono (1997:296) dalam bukunya Manajemen Keuangan memberikan pengertian berikut :

“Struktur Modal adalah merupakan perimbangan jumlah utang jangka pendek yang bersifat permanen, utang jangka panjang, saham preferen dan saham biasa. Struktur Keuangan adalah Perimbangan antara total utang dengan modal sendiri”

Sedangkan Sawir (2005:10) memberikan batasan sebagai berikut:

“Struktur keuangan adalah bagaimana cara perusahaan mendanai aktivitya, sedangkan Struktur modal adalah pendanaan permanen yang terdiri dari utang jangka panjang, saham preferen, dan modal pemegang saham”.

Dari definisi yang telah dikemukakan di atas maka dapat disimpulkan bahwa struktur keuangan tercermin pada keseluruhan pasiva dalam neraca, sedangkan

struktur modal hanya tercermin pada hutang jangka panjang dan unsur-unsur modal sendiri. Dengan demikian jelaslah bahwa struktur modal merupakan bagian dari struktur keuangan.

Hutang atau modal pinjaman merupakan sumber dana bagi perusahaan yang harus dibayar kembali tepat pada waktunya pembayaran hutang itu harus disertai dengan bunga tanpa memperhatikan kondisi keuangan perusahaan pada saat itu. Kegagalan membayar pokok hutang beserta bunganya dapat menyebabkan para pemilik kehilangan kendali atas perusahaan dan sebagian atau seluruh investasi mereka.

Bagi para pemilik khususnya para pemegang saham biasa, adanya hutang di dalam perusahaan merupakan suatu resiko tersendiri terhadap kemungkinan rugi yang dihadapi dari dana yang mereka tanamkan. Tetapi resiko itu juga diimbangi dengan adanya harapan untuk mendapatkan tingkat keuntungan yang lebih tinggi sebagai akibat dari penggunaan modal pinjaman.

Di pihak lain, kreditur menginginkan adanya cukup jaminan untuk melindungi dana yang mereka tanamkan dalam suatu perusahaan dari risiko-risiko kerugian. Hal ini berarti bahwa para kreditur menghendaki modal sendiri perusahaan dalam jumlah sebesar-besarnya.

2.3.2 Jenis-Jenis Modal

Arti penting struktur permodalan terutama disebabkan oleh perbedaan karakteristik diantara tiap-tiap jenis permodalan tersebut. Secara umum perbedaan tersebut mempunyai akibat atau pengaruh pada dua aspek di dalam kehidupan setiap

perusahaan, yaitu terhadap kemampuannya untuk menghasilkan laba dan terhadap kemampuan perusahaan untuk membayar kembali hutangnya.

Adapun jenis-jenis modal dilihat dari sumber asalnya dapat diuraikan sebagai berikut (Kasmir, 2007:88-89) :

1. Modal Sendiri

Modal sendiri pada dasarnya adalah modal yang berasal dari pemilik perusahaan yang tertanam di dalam perusahaan untuk waktu yang tidak tertentu lamanya dan mengandung resiko bisnis. Karakteristik utama dari modal sendiri, terletak pada tidak adanya keharusan pengembalian modal dan tidak adanya kepastian tentang jangka waktu pembayaran kembali modal disetor.

Modal sendiri dapat berasal dari luar perusahaan dan dapat juga dari dalam perusahaan itu sendiri. Modal sendiri dari dalam perusahaan adalah dalam bentuk keuntungan yang dihasilkan oleh perusahaan. Adapun modal sendiri yang berasal dari luar perusahaan adalah modal yang berasal dari pemilik perusahaan. Modal sendiri terdiri dari setoran modal (saham), cadangan laba, laba yang belum dibagi, modal sumbangan dan hibah.

2. Modal Pinjaman

Modal pinjaman (hutang) adalah modal yang diperoleh dari pihak luar dan biasanya diperoleh dari pinjaman, penggunaan modal pinjaman mewajibkan pengembalian setelah jangka waktu tertentu.

Semakin lama jangka waktu dan semakin ringan syarat-syarat pembayaran kembali hutang tersebut maka akan mempermudah dan memperluas kesempatan perusahaan untuk mendayagunakan sumber dana

yang berasal dari hutang tersebut. Namun, hutang harus dibayar kembali pada waktu yang sudah ditetapkan tanpa memperhatikan kondisi keuangan perusahaan, juga bunga berkala perlu dibayar.

2.3.3 Kelebihan dan Kekurangan suatu Modal

Baik modal sendiri maupun modal pinjaman, masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan sebagai berikut (Kasmir, 2007:89-91) :

1. Kelebihan modal sendiri
 - a. Tidak ada biaya seperti biaya bunga atau biaya administrasi sehingga tidak menjadi beban perusahaan.
 - b. Tidak tergantung kepada pihak lain, artinya perolehan dana diperoleh dari setoran pemilik modal.
 - c. Tanpa memerlukan persyaratan yang rumit dan tidak memakan waktu yang relatif lama.
 - d. Tidak ada keharusan pengembalian modal.
2. Kekurangan Modal sendiri
 - a. Jumlahnya terbatas, artinya untuk memperoleh dalam jumlah tertentu sangat tergantung dari pemilik dan jumlahnya relatif terbatas.
 - b. Perolehan dari modal sendiri dengan jumlah tertentu dari calon pemilik baru relatif lebih sulit karena mereka akan mempertimbangkan kinerja dan prospek usahanya.
 - c. Kurang motivasi, artinya pemilik usaha yang menggunakan modal sendiri motivasi usahanya lebih rendah dibandingkan dengan menggunakan modal asing.

3. Kelebihan Modal Pinjaman

- a. Jumlahnya tidak terbatas, artinya perusahaan dapat mengajukan modal pinjaman ke berbagai sumber selama dana yang diajukan perusahaan layak, perolehan dana tidak terlalu sulit.
- b. Motivasi usaha tinggi, ini disebabkan adanya beban bagi perusahaan untuk mengembalikan pinjaman. Selain itu perusahaan juga berusaha menjaga image dan kepercayaan si pemberi pinjaman.

4. Kekurangan Modal Pinjaman

- a. Pinjaman yang diperoleh dari lembaga lain sudah pasti disertai berbagai kewajiban untuk membayar jasa, seperti bunga, biaya administrasi, biaya provisi, komisi, materi dan asuransi.
- b. Modal pinjaman wajib dikembalikan dalam jangka waktu yang telah disepakati.
- c. Perusahaan yang mengalami kegagalan atau kerugian berdampak terhadap pinjaman sehingga akan menjadi beban moral atas utang yang belum atau akan dibayar.

2.4 Analisis Rasio Keuangan

Untuk mengetahui keadaan keuangan suatu perusahaan serta perkembangannya, maka analisis keuangan dan pemakai laporan keuangan harus melakukan analisis terhadap kesehatan perusahaan. Salah satu alat analisa yang bisa digunakan adalah rasio keuangan. Rasio keuangan merupakan cara membandingkan data keuangan perusahaan sehingga menjadi berarti. Rasio keuangan menjadi dasar untuk menjawab beberapa pertanyaan penting mengenai keuangan suatu perusahaan.

Keown, et all (2004:70) memberikan definisi bahwa :

“Rasio keuangan merupakan penulisan ulang data akuntansi ke dalam bentuk perbandingan dalam rangka mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan keuangan perusahaan”.

Kemudian Harahap (2004:297) mengemukakan bahwa :

“Rasio keuangan adalah angka yang diperoleh dari hasil perbandingan dari satu pos laporan keuangan dengan pos lainnya yang mempunyai hubungan yang relevan dan signifikan (berarti)”

Dalam analisis rasio, ada dua jenis perbandingan yang digunakan yaitu (Darsono dan Ashari, 2005:51) :

1. Perbandingan internal yaitu membandingkan rasio saat ini dengan rasio masa lalu dan rasio-rasio yang diperkirakan untuk waktu yang akan datang dari perusahaan yang sama. Jika rasio keuangan ini diurutkan dalam jangka waktu beberapa tahun atau periode, pemakai dapat melihat kecenderungan rasio keuangan, apakah mengalami penurunan atau peningkatan, yang menunjukkan kinerja dan kondisi keuangan perusahaan.
2. Perbandingan eksternal adalah membandingkan rasio keuangan perusahaan dengan rasio perusahaan lain yang sejenis atau rata-rata industri pada titik yang sama. Jika perbandingan ini memberikan pemahaman yang mendalam tentang kondisi dan kinerja perusahaan relatif dan membantu mengidentifikasi penyimpangan dari rata-rata atau standar industri.

Perbandingan angka-angka dalam laporan keuangan dapat berasal dari komponen yang ada di neraca atau komponen yang hanya ada di laporan laba rugi saja. Namun perbandingan dapat pula dilakukan antara laporan keuangan, yaitu antara komponen dalam neraca dengan komponen laporan laba rugi.

Secara keseluruhan hasil analisis laporan keuangan berfungsi untuk melihat komposisi dari masing-masing harta, hutang, modal, pendapatan, dan biaya yang dimiliki perusahaan serta untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban (hutang). Disamping itu, dari hasil analisis dapat pula dibaca seberapa besar perusahaan dibiayai dengan hutang dan kemampuan perusahaan memperoleh laba. Dengan mengetahui kondisi, posisi dan aktivitas yang ada, perusahaan terutama pihak manajemen dapat melakukan evaluasi serta usaha perbaikan yang dipandang perlu untuk masa yang akan datang.

Untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan, ada beberapa bentuk rasio yang dapat digunakan, setiap rasio memiliki tujuan, kegunaan dan arti tertentu.

Menurut Kasmir (2007:209-218), rasio keuangan dapat digolongkan menjadi empat kategori, yaitu :

1. Rasio likuiditas (*Liquidity Ratio*)

Rasio likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuid suatu perusahaan. Rasio ini juga menunjukkan kemampuan perusahaan membayar kewajiban (hutang) jangka pendek atau kewajiban yang segera jatuh tempo.

2. Rasio Solvabilitas (*Leverage Ratio*)

Rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai dengan hutang dan kemampuan perusahaan dalam membayar kewajibannya.

3. Rasio aktivitas (*Activity Ratio*)

Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi pemanfaatan sumber daya perusahaan atau rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari.

4. Rasio profitabilitas (*Profitability Ratio*)

Rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektifitas manajemen suatu perusahaan.

2.5 *Leverage* Keuangan

2.5.1. Pengertian *Leverage* Keuangan

Antara pembelanjaan dengan *leverage* mempunyai hubungan yang saling terkait, adanya *leverage* menandakan bahwa perusahaan dalam operasinya melibatkan modal dari pihak luar perusahaan yaitu modal pinjaman (hutang).

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas tentang *leverage* keuangan, dikemukakan berbagai pengertian yang dikutip dari berbagai literatur sebagai berikut :

Sartono (1997:347) mendefinisikan *leverage* keuangan sebagai berikut:

“Financial leverage adalah penggunaan sumber dana yang memiliki beban tetap dengan harapan bahwa akan memberikan tambahan keuntungan yang lebih besar dari pada beban tetapnya sehingga akan meningkatkan keuntungan yang tersedia bagi pemegang saham”.

Sementara Helfert (1995:5) mengemukakan pengertian *leverage* keuangan adalah :

"*Leverage* keuangan dapat didefinisikan sebagai penggunaan secara hati-hati dana yang diperoleh dari kewajiban hutang yang berbiaya tetap dalam peluang pembiayaan investasi yang berpotensi memberikan laba lebih tinggi dibanding biaya bunga".

Lebih lanjut, Wild, Subramanyam, dan Halsey (2005:213) mengatakan bahwa :

"*Leverage* keuangan (*financial leverage*) merupakan penggunaan hutang untuk meningkatkan laba"

Dari beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa *leverage* keuangan menyangkut penggunaan dana dimana perusahaan harus membayar biaya bunga sebagai beban tetap akibat penggunaan hutang. Perusahaan menggunakan *leverage financial* dengan tujuan agar keuntungan yang diperoleh lebih besar dari pada biaya aset dan sumber dananya, dengan demikian akan meningkatkan keuntungan bagi pemegang saham. Sebaliknya, *leverage* juga meningkatkan resiko keuangan, karena jika perusahaan ternyata mendapatkan keuntungan yang lebih rendah dari biaya tetapnya maka penggunaan *leverage* akan menurunkan keuntungan pemegang saham.

Konsep yang telah dikemukakan di atas juga berarti bahwa perusahaan yang menggunakan dana dengan beban tetap menghasilkan *leverage* yang menguntungkan (*favorable*) bila pendapatan dari penggunaan dana tersebut lebih besar dari pada beban bunga yang harus dikeluarkan oleh perusahaan dan merugikan (*unfavorable*) bila pendapatan yang diterima dari penggunaan dana tersebut tidak dapat menutupi beban bunga yang harus dibayar oleh perusahaan atau dengan kata lain bahwa beban tetap lebih besar dari pada pendapatan yang digunakan dari penggunaan modal tersebut.

Namun dalam keadaan bagaimana pun sebaiknya perusahaan yang dibangun dengan modal pinjaman yang lebih kecil dari modal sendiri perusahaan. Dimana

dengan memperbesar tingkat *leverage* maka hal ini akan berarti bahwa tingkat ketidak pastian (*uncertainty*) dari pengembalian yang diperoleh akan semakin tinggi pula.

Financial leverage menunjukkan perbandingan antara total hutang dengan seluruh dana atau aktiva dalam perusahaan yang disebut juga dengan *leverage factor*. *Leverage* faktor akan berpengaruh terhadap tingkat *return on investment* dengan alasan bahwa sebagian dari aktiva perusahaan ada yang dibiayai dengan hutang yang mungkin berupa obligasi, hipotek dan hutang jangka panjang lainnya. Untuk hutang-hutang tersebut perusahaan harus membayar bunga dan suku bunga yang harus di bayar tidak selalu sama dengan tingkat *Return On Investment*.(Kartadinata, 1990:253)

Sehubungan hal tersebut di atas, Kartadinata (1990:254) ada 3 kemungkinan yang dihadapi oleh perusahaan pada saat menggunakan pinjaman (hutang) yaitu :

1. ROI lebih besar tingkat bunga

Dalam hal ini perusahaan memperoleh keuntungan dengan melakukan pinjaman. Dan ini berarti bahwa perusahaan memiliki *leverage factor* yang menguntungkan.

Dalam kondisi ini, modal pinjaman layak untuk digunakan, karena pemegang saham biasa mendapatkan tambahan hasil dari selisih antara ROI dengan tingkat bunga.

2. ROI sama dengan tingkat bunga

Pada keadaan ini, penggunaan modal pinjaman tidak membawa pengaruh terhadap pendapatan para pemegang saham karena perusahaan mendapatkan

pendapatan yang sama besarnya dengan tingkat bunga pinjaman yang harus dikeluarkan perusahaan sebagai akibat dari penggunaan modal pinjaman tersebut.

3. ROI lebih kecil daripada tingkat bunga

Modal pinjaman tidak layak untuk digunakan karena tingkat bunga lebih besar daripada pendapatan yang dihasilkan untuk modal pinjaman tersebut.

Dalam keadaan ini, hanya akan memberikan efek finansial merugikan.

2.5.2 Rasio Leverage

Rasio *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa banyak dana yang disediakan pemilik dibanding dengan kreditur. Rasio ini mempunyai beberapa implikasi. Pertama, kreditur mengharapkan ekuitas (dana yang disediakan pemilik) sebagai *margin of safety*. Bila pemilik hanya menyediakan sebagian kecil dari total permodalan maka risiko bisnis sebagian besar dipikul oleh kreditur. Kedua, dengan pengadaan dana melalui hutang, pemilik mendapatkan dana tanpa harus kehilangan kendali. Ketiga, bila perusahaan mendapat keuntungan lebih besar dari beban bunga yang harus dibayar, maka keuntungan bagi pemilik akan lebih besar (Weston & Brigham 1994 :58).

Rasio ini mengukur sampai sejauhmana aktiva perusahaan dibiayai dengan hutang. Nilai rasio yang tinggi menunjukkan peningkatan dari risiko pada kreditor berupa ketidakmampuan perusahaan dalam membayar semua kewajibannya.

Rasio *leverage* yang umum digunakan adalah (Kasmir, 2007:212-213) :

1. Debt to Asset Ratio (Debt Ratio)

Yaitu rasio total hutang terhadap total aktiva. Ratio ini menekankan pada peran penting pendanaan hutang bagi perusahaan dengan menunjukkan persentase

aktiva perusahaan yang didukung oleh pendanaan hutang. Nilai rasio yang tinggi menunjukkan peningkatan dari risiko pada kreditur berupa ketidakmampuan dalam membayar semua kewajibannya.

$$\text{Debt to asset Ratio} = \frac{\text{Total debt}}{\text{Total assets}} \times 100\%$$

2. *Debt to Equity Ratio*

Digunakan untuk mengetahui perbandingan antara total hutang dengan modal sendiri. Semakin tinggi rasio, semakin rendah pendanaan perusahaan yang disediakan oleh pemegang saham. Para kreditor secara umum akan lebih suka jika rasio ini lebih rendah, karena semakin besar perlindungan bagi kreditor jika terjadi penyusutan nilai aktiva atau kerugian besar.

$$\text{Debt to equity ratio} = \frac{\text{Total debt}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

3. *Long Term Debt to Equity Ratio*

Rasio ini menunjukkan perbandingan antara hutang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang. Rasio ini sama dengan *debt to equity ratio* yaitu untuk mengetahui seberapa besar pendanaan oleh pemegang saham.

$$\text{Long Term Debt to equity ratio} = \frac{\text{LongTerm debt}}{\text{Equity}} \times 100\%$$



2.6 Profitabilitas

Pada dasarnya suatu perusahaan dalam melaksanakan kegiatan operasionalnya dengan tujuan untuk memperoleh laba, dimana dengan laba tersebut dapat digunakan untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan, akan tetapi dengan laba yang diperoleh perusahaan tersebut bukanlah menjadi ukuran keberhasilan suatu perusahaan, sebab hal ini dihubungkan atau dibandingkan dengan jumlah modal yang digunakan, yang biasa dinyatakan dengan angka persentase disebut profitabilitas (%).

Profitabilitas merupakan kriteria yang umum digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi kegiatan perusahaan yang ditentukan oleh kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba. Pencapaian efisiensi mencegah terjadinya pemborosan biaya-biaya, walaupun pemborosan itu sebenarnya tidak dapat dihilangkan sama sekali tetapi dengan berusaha secara maksimal maka pemborosan dapat diperkecil.

Berbagai tindakan dan kegiatan yang dijalankan oleh pimpinan perusahaan untuk mengarahkan perusahaannya dalam pencapaian tujuan, yaitu untuk mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan melalui usaha untuk mempertinggi profitabilitas. Profitabilitas menurut Harahap (2004:304) sebagai berikut :

“Rasio Rentabilitas, atau biasa juga disebut profitabilitas menggambarkan kemampuan perusahaan mendapatkan laba melalui semua kemampuan dan sumber yang ada seperti kegiatan penjualan, uang, modal, jumlah karyawan, jumlah cabang dan sebagainya”.

Adapun rasio profitabilitas meliputi (Kasmir, 2007:217-218) :

1. *Profit Margin (Net Profit Margin)*

Profit Margin merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur antara laba bersih dengan penjualan. Rasio ini menggambarkan besarnya laba yang diperoleh perusahaan pada setiap penjualan yang dilakukan.

$$\text{Net profit Margin} = \frac{\text{Net Profit After Tax}}{\text{Net Sales}} \times 100\%$$

2. *Return On Investment (ROI)*

ROI merupakan rasio yang menunjukkan hasil (return) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan atau suatu ukuran tentang efisiensi manajemen

$$\text{ROI} = \frac{\text{Net Profit after Tax}}{\text{Total asset}} \times 100\%$$

3. *Return on Equity (ROE)*

ROE merupakan rasio untuk mengukur efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio semakin baik, artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Net Profit after Tax}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

2.7 Kerangka Pikir

Laporan keuangan merupakan media yang dapat dipakai untuk meneliti kondisi keuangan perusahaan. Dalam laporan keuangan termuat informasi mengenai aset, hutang, dan modal yang dimiliki oleh perusahaan yang tergambar dalam neraca. Sedangkan laporan laba - rugi memberikan informasi tentang hasil-hasil usaha yang

diperoleh perusahaan dalam suatu periode tertentu dan biaya-biaya atau beban yang dikeluarkan untuk memperoleh hasil tersebut.

Agar laporan keuangan yang disajikan dalam angka-angka dapat diartikan, perlu dilakukan analisis. Alat analisis yang dapat digunakan adalah dengan menggunakan rasio - rasio keuangan seperti rasio *leverage* dan rasio profitabilitas.

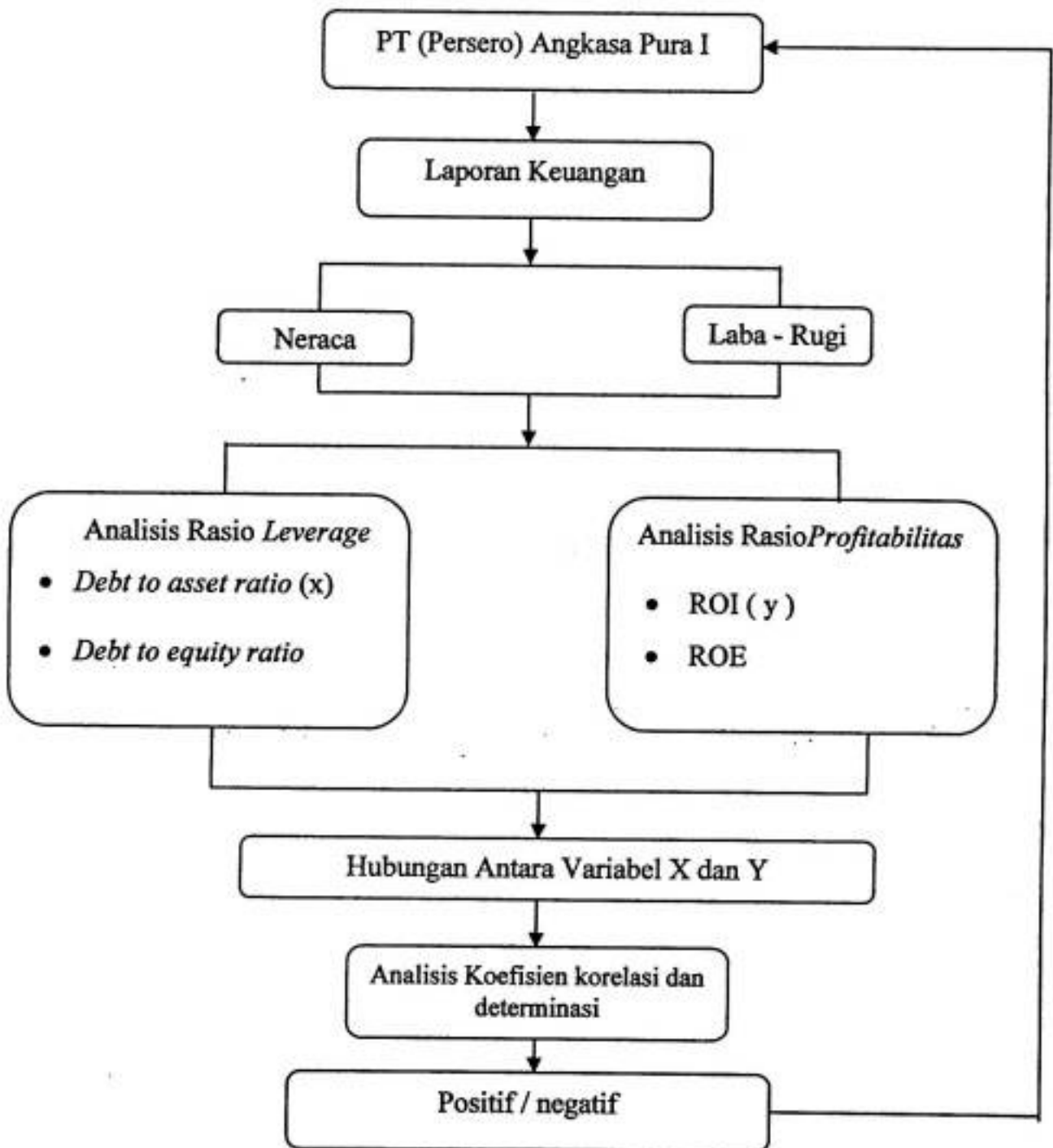
Hasil analisis rasio *leverage* dapat memberikan gambaran sampai sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan hutang, sedangkan rasio profitabilitas memberikan gambaran pencapaian laba dari waktu ke waktu, apakah ada peningkatan atau sebaliknya.

Masuknya pinjaman (*leverage*) ke dalam struktur keuangan perusahaan diharapkan dapat meningkatkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba (profitabilitas). Namun, penggunaan modal pinjaman yang terlalu besar dapat menghambat perusahaan untuk mengejar kesempatan mendapatkan laba.

Untuk mengetahui hubungan antara *leverage* (variabel X) dengan tingkat profitabilitas (variabel Y) maka digunakan analisis koefisien korelasi. Dari hasil analisis tersebut dapat diketahui apakah penggunaan hutang (*leverage*) oleh perusahaan mempunyai hubungan positif atau negatif terhadap pencapaian laba dan seberapa besar hubungannya digunakan analisis koefisien determinasi.

Kerangka pikir yang digunakan dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :

Gambar 2.1
Kerangka Pikir



2.8 Hipotesis

Berdasarkan masalah pokok yang telah dikemukakan sebelumnya maka hipotesis yang diajukan adalah:

“Diduga bahwa *leverage* keuangan berkorelasi positif terhadap tingkat profitabilitas perusahaan pada PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin”.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin di Jalan Poros Maros Mandai, Makassar. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa perhubungan udara.

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan laporan ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian Pustaka (*library research*) adalah mengadakan telaah terhadap bahan kepustakaan yang berkaitan dengan pembahasan dan permasalahan yang dihadapi. Penelitian ini dapat berupa buku teks, karya ilmiah dan buku-buku lainnya yang menyangkut teori-teori yang relevan dengan masalah yang dibahas.
2. Penelitian lapangan (*field research*) adalah pengamatan yang dilakukan secara langsung pada objek penelitian yaitu pada PT. (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin untuk mengumpulkan berbagai data, baik yang bersifat kualitatif maupun kuantitatif untuk dijadikan sebagai bahan analisis.

3.3. Jenis dan Sumber Data

Jenis Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data kuantitatif, yaitu data numerik atau data yang berbentuk angka. Data ini dapat diperoleh dari laporan keuangan yang bersumber dari dalam perusahaan (internal perusahaan) yang berupa neraca dan laporan laba-rugi.

2. Data kualitatif, yaitu data yang tidak dapat dihitung atau data yang bersifat informasi yang diperoleh dalam bentuk tulisan, ini dapat berupa gambaran umum perusahaan, sejarah singkat perusahaan, maupun informasi-informasi lain yang berhubungan dengan perusahaan.

Adapun sumber data yang digunakan pada penelitian laporan ini adalah berupa data sekunder, yaitu data yang bersumber dari dokumen-dokumen perusahaan itu sendiri, seperti laporan keuangan, struktur organisasi perusahaan, dan sebagainya.

3.4. Metode Analisis

Untuk menguji kebenaran hipotesis yang telah dikemukakan sebelumnya, maka analisis yang dapat digunakan adalah :

1. Analisis Struktur Modal

Analisis struktur modal digunakan untuk melihat perbandingan antara hutang jangka panjang dan modal sendiri yang digunakan oleh perusahaan (Sawir, 2005:10).

2. Analisis Rasio Keuangan

a. Rasio *Leverage*

Rasio *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan hutang. Rasio *leverage* yang digunakan adalah (Kasmir, 2007:212-213) :

$$a. \text{ Debt to asset Ratio} = \frac{\text{Total debt}}{\text{Total assets}} \times 100\%$$

$$b. \text{ Debt to equity ratio} = \frac{\text{Total debt}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

b. Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan. Rasio profitabilitas yang digunakan adalah (Kasmir, 2007:218) :

$$a. \text{ ROI} = \frac{\text{Net Profit after Tax}}{\text{Total asset}} \times 100\%$$

$$b. \text{ ROE} = \frac{\text{Net Profit after Tax}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

3. Analisis Koefisien Korelasi

Koefisien korelasi merupakan indeks atau bilangan yang digunakan untuk mengukur keeratan (kuat, lemah, atau tidak ada) hubungan antarvariabel. Koefisien korelasi yang digunakan adalah koefisien korelasi pearson untuk mengukur keeratan hubungan antara dua variabel yang datanya berbentuk data interval atau rasio. Disimbolkan r dan dirumuskan (Hasan, 2003:233-235) :

$$r = \frac{n \cdot \sum xy - \sum x \cdot \sum y}{\sqrt{n \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2} \times \sqrt{n \cdot \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

di mana, r = Koefisien Korelasi
 n = Jumlah Periode dalam Tahun
 x = *Leverage* faktor
 y = ROI

Nilai dari r yaitu :

1. Jika $r = +1$, terjadi korelasi positif sempurna antara variabel x dan y .

2. Jika $r = -1$, terjadi korelasi negatif sempurna antara variabel x dan y .
3. Jika $r = 0$, tidak terdapat korelasi antara variabel x dan y .
4. Jika $0 < r < +1$, terjadi korelasi positif antara variabel x dan y .
5. Jika $-1 < r < 0$, terjadi korelasi negatif antara variabel x dan y .

Besar kecilnya angka korelasi akan menentukan kuat lemahnya hubungan kedua variabel. Patokan angkanya adalah sebagai berikut:

- a. $KK = 0$, tidak ada korelasi
- b. $0 < KK \leq 0,20$, korelasi sangat rendah/lemah sekali
- c. $0,20 < KK \leq 0,40$, korelasi rendah/lemah sekali
- d. $0,40 < KK \leq 0,70$, korelasi yang cukup berarti
- e. $0,70 < KK \leq 0,90$, korelasi yang tinggi, kuat
- f. $0,90 < KK \leq 1,00$, korelasi sangat tinggi, kuat sekali
- g. $KK = 1$, korelasi sempurna

4. Analisis Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi dinyatakan dengan simbol r^2 . Koefisien determinasi menunjukkan persentase perubahan nilai dependen variabel yang disebabkan oleh perubahan nilai independent variabel dan sisanya dipengaruhi oleh perubahan faktor yang lain. Besarnya koefisien determinasi adalah angka nol sampai dengan angka 1 ($0 \leq r^2 \leq 1$), koefisien bernilai nol berarti tidak ada hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen, sebaliknya nilai koefisien determinasi 1 berarti suatu kecocokan sempurna dari ketetapan model atau semua perubahan ditentukan oleh variabel - variabel independen tersebut (Pappas, 2002 : 215-216).

BAB IV

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

4.1 Sejarah Singkat Perusahaan

4.1.1 Angkasa Pura

PT (Persero) Angkasa Pura I adalah Badan Usaha Milik Negara di sektor Perhubungan, dipimpin oleh Direksi yang menjalankan tugas pokoknya bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham yaitu mengusahakan dan menyelenggarakan penyediaan jasa pelayanan bandar udara.

Pada awalnya PT (Persero) Angkasa Pura I didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1962, dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa "Kemayoran" dengan tugas pokok mengurus dan mengusahakan Bandar Udara Kemayoran. Pada tahun 1965 PN Angkasa "Kemayoran" berubah nama menjadi PN Angkasa Pura. Selain itu, juga dapat mengurus dan mengusahakan Bandar udara di daerah-daerah sebagai cabang.

Kemudian melalui Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 1974, ditetapkan bahwa dari "Perusahaan Negara" berubah bentuk menjadi "Perusahaan Umum" yang selanjutnya disebut Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura. Dengan selesainya pembangunan Bandar Udara Cengkareng yang saat ini dikenal sebagai Bandar udara Soekarno-Hatta pada tahun 1985, merupakan titik awal dibentuknya PERUM Angkasa Pura I dan PERUM Angkasa Pura II serta disusul dengan ditutupnya kegiatan operasi di Bandar udara Kemayoran sementara PERUM Angkasa Pura I bertugas untuk mengelola beberapa Bandar udara di daerah, dengan kantor pusat tetap di Jakarta (Eks Bandar udara Kemayoran).

Pada tahun 1985 keluar Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1985 yang mengatur kembali tentang PERUM Angkasa Pura, yang dimaksudkan sebagai langkah penyesuaian atas Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 1974. Kemudian keluar Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 1986 dimana terjadi perubahan nama perusahaan dari PERUM Angkasa Pura menjadi PERUM Angkasa Pura I.

Sejalan dengan kebijaksanaan pemerintah yang menginginkan agar terhadap BUMN yang telah dinilai baik dan mampu untuk lebih menekankan dan berorientasi pada keuntungan, maka dengan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1992 Perum Angkasa Pura berubah bentuk menjadi PT (Persero) Angkasa Pura I. Setelah Akta Pendirian Perusahaan ditandatangani pada tanggal 2 Januari 1993, maka PT (Persero) Angkasa Pura I resmi berdiri.

Dengan diberlakukannya pembagian wilayah kerja perusahaan berdasarkan wilayah Timur dan Barat berdampak terhadap pengelolaan bandar udara Polonia Medan terhitung tanggal 1 Januari 1993 tidak lagi dalam pengelolaan PT (Persero) Angkasa Pura II yang disahkan pada tanggal 24 Maret 1994.

Sampai saat ini PT (Persero) Angkasa Pura I diberi kepercayaan oleh pemerintah untuk mengelola 13 (tiga belas) bandar udara, yaitu :

1. Bandar udara Ngurah Rai, Denpasar-Bali
2. Bandar udara Juanda, Surabaya
3. Bandar udara Hasanuddin, Makassar
4. Bandar udara Sepinggan, Balikpapan
5. Bandar udara Frans Kaisiepo, Biak
6. Bandar udara Sam Ratulangi, Manado

7. Bandar udara Adisutjipto, Yogyakarta
8. Bandar udara Adisumarno, Surakarta
9. Bandar udara Syamsuddin Noor, Banjarmasin
10. Bandar udara Pattimura, Ambon
11. Bandar udara Achmad Yani, Semarang
12. Bandar udara Selaparang, Mataram
13. Bandar udara Eltari, Kupang

Kawasan Tengah dan Timur Indonesia dewasa ini menjadi kawasan yang berkembang pesat dan prospektif untuk berbagai ragam kegiatan bisnis. Potensi kekayaan alamnya sangat besar serta kebijakan pemerintah untuk menitikberatkan aktivitas pembangunan di kawasan Timur Indonesia adalah dua faktor utama yang memacu pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat di kawasan tersebut yang ditandai dengan peningkatan penumpang angkutan udara.

Mengantisipasi laju pertumbuhan dan mobilitas masyarakat di kedua kawasan di atas maka PT (Persero) Angkasa Pura I telah menyusun langkah strategis, diantaranya berupa penyusunan rencana pengembangan bandar udara Hasanuddin sesuai karakter dan potensi lingkungannya khususnya bandar udara Hasanuddin akan menjadi bagian integral dari pertumbuhan lingkungan serta mampu mengakomodir kebutuhan masyarakat/konsumen di wilayahnya.

4.1.2 Bandar Udara Hasanuddin

Bandar udara Hasanuddin dibangun pada tahun 1935 oleh pemerintah Hindia Belanda dengan nama KADIENG, yang letaknya sekitar 22 kilometer sebelah utara kota Makassar dengan konstruksi lapangan terbang yang berlandaskan rumput yang

berukuran 1.600m x 45m (runway 08-26) diresmikan pada tanggal 27 September 1937 yang ditandai dengan adanya penerbangan komersial yang menghubungkan Surabaya-Makassar dengan pesawat jenis DOUGLAS D2/F6 oleh perusahaan KNILM (Koningklijke Nederland Indische Luchvaart Maatschappij).

Tahun 1942 oleh pemerintah pendudukan Jepang landasan tersebut ditingkatkan dengan konstruksi beton berukuran 1600m x 45m yang sekarang menjadi Taxiway Echo, dan lapangan terbang ini diubah namanya menjadi lapangan terbang MANDAI. Tahun 1945 pemerintah sekutu (Hindia Belanda) membangun landasan baru dengan konstruksi onderlaag (Runway 13-31) yang berukuran 1.745m x 45m.

Pada tahun 1950, diserahkan kepada pemerintah Indonesia yang dikelola oleh jawatan Pekerjaan Umum Seksi Lapangan Terbang yang selanjutnya tahun 1955 dialihkan kepada jawatan Penerbangan Sipil, sekarang Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang kemudian memperpanjang landasan pacu 2.345m x 45m sekaligus merubah lapangan terbang menjadi pelabuhan udara Mandai. Tahun 1980 landasan 13-31 diperpanjang menjadi 2.500m x 45m dan pada tahun ini pelabuhan udara Mandai berubah menjadi Pelabuhan Udara Hasanuddin, kemudian pada tahun 1981 dinyatakan sebagai bandar udara embarkasi/debarkasi haji dan tahun 1985 berubah nama lagi menjadi Bandar Udara Hasanuddin.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.1/1987 tanggal 9 Januari 1987 disusul tanggal 3 Maret 1987 Bandar Udara Hasanuddin diserahterimakan pengelolaannya dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada PERUM Angkasa Pura I yang kemudian tanggal 1 Januari 1993 berubah status menjadi PT (Persero) Angkasa Pura

I. Tanggal 3 Oktober 1994 bandar udara Hasanuddin dinyatakan sebagai bandar udara internasional sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61/1994 tanggal 7 Januari 1995 dan diresmikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Propinsi Sulawesi Selatan pada tanggal 28 Maret 1995 yang ditandai dengan penerbangan perdana oleh Malaysian Airlines System (MAS) langsung dari Kuala Lumpur ke bandar udara Hasanuddin disusul dengan penerbangan Silk Air menghubungkan Changi-Singapura dengan bandar udara Hasanuddin.

Selain itu, bandar udara Hasanuddin jauh sebelumnya telah melayani penerbangan lintas internasional di wilayah yuridikasi pengawasan/pengendalian kawasan timur Indonesia Ujung Pandang UCA (Upper Control Area) yang mencakup wilayah udara mulai sebagian Kalimantan bagian barat hingga perbatasan negara Papua New Guinea di sebelah timur, dan dari perbatasan wilayah udara Australia di sebelah Selatan hingga perbatasan wilayah udara Philipina dan Oakland (Amerika Serikat) di sebelah utara.

Bandar udara Hasanuddin juga merupakan pintu gerbang udara di kawasan timur Indonesia dan provinsi Sulawesi Selatan khususnya, dimana bandar udara ini telah memberikan corak tersendiri sebagai bandar udara transit yang diarahkan turut mendukung dan mengembangkan pariwisata, mobilisasi arus penumpang serta berpartisipasi dalam perdagangan dan industri.

4.2 Visi dan Misi PT (Persero) Angkasa Pura I

a. Visi :

Menjadi *Air Traffic Services (ATS)* dan Transit Airport di Indonesia yang dapat diandalkan.

b. Misi

Dalam rangka mewujudkan Visi Bandar Udara Hasanuddin seperti tersebut di atas, maka misi Bandar Udara Hasanuddin diarahkan menuju pada peningkatan kualitas pelayanan melalui peningkatan kualitas peralatan dan kemampuan SDM.

c. Sasaran Bandara

Sasaran yang dilakukan Bandara Hasanuddin yang merupakan jajaran PT (Persero) Angkasa Pura I adalah untuk merealisasikan sasaran yang telah ditetapkan manajemen yakni melalui pencapaian standar kinerja operasional, keuangan, dan administrasi sebagai berikut :

1. Memperhatikan pelayanan jasa bandara menurut kriteria-kriteria serta ratio operasional yang ada dan meningkatkan pelayanan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan.
2. Mencari peluang dan kesempatan bisnis non aeronautika serta menggali sumber pendapatan lain yang dapat meningkatkan performance bandara.
3. Meningkatkan pelayanan dengan mengacu pada pertumbuhan traffic

d. Strategi Usaha

Dalam rencana jangka panjang Bandara 2006-2011 manajemen cabang Bandara Hasanuddin menetapkan strategi utama yaitu :

- a. Restrukturisasi Air Space
- b. Penyediaan sarana ATS Centre
- c. Peningkatan pelayanan operasi bandara
- d. Penetapan sistem warehousing

e. Optimalisasi asset

4.3 Struktur Organisasi dan Pembagian Tugas

a. Struktur Organisasi

Tata kerja kantor cabang PT (Persero) Angkasa Pura I bandar udara Hasanuddin ditetapkan dengan keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura I Nomor Kep. 1406/OM.00/1993 yang disesuaikan dengan perkembangan keadaan dewasa ini khususnya perkembangan arus lalu lintas angkutan udara dan perkembangan bandar udara. Adapun tugas pokok dari PT (Persero) Angkasa Pura I bandar udara Hasanuddin adalah sebagai berikut :

1. Menyediakan dan mengusahakan bandar udara.
2. Menyelenggarakan keamanan dan ketertiban dalam lingkungan kerja bandar udara dalam rangka menunjang kelancaran arus penerbangan, penumpang, bagasi, cargo dan pos.
3. Menyelenggarakan operasi keselamatan lalu lintas udara dan menunjang pencarian kecelakaan penerbangan.

Sedangkan fungsi pokok dari PT (Persero) Angkasa Pura I bandar udara Hasanuddin adalah :

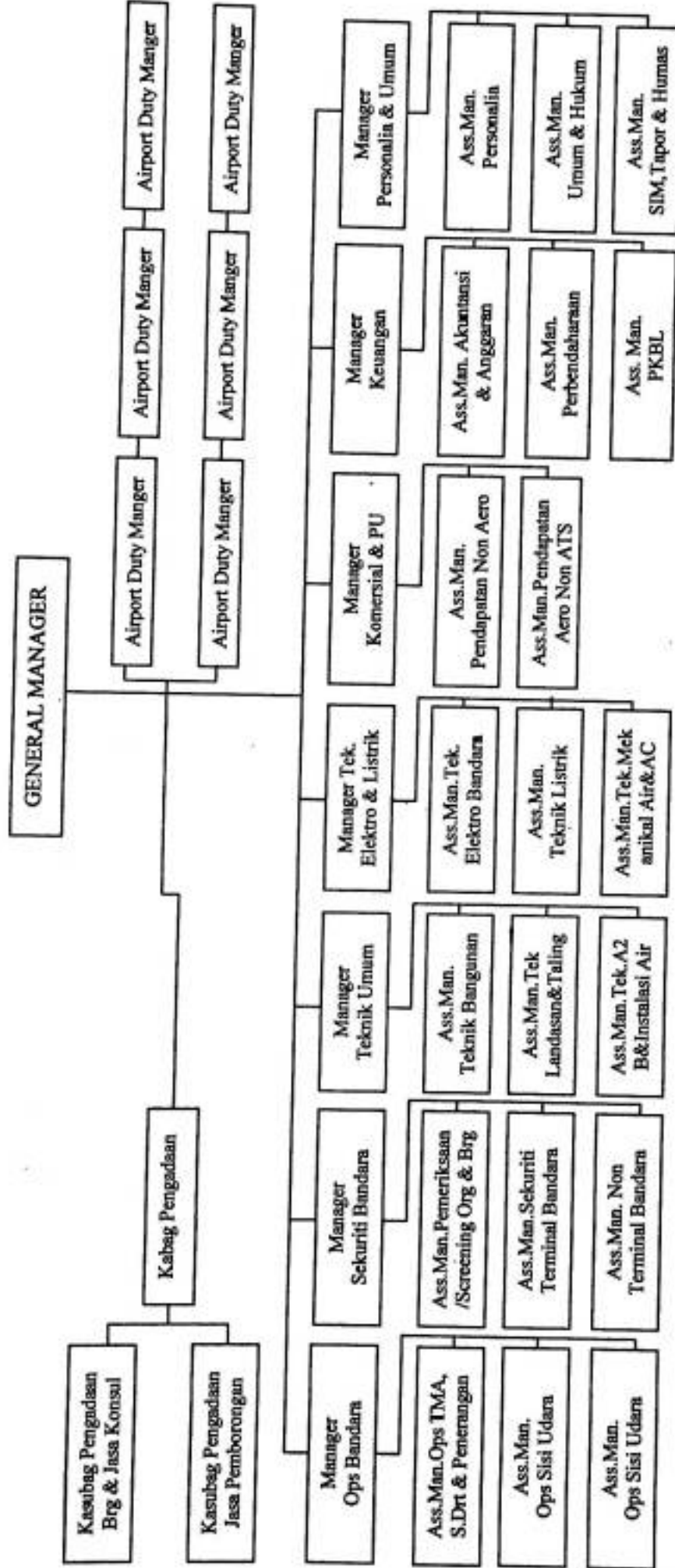
1. Menyediakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan pelayanan operasi keselamatan lalu lintas udara.
2. Menyediakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan operasional bandar udara.
3. Menyediakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan komersial bandar udara.

4. Menyediakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan administrasi bandar udara.
5. Menyediakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan keuangan dan anggaran bandar udara.
6. Menyediakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan perlengkapan bandar udara.
7. Menyediakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan pemeliharaan fasilitas teknik elektro dan listrik bandar udara.

Berdasarkan keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura I Nomor Kep. 58/OM.00/1993, struktur organisasi PT (Persero) Angkasa Pura I Bandar Udara Hasanuddin adalah merupakan cabang dari PT (Persero) Angkasa Pura I Kemayoran Jakarta. Berdasarkan Keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura I Nomor Kep. 58/OM.00/1993, Pasal 4 tentang susunan organisasi cabang PT (Persero) Angkasa Pura I dapat dilihat pada halaman berikutnya:

Gambar 4.2
STRUKTUR ORGANISASI PT (Persero) ANGKASA PURA I
KANTOR CABANG BANDAR UDARA
HASANUDDIN-MAKASSAR

SK Direksi PT API
 Nomor : SKEP.67/OM.00/2008
 Tanggal, 30 Juni 2008



Sumber : PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

b. Pembagian Tugas

Tugas dan fungsi masing-masing pada bandar udara Hasanuddin sebagai salah satu cabang PT (Persero) Angkasa Pura I, yaitu :

1. General Manager

Bertanggung jawab kepada Direksi PT (Persero) Angkasa Pura I atas jasa pelayanan operasi lalu lintas udara dan jasa bandar udara, pemeliharaan fasilitas bandar udara serta tugas-tugas lain sesuai dengan pedoman dan kebijaksanaan yang digariskan direksi.

2. Airport Duty Manager

Bertugas melaksanakan pemberian informasi melalui hubungan antar stasiun komunikasi penerbangan di darat, serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan.

3. Divisi Bagian Pengadaan

Bertugas melakukan kegiatan penyusunan rencana pengadaan dan penyediaan barang dan jasa konsul maupun jasa borongan.

4. Divisi Operasi Bandara

Melakukan kegiatan pengendalian dan pemanduan lalu lintas udara secara visual di landasan, taxiway, apron dan sekitar bandar udara serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan. Divisi Operasi Bandara membawahi :

- a. Operasi TMA, Sisi Darat dan Penerangan, bertugas melakukan kegiatan pengendalian dan pemanduan lalu lintas udara di Terminal Control Area (TMA), pencarian pertolongan kecelakaan penerbangan, mengukur ketertiban dan kelancaran kegiatan pelayanan sisi darat (land side), penggunaan terminal dan segala fasilitasnya serta kegiatan ground handling, penerangan dan melaksanakan komunikasi umum.
 - b. Operasi Sisi Udara, bertugas melakukan kegiatan pengendalian dan pemanduan lalu lintas di sisi udara (air side) serta mengukur ketertiban dan kelancaran kegiatan pelayanan serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan.
 - c. PKP-PK, bertugas melakukan pemberian pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadaman kebakaran, serta penanggulangan keadaan gawat darurat di lingkungan kerja bandar udara.
5. Divisi Sekuriti Bandara, bertugas melaksanakan pengamanan umum, pemeriksaan penumpang dan barang serta penertiban di lingkungan kerja bandar udara.
6. Divisi Teknik Umum
- Menyiapkan dan melakukan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas bangunan, landasan, tata lingkungan, mekanikal dan air, kendaraan bermotor, alat-alat besar dan kegiatan perbengkelan melakukan dan membantu pembangunan/investasi sesuai dengan pelimpahan wewenang yang diberikan oleh Direksi. Divisi teknik umum membawahi :

- a. Teknik Bangunan, bertugas memelihara dan melakukan perbaikan serta membantu pembangunan/investasi atas segala fasilitas bangunan.
- b. Teknik Landasan dan Tata Lingkungan, bertugas melakukan pemeliharaan dan perbaikan landasan serta segala fasilitas tata lingkungan bandar udara.
- c. Teknik Alat-alat Berat (A2B) dan Instalasi Air, bertugas melaksanakan kegiatan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas mekanikal dan fasilitas air yang ada di bandar udara, kendaraan bermotor, alat-alat besar serta menyelenggarakan kegiatan perbengkelan.

7. Divisi Teknik Elektro dan Listrik

Melakukan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas telekomunikasi, navigasi dan radar, audio visual dan komputer, listrik serta melakukan dan membantu pembangunan/investasi fasilitas teknik elektronika dan listrik sesuai dengan pelimpahan wewenang yang diberikan oleh Direksi. Divisi teknik elektro dan listrik membawahi :

- a. Teknik Elektronika Bandara, bertugas melakukan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas telekomunikasi, navigasi dan radar, audio visual dan komputer serta peralatan elektronika lainnya.
- b. Teknik Listrik, bertugas melakukan pemeliharaan dan perbaikan segala fasilitas listrik yang terdapat di bandar udara.
- c. Teknik Mekanikal Air dan AC, bertugas melakukan pemeliharaan dan perbaikan segala fasilitas air dan AC yang terdapat di bandar udara.

8. Divisi Komersial dan PU

Menyiapkan dan melakukan kegiatan operasi darat ground handling, pengamanan dan ketertiban umum, pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadaman kebakaran, di bidang aeronautika dan non aeronautika. Divisi komersial dan PU membawahi :

- a. Dinas Pendapatan Non Aero, bertugas melaksanakan penagihan (invoicing) serta pungutan untuk pendapatan non aeronautika.
- b. Dinas Pendapatan Aero Non ATS, bertugas melakukan penagihan (invoicing) dan pungutan dalam hal pendapatan aeronautika.

9. Divisi Keuangan

Menyiapkan dan melakukan kegiatan akuntansi, keuangan, anggaran, dan perbendaharaan. Divisi keuangan membawahi :

- a. Akuntansi dan Anggaran, bertugas melakukan kegiatan akuntansi dan anggaran.
- b. Perbendaharaan, bertugas melakukan kegiatan di bidang keuangan, perpajakan, dan penagihan.
- c. PKBL, bertugas melaksanakan kegiatan administrasi perlengkapan dan pergudangan.

10. Divisi Personalia dan Umum

Menyiapkan dan melakukan kegiatan Ketatausahaan, Personalia, Pengumpulan data dan laporan. Divisi Personalia dan Umum membawahi

- a. Personalia, bertugas melakukan kegiatan ketatausahaan personalia, kesejahteraan, kesehatan dan keselamatan kerja personil.

- b. Umum dan Hukum, bertugas melakukan kegiatan pengumpulan dan pengelolaan data dan laporan.
- c. SIM, Tapor & Humas, bertugas melakukan kegiatan ketatausahaan, kerumahtangaan, humas, protokoler dan pengangkutan.

BAB V

PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

5.1 Analisis Struktur Modal

Analisis struktur modal digunakan untuk melihat perbandingan antara hutang jangka panjang dan modal sendiri yang digunakan oleh perusahaan. Sebagaimana terlihat pada laporan keuangan, PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin adalah perusahaan yang di dalam pendanaannya menggunakan modal sendiri dan hutang jangka panjang.

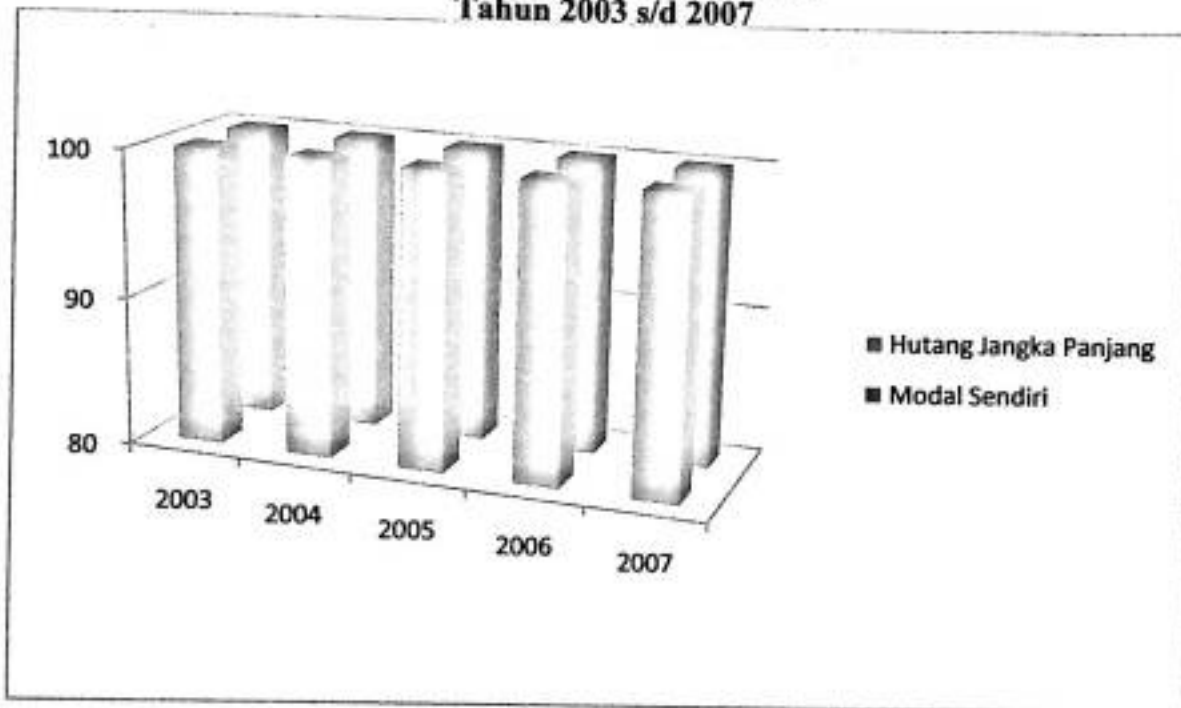
Berdasarkan neraca per 31 Desember 2003 sampai 2007, perusahaan lebih dominan menggunakan modal sendiri daripada hutang jangka panjang dalam struktur modalnya. Selama 5 tahun, penggunaan hutang jangka panjang terus menurun setiap tahunnya sedangkan ekuitas terus bertambah.

Tabel 5.1
Struktur Modal
PT. (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003 – 2007

Tahun	Hutang Jangka Panjang		Ekuitas	
	(Rp)	(%)	(Rp)	(%)
2003	724.919.528	0,62	115.553.961.702	99,38
2004	721.267.886	0,66	108.720.959.106	99,34
2005	437.801.825	0,06	740.625.982.036	99,94
2006	326.722.684	0,04	807.859.254.441	99,96
2007	178.611.870	0,02	1.038.990.985.895	99,98

Sumber : Diolah, PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

Grafik 5.1
Perbandingan Hutang Jangka Panjang dan Ekuitas
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003 s/d 2007



Sumber : Diolah, 2009

Berdasarkan grafik dan tabel di atas dapat dilihat bahwa penggunaan hutang jangka panjang pada tahun 2003 sebesar Rp. 724.919.528 atau 0,62% dari struktur modal, sedangkan modal sendiri sebesar Rp. 115.553.961.702 atau 99,38% dari struktur modal. Pada tahun 2004, hutang jangka panjang sebesar 0,66% dan modal sendiri 99,34% dari total struktur modal perusahaan.

Tahun 2005, penggunaan hutang jangka panjang menurun dari tahun sebelumnya menjadi Rp. 437.801.825 atau sebesar 0,06%, sedangkan ekuitas mengalami peningkatan menjadi 99,94%, peningkatan jumlah ekuitas ini disebabkan karena bertambahnya jumlah rekening perantara pada tahun ini.

Struktur modal perusahaan pada tahun 2006 terdiri dari hutang jangka panjang sebesar Rp. 326.722.684 atau penggunaannya sebesar 0,04% dari total struktur modal.

Sedangkan ekuitas sebesar Rp.807.859.254 atau 99,96%. Penurunan hutang jangka panjang disebabkan turunnya hutang jaminan dan peningkatan ekuitas disebabkan bertambahnya jumlah laba tahun berjalan perusahaan.

Tahun 2007, penggunaan hutang jangka panjang kembali menurun menjadi 0,02% atau sebesar Rp. 178.611.870 dan ekuitas sebesar Rp. 1.038.990.985.895 atau naik menjadi 99,98% disebabkan karena adanya peningkatan rekening perantara pada tahun ini.

5.2. Analisis *Debt to Asset Ratio* (*Debt Ratio*)

Debt to Asset Ratio adalah rasio yang menunjukkan perbandingan antara total hutang yang digunakan perusahaan dengan total aktiva yang dimiliki perusahaan yang dinyatakan dalam persentase. Rumus yang digunakan adalah:

$$\text{Debt to asset Ratio} = \frac{\text{Total debt}}{\text{Total assets}} \times 100\%$$

Dengan memasukkan unsur-unsur dari neraca PT (Persero) Angkasa Pura I Tahun 2003-2007, maka tingkat *Debt to Asset Ratio* dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 5.2
***Debt to Asset Ratio* (*Debt Ratio*)**
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007

Tahun	Total Hutang (Rp)	Total Aktiva (Rp)	Debt to Asset Ratio (%)
2003	10.010.225.169	125.564.186.871	8
2004	9.068.321.332	117.789.280.438	7,7
2005	17.739.827.817	758.365.809.853	2,3
2006	50.952.936.388	858.714.190.829	5,9
2007	86.737.904.617	1.125.728.890.513	7,7

Sumber : Diolah, PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

Dari tabel *Debt to Asset Ratio* di atas dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2003 rasio total hutang terhadap total aktiva adalah sebesar 8% , ini berarti sebanyak 8% bagian aktiva yang dijadikan jaminan untuk menutup hutang atau setiap Rp.1,- aktiva dijadikan jaminan bagi Rp.0,080,- hutang.

Pada tahun 2004, rasio turun sebesar 0,3% dari 8% menjadi 7,7%. Penurunan ini diakibatkan oleh menurunnya total aktiva sebesar Rp.7.774.906.433 atau 6,19% yang diikuti dengan menurunnya total hutang sebanyak Rp.941.903.837 dari Rp.10.010.225.169 menjadi Rp.9.068.321.332 atau sebesar 9,41%

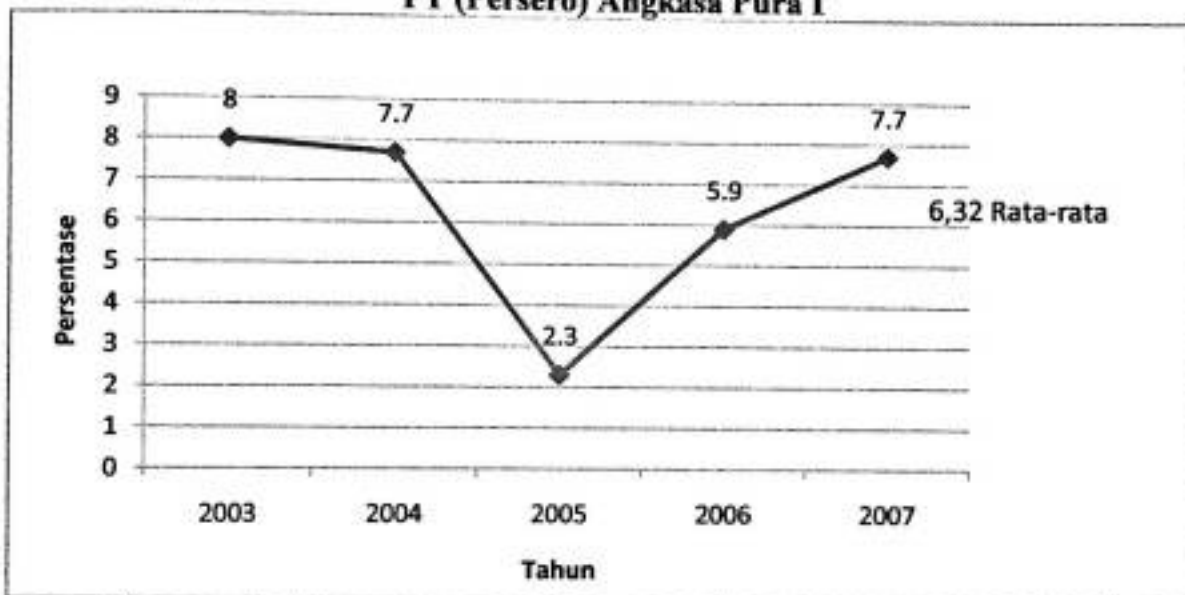
Tahun 2005, rasio total hutang terhadap total aktiva kembali turun sebesar 5,4% atau turun dari 7,7% menjadi 2,3%. Hal ini disebabkan oleh kenaikan total hutang dari Rp. 9.068.321.332 menjadi Rp.17.739.827.817 atau naik sebesar 95,62% sedangkan total aktiva juga mengalami kenaikan yang lebih besar dibandingkan kenaikan total hutang yaitu dari Rp. 117.789.280.439 menjadi Rp. 758.365.809.853 atau sebesar 543,83%.

Tahun 2006, rasio sebesar 5,9% atau naik sebanyak 3,6% dari tahun sebelumnya yang sebesar 2,3%. Naiknya rasio ini disebabkan oleh adanya kenaikan pada total hutang dari Rp. 17.739.827.817 menjadi Rp. 50.952.936.388 atau sebesar 187,22%. Sementara itu total aktiva juga mengalami kenaikan walaupun tidak sebesar kenaikan pada total hutang yaitu sebesar 13,25% dari Rp. 758.365.809.853 menjadi Rp. 858.814.190.829.

Tahun 2007 rasio adalah sebesar 7,7% atau naik sebanyak 1,8% dari tahun sebelumnya. Kenaikan ini disebabkan oleh kenaikan total hutang dari Rp. 50.852.936.388 menjadi Rp. 86.737.904.617 atau naik sebesar 70,23%. Sedangkan

total aktiva naik sebesar 31,08% dari Rp. 858.814.190.829 menjadi Rp. 1.125.728.890.513. Untuk lebih jelasnya disajikan grafik perkembangan rasio *debt to asset ratio* seperti berikut:

Grafik 5.2
Perkembangan dan Rata-rata *Debt to Asset Ratio*
PT (Persero) Angkasa Pura I



Sumber : Diolah, 2009

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa, rata-rata *debt to asset ratio* adalah sebesar 6,32%, lebih kecil dari tahun dasar (2003) yakni sebesar 8%. Namun, semakin kecil ratio total hutang terhadap total aktiva maka semakin baik kemampuan perusahaan dalam menjamin total hutangnya. Seperti pada tahun 2005, yang berada jauh dibawah rata-rata. Secara umum, kemampuan perusahaan untuk menjamin keseluruhan hutangnya cukup baik yang ditunjukkan dengan kecilnya angka persentase *debt to asset ratio*.

5.3 Analisis Debt to Equity Ratio

Debt to Equity Ratio menunjukkan perbandingan antara total hutang dengan modal sendiri (ekuitas) dalam pendanaan perusahaan dan biasanya rasio ini dinyatakan dalam persentase.

$$\text{Debt to equity ratio} = \frac{\text{Total debt}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

Tingkat *Debt to Equity Ratio* dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 5.3
Debt to Equity Ratio
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007

Tahun	Total Hutang (Rp)	Ekuitas (Rp)	Debt to Equity Ratio (%)
2003	10.010.225.169	115.553.961.702	8,7
2004	9.068.321.332	108.720.959.106	8,3
2005	17.739.827.817	740.625.982.036	2,4
2006	50.952.936.388	807.859.254.441	6,3
2007	86.737.904.617	1.038.990.985.896	8,3

Sumber : Diolah, PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

Dari tabel di atas, dapat kita ketahui bahwa pada tahun 2003 rasio hutang terhadap ekuitas adalah sebesar 8,7% yang mana ini berarti setiap Rp.1,- modal sendiri dijadikan jaminan bagi Rp.0,087,- hutang

Pada tahun 2004, rasio turun sebesar 0,4 % dari 8,7 % menjadi 8,3 %. Turunnya rasio ini disebabkan oleh menurunnya ekuitas dari Rp 115.553.961.702 menjadi Rp 108.720.959.106 atau turun sebesar 5,91%, sementara itu total hutang juga mengalami penurunan dari Rp 10.010.225.169 menjadi Rp 9.068.321.332 atau sebesar 9,41%.

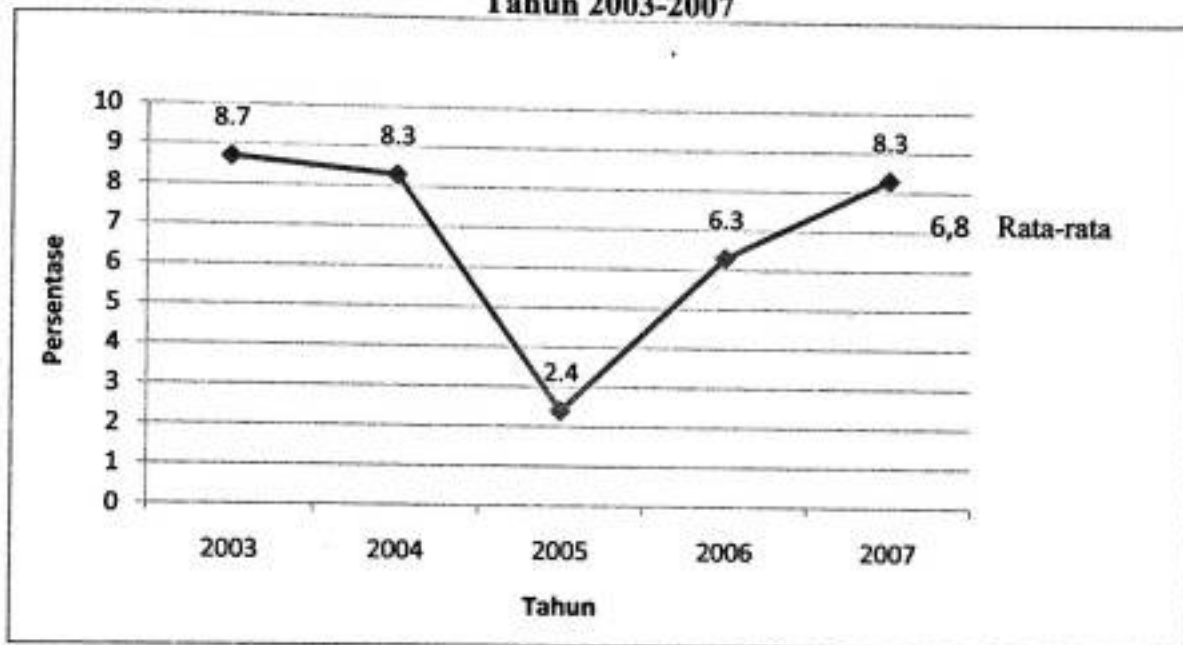
Tahun 2005, rasio total hutang terhadap ekuitas kembali turun sebanyak 5,9% atau turun dari 8,3% menjadi 2,4%. Penurunan ini disebabkan oleh kenaikan total hutang dari Rp. 9.068.321.332 menjadi Rp 17.739.827.817 atau naik sebesar 95,62% dan ekuitas juga naik sebesar 581,22% dari Rp 108.720.959.106 menjadi Rp 740.625.982.036.

Tahun 2006, rasio sebesar 6,3% atau naik sebanyak 3,9% dari tahun sebelumnya yang sebesar 2,4%, naiknya rasio ini disebabkan oleh adanya kenaikan pada total hutang dari Rp. 17.739.827.817 menjadi Rp. 50.952.936.388 atau sebesar 187,22%. Sedangkan ekuitas juga mengalami kenaikan sebesar 9,08% dari Rp 740.625.982.036 menjadi Rp 807.254.441.

Selanjutnya tahun 2007, rasio naik lagi dari 6,3% menjadi 8,3% atau naik sebesar 2%. Kenaikan ini dikarenakan naiknya total hutang sebesar 70,23% dari Rp 50.952.936.388 menjadi Rp 86.737.904.617 dan ekuitas naik sebesar 28,61% dari Rp 807.859.254.441 menjadi 1.038.990.985.895

Untuk lebih jelasnya berikut disajikan grafik perkembangan rasio *debt to equity*.

Grafik 5.3
Perkembangan dan Rata-Rata *Debt to Equity Ratio*
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007



Sumber : Diolah, 2009

Dari grafik tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa hanya pada tahun 2005, *debt to equity ratio* perusahaan jauh di bawah rata-rata. Sedangkan tahun 2003, 2004, dan 2007, berada di atas rata-rata. Akan tetapi, dilihat dari angka persentasenya maka kemampuan perusahaan sudah cukup baik.

5.4 Analisis *Return on Investment*

Return on Investment (ROI) menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan dan biasanya rasio ini diukur dengan persentase.

$$ROI = \frac{\text{Net Profit after Tax}}{\text{Total asset}} \times 100\%$$

Dengan memasukkan unsur-unsur dari neraca dan laporan laba rugi PT (Persero) Angkasa Pura I tahun 2003-2007, maka tingkat *return on investment* dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 5.4
Return on Investment
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007

Tahun	Laba Bersih (Rp)	Total Aktiva (Rp)	ROI (%)
2003	4.880.044.137	125.564.186.871	3,89
2004	80.074.061.963	117.789.280.438	67,98
2005	76.981.080.863	758.365.809.853	10,15
2006	86.122.514.404	858.814.190.829	10,03
2007	85.767.636.014	1.125.728.890.513	7,62

Sumber : Diolah, PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa, tingkat *return on Investment* dari PT (Persero) Angkasa Pura I selama lima tahun (2003-2007) cenderung mengalami penurunan, hanya tahun 2004 tingkat *return on investment* perusahaan naik.

Pada tahun 2003, *return on investment* perusahaan sebesar 3,89%, ini berarti dari keseluruhan modal yang di investasikan dalam keseluruhan aktiva perusahaan menghasilkan laba sebesar 3,89% atau dari setiap Rp.1,- modal yang diinvestasikan pada aktiva menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,0389.

Tahun berikutnya, 2004. ROI perusahaan mengalami kenaikan sebesar 64,09 % dari 3,89 % menjadi 67,98 %. Kenaikan ini disebabkan oleh naiknya laba bersih sebesar 1540,85% dari Rp 4.880.044.137 menjadi Rp 80.074.061.963 dan turunnya total aktiva dari Rp 125.564.186.871 menjadi Rp 117.789.280.438 atau turun sebanyak 6,19%.

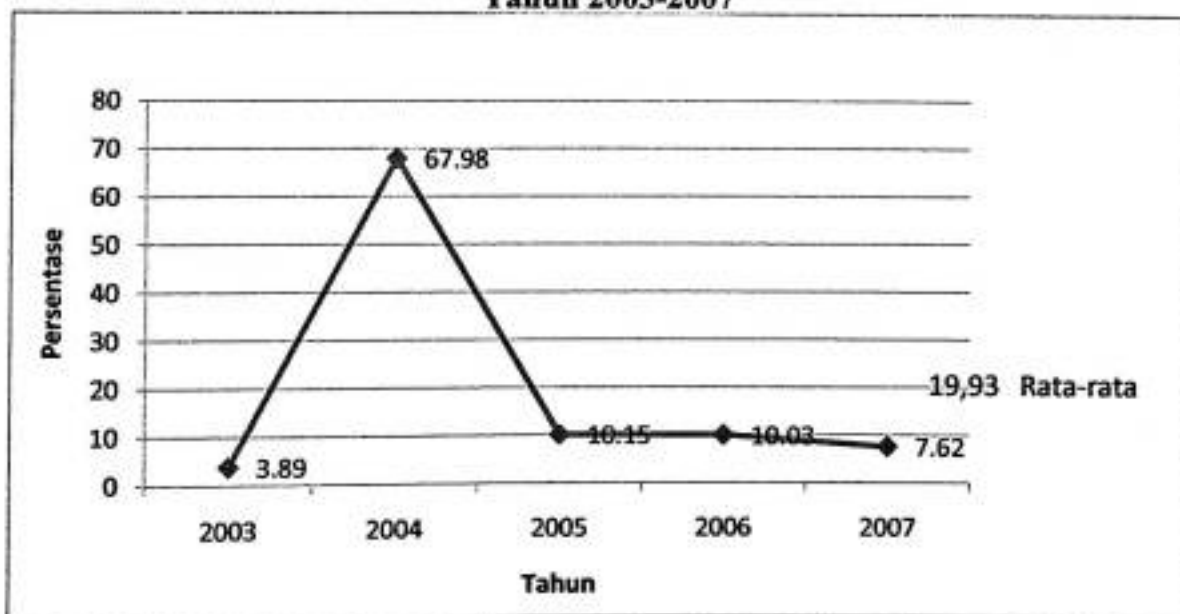
Tahun 2005, total aktiva perusahaan sebesar Rp 758.365.809.853 meningkat dari tahun sebelumnya, akan tetapi laba bersih turun sebesar 3,86% dari Rp 80.074.061.963 menjadi Rp 76.981.080.863 sehingga kemampuan total aktiva untuk menghasilkan laba (ROI) adalah 10,15% atau turun sebesar 57,83%.

Tahun 2006, ROI perusahaan kembali mengalami penurunan sebesar 0,12% dari tahun sebelumnya menjadi 10,03%, yang disebabkan naiknya total aktiva dari Rp. 758.365.809.853 menjadi Rp. 858.814.190.829 atau naik sebesar 13,25% dan diikuti dengan naiknya laba bersih sebesar 11,87% dari Rp 76.981.080.863 menjadi Rp. 86.122.514.404.

Selanjutnya tahun 2007, ROI perusahaan sebesar 7,62% atau turun sebesar 2,41%, penurunan ini diakibatkan oleh menurunnya laba bersih sebesar 0,41% dari Rp 86.122.514.404 menjadi Rp 85.767.636.014 dan naiknya total aktiva dari tahun sebelumnya menjadi Rp 1.123.728.890.513 atau sebesar 31,08%.

Untuk lebih jelasnya berikut disajikan grafik perkembangan ROI.

Grafik 5.4
Perkembangan dan Rata-Rata ROI
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007



Sumber : Diolah, 2009

Dari grafik di atas dapat disimpulkan bahwa tingkat *return on investment* perusahaan selalu berada di bawah rata-rata, hanya tahun 2004 saja tingkat ROI

perusahaan berada di atas rata-rata. Secara umum selama 5 tahun dapat diamati bahwa ROI yang dicapai cenderung rendah, ini berarti rendahnya produktivitas dari seluruh dana perusahaan.

5.5 Analisis *Return On Equity*

Return On Equity (ROE) merupakan rasio untuk mengukur efisiensi penggunaan modal sendiri (ekuitas). Hasil perhitungan ROE dinyatakan dalam persentase.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Net Profit after Tax}}{\text{Equity}} \times 100\%$$

Tingkat *return on equity ratio* dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.5
Return on Equity
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007

Tahun	Laba Bersih (Rp)	Equity (Rp)	ROE (%)
2003	4.880.044.137	115.553.961.702	4,22
2004	80.074.061.963	108.720.959.106	73,65
2005	76.981.080.863	740.625.982.036	10,39
2006	86.122.514.404	807.859.254.441	10,66
2007	85.767.636.014	1.038.990.985.896	8,25

Sumber : Diolah, PT (Persero) Angkasa Pura I, 2009

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa, tingkat *Return On Equity* dari PT (Persero) Angkasa Pura I selama 5 tahun (2003-2007) berfluktuasi, dimana tingkat *return on equity* tertinggi terjadi pada tahun 2004.

Pada tahun 2003, *Return On Equity* perusahaan sebesar 4,22%, ini menunjukkan bahwa perusahaan pada tahun tersebut memperoleh laba sebanyak 4,22% dari keseluruhan modal sendiri (ekuitas) yang tertanam dalam perusahaan atau

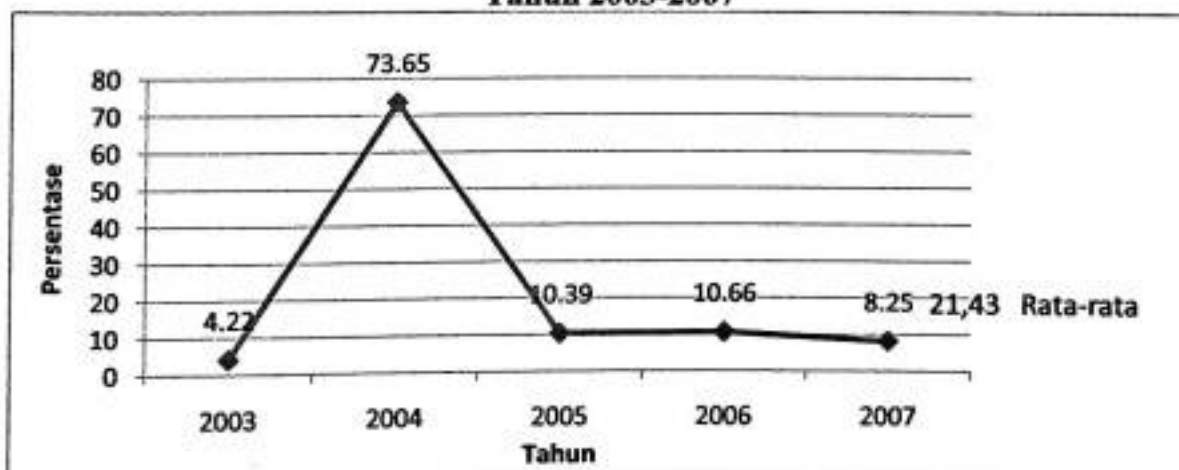
dengan kata lain setiap Rp.1,- modal sendiri yang diinvestasikan dalam perusahaan akan menghasilkan laba sebesar Rp.0,042,-.

Tahun 2004, ROE meningkat sebesar 69,43 dari tahun sebelumnya menjadi 73,65%. Kenaikan ini disebabkan oleh naiknya laba bersih perusahaan sebesar 1540,85% dari Rp 4.880.044.137 menjadi Rp 80.074.061.963. sementara ekuitas turun sebesar 5,91% menjadi Rp 108.720.959.106 dari tahun sebelumnya.

Tahun 2005, ROE turun sebesar 69,26% dari 73,65% menjadi 10,39%. Hal ini disebabkan oleh turunnya laba bersih dari Rp 80.074.061.963 menjadi Rp 76.981.080.863. Selanjutnya pada tahun 2006, ROE naik menjadi 10,66% atau hanya naik sebesar 0,27% dari tahun sebelumnya. Kenaikan ini disebabkan oleh naiknya laba bersih sebesar 11,87% dan total ekuitas sebesar 9,08% dari tahun sebelumnya.

Tahun 2007, rasio ini turun sebesar 2,41%. Hal ini dikarenakan turunnya laba bersih dari Rp 86.122.514.404 menjadi Rp 85.767.636.014 atau turun sebesar 0,41%. Untuk lebih jelasnya berikut disajikan grafik perkembangan ROE.

Grafik 5.5
Perkembangan dan Rata-Rata ROE
PT (Persero) Angkasa Pura I
Tahun 2003-2007



Sumber : Diolah, 2009

Dari grafik dapat disimpulkan bahwa tingkat *return of equity* selama 5 tahun (2003-2007) cenderung di bawah rata-rata, hanya pada tahun 2004 ROE perusahaan mencapai tingkat tertinggi sebesar 73,65 %. Ini berarti penggunaan modal sendiri kurang efisien.

5.6 Hubungan Leverage Keuangan Terhadap Profitabilitas Pada PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin

Dari data hasil penelitian di atas, penulis dapat melakukan pembahasan tentang hubungan *leverage* keuangan terhadap profitabilitas PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin.

Selanjutnya untuk membuktikan hipotesis yang diajukan dalam penulisan ini, maka dalam melakukan pengujian empiris penulis menggunakan metode koefisien korelasi untuk mengukur keeratan hubungan antar variabel. Adapun variabel yang digunakan dalam perhitungan ini terdiri dari *leverage factor (debt to asset ratio/debt ratio)* yang merupakan variabel independen dan *return on investment (ROI)* yang merupakan variabel dependen. Seluruh data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data dari laporan keuangan PT (Persero) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin mulai tahun 2003 sampai dengan 2007.

Setelah dilakukan pengujian dengan menggunakan program komputer SPSS 15.0 for windows, maka hasil yang diperoleh terlihat sebagai berikut :

Tabel 5.6
Hasil Perhitungan Koefisien Korelasi

		Debt Ratio	ROI
Debt Ratio	Pearson Correlation	1	,255
	Sig. (2-tailed)		,879
	N	5	5
ROI	Pearson Correlation	,255	1
	Sig. (2-tailed)	,879	
	N	5	5

Sumber : Hasil Olahan SPSS

Berdasarkan tabel di atas didapat korelasi antara *debt to asset ratio* (X) dengan ROI (Y) sebesar 0,255. Ini menunjukkan hubungan atau korelasi antara kedua variabel adalah positif. Ini berarti, tingkat profitabilitas akan meningkat jika penggunaan hutang (*leverage*) juga meningkat dan sebaliknya. Dan karena $r = 0,255$, maka korelasi antara kedua variabel adalah rendah.

Untuk mengetahui seberapa besar perubahan *debt to asset ratio* (*debt ratio*) terhadap return on investment (ROI), digunakan koefisien determinasi yaitu

$$\begin{aligned} \text{Koefisien determinasi} &= r^2 \\ r^2 &= (0,255)^2 \\ r^2 &= 0,065 \text{ atau } 6,5\% \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas dapat diketahui persentase hubungan *debt to asset ratio* terhadap ROI adalah sebesar 0,065 atau 6,5 % perubahan tingkat profitabilitas ditentukan oleh perubahan penggunaan hutang (*leverage*) dan selebihnya sebesar 0,935 atau 93,5% ditentukan oleh faktor lain.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Dalam penelitian ini penggunaan *leverage* keuangan hubungannya dengan tingkat profitabilitas perusahaan menunjukkan hubungan yang positif, sehingga hipotesis yang diajukan yaitu penggunaan *leverage* keuangan berhubungan positif terhadap tingkat profitabilitas perusahaan menjadi terbukti. Akan tetapi, koefisien determinasinya sebesar 6,5%, berarti hutang tidak signifikan mempengaruhi tingkat profitabilitas perusahaan.
- b. Dilihat dari keadaan *leverage* keuangan perusahaan yang tercermin dari *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio*, perusahaan tidak mempunyai risiko finansial yang cukup tinggi akibat penggunaan hutang dalam struktur keuangannya, ini terlihat dari kecilnya angka dari rasio tersebut.
- c. Dilihat dari keadaan profitabilitas perusahaan, kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dari seluruh aktivitya belum terlalu baik atau rendahnya produktivitas dari seluruh dana perusahaan. Selain itu, penggunaan modal sendiri juga kurang efisien, ini terlihat dari laba yang dicapai perusahaan mengalami fluktuasi.

6.2 Saran-saran

Adapun saran-saran yang dapat penulis kemukakan adalah sebagai berikut :

- a. Perusahaan sebaiknya tetap mempertahankan kebijakannya dalam menentukan komposisi penggunaan modal sendiri yang lebih besar daripada hutang (*leverage*) sebagai sumber dananya.
- b. Perusahaan diharapkan untuk lebih memperhatikan tingkat perputaran aktiva dan efisiensi penggunaan dananya agar tingkat profitabilitas perusahaan dapat lebih ditingkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Darsono dan Ashari. 2005. *Pedoman Praktis Memahami Laporan Keuangan*. Edisi Pertama. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Harahap, Sofyan Syakri. 2004. *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Edisi Pertama. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Hasan, M. Iqbal. 2003. *Pokok-Pokok Materi Statistic 1 (Statistic Deskriptif)*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Helfert, Erich A. 1995. *Analisa Laporan Keuangan*. Edisi Ketujuh. Jakarta. Erlangga.
- Husnan, Suad. 1993. *Pembelanjaan Perusahaan: Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Edisi Ketiga. Yogyakarta: Liberty.
- Kartadinata, Abas. 1990. *Pembelanjaan: Pengantar Manajemen Keuangan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Kasmir. 2007. *Kewirausahaan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Keown, Arthur. J, Dkk. 2004. *Manajemen Keuangan: Prinsip - Prinsip dan Aplikasi*. Edisi Kesembilan. Jakarta: PT. Indeks Kelompok Gramedia.
- Komaruddin. 1991. *Manajemen Permodalan Perusahaan Modern: Suatu Pendekatan*. Jakarta: Bumi Aksara..
- Munawir, S. 2002. *Analisis Informasi Keuangan*. Edisio Pertama. Yogyakarta: Liberty.
- Pappas, James L dan Mark Hirschey. 2002. *Ekonomi Manajerial*. Jakarta: Binarupa Aksara.

- Riyanto, Bambang. 2001. *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan*. Edisi Keempat. Yogyakarta:BPFE.
- Sartono, Agus. 1997. *Manajemen Keuangan*. Edisi Ketiga. Yogyakarta: BPFE.
- Sawir, Agnes. 2005. *Analisis Kinerja Keuangan dan Perencanaan Keuangan Perusahaan*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Umum.
- Van Horne, James C Dan John M. Wachowicz, Jr. 2005. *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan*. Edisi Indonesia. Buku 1. Jakarta: Salemba Empat.
- Weston, J. Fred Dan Eugene F. Brigham. 1994. *Dasar - Dasar Manajemen Keuangan*. Edisi Kesembilan. Jilid 2. Jakarta: Erlangga.
- Wild, John Subramanyam dan Robert F. Halsey. 2005. *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi Kedelapan. Buku 2. Jakarta: Salemba Empat.

LAMPIRAN



PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
CABANG BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, Telp. (0411) 550123 (5 Lines) Fax. (0411) 553183 Kode Pos 90552
Situs: www.hasanuddin-airport.com, Email: mks@hasanuddin-airport.com, upg@angkasapura1.co.id

SURAT KETERANGAN

Nomor : AP.I. 1705 /DL.09/2009/GMD-B



1. Yang bertanda tangan di bawah ini atas nama General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, menerangkan bahwa :

Nama : Sugiarti Basri
No.Stambuk : A.21105068
Fakultas/Jurusan : Ekonomi/Manajemen Universitas Hasanuddin
Judul Skripsi : "Hubungan leverage Keuangan Terhadap Profitabilitas"

Sesuai data di Dinas Personalia, yang bersangkutan adalah benar telah melaksanakan Penelitian Ilmiah di Divisi Keuangan PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin pada bulan Mei 2009.

2. Demikian Surat Keterangan ini dibuat untuk dipergunakan seperlunya.

Makassar, 28 Juli 2009

A.N. GENERAL MANAGER
MANAGER PERSONALIA & UMUM



DRS KINTORON, MM.
NP. 9565013-K

PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
 BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR
 NERACA
 31 DESEMBER 2007 DAN 2006

	2007	2006
AKTIVA		
AKTIVA LANCAR		
Kas dan setara kas	5.989.863.865	3.248.648.350
Deposito berjangka	1.000.000.000	-
Piutang usaha	51.750.419.160	42.516.228.497
Penyisihan piutang ragu-ragu	(6.164.679.176)	(6.055.639.086)
Piutang pegawai	52.746.489	400.055.083
Piutang lain-lain	215.363.941	258.052.557
Persediaan	778.267.073	811.979.069
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	64.735.095	57.832.172
Pendapatan yang masih harus diterima	20.593.525.333	18.398.003.973
Pajak dibayar dimuka	-	-
<i>Jumlah aktiva lancar</i>	<u>74.280.241.780</u>	<u>59.635.160.615</u>
AKTIVA TETAP		
Tanah	17.359.044.857	17.359.044.857
Bangunan dan lapangan	36.369.239.452	35.754.809.452
Gedung-gedung	136.651.513.179	136.623.483.179
Alat-alat perhubungan udara	387.954.765.934	387.876.877.108
Peralatan lain-lain	192.082.832.203	189.558.436.220
Lain-lain aktiva tetap	4.725.262.622	4.725.262.619
<i>Nilai Perolehan</i>	<u>775.142.658.247</u>	<u>771.897.913.435</u>
Akumulasi Penyusutan Aktiva Tetap	<u>(226.029.669.640)</u>	<u>(170.267.086.048)</u>
<i>Nilai Buku Aktiva Tetap</i>	<u>549.112.988.607</u>	<u>601.630.827.387</u>
AKTIVA LAIN-LAIN		
Aktiva dalam penyelesaian	496.150.100.757	190.037.165.980
Beban yang ditangguhkan	7.952.862.000	7.952.862.000
Amortisasi beban yang ditangguhkan	(1.767.302.666)	(441.825.666)
Aktiva tidak produktif	35	1.369.258.897
Akumulasi penyusutan/penurunan nilai	-	(1.369.258.383)
<i>Aktiva tidak produktif</i>	<u>-</u>	<u>(1.369.258.383)</u>
<i>Jumlah aktiva lain-lain</i>	<u>502.335.660.126</u>	<u>197.548.202.828</u>
JUMLAH AKTIVA	<u><u>1.125.728.890.513</u></u>	<u><u>858.814.190.829</u></u>

**PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR
NERACA
31 DESEMBER 2007 DAN 2006**

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
KEWAJIBAN DAN EKUITAS		
KEWAJIBAN		
KEWAJIBAN JANGKA PENDEK		
Beban yang masih harus dibayar	8.427.975.838	8.587.042.147
Hutang pembelian aktiva tetap & persediaan	71.956.458.414	40.169.645.344
Pendapatan yang diterima dimuka	70.608.822	25.305.900
Hutang dana pensiun	-	15.701.781
Hutang pajak	3.188.101.254	173.618.528
Hutang lancar lain-lain	2.916.148.419	1.654.900.004
<i>Jumlah kewajiban jangka pendek</i>	<u>86.559.292.747</u>	<u>50.626.213.704</u>
KEWAJIBAN JANGKA PANJANG		
Setelah dikurangi bagian jatuh tempo dalam waktu satu tahun.		
Hutang jaminan	178.611.870	328.722.684
Hutang jangka panjang lain-lain	-	-
<i>Jumlah kewajiban jangka panjang</i>	<u>178.611.870</u>	<u>328.722.684</u>
EKUITAS		
Rekening perantara	953.223.349.882	721.736.740.035
Labanya Tahun Berjalan	85.767.636.014	86.122.514.405
<i>Jumlah ekuitas</i>	<u>1.038.990.985.896</u>	<u>807.859.254.441</u>
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	<u><u>1.125.728.890.513</u></u>	<u><u>858.814.190.829</u></u>

**PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR
LAPORAN LABA RUGI**

UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2007 DAN 2006

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
PENDAPATAN OPERASI		
Aeronautika		
Jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U)	12.084.841.412	6.050.517.585
Jasa penumpang pesawat udara (PJP2U)	39.826.395.452	32.889.995.955
Jasa penerbangan (PJP)	184.263.827.050	187.495.520.375
Pemakaian aviobridge	-	-
Pelayanan extended fee	-	-
	<u>236.175.063.914</u>	<u>226.436.033.915</u>
Non-aeronautika		
Pemakaian counter dan conveyor	1.214.927.122	913.740.425
Pemakaian telepon, listrik, air, parkir, anjungan, pas & ruang tunggu	4.503.721.801	4.645.575.280
Sewa-sewa	5.489.981.590	5.212.068.883
Sewa tempat reklame	709.169.140	617.951.559
Konsesi	5.777.168.616	5.211.831.516
Warehousing	-	-
	<u>17.694.968.269</u>	<u>16.601.167.663</u>
<i>Jumlah Pendapatan Operasi</i>	<u><u>253.870.032.183</u></u>	<u><u>243.037.201.579</u></u>
BEBAN OPERASI		
BEBAN OPERASI		
Pegawai	58.413.829.032	46.421.956.627
Pemeliharaan	10.205.244.528	7.224.754.190
Suplai dan perlengkapan	2.790.926.755	2.497.939.423
Utilitas	14.117.917.651	12.436.864.756
Umum	24.858.781.513	23.936.647.094
Penyusutan aktiva tetap	56.851.430.568	56.941.078.182
Penyisihan piutang ragu-ragu	1.588.532.317	3.206.636.796
Amortisasi	1.325.477.000	441.825.667
	<u>170.152.139.365</u>	<u>153.107.702.735</u>
<i>Jumlah Beban Operasi</i>	<u><u>170.152.139.365</u></u>	<u><u>153.107.702.735</u></u>
LABA (RUGI) OPERASI	<u><u>83.717.892.819</u></u>	<u><u>89.929.498.844</u></u>

**PT (PERSERO) ANGKASA PURA I
BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR
LAPORAN LABA RUGI**

UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2007 DAN 2006

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
PENDAPATAN/ (BEBAN) NON OPERASI		
Pendapatan lain-lain	8.222.758.705	6.723.190.764
Beban lain-lain	<u>(6.173.015.510)</u>	<u>(10.530.175.202)</u>
	<u>2.049.743.195</u>	<u>(3.806.984.439)</u>
LABA (RUGI) BERSIH	<u><u>85.767.636.014</u></u>	<u><u>86.122.514.405</u></u>

**PT. PERSERO ANGKASA PURA I
BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR
NERACA**

31 DESEMBER 2003-2005

	2003	2004	2005
AKTIVA			
AKTIVA LANCAR			
Piutang usaha	50565200325	19.405.594.689	52.633.570.467
Kas dan setara kas	7.425.549.350	6.422.900.955	4.099.468.625
Deposito berjangka	1.263.750.000	3.716.000.000	1.000.000.000
Penyisihan piutang ragu-ragu	(25.309.573.612)	(2.243.231.217)	(3.974.252.105)
Piutang kontrak	-	138.066.500	-
Piutang pegawai	54.984.668	53.926.533	36.310.568
Piutang lain-lain	911.032.640	438.831.994	297.340.980
Persediaan	825.792.180	582.395.953	634.640.548
Beban dibayar dimuka	57.420.028	49.349.785	48.552.629
Pendapatan yang masih harus diterima	6.499.178.020	11.790.583.431	18.252.603.837
Pajak dibayar dimuka	985.503.743	198.514.338	11.356.800
Jumlah aktiva lancar	43.374.046.342	40.552.932.961	73.039.592.349

AKTIVA TETAP

Tanah	17.376.208.377	17.359.044.857	17.359.044.857
Bangunan dan lapangan	26.410.686.887	26.417.617.959	35.621.669.452
Gedung - gedung	11.751.753.507	10.436.266.962	136.420.923.179
Alat - alat perhubungan udara	25.082.414.573	26.428.303.423	385.889.062.108
Peralatan lain - lain	43.351.447.092	44.690.962.460	188.175.270.703
Lain - lain aktiva tetap	505.310.574	515.189.665	4.475.004.775
Nilai Perolehan			
Akumulasi penyusutan aktiva tetap	(50.442.203.373)	(54.106.075.846)	(111.668.788.513)
Nilai buku aktiva tetap	74.035.617.637	71.741.309.480	656.272.186.541

AKTIVA LAIN - LAIN

Aktiva dalam penyelesaian	5.739.539.910	4.283.140.000	29.054.030.713
Beban yang ditangguhkan	2.406.172.582	1.203.067.382	7.218.517.000
Amortisasi beban yang ditangguhkan	8.810.400	8.810.615	(7.218.516.750)
Jumlah aktiva lain-lain	8.154.522.892	5.495.037.997	29.054.030.963
JUMLAH AKTIVA	125.564.186.871	117.789.280.438	758.365.809.853

**PT. PERSERO ANGKASA PURA I
BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR
NERACA**

31 DESEMBER 2003-2005

	2003	2004	2005
KEWAJIBAN DAN EKUITAS			
KEWAJIBAN JANGKA PENDEK			
Pendapatan yang diterima dimuka	83.832.125	272.897.728	315.305.826
Beban yang masih harus dibayar	2.911.704.727	3.926.567.335	3.926.567.335
Hutang pembelian aktiva tetap & persediaan	2.994.620.940	1.356.679.005	7.306.503.966
Hutang dana pensiun	-	11.964.417	11.170.059
Hutang pajak	586.636.670	7.451.393	312.250.854
Hutang lancar dan lain-lain	2.708.511.179	2.703.459.802	5.430.227.952
	<u>9.285.305.641</u>	<u>8.347.035.446</u>	<u>17.302.025.992</u>
Jumlah kewajiban jangka pendek			

KEWAJIBAN JANGKA PANJANG

Setelah dikurangi bagian jatuh tempo
dalam waktu satu tahun

Hutang jaminan	713.264.528	712.267.886	437.801.825
Hutang jangka panjang lain-lain	11.655.000	-	-
	<u>724.919.528</u>	<u>721.267.886</u>	<u>437.801.825</u>
Jumlah kewajiban jangka panjang			

EKUITAS

Rekening perantara	110.673.917.565	28.646.897.143	663.644.701.172
Laba tahun berjalan	4.880.044.137	80.074.061.963	76.981.280.864
	<u>115.553.961.702</u>	<u>108.720.959.106</u>	<u>740.625.982.036</u>
Jumlah ekuitas	<u>125.564.186.871</u>	<u>117.789.280.438</u>	<u>758.365.809.853</u>
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS			

**PT. PERSERO ANGKASA PURA I
BANDAR UDARA HASANUDDIN MAKASSAR
LAPORAN LABA RUGI
31 DESEMBER 2003-2005**

	2003	2004	2005
PENDAPATAN OPERASI			
Aeronautika			
Jasa pendaratan penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U)	4,671,184,464	5,483,635,674	5,492,041,925
Jasa penumpang pesawat udara (PJP2U)	11,815,008,237	16,830,933,775	21,969,168,130
Jasa Penerbangan (PJP)	45,629,492,606	105,960,736,806	163,727,800,616
Pemakaian aviobridge	-	-	-
Pelayanan extended	931,737,997	873,828,169	530,678,140
	<u>63,047,423,304</u>	<u>129,149,134,424</u>	<u>191,719,688,811</u>
Non-aeronautika			
Pemakaian counter dan conveyor	275,277,040	731,465,249	782,859,784
Pemakaian telepon, listrik, air, parkir anjungan, pas dan ruang tunggu	2,266,823,907	2,948,741,832	4,966,189,730
Sewa-sewa	4,914,315,469	4,653,997,727	4,812,315,120
Sewa tempat reklame	373,192,717	407,662,227	581,842,255
Konsesi	4,786,579,405	5,263,176,826	5,145,123,693
Warehousing	-	-	-
	<u>12,616,188,538</u>	<u>14,005,043,861</u>	<u>16,288,330,582</u>
Jumlah Pendapatan Operasi	<u>75,663,611,842</u>	<u>143,154,178,285</u>	<u>208,008,019,393</u>

BEBAN OPERASI

Pegawai	25,731,820,662	30,494,998,884	40,523,456,428
Pemeliharaan	6,394,330,506	6,446,396,864	5,589,027,334
Suplai dan perlengkapan	1,239,254,363	1,468,635,644	1,684,148,051
Utilitas	6,563,785,880	7,955,369,897	12,561,791,135
Umum	10,401,479,900	9,760,007,981	9,724,302,497
Penyusutan aktiva tetap	6,094,084,603	5,977,122,265	57,512,490,766
Penyisihan piutang ragu-ragu	13,229,327,784	4,341,331,590	1,706,191,488
Amortisasi	-	-	1,203,087,382
Jumlah beban operasi	<u>69,654,083,698</u>	<u>66,443,863,125</u>	<u>130,504,495,081</u>

LABA (RUGI) OPERASI

	<u>6,099,523,144</u>	<u>76,710,331,210</u>	<u>77,503,524,312</u>
--	----------------------	-----------------------	-----------------------