BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

4.1.1 Sejarah Perusahaan

Melalui PP No. 12 tanggal 5 April 1976 pemerintah memberikan kepercayaan kepada Prof. Dr. Ing. BJ Habibie untuk menghimpun segala potensi dan memanfaatkan berbagai fasilitas yang tersedia pada waktu itu guna mengelola dan mengembangkan industri pesawat terbang di Indonesia, dengan dasar PP itulah maka lahirlah PT. IPTN.

Pada tanggal 23 Agustus 1976 didasari kebutuhan untuk melayani sendiri sarana transportasi udara yang mampu menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain, karena Indonesia terbentuk atas pulau- pulau yang membentuk negara Indonesia dan untuk menguasai teknologi.

Pada tahun 1979 PT. IPTN sudah beranjak memasuki tahap dua yaitu "Integrasi Teknologi". Tahap ini merupakan penggabungan kemampuan rancangan dan produksi antara PT. IPTN dengan mitra kerja dari CASA Spanyol. Melengkapi pesatnya industri pesawat terbang, PT. IPTN mendirikan divisi sistem persenjataan.

PT. IPTN dan Boeing Company menandatangani kerjasama teknik yang dibukukan pada tahun1982. Melalui landasan ini landasan baru telah dibuat untuk

menempatkan PT. IPTN sebagai salah satu mitra kerja Boeing. Hal ini dibuktikan ketika pada tahun 1987 PT. IPTN mulai memproduksi sebagian komponen pesawat Boeing 737, 747, 757, 787, dan Boeing 777.

Secara bertahap dan berkesinambungan suatu pusat perawatan mesin yakni *Universal Maintenance Centre* (UMC) didirikan pada tahun 1983. Pendirian dan pengembangan UMC ini adalah dalam rangka melengkapi suatu agenda "Alih Teknologi". Unit ini juga berfungsi merawat, memperbaiki mesin- mesin pesawat terbang dan helikopter maupun mesin- mesin turbin gas untuk industry dan untuk keperluan maritime.

Pada usianya yang ke- 10, pemerintah republik Indonesia menyelenggarakan Indonesia Air Show (IAS) I, yakni pada tahun 1986. Pameran kedirgantaraan ini menarik perhatian masyarakat luas baik dari dalam maupun dari luar negeri. Peristiwa ini adalah pertanggungjawaban pemerintah khususnya PT. IPTN terhadap rakyat tentang apa yang telah dicapai selama 10 tahun pertama.

Pada tahun 1987 PT. IPTN mulai memproduksi sebagian komponen pesawat Boeing 737 dan 767. Kerjasama imbal produksi (off-set) dicapai dengan General Dynamic untuk membuat komponen pesawat F-16 sehubungan dengan pembelian pesawat tempur tersebut oleh pemerintah RI.

Dalam rangka meningkatkan peluang- peluang alih teknologi serta bisnis, PT. IPTN bersama dengan New Media Development Organization, Jepang mendirikan perusahaan patungan yang diberi nama Nusantara Sistem

Internasional (NSI). Perusahaan yang bergerak dalam perangkat lunak komputer ini didirikan pada tahun 1988 dan langsung beroperasi.

Untuk lebih memperluas produk- produk dan jasa yang dihasilkan khususnya di wilayah benua Amerika, sejak tahun 1922 yang lalu PT. IPTN memiliki branch office yang berkedudukan di Seattle Amerika Serikat dan diberi nama IPTN-NA (IPTN North America). Itu semua sekaligus sebagai dasar unruk melangkah lebih lanjut.

Memasuki dasawarsa kedua, PT. IPTN tidak hanya memelihara dan meningkatkan penguasaan teknologi yakni mengembangkan teknologi dirgantara sendiri untuk menghasilkan produk yang sama sekali baru.

Sejak tahun 1989, PT. IPTN mulai merancang bangun pesawat N-250. Ini ditandai dengan peluncurannya pada tanggal 10 November 1994 yang bertepatan dengan hari Pahlawan, dan beberapa bulan kemudian tepatnya pada tanggal 10 Agustus 1995, N-250 Gatotkaca diterbangkan untuk pertama kalinya. Peristiwa ini selain dipersembahkan untuk hadiah ulang tahun kemerdekaan Republik Indonesia yang ke- 50, dan tanggal tersebut dikukuhkan sebagai hari Kebangkitan Teknologi Nasional.

Sebagai pertanggungjawaban kepada rakyat, pada bulan Juni 1996 pemerintah kembali menyelenggarakan Indonesia Air Show (IAS) II. Pada kesempatan ini N-250 tampil sebagai primadona dan menunjukkan kebolehannya selama pameran berlangsung. Memasuki dasawarsa ketiga, PT. IPTN siap untuk merealisasi era jetsasi, yaitu dengan dirancangnya pesawat N2130. Pesawat ini

dilengkapi dengan dua buah mesin jet dan akan mengangkut penumpang antara 100-130 orang.

Pada awal abad mendatang pesawat ini akan siap diluncurkan dan melakukan penerbangan perdananya. Dibidang pemasaran langkah PT. IPTN semakin progresif menembus pasaran internasional. Hal ini ditandai dengan dibukanya AMRAI dan EURAI.

Ketika tahun 1997 krisis ekonomi dan moneter melanda kawasan Asia Tenggara dan Indonesia yang berdampak pada berkurangnya potensi pasar PT. IPTN. Terkait dengan itu, sejak Oktober 1998 industri ini mempersiapkan paradigma baru.

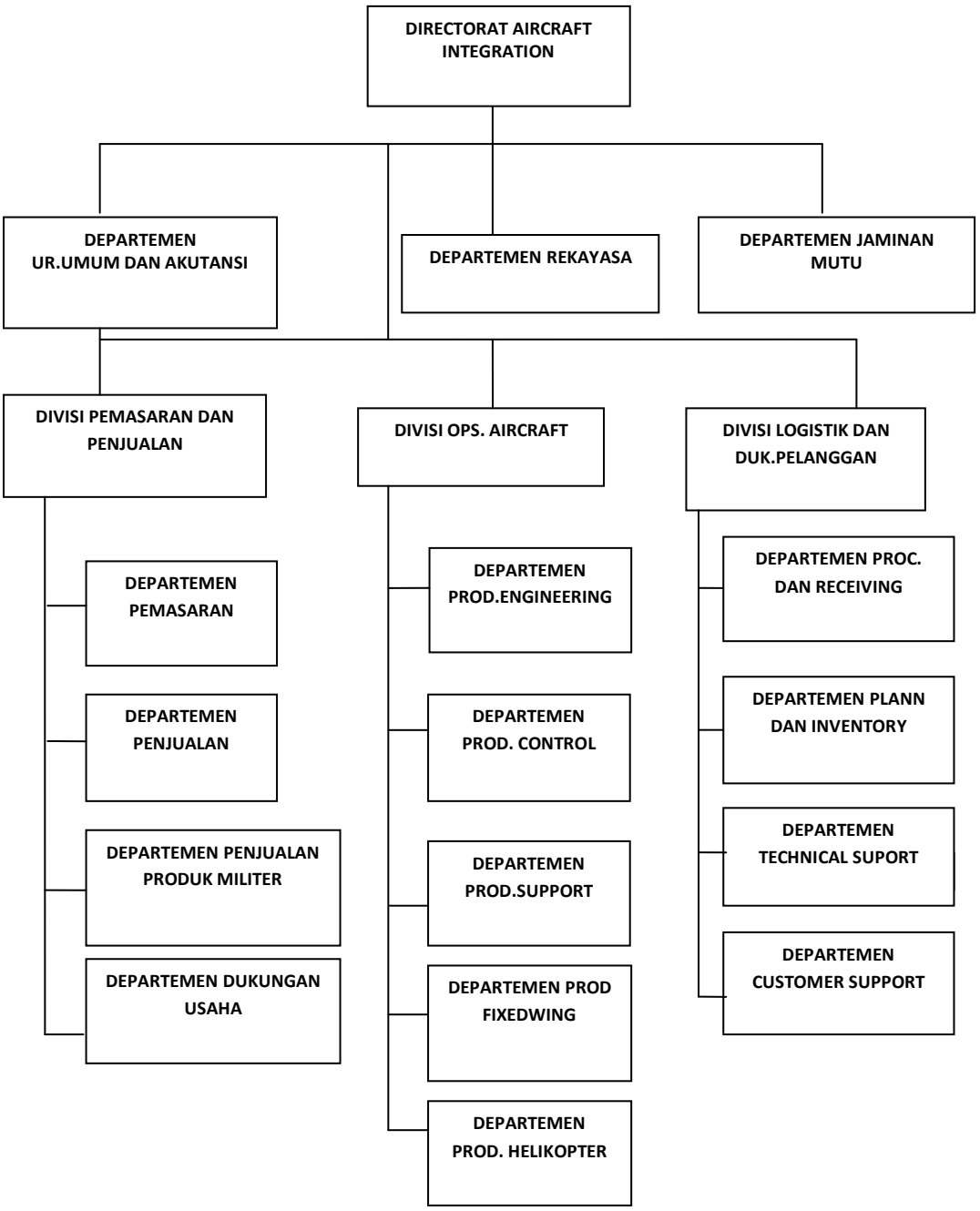
Program restrukturisasi perusahaan yang mencakup : reorientasi bisnis, penataan ulang postur SDM, serta restrukturisasi permodalan dan keuangan digulirkan. Melalui restrukturisasi ini postur karayawan menyusut dari 15.000 menjadi 10.000 orang. Puncaknya adalah perubahan nama PT. IPTN menjadi PT. Dirgantara Indonesia (PT. DI), yang dilanjutkan dengan pengukuhan direksi baru. Nama baru diharapkan melahirkan citra baru yang lebih baik.

Orientasi PT. DI 70% pada bisnis inti pesawat terbang, sementara 30% nya pada bisnis plasma. Dengan paradigma baru ini PT. DI melahirkan 6 *profil center*, dan 7 *strategic bisnis unit*, serta 5 usaha pendukung. PT. Dirgantara Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) sejak tahun 1997. Dan merupakan perusahaan satu – satunya di Indonesia yang menangani masalah pembuatan pesawat terbang.

4.1.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi merupakan hal yang sangat penting untuk dipertimbangkan dalam sebuah organisasi, karena berperan dalam pencapaian tujuan perusahaan. Pengertian struktur organisasi menurut Handoko adalah organisasi dengan segala aktifitasnya, terdapat hubungan di antara orang-orang yang menjalankan aktivitas tersebut. Makin banyak kegiatan yang dilakukan dalam suatu organisasi, makin kompleks pula hubungan-hubungan yang ada. Untuk itu perlu dibuat suatu bagan yang menggambarkan tentang hubungan tersebut termasuk hubungan antara masing-masing kegiatan atau fungsi. Bagan yang dimaksud dinamakan bagan organisasi atau struktur organisasi.

Untuk keterangan lebih jelas, maka struktur organisasi perusahaan dapat dilihat pada gambar 2.1 sebagai berikut :



Sumber : PT. Dirgantara Indonesia

Gambar 4.1
Sturktur Organisasi Direktorat Aircraft Integration
PT. Dirgantara Indonesia

4.1.3 Job Description

Bidang Financial Accounting

a. Tugas Pokok :

Memelihara akurasi data general ledger dan subsidiary ledger untuk seluruh akun- akun financial aaccounting dalam laporan keuangan yang ada di Direktorat Aircraft Integration dan membuat lampiran pendukungnya secara lengkap, serta melakukan konfirmasi atas hutang/ piutang dengan pihak terkait dan dengan korporasi untuk keperluan kompilasi laporan keuangan induk/ konsolidasi.

b. Wewenang dan Tanggung Jawab :

1. Menganalisis dan melakukan pengawasan dari setiap transaksi keuangan, untuk menyajikan laporan keuangan berupa neraca, laba/rugi, beserta penjelasannya.
2. Melaksanakan rekonsliasi dan validasi atas seluruh data pendukung laporan keuangan dengan pihak terkait.
3. Melakukan konfirmasi atas akun- akun keuangan dengan pihak intern maupun ekstern perusahaan.
4. Menjamin pelaksanaan TQI (Total Quality Improvement) dan K3LH untuk meningkatkan efisiensi dan produktifitas kerja accounting.

c. Hubungan Organisasi

1. Kedudukan

a) Bertanggung jawab langsung kepada manajer urusan umum dan

akuntansi.

b) Membawahi posisi jabatan/ pekerjaan :

- General ledger financial accounting, posting/ jurnal
- Subsidiary ledger financial accounting
- Rekonsiliasi, konfirmasi

2. Di Dalam Perusahaan

Berkoordinasi baik di lingkungan Direktorat Aircraft Integration dan korporat dalam hal koordinasi, rekonsiliasi, validitas, konfirmasi terhadap data- data pendukung pembuat laporan keuangan.

3. Dengan Instansi/ Lembaga/ Perusahaan di Luar PT DI

Auditor dan Lembaga Perpajakan

Bidang Cost Accounting

a. Tugas Pokok :

Menganalisis, mengevaluasi akurasi data general ledger dan subsidiary ledger untuk seluruh akun- akun Cost Accounting dalam laporan keuangan yang ada di Direktorat Aircraft Integration. Serta mengevaluasi transaksi terhadap akun- akun inventory, properti, dan kalkulasi harga pokok produksi secara tepat dan akurat dalam mendukung penyajian laporan keuangan.

b. Wewenang dan Tanggung Jawab :

1. Menganalisis dan melakukan pengawasan setiap akun- akun properti, inventory, dan kalkulasi biaya produksi untuk mendukung laporan keuangan beserta penjelasannya.

2. Melakukan koordinasi dan konfirmasi atas data- data properti dan inventory dengan pihak terkait dalam rangka menentukan status kekayaan/ asset.
3. Melakukan monitoring dan jurnal/ posting transaksi Cost Accounting di Direktorat Aircraft Integration.
4. Melakukan koordinasi dengan koporasi dan unit lain dalam ragka mendukung korporasi melakukan konpilasi jurnal transaksi ke general ledger dan subsidiary ledger.
5. Mengajukan adjustment yang diperlukan dalam kesalahan posting pada saat jurnal di Direktorat Aircraft Iintegration.
6. Membuat rekapitulasi data subsidiary ledger sebagai lampiran neraca dan laba/ rugi Direktorat Aircraft Integration.
7. Menjamin pelaksanaan TQI (Total Quality Improvement) dan K3LH untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas accounting.

c. Hubungan Organisasi

1. Kedudukan

a) Bertanggung jawab langsung kepada manajer urusan umum dan akuntansi.

b) Membawahi posisi jabatan/ pekerjaan :

- General ledger, posting/ jurnal cost accounting
- Subsidiary ledger cost accounting
- Rekonsiliasi material

2. Di Dalam Perusahaan

Melakukan koordinasi dengan fungsi terkait baik di dalam Direktorat Aircraft Integration dan direktorat lainnya maupun dengan korporasi dalam pelaporan keuangan perusahaan.

3. Dengan Instansi/ Lembaga/ Perusahaan di Luar PT DI
   a) Auditor, dalam hal audit laporan keuangan khusus terhadap akun-akun cost accounting Direktorat Aircraft Integration.
   b) Institusi lain, dalam hal inventarisasi dan rekonsiliasi data pendukung laporan keuangan.

4.2 Pembahasan Penelitian

4.2.1 Perkembangan Siklus Konversi Kas pada Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Siklus Konversi Kas (*Cash Conversion Cycle*) digunakan untuk mengukur berapa lama perusahaan dapat mengumpulkan kas yang berasal dari hasil operasi perusahaan yang pada akhirnya akan mempengaruhi jumlah dana yang diperlukan untuk disimpan pada *current assets* (aktiva lancar).

Perkembangan Siklus Konversi Kas periode tahun 2005-2009 yang terjadi pada Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia dapat dilihat pada tabel 4.1. Sebelum lihat perkembangan pada tabel, berikut ini adalah perhitungan Siklus Konversi Kas (CCC) tersebut:

Tabel 4.1
Perkembangan Siklus Konversi Kas (CCC)
Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Periode	CCC (Hari)	Perkembangan Naik/ Turun
2005	385,56	-
2006	516,86	131,30
2007	882,60	365,74
2008	591,28	-291,32
2009	261,89	-329,39

Sumber : Laporan Keuangan Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Perhitungan Siklus Konversi Kas (CCC) :

$$CCC = DSO + DSI - DPO$$

$$DSO = \frac{\textit{Account Receivable}\ (\text{Piutang})}{\textit{Sales}\ (\text{Penjualan})/365}$$

$$DSI = \frac{\textit{Inventories}\ (\text{Persediaan})}{\textit{Cost of goods sold}\ (\text{HPP})/365}$$

$$DPO = \frac{\textit{Account Payable}\ (\text{Hutang})}{\textit{Cost of goods sold}\ (\text{HPP})/365}$$

Periode 2005

$$DSO = \frac{22.133}{439.053/365} = 18,39$$

$$DSI = \frac{749.385}{396.611/365} = 689,65$$

$$DPO = \frac{350.413}{396.611/365} = 322,48$$

CCC = 18,39 + 689,65 - 322,48

= 385,56 Hari

Periode 2006

$$DSO = \frac{9.819}{511.753/365} = 7$$

$$DSI = \frac{670.105}{357.458/365} = 684,24$$

$$DPO = \frac{170.777}{357.458/365} = 174,38$$

CCC = 7 + 684,24 - 174,38

= 516,86 Hari

Periode 2007

$$DSO = \frac{11.869}{208.831/365} = 20,74$$

$$DSI = \frac{548.368}{204.683/365} = 977,82$$

$$DPO = \frac{93.094}{204.683/365} = 116,01$$

CCC = 20,74 + 977,82- 116,01

= 822,60 Hari

Periode 2008

$$DSO = \frac{250.685}{187.669/365} = 487,56$$

$$DSI = \frac{548.721}{132.168/365} = 1515,36$$

$$DPO = \frac{511.161}{132.168/365} = 1411,64$$

CCC = 487,56 + 1515,36 - 1411,64

= 591,28 Hari

Periode 2009

$$DSO = \frac{127.078}{192.985/365} = 240,35$$

$$DSI = \frac{670.105}{191.200/365} = 1145,98$$

$$DPO = \frac{589.021}{191.200/365} = 1124,44$$

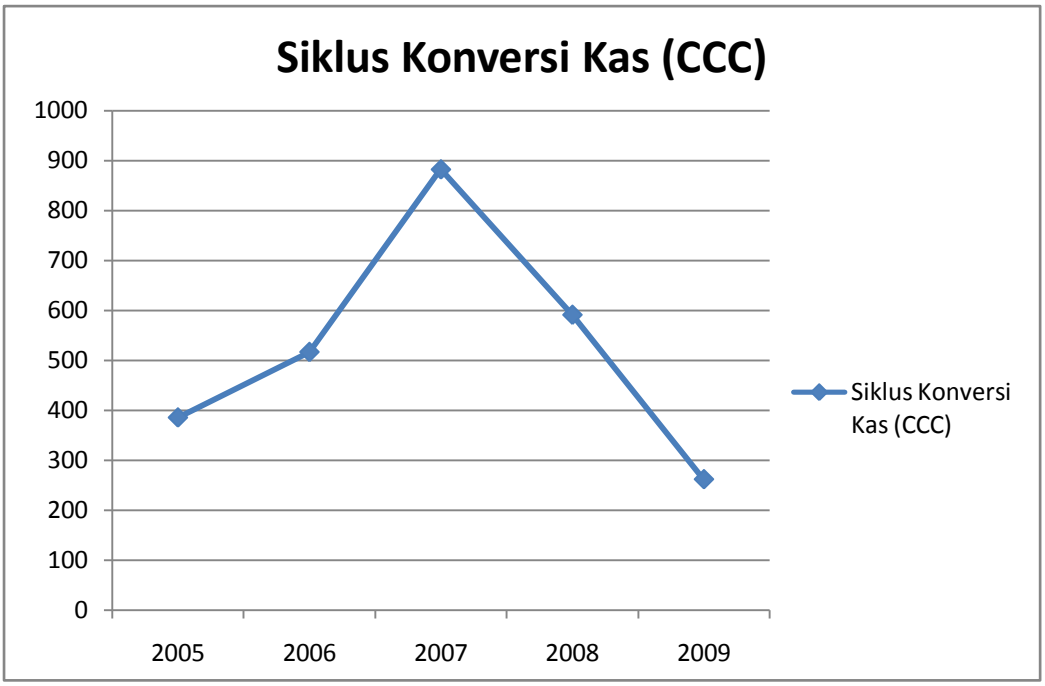
CCC = 240,35 + 1145,98 - 1124,44

= 261,89 Hari

Berdasarkan tabel 4.1 :

1) Pada tahun 2005 waktu Siklus Konversi Kas (CCC) adalah 385,56 hari sedangkan tahun 2006 adalah 516,86 hari. Maka waktu CCC 131,30 hari lebih lama dari tahun 2005 ke 2006. Disebabkan karena pembayaran hutang (DPO) lebih cepat.
2) Pada tahun 2006 waktu Siklus Konversi Kas (CCC) adalah 516,86 hari sedangkan tahun 2007 adalah 882,60 hari. Maka waktu CCC 365,74 hari lebih lama dari tahun 2006 ke 2007. Disebabkan karena penagihan piutang (DSO) dan penjualan persediaan (DSI) lebih lama, tetapi pembayaran hutang (DPO) lebih cepat.
3) Pada tahun 2007 waktu Siklus Konversi Kas (CCC) adalah 882,60 hari sedangkan tahun 2008 adalah 591,28 hari. Maka waktu CCC 291,32 hari lebih cepat dari tahun 2007 ke 2008. Disebabkan karena pembayaran hutang (DPO) lebih lama.
4) Pada tahun 2008 waktu Siklus Konversi Kas (CCC) adalah 591,28 hari sedangkan tahun 2009 adalah 261,89 hari. Maka waktu CCC 329,39 hari lebih cepat dari tahun 2008 ke 2009. Disebabkan karena penagihan piutang (DSO) dan penjualan persediaan (DSI) lebih cepat.

Untuk lebih jelasnya perkembangan waktu Siklus Konversi Kas (CCC), dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



Gambar 4.2
Grafik Perkembangan Siklus Konversi Kas (CCC)
Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Dari grafik di atas, dapat dilihat panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) dari tahun ketahun mengalami kenaikan dan penurunan. Dari tahun 2005 ke 2006 waktu CCC lebih lama 131,30 hari. Tahun 2006 ke 2007 waktu CCC lebih lama 365,74 hari. Tahun 2007 ke 2008 waktu CCC lebih cepat 291,32 hari. Tahun 2008 ke 2009 waktu CCC lebih cepat 329,39 hari. Panjang waktu CCC terlama adalah tahun 2007, yaitu 882,60 hari. Sedangkan panjang waktu CCC terpendek adalah tahun 2009, yaitu 261,89 hari.

Padachi (2006) dalam Ita Prihantining W. dan Moch. Edman Syarief (2009) menyatakan bahwa profitabilitas berkurang sejalan dengan bertambahnya waktu Siklus Konversi Kas (*Cash Conversion Cycle*) yang berarti bahwa perusahaan dapat menaikkan profitabilitasnya dengan cara memperpendek jangka

waktu Siklus Konversi Kas (*Cash Conversion Cycle*). Dari teori tersebut dapat disimpulkan seharusnya panjang waktu Siklus Konversi Kas dari tahun ketahun lebih cepat atau menurun. Agar profitabilitas perusahaan meningkat. Namun, pada kenyataannya dalam penelitian ini Siklus Konversi Kas dari tahun ketahun mengalami kenaikan dan penurunan.

Berdasarkan hasil analisis penulis, kenaikan dan penurunan panjang waktu Siklus Konversi Kas pada Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia dipengaruhi jangka waktu penagihan piutang (DSO), penjualan inventori (DSI), dan pembayaran hutang (DPO) dari tahun ketahun. Hal ini sesuai dengan pendapat Padachi (2006) dalam Ita Prihantining W. dan Moch. Edman Syarief (2009).

4.2.2 Perkembangan Profitabilitas pada Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Tabel 4.2
Perkembangan Profitabilitas
Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Periode	ROI (%)	Perkembangan Naik/ Turun	ROE (%)	Perkembangan Naik/ Turun
2005	7,97	-	14,14	-
2006	20,47	12,5	27,03	12,89
2007	6,19	-14,28	7,42	-19,61
2008	4,12	-2,07	10,73	3,31
2009	7,22	3,10	31,01	20,28

Sumber : Laporan Keuangan Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Perhitungan Rasio Profitabilitas :

$$\textit{Return On Investment} = \frac{\text{Laba setelah pajak}}{\text{Total aktiva}} \times 100\ \%$$

$$\textit{Return On Equity} = \frac{\text{Laba setelah pajak}}{\text{Modal sendiri}} \times 100\ \%$$

Periode 2005

$$\text{ROI} = \frac{64.017}{803.116} \times 100\ \% = 7{,}97\ \%$$

$$\text{ROE} = \frac{64.017}{452.703} \times 100\ \% = 14{,}14\ \%$$

Periode 2006

$$\text{ROI} = \frac{144.017}{703.778} \times 100\ \% = 20{,}47\ \%$$

$$\text{ROE} = \frac{144.017}{533.001} \times 100\ \% = 27{,}03\%$$

Periode 2007

$$\text{ROI} = \frac{34.865}{563.155} \times 100\ \% = 6{,}19\ \%$$

$$\text{ROE} = \frac{34.865}{470.061} \times 100\ \% = 7{,}42\ \%$$

Periode 2008

$$\text{ROI} = \frac{34.259}{830.530} \times 100\ \% = 4{,}12\ \%$$

$$\text{ROE} = \frac{34.\ 259}{319.369} \times 100\ \% = 10{,}73\%$$

Periode 2009

$$ROI = \frac{55.480}{767.903} \times 100\ \% = 7{,}22\ \%$$

$$ROE = \frac{55.480}{178.882} \times 100\ \% = 31{,}01\%$$

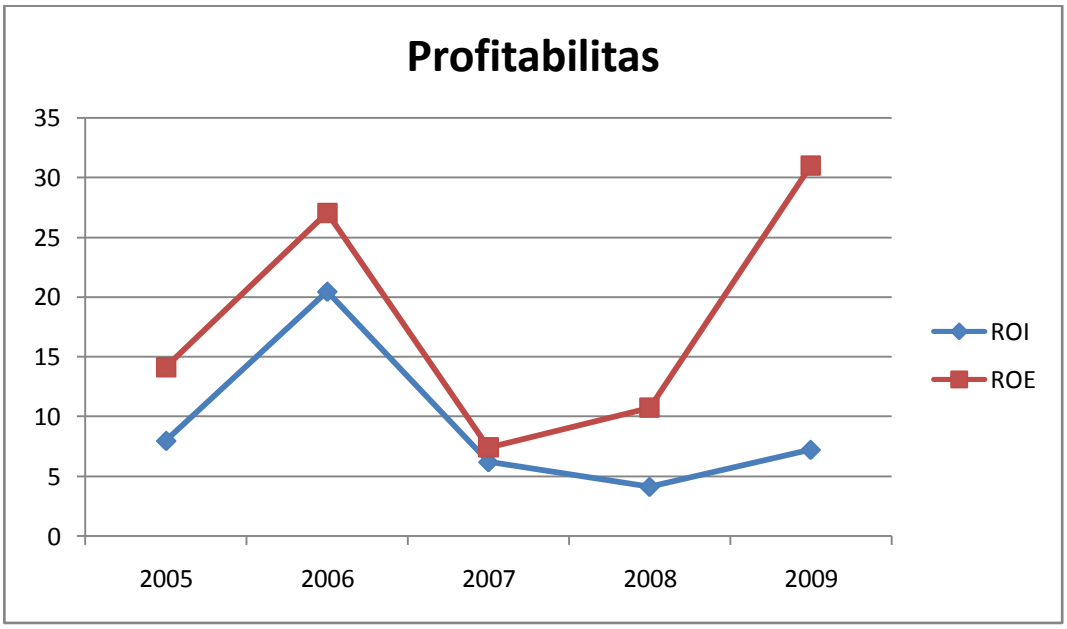
Berdasarkan tabel 4.2 :

1) Pada tahun 2005 rasio ROI adalah 7,97% dan ROE 14,14% sedangkan tahun 2006 rasio ROI adalah 20,47% dan ROE 27,03%. Maka ROI mengalami kenaikan sebesar 12,5% dan ROE juga mengalami kenaikan sebesar 12,89%. Kenaikan pada ROI disebabkan oleh laba setelah pajak bertambah dan total aktiva berkurang, sedangkan kenaikan ROE disebabkan oleh laba setelah pajak dan modal sendiri meningkat.
2) Pada tahun 2006 rasio ROI adalah 20,47% dan ROE 27,03% sedangkan tahun 2007 rasio ROI adalah 6,19% dan ROE 7,42%. Maka ROI mengalami penurunan sebesar 14,28% dan ROE juga mengalami penurunan sebesar 19,61%. Penurunan pada ROI disebabkan oleh laba setelah pajak dan total aktiva menurun, ROE juga mengalami penurunan disebabkan laba setelah pajak dan modal sendiri menurun.
3) Pada tahun 2007 rasio ROI adalah 6,19% dan ROE 7,42% sedangkan tahun 2008 rasio ROI adalah 4,12% dan ROE 10,73%. Maka ROI mengalami penurunan sebesar 2,07% sedangkan ROE mengalami kenaikan sebesar

3,31%. Penurunan pada ROI disebabkan oleh laba setelah pajak berkurang dan total aktiva bertambah, sedangkan penurunan ROE disebabkan oleh laba setelah pajak dan modal sendiri menurun.

4) Pada tahun 2008 rasio ROI adalah 4,12% dan ROE 10,73% sedangkan tahun 2009 rasio ROI adalah 7,22% dan ROE 31,01%. Maka ROI mengalami kenaikan sebesar 3,1% dan ROE juga mengalami kenaikan sebesar 20,28%. Kenaikan pada ROI disebabkan oleh laba setelah pajak bertambah dan total aktiva berkurang, sedangkan kenaikan ROE disebabkan oleh laba setelah pajak dan modal sendiri menurun.

Untuk lebih jelasnya perkembangan profitabilitas dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



Gambar 4.3
Grafik Perkembangan Profitabilitas
Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Dari grafik di atas, dapat dilihat profitabilitas dari tahun ke tahun mengalami kenaikan dan penurunan. Dari tahun 2005 ke 2006 ROI naik 12,5 % dan ROE naik 12,89%. Tahun 2006 ke 2007 ROI turun 14,28% dan ROE turun 19,61%. Tahun 2007 ke 2008 ROI turun 2,07% sedangkan ROE naik 3,31% . Tahun 2008 ke 2009 ROI naik 3,1% dan ROE naik 20,28%. ROI tertinggi adalah tahun 2006, yaitu 20,47%. Dan ROE tertinggi adalah tahun 2009, yaitu 27,03%. Sedangkan ROI terendah adalah tahun 2008, yaitu 4,12%. Dan ROE terendah adalah tahun 2007, yaitu 7,42%.

Menurut Bambang Riyanto (2001 : 35), profitabilitas suatu perusahaan menunjukkan perbandingan antara laba dengan aktiva atau modal yang menghasilkan laba tersebut. Salah satu tujuan perusahaan pada umumnya yaitu memperoleh laba sesuai dengan yang telah direncanakan. Tetapi mengukur efisiensi perusahaan berdasarkan jumlah keutungan semata kurang tepat, sebab keuntungan yang tinggi belum tentu disertai tingkat profitabilitas yang tinggi pula. Untuk itu diperlukan penjelasan yang lebih efektif dan efisien atas sumber daya yang ada. Faktor- faktor yang mempengaruhi profitabilitas lebih penting dibandingkan laba, karena laba yang besar belum merupakan ukuran bahwa perusahaan itu telah bekerja efisien.

Setiap perusahaan pasti ingin dinilai baik, maka perusahaan tersebut harus bekerja lebih efektif dan efisien dalam mengelola sumber daya yang ada. Karena profitabilitas lebih penting dibandingkan laba, maka profitabilitas perusahaan harus meningkat. Namun, pada kenyataannya dalam penelitian ini terjadi kenaikkan dan penurunan profitabilitas dari tahun ketahunnya.

Berdasarkan hasil analisis, kenaikan dan penurunan rasio profitabilitas (ROI dan ROE) dipengaruhi laba setelah pajak, total aktiva, dan modal sendiri. Hal ini sesuai dengan pendapat Bambang Riyanto (2001 : 35).

4.2.3 Analisis Siklus Konversi Kas terhadap Profitabilitas pada Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia

Siklus Konversi Kas (CCC) dan profitabilitas dalam perhitungannya mengalami kenaikan dan penurunan setiap tahunnya. Selanjutya bagaimana analisis Siklus Konversi Kas (CCC) terhadap profitabilitas, apakah saat waktu CCC lebih lama profitabilitasnya meningkat atau saat waktu CCC lebih cepat profitabilitasnya meningkat.

Dari tahun 2005 ke tahun 2006 panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) bertambah dengan profitabilitas yang bertambah juga. Tahun 2006 ke tahun 2007 panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) bertambah, tetapi profitabilitas berkurang. Sedangkan pada tahun 2007 ke 2008 panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) dan profitabilitas ekonomi (ROI) berkurang, tetapi profitabilitas modal sendiri (ROE) bertambah. Dan dari tahun 2008 ke 2009 panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) berkurang, tetapi profitabilitas bertambah.

Diantara semua periode, tahun 2009 memiliki panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) terpendek dengan profitabilitas pun meningkat dari tahun sebelumnya. Artinya, pada tahun 2009 perusahaan mampu mengumpulkan cash yang diperlukan untuk operasional sehari- hari perusahaan, sehingga tidak perlu

memakai sumber dana dari luar yang berarti tidak ada biaya untuk pinjaman dana, selanjutnya keuntungan perusahaan meningkat.

Hal tersebut sesuai dengan riset Padachi (2006) dalam Ita Prihantining W. dan Moch. Edman Syarief (2009) yang menyatakan bahwa profitabilitas berkurang sejalan dengan bertambahnya waktu Siklus Konversi Kas (*Cash Conversion Cycle*) yang berarti bahwa perusahaan dapat menaikkan profitabilitasnya dengan cara memperpendek jangka waktu Siklus Konversi Kas (*Cash Conversion Cycle*).

Periode dengan jangka waktu Siklus Konversi Kas (CCC) yang lebih pendek tampaknya akan menuai keuntungan yang lebih besar bila dibandingkan dengan periode dengan jangka waktu CCC yang lebih panjang.

Pada kenyataannya, yang terdapat di Direktorat Aircraft Integration PT. Dirgantara Indonesia semakin pendeknya waktu Siklus Konversi Kas (CCC) profitabilitas tidak selalu meningkat. Misalnya saja tahun 2005 ke tahun 2006 panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) bertambah, namun profitabilitas ikut bertambah. Hal tersebut terjadi karena laba setelah pajaknya meningkat, walaupun periode pembayaran hutangnya lebih cepat. Sehingga profitabilitasnya tetap bertambah saat panjang waktu CCC bertambah.

Dan tahun 2007 ke 2008 panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) berkurang tetapi hanya profitabilitas modal sendiri (ROE) saja yang meningkat sedangkan profitabilitas ekonomi (ROI) nya menurun. Hal tersebut terjadi karena terjadi pertambahan pada total aktiva yang menyebabkan ROI menurun.

Berdasarkan analisis yang dilakukan penulis, pengaruh bertambah atau berkurangnya panjang waktu Siklus Konversi Kas (CCC) terhadap profitabilitas tergantung pada lamanya penagihan piutang (DSO), lamanya penjualan persediaan (DSI), dan lamanya pembayaran hutang (DPO). Serta berhasil atau tidaknya perusahaan dalam mengelola penggunaan *asset* dan modal sendiri. Hal ini sesuai dengan pendapat Padachi (2006).