ANALISIS PENGARUH PENDAPATAN ANGKUTAN PENUMPANG TERHADAP TINGKAT LIKUIDITAS PADA PT. KERETA API (Persero)

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian Sidang
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi

oleh :

Nama : Selly Nurlety Hidayat
NIM : 21200050

JURUSAN MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
BANDUNG
2004

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

ANALISIS PENGARUH PENDAPATAN ANGKUTAN PENUMPANG TERHADAP TINGKAT LIKUIDITAS PADA PT. KERETA API (Persero)

Skripsi

Untuk memenuhi salah satu syarat ujian sidang
Untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi
Pada jurusan manajemen fakultas ekonomi
Universitas Komputer Indonesia
Bandung

Menyetujui,
Bandung, Agustus 2004

Pembimbing I	Pembimbing II
Prof. Dr. Hj. Ria Ratna Ariawati M.S., Ak	**M. Benny Alexandri, SE., MM**
NIP . 130.217.713	**NIP . 4127.34.02.017**

Mengetahui,

Dekan	Ketua Jurusan
Prof. Dr. Hj. Ria Ratna Ariawati M.S., Ak	**Dra. Tutty S. Martadiredja. M.Si**
NIP . 130.217.713	**NIP . 131.124.775**

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

PERSETUJUAN REVISI SKRIPSI

Judul	**:**	**Analisis Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap Tingkat Likuiditas Pada PT. Kereta Api (Persero)**
Nama	**:**	**Selly Nurlety Hidayat**
Nim	**:**	**21200050**
Program Studi	**:**	**S1**
Jurusan	**:**	**Manajemen**
Fakultas	**:**	**Ekonomi**

Tim Pembimbing,

Pembimbing I	**Pembimbing II**
Prof. Dr. Hj. Ria Ratna Ariawati M.S., Ak	**M. Benny Alexandri, SE., MM**
NIP . 130.217.713	**NIP . 4127.34.02.017**

Tim Pembahas,

1. **Dra. Tutty S. Martadiredja. M.Si**
   NIP . 131.124.775 _____
2. **Raeny Dwisanty, SE., M.Si**
   NIP . 4127.34.02.006 _____
3. **M. Benny Alexandri, SE., MM.**
   NIP . 4127.34.02.017 _____

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

ABSTRAK

Selly Nurlety Hidayat, Analisis Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap Tingkat Likuiditas Pada PT. Kereta Api (Persero), Dibimbing oleh Prof. Dr. Hj. Ria Ratna Ariawati, M.S.Ak. dan M. Benny Alexandri, SE., MM.

Akibat semakin keras dan tajamnya persaingan antar perusahaan di segala bidang dalam dunia usaha, banyak perusahaan yang berusaha untuk terus mengembangkan usahanya guna mempertahankan kelangsungan hidup dalam menghadapi persaingan tersebut. Salah satunya adalah PT. Kereta Api (Persero) melalui upaya pengembangan usaha jasa angkutan, khususnya jasa angkutan penumpang.

Keberhasilan PT. Kereta Api (Persero) dalam mengangkut penumpang dapat menyebabkan besarnya pendapatan yang diperoleh. Pendapatan inilah yang nantinya dapat digunakan perusahaan untuk membiayai operasinya juga untuk melunasi hutang-hutang yang harus segera dipenuhi. Berdasarkan uraian di atas, maka penulis dalam melakukan penelitian mengambil judul "Analisis Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap Tingkat Likuiditas Pada PT. Kereta Api (Persero)".

Dalam penelitian ini, metode analisis yang digunakan adalah korelasi *Pearson Product Moment* yang didukung oleh aplikasi SPSS 11.0 *for windows* dan *Microsoft Office 2000*. Dilanjutkan dengan uji t dua pihak *(two tail test)* dengan tingkat kesalahan 5 % dan koefisien determinasi (KD).

Adapun hasil analisis mengenai pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero) adalah sebagai berikut :

1. Pendapatan angkutan penumpang selama periode 1998 – 2003 cenderung mengalami kenaikan.
2. Tingkat likuiditas perusahaan selama periode 1998 – 2003 yang diukur dengan menggunakan *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio* cenderung mengalami penurunan.
3. Pendapatan angkutan penumpang mempunyai pengaruh negatif terhadap *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio*. Atau dengan kata lain, pendapatan angkutan penumpang mempunyai pengaruh negatif terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero)

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

ABSTRACT

Selly Nurlety Hidayat, Anaysis The Earning Of Transportation Passenger Influence To Liquidity Level At PT. Kereta Api (Persero), mentored by Prof. Dr. Hj. Ria Ratna Ariawati, M.S.Ak. and M. Benny Alexandri, SE., MM.

The effect of getting harder and sharply competition berween company in the world of bussines, a lot of company not stopped to develop its effort to keep the continuity of living in and also to face the competition. One of them is PT. Kereta Api (Persero) through the development of transportation service effort, specially transportation service of passenger.

The successful of PT. Kereta Api (Persero) in transporting passenger can cause the leve of obtained earnings. This earning later can be used by a company to defray its operation also to pay the debt whis is immediately fulfilled. Based on the description above, the writer in doing this research take the title "Anaysis The Earning Of Transportation Passenger Influence To Liquidity Level At PT. Kereta Api (Persero)".

In this research, the analysis method used is correlation of Pearson Product Moment supported by SPSS 11.0 for windows and Microsoft Excel 2000. Continued with t-test (two tail test) with a mistake level 5 % and coefficient determination (KD).

As for the result analyse to hit the earning of transportation passenger influence to liquidity level at PT. Kereta Api (Persero) shall be as follow :

1. Earning of transportation passenger between 1998-2003 was increased.
2. The liduidity level of PT. Kereta Api (Persero) between 1998-2003 which is measured by *current ratio*, *quick ratio* and *cash ratio* was decreased.
3. Earning of transportation passenger have a negative influence to current ratio, quick ratio, and cash ratio. Or in another words earning of transportation passenger have a negative influence to liquidity level at PT. Kereta Api (Persero).

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena berkat rahmat dan karunia–Nya, penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul **ANALISIS PENGARUH PENDAPATAN ANGKUTAN PENUMPANG TERHADAP TINGKAT LIKUIDITAS PADA PT. KERETA API (Persero)** tepat pada waktunya.

Adapun maksud dari penyusunan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat ujian sidang guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dikarenakan keterbatasan waktu dan materi yang mendukung. Namun, atas bantuan dan dukungan dari semua pihak, akhirnya penulis dapat mengatasi hal ini.

Oleh karena itu dalam kesempatan yang baik ini, dengan segala kerendahan hati, perkenankanlah penulis untuk mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ir. Eddy Suryanto Soegoto, M.Sc. Selaku Rektor Universitas Komputer Indonesia.
2. Ibu Prof. Dr. Hj. Ria Ratna Ariawati, M.S.Ak. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi sekaligus sebagai Dosen Pembimbing I dalam penyusunan skripsi ini.
3. Ibu Dra. Tutty S. Martadiredja, M.Si. Selaku Ketua Jurusan Manajemen.
4. Bapak M. Benny Alexandri, SE., MM. Selaku Dosen Pembimbing II dalam penyusunan skripsi ini.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

5. Ibu Isniar Budiarti, SE. Selaku Dosen Wali Manajemen-1 tahun akademik 2000/2004.
6. Seluruh staff Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero) dan Daop 2 Bandung yang telah banyak membantu penulis dalam melakukan penelitian dan pengumpulan data.
7. Ibunda dan ayahanda serta adik-adikku, Sindy dan Vickry yang telah banyak memberikan do'a, dukungan, serta perhatian baik moril maupun materiil selama penulis menuntut ilmu.
8. Sahabat setia ku, Anggie, yang selalu menemani penulis dalam suka dan duka dari awal hingga akhir perjalanan.
9. Tonny Hari Ngambarsapto dan Ardiko Wijaya yang selalu memberikan dukungan, nasehat, dan bantuan dalam menyelesaikan segala sesuatu, terutama dalam penyusunan skripsi.
10. Anak-anak Manajemen 1 UNIKOM 2000, terutama James, Irma, Holend, Lien, dan Juni yang telah banyak memberikan keceriaan juga persahabatan yang sangat indah sampai dengan hari ini.
11. Anak-anak Manajemen Keuangan yang selalu mendorong penulis untuk selalu terus bersemangat dalam menjalankan detik-detik akhir perkuliahan yang semakin hari semakin berat.
12. Kathy dan Uwie yang selalu berada disamping penulis untuk menjadi sahabat setia dalam menghadapi berbagai permasalahan hidup.
13. Jay_Dee yang telah banyak memberikan penulis inspirasi untuk terus berjuang menghadapi hidup dengan atau tanpa.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

14. Semua pihak yang telah banyak membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Harapan penulis, meskipun kecil artinya semoga hal ini bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan serta potensi penulis. Semoga Allah SWT selalu membimbing kita ke jalan yang diridhoi-Nya .Amin.

Bandung, Agustus 2004

Penulis

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

DAFTAR ISI

Hal

LEMBAR PENGESAHAN i

PERSETUJUAN REVISI SKRIPSI ii

MOTTO iii

ABSTRAK iv

ABSTRACT v

KATA PENGANTAR..... vi

DAFTAR ISI..... ix

DAFTAR GAMBAR xiii

DAFTAR TABEL..... xiv

DAFTAR GRAFIK.....xv

DAFTAR LAMPIRAN..... xvi

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian..... 1

1.2 Identifikasi Masalah 3

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian..... 3

1.4 Kegunaan Hasil Penelitian..... 4

1.5 Kerangka Pemikiran dan Hipotesis 5

1.5.1. Kerangka Pemikiran..... 5

1.5.2. Hipotesis..... 7

1.6 Lokasi dan Waktu Penelitian 7

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Jasa 9

2.1.1. Pengertian Jasa..... 9

2.1.2 Klasifikasi Jasa 9

2.1.3. Karakteristik Jasa 13

2.2 Pendapatan 15

2.2.1. Pengertian Pendapatan 15

2.2.2. Macam-macam Pendapatan..... 16

2.3 Aktiva Lancar..... 17

2.3.1. Pengertian Aktiva Lancar 17

2.3.2. Pos-pos yang termasuk Aktiva Lancar 17

2.4 Likuiditas 19

2.4.1. Pengertian Likuiditas 19

2.4.2. Rasio Likuiditas 20

2.4.3. Macam-macam Likuiditas..... 21

2.4.4. Faktor-faktor yang mempengaruhi Likuiditas..... 21

BAB III OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian 23

3.2 Metode Penelitian..... 23

3.2.1 Desain Penelitian..... 23

3.2.2 Operasionalisasi Variabel 24

3.2.3 Prosedur Pengumpulan Data..... 25

3.2.3.1.Jenis Dan Sumber Data..... 25

3.2.3.2. Teknik Pengumpulan Data..... 25

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

3.2.4 Metode Analisa dan Pengujian Hipotesis..... 26

3.2.4.1 Analisa Korelasi..... 26

3.2.4.2 Koefisien Determinasi..... 28

3.2.4.3 Rancangan Pengujian Hipotesis 28

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

4.1 Hasil Penelitian 30

4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan 30

4.1.2 Struktur Organisasi PT. Kereta api (Persero)..... 34

4.1.3 Deskipsi Jabatan 37

4.2 Pembahasan Penelitian 39

4.2.1 Analisis Pendapatan Angkutan Penumpang..... 39

4.2.2 Analisis Tingkat Likuiditas PT. Kereta Api (Peresero) ... 42

4.2.2.1 *Current Ratio* 42

4.2.2.2 *Quick Ratio* 45

4.2.2.3 *Cash Ratio*..... 48

4.2.3 Analisis Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang terhadap Tingkat Likuiditas PT. Kereta api (Persero) 50

4.2.3.1 Pengaruh Pendapatan Angkutan penumpang terhadap *Current Ratio* 50

4.2.3.2 Pengaruh Pendapatan Angkutan penumpang terhadap *Quick Ratio* 54

4.2.3.3 Pengaruh Pendapatan Angkutan penumpang terhadap *Cash Ratio*..... 58

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan 63

5.2 Saran 64

DAFTAR PUSTAKA 66

LAMPIRAN-LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

DAFTAR GAMBAR

Hal

Gambar 1.1 Kerangka Pemikiran 5

Gambar 3.1 Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan Hipotesis 29

Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) 36

Gambar 4.2 Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan Hipotesis Pendapatan Angkutan Penumpang Berpengaruh Terhadap *Current Ratio* 53

Gambar 4.3 Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan Hipotesis Pendapatan Angkutan Penumpang Berpengaruh Terhadap *Quick Ratio* 57

Gambar 4.4 Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan Hipotesis Pendapatan Angkutan Penumpang Berpengaruh Terhadap *Cash Ratio* 61

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

DAFTAR TABEL

Hal

Tabel 1.1 Jadwal dan Kegiatan Penelitian 8

Tabel 3.1 Operasionalisasi Variabel 24

Tabel 3.2 Interpretasi Berbagai Nolai Koefisien Korelasi 28

Tabel 4.1 Pendapatan Angkutan Penumpang 40

Tabel 4.2 *Current Ratio (%)* 43

Tabel 4.3 *Quick Ratio (%)* 46

Tabel 4.4 *Cash Ratio (%)* 48

Tabel 4.5 Perhitungan Korelasi *Pearson Product Moment* Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap *Current Ratio* 51

Tabel 4.6 Hasil Perhitungan Korelasi SPSS (Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap *Current Ratio*) 52

Tabel 4.7 Perhitungan Korelasi *Pearson Product Moment* Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap *Quick Ratio* 55

Tabel 4.8 Hasil Perhitungan Korelasi SPSS (Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap *Quick Ratio*) 56

Tabel 4.9 Perhitungan Korelasi *Pearson Product Moment* Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap *Cash Ratio* 59

Tabel 4.10 Hasil Perhitungan Korelasi SPSS (Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap *Cash Ratio*) 60

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

DAFTAR GRAFIK

Hal

Grafik 4.1 Kenaikan dan Penurunan Pendapatan Angkutan Penumpang..... 42

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

DAFTAR LAMPIRAN

Hal

Lampiran 1 Neraca PT. Kereta Api (Persero) Periode 1997-2001 67

Lampiran 2 Neraca PT. Kereta Api (Persero) Periode 2002-2003 69

Lampiran 3 Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api (Persero)
Periode 1997-2001 70

Lampiran 4 Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api (Persero)
Tahun 2002 72

Lampiran 5 Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api (Persero)
Periode 2003 74

Lampiran 6 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) 76

Lampiran 7 Nilai-nilai dalam Distribusi t 77

Lampiran 8 Perhitungan Tingkat Likuiditas PT Kereta Api (Persero)
Dengan Menggunakan Microsoft Excel 2000 78

Lampiran 9 Analisis Aktiva lancar dan Hutang lancar
Dengan Menggunakan Microsoft Excel 2000 80

Lampiran 10 Analisis Quick Assets dan Cash Assets
Dengan Menggunakan Microsoft Excel 2000 81

Lampiran 11 Surat Penerimaan Penelitian 82

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Di era globalisasi seperti sekarang ini, perkembangan dunia usaha telah menyebabkan tingkat persaingan antar perusahaan di segala bidang, baik yang sejenis maupun yang tidak sejenis, menjadi semakin keras dan tajam. Sehingga untuk dapat mempertahankan kelangsungan hidup dan menghadapi persaingan antar satu sama lain di dalamnya, suatu perusahaan harus terus menerus mampu mengembangkan usahanya.

Melihat keadaan ini, sebagai salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi sekaligus sebagai satu-satunya perusahaan perkeretaapian di Indonesia, PT. Kereta Api (Persero) merasa termotivasi untuk lebih meningkatkan lagi eksistensinya melalui pengembangan usaha jasa angkutan, khususnya jasa angkutan penumpang bagi masyarakat.

Dalam upaya untuk mengembangkan usaha tersebut, PT. Kereta Api (Persero) membutuhkan dana yang besar. Dana ini dapat diperoleh dari PT. Kereta Api (Persero) sendiri atau dari pihak luar, seperti bank. Bahkan, dapat pula diperoleh dari pemerintah yang berupa subsidi. Dana yang telah diperoleh tersebut, kemudian digunakan oleh PT. Kereta Api (Persero) untuk keperluan operasinya, seperti pembelian bahan bakar, perawatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kereta api, penambahan tempat duduk, pembelian lokomotif baru, dan lain sebagainya. Hal ini dimaksudkan agar operasi yang dijalankan dalam

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

memberikan jasa angkutan penumpang dapat berlangsung dengan lebih baik dan lancar.

Keberhasilan PT. Kereta Api (Persero) dalam mengangkut penumpang, akan menyebabkan besarnya pendapatan yang diperoleh. Pendapatan inilah yang kemudian dapat digunakan oleh PT. Kereta Api (Persero) untuk membiayai operasinya. Selain untuk membiayai operasinya tersebut, pendapatan juga dapat dijadikan sumber dana untuk memenuhi kewajiban atau hutang-hutang PT. Kereta Api (Persero) yang harus segera dipenuhi, dengan cara menggunakan alat pembayaran yang memiliki "kekuatan membayar".

Semakin besar "kekuatan membayar" yang dimiliki perusahaan, maka semakin besar pula kemampuan perusahaan tersebut untuk memenuhi segala kewajiban finansialnya yang harus segera dipenuhi.

Suatu perusahaan yang mempunyai "kekuatan membayar" sedemikian besarnya, sehingga mampu memenuhi segala kewajiban finansialnya yang segera harus dipenuhi, dikatakan sebagai perusahaan yang "likuid". Sebaliknya, perusahaan yang tidak mempunyai "kemampuan membayar" dikatakan sebagai perusahaan yang "illikuid".

Dengan demikian, maka kemampuan perusahaan untuk dapat menyediakan alat-alat pembayaran tersebut, sehingga dapat memenuhi kewajiban finansialnya pada saat ditagih, dinamakan dengan likuiditas.

Berdasarkan dengan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero) dalam sebuah skripsi yang berjudul

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

“Analisis Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap Tingkat Likuiditas Pada PT. Kereta Api (Persero)”.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka penulis mengidentifikasikan masalah-masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat pendapatan angkutan penumpang yang diperoleh PT. Kereta Api (Persero).
2. Bagaimana tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero).
3. Bagaimana pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero).

1.3. Maksud Dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini yaitu untuk mengumpulkan, mengolah, mempelajari, menganalisis data dan menarik kesimpulan mengenai pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas perusahaan.

Sedangkan, tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui tingkat pendapatan angkutan penumpang yang diperoleh PT. Kereta Api (Persero).
2. Untuk mengetahui tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero).
3. Untuk mengetahui pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero).

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

1.4. Kegunaan Hasil Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan kegunaan dari hasil penelitian sebagai berikut :

1. Kegunaan Operasional
   a. Bagi Perusahaan

      Hasil penelitian ini minimal dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta alat bantu bagi perusahaan dalam mengelola keuangan dimana penulis melakukan penelitian.

   b. Bagi Pihak Terkait

      Hasil Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan sumber informasi bagi perusahaan lain yang menjalin hubungan kerja sama dengan perusahaan.

   c. Bagi Pihak Lain

      Dijadikan sebagai tambahan sumber informasi bagi pihak lain yang ingin menyusun skripsi dengan topik yang sama, khususnya jurusan Manajemen.

2. Kegunaan Pengembangan Ilmu
   a. Bagi Penulis

      Menambah wawasan dan pengetahuan tentang pendapatan angkutan penumpang kereta api serta pengaruhnya terhadap likuiditas.

   b. Bagi Peneliti Lain

      Diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan referensi tambahan bagi rekan-rekan mahasiswa dalam pembuatan laporan ilmiah dengan pembahasan yang sama.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

c. Bagi Pengembangan Ilmu Manajemen Keuangan

Diharapkan dapat dijadikan masukan bagi pengembangan ilmu manajemen itu sendiri.

1.5. Kerangka Pemikiran Dan Hipotesis

1.5.1 Kerangka Pemikiran

Dengan semakin keras dan tajamnya persaingan antar perusahaan di dunia usaha dalam segala bidang, maka banyak perusahaan berusaha untuk terus menerus mengembangkan usahanya. Hal ini disebabkan oleh adanya keinginan pada setiap perusahaan untuk dapat mempertahankan kelangsungan hidup sekaligus untuk menghadapi persaingan tersebut. Salah satu diantaranya adalah PT. Kereta Api (Persero) yang merupakan satu-satunya perusahaan perkeretaapian di Indonesia.

Upaya pengembangan usaha yang akan dilakukan ini tentu saja membutuhkan dana yang besar. Dimana dana tersebut dapat diperoleh dari perusahaan itu sendiri atau pihak luar seperti bank, yang berupa hutang. Bahkan dapat juga diperoleh dari pemerintah dalam bentuk subsidi.

Dana yang telah diperoleh tersebut, kemudian digunakan oleh PT. Kereta Api (Persero) untuk keperluan operasinya, seperti pembelian bahan bakar, perawatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kereta api, penambahan tempat duduk, pembelian lokomotif baru, dan lain sebagainya. Hal ini dimaksudkan agar operasi yang dijalankan dalam memberikan jasa angkutan penumpang dapat berlangsung dengan lebih baik dan lancar.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Keberhasilan PT. Kereta Api (Persero) dalam mengangkut penumpang, akan menyebabkan besarnya pendapatan yang diperoleh. Adapun yang dimaksud dengan pendapatan menurut **Kusnadi (2000:19)** dalam buku **Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate). Prinsip, Prosedur, dan Metode** adalah :

> **"Suatu penambahan aktiva (harta) yang mengakibatkan bertambahnya modal tetapi bukan karena penambahan modal dari pemilik atau bukan hutang melainkan melalui penjualan barang atau jasa kepada pihak lain, karena pendapatan ini dapat dikatakan sebagai kontra prestasi yang diterima atas jasa-jasa yang telah diberikan ke pihak lain".**

Pendapatan inilah yang kemudian dapat digunakan oleh PT. Kereta Api (Persero) untuk membiayai operasinya. Selain untuk membiayai operasinya tersebut, pendapatan angkutan penumpang juga dapat dijadikan sumber dana untuk memenuhi kewajiban atau hutang-hutang PT. Kereta Api (Persero) yang harus segera dipenuhi, dengan cara menggunakan alat pembayaran yang memiliki "kekuatan membayar", seperti kas atau efek. Semakin besar "kekuatan membayar" yang dimiliki perusahaan, maka semakin besar pula tingkat likuiditasnya.

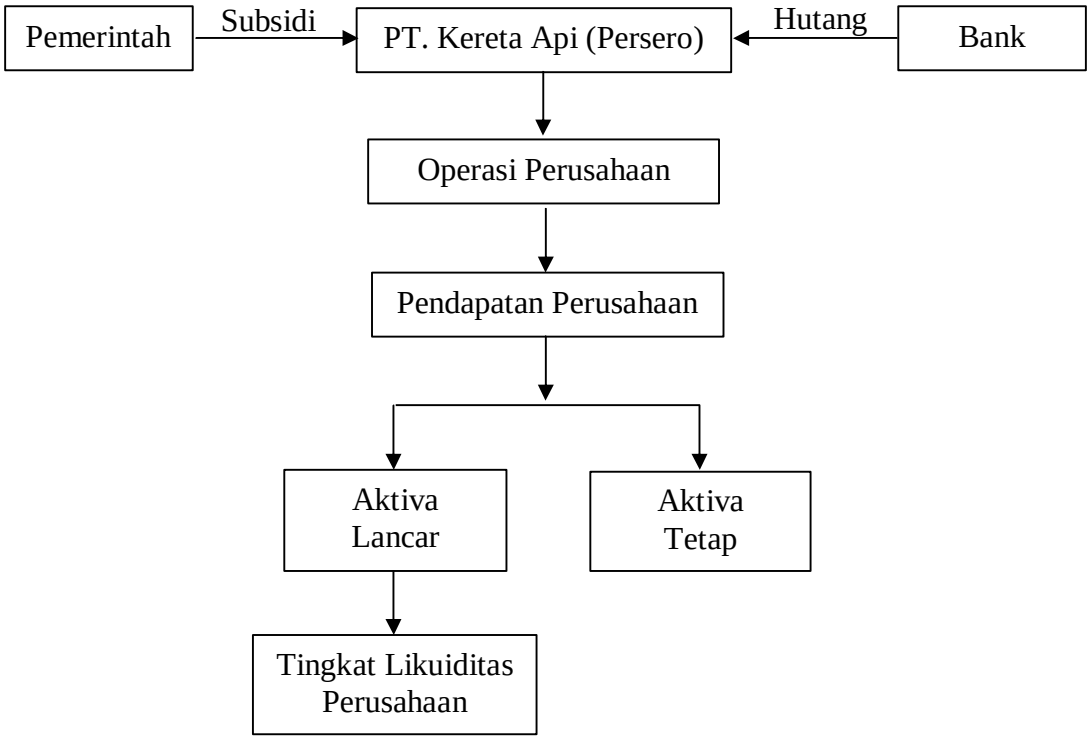
Menurut **Henry Simamora (1999:363)** dalam buku **Akuntansi Manajemen**, pengertian likuiditas adalah :

> **"Kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya yang jatuh tempo dalam waktu dekat".**

Suatu perusahaan yang mempunyai "kekuatan membayar" sedemikian besarnya, sehingga mampu memenuhi segala kewajiban finansialnya yang segera harus dipenuhi, dikatakan sebagai perusahaan yang "likuid". Sebaliknya, perusahaan yang tidak mempunyai "kemampuan membayar" dikatakan sebagai perusahaan yang "illikuid".

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Adapun kerangka pemikiran yang dapat dibuat berdasarkan uraian di atas adalah sebagai berikut :



Gambar 1.1.

Kerangka Pemikiran

1.5.2 Hipotesis

Berdasarkan uraian di atas, maka Penulis membuat sebuah hipotesa awal yaitu bahwa **pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero).**

1.6. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan di PT. Kereta Api (Persero), Jl. Perintis Kemerdekaan No.1 Bandung, dengan waktu penelitian kurang lebih selama 4 (Empat) bulan terhitung dari Juni 2004 sampai dengan Agustus 2004.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Untuk lebih jelasnya penulis memaparkannya dalam tabel dibawah ini :

Tabel 1.1.

Jadwal dan Kegiatan Penelitian

Uraian Kegiatan	Juni				Juli				Agustus				September			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Persiapan			■	■	■											
Pengumpulan data					■	■	■	■								
Pengolahan data							■	■	■							
Penyusunan skripsi								■	■	■	■					

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Jasa

2.1.1. Pengertian Jasa

Menurut **Fandy Tjiptono (2000:6)** dalam buku **Manajemen Jasa**, jasa dapat didefinisikan sebagai berikut :

> **"Setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Produksi jasa bisa berhubungan dengan produk fisik maupun tidak".**

Menurut **Philip Kotler (2001:602)** dalam buku **Manajemen Pemasaran Di Indonesia** yang diterjemahkan oleh **Ancella Anitawati,** pengertian jasa adalah **:**

> **"Kegiatan atau manfaat yang bisa ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya tidak bisa diraba dan tidak menghasilkan kepemilikan apapun".**

Sedangkan, menurut **Hansen dan Mowen (2000:43)** dalam buku **Manajemen Biaya** yang diterjemahkan oleh **Salemba Empat**, pengertian jasa adalah :

> **"Tugas atau kegiatan yang dilakukan pelanggan dengan menggunakan produk fasilitas organisasi".**

2.1.2. Klasifikasi Jasa

Menurut **Fandy Tjiptono (2000:8)** dalam buku **Manajemen Jasa,** klasifikasi jasa dapat dilakukan berdasarkan tujuh kriteria, yaitu :

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

1. Segmen Pasar

   Berdasarkan segmen pasar, jasa dapat dibedakan menjadi jasa kepada konsumen akhir (misalnya taksi, asuransi jiwa, dan pendidikan) dan jasa kepada konsumen organisasional (misalnya jasa akuntansi dan perpajakan, jasa konsultasi manajemen, dan jasa konsultasi hokum). Sebenarnya ada kesamaan di antara kedua segmen pasar tersebut dalam pembelian jasa. Baik konsumen akhir maupun kondumen organisasional sama-sama melalui proses pengambilan keputusan, meskipun faktor-faktor yang mempengaruhi pembeliannya berbeda. Perbedaan utama antara kedua segmen tersebut adalah alasan dalam memilih jasa, kuantitas jasa yang dibutuhkan, dan kompleksitas pengerjaan jasa tersebut.

2. Tingkat keberwujudan *(tangibility)*

   Kriteria ini berhubungan dengan tingkat keterlibatan produk fisik dengan konsumen. Berdasarkan kriteria ini, jasa dapat dibedakan menjadi tiga macam, yaitu :

   a. *Rented goods service*

      Dalam jenis ini, konsumen menyewa dan menggunakan produk-produk tertentu berdasarkan tarif tertentu selama jangka waktu tertentu pula. Konsumen hanya dapat menggunakan produk tersebut, karena kepemilikannya tetap berada pada pihak perusahaan yang menyewakannya. Contohnya penyewaan mobil, kaset video, *laser disc*, villa, dan apartemen.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

b. *Owned goods service*

Pada *owned goods service*, produk-produk yang dimiliki konsumen direparasi, dikembangkan atau ditingkatkan unjuk kerjanya, atau dipelihara/dirawat oleh perusahaan jasa. Jenis jasa ini juga mencakup perubahan bentuk pada produk yang dimiliki konsumen. Contoh jasa reparasi, pencucian mobil, perawatan rumput lapangan golf, perawatan taman, pencucian pakaian, dan lain-lain.

c. *Non goods service*

Karakteristik khusus pada jenis ini adalah jasa personal bersifat *intangible* (tidak berbentuk produk fisik) ditawarkan kepada para pelanggan. Contohnya, supir, dosen, pemandu wisata, dan lain-lain.

3. Keterampilan penyedia jasa

Berdasarkan tingkat keterampilan penyedia jasa, jasa terdiri dari atas *professional service* (misalnya konsultan manajemen) dan *nonprofessional service* (misalnya supir taksi). Pada jasa yang memerlukan keterampilan tinggi dalam proses operasinya, pelanggan cenderung sangat selektif dalam memilih penyedia jasa. Hal ini yang menyebabkan para professional dapat 'mengikat' para pelanggannya. Sebaliknya jika tidak memerlukan keterampilan tinggi, seringkali loyalitas pelanggan rendah karena penawaran sangat banyak.

4. Tujuan organisasi jasa

Berdasarkan tujuan organisasi jasa dapat dibadi menjadi *commercial service* atau *profit service* (misalnya penerbangan, bank, dan jasa parsel) dan

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

nonprofit service (misalnya sekolah, yayasan dana bantuan, panti asuhan, panti wreda, perpustakaan, dan museum).

5. Regulasi

   Dari aspek regulasi, jasa dapat dibagi menjadi *regulated service* (misalnya pialang, angkutan umum, dan perbankan) dan *nonregulated service* (seperti makelar, katering, dan pengecatan rumah).

6. Tingkat intensitas karyawan

   Berdasarkan tingkat intensitas karyawan (keterlibatan tenaga kerja), jasa dapat dikelompokan menjadi dua macam, yaitu *equipment based service* (seperti cuci mobil otomatis, jasa sambungan telepon, jarak jauh, ATM) dan *people based service* masih dapat dikelompok menjadi kategori tidak terampil, terampil, dan pekerja professional. Jasa yang padat karya *(people based)* biasanya ditemukan pada perusahaan yang memang memerlukan banyak tenaga ahli dan apabila pemberian jasa itu harus dilakukan di rumah atau di tempat usaha pelanggan. Perusahaan juga akan bersifat padat karya bila proses penyampaian jasa kepada satu pelanggan memakan waktu, sehingga perusahaan membutuhkan personil yang relatif banyak untuk melayani pelanggan yang lain. Sementara itu perusahaan yang bersifat *equipment based* mengandalkan penggunaan mesin dan peralatan canggih yang dapat dikendalikan dan dipantau secara otomatis atau semi otomatis. Ini dilakukan dengan tujuan untuk menjaga konsistensi kualitas jasa yang diberikan.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

7. Tingkat kontak penyedia jasa dan pelanggan

   Berdasarkan tingkat kontak ini, secara umum jasa dapat dibagi menjadi *high contact service* (misalnya universitas) dan *low contact service* (misalnya bioskop). Pada jasa yang tingkat kontak dengan pelanggannya tinggi, keterampilan interpersonal karyawan harus diperhatikan oleh perusahaan jasa, karena kemampuan membina hubungan sangat dibutuhkan dalam berurusan dengan orang banyak, misalnya keramahan, sopan santun, komunikatif, dan sebagainya. Sebaliknya pada jasa yang tingkat kontak dengan pelanggan rendah, justru keahlian teknis karyawan yang paling penting.

2.1.3. Karakteristik Jasa

Menurut **Fandy Tjiptono (2000:15)** dalam buku **Manajemen Jas**a, ada empat karakteristik pokok pada jasa yang membedakannya dengan barang. Keempat karakteristik tersebut meliputi :

1. Tidak berwujud *(intangibility)*

   Jasa bersifat *intangible*, artinya tidak dapat dilihat, dirasa, diraba, dicium, atau didengar sebelum dibeli. Konsep *intangible* ini sendiri memiliki dua pengertian, yaitu :

   a. Sesuatu yang tidak dapat disentuh dan tidak dapat dirasa.
   b. Sesuatu yang tidak mudah didefinisikan, diformulasikan, atau dipahami secara rohaniah.

   Seseorang tidak dapat menilai hasil dari jasa sebelum ia menikmatinya sendiri. Bila pelanggan membeli jasa, maka ia hanya menggunakan,

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

memanfaatkan, atau menyewa jasa tersebut. Pelanggan tersebut tidak lantas memiliki jasa yang dibelinya.

2. Tidak terpisahkan *(inseparability)*

   Barang biasanya diproduksi, kemudian dijual, lalu dikonsumsi. Sedangkan jasa biasanya dijual dahulu, baru kemudian diproduksi dan dikonsumsi secara bersamaan. Interaksi antara penyedia jasa dan pelanggan merupakan ciri khusus dalam pemasaran jasa. Keduanya memepengaruhi hasil *(outcome)* dari jasa tersebut. Dalam hubungan penyedia jasa dan pelanggan ini, efektivitas individu yang menyampaikan jasa *(contact personel)* merupakan unsur penting. Dengan demikian, kunci keberhasilan bisnis jasa ada pada proses rekrutmen, kompensasi, pelatihan dan peengembangan karyawannya. Faktor lain yang tidak kalah pentingnya adalah pemberian perhatian khusus pada tingkat partisipasi/keterlibatan pelanggan dalam proses jasa (misalnya aktivitas dan peran serta pelajar atau mahasiswa dalam pendidikan di sekolah atau perguruan tinggi).

3. Bervariasi *(variability)*

   Jasa bersifat sangat variabel karena merupakan *nonstandardized out put*, artinya banyak variasi bentuk, kualitas dan jenis, tergantung pada siapa, kapan, dan dimana jasa tersebut dihasilkan. Ada tiga faktor yang menyebabkan variabilitas kualitas jasa, yaitu :

   a. Kerja sama atau partisipasi pelanggan selama penyampaian jasa
   b. Moral atau motivasi karyawan dalam melayani pelanggan
   c. Beban kerja perusahaan

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

4. Cepat hilang *(perishability)*

   Jasa merupakan komoditas tidak tahan lama dan tidak dapat disimpan. Kursi pesawat yang kosong, kamar hotel yang tidak dihuni, atau jam tertentu tanpa pasien di tempat praktik dokter gigi akan berlalu atau hilang begitu saja karena tidak dapat disimpan. Dengan demikian, bila suatu jasa tidak digunakan, maka jasa tersebut akan berlalu begitu saja. Namun, ada pengecualian dalam karakteristik *perishability* dan penyimpanan jasa. Dalam kasus tertentu, jasa bisa disimpan, yaitu dalam bentuk pemesanan (misalnya reservasi tiket pesawat), peningkatan permintaan akan suatu jasa pada saat permintaan sepi, dan penundaan penyampaian jasa (misalnya asuransi).

2.2. Pendapatan

2.2.1 Pengertian Pendapatan

Menurut **Kusnadi (2000:9)** dalam buku **Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate). Prinsip, Prosedur, dan Metode**, pendapatan adalah :

> **"Suatu penambahan aktiva (harta) yang mengakibatkan bertambahnya modal tetapi bukan karena penambahan modal dari pemilik atau bukan hutang melainkan melalui penjualan barang atau jasa kepada pihak lain, karena pendapatan ini dapat dikatakan sebagai kontra prestasi yang diterima atas jasa-jasa yang telah diberikan ke pihak lain".**

Menurut **Michael F. Van Breda** dan **Eldon S. Hendriksen (2000:377)** dalam buku **Teori Akuntasi** yang diterjemahkan **Herman Wibowo**, pendapatan adalah :

> **"Arus masuk atau penambahan lainnya pada aktiva suatu satuan usaha atau penyelesaian kewajiban-kewajibannya (atau kombinasi keduanya) dari pengiriman atau produksi barang,**

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

pemberian jasa, atau kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama atau pusat dari satuan usaha yang berkesinambungan".

Sedangkan menurut **Lili M. Sadeli** dan **Bedjo Siswanto (1999:44)** dalam buku **Akuntansi Manajemen. Sistem, Proses, dan Pemecahan soal**, yang dimaksud dengan pendapatan *(revenue)* adalah :

"Penambahan bruto dalam modal, sebagai dampak dari aktivitas perusahaan".

2.2.2. Macam-macam Pendapatan

Menurut **Kusnadi (2000:19)** dalam buku **Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate). Prinsip, Prosedur, dan Metode**, pendapatan ada dua macam, yaitu :

1. Pendapatan operasi

   Pendapatan operasi dapat diperoleh dari dua sumber, yaitu :

   a. Penjualan kotor

      Penjualan kotor adalah penjualan sebagaimana tercantum dalam faktur atau jumlah awal pembebanan sebelum dikurangi penjualan retur dan potongan penjualan.

   b. Penjualan bersih

      Penjualan bersih adalah penjualan yang diperoleh dari penjualan kotor dikurangi retur penjualan ditambah dengan potongan penjualan dan lain-lain.

2. Pendapatan non operasi

   Pendapatan non operasi dapat diperoleh dari dua sumber, yaitu :

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

a. Pendapatan bunga

   Pendapatan bunga adalah pendapatan yang diterima perusahaan karena telah meminjamkan uangnya kepada pihak lain.

b. Pendapatan sewa

   Pendapatan sewa adalah pendapatan yang diterima perusahaan karena telah menyewakan aktivanya untuk perusahaan lain.

2.3. Aktiva Lancar

2.3.1. Pengertian Aktiva Lancar

Menurut **S. Munawir (2000:14)** dalam buku **Analisa Laporan Keuangan**, aktiva lancar adalah uang kas dan aktiva lainnya yang dapat diharapkan untuk dicairkan atau ditukarkan menjadi uang tunai, dijual atau dikonsumer dalam periode berikutnya (paling lama satu tahun atau dalam perputaran kegiatan perusahaan yang normal).

2.3.2. Pos-pos Yang Termasuk Aktiva Lancar

Menurut **S. Munawir (2000:14)** dalam buku **Analisa Laporan Keuangan**, yang termasuk dalam kelompok aktiva lancar (likuid) adalah :

a. Kas atau uang tunai yang dapat digunakan untuk membiayai operasi perusahaan.

b. Investasi jangka pendek (surat-surat berharga atau *marketable securities*)

   Investasi jangka pendek (surat-surat berharga atau *marketable securities*) adalah investasi yang sifatnya sementara (jangka pendek) dengan maksud untuk memanfaatkan uang kas yang untuk sementara belum dibutuhkan dalam operasi. Yang termasuk investasi jangka pendek adalah deposito di

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

bank, surat-surat berharga yang berwujud saham, obligasi dan surat hipotek, serifikat bank, dan lain-lain.

c. Piutang wesel

Piutang wesel adalah tagihan perusahaan kepada pihak lain yang dinyatakan dalam suatu wesel atau perjanjian yang diatur dalam undang-undang.

d. Pihutang dagang

Pihutang dagang adalah tagihan kepada pihak lain (kepada kreditor atau langganan) sebagai akibat adanya penjualan barang dagangan secara kredit.

e. Persediaan

Persediaan adalah semua barang-barang yang diperdagangkan yang sampai tanggal neraca masih di gudang atau belum laku dijual.

f. Pihutang penghasilan atau penghasilan yang masih harus diterima

Pihutang penghasilan atau penghasilan yang masih harus diterima adalah penghasilan yang sudah menjadi hak perusahaan karena perusahaan telah memberikan jasa atau prestasinya, tetapi belum diterima pembayarannya, sehingga merupakan tagihan.

g. Persekot atau biaya yang di bayar dimuka

Persekot atau biaya yang dibayar di muka adalah pengeluaran untuk memperoleh jasa atau prestasi dari pihak lain, tetapi pengeluaran itu belum menjadi biaya atau jasa atau prestasi pihak lain itu belum dinikmati oleh perusahaan pada periode ini melainkan pada periode berikutnya.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

2.4. Likuiditas

2.4.1. Pengertian Likuiditas

Struktur kekayaan suatu perusahaan erat hubungannya dengan struktur modalnya. Dengan menghubungkan elemen-elemen aktiva di satu pihak dengan elemen-elemen pasiva di lain pihak, kita akan dapat memperoleh banyak gambaran tentang keadaan finansiil suatu perusahaan. Dalam menilai posisi keuangan dan potensi atau kemajuan-kemajuan perusahaan ini, faktor yang paling utama adalah likuiditas.

Likuiditas ini menurut **Henry Simamora (1999:363)** dalam buku **Akuntansi Manajemen** adalah :

"Kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya yang jatuh tempo dalam waktu dekat".

Menurut **Bambang Riyanto (1998:25)** dalam buku **Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan**, likuiditas merupakan :

"Kemampuan suatu badan usaha untuk memenuhi kewajiban finansiil yang jatuh tempo".

Sedangkan menurut **Buchari Alma (2001:243)** dalam buku **Pengantar Bisnis**, pengertian likuiditas adalah :

"Kemampuan badan usaha melunasi utang-utangnya yang jatuh tempo".

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa likuiditas adalah kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban financialnya yang harus segera dipenuhi.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

2.4.2. Rasio Likuiditas

Menurut **Bambang Riyanto (1998:256)** untuk mengukur tingkat likuiditas perusahaan dapat digunakan alat pengukur berupa rasio-rasio**,** yaitu :

1. *Current ratio*

   Rasio ini sering digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar hutang yang harus segera dipenuhi (hutang jangka pendek) dengan harta yang diharapkan dapat diubah menjadi uang kas dalam jangka pendek (aktiva lancar). Perhitungan rasio ini menggunakan rumus sebagai berikut :

$$Current\ Ratio \quad \frac{Aktiva\ Lancar}{Hutang\ Lancar}$$

   Menurut **Bambang Riyanto (1998:26)**, apabila suatu perusahaan *current ratio* nya kurang dari 2 : 1 atau 200%, maka dianggap kurang baik, kecuali perusahaan kredit.

2. *Quick ratio*

   Rasio ini sering digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar hutang yang harus segera dipenuhi (hutang jangka pendek) dengan harta yang diharapkan dapat diubah menjadi uang kas dalam jangka yang lebih pendek, yaitu kas, efek, dan piutang. Perhitungan rasio ini menggunakan rumus sebagai berikut :

$$Quick\ Ratio \quad \frac{Kas \quad Efek \quad Piutang}{Hutang\ Lancar}$$

   Menurut **Bambang Riyanto (1998:26)**, apabila suatu perusahaan *quick ratio* nya kurang dari 1 : 1 atau 100% , maka dianggap kurang baik.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

3. *Cash ratio*

   Rasio ini sering digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar hutang yang harus segera dipenuhi (hutang jangka pendek) dengan harta yang diharapkan dapat diubah menjadi uang kas dalam jangka yang sangat pendek, yaitu kas dan efek. Perhitungan rasio ini menggunakan rumus sebagai berikut :

$$Cash\ Ratio \quad \frac{Kas \quad Efek}{Hutang\ Lancar}$$

2.4.3. Macam-macam Likuiditas

Bila diteliti lebih dalam maka kewajiban-kewajiban yang harus segera dipenuhi perusahaan dapat dibedakan menjadi :

1. Kewajiban pada pihak intern perusahaan (likuiditas intern)

   Likuiditas intern adalah kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban di dalam perusahaan, misalnya pembayaran gaji dan upah.

2. Kewajiban pada pihak ekstern perusahaan (likuiditas ekstern)

   Likuiditas ekstern adalah kemampuan perusahaan untuk membayar kewajiban pada pihak luar perusahaan, seperti pembayaran bunga pinjaman, angsuran hutang jangka panjang dan hutang jangka pendek yang jatuh tempo.

2.4.4 Faktor-faktor yang mempengaruhi likuiditas

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi tingkat likuiditas perusahaan adalah :

1. Kenaikan aktiva lancar

   Transaksi-transaksi yang dapat mengakibatkan kenaikan aktiva lancar antara lain :

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Penjualan aktiva tetap

Penjualan saham atau obligasi

Keuntungan dari penjualan surat-surat berharga

Tambahan modal sendiri

Tambahan hutang jangka panjang

2. Penurunan hutang lancar

   Transaksi-transaksi yang dapat mengakibatkan turunnya atau berkurangnya utang lancar pada pokoknya adalah sama seperti transaksi-transaksi yang dapat menaikan aktiva lancar, hanya saja tambahan dana yang diperoleh tidak digunakan untuk menambah aktiva lancar melainkan digunakan untuk membayar atau mengurangi hutang lancar.

3. Transaksi yang menyangkut dengan aktiva lancar dan hutang lancar, seperti pembayaran utang lancar dengan menggunakan pembayaran uang tunai melalui bank, efek atau dengan barang.

4. Penambahan dana pada elemen-elemen seperti kas, efek, dan piutang.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

BAB III

OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.1. Objek Penelitian

Dalam penelitian skripsi ini, objek penelitian yang akan dikaji adalah pendapatan angkutan penumpang pada PT. Kereta Api (Persero) serta hubungannya dengan tingkat likuiditas perusahaan.

3.2. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode penelitian deskriptif dan verifikatif, yaitu jenis penelitian yang dilakukan bertujuan untuk memperoleh deskripsi suatu objek yang tergantung pada variabel yang kita pakai dan mengetahui kejelasan hubungan kedua variabel penelitian. Sedangkan **Supomo (1999:26)** mengemukakan bahwa dikatakan deskriptif adalah karena penelitian berdasarkan pada masalah-masalah yang berupa fakta-fakta saat ini dari suatu populasi, sedangkan yang dikatakan dengan verifikatif dimana dalam penelitian ini dilakukan pengujian hipotesis hubungan antara kedua variabel yaitu variabel pendapatan angkutan penumpang dengan variabel tingkat likuiditas.

3.2.1. Desain Penelitian

Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analisis yang digunakan dengan mengadakan pendekatan survey berupa pengamatan terhadap data keuangan pada tahun 1998 - 2003, kemudian melakukan pengujian hipotesis dan mengadakan interpretasi tentang hubungan yang terjadi.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

3.2.2 Operasionalisasi Variabel

Variabel yang akan dikaji adalah pendapatan angkutan penumpang sebagai variabel *independent* atau bebas (X), yaitu variabel yang mempengaruhi veriabel yang lain (variabel Y), dan tingkat likuiditas perusahaan sebagai variabel *dependent* atau terikat (Y), yaitu varibel yang timbul dan dipengaruhi oleh variabel yang lain (variabel) X. Adapun operasionalisasi dari kedua variabel tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1.

Operasionalisasi Variabel

Variabel	Konsep Variabel	Indikator	Skala
Pendapatan angkutan penumpang (Variabel X)	Hasil yang diterima perusahaan dari pemberian jasa angkutan kereta api kepada penumpang	Penjualan tiket	rasio
Tingkat Likuiditas (Variabel Y)	Kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban yang jatuh tempo dalam waktu dekat (Henry Simamora 1999:25)	1. Current ratio Standar Minimumnya adalah 200% 2. Quick ratio Standar Minimumnya adalah 100% 3. Cash ratio Standar Minimumnya adalah 50%	rasio

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

3.2.3 Prosedur Pengumpulan Data

3.2.3.1 Jenis Dan Sumber Data

Dalam penelitian ini, jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif karena dinyatakan dengan angka-angka yang menunjukan nilai terhadap besaran atas variable yang diwakilinya. Data kuantitatif digunakan untuk memahami peristiwa dari data tersebut.

Sumber data yang digunakan oleh penulis adalah data sekunder, dimana datanya sudah tersedia, dan tidak perlu diolah lagi. Data-data ini merupakan data yang berhubungan secara langsung dengan penelitian yang dilaksanakan dan bersumber pada PT. Kereta Api (Persero), yakni antara lain berasal dari laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2003, serta literatur – literatur yang digunakan sebagai acuan untuk menyelesaikan skripsi ini.

3.2.3.2 Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik penelitian, sebagai operasional dari metode penelitian yang digunakan, dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

1. Penelitian kepustakaan

   Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari, meneliti, dan menelaah berbagai literatur dari perpustakaan dan mempelajari literatur-literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti untuk memperoleh data sekunder.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

2. Penelitian lapangan

   Metoda ini dilakukan dengan cara pengumpulan data, baik berupa tulisan-tulisan, peraturan-peraturan, maupun dokumen-dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian dan masalah penelitian

3.2.4 Metode Analisis Dan Rancangan Pengujian Hipotesis

Metode analisis yang digunakan untuk menentukan pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero) adalah analisis korelasi dengan pengolahan data sebagai berikut :

1. Menghitung perkembangan tingkat pendapatan angkutan penumpang (pap) digunakan rumus komparatif sebagai berikut :

$$\frac{pap(n) \quad pap(n \quad 1)}{pap(n \quad 1)} \text{ x } 100\%$$

2. Menghitung tingkat likuiditas perusahaan digunakan rumus rasio likuiditas menurut Bambang Riyanto (1998:322) sebagai berikut :

$$Current\ Ratio \quad \frac{Aktiva\ Lancar}{Hutang\ Lancar}$$

$$Quick\ Ratio \quad \frac{Kas \quad Efek \quad Piutang}{Hutang\ Lancar}$$

$$Cash\ Ratio \quad \frac{Kas \quad Efek}{Hutang\ Lancar}$$

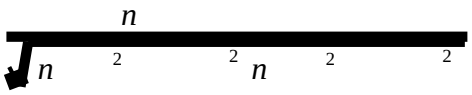
3.2.4.1 Analisis korelasi

Analisis korelasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah korelasi *Pearson Product Moment*. Tujuannya adalah untuk menentukan suatu besaran yang menyatakan ada tidaknya hubungan antara satu variabel bebas *(independen)*

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

dengan satu variabel terikat *(dependen)*, tanpa mempermasalahkan apakah variabel tersebut tergantung atau tidak pada variabel lainnya. Adapun simbol dari besaran tersebut adalah **r**, yang sering disebut dengan istilah koefisien korelasi.

Untuk menghitung koefisien korelasi tersebut digunakan rumus sebagai berikut :



Dimana

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel X dan variabel Y

n = Jumlah sampel

X = Variabel *independen* (variabel bebas)

Y = Variabel *dependen* (variabel terikat)

Koefisien korelasi mempunyai nilai –1 r +1, dimana :

a. Apabila r = 1 atau mendekati 1, maka korelasi antara kedua variabel dikatakan sangat kuat dan searah, apabila X naik maka Y juga naik atau sebaliknya.
b. Apabila r = 0 atau mendekati 0, maka hubungan antara kedua variabel sangat lebar atau tidak terdapat hubungan sama sekali.
c. Apabila r = -1 atau mendekati –1, maka korelasi antara kedua variabel dikatakan sangat kuat dan berlawanan arah, apabila X naik maka Y akan atau sebaliknya.

Adapun penilaian mengenai koefisien korelasi antara variabel X dan variabel Y tersebut dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Tabel 3.2.

Interpretasi Berbagai Nilai Koefisien Korelasi

Nilai Koefisien Korelasi	Interpretasi Nilai Koefisien Korelasi
0,00 – 0,199	Sangat rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat kuat

Sumber : Sugiyono (2003:183)

3.2.4.2 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi merupakan koefisien yang dipergunakan untuk mengukur besarnya pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero), dengan rumus sebagai berikut ;

$$\mathbf{KD = r^2 \times 100\ \%}$$

3.2.4.3 Rancangan Pengujian Hipotesis

Untuk menguji apakah terdapat pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero) digunakan perumusan hipotesis sebagai berikut :

1. H_0 : = 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang tidak berpengaruh terhadap *Current ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

   H_1 : 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *Current ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

2. H_0 : = 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang tidak berpengaruh terhadap *Quick ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

   H_1 : 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *Quick ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

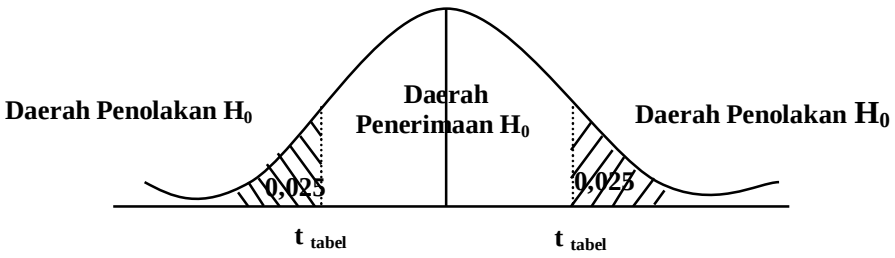
3. H_0 : = 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang tidak berpengaruh terhadap *Cash ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

   H_1 : 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *Cash ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

Hipotesis tersebut kemudian akan diuji dengan menggunakan rumus uji "t", yaitu uji dua pihak dengan tingkat kesalahan 5 % (= 0,05) dan nilai derajat kebebasan (n –2). Adapun rumus tersebut adalah sebagai berikut :

$$t_{hitung} = r\sqrt{\frac{n-2}{1-r^2}}$$

Untuk mengetahui ditolak atau tidaknya, dinyatakan dengan kriteria sesuai dengan yang dinyatakan oleh **J. Supranto (2001:188)**, yaitu jika $t_0 < - t_{/2}$ atau $t_0 > t_{/2}$, maka H_0 ditolak. Sedangkan jika $-t_{/2} \quad t_0 \quad t_{/2}$, maka H_0 tidak ditolak, dimana t_0 adalah t_{hitung} dan $t_{/2}$ adalah t_{tabel}.



Gambar 3.1.

Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan hipotesis

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

4.1. Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L. A. J. Baron Sloet Van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "*Naamlooze Venootschap Nederlanch Indische Spoorweg Maatschappij"* (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan kereta api antara Kemijen-Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang-Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864-1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1967 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1980 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.

Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatra Utara (1886), Sumatra Barat (1891), Sumatra Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 km antara Makasar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

1923 sisanya Ujung Pandang-Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan kereta api Pontianak-Sambas (220 km) sudah diselesaikan, demikian pula di pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembanggunan jalan kereta api.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan kereta api disana.

Jenis jalan kereta api diindonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942-1943) sepanjang 473 km, sedangkan jalan kereta api yang dibangun semasa pendudukan Jepang, adalah 83 km antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muoro-pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak yang menelan korban bertebaran sepanjang Muoro-Pekanbaru.

Setelah kemerdekasan Indonesia diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam “Angkatan Moeda Kereta Api” (AMKA) mengabilalih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismagil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada ditangan

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya "Jawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia"(DKARI).

Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu. Setidaknya, ada 11 perusahaan kereta api swasta di Jawa dan 1 swasta *(Deli Spoorweg Maatschapij)* di Sumatra Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian, berdasarkan pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 Tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan "*Staatspoor Wegen en Verenigde Spoorweg bedrijf (SS/VS)* digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama" Djawatan Kereta Api" (DKA).

Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintah mengeluarkan UU No. 19 tahun 1960, yang menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar UU ini, dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, tanggal 25 Mei 1963 dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur ke dalamnya. Sejak itu, semua perusahaan kereta api di Indonesia terkena "integrasi" ke dalam satu wadah PNKA termasuk kereta api di Sumatera Utara yang sebelumnya dikelola oleh DSM.

Masih dalam rangka pembenahan BUMN, pemerintah mengeluarkan UU No. 9 Tahun tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga yaitu Perseroan, Perusahaan Umum, dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU yang dimaksud berdasarkan Peraturan Permerintah No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 september 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Selanjutnya, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990 pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api, disingkat Perumka. Sejalan dengan perubahan status ini, kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik. Kalau pada tahun 1990, PJKA rugi Rp. 32,716 Milyar, pada tahun pertama Perumka kerugian dapat ditekan menjadi Rp. 2,536 Milyar, tahun ketiga Rp. 1,0098 Milyar dan untuk pertama kalinya dalam sejarah perkeretaapian Indonesia meraup laba sebesar Rp. 13 Juta pada tahun 1993.

Berikutnya, dalam rangka *"Loan Agreement"* No. 4106-IND tanggal 15 Januari 1997 berupa bantuan proyek dari bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek Estimasi Perkeretaapian atau *"Railway Efficiency Project"* (REP), dirumuskan langkah-langkah pengembangan perkeretaapian. Sasaran pengembangan diarahkan pada peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan, yang ditempuh melalui 8 kebijakan,yaitu :

a. Memperjelas peranan antara pemilik *(owner)*, pengatur (regulator), dan pengelola (operator).
b. Melakukan resturkturisasi Perumka, termasuk merubah merubah status Perusahaan umum menjadi Perseroan Terbatas.
c. Kebijaksanaan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari permerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersial, yang tarifnya ditetapkan oleh pemerintah.
d. Rencana jangka panjang dituangkan dalam Perencanaan Perusahaan *(Corporate Planning)*, yang dijabarkan ke dalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

e. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan.

f. Peningkatan peran serta sektor swasta.

g. Peningkatan sumber daya manusia.

h. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

Sejalan dengan maksud dari REP tersebut, dengan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Prosesi perubahaan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara *"de-facto"* dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub Giri S hadiharjono mengkukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

4.1.2 Struktur Organisasi

Organisasi sebagai proses interaksi menimbulkan dua jenis hubungan di dalam organisasi, yaitu hubungan formal yang menimbulkan organisasi formal dan hubungan informal menimbulkan organisasi informal. Dalam hubungan informal ini biasa dilandasi atas hubungan-hubungan pribadi, kesamaan, keahlian dalam organisasi, kesamaan kepentingan, dan kesamaan kegemaran dalam kegiatan di luar organisasi.

Untuk memperjelas tentang pembagian kerja dan tanggung jawab secara resmi, maka organisasi digambarkan dalam suatu bagan yang biasa disebut struktur organisasi.

Struktur organisasi dalam suatu perusahaan memegang peranan penting. Melalui susunan organisasi yang terstruktur tersebut, setiap anggota organisasi dapat mengetahui dan menjalankan apa yang menjadi tugas, wewenang, dan

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

tanggung jawabnya. Struktur organisasi yang baik diharapkan dapat menciptakan koordinasi yang baik pula, sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai baik secara efisien maupun secara efektif.

PT. Kereta Api (Persero) merupakan perusahaan yang dimiliki oleh pemerintah dalam lingkungan Departemen Perhubungan. PT. Kereta Api (Persero) bergerak dalam usaha jasa transportasi untuk menyediakan pelayanan bagi kepentingan umum dan sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.

PT. Kereta Api (Persero) dipimpin oleh seorang direktur utama. Dalam pelaksanaan tata kerja sehari-hari, maka pada lingkungan PT. Kereta Api (Persero) ini terdapat beberapa direktorat, yaitu :

1. Direktorat Keuangan
2. Direktorat Teknik
3. Direktorat Operasi dan Pemasaran
4. Direktorat Personalia dan Umum
5. Direktorat Perencanaan dan Pengembangan
6. Bagian Logistik

Untuk lebih jelasnya, struktur organisasi PT. Kereta Api (Persero) ini dapat dilihat pada lampiran. Sehubungan peneliti mengadakan penelitian mengenai pendapatan angkutan penumpang, maka dalam hal ini penulis akan menjabarkan struktur organisasi hanya pada bagian sub direktorat Pemasaran dan Angkutan Penumpang.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

4.1.3 Deskripsi Jabatan

Untuk mendapatkan proses kerja yang efektif dan efisien pada sub Direktorat Pemasaran dan Angkutan Penumpang, maka disusunlah pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab untuk tiap-tiap bagian sebagai berikut :

1. Seksi Program dan Analisis Pasar Angkutan Penumpang

   Seksi Program dan Analisis Pasar Angkutan Penumpang mempunyai tugas melaksanakan penyusunan program dan evaluasi pemasaran angkutan penumpang, pengumpulan, dan pengolahan data serta melaksanakan analisis pasar. Fungsinya adalah :

   a. Penyusunan program dan evaluasi pemasaran angkutan penumpang dan evaluasi penyediaan fasilitas tempat duduk
   b. Pelaksanaan penelitian pasar, pengumpulan dan pengolahan data serta penyusunan statistik penumpang dan analisis pasar
   c. Pelaksanaan pengendalian dan evaluasi program pemasaran angkutan dan evaluasi tingkat pelayanan penumpang

2. Seksi Tarif dan Peraturan Dinas

   Seksi Tarif dan Peraturan Dinas mempunyai tugas melaksanakan penyusunan program dan evaluasi tarif jasa angkutan penumpang dan peraturan angkutan penumpang serta penyelenggaraan tata usaha direktorat Operasi dan Pemasaran. Fungsinya adalah :

   a. Penyusunan rencana dan evaluasi tarif jasa angkutan penumpang
   b. Penyusunan rencana peraturan angkutan penumpang
   c. Pelaksanaan tata usaha Direktorat Operasi dan Pemasaran

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Seksi Tarif dan Peraturan Dinas dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh 3 Kepala Sub Seksi, yaitu :

1) Sub seksi Angkutan Penumpang

   Sub seksi Angkutan Penumpang bertugas membantu seksi Tarif dan Peraturan Dinas dalam penyusunan rencana dan evaluasi jasa angkutan penumpang. Fungsinya adalah :

   a) Menyusun rencana tarif baru
   b) Evaluasi tarif
   c) Menghitung elastisitas
   d) Pemberian reduksi

2) Sub seksi Peraturan Angkutan Penumpang

   Sub seksi Peraturan Angkutan Penumpang bertugas membantu seksi Tarif dan Peraturan Dinas dalam penyusunan rencana peraturan angkutan penumpang, yaitu :

   a) Pembaharuan syarat-syarat penumpang
   b) Penyusunan buku jadwal dan tarif
   c) Membuat atau memperbaharui perihal tarif angkutan penumpang

3) Sub seksi Tata Usaha Direktorat Operasi dan Pemasaran

   Sub seksi Tata Usaha Direktorat Operasi dan Pemasaran bertugas membantu seksi Tarif dan Peraturan Dinas dalam pelaksanaan tata usaha Direktorat Operasi dan Pemasaran. Fungsinya adalah :

   a) Administrasi surat masuk atau surat keluar
   b) Seleksi dan memberi catatan pada surat masuk

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

c) Penjagaan daftar pegawai Direktorat Operasi dan Pemasaran (DITOP)

d) Mengurus Direktorat Operasi dan Pemasaran (DITOP)

3. Seksi Penjualan, Promosi dan Klaim

   Seksi Penjualan, Promosi dan Klaim mempunyai tugas melaksanakan penyusunan program penjualan jasa angkutan penumpang, program promosi, dan penyelesaian klaim. Fungsinya adalah :

   a. Penyusunan program dan evaluasi penjualan serta penyiapan karcis
   b. Penyusunan program dan evaluasi serta penyelesaian klaim

4. Seksi Verifikasi Pendapatan Angkutan Penumpang

   Seksi Verifikasi Pendapatan Angkutan Penumpang mempunyai tugas melaksanakan verifikasi bea dan pembukuan angkutan penumpang dan bagasi, menyatakan restitusi asuransi dan tuslah sera penyimpanan dan pemusnahan alat-alat pembukuan. Fungsinya adalah :

   a. Pelaksanaan verifikasi bea angkutan penumpang
   b. Pelaksanaan verifikasi pembukuan angkutan penumpang

4.2. Pembahasan Penelitian

4.2.1 Analisis Pendapatan Angkutan Penumpang

Berdasarkan data laporan keuangan perusahaan (dapat dilihat di lampiran), penulis dapat menyajikan gambaran mengenai perolehan pendapatan angkutan penumpang PT. Kereta Api (Persero) dari tahun 1998 sampai tahun 2003 beserta prosentase kenaikan atau penurunannya melalui perhitungan komparatif. Untuk mempermudah perhitungan tersebut, maka penulis menggunakan *software*

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Microsoft Excel 2000. Adapun hasil dari perhitungan tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1.
Pendapatan Angkutan Penumpang (PAP)
PT. Kereta Api (Persero)

Tahun	PAP (Rp)	Perkembangan (Rp)	Perkembangan (%)
1997	519.100.127.701		
1998	692.287.805.002	173.187.677.301	33,4
1999	562.874.138.298	(129.413.666.704)	(18,7)
2000	1.086.200.944.247	523.326.805.949	93,0
2001	1.244.458.296.539	158.257.352.292	14,6
2002	1.467.914.970.419	223.456.673.880	18,0
2003	1.508.308.835.146	40.393.864.727	2,8

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api (Persero) yang diolah

Berdasarkan tabel diatas pendapatan angkutan penumpang PT. Kereta Api (Persero) selama 6 tahun dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2003, cenderung mengalami peningkatan. Pada tahun 1998, pendapatan angkutan penumpang mengalami kenaikan sebesar 33,4 % dari tahun sebelumnya tahun 1997, pada tahun 1997 pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp. 519.100.127.701,- menjadi Rp. 692.287.805.002,- pada tahun 1998. Kenaikan ini terjadi karena semakin banyaknya jumlah penumpang pesawat yang beralih ke kereta, khususnya kereta eksekutif akibat krisis ekonomi yang melanda Indonesia.

Pada tahun 1999, pendapatan angkutan penumpang mengalami penurunan sebesar 18,7 % dari tahun sebelumnya tahun 1998. Pada tahun 1998, pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp. 692.287.805.002,- menjadi Rp. 562.874.138.298,- pada tahun 1999. Diduga hal ini terjadi karena belum stabilnya keadaaan perusahaan akibat adanya perubahan bentuk perusahaan dari Perumka menjadi Persero.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Pada tahun 2000, pendapatan angkutan penumpang mengalami kenaikan yang paling tinggi yaitu sebesar 93,0 % dari tahun sebelumnya tahun 1999. Pada tahun 1999, pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp. 562.874.138.298,- menjadi Rp. 1.086.200.944.247,- pada tahun 2000. Hal ini dikarenakan oleh adanya kenaikan tarif kereta api untuk kelas ekonomi dan lainnya sebesar 70 % yang diberlakukan sejak 1 September 2000 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 59 Tahun 2000 dengan izin Komisi IV DPR No. 152/KOM.IV/VI/DPR.RI/2000.

Pada tahun 2001, pendapatan angkutan penumpang mengalami kenaikan sebesar 14,6 % dari tahun sebelumnya tahun 2000. Pada tahun 2000, pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp. 1.086.200.944.247,- menjadi Rp. 1.244.458.296.539,- pada tahun 2001. Hal ini terjadi semata-mata karena dampak dari kenaikan tarif kereta api yang terjadi pada tahun sebelumnya.

Pada tahun 2002, pendapatan angkutan penumpang mengalami kenaikan sebesar 18,0 % dari tahun sebelumnya tahun 2001. Pada tahun 2001, pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp. 1.244.458.296.539,- menjadi Rp. 1.467.914.970.419,- pada tahun 2002. Kenaikan ini terjadi akibat adanya kenaikan tarif kereta api kembali pada tanggal 1 Juli 2002 sebesar 40 % untuk kelas ekonomi jarak jauh

Pada tahun 2003, pendapatan angkutan penumpang mengalami kenaikan sebesar 2,8 % dari tahun sebelumnya tahun 2002. Pada tahun 2002, pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp. 1.467.914.970.419,- menjadi Rp. 1.508.308.835.146,- pada tahun 2003. Sama halnya dengan tahun sebelumnya, kenaikan pendapatan angkutan penumpang pada tahun 2003 terjadi

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

$$Current\ Ratio \quad \frac{Aktiva\ Lancar}{Hutang\ Lancar}$$

Berikut penulis sajikan hasil perhitungan *current ratio* pada PT. Kereta Api (Persero) dari tahun 1998 sampai 2003 dalam bentuk tabel dibawah ini :

Tabel 4.2.
Current Ratio (%)
PT. Kereta Api (Persero)

Tahun	Current ratio	Naik (Turun)
1997	509,19	-
1998	414,83	(94,36)
1999	376,31	(38,52)
2000	207,47	(168,84)
2001	210,87	3,40
2002	198,09	(12,77)
2003	241,03	42,93

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api (Persero) yang diolah

Pada tahun tahun 1998, *Current ratio* perusahaan mengalami penurunan sebesar 94,36 %, dari 509,19 % (1997) menjadi 414,83 % (1998). Hal ini dikarenakan naiknya aktiva lancar yang terjadi pada pos-pos seperti deposito (termasuk valas), deposito jaminan kontrak, piutang pegawai, piutang lain-lain, cadangan piutang ragu-ragu, biaya dibayar di muka, pajak dibayar di muka, pendapatan yang masih harus diterima, piutang pajak PPN masukan, dan persediaan, diikuti dengan naiknya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pihak ketiga, dan beban yang masih harus diterima.

Pada tahun 1999, *Current ratio* mengalami penurunan sebesar 38,52 %, dari 414, 83 % (1998) menjadi 376, 31 % (1999). Hal ini dikarenakan aktiva lancar perusahaan mengalami penurunan, terutama pada pos-pos seperti deposito (termasuk valas), deposito jaminan kontrak, piutang niaga, cadangan piutang ragu-ragu, dan piutang pajak. Sementara, hutang lancarnya mengalami kenaikan,

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

yaitu hutang pajak, hutang pemerintah, hutang pegawai, hutang lain-lain, dan pendapatan diterima di muka.

Pada tahun 2000, *Current ratio* mengalami penurunan sebesar 168,84 %, dari 376,31 % (1999) menjadi 207,47 % (2000). Hal ini dikarenakan kenaikan aktiva lancar yang terjadi pada pos-pos seperti deposito jaminan kontrak, piutang niaga, piutang pegawai, cadangan piutang ragu-ragu, biaya dibayar di muka, pajak dibayar di muka, pendapatan yang masih harus diterima, dan persediaan, jumlahnya lebih kecil daripada kenaikan hutang lancarnya, yaitu hutang pihak ketiga, hutang pegawai, dan beban yang masih harus dibayar.

Sedangkan pada tahun 2001, *Current ratio* mengalami kenaikan sebesar 3,40 %, dari 207,47 % (2000) menjadi 210,87 % (2001). Hal ini dikarenakan aktiva lancar perusahaan mengalami penurunan pada pos-pos seperti kas dan bank, deposito jaminan kontrak, piutang pegawai, pendapatan yang masih harus diterima, dan persediaan. Diduga penurunan ini terjadi akibat adanya pelunasan kewajiban-kewajiban perusahaan pada tahun tersebut. Ini terlihat dari menurunnya jumlah hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pemerintah, hutang pihak ketiga, hutang pegawai, dan hutang lain-lain.

Pada tahun 2002, *Current ratio* mengalami penurunan sebesar 12,77 %, dari 210,87 % (2001) menjadi 198,09 % (2002). Hal ini dikarenakan naiknya aktiva lancar yang terjadi pada pos-pos seperti kas dan bank, deposito jaminan kontrak, piutang niaga, piutang pegawai, piutang lain-lain, cadangan piutang ragu-ragu, biaya dibayar di muka, pajak dibayar di muka, piutang PPN masukan, dan persediaan, diikuti dengan naiknya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak,

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

hutang pihak ketiga, hutang pegawai, hutang lain-lain, pendapatan diterima di muka, dan beban yang masih harus dibayar.

Dan pada tahun 2003, *Current ratio* kembali mengalami kenaikan sebesar 42,93 %, dari 198,09 % (2002) menjadi 241,03 % (2003). Hal ini dikarenakan aktiva lancar mengalami kenaikan yang sangat besar. Kenaikan tersebut terjadi pada pos-pos seperti kas dan bank, deposito (termasuk valas), cadangan piutang ragu-ragu, biaya dibayar dimuka, pajak dibayar di muka, dan pendapatan yang masih harus diterima. Sementara, hutang lancarnya mengalami penurunan, yaitu hutang pegawai, hutang lain-lain, biaya yang masih harus dibayar, dan pendapatan diterima di muka.

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa secara umum kemampuan PT. Kereta Api (Persero) dalam membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar yang dimilikinya sangatlah besar. Hal ini tercermin dari nilai *Current ratio*-nya setiap tahun yang relatif melebihi standar, yaitu diatas 200 %, kecuali pada tahun 2002.

4.2.2.2. Quick Ratio

Quick ratio digunakan untuk mengetahui kemampuan perusahaan untuk membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan aktiva lancar yang memiliki tingkat likuiditas yang tinggi, yaitu kas, piutang, dan efek. Perhitungannya dilakukan dengan menggunakan rumus perbandingan antara aktiva lancar (kas, piutang, dan efek) dan hutang lancar, yaitu :

$$Quick\ Ratio \quad \frac{Kas \quad Efek \quad Piutang}{Hutang\ Lancar}$$

Berikut penulis sajikan hasil perhitungan *quick ratio* pada PT. Kereta Api (Persero) dari tahun 1998 sampai 2003 dalam bentuk tabel dibawah ini :

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Tabel 4.3.
Quick Ratio (%)
PT. Kereta Api (Persero)

Tahun	Quick Ratio	Naik (Turun)
1997	358,35	-
1998	287,64	(70,71)
1999	240,90	(46,73)
2000	124,01	(116,89)
2001	133,64	9,63
2002	125,05	(8,59)
2003	144,94	19,89

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api (Persero) yang diolah

Pada 1998, *Quick ratio* perusahaan mengalami penurunan sebesar 70,71 %, dari 358,35 % (1997) menjadi 287,64 % (1998). Hal ini dikarenakan naiknya jumlah antara kas dan bank, deposito, dan piutang, diikuti dengan naiknya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pihak ketiga, dan beban yang masih harus diterima.

Pada tahun 1999, *Quick ratio* mengalami penurunan sebesar 46,73 %, dari 287,64 % (1998) menjadi 240,90 % (1999). Hal ini dikarenakan menurunnya jumlah antara kas dan bank, deposito, dan piutang perusahaan. Sementara hutang lancarnya mengalami kenaikan, yaitu hutang pajak, hutang pemerintah, hutang pegawai, hutang lain-lain, dan pendapatan diterima di muka.

Pada tahun 2000, kembali *Quick ratio* mengalami penurunan sebesar 116,89 %, dari 240,90 % (1999) menjadi 124,01 % (2000). Hal ini karenakan menurunnya kembali jumlah antara kas dan bank, deposito, dan piutang perusahaan. Sementara hutang lancarnya mengalami kenaikan yang lebih besar dari sebelumnya, yaitu hutang pihak ketiga, hutang pegawai, dan beban yang masih harus dibayar.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Pada tahun 2001, *Quick ratio* mengalami kenaikan sebesar 9,63 %, dari 124,01 % (2000) menjadi 133,6 4 % (2001). Hal ini dikarenakan naiknya jumlah antara kas dan bank, deposito, dan piutang, serta menurunnya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pemerintah, hutang pihak ketiga, hutang pegawai, dan hutang lain-lain.

Dan pada tahun 2002, *Quick ratio* mengalami penurunan sebesar 8,59 %, 133,64 % (2001) menjadi 125,05 % (2002). Hal ini dikarenakan naiknya jumlah antara kas dan bank, deposito, dan piutang, diikuti dengan naiknya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pihak ketiga, hutang pegawai, hutang lain-lain, pendapatan diterima di muka, dan beban yang masih harus dibayar.

Pada tahun 2003, *Quick ratio* mengalami kenaikan sebesar 19,89 %, dari 125,05 % (2002) menjadi 144,94 % (2003). Hal ini dikarenakan naiknya jumlah antara kas dan bank, deposito, dan piutang, serta menurunnya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pegawai, hutang lain-lain, biaya yang masih harus dibayar, dan pendapatan diterima di muka.

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa *Quick ratio* PT. Kereta Api (Persero) pada setiap tahunnya cenderung mengalami penurunan. Namun meskipun demikian, hal tersebut tidak mempengaruhi kemampuan PT. Kereta Api (Persero) dalam membayar hutang yang segera harus dipenuhinya dengan aktiva lancar yang memiliki tingkat likuiditas yang tinggi, yaitu kas, piutang, dan deposito. Ini terlihat dari nilai *Quick ratio* PT. Kereta Api (Persero) yang secara umum berada di atas standar, yaitu 100 %.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

4.2.2.3. Cash Ratio

Cash ratio digunakan untuk mengetahui kemampuan perusahaan untuk membayar hutang yang segera harus dipenuhi dengan kas yang tersedia dalam perusahaan dan efek yang dapat segera diuangkan. Perhitungannya dilakukan dengan menggunakan rumus perbandingan antara jumlah kas dan efek dengan hutang lancar, yaitu :

$$Cash\ Ratio \quad \frac{Kas \quad Efek}{Hutang\ Lancar}$$

Berikut penulis sajikan hasil perhitungan *cash ratio* pada PT. Kereta Api (Persero) dari tahun 1998 sampai 2003 dalam bentuk tabel dibawah ini :

Tabel 4.4.
Cash Ratio (%)
PT. Kereta Api (Persero)

Tahun	Cash Ratio	Naik(Turun)
1997	274,81	-
1998	229,31	(45,50)
1999	185,25	(44,05)
2000	93,90	(91,35)
2001	96,25	2,35
2002	73,00	(23,26)
2003	116,55	43,55

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api (Persero) yang diolah

Pada tahun 1998, *Cash ratio* perusahaan mengalami penurunan sebesar 45,50 %, dari 274.81 % (1997) menjadi 229,31 % (1998). Hal ini dikarenakan naiknya jumlah antara kas dan bank, serta deposito, diikuti dengan naiknya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pihak ketiga, dan beban yang masih harus diterima.

Pada tahun 1999, *Cash ratio* mengalami penurunan sebesar 44,05 %, dari 229,31 % (1998) menjadi 185,25 (1999). Hal ini dikarenakan menurunnya jumlah antara kas dan bank, serta deposito perusahaan. Sementara hutang lancarnya

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

mengalami kenaikan, yaitu hutang pajak, hutang pemerintah, hutang pegawai, hutang lain-lain, dan pendapatan diterima di muka.

Pada tahun 2000, *Cash ratio* kembali mengalami penurunan sebesar 91,35 %, dari 185,25 % (1999) menjadi 93,90 % (2000). Hal ini dikarenakan menurunnya kembali jumlah antara kas dan bank, serta deposito perusahaan. Sementara hutang lancarnya mengalami kenaikan yang lebih besar dari sebelumnya, yaitu hutang pihak ketiga, hutang pegawai, dan beban yang masih harus dibayar.

Pada tahun 2001, *Cash ratio* mengalami kenaikan sebesar 2,35 %, dari 93,90 % (2000) menjadi 96,25 % (2001). Hal ini dikarenakan menurunnya jumlah antara kas dan bank, serta deposito, diikuti dengan menurunnya pula hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pemerintah, hutang pihak ketiga, hutang pegawai, dan hutang lain-lain.

Dan mengalami penurunan pada tahun 2002 sebesar 23,26 %, dari 96,25 % (2001) menjadi 73,00 % (2002). Hal ini dikarenakan menurunnya lagi jumlah antara kas dan bank, serta deposito, diikuti dengan naiknya hutang lancar perusahaan, yaitu hutang pajak, hutang pihak ketiga, hutang pegawai, hutang lain-lain, pendapatan diterima di muka, dan beban yang masih harus dibayar.

Pada tahun 2003. mengalami kenaikan sebesar 43,55 %, dari dari 73,00 % (2002) menjadi 116,55 % (2003). Hal ini dikarenakan naiknya jumlah antara kas dan bank, serta deposito perusahaan. Sementara hutang lancarnya mengalami penurunan, yaitu hutang pegawai, hutang lain-lain, biaya yang masih harus dibayar, dan pendapatan diterima di muka.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Sama halnya dengan *Quick ratio*, berdasarkan tabel di atas *cash ratio* PT. Kereta Api (Persero) pada setiap tahunnya juga cenderung mengalami penurunan. Namun meskipun demikian, penurunan tersebut tidak mempengaruhi kemampuan PT. Kereta Api (Persero) dalam membayar hutang yang segera harus dipenuhinya dengan kas atau deposito. Ini terlihat dari nilai *cash ratio* PT. Kereta Api (Persero) yang secara umum berada di atas standar, yaitu 50 %.

Berdasarkan ketiga pengukuran di atas, maka dapat disimpulkan bahwa tingkat likuiditas PT. Kereta Api (Persero) selama tahun 1998 sampai tahun 2003 sangat tinggi, sehingga pada kurun waktu tersebut PT. Kereta Api (Persero) mampu untuk membayar hutang-hutang miliknya yang segera harus dipenuhi.

4.2.3. Analisis Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang terhadap Tingkat Likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero)

Untuk mengetahui pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas, maka penulis melakukan pengujian terhadap ketiga alat ukur tingkat likuiditas yaitu *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio* secara satu per satu. Adapun pengujiannya adalah sebagai berikut :

4.2.3.1 Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap Current Ratio

Untuk mengetahui seberapa besar hubungan pendapatan angkutan penumpang dengan tingkat likuiditas PT. Kereta Api (Persero) diukur dari *Current Ratio* nya, maka penulis menggunakan metode analisis korelasi *Product Moment*. Untuk memperkuat perhitungan ini dilakukan pula perhitungan dengan

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

menggunakan aplikasi SPSS 11.0 *for windows.* Adapun perhitungannya adalah sebagai berikut :

Tabel 4.5.
Perhitungan korelasi *Product Moment*

Tahun	X	Y	X^2	Y^2	XY
1998	692,29	4,15	479.262,40	17,21	2.871,81
1999	562,87	3,76	316.827,30	14,16	2.118,13
2000	1.086,20	2,07	1.179.832,49	4,30	2.253,53
2001	1.244,46	2,11	1.548.676,45	4,45	2.624,13
2002	1.467,91	1,98	2.154.774,36	3,92	2.907,84
2003	1.508,31	2,41	2.274.995,54	5,81	3.635,42
Jumlah	6.562,04	16,49	7.954.368,55	49,85	16.410,86

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api (Persero) yang diolah

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui sebagai berikut :

X 6.562,04 Y^2 49,85

Y 16,49 XY 16.410,86

X^2 7.954.368,55

Dari data-data tersebut, maka akan dihasilkan koefisien korelasi (r) melalui perhitungan sebagai berikut :

$$r \quad \frac{n \quad XY \quad X \quad Y}{\sqrt{\{(n \quad X^2) \quad (\quad X)^2\}\{(n \quad Y^2) \quad (\quad Y)^2\}}}$$

$$r \quad \frac{6(16.410,86) \quad (6.562,04)(16,49)}{\sqrt{\{6(7.954.368,55) \quad (6.562,04)^2\}\{6(49,85) \quad (16,49)^2\}}}$$

$$r \quad \frac{98.465 \quad 108.181}{\sqrt{\{47.726.211 \quad 43.060.434\}\{299 \quad 272\}}}$$

$$r \quad \frac{9.716}{\sqrt{\{4.665.777\}\{27\}}}$$

$$r \quad \frac{9.716}{\sqrt{127.536.357}}$$

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

$$r \quad \frac{9.716}{11.293}$$

$$r \quad 0{,}860$$

Tabel 4.6.

Hasil Perhitungan Korelasi Melalui SPSS

Correlations

		pap	cr
pap	Pearson Correlation	1	-,860*
	Sig. (2-tailed)	,	,028
	N	6	6
cr	Pearson Correlation	-,860*	1
	Sig. (2-tailed)	,028	,
	N	6	6

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui bahwa nilai koefisien korelasi antara pendapatan angkutan penumpang dan *Current ratio* adalah - 0,860. Besarnya angka tersebut menurut Tabel 3.2. menunjukan adanya hubungan yang sangat kuat diantara kedua variabel. Dan tanda negatif menunjukan bahwa hubungan yang dimiliki kedua variabel tersebut adalah berlawanan arah, dimana apabila pendapatan angkutan penumpang turun, maka *current ratio* pun akan turun.

Untuk mengetahui apakah benar terdapat hubungan yang erat atau saling berperan antara pendapatan angkutan penumpang dan *current ratio,* maka dilakukan pengujian hipotesis dengan perumusan sebagai berikut :

H_0 : = 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang tidak berpengaruh terhadap *Current ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

H_1 : 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *Current ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Uji hipotesis yang digunakan adalah uji dua pihak dengan tingkat kesalahan 5 % (= 0,05) menggunakan rumus uji t dengan nilai derajat kebebasan (n –2). Perhitungan untuk uji hipotesis tersebut adalah sebagai berikut :

$$t_{hitung} \quad \frac{r\sqrt{n \quad 2}}{\sqrt{1 \quad r^2}}$$

$$t_{hitung} \quad \frac{0{,}860\sqrt{6 \quad 2}}{\sqrt{1 \quad (0{,}860)^2}}$$

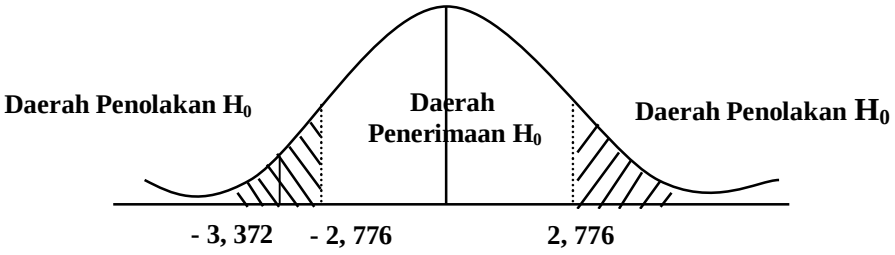
$$t_{hitung} \quad \frac{1{,}72}{0{,}510}$$

$$t_{hitung} \quad 3{,}372$$

Berdasarkan perhitungan di atas, dapat diketahui data-data berikut :

1. Tingkat kesalahan = 0,05 (5 %)
2. Derajat kebebasan dk = 6 – 2 = 4
3. t_{hitung} = -3, 372 dan t_{tabel} = 2, 776

Ditolak atau tidaknya hipotesis yang diajukan, dinyatakan dengan kriteria sesuai dengan yang dinyatakan oleh **J. Supranto (2001:188)**, yaitu jika $t_0 < - t_{/2}$ atau $t_0 > t_{/2}$, maka H_0 ditolak. Sedangkan jika $-t_{/2} \quad t_0 \quad t_{/2}$, maka H_0 tidak ditolak, dimana t_0 adalah t_{hitung} dan $t_{/2}$ adalah t_{tabel}.



Gambar 4.2.
Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan hipotesis

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Berdasarkan gambar di atas, dapat dilihat bahwa t_{hitung} besarnya lebih kecil dari pada t_{tabel}, yaitu – 3, 372. Hal ini menyebabkan t_{hitung} berada pada tepat pada daerah penolakan H_0. Ini artinya, bahwa H_1 yang berbunyi "pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *current ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)" diterima.

Besarnya pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap *current ratio* tersebut dapat dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi (KD), yaitu :

KD = r^2 x 100 %

KD = $(-0, 860)^2$ x 100 %

KD = 73, 96 %

Berdasarkan perhitungan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan angkutan penumpang memiliki pengaruh sebesar 73,96 % pada *Current Ratio*, sedangkan 26,04 % dipengaruhi oleh faktor lain.

4.2.4.1 Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap Quick Ratio

Untuk mengetahui seberapa besar hubungan pendapatan angkutan penumpang dengan tingkat likuiditas PT. Kereta Api (Persero) diukur dari *Quick Ratio* nya, maka penulis menggunakan metode analisis korelasi *Product Moment.* Untuk memperkuat perhitungan ini dilakukan pula perhitungan dengan menggunakan aplikasi SPSS 11.0 *for windows.* Adapun perhitungannya adalah sebagai berikut :

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Tabel 4.7.
Perhitungan korelasi *Product Moment*

Tahun	X	Y	X^2	Y^2	XY
1998	692,29	2,88	479.262,40	8,27	1.991,27
1999	562,87	2,41	316.827,30	5,80	1.355,99
2000	1.086,20	1,24	1.179.832,49	1,54	1.347,02
2001	1.244,46	1,34	1.548.676,45	1,79	1.663,09
2002	1.467,91	1,25	2.154.774,36	1,56	1.835,58
2003	1.508,31	1,45	2.274.995,54	2,10	2.186,14
Jumlah	6.562,04	10,56	7.954.368,55	21,07	10.379,10

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api (Persero) yang diolah

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui sebagai berikut :

X 6.562,04 Y^2 21,07

Y 10,56 XY 10.379,10

X^2 7.954.368,55

Dari data-data tersebut, maka akan dihasilkan koefisien korelasi (r) melalui perhitungan sebagai berikut :

$$r \quad \frac{n \ XY \quad X \ Y}{\sqrt{\{(n \ X^2) \quad (X)^2\}\{(n \ Y^2) \quad (Y)^2\}}}$$

$$r \quad \frac{6(10.379,10) \quad (6.562,04)(10,56)}{\sqrt{\{6(7.954.368,55) \quad (6.562,04)^2\}\{6(21,07) \quad (10,56)^2\}}}$$

$$r \quad \frac{62.275 \quad 69.307}{\sqrt{\{47.726.211 \quad 43.060.434\}\{126 \quad 112\}}}$$

$$r \quad \frac{7.302}{\sqrt{\{4.665.777\}\{15\}}}$$

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

$$r \quad \frac{7.302}{\sqrt{69.240.193}}$$

$$r \quad \frac{7.302}{8.321}$$

$$r \quad 0{,}845$$

Tabel 4.8.

Hasil Perhitungan Korelasi Melalui SPSS

Correlations

		pap	qr
pap	Pearson Correlation	1	-,845*
	Sig. (2-tailed)	,	,034
	N	6	6
qr	Pearson Correlation	-,845*	1
	Sig. (2-tailed)	,034	,
	N	6	6

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui bahwa nilai koefisien korelasi antara pendapatan angkutan penumpang dan *Quick ratio* adalah - 0,845. Besarnya angka tersebut menurut Tabel 3.2. menunjukan adanya hubungan yang sangat kuat diantara kedua variabel. Dan tanda negatif menunjukan bahwa hubungan yang dimiliki kedua variabel tersebut adalah berlawanan arah, dimana apabila pendapatan angkutan penumpang turun, maka *quick ratio* pun akan turun.

Untuk mengetahui apakah benar terdapat hubungan yang erat atau saling berperan antara pendapatan angkutan penumpang dan *quick ratio*, maka dilakukan pengujian hipotesis dengan perumusan sebagai berikut :

H_0 : = 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang tidak berpengaruh terhadap *Quick ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

H_1 : 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *Quick ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Uji hipotesis yang digunakan adalah uji dua pihak dengan tingkat kesalahan 5 % (= 0,05) menggunakan rumus uji t dengan nilai derajat kebebasan (n –2). Perhitungan untuk uji hipotesis tersebut adalah sebagai berikut :

$$t_{hitung} \quad \frac{r\sqrt{n \quad 2}}{\sqrt{1 \quad r^2}}$$

$$t_{hitung} \quad \frac{0{,}845\sqrt{6 \quad 2}}{\sqrt{1 \quad (0{,}845)^2}}$$

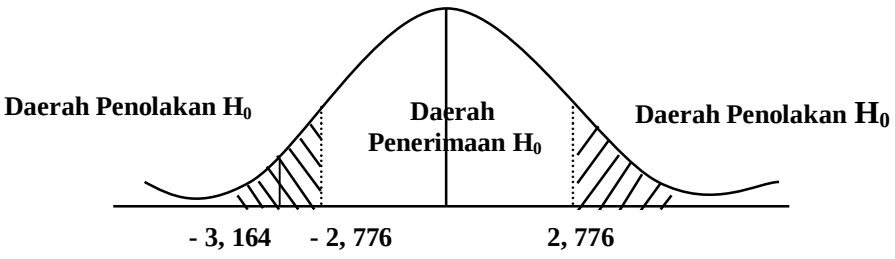
$$t_{hitung} \quad \frac{1{,}69}{0{,}534}$$

$$t_{hitung} \quad 3{,}164$$

Berdasarkan perhitungan di atas, dapat diketahui data-data berikut :

1. Tingkat kesalahan = 0,05 (5 %)
2. Derajat kebebasan dk = 6 – 2 = 4
3. t_{hitung} = - 3,164 dan t_{tabel} = 2, 776

Ditolak atau tidaknya hipotesis yang diajukan, dinyatakan dengan kriteria sesuai dengan yang dinyatakan oleh **J. Supranto (2001:188)**, yaitu jika $t_0 < - t_{/2}$ atau $t_0 > t_{/2}$, maka H_0 ditolak. Sedangkan jika $-t_{/2} \quad t_0 \quad t_{/2}$, maka H_0 tidak ditolak, dimana t_0 adalah t_{hitung} dan $t_{/2}$ adalah t_{tabel}.



Gambar 4.3.
Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan hipotesis

Berdasarkan gambar di atas, dapat dilihat bahwa t_{hitung} besarnya lebih kecil dari pada t_{table}, yaitu – 3, 164. Hal ini menyebabkan t_{hitung} berada pada tepat pada

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

daerah penolakan H_0. Ini artinya, bahwa H_1 yang berbunyi "pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *quick ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)" diterima.

Besarnya pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap *quick ratio* tersebut dapat dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi (KD), yaitu :

KD = r^2 x 100 %

KD = $(-0, 845)^2$ x 100 %

KD = 71, 40 %

Berdasarkan perhitungan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan angkutan penumpang memiliki pengaruh sebesar 71,40 % pada *Quick Ratio*, sedangkan 28,60 % dipengaruhi oleh faktor lain.

4.2.4.2 Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap Cash Ratio

Untuk mengetahui seberapa besar hubungan pendapatan angkutan penumpang dengan tingkat likuiditas PT. Kereta Api (Persero) diukur dari *Cash Ratio* nya, maka penulis menggunakan metode analisis korelasi *Product Moment.* Untuk memperkuat perhitungan ini dilakukan pula perhitungan dengan menggunakan aplikasi SPSS 11.0 *for windows.* Adapun perhitungannya adalah sebagai berikut :

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Tabel 4.9.
Perhitungan korelasi *Product Moment*

Tahun	X	Y	X^2	Y^2	XY
1998	692,29	2,29	479.262,40	5,26	1.587,46
1999	562,87	1,85	316.827,30	3,43	1.042,75
2000	1.086,20	0,94	1.179.832,49	0,88	1.019,99
2001	1.244,46	0,96	1.548.676,45	0,93	1.197,84
2002	1.467,91	0,73	2.154.774,36	0,53	1.071,52
2003	1.508,31	1,17	2.274.995,54	1,36	1.757,90
Jumlah	6.562,04	7,94	7.954.368,55	12,39	7.677,45

Sumber : Laporan keuangan PT. Kereta Api (Persero) yang diolah

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui sebagai berikut :

X 6.562,04 Y^2 12,39

Y 7,94 XY 7.677,45

X^2 7.954.368,55

Dari data-data tersebut, maka akan dihasilkan koefisien korelasi (r) melalui perhitungan sebagai berikut :

$$r \quad \frac{n \ XY \quad X \ Y}{\sqrt{\{(n \ X^2) \quad (X)^2\}\{(n \ Y^2) \quad (Y)^2\}}}$$

$$r \quad \frac{6(7.677,45) \quad (6.562,04)(7,94)}{\sqrt{\{6(7.954.368,55) \quad (6.562,04)^2\}\{6(12,39) \quad (7,94)^2\}}}$$

$$r \quad \frac{46.065 \quad 52.120}{\sqrt{\{47.726.211 \quad 43.060.434\}\{74 \quad 63\}}}$$

$$r \quad \frac{6.055}{\sqrt{\{4.665.777\}\{11\}}}$$

$$r \quad \frac{6.055}{\sqrt{52.498.289}}$$

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

$$r \quad \frac{6.055}{7.246}$$

$$r \quad 0{,}836$$

Tabel 4.10.

Hasil Perhitungan Korelasi Melalui SPSS

Correlations

		pap	chr
pap	Pearson Correlation	1	-,836*
	Sig. (2-tailed)	,	,038
	N	6	6
chr	Pearson Correlation	-,836*	1
	Sig. (2-tailed)	,038	,
	N	6	6

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Dari hasil perhitungan tersebut dapat diketahui bahwa nilai koefisien korelasi antara pendapatan angkutan penumpang dan *cash ratio* adalah - 0,836. Besarnya angka tersebut menurut Tabel 3.2. menunjukan adanya hubungan yang sangat kuat diantara kedua variabel. Dan tanda negatif menunjukan bahwa hubungan yang dimiliki kedua variabel tersebut adalah berlawanan arah, dimana apabila pendapatan angkutan penumpang turun, maka *cash ratio* pun akan turun.

Untuk mengetahui apakah benar terdapat hubungan yang erat atau saling berperan antara pendapatan angkutan penumpang dan *cash ratio*, maka dilakukan pengujian hipotesis dengan perumusan sebagai berikut :

H_0 : = 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang tidak berpengaruh terhadap *Cash ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

H_1 : 0 ; artinya pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *Cash ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

Uji hipotesis yang digunakan adalah uji dua pihak dengan tingkat kesalahan 5 % (= 0,05) menggunakan rumus uji t dengan nilai derajat kebebasan (n –2). Perhitungan untuk uji hipotesis tersebut adalah sebagai berikut :

$$t_{hitung} \quad \frac{r\sqrt{n \quad 2}}{\sqrt{1 \quad r^2}}$$

$$t_{hitung} \quad \frac{0{,}836\sqrt{6 \quad 2}}{\sqrt{1 \quad (0{,}836)^2}}$$

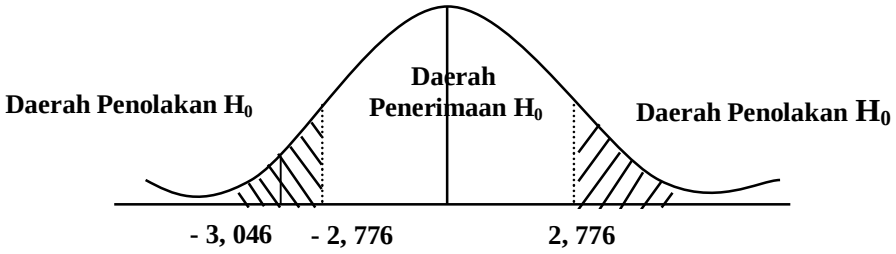
$$t_{hitung} \quad \frac{1{,}672}{0{,}549}$$

$$t_{hitung} \quad 3{,}046$$

Berdasarkan perhitungan di atas, dapat diketahui data-data berikut :

1. Tingkat kesalahan = 0,05 (5 %)
2. Derajat kebebasan dk = 6 – 2 = 4
3. t_{hitung} = -3,046 dan t_{tabel} = 2, 776

Ditolak atau tidaknya hipotesis yang diajukan, dinyatakan dengan kriteria sesuai dengan yang dinyatakan oleh J. Supranto (2001:188), yaitu jika $t_0 < - t_{/2}$ atau $t_0 > t_{/2}$, maka H_0 ditolak. Sedangkan jika $-t_{/2} \quad t_0 \quad t_{/2}$, maka H_0 tidak ditolak, dimana t_0 adalah t_{hitung} dan $t_{/2}$ adalah t_{tabel}.



Gambar 4.4.
Uji Dua Pihak Daerah Penerimaan dan Penolakan hipotesis

Berdasarkan gambar di atas, dapat dilihat bahwa t_{hitung} besarnya lebih kecil dari pada t_{table}, yaitu – 3, 046. Hal ini menyebabkan t_{hitung} berada pada tepat pada

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

daerah penolakan H_0. Ini artinya, bahwa H_1 yang berbunyi "pendapatan angkutan penumpang berpengaruh terhadap *cash ratio* pada PT. Kereta Api (Persero)" diterima.

Besarnya pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap *cash ratio* tersebut dapat dihitung dengan menggunakan rumus koefisien determinasi (KD), yaitu :

KD = r^2 x 100 %

KD = $(-0, 836)^2$ x 100 %

KD = 69, 88 %

Berdasarkan perhitungan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan angkutan penumpang memiliki pengaruh sebesar 69,88 % pada *Cash Ratio*, sedangkan 30,12 % dipengaruhi oleh faktor lain.

Jadi, berdasarkan ketiga perhitungan di atas dapat disimpulkan secara umum bahwa pendapatan angkutan penumpang mempunyai pengaruh yang negatif terhadap tingkat likuiditas.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan analisis yang dilakukan penulis, maka kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini secara garis besar adalah sebagai berikut :

1. Tingkat pendapatan angkutan penumpang yang diperoleh PT. Kereta Api (Persero) selama periode 1998 – 2003, cenderung mengalami kenaikan pada setiap tahunnya. Hal ini karenakan oleh adanya kenaikan tarif kereta api untuk kelas ekonomi, bisnis, dan eksekutif.
2. Tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero) selama tahun 1998 – 2003 cenderung mengalami penurunan. Hal ini dapat dilihat dari hasil perhitungan *Current Ratio*, *Quick Ratio*, dan *Cash Ratio* sebagai berikut :
    a. Pada tahun 1998-2000, *current ratio* PT. Kereta Api (Persero) mengalami penurunan secara berturut-turut. Penurunan yang paling tinggi terjadi pada tahun 2000. Sementara, itu kenaikan pada *current ratio* hanya terjadi dua kali yaitu pada tahun 2001 dan 2003.
    b. Pada tahun 1998-2000, *quick ratio* PT. Kereta Api (Persero) mengalami penurunan secara berturut-turut. Penurunan yang paling tinggi terjadi pada tahun 2000. Sementara, itu kenaikan

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

pada *quick ratio* hanya terjadi dua kali yaitu pada tahun 2001 dan 2003.

c. Pada tahun 1998-2000, *cash ratio* PT. Kereta Api (Persero) juga mengalami penurunan secara berturut-turut. Penurunan yang paling tinggi terjadi pada tahun 2000. Sementara, itu kenaikan pada *cash ratio* hanya terjadi dua kali yaitu pada tahun 2001 dan 2003.

3. Pengaruh pendapatan angkutan penumpang terhadap tingkat likuiditas PT. Kereta Api (Persero) dapat dilihat dari hasil analisis terhadap *Current Ratio*, *Quick Ratio*, dan *Cash Ratio* sebagai berikut :

   a. Pendapatan angkutan penumpang mempunyai pengaruh yang negatif terhadap *current ratio*.

   b. Pendapatan angkutan penumpang mempunyai pengaruh yang negatif terhadap *quick ratio*.

   c. Pendapatan angkutan penumpang mempunyai pengaruh yang negatif terhadap *cash ratio*.

   Ini artinya bahwa pendapatan angkutan penumpang berpengaruh negatif terhadap tingkat likuiditas pada PT. Kereta Api (Persero).

5.2 Saran

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis dengan judul *Analisis Pengaruh Pendapatan Angkutan Penumpang Terhadap* Tingkat *Likuiditas Pada PT. Kereta Api (Persero)*, serta hasil dari kesimpulan yang telah dikemukakan diatas maka penulis ingin menyampaikan beberapa saran yang

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

diharapkan dapat bermanfaat guna perkembangan perusahaan dimasa yang akan datang. Adapun saran-saran tersebut adalah sebagai berikut :

1. Mengingat peran pendapatan angkutan penumpang begitu penting bagi perusahaan, ada baiknya jika kenaikan pendapatan angkutan penumpang tetap dipertahankan atau bahkan ditingkatkan lagi, dengan cara memperketat penjagaan di stasiun-stasiun, terutama stasiun-stasiun kecil guna mengurangi jumlah penumpang gelap di dalam kereta.
2. Hendaknya PT. Kereta Api (Persero) lebih bijak lagi dalam mengalokasikan dana yang diperoleh, terutama yang berasal dari hutang.
3. Ada baiknya jika PT. Kereta Api (Persero) lebih meningkatkan lagi kinerjanya, terutama yang berkaitan dengan operasi yang dijalankan.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com

DAFTAR PUSTAKA

Buchari Alma. *Pengantar Bisnis*. Alfabeta. Bandung. 2001.

Bambang Riyanto. *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan*. Edisi 4. BPFE. Yogyakarta. 1998.

Eldon S. Hendrikson dan Michael F. Van Breda. *Teori Akunting*. Edisi 5. Interaksara. 2000.

Fandy Tjiptono. *Manajemen Jasa*. Edisi 2. Andi. Yogyakarta. 2000.

Johanes Supranto. *Statistik Teori dan Aplikasi*. Edisi 6. Erlangga. Jakarta. 2001.

Kotler, Philip. *Manajemen Pemasaran Di Indonesia*. Salemba Empat. Jakarta. 2001.

Kusnadi. *Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate). Prinsip, Prosedur, dan Metode*. Universitas Brawijaya. Malang. 2000.

Lili M. Sadeli. *Akuntansi Manajemen. Sistem, Proses, dan Pemecahan Soal*. Bumi Aksara. 1999.

Mudrajad Kuncoro. *Teori dan Aplikasi Untuk Bisnis dan Ekonomi*. AMP YKPN. Yogyakarta. 2001.

S. Munawir. *Analisa Laporan Keuangan*. Liberty. Yogyakarta. 2000.

Simamora, Henry. *Akuntansi Manajemen*. Salemba Empat. Jakarta. 1999.

Sugiyono. *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta. Bandung. 2003.

PDF Creator - PDF4Free v2.0 http://www.pdf4free.com