BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Dewasa ini perekonomian di Indonesia tumbuh dan berkembang dengan pesat sehingga mendorong perusahaan asing untuk membuka industri di Indonesia. Belum lagi, seiring dengan perkembangan zaman globalisasi yang selalu mengusung persaingan. Hal ini menyebabkan persaingan pasar ban nasional semakin ketat lantaran banyak produsen ban Internasional seperti Hankook dan Pirelli yang menyerbu pasar ban domestik. Di Indonesia terdapat 4 perusahaan ban yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada sektor otomotif dan komponen, diantaranya adalah PT.Gajah Tunggal, PT.Goodyear, PT Multistrada Arah Sarana dan PT Indo Kordsa.

Menurut General Manager Marketing PT. Gajah Tunggal Arijanto Notorahardjo mengatakan pesaingan ban akan semakin sengit di Indonesia dan perusahaan akan terus meluncurkan produk-produk ban yang berkualitas dan bernilai tinggi dengan harga yang kompetitif, agar industri ban domestik dapat terus bersaing dengan produk ban luar negeri. persaingan industri ban di indonesia akan mengalami persaingan yang lebih ketat, karena Indonesia merupakan pasar yang potensial untuk produk ban. Arijanto mengatakan pasar ban Indonesia menjadi magnet perusahaan-perusahaan ban asing lantaran penjualan mobil Indonesia terus meningkat dan pertumbuhan industri otomotif Indonesia semakin besar.

Menurut data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), penjualan mobil Indonesia mencapai angka 894.164 unit pada tahun lalu dan Gaikindo menargetkan angka penjualan mobil tahun ini tembus satu juta unit. (sumber : www.neraca.co.id)

Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) juga mencatat angka penjualan sepeda motor pada tahun 2011 mencapai 7,39 juta unit atau naik 25,8% dari tahun 2009.

Seiring dengan meningkatnya angka penjualan kendaraan bermotor di indonesia akan berpengaruh positif bagi industri ban nasional karena dapat meningkatkan penjualan dan perolehan laba. Tetapi pada tahun 2011 ini berbeda dengan kenyataan dan harapan perusahaan karena kondisi pertumbuhan industri ban nasional malah mengalami penurunan.

Berikut merupakan tabel dari hasil rata-rata perkembangan pertumbuhan laba bersih (PLB), rasio lancar (CR) dan marjin laba kotor (GPM), pada perusahaan ban yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2005 – Juni 2012.

Tabel 1.1
Rata-Rata Rasio Lancar, Marjin Laba Kotor dan Pertumbuhan Laba Bersih Perusahaan ban yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Tahun	Rata Rata Industri		
	CR	GPM	PLB
2005	207,50%	12,50%	6,88%
2006	214,50%	11,50%	-108,06%
2007	246,50%	14,65%	18,56%
2008	151,16%	14,68%	269,39%
2009	189,96%	18,95%	1356,43%
2010	182,72%	17,09%	12,50%
2011	146,83%	13,61%	-27,04%
Jun-12	149,51%	15,45%	-11,38%

Sumber : idx.co.id (Data Diolah)

Berdasarkan tabel 1.1 rata-rata rasio lancar, marjin laba kotor dan pertumbuhan laba bersih dari keempat emiten ban yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2005 sampai dengan Juni tahun 2012 mengalami perkembangan. Perubahan yang cukup signifikan terjadi pada tahun 2010-2011 dimana rasio lancar, marjin laba kotor dan pertumbuhan laba bersih menurun karena naiknya harga karet pada tahun 2011.

Kenaikan harga karet yang terjadi sepanjang 2011 telah menekan kinerja seluruh emiten produsen ban di Indonesia. PT Multistrada Arah Sarana Tbk mencatatkan penurunan laba bersih hingga 18,7 persen, dari 176,08 miliar rupiah di 2010 menjadi 142,74 miliar rupiah. Padahal, perseroan berhasil membukukan pertumbuhan pendapatan hingga 42,61 persen, dari 2,006 triliun rupiah di 2010 menjadi 2,86 triliun rupiah.

Presiden Direktur Multistrada, Pieter Tanuri mengakui, biaya pengeluaran yang dilakukan perseroan mengalami pembengkakan. Beban pendapatan Multistrada di akhir Desember 2011 tercatat mencapai 2,33 triliun rupiah atau naik signifikan sebesar 48,24 persen dibandingkan beban pendapatan di tahun sebelumnya sebesar 1,57 triliun rupiah.

"Kita juga sempat menanggung kenaikan harga bahan baku karet yang sangat tinggi mulai pertengahan tahun 2011 lalu," ujarnya, pekan lalu. Saat itu, harga karet mencapai 6 dollar AS per kilogram meski sekarang pada kisaran 3,7 dollar AS. Pieter menghitung, harga normal antara 3 sampai 4 dollar AS per kilogram. Selain beban bahan baku, Pieter menuturkan, rencana ekspansi perseroan juga sedikit menggerus kinerjanya. Rencana peningkatan kapasitas produksi itu butuh

penambahan mesin baru yang didanai dari pinjaman bank. Sehingga pos kewajiban perseroan bertambah dengan tambahan beban bunga. "Tambahan aset berupa mesin juga membuat Multistrada mesti menyiapkan kapasitas skill tenaga kerja. Artinya, kita langsung menyiapkan dana training," ulasnya. Tambahan mesin juga memerlukan bangunan baru yang memerlukan waktu 1 hingga 1,5 tahun. Beban produksi yang secara riil sudah ditanggung perseroan, juga belum diimbangi dengan optimalisasi produksi. Pieter mengungkapkan, hal ini sudah diperhitungkan perseroan karena peningkatan produksi dilakukan secara bertahap. "Produksi ban baru naik 40 persen," ujarnya.

Selain Multistrada, penurunan laba juga diderita PT Goodyear Indonesia Tbk yang tergerus hingga 70,92 persen. Hingga Desember 2011, perseroan membukukan laba bersih sebesar 2,16 juta dollar AS atau turun dari capaian 2010 7,42 juta dollar AS. Sama seperti Multistrada, beban penjualan membengkak 10,99 persen. Hingga akhir tahun, beban penjualan mencapai 193,29 juta dollar AS, naik dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 174,15 juta dollar AS.

Pergerakan beban ini tidak diimbangi penjualan emiten berkode GDYR ini yang hanya naik tipis 7,21 persen menjadi 207,31 juta dollar AS. Menyusul dibelakangnya, sesama produsen ban lainnya, PT Gajah Tunggal Tbk juga mengalami penurunan laba bersih. Keuntungan bersih emiten berkode GJTL tersebut mencatat penurunan 17,7 persen menjadi 683,63 miliar pada 2011 dibanding 2010 sebesar 830 miliar rupiah. Meski tingkat penurunan laba lebih kecil dibanding Goodyear, namun beban pendapatan Gajah Tunggal naik lebih tinggi sebesar 28,51 persen dari dari 7,92 triliun rupiah menjadi 10,17 triliun

rupiah. Sedangkan kinerja pertumbuhan pendapatan GJTL sebesar 20,17 persen dengan raihan 11,84 triliun rupiah. (Sumber : koran-jakarta.com)

Menurut **Van Horne (1998:217)** kemampuan memperoleh laba berbanding terbalik dengan likuiditas. Semakin tinggi likuiditas perusahaan maka kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba semakin rendah. Turunnya rasio lancar akan meningkatkan perolehan laba perusahaan, akan tetapi dari tabel diatas turunnya rasio lancar pada tahun 2010-2011 mengakibatkan pertumbuhan laba bersih yang ikut menurun. Kenaikan harga karet juga berdampak terhadap penurunan marjin laba kotor perusahaan ban, dari tabel diatas marjin laba kotor menurun dari tahun 2009 sampai 2011 karena beban pokok penjualan perusahaan meningkat sehingga perolehan laba kotor menurun dan berdampak pada pertumbuhan laba bersih perusahaan ban yang ikut menurun menjadi -27,04% di tahun 2011.

Gajah Tunggal mencatatkan penurunan margin laba kotor menjadi 14% di 2011 dari 19,6% di 2010. Goodyear Indonesia mencatat penurunan margin laba kotor menjadi 6,7% di 2011 dari 9,8% di 2010. Sementara margin laba kotor Multistrada turun menjadi 18,5% di 2011 dari 21,6% di 2010. (Sumber : www.indonesiafinancetoday.com)

Marjin laba kotor merupakan persentase dari laba kotor (*sales – cost of goods sold*) dibandingkan dengan *sales*. Semakin besar marjin laba kotor, semakin baik keadaan operasi perusahaan, karena hal ini menunjukan bahwa *cost of goods sold* lebih rendah dibandingkan dengan *sales*. Demikian pula sebaliknya, semakin rendah *gross profit margin*, semakin kurang baik operasi perusahaan **(Lukman Syamsudin, 2002 : 61).**

Menurut **Lukman Syamsudin (2002:59-61)** ada beberapa pengukuran *profitabilitas* perusahaan dimana masing-masing pengukuran dihubungkan dengan volume penjualan, total aktiva dan modal sendiri. Seluruh pengukuran ini akan memungkinkan seorang penganalisa untuk mengevaluasi tingkat *earning* dalan hubungannya dengan volume penjualan, jumlah aktiva,dan investasi tertentu dari pemilik perusahaan. Tiga ratio pengukuran *profitabilitas* dalam hubungan dengan volume penjualan adalah *Gross Profit Margin*, *Operating Profit Margin*, dan *Net Profit Margin.*

Dalam situasi seperti ini perusahaan ban harus memperhatikan likuiditasnya karena biaya produksi akan membebani industri ban dan mendorong beban pokok penjualan untuk memaksimalkan margin laba. Laba merupakan sumber utama perusahaan untuk menjaga kelangsungan hidupnya. Tanpa diperoleh laba, perusahaan tidak dapat memenuhi tujuan lainnya yaitu pertumbuhan yang terus-menerus (going concern) dan tanggung jawab sosial (corporate social responsibility).

Berbagai fenomena tersebut diatas menjadi dasar pemikiran bagi penulis untuk melakukan penelitian dengan judul **"Pengaruh Rasio Lancar dan Marjin Laba Kotor terhadap Pertumbuhan Laba Bersih perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia"**

1.2. Identifikasi dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Seiring dengan meningkatnya penjualan kendaraan bermotor di indonesia akan berdampak positif bagi industri ban karena dengan tingginya penjualan kendaraan bermotor maka akan meningkatkan pula penjualan pada industri ban, oleh sebab itu perolehan laba pada perusahaan ban juga akan mengalami kenaikan.

Berdasarkan survei awal tahun 2005-2011 kondisi pertumbuhan laba industri ban nasional mengalami perkembangan, perubahan yang cukup signifikan terjadi di tahun 2010 dan 2011. Ditahun 2010 dan 2011 terjadi penurunan rasio lancar dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang mengakibatkan turunnya pertumbuhan laba bersih, seharusnya dengan turunnya rasio lancar akan meningkatkan pertumbuhan laba bersih.

Meningkatnya harga karet menyebabkan beban pokok penjualan perusahaan ban meningkat sehingga perolehan marjin laba kotor mengalami penurunan, turunnya marjin laba kotor diikuti oleh turunnya pertumbuhan laba bersih perusahaan ban yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.2.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dirumuskan beberapa masalah yang akan diteliti sebagai berikut :

1. Bagaimana perkembangan rasio lancar perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Bagaimana perkembangan marjin laba kotor perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Bagaimana perkembangan laba bersih perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Seberapa besar pengaruh rasio lancar dan marjin laba kotor terhadap pertumbuhan laba bersih baik secara parsial dan simultan pada perusahaan ban sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menilai pertumbuhan laba bersih perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia melalui rasio lancar dan marjin laba kotor.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui perkembangan rasio lancar perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
2. Untuk mengetahui perkembangan marjin laba kotor perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Untuk mengetahui perkembangan laba bersih perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Untuk mengetahui besarnya pengaruh rasio lancar dan marjin laba kotor terhadap pertumbuhan laba bersih baik secara parsial dan simultan pada perusahaan ban sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.4. Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan secara praktis sebagai berikut :

1. Bagi perusahaan, memberikan gambaran kinerja keuangan bagi perusahaan untuk meningkatkan laba agar memiliki kemampuan dalam bersaing di pasar global.
2. Bagi karyawan, meningkatkan profesionalisme dan kemampuan.
3. Bagi investor, dapat memberikan tambahan informasi untuk melakukan investasi pada perusahaan yang diinginkan.

1.4.2 Kegunaan Akademis

1. Bagi penulis, menambah dan mengembangkan wawasan khususnya mengenai laporan laba rugi dan manajemen keuangan.
2. Bagi peneliti, sebagai informasi untuk penelitian lebih lanjut dan menambah pengetahuan serta bahan kepustakaan.

1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

1.5.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di perusahaan ban pada sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.5.2 Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan pada bulan September 2012 hingga bulan Agustus 2013. Berikut dibawah ini tabel jadwal penelitian :

Tabel 1.2
Jadwal Penelitian
Tahun Akademik 2012 / 2013

No	Prosedur	Bulan/Tahun											
		Sep	Oct	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags
		2012				2013							
I.	**Tahap Persiapan**												
	1. Membuat Proposal UP												
	2. Menentukan tempat penelitian												
	3. Pendaftaran bimbingan												
II	**Tahap Pelaksanaan**												
	1. Penelitian di perusahaan												
	2. Pendaftaran sidang & wisuda												
	3. Penyusunan dan bimbingan UP												
	4. Sidang UP												
	5. Bimbingan												
	6. Pendaftaran Sidang Akhir												
	7. Sidang Akhir												