

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
POLITEKNIK PALCOMTECH**

**LAPORAN TUGAS AKHIR**

**ANALISIS SEGMENT USAHA PENDAPATAN OPERASIONAL  
ATAS LABA PERUSAHAAN PADA PT. KERETA API  
INDONESIA (PERSERO) PALEMBANG**



**Diajukan Oleh :  
DADYA VALENCIA  
041170003**

**Untuk Memenuhi Sebagian Syarat  
Mencapai Gelar Ahli Madya  
PALEMBANG  
2020**

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**  
**POLITEKNIK PALCOMTECH**

---

**HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING LTA**

**NAMA** : DADYA VALENCIA  
**NOMOR POKOK** : 041170003  
**PROGRAM STUDI** : D3 AKUNTANSI  
**JENJANG PENDIDIKAN** : DIPLOMA TIGA (D3)  
**JUDUL** : ANALISIS SEGMENT USAHA  
PENDAPATAN OPERASIONAL ATAS  
LABA PERUSAHAAN PADA PT.  
KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
PALEMBANG

**Tanggal : 10 Juli 2020**

**Mengetahui,**

**Pembimbing**

**Direktur**

**Dr. Febrianty, S.E., M.Si.**  
**NIDN : 0013028001**

**Benedictus Effendi, S.T., M.T.**  
**NIP : 09.PCT.13**

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**  
**POLITEKNIK PALCOMTECH**

---

**HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI LTA**

**NAMA** : DADYA VALENCIA  
**NOMOR POKOK** : 041170003  
**PROGRAM STUDI** : D3 AKUNTANSI  
**JENJANG PENDIDIKAN** : DIPLOMA TIGA (D3)  
**JUDUL** : ANALISIS SEGMENT USAHA  
PENDAPATAN OPERASIONAL ATAS  
LABA PERUSAHAAN PADA PT. KERETA  
API INDONESIA (PERSERO) PALEMBANG

**Tanggal : 11 Agustus 2020**

**Penguji 1,**

**Mengetahui,**

**Tanggal : 9 Agustus 2020**

**Penguji 2,**

**Rizki Fitri Amalia, S.E., M.Si., Ak.**  
**NIDN : 0204068901**

**Mutiara Lusiana Annisa, S.E., M.Si.**  
**NIDN : 0225128802**

**Menyetujui,**

**Direktur**

**Benedictus Effendi, S.T., M.T.**  
**NIP : 09.PCT.13**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### MOTTO:

- Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Dia mendapat (pahala) dari (kebajikan) yang dikerjakannya dan dia mendapat (siksa) dari (kejahatan) yang diperbuatnya. (QS. Al-Baqarah : 286)
- Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai dari suatu urusan, kerjakanlah dengan sungguh-sungguh urusan yang lain, dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap (Al-Insyirah, 6-8)
- Orang yang pesimis melihat kesulitan dalam setiap kesempatan. Orang yang optimis melihat kesempatan dalam setiap kesulitan (Agus Dharma)

### PERSEMBAHAN:

- Bapak dan Ibu yang selalu memberi doa, semangat, dukungan, dan kasih sayang yang tiada henti.
- Adik-adik tersayang, terimakasih untuk canda dan tawa yang selalu mengalir.
- Sahabat serta teman-teman yang tidak pernah absen dalam suka maupun duka.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini. Sholawat beserta salam juga penulis sanjungkan kepada Rasul Allah SWT Nabi besar Muhammad SAW.

Penulis ini mengambil judul **“ANALISIS SEGMENT USAHA PENDAPATAN OPERASIONAL ATAS LABA PERUSAHAAN PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) PALEMBANG”**, yang terbagi dalam empat bab, terdiri dari Bab I Pendahuluan, Bab II Keadaan tempat PKL, Bab III Hasil dan Capaian Kegiatan PKL, Bab IV Penutup.

Adapun selama penulisan dan penyusunan laporan LTA ini, penulis mendapat banyak bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, sudah menjadi kewajiban bagi penulis untuk mengucapkan terimakasih kepada berbagai pihak tersebut, yaitu kepada:

1. Direktur Politeknik PalComTech, Bapak Benedictus Effendi, S.T., M.T
2. Pembantu Direktur 1, Bapak D.Tri Octavian, S.Kom., M.Kom
3. Ketua Program Studi Akuntansi, Ibu Rizki Fitri Amalia, S.E., M.Si., Ak
4. Dosen pembimbing LTA, Ibu Dr. Febrianty, S.E., M.Si
5. Kedua orang tua dan keluarga tercinta.
6. Teman dan Sahabat yang terkasih.
7. Semua pihak yang telah banyak membantu dan memberikan dukungan.

Penulis berharap kiranya LTA ini dapat memberikan kontribusi untuk lebih meningkatkan pelaporan yang lebih baik

Palembang, 16 Juli 2020

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING</b> .....	ii
<b>HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI</b> .....	iii
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	iv
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	ix
<b>ABSTRAK</b> .....	x
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1.....Latar Belakang.....	1
1.2...Rumusan Masalah.....	5
1.3...Batasan Masalah.....	5
1.4...Tujuan Penelitian.....	6
1.5...Manfaat Penelitian.....	6
1.6...Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1...Landasan Teori.....	9
2.1.1... Kinerja Keuangan.....	9
2.1.2... Fungsi dan Manfaat Keuangan.....	10
2.1.3... Analisis Laporan Keuangan.....	11
2.1.4... Segmen Usaha.....	12
2.1.5... Rasio Keuangan.....	13
2.1.6... Hubungan Rasio Keuangan dan Kinerja Perusahaan..	14
2.1.7... Rasio Margin Kontribusi.....	15
2.1.8... Rasio Likuiditas.....	16
2.1.9... Rasio Solvabilitas.....	18
2.1.10... Rasio Profitabilitas.....	22
2.1.11... Pendapatan.....	24
2.1.12. Laba.....	27

2.2...Penelitian Terdahulu .....	29
2.3...Kerangka Pemikiran .....	31
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
3.1...Lokasi dan Waktu Penelitian.....	33
3.2...Jenis Penelitian.....	33
3.3...Jenis dan Sumber Data.....	34
3.4...Teknik Pengumpulan Data.....	35
3.5...Definisi Operasional Variabel Penelitian.....	36
3.6...Teknik Analisis Data.....	37
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....	33
4.2 Hasil.....	48
4.3 Pembahasan.....	59
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
5.1 Kesimpulan.....	63
5.2 Saran.....	64
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xiii</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	32
Gambar 4.1.1 Struktur Organisasi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) bagian keuangan.....	43
Gambar 4.3.1 Grafik Persentase Peranan Segmen Terhadap Pendapatan Operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang.....	83



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api Indonesia .....	3
Tabel 3.2 Operasional Variabel Penelitian .....	32
Tabel 4.1 Segmen Usaha Pendapatan Operasional .....	48
Tabel 4.2 Kontribusi Pendapatan Operasional terhadap laba .....	51
Tabel 4.3 Perhitungan Current Ratio .....	53
Tabel 4.4 Perhitungan Quick Ratio .....	54
Tabel 4.5 Perhitungan Cash Ratio .....	54
Tabel 4.6 Perhitungan Debt to Asset Ratio .....	55
Tabel 4.7 Perhitungan Debt to Equity Ratio .....	56
Tabel 4.8 Perhitungan Long Term Debt to Equity Ratio .....	56
Tabel 4.9 Perhitungan Gross Profit Margin .....	57
Tabel 4.10 Perhitungan Net Profit Margin .....	58

## ABSTRACT

DADYA VALENCIA, *Business Segment Analysis Operating Income Against Company Profit at PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang.*

The formulation of the problem is How is the operating income segment of the company's profit at PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang and how the financial performance of PT. Indonesian Railroad (Persero) Palembang. The purpose of this study was to determine the business segments that provided the highest contribution to operating income to company profits and to know the level of the financial health of PT. Indonesian Railways. The method used is a quantitative descriptive method.

Results of research Operational income at PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang Regional Division III experienced an increase in percentage in 2017 because the highest percentage of freight transportation in the coal section produced 87.22% of operating profit. The increase in operating profit in 2017 is very good for the development of the company but the greater profit generated adds to the costs incurred. The financial performance of the company PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang has not run well, because based on the results of calculations performed with liquidity ratios, solvency, and profitability, many experienced a decline this is due to poor company financial management.

**Keywords: Margin Ratio, Company Profit, Financial Performance, Liquidity Ratio, Solvency Ratio, Profitability Ratio.**

## ABSTRAK

DADYA VALENCIA, *Analisis Segmen Usaha Pendapatan Operasional Terhadap Laba Perusahaan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang.*

Rumusan masalahnya adalah Bagaimana segmen usaha pendapatan operasional atas laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang dan bagaimana kinerja keuangan PT. Kereta Api Indonesia (persero) Palembang. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui segmen usaha yang memberikan kontribusi tertinggi pada pendapatan operasional terhadap laba perusahaan dan mengetahui Tingkat Kesehatan Keuangan Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif.

Hasil penelitian Pendapatan operasional pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang mengalami peningkatan presentase pada tahun tahun 2017 karena presentase tertinggi pada angkutan barang bagian batu-bara menghasilkan sebesar 87,22% dari laba operasi. Peningkatan laba operasi pada tahun 2017 sangat bagus untuk perkembangan perusahaan tetapi semakin besar laba yang dihasilkan menambah biaya yang dikeluarkan. Kinerja keuangan dari perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang belum berjalan dengan baik, karena berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan dengan rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas, banyak mengalami penurunan hal ini disebabkan pengelolaan keuangan perusahaan belum baik.

**Kata Kunci : Rasio Margin Kontribusi , Laba Perusahaan, Kinerja Keuangan, Rasio Likuiditas, Rasio Solvabilitas, Rasio Profitabilitas.**

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang**

Kereta Api merupakan media transportasi yang sangat penting di dunia, termasuk juga di Indonesia. Sebagai salah satu modal transportasi massal, kereta api telah menjadi suatu kebutuhan yang sangat penting bagi masyarakat. Negara memiliki kewajiban untuk menyediakan sarana dan prasarana yang menyangkut hajat hidup kebutuhan masyarakat. Sebagai implementasi dari penyediaan jasa kereta api, maka Negara membentuk suatu badan usaha yang memiliki tugas untuk memberikan pelayanan jasa perkeretaapian kepada masyarakat. Badan usaha yang diberikan tugas tersebut adalah PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Perusahaan jasa memiliki segmen usaha yang memberikan kontribusi dalam menghasilkan pendapatan bagi perusahaannya dengan kata lain sebagai penyumbang terbesar dari produk jasa yang ada di dalam perusahaan. Segmen usaha adalah komponen perusahaan yang dapat dibedakan dalam menghasilkan produk atau jasa (baik produk atau jasa individu maupun kelompok produk atau jasa terkait) dan komponen itu memiliki risiko dan imbalan yang berbeda dengan risiko dan imbalan segmen lain.

PT. Kereta Api Indonesia (persero) Divisi Regional III Palembang adalah badan usaha milik negara yang bergerak dalam suatu bidang pelayanan jasa yang memiliki segmen-segmen dalam komponen pelayanan yaitu angkutan barang maupun angkutan penumpang pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang memiliki segmen-segmen usaha yang menghasilkan suatu pendapat pada setiap segmennya. Pendapatan pada setiap segmen usaha sangat berpengaruh terhadap laba yang didapat karena untuk memenuhi kebutuhan yang di perlukan saat berjalannya suatu kegiatan.

Menurut peraturan Standar Akuntansi keuangan (Revisi 2015) menyatakan bahwa pendapatan harus diukur dengan nilai wajar imbalan yang diterima atau yang dapat diterima. Adapun penjelasannya lebih lanjut dari pernyataan tersebut yang dikemukakan dalam Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (Revisi 2015) adalah Jumlah pendapatan yang timbul dari suatu transaksi oleh persetujuan antara perusahaan dan pembeli atau pemakai aktiva tersebut. Jumlah tersebut diukur pada nilai wajar imbalan yang diterima atau yang dapat diterima dikurangi jumlah diskon usaha dan rabat yang diperbolehkan oleh entitas. Sumber pendapatan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional Palembang yaitu angkutan penumpang, angkutan barang, pendukung angkutan, non angkutan dan kompetensi pemerintah yang di sebut segmen usaha. Segmen usaha yang beragaman memiliki pendapatan yang berbeda-beda pada setiap tahunnya sehingga perlu dianalisis untuk mengetahui naik turunnya pendapatan operasional pada

masing-masing segmen usaha dikarenakan kuantitas operasional dari setiap segmen berbeda, maka tingkat pendapatan tentu berbeda sehingga menarik untuk kita ketahui pada segmen mana yang menjadi sumber pendapatan terendah sehingga nantinya mampu sebagai dasar bagi pihak terkait untuk pengambilan kebijakan guna meningkatkan pendapatan.

**Tabel 1.1**

**Laporan Laba Rugi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi**

**Regional III Palembang**

URAIAN		REALISASI		
		LABA RUGI		
		2017	2018	2019
PENDAPATAN OPERASI				
A. Pendapatan Angkutan KA Penumpang				
1.	Kelas Eksekutif	23.647.337.216	28.840.606.750	31.655.881.503
2.	Kelas Bisnis	17.301.046.400	22.407.070.000	18.428.970.997
3.	Kelas Ekonomi	20.199.890.450	24.831.125.560	31.278.760.500
Jumlah A		61.148.274.066	76.078.802.310	81.363.613.000
B. Pendapatan Angkutan KA Barang				
1.	KA Barang Batu Bara	2.033.460.769.648	2.284.259.649.874	2.660.040.426.451
2.	KA Barang Bahan Bakar Minyak (BBM)	58.755.153.147	61.528.287.628	70.899.282.386
3.	KA Barang Peti Kemas	-	-	-
4.	KA Barang Semen	18.159.808.697	27.801.698.552	22.766.858.704
5.	KA Barang Perkebunan	24.777.283.640	19.561.273.830	22.381.366.700
6.	KA Barang Parcel/Hantaran	-	-	-
7.	KA Barang Logam/Besi Baja	-	-	-
8.	KA Barang Lainnya	-	-	255.446.822
Jumlah B		2.135.153.015.132	2.393.150.909.884	2.776.343.381.063
C. Pendapatan Pendukung Angkutan KA				
1.	Suplisi	5.697.000	4.721.000	2.908.000
2.	Bagasi	24.456.000	26.800.000	72.374.000
3.	Pendapatan Angkutan Lanjutan	-	-	-
4.	Service on Train dan Restorasi KA	-	-	-
5.	Prapurna dan Bongkar Muat	-	-	-
4.	Pendapatan Pendukung Angkutan KA Lainnya	381.021.500	656.808.500	784.512.000
Jumlah C		411.174.500	688.329.500	859.794.000
D. Pendapatan Usaha Non Angkutan				
1.	Pekerjaan Pihak ke-3 (Penjualan Jasa Teknis)	5.066.224.107	5.757.508.427	5.044.270.995
2.	Pendapatan Optimalisasi Aset	-	-	-
	a. Sewa Menyewa	12.516.034.414	27.817.423.815	39.496.225.463
	b. Pendapatan KSO	-	-	-
	c. Pendapatan KSU	-	-	-
Jumlah 2		12.516.034.414	27.817.423.815	39.496.225.463
3.	Pendapatan Non Angkutan Lainnya	110.116.521	312.799.940	1.100.703.400
Jumlah D		17.692.375.042	33.887.732.182	45.641.199.858
E. Kompensasi Pemerintah (PSO-IMO)				
1.	Kontribusi Pemerintah kewajiban pelayanan publik (PSO)	34.573.389.115	39.521.566.772	37.124.294.236
2.	Kontribusi Pemerintah sebagai subsidi angkutan perintis	4.116.988.799	62.164.656.655	96.368.707.791
3.	Kontribusi Negara untuk Penyediaan Prasarana (IMO)	81.215.565.850	83.460.899.135	55.819.550.605
Jumlah E		119.905.943.764	185.147.122.562	189.312.552.632
Jumlah Pendapatan Operasi		2.334.310.782.504	2.688.952.896.438	3.093.520.540.553

Sumber : Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang 2017-2019

Dari data menunjukkan ada banyaknya segmen-segmen yang dihasilkan oleh perusahaan dari tahun 2017 sampai 2019 baik angkutan barang maupun penumpang, maka akan dilihat segmen usaha mana yang memberikan kontribusi terhadap pendapatan dan juga kontribusinya terhadap laba perusahaan. Berdasarkan penjelasan tersebut sertadata dan penelitian terdahulu, maka penulis tertarik untuk mengkaji tentang “Analisis Segmen Usaha Pendapatan Operasional atas laba perusahaan pada PT. Kereta Api

Indonesia (Persero) Palembang” sebagai judul penelitian pada laporan tugas akhir.

Penelitian yang dilakukan oleh Dewi, D. R. R., Budiwibowo, S., & Sulistyowati, N. W. (2017). Hasil perhitungan margin kontribusi pada industri gamelan laras tingkat laba tertinggi pada tahun 2015. Hal ini disebabkan pada tahun tersebut industri gamelan margo laras melakukan ekspor ke luar negeri dan besarnya nilai margin kontribusi akan mempengaruhi besarnya laba yang diperoleh perusahaan. Penelitian yang dilakukan oleh Rachmawulan, D. L., & Prasetyo, T. (2018). Hasil yang didapat dalam penelitian ini adalah biaya variabel dengan margin kontribusi CV. Pratama Cipta Sejahtera dalam tahun ketahun semakin meningkat dan terdapat pengaruh yang signifikan biaya variabel terhadap margin kontribusi.

Penelitian oleh Mulansari, D., & Ismawati, K. (2016). Hasil dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana prospek penerapan analisis biaya-volume-profit dalam perencanaan laba di PT. Indo Acidatma Tbk. Data yang digunakan berasal dari hasil studi literatur, observasi, dan wawancara pada objek penelitian. Sedangkan metode analisis data yang digunakan adalah untuk mengklasifikasikan biaya menjadi biaya tetap dan biaya variabel, analisis titik impas, analisis *margin of safety*, dan pemanfaatan dalam perencanaan dengan analisis target laba. Hasil yang diperoleh penulis dalam penelitian ini perencanaan laba pada PT. Indo Acidatama Tbk meningkat, titik impas dan margin kontribusi dapat dilampaui setiap tahunnya.



## 1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, rumusan masalah yang terkait dalam penulisan Laporan Tugas Akhir ini yaitu:

1. Bagaimana segmen usaha pendapatan operasional atas laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017-2019?
2. Bagaimana kinerja keuangan PT. Kereta Api Indonesia (persero) Palembang periode tahun 2017-2019?

## 1.3. Batasan Masalah

Pembahasan dalam laporan ini tidak menyimpang dari rumusan masalah, maka penulis membatasi permasalahan yakni segmen usaha difokuskan pada pendapatan operasional dengan menggunakan rasio margin kontribusi pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017-2019. Kinerja keuangan pada laporan keuangan periode tahun 2017-2019 menggunakan rasio likuiditas, solvabilitas, profitabilitas.

## 1.4 Tujuan

Tujuan penulis dalam penelitian laporan tugas akhir ini yaitu :

1. Agar dapat mengetahui segmen usaha yang memberikan kontribusi tertinggi pada pendapatan operasional terhadap laba perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sub divisi Regional III Palembang.

2. Untuk mengetahui Tingkat Kesehatan Keuangan Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (persero) Palembang periode tahun 2017-2019.

### **1.5. Manfaat LTA**

Manfaat yang diperoleh dalam menulis laporan ini adalah sebagai berikut :

#### **1.5.1. Manfaat Bagi Mahasiswa**

Manfaat dalam pembuatan laporan ini adalah untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai segmen usaha terhadap pendapatan operasional pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang.

#### **1.5.2. Manfaat Bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang**

Sebagai pertimbangan dasar bagi perusahaan untuk memahami dan sebagai masukan tentang segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaannya.

#### **1.5.3. Manfaat Bagi Akademik**

Adanya analisis segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dan mendapatkan pengetahuan tambahan untuk penelitian dalam bidang yang sama.

### **1.6. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan laporan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

## **BAB I. PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang suatu keadaan dengan masalah agar dapat memiliki tujuan dan manfaat dengan penulisan yang sistematika.

## **BAB II. TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menjelaskan teori-teori yang digunakan serta panduan terhadap penelitian terdahulu dan kerangka penelitian sebagai skema dalam penelitian laporan tugas akhir.

## **BAB III. METODE PENELITIAN**

Bab ini menjelaskan dimana lokasi dan waktu penelitian serta jenis penelitian, jenis data dan teknik apa yang digunakan penulis dalam mengumpulkan data definisi operasional variabel penelitian digunakan sebagai suatu patokan.

## **BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi data penelitian yang diolah sehingga menjadi hasil yang akan dibahas.

## **BAB V. SIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini akhir dari suatu laporan menjelaskan kesimpulan dari semua uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya dan juga berisi saran-saran yang dapat berguna dalam penelitian.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Landasan Teori**

##### **2.1.1. Kinerja Keuangan**

Menurut Rudianto (2013) kinerja keuangan adalah hasil atau prestasi yang telah dicapai oleh manajemen perusahaan dalam mengelola asset perusahaan secara efektif selama periode tertentu. Kinerja keuangan sangat dibutuhkan oleh perusahaan untuk mengetahui dan mengevaluasi tingkat keberhasilan perusahaan berdasarkan aktivitas keuangan yang telah dilaksanakan.

Menurut Fahmi (2012) menyatakan kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan dengan baik dan benar seperti dengan membuat suatu laporan keuangan yang telah memenuhi standar dan ketentuan dalam SAK (Standar Akuntansi Keuangan) atau GAAP (*General Accepted Accounting Principle*), dan lainnya.

Sehingga dapat disimpulkan, kinerja keuangan adalah untuk mengevaluasi suatu perusahaan atau pun instansi dengan menggunakan peraturan yang baik untuk membuat laporan keuangan yang memenuhi standar dalam peraturan SAP (Standar Akuntansi

Pemerintah) yang sudah ditetapkan.

### **2.1.2. Fungsi dan Manfaat Kinerja Keuangan**

Prayitno (2010) menyatakan manfaat penilaian kinerja bagi manajemen adalah untuk:

1. Mengelola operasi organisasi secara efektif dan efisien melalui pemotifan karyawan secara maksimal.
2. Membantu pengambilan keputusan yang berhubungan dengan karyawan seperti promosi, transfer, dan pemberhentian.
3. Mengidentifikasi kebutuhan pelatihan dan pengembangan karyawan dan menyediakan kriteria promosi dan evaluasi program pelatihan karyawan.
4. Menyediakan umpan balik bagi karyawan bagaimana atasan menilai kinerjanya.
5. Menyediakan suatu dasar dengan distribusi penghargaan.

### **2.1.3. Analisis Laporan Keuangan**

#### **2.1.3.1 Pengertian Laporan Keuangan**

Analisis laporan keuangan menurut Kasmir. (2016). adalah sebagai alat ukur untuk mengetahui posisi keuangan perusahaan saat ini dengan melihat posisi keuangan yang telah dilakukan analisis laporan keuangan secara mendalam akan terlihat apakah perusahaan dapat mencapai suatu target yang telah direncanakan atau tidaknya

sehingga dapat memberikan informasi tentang kelemahan dan kekuatan yang dimiliki oleh perusahaan.

Menurut Subramanyam. (2012), analisis laporan keuangan adalah suatu teknik untuk laporan dengan tujuan memperoleh estimasi dan kesimpulan yang berguna dalam analisis bisnis.

### **2.1.3.2 Tujuan Analisis Laporan Keuangan**

Kasmir (2012) menyatakan secara umum laporan keuangan bertujuan untuk memberikan informasi keuangan suatu perusahaan, baik pada saat tertentu maupun pada periode tertentu. Laporan keuangan juga dapat disusun secara mendadak sesuai dengan kebutuhan perusahaan maupun secara berkala.

### **2.1.3.3 Kegunaan Laporan Keuangan**

Fahmi (2012) menyatakan laporan keuangan sangat diperlukan untuk mengukur hasil usaha dan perkembangan perusahaan dari waktu ke waktu dan untuk mengetahui sudah sejauh mana perusahaan mencapai tujuannya. Laporan keuangan pada dasarnya merupakan hasil proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat komunikasi antara data keuangan atau aktivitas suatu perusahaan dengan pihak-pihak yang berkepentingan dengan data atau aktivitas perusahaan tersebut. Sehingga laporan keuangan memegang peranan yang luas dan

mempunyai suatu posisi yang mempengaruhi dalam pengambilan keputusan.

#### **2.1.4. Segmen Usaha**

Segmen menurut Garrison (2007) adalah suatu aktifitas organisasi yang memuat data biaya, penjualan, atau laba yang diperlukan oleh seorang manajer. Pernyataan standar akuntansi keuangan 5 mengenai segmen operasi diterapkan atas dasar laporan keuangan entitas dan laporan keuangan konsolidasi kelompok usaha dengan entitas induk yang instrumen utang atau ekuitasnya diperdagangkan di pasaran publik atau yang telah mengajukan pada regulator pasar modal atau dengan tujuan lain untuk penerbitan suatu kelas instrumen di pasar publik.

Assauri (2012). Dalam upayanya memberikan kepuasan pada konsumen dengan apa yang diinginkan oleh konsumen, perusahaan perlu mengelompokkan konsumen atau pembeli ini sesuai kebutuhan dan keinginannya. Kelompok konsumen yang dikelompokkan tersebut disebut segmen pasar, sedangkan usaha pengelompokannya dikenal dengan segmentasi pasar.

Eric Berkowitz (2011) sebagaimana dikutip oleh Morissan, mendefinisikan segmen pasar sebagai “dividing up market into distinct groups that (1) have common needs, (2) will respond similarly to a market action.” Artinya membagi suatu pasar kedalam kelompok-kelompok yang

jelas yang (1) memiliki kebutuhan yang sama, (2) memberikan respons yang sama terhadap suatu tindakan pemasaran.

Segmentasi berdasarkan jasa berfokus pada apakah penawaran jasa dapat dibedakan, Apakah sebuah produk membutuhkan level jasa yang sama. Dan bisakah pengelompokan konsumen diidentifikasi dengan permintaan jasa yang sama. Dengan kata lain, segmentasi berdasarkan jasa membagi pasar menjadi kelompok yang memiliki kebutuhan terhadap jasa yang berbeda-beda atau tingkatan treatment jasa yang dapat dibedakan satu dengan lainnya.

#### **2.1.5. Rasio Keuangan**

Rasio keuangan menurut Kasmir (2013) adalah: “Rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka- angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dengan komponen dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada diantara laporan keuangan. Kemudian angka yang di perbandingkan dapat berupa angka-angka dalam satu periode maupun berbeda periode”.

Dari pengertian-pengertian tersebut diatas, sampai pada pemahaman penulis bahwa rasio keuangan harus menunjukkan hubungan yang sistematis dalam bentuk perbandingan antara perkiraan-perkiraan laporan keuangan. Agar hasil perhitungan rasio keuangan dapat diinterpretasikan, perkiraan-perkiraan yang dibandingkan harus mengarah



pada hubungan ekonomis yang penting. Sedangkan menurut Mamduh M. Hanafi dan Abdul Halim (2009), bahwa rasio-rasio keuangan pada dasarnya disusun dengan menggabung-gabungkan angka-angka di dalam atau antara laporan rugi-laba dan neraca. Menurut Irham Fahmi (2014), Rasio keuangan adalah hasil yang di peroleh dari perbandingan jumlah, dari satu jumlah dengan jumlah lainnya.

Pengertian rasio keuangan menurut James C Van Horne dalam Kasmir (2013) merupakan indeks yang menghubungkan dua angka akuntansi dan diperoleh dengan membagi satu angka lainnya. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut diatas, sampai pada pemahaman penulis bahwa rasio keuangan merupakan teknik analisis yang lazim digunakan oleh para analisis keuangan, dimana dalam menganalisisnya hanya membandingkan antar pos-pos atau komponen-komponen satu dengan yang lainnya yang memiliki hubungan untuk kemudian yang ditujukan untuk menunjukkan perubahan dalam kondisi keuangan sebuah perusahaan.

#### **2.1.6. Hubungan Rasio Keuangan dan Kinerja Perusahaan**

Fahmi (2012) menyatakan rasio keuangan dan kinerja perusahaan mempunyai hubungan yang erat. Rasio keuangan sangat banyak jumlahnya dan setiap rasio itu mempunyai kegunaannya masing-masing. Bagi investor ia akan melihat rasio dengan penggunaan yang paling sesuai dengan analisis yang akan ia lakukan. Jika rasio tersebut

tidak mempresentasikan tujuan dari analisis yang akan ia lakukan maka rasio tersebut tidak akan dipergunakan , karena dalam konsep keuangan dengan namanya fleksibilitas, artinya rumus atau berbagai bentuk formula yang dipergunakan haruslah disesuaikan dengan kasus yang diteliti.

### 2.1.7. Rasio Margin Kontribusi

Rasio margin kontribusi menurut Garrison. (2007). adalah presentase kontribusi atas pendapatan total, yang mana dapat dihitung dari kontribusi satuan terhadap harga satuan atau jumlah kontribusi terhadap jumlah pendapatan.

$$R M K = \frac{\text{Pendapatan}}{\text{Total Pendapatan}} \times 100\%$$

### 2.1.8. Rasio Likuiditas

Masalah Likuiditas berhubungan dengan masalah kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansialnya yang harus segera dipenuhi. Likuiditas perusahaan menunjukkan kemampuan untuk membayar kewajiban finansial jangka pendek tepat pada waktunya. Likuiditas perusahaan ditunjukkan oleh besar kecilnya aktiva lancar yaitu aktiva yang mudah untuk diubah menjadi kas yang meliputi kas, surat berharga, dan persediaan.

Menurut Kasmir (2013) rasio likuiditas merupakan ketidakmampuan perusahaan membayar kewajibannya terutama jangka

pendek (yang sudah jatuh tempo) yang disebabkan oleh berbagai faktor, yaitu:

1. Bisa dikarenakan memang perusahaan sedang tidak memiliki dana sama sekali, atau
2. Bisa mungkin saja perusahaan memiliki dana, namun saat jatuh tempo perusahaan tidak memiliki dana (tidak cukup dana secara tunai sehingga harus menunggu dalam waktu tertentu, untuk mencairkan aset lainnya seperti menagih piutang, menjual surat-surat berharga, atau menjual sediaan atau aset lainnya).

Likuiditas merupakan suatu kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek. Likuiditas sangat penting bagi suatu perusahaan dikarenakan berkaitan dengan mengubah aset menjadi kas.

Menurut Kasmir (2013) jenis-jenis rasio likuiditas yang dapat digunakan perusahaan untuk mengukur kemampuan, yaitu :

a. Current Ratio (Rasio Lancar)

Rasio ini dihitung dengan membagi aset lancar dengan kewajiban lancar. Aset lancar meliputi kas, efek yang dapat diperdagangkan, piutang usaha, dan persediaan. Jika suatu perusahaan mengalami kesulitan keuangan, perusahaan mulai lambat dalam membayar tagihan (utang usaha), tagihan bank, dan kewajiban lainnya yang akan meningkatkan kewajiban lancar. Jika

kewajiban lancar tinggi dibandingkan dengan aset lancar, maka current ratio akan turun, dan ini merupakan pertanda adanya masalah.

Menurut Kasmir (2013) current ratio adalah:

“Rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dalam praktiknya, rasio lancar dengan standar 200% (2:1) yang terkadang sudah dianggap sebagai ukuran yang cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan”.

Perhitungan current ratio (CR) atau rasio lancar adalah sebagai berikut:

$$\text{current ratio} = \frac{\text{aktiva lancar}}{\text{utang lancar}}$$

*Sumber : Agus Sartono (2010)*

b. Quick Ratio (Rasio Cepat)

Rasio ini seperti current ratio tetapi kurang diperhitungkan karena kurang likuid dibandingkan dengan kas, surat berharga, dan piutang.

Menurut Kasmir (2013) definisi rasio cepat (quick ratio) adalah:

“Rasio cepat (quick ratio) merupakan rasio uji cepat yang menunjukkan kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka

pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan nilai sediaan (inventory)”).

Perhitungan quick ratio adalah sebagai berikut:

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Aktiva lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Utang Lancar}}$$

*Sumber : Agus Sartono, 2010.*

#### c. Cash Ratio (Rasio Lambat)

Menurut I Made Sudana (2011) cash ratio adalah: “Cash ratio merupakan kemampuan kas dan surat berharga yang dimiliki perusahaan untuk menutup utang lancar”.

Menurut Kasmir (2013) cash ratio adalah: “Rasio kas (cash ratio) merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang. Ketersediaan uang kas dapat ditunjukkan dari tersedianya dana kas atau yang setara dengan kas seperti giro atau tabungan yang ada di bank”.

Perhitungan cash ratio adalah sebagai berikut:

$$\text{Cash Ratio} = \frac{\text{Kas} + \text{Bank}}{\text{Utang Lancar}}$$

*Sumber : Kasmir, 2013.*

#### 2.1.9. Rasio Solvabilitas

Menurut Kasmir. (2013). rasio solvabilitas atau leverage ratio merupakan: “rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva

perusahaan dibiaya dengan hutang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivasinya. Dalam arti luas dikatakan bahwa rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan (dilikuidasi)". Dalam rasio solvabilitas ini, menyiratkan tiga hal penting (1) Dengan menaikkan dana melalui utang, pemilik dapat mempertahankan pengendalian atas perusahaan dengan investasi yang terbatas. (2) kreditor mensyaratkan adanya ekuitas, atau dana yang disediakan oleh pemilik (owner supplied funds), sebagai margin pengaman, jika pemilik dana hanya menyediakan sebagian kecil dari pembiayaan total, risiko perusahaan dipikul terutama oleh kreditornya. (3) Jika perusahaan memperoleh tingkat laba yang lebih tinggi atas dana pinjamannya daripada tingkat bunga yang dibayarkan atas dana tersebut, maka pengembalian atas modal pemilik diperbesar, atau "diungkit" (leveraged)". Berdasarkan pendapat tersebut diatas, sampai pada pemahaman penulis bahwa solvabilitas atau leverage merupakan kemampuan perusahaan dalam membiayai aset yang dimiliki dengan menggunakan pinjaman dan bagaimana perusahaan tersebut memenuhi kewajiban-kewajibannya dalam pembayaran pinjaman. Perusahaan yang tidak mempunyai leverage berarti menggunakan modal sendiri 100% untuk kegiatan perusahaannya.

Jenis-jenis rasio yang ada dalam rasio solvabilitas menurut Kasmir (2013) antara lain:

a. Debt to Asset Ratio

Debt ratio menunjukkan seberapa besar total aset yang dimiliki perusahaan yang didanai oleh seluruh krediturnya. Semakin tinggi debt ratio akan menunjukkan semakin berisiko perusahaan karena semakin besar utang yang digunakan untuk pembelian asetnya.

Menurut Kasmir (2013) debt ratio adalah:

“Debt ratio merupakan ratio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva”.

Menurut I Made Sudana (2011) debt ratio adalah:

“Debt ratio ini mengukur proporsi dana yang bersumber dari utang untuk membiayai aktiva perusahaan”.

Perhitungan debt ratio adalah sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Assets}}$$

*Sumber : I Made Sudana (2011)*

b. Debt to Equity Ratio

Menurut Kasmir (2013) debt to equity ratio (DER) adalah: “Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan

untuk menilai utang dengan ekuitas. Untuk mencari rasio ini dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas”.

Menurut Agus Sartono (2010) debt to equity ratio adalah: “Debt to Equity Ratio (DER) merupakan imbangan antara utang yang dimiliki perusahaan dengan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini berarti modal sendiri semakin sedikit dengan utangnya”.

Menurut Hanafi dan Abdul Halim (2009) sebagai berikut: “Debt to Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang dapat menunjukkan hubungan antara jumlah pinjaman jangka panjang yang diberikan oleh kreditur dengan jumlah modal sendiri yang diberikan oleh pemilik perusahaan.”

Perhitungan adalah sebagai berikut:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}}$$

Sumber : Mamduh M. Hanafi dan Abdul Halim, (2009)

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Assets} - \text{Total Liabilities}}$$

Sumber : Brigham dan Ehrhardt (2011)

c. Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)

Menurut Kasmir (2013) long term debt to equity ratio adalah: “long term debt to equity ratio merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya adalah



untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan”.

Perhitungan long term debt to equity ratio adalah sebagai berikut:

$$\text{Long term debt to equity ratio} = \frac{\text{Utang jangka panjang}}{\text{Ekuitas}}$$

*Sumber: Kasmir, (2013)*

#### **2.1.10. Rasio Profitabilitas**

Menurut Munawir (2010) profitabilitas sebagai berikut: “Rasio keuntungan atau rasio profitabilitas yaitu rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mencetak laba. Untuk para pemegang saham, rasio ini menunjukkan tingkat penghasilan mereka dalam berinvestasi”. Rasio profitabilitas disebut juga rasio kinerja operasi.

Menurut Kasmir (2013) secara umum ada 4 jenis analisis utama yang digunakan untuk menilai tingkat profitabilitas yakni terdiri dari:

1. Net Profit Margin (NPM)

Menurut Kasmir (2012) NPM merupakan: “Rasio yang digunakan untuk mengukur margin laba atas penjualan, rasio ini akan

menggambarkan penghasilan bersih perusahaan berdasarkan total penjualan.”

Formula sebagai berikut:

$$NPM = \frac{\text{Laba Bersih} \times 100\%}{\text{Sales}}$$

Sumber : Brigham dan Ehrhardt (2011)

## 2. Return On Equity (ROE)

Menurut Lukman Syamsudin (2011), ROE adalah:

“Rasio ini merupakan suatu pengukura dari penghasilan (income) yang tersedia bagi para pemilik perusahaan (baik pemegang saham biasa maupun pemegang saham preferen) atas modal yang mereka investasikan di dalam perusahaan. Secara umum tentu saja semakin tinggi return atau penghasilan yang diperoleh semakin baik kedudukan pemilik perusahaan”.

Adapun rumus ROE sebagai berikut:

$$ROE = \frac{\text{Laba bersih} \times 100\%}{\text{Equity}}$$

Sumber : Brigham dan Ehrhardt (2011)

## 3. Return On Investment (ROI)

Menurut Harahap (2013) semakin tinggi rasio ini semakin baik keadaan suatu perusahaan. *Return On Investment* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar laba bersih diperoleh perusahaan bila diukur dari nilai aktiva.

Formula sebagai berikut:

$$ROI = \frac{\text{Laba bersih} \times 100\%}{\text{Total Aktiva}}$$

*Sumber : Agus Sartono (2010)*

## **2.1.10. Pendapatan**

### **2.1.10.1. Pengertian Pendapatan**

Pendapatan merupakan tujuan utama dari pendirian suatu perusahaan. Sebagai suatu organisasi yang berorientasi profit maka pendapatan mempunyai peranan yang sangat besar. Pendapatan merupakan faktor penting dalam operasi suatu perusahaan, karena pendapatan akan mempengaruhi tingkat laba yang diharapkan akan menjamin kelangsungan hidup perusahaan.

Pengertian pendapatan menurut Kartikahadi, dkk. (2012) adalah: Penghasilan (income) adalah kenaikan manfaat ekonomi selama satu periode akuntansi dalam bentuk pemasukan atau penambahan aset atau penurunan kewajiban yang mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanam modal.

Menurut Sodikin dan Riyono. (2014). "Penghasilan (income) adalah kenaikan manfaat ekonomi selama periode pelaporan dalam bentuk arus masuk atau peningkatan aset, atau penurunan kewajiban yang mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal

dari kontribusi penanam modal. Penghasilan meliputi pendapatan (revenue) dan keuntungan (gain). Pendapatan adalah penghasilan yang timbul dalam pelaksanaan aktivitas entitas yang biasa dan dikenal dengan sebutan yang berbeda seperti penjualan, imbalan, bunga, dividen, royalti dan sewa”.

Ikatan Akuntan Indonesia. (2015). Mendefinisikan: Pendapatan adalah penghasilan yang timbul dari pelaksanaan aktivitas entitas yang normal dan dikenal dengan sebutan yang berbeda, seperti penjualan, penghasilan jasa, bunga, dividen, royalti, dan sewa. Selanjutnya pada halaman 23.2 paragraf 7 dijelaskan bahwa pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal entitas selama suatu periode jika arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.

Kemudian Lam dan Lau. (2014). Mengemukakan pengertian pendapatan sebagai berikut: Pendapatan (revenue) adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomis selama periode berjalan yang muncul dalam rangkaian kegiatan biasa dari sebuah entitas ketika arus masuk dihasilkan 9 dalam penambahan modal, selain yang berkaitan dengan kontribusi pemegang ekuitas.

Menurut Martani, dkk. (2016). Definisi penghasilan dan pendapatan adalah sebagai berikut: Penghasilan adalah kenaikan

manfaat ekonomi selama suatu periode akuntansi dalam bentuk pemasukan atau penambahan aset atau penurunan liabilitas yang mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanam modal. Pendapatan adalah penghasilan yang berasal dari aktivitas normal dari suatu entitas dan merujuk kepada istilah yang berbeda-beda seperti penjualan (sales), pendapatan jasa (fees), bunga (interest), dividen (dividend), dan royalti (royalty).

Greuning, et al. (2013). Mengemukakan pengertian pendapatan sebagai berikut: IAS 8 mendefinisikan pendapatan sebagai aliran masuk dari manfaat ekonomi yang berasal dari kegiatan normal bisnis. Pendapatan didefinisikan sebagai aliran masuk bruto dari manfaat ekonomis selama periode, muncul dari aktivitas bisnis normal, dan menghasilkan kenaikan ekuitas yang jelas bukan dari kontribusi pemilik ekuitas.

Berbagai definisi-definisi di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah jumlah masukan yang didapat atas jasa yang diberikan oleh perusahaan yang bisa meliputi penjualan produk dan atau jasa kepada pelanggan yang diperoleh dalam suatu aktivitas operasi suatu perusahaan untuk meningkatkan nilai aset serta menurunkan liabilitas yang timbul dalam penyerahan barang atau jasa.

#### **2.1.10.2. Klasifikasi Pendapatan**

Pendapatan diklasifikasikan Kusnaldi.(2000).Menjadi dua bagian , yaitu:

1. Pendapatan operasional adalah pendapatan yang didapat dari hasil penjualan suatu produk dan jasa dalam periode waktu tertentu dengan suatu tujuan utama perusahaan yang berhubungan langsung dengan usaha yang tersebut. Pendapatan usaha diperoleh dari:
  - a. Penjualan kotor yang merupakan hasil dari penjualan barang atau jasa yang belum dikurang dengan biaya-biaya yang dikeluarkan.
  - b. Penjualan bersih yang merupakan hasil dari penjualan barang atau jasa yang sudah dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan pada saat operasi.
2. Pendapatan non operasional adalah pendapatan yang bukan diperoleh dari kegiatan operasional perusahaan dalam periode tertentu. Jenis – jenis pendapatan non operasional, yaitu:
  - a. Pendapatan yang diperoleh dari penggunaan aktiva atau sumber ekonomi perusahaan. Contoh : pendapatan bunga, royalti, dan sewa.
  - b. Pendapatan yang diperoleh dari penjualan aktiva diluar dari produk yang dijual. Contoh : surat berharga dan aktiva tak berwujud.

## **2.1.11. Laba**

### **2.1.11.1 Pengertian Laba**

Menurut Kasmir. (2011). menyatakan bahwa pengertian laba bersih (Net Profit) merupakan laba yang telah dikurangi biaya-biaya yang merupakan beban perusahaan dalam suatu periode tertentu termasuk pajak.

Sedangkan menurut Henry Simamora. (2013). pengertian laba bersih adalah: “Laba bersih yang berasal dari transaksi pendapatan, beban, keuntungan dan kerugian. Laba dihasilkan dari selisih antara sumber daya masuk (pendapatan dan keuntungan) dengan sumber daya keluar (beban dan kerugian) selama periode waktu tertentu.”

Sedangkan menurut Budi Rahardjo. (2010). laba bersih atau laba bersih sesudah pajak penghasilan diperoleh dengan mengurangi laba atau penghasilan sebelum kena pajak dengan pajak penghasilan yang harus dibayar oleh perusahaan.

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa laba bersih adalah laba operasi dikurangi beban lain lain termasuk pajak pada suatu periode tertentu.

## **2.2. Penelitian Terdahulu**

Penulis juga menggunakan penelitian terdahulu dalam Penelitian laporan tugas akhir ini sebagai referensi penulisan. Penulisan yang dilakukan sebelumnya menunjukkan hasil yang bervariasi. Bedanya terhadap penelitian saya adalah bagaimana segmen usaha pendapatan

operasional atas laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017-2019, serta peranan segmen usaha pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang. Bagaimana kinerja keuangan PT. Kereta Api Indonesia (persero) Palembang periode tahun 2017-2019 untuk mengukur Tingkat Kesehatan Keuangan Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (persero) Palembang periode tahun 2017-2019, peneliti melakukan penelitian dengan data selama 3 tahun dalam penelitian ini.

Penelitian yang dibuat oleh Silvana, F. (2014). Hasil analisis menunjukkan bahwa produk menghasilkan margin kontribusi tertinggi sebagai penyumbang laba terbesar bagi perusahaan adalah produk National yaitu dengan perolehan contribution margin ratio sebesar 76,44%. Untuk setiap jenis model timbangan yang dihasilkan, diketahui bahwa model yang menghasilkan contribution margin tertinggi adalah model National 300kg dan Special(SP) 300kg, yaitu dengan contribution margin ratio masing-masing sebesar 56,75% dan 64,17%. Hal ini dikarenakan model National 300kg dan Special (SP) selain mempunyai contribution margin yang tinggi, kedua model tersebut juga mempunyai bauran penjualan yang lebih besar daripada jenis model timbangan yang lainnya

Penelitian yang dilakukan oleh Dewi, D. R. R., Budiwibowo, S., & Sulistyowati, N. W. (2017, October). Hasil penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan margin kontribusi sebagai alat bantu



perencanaan laba. Populasi dalam penelitian adalah data penjualan dan laporan laba rugi pada tahun 2014 hingga tahun 2016 pada industri gamelan laras. Sampel pada penelitian ini adalah data penjualan dan laba rugi yang terjadi pada tahun 2014 hingga 2016 pada industri gamelan laras. Hasil perhitungan margin kontribusi pada industri gamelan laras tingkat laba tertinggi pada tahun 2015. Hal ini disebabkan pada tahun tersebut industri gamelan margo laras melakukan ekspor ke luar negeri dan besarnya nilai margin kontribusi akan mempengaruhi besarnya laba yang diperoleh perusahaan.

Penelitian pada CV. Permata sejati oleh Martusa, R., & Wijaya, V. (2011). Hasil Penelitian yang telah dilakukan, diketahui bahwa ada hubungan yang erat antara biaya pemasaran, volume penjualan dan harga jual dengan perencanaan laba. Hal ini didasarkan pada perhitungan koefisien korelasi ( $r$ ) yang diperoleh yaitu sebesar 1 dengan tingkat kesesuaian (Adjust R Square) sebesar 100% yang berarti bahwa 100% variasi perencanaan laba dapat dijelaskan oleh variasi ketiga independen variabel yaitu biaya pemasaran, volume penjualan, dan harga jual.

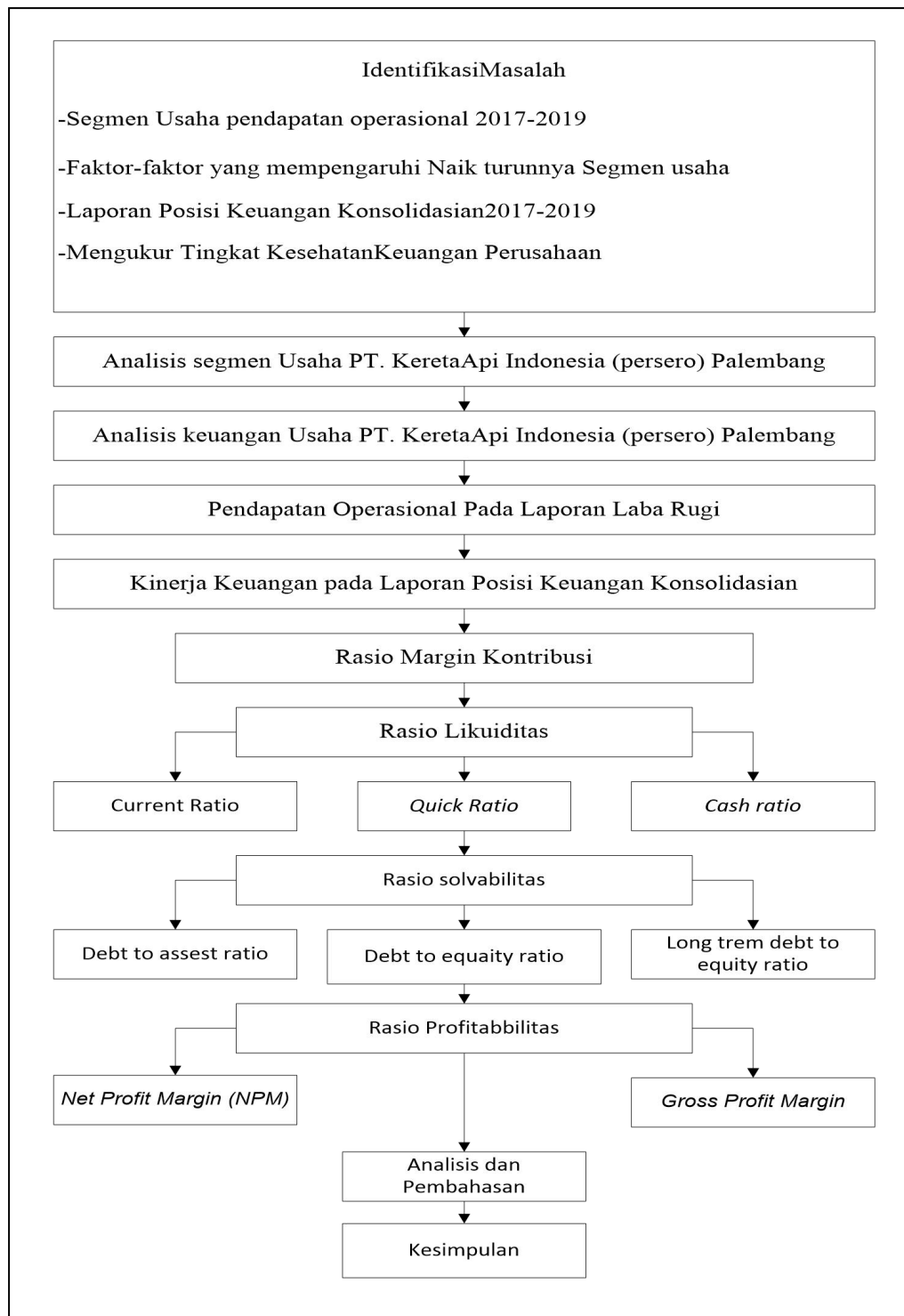
Penelitian yang dilakukan Kotandengan (2012). Hasil penelitian Untuk menganalisis kinerja keuangan PT. Setia Tri Jujur Bersama Manado dari tahun 2008 - 2010 ditinjau dari rentabilitas, likuiditas, dan solvabilitas. Tingkat kinerja PT. Setia Tri Jujur Bersama Manado di tahun 2008 adalah baik, sedangkan pada tahun 2009 adalah cukup baik dan tahun 2010 adalah sangat baik.

Penelitian Pangkey Imanuel dan Pinatik Sherly (2015). Hasil penelitian untuk tingkat efektivitas pada tahun 2010-2014 keseluruhannya tidak efektif dan tingkat efisiensi dari tahun 2010-2014 keseluruhannya tidak efisien. Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi sebaiknya meningkatkan efektivitas dan efisiensi anggaran belanja, dibutuhkan koordinasi yang baik dengan pemerintah daerah maupun swasta serta masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan, program kegiatan maupun perencanaan anggaran.

### **2.3. Kerangka Pemikiran**

Penelitian ini dimulai dari menentukan perumusan masalah yang akan diteliti oleh penulis, yaitu bagaimana segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba 2017-2019 dan apa saja faktor – faktor yang mempengaruhi dalam pendapatan operasional pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang. Data yang diolah yaitu pendapatan operasional pada Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api (Persero) Divisi Regional III Palembang. Setelah dilakukannya pengumpulan data yang akan diolah, selanjutnya dilakukan pengolahan data menggunakan Rasio margin kontribusi. Kemudian penulis melakukan perbandingan terhadap segmen usaha yang memberikan pengaruh terhadap pendapatan operasional periode tahun 2017-2019 pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang.

Kerangka pemikirannya adalah sebagai berikut :



Sumber : Data diolah, 2020

**Gambar 2.1.**

### **Kerangka Pemikiran**

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian**

##### **3.1.1. Lokasi Penelitian**

Lokasi Laporan Tugas Akhir yang dibuat penulis dalam penelitian ini bertempat di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang dengan alamat di Jl. Jendral Ahmad Yani No.541, 13 ilir, seberang ulu II Palembang, Sumatera Selatan.

##### **3.1.2 Waktu Penelitian**

Waktu penulis dalam penelitian laporan tugas akhir ini dilakukan selama kurang lebih 1 bulan dari 6 maret 2020 – 6 Juli 2020.

#### **3.2. Jenis Penelitian**

##### **3.2.1. Penelitian Komperatif**

Menurut Sugiyono.(2014). Penelitian komperatif adalah penelitian yang bersifat membandingkan satu variabel atau lebih pada dua atau lebih sampel yang berbeda atau dua waktu yang berbeda. Penulis ingin mengetahui segmen usaha pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017-2019.

#### **3.3. Jenis dan Sumber Data**

### **3.3.1. Jenis Data**

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dan kuantitatif. Kualitatif menyajikan uraian penjelasan mengenai segmen usaha pendapatan operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang bersumber dari data, sedangkan kuantitatif yang menggunakan perhitungan tabulasi angka-angka dari pendapatan operasional masing-masing segmen pendapatan.

Metode deskriptif dalam penelitian ini mendapatkan gambaran atau hasil mengenai analisis hubungan segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang 2017 – 2019.

### **3.3.2. Sumber Data**

#### **Data Sekunder**

Sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Sugiyono.(2014). Penulis mendapatkan data penelitian yaitu sejarah singkat, visi dan misi, struktur organisasi, data laporan laba rugi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang, dan Laporan Posisi Keuangan.

### **3.4. Teknik Pengumpulan Data**

Data yang digunakan dalam penulisan Laporan Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut :

#### **3.4.1 Studi Pustaka**

Studi pustaka dilakukan untuk memperoleh landasan teoritis yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Penelitian ini dilakukan dengan membaca, menelaah dan meneliti jurnal-jurnal, artikel, buku dan literatur lainnya yang berhubungan erat dengan topik pengungkapan wajib laporan tahunnya sehingga diperoleh informasi sebagai dasar teori dan acuan untuk mengolah data yang diperoleh. Sugiyono.(2014). Studi pustaka yang dilakukan dengan cara mengumpulkan informasi dan mencari disumber blog berita yang berhubungan dengan usaha pendapatan operasinal PT. Kereta Api Indonesia (Persero) divisi Regional III Palembang.

#### **3.4.2 Dokumentasi**

Dokumen merupakan rekaman kejadian masa lalu yang tertulis atau dicetak mereka dapat berupa catatan anekdot, surat, buku harian, dan dokumen-dokumen. Suharsaputra.(2014). Dokumentasi yang didapat oleh penulis pada saat penelitian adalah laporan laba rugi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode 2017-2019.

### 3.5. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Operasional variabel dalam penelitian ini akan dijelaskan pada tabel dibawah ini :

**Tabel 3.2**  
**Operasional Variabel Penelitian**

<b>Variabel</b>	<b>Definsi</b>	<b>Indikator</b>
Segmen	Segmen adalah suatu komponen – komponen yang terdiri dari suatu aktifitas yang dilakukan oleh suatu perusahaan.	Segmen Usaha
Rasio	Rasio adalah perbandingan dari suatu angka dengan angka yang lain yang memiliki suatu hubungan.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rasio Margin Kontribusi</li> <li>2. Rasio Likuiditas</li> <li>3. Rasio Solvabilitas</li> <li>4. Rasio Profitabilitas</li> </ol>
Laba	Laba adalah suatu tolak ukur untuk melihat suatu keberhasilan perusahaan dalam mencapai tujuan yang diinginkan.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pendapatan</li> <li>2. Beban</li> </ol>

Kinerja keuangan	Kinerja keuangan adalah gambaran kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu baik menyangkut aspek penghimpunan dana maupun penyaluran dana.	Laporan posisi Keuangan.
------------------	--	--------------------------

*Sumber : Data diolah 2020*

### 3.6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Kuantitatif yang menggunakan perhitungan tabulasi angka-angka dari pendapatan operasional masing-masing segmen pendapatan.

Metode deskriptif dalam penelitian ini mendapatkan gambaran atau hasil mengenai analisis hubungan segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan PT. Kerata Api Indonesia (Persero) Palembang 2017 – 2019. Teknik analisis deskriptif kuantitatif yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan Langkah – Langkah sebagai berikut:

1. Melakukan pengumpulan terhadap data-data yang telah dikumpulkan dari perusahaan.
2. Melakukan Analisis Segmen Usaha PT. Kereta Api Indonesia (persero) Palembang.
3. Melakukan Analisis kinerja keuangan PT. Kereta Api Indonesia (persero) Palembang.



4. Menghitung pendapatan Operasional Pada Laporan Laba Rugi.
5. Menghitung Kinerja keuangan pada Laporan Posisi Keuangan.
6. Melakukan Analisis dengan Rasio Margin Kontribusi, Rasio Likuiditas, Rasio Solvabilitas, Rasio Profitabilitas.
7. Melakukan analisis dan pembahasan.

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian**

##### **4.1.1. Sejarah Perusahaan**

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV.NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm. Pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS). Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS). Serajoedal Stoomstram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomstram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM). Selain

di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876). Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km. Tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkertaapian Indonesia diambil alih oleh Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di area Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambilan alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal itu sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda

membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Commuter Indonesia (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

## **4.1.2. Visi dan Misi Perusahaan**

### **4.1.2.1. Visi Perusahaan**

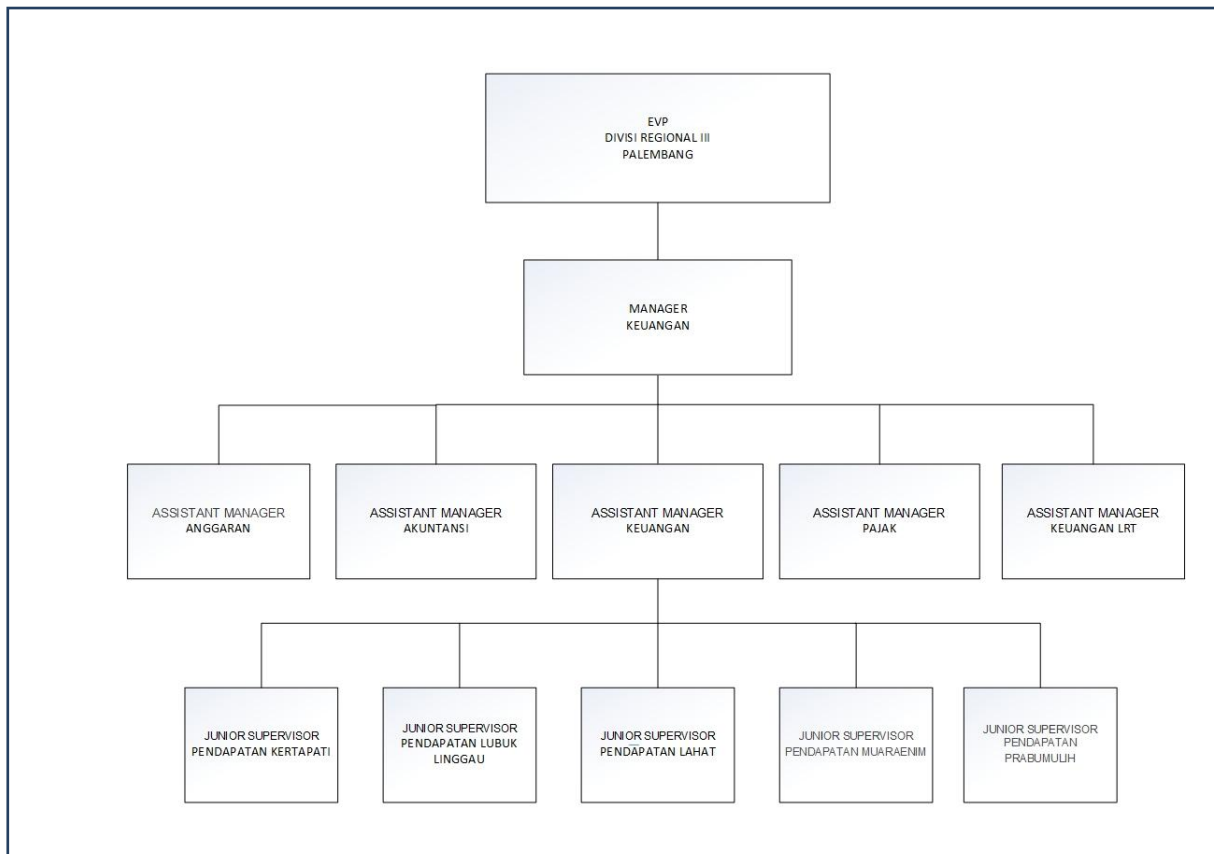
Visi menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.

### **4.1.2.2. Misi Perusahaan**

Misi menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktik bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholder dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.

## **4.1.3. Struktur Organisasi**

Menurut Budiasih (2012), Struktur organisasi merupakan susunan hubungan antar posisi kepemimpinan yang ada dalam organisasi. Struktur organisasi menetapkan bagaimana tugas dan pekerjaan dibagi, dikelompokkan, dan dikoordinasikan secara formal. Berikut ini adalah struktur organisasi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang.



**Gambar 4.1.1** Sumber: bagian keuangan. *Struktur Organisasi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) bagian keuangan*

#### 4.1.4. Tugas dan Tanggung Jawab

Upaya mendukung dan menjalankan tugas pokok dan fungsinya, kegiatan yang menjadi prioritas tiap-tiap bidang, antara lain :

1. EVP Divisi Regional III Palembang, Executive Vice President mempunyai tugas merencanakan dan mengoptimalkan penyelenggaraan kegiatan usaha Perusahaan di wilayah Divisi Regional III Palembang.
2. Menager Keuangan, Bagian Keuangan dipimpin oleh seorang Manager Keuangan yang berada dibawah dan bertanggung jawab

kepada Executive Vice President. Manager Keuangan mempunyai tugas menyelenggarakan kegiatan Anggaran, Keuangan, Akuntansi, Pajak dan Penagihan non aset di wilayah Divisi Regional III Palembang.

3. *Assistant Manager*

- a. *Assistant Manager* Anggaran, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab mengkoordinasi penyusunan Rencana Kerja Anggaran Tahunan Divisi Regional III Palembang, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan rencana serta pelaksanaan anggaran.
- b. *Assistant Manager* Keuangan yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahan pembayaran non gaji pekerja, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga, serta penyelesaian dokumen analisa dan tata usaha keuangan, administrasi pelaksanaan *petty cash* serta melaksanakan tata laksana dan tata usaha perbendaharaan Divisi Regional III Palembang, melaksanakan penagihan atas piutang angkutan penumpang dan angkutan barang serta tata usaha administrasi piutang (*aging schedule*).
- c. *Assistant Manager* Akuntansi, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan Divisi Regional III Palembang;

- d. *Assistant Manager* Pajak, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melakukan verifikasi pembayaran untuk mengidentifikasi objek pemotongan, kelengkapan tagihan dan menentukan jumlah yang dibayarkan atas kewajiban pemotongan: PPh Pasal 4 ayat (2), Pasal 21, Pasal 23, PPN: SPT Masa PPN 1111, PPN keluaran, PPN Masukan, PPN Masukan tidak dapat dikreditkan, SPT Masa PPN 1107 (PUT), dan PPh Badan: bukti pemotongan PPh Pasal 4 ayat (2), bukti pemungutan PPh Pasal 22, bukti pemotongan PPh Pasal 23; telaah kontrak perjanjian, penyelesaian keberatan, pemeriksaan pajak dan lain-lain termasuk hubungan dengan kantor pajak setempat.
- e. *Assistant Manager* Keuangan Light Rail Transit, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab mengkoordinir dan melakukan pengelolaan administrasi keuangan, penganggaran, pengesahan pembayaran kereta api ringan *Light Rail Transit* (LRT) Sumatera Selatan Divisi III Palembang yang terdiri antara lain:
- 1) menyusun dan mengevaluasi usulan rencana kerja, anggaran, rencana anggaran biaya operasi keperintisan LRT Sumatera Selatan berdasarkan standar biaya yang berlaku.



- 2) menyampaikan usulan, laporan penyerapan anggaran RKAD kereta api ringan *Light Rail Transit* (LRT) Sumatera Selatan.
- 3) melakukan dan membuat verifikasi administrasi dan lapangan terhadap pembiayaan penyelenggaraan Kaperintis.
- 4) melakukan monitoring kegiatan pengoperasian perintis kereta api ringan/ *Light Rail Transit* (LRT) Sumatera Selatan;
- 5) menyiapkan berkas atau dokumen administrasi tagihan, usulan rencana anggaran biaya Kaperintis.
- 6) menyiapkan, mendokumentasikan, mengarsipkan setiap laporan dan pekerjaan administrasi keuangan dan lapangan

#### 4. *Junior Supervisor*

- a. *Junior Supervisor* Pendapatan Kertapati, mengelola pendapatan

Stasiun Kertapati dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari :

- 1) Stasiun Simpang (Sig);
- 2) Stasiun Indralaya (Idr);
- 3) Stasiun Payakabung (Pyk);
- 4) Stasiun Serdang (Sdn);
- 5) Stasiun Glumbang (Glb);
- 6) Stasiun Karangenda (Ked);
- 7) Stasiun-stasiun kereta api ringan *Light Rail Transit*.

b. *Junior Supervisor* Pendapatan Lubuklinggau, mengelola pendapatan Stasiun Lubuklinggau dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari:

- 1) Stasiun Tebingtinggi (Ti);
- 2) Stasiun Muara Saling (Msl);
- 3) Stasiun Kota Padang (Kop);
- 4) Stasiun Saung Naga (Sna).

c. *Junior Supervisor* Pendapatan Lahat, mengelola pendapatan Stasiun Lahat dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari:

- 1) Stasiun Banjarsari (Bjs);
- 2) Stasiun Suka Cinta (Set);
- 3) Stasiun Bunga Mas (Bgm);
- 4) Stasiun Sukaraja (Sua);

d. *Junior Supervisor* Pendapatan Muaraenim, mengelola pendapatan Stasiun Muaraenim dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari:

- 1) Stasiun Tanjungenim Baru (Tmb);
- 2) Stasiun Niru (Nru);
- 3) Stasiun Muara Gula (Mrl);
- 4) Stasiun Ujan Mas (Ujm);
- 5) Stasiun Gunung Megang (Gnm);
- 6) Stasiun Blimbing Pendopo (Bib);
- 7) Stasiun Penanggiran (Pgr);

- 8) Stasiun Talangpadang (TIp);
  - 9) Stasiun Tanjungterang (Tge)
- e. *Junior Supervisor* Pendapatan Prabumulih, mengelola pendapatan Stasiun Pmulih dan Stasiun Rayon, yang terdiri dari:
- 1) Stasiun Prabumulih Baru (Pbr);
  - 2) Stasiun Penimur (Pnm);
  - 3) Stasiun Lembak (Leb).

## **4.2. Hasil**

### **4.2.1. Rasio Margin Kontribusi**

Penelitian ini menggunakan rasio margin kontribusi yang digunakan sebagai acuan perhitungan dalam menentukan nilai pendapatan operasional pada segmen usaha PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang.

TABEL 4.1

	<b>Pendapatan Operasional</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>A</b>	<b>Angkutan Penumpang</b>			
	1. Eksekutif	1,01%	1,07%	1,02%
	2. Bisnis	0,74%	0,08%	0,59%
	3. Ekonomi	0,87%	0,92%	1,01%
<b>B</b>	<b>Angkutan Barang</b>			
	1. Batu Bara	87,11%	84,94%	85,98%
	2. BBM	2,52%	2,28%	2,29%
	3. Semen	0,78%	1,03%	0,73%
	4. Perkebunan	1,06%	0,72%	0,72%
	5. Lainnya	-	-	0,008%
<b>C</b>	<b>Pendukung Angkutan</b>			
	1. Suplisi	0,00024%	0,00017%	9,40%
	2. Bagasi	0,001%	0,00099%	0,002%
	3. Pendukung lainnya	0,00016%	0,02%	0,02%
<b>D</b>	<b>Non Angkutan</b>			
	1. Penjualan jasa teknis	0,22%	0,21%	0,16%
	2. Pend. Optimalisasi aset			
	2.1 Sewa Menyewa	0,53%	1,03%	1,27%
	3. Pend. Non Angkutan Lainnya	0,004%	0,01%	0,03%
<b>E</b>	<b>Kompensasi Pemerintah</b>			
	1. PSO	1,48%	1,46%	1,20%
	2. Subsidi angkutan perintis	0,18%	2,31%	3,11%
	3. IMO	3,48%	3,10%	1,80%

**ndapatan Operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero)**

**Divisi Regional III Palembang**

Sumber: Data diolah, 2020

Berdasarkan dari tabel 4.1 dapat diketahui bahwa segmen usaha pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017- 2019. Tahun 2017 yang memiliki angka presentasi tertinggi yaitu pada segmen usaha angkutan barang khususnya pada batu-bara dengan angka presentase sebesar 87,11% karena kebutuhan batu-bara yang meningkat sehingga pendapatan perusahaan untuk menutup biaya tetap bisa terpenuhi, sedangkan yang memiliki angka presentase terendah yaitu segmen usaha pendukung angkutan khususnya pada pendukung lainnya dengan angka presentase sebesar 0,00016% karena jumlah pendapatan perusahaan tidak dapat menutupi biaya

tetap. Tahun 2018 yang memiliki angka presentasi tertinggi yaitu pada segmen usaha angkutan barang khususnya pada batu-bara dengan angka presentase sebesar 84,94% sedangkan yang memiliki angka presentase terendah yaitu segmen usaha pendukung angkutan khususnya pada suplisi dengan angka presentase sebesar 0,00017%. Tahun 2019 yang memiliki angka presentasi tertinggi yaitu pada segmen usaha angkutan barang khususnya pada batu-bara dengan angka presentase sebesar 85,98% sedangkan yang memiliki angka presentase terendah yaitu segmen usaha pendukung angkutan khususnya pada bagasi dengan angka presentase sebesar 0,002% karena jumlah pendapatan perusahaan yang kecil tidak dapat menutupi biaya tetap.

Segmen usaha pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017-2019 yang menjadi sumber dana pendapatan terbesar dan terbaik yaitu segmen usaha angkutan barang. Terbesar khususnya batu-bara dikarenakan setiap harinya sumber daya alam batu-bara diangkut menuju kota lain dengan muatan yang banyak menggunakan angkutan barang dan menghasilkan pendapatan yang besar pada setiap tahunnya sehingga dapat menutupi biaya tetap.

Pendapatan dan laba dapat dilaporkan atas segmen dari perusahaan atau keseluruhan perusahaan sesuai dengan kebutuhan. Pendapatan operasional harus lebih besar dari pada beban yang

dikeluarkan agar perusahaan mendapat untung yang besardan tidak mengalami suatu kerugian yang akan berdampak pada kegiatan operasional suatu perusahaan.

**TABEL 4.2**  
**Kontribusi Pendapatan Operasional Terhadap Laba (Rugi) PT.**  
**Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang**

Tahun	Laba (Rugi) Operasi	Kontribusi Pendapatan Operasional				
		Angkutan Penumpang	Angkutan Barang	Pendukung Angkutan	Non Angkutan	Kompensasi Pemerintah
2017	1.496.000.357.625	2,62%	91,47%	0,00140%	0,75%	5,14%
2018	1.684.359.458.998	2,07%	88,97%	0,02116%	1,25%	6,87%
2019	1.943.078.368.962	2,62%	89,73%	9,42%	1,46%	6,11%

Sumber : Data diolah, 2020

Data pada tabel 4.2 menunjukkan kontribusi pendapatan operasional terhadap laba rugi operasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang. Tahun 2017 yang memiliki angka presentasi tertinggi yaitu pada segmen usaha angkutan barang khususnya pada batu-bara dengan angka presentase sebesar 87,11% sedangkan yang memiliki angka presentase terendah yaitu segmen usaha pendukung angkutan khususnya pada pendukung lainnya dengan angka presentase sebesar 0,00016% sehingga menghasilkan laba operasi sebesar Rp1.496.000.357.625,00.

Tahun 2018 yang memiliki angka presentasi tertinggi yaitu pada segmen usaha angkutan barang khususnya pada batu-bara dengan angka presentase sebesar 84,94% sedangkan yang memiliki angka presentase terendah yaitu segmen usaha pendukung angkutan khususnya pada suplesi dengan angka presentase sebesar 0,00017% sehingga menghasilkan laba operasi sebesar Rp1.684.359.458.998,00 yang sebagian besar hampir didapatkan oleh angkutan barang.

Tahun 2019 yang memiliki angka presentasi tertinggi yaitu pada segmen usaha angkutan barang khususnya pada batu-bara dengan angka presentase sebesar 85,98% sedangkan yang memiliki angka presentase terendah yaitu segmen usaha pendukung angkutan khususnya pada bagasi dengan angka presentase sebesar 0,002% dengan presentase yang menurun dari tahun sebelumnya sehingga menghasilkan laba operasi sebesar Rp1.943.078.368.962,00.

Kontribusi pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017-2019 yang memiliki segmen kontribusi tertinggi terhadap laba operasi didapatkan pada tahun 2017. Hal ini dikarenakan hampir dari laba operasi didapatkan oleh sumber pendapatan bagian angkutan barang dengan presentase 91,47% yang menghasilkan laba operasi sebesar Rp1.496.000.357.625. Faktor



yang menyebabkan pada tahun 2017 pada bagian angkutan barang menjadi segmen kontribusi tertinggi adalah hampir dari laba operasi dihasilkan dari angkutan barang.

#### 4.2.2. Rasio Likuiditas

##### 1. Current Ratio (Rasio Lancar)

Current ratio menunjukkan hubungan antara aktiva lancar dengan kewajiban lancar suatu perusahaan.

**TABEL 4.3**  
**Perhitungan Current Ratio**

TAHUN	AKTIVA LANCAR (Rp)	HUTANG LANCAR (Rp)	HASIL CURRENT RATIO (%)
	1	2	3 = 1 : 2
2017	12.248.380.070	6.539.213.173	1,87
2018	8.950.940.631	7.251.783.978	1,23
2019	6.898.723.626	8.113.387.632	0,85

Sumber : Data diolah, 2020

Berdasarkan dari hasil data yang didapat dan setelah di analisa oleh penulis. Pada tahun 2017 nilai current ratio yang didapat sebesar 1,87% namun pada tahun 2018 mengalami penurunan yang cukup signifikan yaitu 1,23%. Tahun 2019 mengalami kenaikan dengan hasil sebesar 0,85%, dalam hal ini nilai penurunannya dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2018 sebesar 0,64% kemudian tahun 2019 naik sebesar 0,38%. **Berdasarkan** data diatas kemampuan perusahaan untuk dapat melunasi hutangnya cukup kecil. Tahun 2017 pada tiap rupiahnya

kewajiban jangka pendek dijamin dengan aktiva lancar sebesar 1,87% sedangkan pada tahun 2018 dijamin dengan aktiva lancar sebesar 0,64% tahun 2019 dijamin dengan aktiva lancar sebesar 0,85%.

## 2. Quick Ratio (Rasio Cepat)

Rasio ini merupakan rasio uji cepat yang menunjukkan kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan persediaan.

**TABEL 4.4**  
**Perhitungan Quick Ratio**

Tahun	Aktiva Lancar (Rp)	Persediaan (Rp)	Utang Lancar (Rp)	Hasil Quick Ratio (%)
	1	2	3	4 = 1-2:3
2017	12.248.380.070	531.687.375	6.539.213.173	1,79
2018	8.950.940.631	921.886.427	7.251.783.978	1,10
2019	6.898.723.626	1.064.705.347	8.113.387.632	0,71

Sumber : Data diolah, 2020

Hasil perhitungan quick ratio tahun 2017 mendapat hasil 1,79%, dan pada tahun 2018 mengalami penurunan yang tinggi dengan hasil sebesar 1,10%, pada tahun 2019 mengalami penurunan dengan hasil sebesar 0,71%. Perolehan hasil dari tiga tahun mengalami penurunan dari tahun 2017 ke tahun 2019, kemampuan perusahaan untuk dapat melunasi hutang jangka pendeknya cukup kecil.

### 3. Cash Ratio (Rasio Lambat)

Cash ratio merupakan rasio untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayarkan hutang.

**TABEL 4.5**  
**Perhitungan Cash Ratio**

Tahun	kas + bank (Rp)	utang lancar (Rp)	hasil cash ratio (%)
	1	2	3 = 1:2
2017	4.805.033.522	6.539.213.173	0,73
2018	2.847.047.420	7.251.783.978	0,39
2019	3.866.483.493	8.113.387.632	0,47

Sumber : Data diolah, 2020

Hasil perhitungan cash ratio pada tahun 2017 dengan hasil sebesar 0,73% kemudian tahun 2018 mengalami penurunan yang signifikan dengan hasil sebesar 0,39%. Tahun 2019 mengalami kenaikan sebesar 0,08% dengan hasil 0,47%, perusahaan masih kurang baik menjaga likuiditas perusahaannya.

#### 4.2.3. Rasio Solvabilitas

##### 1. Debt to Asset Ratio

Debt to ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total hutang dengan total aktiva.

**TABEL 4.6**  
**Perhitungan Debt to Asset Ratio**

Tahun	Total Utang (Rp)	Total Aktiva (Rp)	Hasil Debt to Asset Ratio (%)
	1	2	3 = 1: 2

2017	20.438.591.787	33.538.405.658	0,6
2018	20.695.703.682	38.995.759.409	0,53
2019	25.099.922.978	44.905.547.441	0,55

Sumber : Data diolah, 2020

Perhitungan analisis Debt to Asset Ratio, maka dapat disimpulkan bahwa dalam tiga tahun ini utang perusahaan belum berpengaruh dalam pengelolaan aktiva, dimana aktiva tidak dapat dibiayai oleh utang, dapat dilihat dari tabel diatas bahwa total aktiva lebih besar dari total utang. Hasil yang di peroleh dari perhitungan dalam tiga tahun yaitu tahun 2017 sebesar 0,6% dan tahun 2018 mengalami penurunan menjadi 0,53%, akan tetapi pada tahun 2018 mengalami kenaikan menjadi 0,55%.

## 2. Debt to Equity Ratio

Debt to equity ratio adalah rasio yang membandingkan hutang perusahaan dengan total ekuitas.

**TABEL 4.7**

**Perhi  
tunga  
n  
Debt  
to**

Tahun	Total Utang (Rp)	Modal Sendiri (Rp)	Hasil Debt to Equity Ratio (%)
	1	2	3 = 1: 2
2017	20.438.591.787	12.887.375.899	1,58
2018	20.695.703.682	18.106.105.089	1,14
2019	25.099.922.978	19.568.456.583	1,28

## **Equity Ratio**

Sumber : Data diolah, 2020

Perhitungan Debt to Equity Ratio selama tiga tahun dapat dilihat bahwa modal sendiri tidak dapat menjadi jaminan untuk membayar utang, dimana dapat dilihat total utang lebih besar dari total modal sendiri yang dimiliki oleh perusahaan. Hasil perhitungan pada tahun 2017 mendapat hasil 1,58%, dan pada tahun berikutnya yaitu tahun 2018 menjadi 1,14% adanya penurunan, akan tetapi pada tahun 2019 mengalami kenaikan mencapai 1,28%.

### 3. Long Term Debt to Equity Ratio

LTDER adalah rasio yang menilai atau mengukur perbandingan antara hutang jangka panjang dengan modal.

**TABEL 4.8**  
**Perhitungan Long Term Debt to Equity Ratio**

tahun	Utang Jangka Panjang (Rp)	Ekuitas (Rp)	Hasil Long Debt to Equity Ratio (%)
	1	2	3 = 1:3
2017	13.899.378.614	13.099.813.871	1,06
2018	13.443.919.704	18.300.055.727	0,73
2019	16.986.535.346	19.805.624.463	0,85

mber : Data diolah, 2020

Sumber : Data diolah, 2020

Perhitungan long term debt to equity ratio sama dengan perhitungan dari debt to equity ratio, dimana dalam long term

debt to equity ratio mengukur berapa bagian ekuitas atau modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang. Perhitungan yang dilakukan dapat dilihat dari tabel diatas jumlah ekuitas lebih besar dari utang jangka panjang yang dimiliki oleh perusahaan, sehingga ekuitas mampu untuk menjamin utang jangka panjang. Hasil perhitungan yang didapat pada tahun 2017 sebesar 1,06%, pada tahun 2018 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya menjadi 0,73%, dan pada tahun 2019 cukup meningkat menjadi 0,85%.

#### 4.2.4. Rasio Profitabilitas

##### 1. Gross Profit Margin

Rasio ini mengukur efisiensi pengendalian harga pokok.

**TABEL 4.9**  
**Perhitungan Gross Profit Margin**

1. Gross profit margin	penjualan bersih	- harga pokok penjualan	x100%
	: penjualan bersih		
2017	2.334.310.783	- 877.963.069	x100%
	2.334.310.783		
			= 62,38%
2018	2.688.952.896	- 1.070.642.644	x100%
	2.688.952.896		
			= 60,18%
2019	3.093.520.541	- 1.230.588.103	x100%
	3.093.520.541		
			= 60,22%

Sumber : Data diolah, 2020

Rasio pada tahun 2017 sebesar 62,38% dan pada tahun 2018 sebesar 60,18%, artinya mengalami penurunan sebesar 2,2%. Tahun 2019 mengalami kenaikan sebesar 0,04% yaitu 60,22%.

## 2. Net Profit Margin

Net profit margin merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dibandingkan dengan volume penjualan.

**TABEL 4.10**  
**Perhitungan Net Profit Margin**

2. Net profit margin	laba bersih :	x100%
	penjualan bersih	
2017	1.457.397.243	x100%
	2.334.310.783	
	= 62,43%	
2018	1.618.480.392	x100%
	2.688.952.896	
	= 60,18%	
2019	1.867.580.687	x100%
	3.093.520.541	
	= 60,37%	

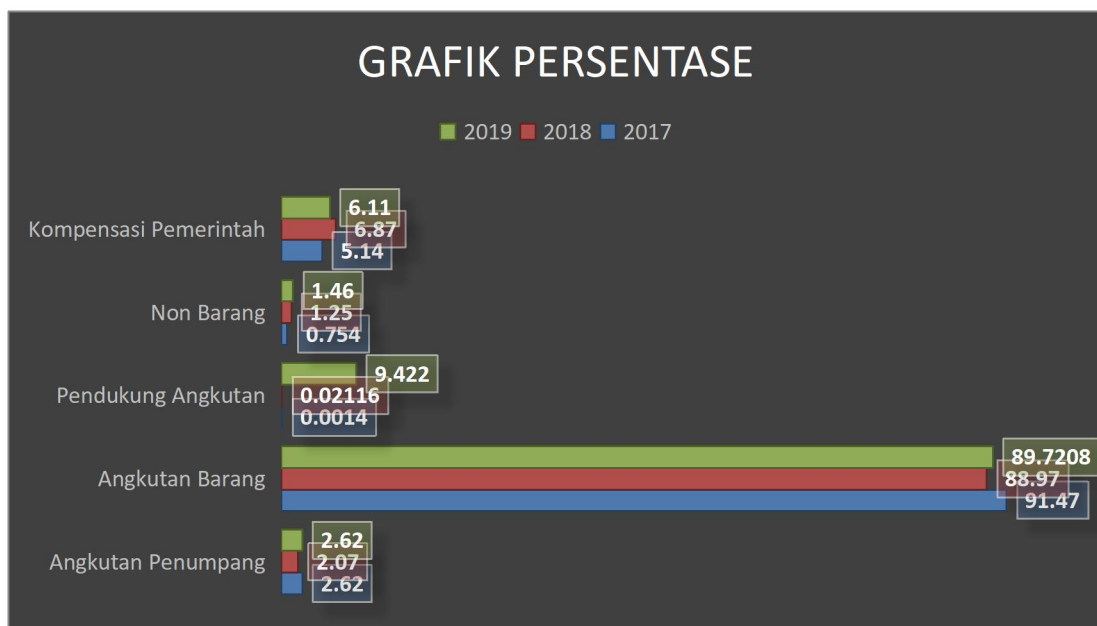
Sumber : Data diolah, 2020

Rasio pada tahun 2017 sebesar 62,75% kemudian pada tahun 2018 sebesar 60,18%, sehingga tidak mengalami peningkatan. Menunjukkan penurunan sebesar 2,57%. Kemudian

pada tahun 2019 rasio sebesar 60,37 % yang artinya mengalami kenaikan sebesar 0,19%.

#### 4.3. Pembahasan

##### 4.3.1. Segmen Usaha Pendapatan Operasional Terhadap Laba Perusahaan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang Periode Tahun 2017-2019



**Gambar 4.3.1**

**Grafik Persentase Peranan Segmen Terhadap Pendapatan Operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang**



Pada Gambar 4.3.1 terdapat persentase kontribusi pendapatan persegmen usaha terhadap pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang memiliki kontribusi pendapatan yang paling berpengaruh pada perkembangan usaha yaitu segmen usaha angkutan barang, dimana pada tahun 2017-2019 memiliki angka persentase tertinggi dan terbaik sebesar 91% pendapatan operasional dari segmen lainnya dikarenakan setiap harinya sumber daya alam batu-bara diangkut menuju kota lain dengan muatan yang banyak menggunakan angkutan barang dan menghasilkan pendapatan yang besar pada setiap tahunnya sehingga dapat menutupi biaya tetap.

Segmen usaha pendapatan operasional terhadap laba perusahaan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang pada penelitian ini menggunakan perhitungan rasio margin kontribusi. Menghitung pendapatan dibagi dengan total pendapatan sehingga menghasilkan presentase kontribusi pada setiap segmen usaha pada pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang.

Segmen usaha pendapatan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang periode tahun 2017-2019 yang menjadi sumber dana pendapatan terbesar dan terbaik yaitu segmen usaha angkutan barang. Terbesar khususnya batu-bara dikarenakan setiap harinya sumber daya alam batu-bara diangkut menuju kota lain dengan muatan yang

banyak menggunakan angkutan barang dan menghasilkan pendapatan yang besar pada setiap tahunnya sehingga dapat menutupi biaya tetap.

Pendapatan dan laba dapat dilaporkan atas segmen dari perusahaan atau keseluruhan perusahaan sesuai dengan kebutuhan. Pendapatan operasional harus lebih besar dari pada beban yang dikeluarkan agar perusahaan mendapat untung yang besardan tidak mengalami suatu kerugian yang akan berdampak pada kegiatan operasional suatu perusahaan.

Pendapatan operasional pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang mengalami peningkatan presentase pada tahun 2017 karena presentase tertinggi pada angkutan barang bagian batu-bara menghasilkan sebesar 87,22% dari laba operasi. Peningkatan laba operasi pada tahun 2017 sangat bagus untuk perkembangan perusahaan tetapi semakin besar laba yang dihasilkan menambah biaya yang dikeluarkan.

#### **4.3.2. Kinerja Keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang Periode Tahun 2017-2019**

Hasil perhitungan menggunakan tiga rasio yaitu likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas, dapat dilihat bahwa perusahaan belum mampu atau belum baik dalam meningkatkan pengelolaan keuangan perusahaan. Hasil perhitungan rasio likuiditas. Tahun 2017 nilai current ratio yang didapat sebesar 1,87% namun pada tahun 2018 mengalami penurunan yang cukup signifikan yaitu 1,23%. Tahun 2019 mengalami

kenaikan dengan hasil sebesar 0,85%, dalam hal ini nilai penurunannya dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2018 sebesar 0,64% kemudian tahun 2019 naik sebesar 0,38%. Berdasarkan data diatas kemampuan perusahaan untuk dapat melunasi hutangnya cukup kecil. Tahun 2017 pada tiap rupiahnya kewajiban jangka pendek dijamin dengan aktiva lancar sebesar 1,87% sedangkan pada tahun 2018 dijamin dengan aktiva lancar sebesar 0,64% tahun 2019 dijamin dengan aktiva lancar sebesar 0,85%, jadi untuk current ratio perusahaan keadaan kurang baik.

Hasil perhitungan berikutnya Quick ratio tahun 2017 mendapat hasil 1,79%, dan pada tahun 2018 mengalami penurunan yang tinggi dengan hasil sebesar 1,10% dan tahun 2019 mengalami penurunan dengan hasil sebesar 0,71%. Kemampuan perusahaan untuk dapat melunasi hutang jangka pendeknya cukup kecil. Kondisi keuangan perusahaan dalam keadaan baik karena standar industry quick ratio 1,5 kali. Perhitungan cash ratio Hasil perhitungan cash ratio pada tahun 2017 dengan hasil sebesar 0,73% kemudian tahun 2018 mengalami penurunan yang signifikan dengan hasil sebesar 0,39%. Tahun 2019 mengalami kenaikan sebesar 0,08% dengan hasil 0,47%, perusahaan masih kurang baik menjaga likuiditas perusahaannya.

Perhitungan rasio solvabilitas dengan hasil yaitu tahun 2017 mendapatkan hasil sebesar 0,6%, dan pada tahun 2018 mengalami penurunan menjadi 0,53%. Tahun berikutnya mengalami kenaikan sehingga hasil yang dicapai yaitu 0,55%, dapat dilihat bahwa total aktiva

lebih besar dari utang sehingga dapat disimpulkan debt to asset ratio dalam keadaan baik, dimana standar industri dari debt to asset ratio adalah 35%.

Perhitungan debt to equity ratio dimana total utang yang dimiliki oleh perusahaan lebih besar dari modal yang ada, standar industri dari debt to equity ratio adalah 80%. Perhitungan yang didapat yaitu tahun 2017 hasil yang didapat yaitu 1,58% dan pada tahun 2018 mendapat hasil sebesar 1,14% ada sedikit terjadi penurunan. Tahun 2012 mengalami peningkatan menjadi 1,28%, ini disebabkan meningkatnya total utang perusahaan dan hasil yang didapat sudah melebihi dari standar industri yang ada sehingga untuk debt to equity ratio perusahaan dalam keadaan kurang baik.

Berdasarkan perhitungan LTDtER dalam perhitungan yang dilakukan dapat dilihat dari tabel diatas jumlah ekuitas lebih besar dari utang jangka panjang yang dimiliki oleh perusahaan, sehingga ekuitas mampu untuk menjamin utang jangka panjang. Hasil perhitungan yang didapat pada tahun 2017 sebesar 1,06%, pada tahun 2018 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya menjadi 0,73%, dan pada tahun 2019 cukup meningkat menjadi 0,85% Sehingga dapat dikatakan baik.

Perhitungan rasio Profitabilitas pada Rasio Gross profit margin, Gross profit margin merupakan persentase laba kotor dibandingkan dengan penjualan. Semakin besar gross profit margin semakin baik keadaan perusahaan. Pada tahun 2017 sebesar 62,38% dan pada tahun 2018 sebesar 60,18%, artinya mengalami penurunan sebesar 2,2%. Tahun 2019

mengalami kenaikan sebesar 0,04% yaitu 60,22%. Standar industri 24,90% sehingga Gross profit margin dapat dikatakan baik. Angka tersebut menunjukkan bahwa pengelolaan biaya dalam memperoleh laba baik dan tahun ke tahun. Dengan kata lain, laba produksi relatif semakin meningkat.

Profit Margin Net profit margin atau margin Laba bersih adalah merupakan keuntungan penjualan setelah menghitung biaya dan pajak penghasilan. Margin ini menunjukkan perbandingan laba bersih dengan penjualan. Semakin tinggi net profit margin, semakin baik operasi suatu perusahaan. Pada perhitungan net profit margin mendapatkan hasil sebagai berikut tahun 2017 sebesar 62,75%, dan pada tahun berikutnya 2018 mengalami penurunan menjadi 60,18% kemudian mengalami kenaikan tahun 2019 menjadi 60,37%. Net profit margin diatas standar industri yaitu 20%. Hal tersebut menggambarkan bahwa perusahaan dalam menghasilkan laba cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa dari tahun ke tahun mengalami tingginya marjin laba.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

##### **5.1.1. Segmen Usaha Pendapatan Operasional Terhadap Laba Perusahaan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang Periode Tahun 2017-2019**

Pendapatan operasional pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Palembang mengalami peningkatan presentase pada tahun tahun 2017 karena presentase tertinggi pada angkutan barang bagian batu-bara menghasilkan sebesar 87,22% dari laba operasi. Peningkatan laba operasi pada tahun 2017 sangat bagus untuk perkembangan perusahaan tetapi semakin besar laba yang dihasilkan menambah biaya yang dikeluarkan.

### **5.1.2. Kinerja Keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang Periode Tahun 2017-2019**

Kinerja keuangan dari perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang belum berjalan dengan baik, karena berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan dengan rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas, banyak mengalami penurunan hal ini disebabkan pengelolaan keuangan perusahaan belum baik.

Hasil analisis secara umum berdasarkan rasio keuangan yaitu posisi likuiditas sudah dalam keadaan baik dalam hal perhitungan quick ratio, akan tetapi pada cash ratio perusahaan masih kurang dimana uang kas yang dimiliki perusahaan belum mampu melunasi utang perusahaan. Rasio solvabilitas dapat dilihat bahwa hanya debt to asset ratio dan LTDtER yang cukup meningkat, dan untuk perhitungan debt to equity ratio mengalami penurunan. Hal ini disebabkan perusahaan masih belum efektif dalam mengelola keuangan yang ada. Selanjutnya untuk rasio profitabilitas, perusahaan mengalami peningkatan, dimana keuntungan yang dimiliki oleh perusahaan sangatlah rendah di tahun 2018, Hal ini dapat membuat perusahaan mengalami kebangkrutan, kemudian perusahaan berhasil mengatasi hal tersebut.

### **5.2. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian, analisis, dan kesimpulan yang telah ditarik pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang, maka penulis menyarankan sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi masukan bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang agar dapat meningkatkan kualitas laporan keuangan yang lebih baik lagi dalam mengaudit pada laporan keuangan pada tahun selanjutnya.
2. Untuk meningkatkan kinerja keuangan perusahaan, perusahaan harus berusaha meningkatkan tingkat profitabilitasnya terutama pada gross profit margin, net profit margin yaitu dengan jalan menekan biaya usaha dan pengolaan modal secara efisien.
3. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Palembang untuk rasio keuangan khusus untuk rasio solvabilitas dan likuiditas perlu adanya kebijakan-kebijakan pengendalian interen agar kemampuan perusahaan dalam menggunakan utang dalam membiayai kegiatan usahanya, juga kemampuan perusahaan dalam meningkatkan keuntungan agar perusahaan tetap berjalan dengan baik.
4. Sebagai perusahaan yang berkecimpung dalam dunia usaha maka perusahaan sangat dianjurkan untuk mengevaluasi kinerja keuangan maupun kinerja perusahaan itu sendiri, dimana perusahaan masih banyak kekurangan.
5. Perusahaan sebaiknya mempertahankan pengelolaan biaya agar tetap cermat dan efisien, dengan demikian kemampuan perusahaan untuk meningkatkan profitabilitasnya pada masa yang akan datang akan lebih baik.





## DAFTAR PUSTAKA

- Arfan, I. L., & Ishak, M. (2009). Akuntansi Keperilakuan, Edisi 2. *Salemba Empat: Jakarta*.
- Artaman, D. M. A., Yuliarmi, N. N., & Djayastra, I. K. (2015). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang pasar seni sukawati gianyar. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 4(02), 87-105.
- Case, K. E., & Fair, R. C. (2007). *Principles of microeconomics*. Pearson Education.
- Dewi, D. R. R., Budiwibowo, S., & Sulistyowati, N. W. (2017, October). ANALISIS HUBUNGAN MARGIN KONTRIBUSI SEBAGAI ALAT BANTU PERENCANAAN LABA PADA INDUSTRI GAMELAN MARGO LARAS KAUMAN MAGETAN PERIODE 2014-2016. In *FIPA: Forum Ilmiah Pendidikan Akuntansi* (Vol. 5, No. 1).
- Garrison, N. Brewer. 2007. *Managerial Accounting, Akuntansi Manajerial*.
- Kusnadi, H., & Irmadariyani, R. (2000). Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate). *Prinsip, Prosedur*.
- Martani, D., Veronica, S., Wardani, R., Farahmita, A., & Tanujaya, E. (2012). Akuntansi Keuangan Menengah Berbasis PSAK. *Jakarta: Salemba Empat*.
- Martusa, R., & Wijaya, V. (2011). Peranan analisis cost-volume-profit dalam upaya merencanakan laba perusahaan. *Akurat Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 2(04).
- Mandagi, M. S., & Ilat, V. (2015). Evaluasi Penerapan Sistem Akuntansi Penggajian pada Kantor Jasa Penilaian Publik Benedictus Darmapuspita dan Rekan di Jakarta. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi*, 3(2).
- Mulansari, D., & Ismawati, K. (2016). Analisis Perencanaan Laba Dengan Menggunakan Metode Cost-Volume-Profit (Cvp) Pada Pt. Indo Acidatama Tbk. *Smooting*, 14(4).
- Rachmawulan, D. L., & Prasetyo, T. (2018). PENGARUH BIAYA VARIABEL TERHADAP MARGIN KONTRIBUSI (Penelitian Pada CV. Pratama Cipta Sejahtera). *Jurnal Wawasan dan Riset Akuntansi*, 5(1), 16-26.
- Silvana, F. (2014). Analisis Contribution Margin Untuk Menentukan Tingkat Penjualan Produk Dalam Rangka Memaksimalkan Laba (Studi Pada Perusahaan Timbangan X Kota Malang). *Jurnal Administrasi Bisnis*, 15(2).

- Subramanyam, K. R. & J. J. W. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono, P. D. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Indonesia:ALFABETA.
- Suharsaputra, U. (2014). *Quantitative Research Methods, Qualitative, and Action*. RefikaAditama: Bandung.
- Pinatik, S., & Pangkey, I. (2015). Analisis Efektivitas dan Efisiensi Anggaran Belanja pada Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sulawesi Utara. *Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi*, 3(4), 2801.
- Pongoh, M. (2013). Analisis Laporan Keuangan untuk Menilai Kinerja Keuangan PT. Bumi Resources Tbk. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi*, 1(3)

## DAFTAR LAMPIRAN

- 1....Lampiran 1. *Form* Topik dan Judul (*Fotocopy*)
- 2....Lampiran 2. Surat Balasan Dari Perusahaan (Asli)
- 3....Lampiran 3. *Form* Konsultasi (*Fotocopy*)
- 4....Lampiran 4. Surat Pernyataan (*Fotocopy*)
- 5....Lampiran 5. *Form* Revisi Ujian Pra Sidang (*Fotocopy*)
- 6....Lampiran 6. *Form* Revisi Ujian Kompre (Asli)

