

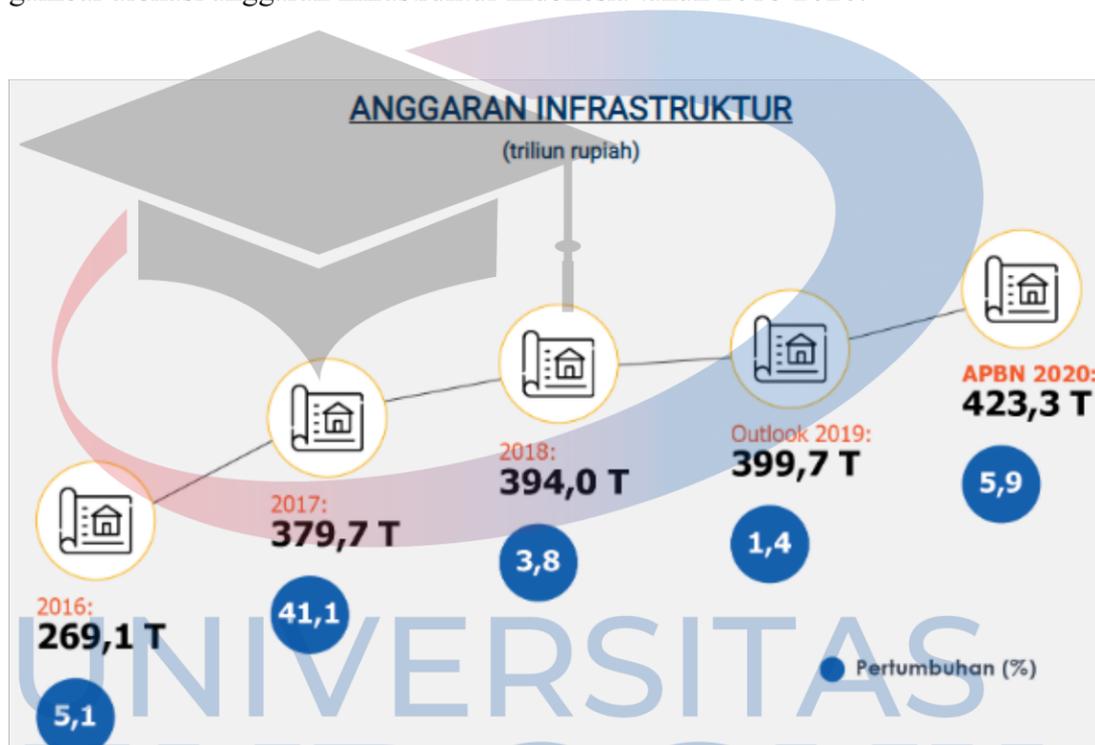
BAB I PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi merupakan salah satu sektor jasa yang ada di Indonesia. Sektor infrastruktur menjadi salah satu fokus utama di era pemerintahan Joko Widodo (Jokowi). Infrastruktur merupakan pondasi bagi Indonesia untuk mampu berkompetisi dengan negara lain. Ketersediaan infrastruktur menjadi modal Indonesia meningkat menjadi negara maju, dan tidak terperangkap sebagai negara berkembang saja atau “*middle income trap*”. Pada periode pertama pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wapres Jusuf Kalla 2015-2019 yang menjadi tahunnya pembangunan infrastruktur, Pemerintah telah membangun secara masif sejumlah infrastruktur, khususnya transportasi yang dilakukan dengan pendekatan Indonesia Sentris. Pembangunan infrastruktur transportasi tidak hanya terfokus di Pulau Jawa saja, tetapi juga dilakukan hingga daerah tertinggal, terluar, terdalam dan perbatasan (3TP). Pada periode kedua Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wapres Ma’ruf Amin dalam Kabinet Indonesia Maju, pembangunan infrastruktur akan tetap terus dilanjutkan beriringan dengan Pembangunan SDM yang unggul dan berkualitas. Pembangunan infrastruktur memberikan dampak berganda (*multiple effect*) yang mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pembangunan infrastruktur diharapkan dapat membuka keterisolasian, membuka ruang ekonomi baru, mendongkrak lapangan kerja baru, serta mengakselerasi nilai tambah perekonomian rakyat [1].

Indonesia memiliki visi serta misi untuk menjadi negara dengan produk domestik bruto (GDP) terbesar kelima di dunia pada 2045, sehingga Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 disusun sebagai titik tolak untuk mencapai sasaran pada visi Indonesia 2045 [2]. Dalam visi Indonesia 2045 sebagai negara maju memiliki sejumlah prasyarat, terutama infrastruktur dan sumber daya manusia (SDM) berkualitas. Berdasarkan The Global Competitiveness Report 2019 yang disusun oleh World Economic Forum (WEF), Indonesia menempati urutan ke-72 dari 141 negara dalam hal pembangunan infrastruktur [3]. Urutan tersebut menunjukkan masih lemahnya kondisi infrastruktur di Indonesia yang ditandai dengan

kurangnya kualitas dan kuantitas infrastruktur eksisting dan berimbas pada pertumbuhan ekonomi Indonesia yang berjalan dengan tidak efisien. Untuk mewujudkan visi Indonesia 2045, peran aktif pemerintah, swasta, serta masyarakat sangat dibutuhkan guna terlaksananya pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan. Salah satu peran pemerintah dalam pembangunan infrastruktur adalah dengan pengalokasian Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Berikut merupakan gambar alokasi anggaran infrastruktur Indonesia tahun 2016-2020.



Sumber : <https://www.kemenkeu.go.id/apbn2020>

Gambar 1.1 : Data Anggaran Infrastruktur Indonesia Tahun 2016-2020

Berdasarkan gambar Data Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara tahun 2020 menunjukkan bahwa adanya peningkatan anggaran infrastruktur setiap tahunnya yang berarti pembangunan sektor infrastruktur terus dilakukan pemerintah setiap tahunnya. Pada 2016, anggaran infrastruktur meningkat 5,1% menjadi Rp 269,1 triliun. Tahun 2017, anggaran bertambah menjadi Rp 379,7 triliun atau naik 41,1%. Tahun 2018 anggaran naik menjadi 394 triliun atau naik 3,8 persen. Pemerintah menaikkan anggaran infrastruktur sebesar 5,9 persen dari Rp399,7 triliun pada 2019 menjadi Rp423,3 triliun pada 2020.

Berikut infrastruktur yang telah dibangun dengan APBN 2020 yaitu pembangunan jaringan irigasi mencapai 280,84 kilometer, rel kereta api sepanjang 368,4 km, pembangunan jembatan 5.829,97 meter, dan juga menyelesaikan pembangunan lima pelabuhan. Pemerintah juga membangun 45 bendungan dengan rata-rata fisik selesai 53,61 persen, jalan terbaru terbangun 208,74 km, sistem penyediaan air minum (SPAM), terbangun 7.791 sambungan rumah tangga, dan sisanya berupa pertanian berupa pembangunan sumber air 1.241 unit, pembangunan Balai Penyuluhan (BPP) 12 unit, renovasi BPP 5.239 meter persegi sarana pendukung BPP 213 paket, dan pembanguna serta renovasi UPTD/balai 52 unit [4].

Kondisi pandemi COVID-19 yang melanda seluruh wilayah belahan dunia termasuk Indonesia tidak menghalangi upaya pemerintah untuk terus melanjutkan pembangunan infrastruktur. Justru dengan dilanjutkannya pembangunan infrastruktur di tengah pandemi tersebut dapat mendukung pemulihan ekonomi nasional, sehingga banyak tenaga kerja yang terserap. Tidak dipungkiri jika sejumlah sektor mengalami kontraksi dan tekanan yang luar biasa akibat pandemi COVID-19, sehingga banyak usaha yang terpaksa berhenti dan PHK yang terus menjadi kekhawatiran para pekerja. Pembangunan infrastruktur di tengah pandemi COVID-19 masih menjadi ujung tombak dalam pemulihan ekonomi nasional. Data Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan pertumbuhan ekonomi Indonesia pada kuartal II tahun 2021 melesit hingga 7,07 persen (yoy). Itu artinya, Indonesia telah berhasil keluar dari zona resesi yang sebelumnya pertumbuhan ekonomi tercatat minus pada 4 kuartal berturut-turut. Sebelumnya, pertumbuhan ekonomi kuartal I tahun 2021 tercatat berada di angka -0,74 persen. Sementara, pada kuartal II tahun 2020 tercatat kontraksi paling dalam pada sebesar -5,32. Pertumbuhan ekonomi yang kembali pada angka positif menunjukkan arah dan strategi pemerintah dalam memulihkan ekonomi nasional sudah benar. Sejumlah sektor tercatat mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan, termasuk konstruksi yang berhasil tumbuh pada angka 4,42 persen pada kuartal II tahun 2021. Angka tersebut melonjak dari sebelumnya yang tercatat minus hingga kuartal I tahun 2021. Hal itu terjadi karena realisasi belanja modal pemerintah untuk konstruksi mengalami kenaikan sebesar 50,22 persen dan meningkatnya kegiatan pembangunan infrastruktur yang sejalan dengan peningkatan impor bahan baku untuk aktivitas konstruksi seperti barang dari besi dan baja dasar [5].

Tabel 1.1 Fenomena Laba Perusahaan Sektor Infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020

Nama Emiten	Tahun	Fenomena
PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA)	2020	Di tahun 2020 laba bersih emiten transportasi dan logistik, PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) turun ditengah naiknya pendapatan sepanjang 2020. Penurunan tersebut disebabkan karena perseroan melakukan akuisisi perusahaan lelang otomotif JBA sebesar 52%, serta sebagai investasi awal dari Anteraja yang diperlukan untuk mengembangkan Express Delivery Company. Dengan demikian laba tahun berjalan yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk menjadi Rp 87,14 miliar turun 21,06% dari tahun 2019 yang sebesar Rp 110,40 miliar.
PT Citra Marga Nusaphala Tbk (CMNP)	2019	Sepanjang tahun 2019, emiten jalan tol PT Citra Marga Nusaphala Tbk (CMNP) membukukan laba bersih Rp 758,66 miliar. Laba ini naik tipis 0,37% dibandingkan periode sama tahun sebelumnya dengan raihan laba bersih Rp 755,85 miliar. Merujuk laporan keuangan Citra Marga Nusaphala (CMNP), pendapatan perusahaan ini sejatinya turun sekitar 7,85% menjadi Rp 3,52 triliun sepanjang 2019, dibandingkan tahun 2018 mencapai Rp 3,82 triliun. Perseroan masih bisa menghasilkan peningkatan laba bersih karena adanya penurunan beban pokok yang lebih besar dari pendapatan. Beban pokok turun 14,82 persen menjadi Rp2,23 triliun. Dari sisi neraca, total aset CMNP sepanjang tahun 2019 mencapai Rp 15,45 triliun, meningkat 14,95%, dibanding periode sama tahun sebelumnya sebesar Rp 13,44 triliun.
PT Bali Towerindo Sentra Tbk (BALI)	2019	PT Bali Towerindo Sentra Tbk mencatat perolehan laba bersih sebanyak Rp 46,02 miliar pada 2019, turun 8,5% secara tahunan. Berdasarkan publikasi laporan keuangan, emiten bersandi BALI meraup pendapatan sebanyak Rp 617,52 mliar atau naik 32,3% dibandingkan dengan tahun 2018 sebanyak Rp 463,17 miliar. Penurunan laba bersih disebabkan oleh kenaikan beban keuangan seiring peningkatan liabilitas. Per desember 2019, beban keuangan BALI tercatat Rp 205,84 miliar, naik 37 secara tahunan. Kenaikan beban disumbang oleh lonjakan beban bunga pinjaman bank sebesar 52% menjadi Rp 155,80 miliar. Jumlah tersebut juga setara 76% dari total beban keuangan BALI per desember 2019. Jumlah liabilitas naik 29% menjadi Rp2,24 triliun.
PT Nusantara Infrastructure Tbk (META)	2018	Berdasarkan laporan keuangan 2018, emiten berkode saham META mendapatkan laba tahun berjalan yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk senilai Rp 179,65 miliar, melonjak 364,21% dari Rp 38,7 miliar pada 2017. Secara keseluruhan, perseroan mengantongi pendapatan Rp 781,76 miliar pada 2018 atau turun tipis 1,29% dari Rp 792,01 miliar pada 2017. Pada 2018, META mendapatkan laba atas penjualan entitas anak senilai Rp 275,99 miliar. Perseroan memutuskan untuk mendivestasikan bisnis di sektor menara telekomunikasi, yang dijalankan PT Komet Infra Nusantara (KIN).

Pertumbuhan dan perkembangan sektor infrastruktur ini bisa dinilai dari kinerja perusahaan. Berdirinya sebuah perusahaan memiliki tujuan utama yaitu memaksimalkan perolehan laba dan mengurangi kerugian laba demi mempertahankan

kelangsungan hidup perusahaan. Untuk mencapai tujuan tersebut, kemampuan perusahaan dalam mengelola keuangan menjadi faktor dalam keberhasilan mencapai tujuan. Hal ini dapat dilihat dari kinerja keuangan perusahaan tersebut. Untuk pengukuran kinerja perusahaan terdapat dalam unsur keuangan yang disajikan dalam laporan keuangan. Laporan keuangan menunjukkan kondisi dan posisi keuangan perusahaan. Peningkatan nilai perusahaan dapat dicapai dengan melihat kemampuan perusahaan dan mencapai laba yang sudah ditargetkan. Laba perusahaan merupakan elemen penciptaan nilai perusahaan yang menunjukkan prospek perusahaan di masa depan. Melalui pencapaian laba tersebut, perusahaan dapat memberikan dividen kepada pemegang saham, dan meningkatkan pertumbuhan perusahaan serta mempertahankan kelangsungan hidupnya. Oleh sebab itu, perusahaan menerapkan strategi-strategi yang sesuai dengan kondisi saat ini untuk meningkatkan atau mempertahankan kinerja perusahaan yang telah dicapai. Dengan laporan keuangan maka dapat memudahkan para pemimpin perusahaan dan pihak manajemen untuk melihat kondisi keuangan sebuah perusahaan berdasarkan data-data aktual yang telah tertera pada laporan keuangan. Bagi perusahaan, laporan keuangan berguna untuk menyusun dan merencanakan suatu strategi, serta untuk mengambil keputusan strategis, sehingga tanpa adanya laporan keuangan, perusahaan akan mengalami kesulitan dalam menganalisis hal-hal yang terjadi di dalam perusahaan dan juga mengalami kesulitan dalam mengetahui kondisi dan posisi perusahaan.

Kinerja keuangan perusahaan mempunyai hubungan erat dengan pengukuran dan penilaian kinerja. Kinerja perusahaan berkaitan juga dengan kegiatan operasional perusahaan yang meliputi aspek keuangan, pemasaran, penghimpunan dan penyaluran dana, teknologi, serta aspek sumber daya manusia. Kinerja juga berhubungan dengan kemampuan perusahaan dalam pengelolaan dan pengalokasian sumber daya. Pengukuran kinerja digunakan perusahaan untuk melakukan perbaikan atas aspek-aspek tersebut agar dapat bersaing dengan perusahaan lain. Pengukuran kinerja keuangan perusahaan ini dilakukan dengan menggunakan analisis rasio keuangan. Secara umum, ada beberapa rasio-rasio keuangan yang dapat menganalisis laporan keuangan suatu perusahaan yaitu Rasio Likuiditas, Rasio Solvabilitas, Rasio Aktivitas dan Rasio Profitabilitas.

Tingkat profitabilitas menggambarkan kinerja perusahaan yang dilihat dari kemampuan perusahaan menghasilkan profit. Kemampuan perusahaan memperoleh profit ini menunjukkan apakah perusahaan mempunyai prospek yang baik atau tidak dimasa yang akan datang. Profitabilitas dalam penelitian ini diproksikan dengan *Return on Assets* (ROA) karena dapat menunjukkan bagaimana kinerja perusahaan dilihat dari penggunaan keseluruhan aset yang dimiliki oleh perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. *Return on Assets* (ROA) merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas penggunaan aset perusahaan dalam menciptakan laba bersih. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset. [6]

Rasio Likuiditas diproksikan oleh *Current Ratio* (CR) merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan memenuhi kewajiban jangka pendek, oleh karena rasio tersebut menunjukkan seberapa jauh tuntutan dari kreditur jangka pendek dipenuhi oleh aktiva yang diperkirakan menjadi uang tunai dalam periode yang sama dengan jatuh tempo hutang [7]. Semakin tinggi *current ratio* berarti semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek [8]. *Current ratio* yang terlalu tinggi menunjukkan kelebihan aktiva lancar yang menganggur. Jadi hal tersebut tidak baik bagi profitabilitas perusahaan karena aktiva lancar menghasilkan *return* yang lebih rendah dibandingkan dengan aktiva tetap [9]. Sehingga *current ratio* yang tinggi belum tentu baik ditinjau dari segi profitabilitas. Berdasarkan penelitian terdahulu, bahwa *Current ratio* berpengaruh signifikan positif terhadap *Return on Asset* [10]. Namun berbeda dengan penelitian lainnya, bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Return On Asset* perusahaan [11].

Rasio Solvabilitas diproksikan oleh *Debt to Equity Ratio* adalah rasio perbandingan antara hutang dan modal. Rasio ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar hutang yang dimiliki oleh sebuah perusahaan dalam menjalankan kegiatan perusahaannya dibandingkan dengan nilai modal yang dimiliki [12]. Semakin tinggi *Debt to Equity Ratio*, semakin kecil modal yang dapat dijadikan sebagai jaminan utang. Semakin kecil jumlah modal yang dimiliki perusahaan akan dapat menimbulkan dampak penurunan jumlah laba yang diperoleh perusahaan. Berdasarkan penelitian terdahulu, bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *Return On Asset*

perusahaan [11]. Namun berbeda dengan penelitian lainnya, bahwa *Debt to Equity Ratio* secara parsial tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap Profitabilitas pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018 [13].

Rasio Aktivitas diproksikan oleh *Total Assets Turnover* atau perputaran total aset yang digunakan untuk mengetahui keahlian perusahaan dalam memanfaatkan seluruh aset yang dimiliki. Ukuran penggunaan aktiva yang paling relevan adalah penjualan, karena berpengaruh penting bagi laba [14]. *Total Assets Turnover* merupakan rasio yang menunjukkan tingkat efisiensi dalam menggunakan aktiva, peningkatan perputaran assetjuga menunjukkan kinerja perusahaan yang baik. Berdasarkan penelitian terdahulu, bahwa *Total Asset Turnover* secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Profitabilitas pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018 [13]. Namun berbeda dengan penelitian lainnya yang menyatakan bahwa secara parsial *Total Assets Turn Over* tidak berpengaruh terhadap ROA perusahaan Otomotif dan Komponennya yang terdaftar di BEI periode 2010 – 2014 [15].

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk menganalisis kinerja keuangan yang ditinjau dari aspek rasio profitabilitas dengan judul "Pengaruh Rasio Likuiditas, Solvabilitas dan Aktivitas Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan (Studi Kasus Pada Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020)".

1.2. Rumusan Masalah

Masalah yang akan dirumuskan dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah rasio likuiditas (*Current Ratio*) berpengaruh terhadap kinerja keuangan Perusahaan Jasa sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020 ?
2. Apakah rasio solvabilitas (*Debt to Equity*) berpengaruh terhadap kinerja keuangan Perusahaan Jasa sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020 ?
3. Apakah rasio aktivitas (*Total Asset Turnover Ratio*) berpengaruh terhadap kinerja keuangan Perusahaan Jasa sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020 ?

4. Apakah rasio likuiditas (*Current Ratio*), rasio solvabilitas (*Debt to Equity*) dan rasio aktivitas (*Total Asset Turnover Ratio*) berpengaruh secara simultan terhadap kinerja keuangan Perusahaan Jasa sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020 ?

1.3. Ruang Lingkup

Untuk membatasi fokus penelitian, pelaksanaan penelitian difokuskan pada pembahasan mengenai pengaruh Likuiditas, Solvabilitas dan Profitabilitas Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur :

1. Variabel Bebas : Likuiditas diproksikan oleh *Current Ratio* (X1), Solvabilitas diproksikan oleh *Debt to Equity* (X2) dan Aktivitas diproksikan oleh *Total Asset Turnover Ratio* (X3)
2. Variabel Terikat : Kinerja Keuangan diproksikan oleh *Return on Asset*
3. Subjek Penelitian : Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur
4. Objek Penelitian : Laporan Keuangan Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh Rasio Likuiditas (*Current Ratio*) terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020.
2. Untuk mengetahui pengaruh Rasio Solvabilitas (*Debt to Equity*) terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020.
3. Untuk mengetahui pengaruh Rasio Aktivitas (*Total Asset Turnover Ratio*) terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020.
4. Untuk mengetahui pengaruh rasio likuiditas (*Current Ratio*), rasio solvabilitas (*Debt to Equity*) dan rasio aktivitas (*Total Asset Turnover Ratio*) secara simultan terhadap kinerja keuangan Perusahaan Jasa sektor Infrastruktur (*Return On Asset / ROA*) pada tahun 2016-2020.

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

Secara Teoritis :

1. Dapat menambah pengetahuan bagi penulis dalam bidang manajemen keuangan khususnya mengenai kemampuan menganalisa kinerja keuangan perusahaan dengan menggunakan analisis Rasio Likuiditas (*Current Ratio*), Rasio Solvabilitas (*Debt to Equity*) dan Rasio Aktivitas (*Total Asset Turnover Ratio*).
2. Dapat menjadi referensi tambahan bagi peneliti lain yang akan mengambil topik yang serupa.

Secara Praktis :

1. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan informasi ataupun sebagai bahan pertimbangan bagi perusahaan dalam pengambilan keputusan terhadap suatu kebijakan yang direncanakan

2. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi suatu informasi bagi peneliti sendiri dan bisa lebih menambah pengetahuan serta pengalaman khususnya menganalisa Rasio Likuiditas (*Current Ratio*), Rasio Solvabilitas (*Debt to Equity*) dan Rasio Aktivitas (*Total Asset Turnover Ratio*) terhadap Kinerja Keuangan.

3. Bagi Akademi

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi bahan kajian atau referensi bagi penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan Analisis Rasio Likuiditas (*Current Ratio*), Rasio Solvabilitas (*Debt to Equity*) dan Rasio Aktivitas (*Total Asset Turnover Ratio*) terhadap Kinerja Keuangan.

4. Bagi Pihak Lain

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi sumbangan pikiran bagi para pembaca yang akan melakukan penelitian di bidang yang sama atau sebagai informasi tambahan kepada pihak kreditur, pemegang saham, pihak intern perusahaan ataupun pihak yang membutuhkan.

1.6.Originalitas Penelitian

Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian dengan judul "Analisis Pengaruh *Current Ratio* dan *Total Asset Turnover* terhadap *Return on Asset*. (Studi Kasus Pada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pangkalbalam) [16]. Adapun perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian sebelumnya meneliti *Return On Asset* pada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pangkalbalam) sedangkan pada penelitian ini meneliti Perusahaan Jasa Sektor Infrastruktur.
2. Penelitian sebelumnya menggunakan variabel likuiditas dan aktivitas. Sedangkan pada penelitian ini menggunakan variabel likuiditas, variabel solvabilitas dan variabel aktivitas. Alasan peneliti menambahkan variabel solvabilitas karena solvabilitas berperan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan hutang
3. Periode penelitian sebelumnya dilakukan pada tahun 2011-2016 sedangkan penelitian ini dilakukan untuk periode tahun 2016-202

UNIVERSITAS
MIKROSKIL