

**ANALISIS KINERJA KEUANGAN PADA KOPERASI TAKSI  
BANDARA SULTAN HASANUDDIN**

Diajukan Oleh:

**ADE RENALDY**

**4516012049**



**SKRIPSI**

Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan  
Guna Mencapai Gelar  
Sarjana Ekonomi

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS BOSOWA  
MAKASSAR  
2020**

**HALAMAN PENGESAHAN**

Judul : Analisis Kinerja Keuangan Pada Koperasi Taksi Bandara  
Sultan Hasanuddin

Nama : Ade Renaldy

Stambuk/NIM : 4516012049

Fakultas : Ekonomi

Program Studi : Manajemen

Tempat Penelitian : Koperasi Taksi Bandara Sultan Hasanuddin

Telah Disetujui:

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**



**Dr. Sukmawati Marjuni, S.E., M.Si**



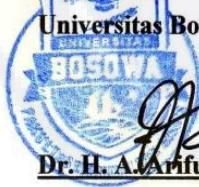
**Indravani Nur, S.E., S.Pd., M.Si**

Mengetahui dan mengesahkan:

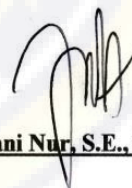
**Dekan Fakultas Ekonomi**

**Ketua Prodi Manajemen**

**Universitas Bosowa**



**Dr. H. A. Arifuddin Mane, S.E., M.Si., S.H., M.H**



**Indravani Nur, S.E., S.Pd., M.Si**

Tanggal penegasan:.....

## PERNYATAAN KEORISINILAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ade Renaldy

NIM : 4516012049

Jurusan : Manajemen

Fakultas : Ekonomi

Judul : Analisis Kinerja Keuangan Pada Koperasi Taksi Bandara  
Sultan Hasanuddin

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa penulisan skripsi ini berdasarkan hasil penelitian, pemikiran, dan pemaparan asli dari saya dan ini adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya didalam naskah skripsi ini tidak pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik disuatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan daftar pustaka.

Demikian pernyataan saya ini saya buat dalam keadaan sadar dan tanpa paksaan sama sekali.

Makassar, September 2020  
Mahasiswa yang bersangkutan

  
*Ade Renaldy*  
Ade Renaldy

## KATA PENGANTAR

*Bismillahirrahmanirrahiim*

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, karena dengan rahmat, karunia serta taufik dan hidayah-Nya lah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “**Analisis Kinerja Keuangan Pada Koperasi Taksi Bandara Sultan Hasanuddin**”. Sebagai salah satu syarat menyelesaikan studi dan memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Jurusan Manajemen Universitas Bosowa Makassar.

Banyak hambatan yang penulis temukan dalam penyusunan skripsi ini, namun dengan kerja keras dan tekad yang kuat serta adanya bimbingan dan dorongan dari pihak-pihak yang banyak membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Oleh karena itu, dengan ketulusan dan kerendahan hati penulis menyampaikan banyak terima kasih. Rasa terima kasih tersebut peneliti tujukkan kepada:

1. Pertama, ucapan terima kasih penulis berikan kepada Rektor Universitas Bosowa Bapak Prof. Dr. Ir. Saleh Pallu, M.Eng.
2. Bapak Dr. H. A. Arifuddin Mane, S.E., M.Si., SH., M.H. selaku Dekan Fakulras Ekonomi Universitas Bosowa
3. Ibu Dr. Hj. Herminawati Abu Bakar S.E., M.M. selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi Universitas Bosowa.
4. Ibu Indrayani Nur, S.Pd., S.E., M.Si. selaku Ketua Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Bosowa.

5. Kepada ibu Dr. Sukmawati Marjuni, S.E., M.Si dan ibu Indrayani Nur, S.Pd., S.E., M.Si. sebagai dosen pembimbing atas waktu yang telah diluangkan untuk membimbing, memberi motivasi dan memberi bantuan literature, serta diskusi-diskusi yang dilakukan bersama penulis.
6. Seluruh Dosen Universitas Bosowa yang telah memberikan ilmu kepada seluruh mahasiswanya termasuk penulis sendiri sehingga mampu menyelesaikan tulisan ini dengan ilmu-ilmu yang telah diberikan oleh bapak dan ibu dosen.
7. Ucapan terima kasih yang sangat mendalam kepada kedua Orang Tua penulis, Ayahanda Mayor Kal Mustaming, S.E dan Ibunda Kombes Pol. Andra Anwar, S.E. Atas segala doa, dukungan, motivasi, nasehat dan kasih sayang serta pengorbanan yang tulus dan ikhlas sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dan penelitian ini.
8. Kepada seluruh staf pengurus dan pengawas Koperasi Taksi Bandara Sultan Hasanuddin yang telah menerima dan membantu penulis dalam kegiatan penelitian.
9. Kepada rekan-rekan seperjuangan dari awal semester 1 hingga menyelesaikan tugas akhir yaitu teman-teman seangkatan penulis (Manajemen 2016 Universitas Bosowa) yang senantiasa membantu dan mendukung penulis hingga akhir.
10. Teruntuk teman-teman penulis yang selalu memberi doa serta dukungan tiada hentinya yang tak dapat disebutkan namanya satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan masih banyak kekurangan yang dapat ditemukan dalam skripsi ini. Oleh karena itu, apabila terdapat kesalahan – kesalahan dalam skripsi ini, sepenuhnya menjadi tanggungjawab peneliti dan bukan para pemberi bantuan. Kritik dan saran konstruktif yang membangun akan lebih menyempurnakan skripsi ini. Semoga kebaikan yang telah diberikan oleh semua pihak bernilai ibadah dan mendapat pahala dari Allah SWT. *Aamiin Yaa Rabbal Alamin.*

Makassar, September 2020

Penulis

Ade Renaldy



# **ANALISIS KINERJA KEUANGAN PADA KOPERASI TAKSI BANDARA SULTAN HASANUDDIN**

**Oleh:**

**ADE RENALDY**

**Prodi Manajemen Fakultas Ekonomi  
Universitas Bosowa**

## **ABSTRAK**

ADE RENALDY. 2020. Analisis Kinerja Keuangan Pada Koperasi Taksi Bandara Sultan Hasanuddin. Dibimbing oleh Dr. Sukmawati Marjuni, S.E., M.Si dan Indrayani Nur, S.Pd., S.E., M.Si.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin. Kinerja keuangan dalam penelitian ini ditinjau dari aspek likuiditas, solvabilitas, rentabilitas dan aktivitas.

Metode penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Pengumpulan data dengan cara mendokumentasi laporan keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin selama tahun 2016 sampai dengan tahun 2018. Sementara analisis data menggunakan analisis rasio keuangan yang terdiri dari rasio likuiditas, solvabilitas, rentabilitas dan aktivitas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin ditinjau dari rasio likuiditas dalam kategori “baik”; (2) kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin ditinjau dari rasio solvabilitas dalam kategori “tidak baik”; (3) kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin ditinjau dari rasio rentabilitas dalam kategori “baik” pada tahun 2016 dan tahun 2018. Sementara pada tahun 2017 rentabilitas Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin berada dalam kategori “tidak baik”; dan (4) kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin ditinjau dari rasio aktivitas dalam kategori “tidak baik”.

**Kata kunci:** *Kinerja Keuangan, Rasio Keuangan dan Koperasi Taksi Bandara Sultan Hasanuddin*

# **ANALYSIS OF FINANCIAL PERFORMANCE ON SULTAN HASANUDDIN AIRPORT TAXI COOPERATIVE**

**By:**

**ADE RENALDY**

**Department of Management, Faculty of Economics  
Bosowa University**

## **ABSTRACT**

*ADE RENALDY. 2020. Analysis of Financial Performance on Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative. Supervised by Dr. Sukmawati Marjuni, S.E., M.Si and Indrayani Nur, S.Pd., S.E., M.Si.*

*The aims of the research were analyse financial performance on Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative. Financial performance in this case which of liquidity ratio, solvability ratio, profitability ratio dan activity ratio.*

*The research method using descriptive quantitative. Data collection used is the documentation of financial statement during from 2016 to 2018. The data analysis technique used was financial ratio analysis in the area of liquidity, solvability, profitability and activity ratios.*

*The result of research showed: (1) financial performance Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative based on liquidity ratio was in a category “good”; (2) financial performance Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative based on solvability ratio was in a category “not good”; (3) financial performance Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative based on profitability ratio was in a category “good” on 2016 and 2018. In 2017, profitability Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative was in a category “not good”; and (4) financial performance Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative based on activity ratio was in a category “not good”.*

**Key words:** *Financial Performance, Financial Ratio and Sultan Hasanuddin Airport Taxi Cooperative*

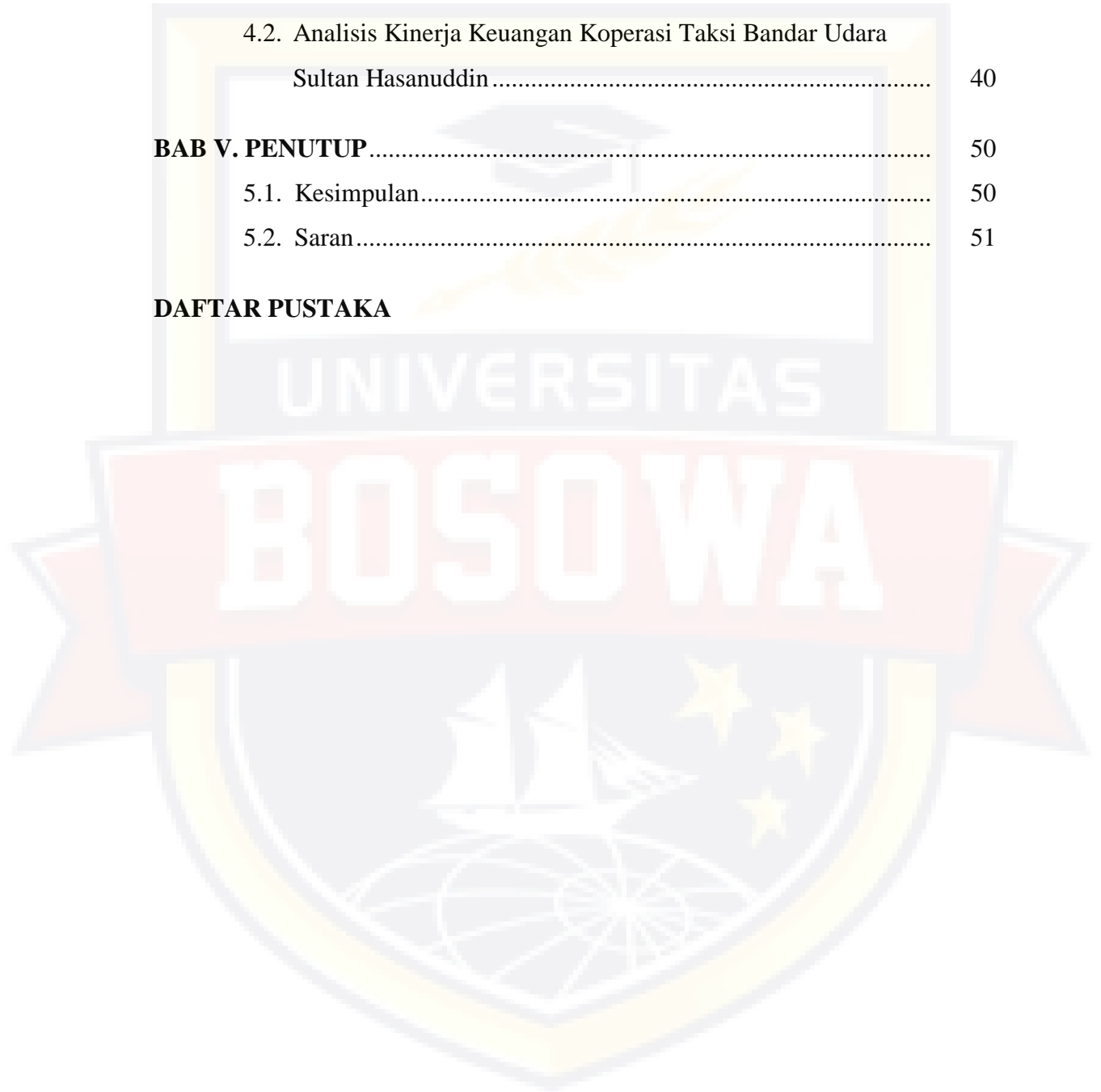


## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBARAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEORISINILAN SKRIPSI .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
ABSTRAK .....	vii
ABSTRACT .....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	4
1.3. Tujuan Penelitian.....	4
1.4. Manfaat Penelitian .....	4
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>5</b>
2.1. Kerangka Teori.....	5
2.1.1. Manajemen Keuangan.....	5
2.1.2. Laporan Keuangan .....	6
2.1.3. Analisis Kinerja Keuangan.....	10
2.1.4. Koperasi.....	19
2.2. Kerangka Pikir.....	26
<b>BAB III. METODOLOGI PENELITIAN</b> .....	<b>27</b>
3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	27
3.2. Metode Pengumpulan Data .....	27
3.3. Jenis dan Sumber Data .....	28
3.4. Metode Analisis.....	29
3.5. Definisi Operasional.....	30

<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	32
4.1. Gambaran Umum Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin .....	32
4.2. Analisis Kinerja Keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin.....	40
<b>BAB V. PENUTUP.....</b>	50
5.1. Kesimpulan.....	50
5.2. Saran.....	51

**DAFTAR PUSTAKA**



## DAFTAR TABEL

Halaman

1.1 Laporan Posisi Keuangan Tasi Bandara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018.....	3
4.1 Perhitungan Rasio Likuiditas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	41
4.2 Penilaian Rasio Likuiditas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	42
4.3 Perhitungan Rasio Solvabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	43
4.4 Penilaian Rasio Solvabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	44
4.5 Perhitungan Rasio Rentabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	45
4.6 Penilaian Rasio Rentabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	47
4.7 Perhitungan Rasio Aktivitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	48
4.8 Penilaian Rasio Aktivitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018 .....	49

## DAFTAR GAMBAR

Halaman

2.1 Kerangka Pikir .....	26
--------------------------	----



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Koperasi merupakan bagian dari tata susunan ekonomi, hal ini berarti bahwa dalam kegiatannya koperasi turut mengambil bagian bagi tercapainya kehidupan ekonomi yang sejahtera, baik bagi orang-orang yang menjadi anggota perkumpulan itu sendiri maupun untuk masyarakat di sekitarnya. Koperasi sebagai perkumpulan untuk kesejahteraan bersama, melakukan usaha dan kegiatan di bidang pemenuhan kebutuhan bersama dari para anggotanya.

Koperasi mempunyai peranan yang cukup besar dalam menyusun usaha bersama dari orang-orang yang mempunyai kemampuan ekonomi terbatas. Dalam rangka usaha untuk memajukan kedudukan rakyat yang memiliki kemampuan ekonomi terbatas tersebut, maka Pemerintah Indonesia memperhatikan pertumbuhan dan perkembangan perkumpulan-perkumpulan Koperasi (Sitepu, 2018:60).

Pada perkembangannya koperasi berperan sebagai penggalang ekonomi rakyat serta memiliki jaringan usaha dan daya saing yang tangguh, guna mengantisipasi berbagai peluang dan tantangan masa depan. Peradabannya koperasi mampu melakukan langkah-langkah ke depan dan terarah dan bisa melestarikan identitas koperasi agar dapat dilakukan seperti halnya yang dilakukan pelaku ekonomi lainnya. Koperasi tercermin sebagai

wujud peran dan kedudukan pemerintah dalam sistem demokrasi di Indonesia. Berhasil tidaknya suatu koperasi tergantung pada bagaimana para anggota dapat bekerja seefektif dan seefisien mungkin pada segi peningkatan keuangan koperasi dan menyusun data tersebut dalam laporan keuangan. Laporan Keuangan sendiri terdiri dari neraca dan laporan perhitungan hasil usaha, melalui laporan tersebut dapat dilihat berbagai kondisi keuangan yang ada pada koperasi tersebut (Hardiningsih, dkk, 2013:2). Eksistensi Koperasi dalam meningkatkan kesejahteraan anggotanya sangat mendukung perekonomian nasional maupun global. Survival Koperasi dalam kenyataannya harus didukung pula oleh sistem pengelolaan dengan manajemen yang handal, rasional efektif dan efisien sehingga kehadirannya dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat dan lingkungan sekitarnya (Afandi, 2014:225-226).

Koperasi sebagai perusahaan (*cooperative enterprise*) memerlukan penilaian kinerja sesuai dengan prestasi yang diraihinya secara periodik, mengingat keberhasilan usaha koperasi akan menentukan tingkat kesehatan usahanya. Hal ini dimaksudkan agar koperasi dalam melakukan kegiatan operasional usaha baik pembiayaan, investasi dan simpanan sesuai dengan jati diri koperasi sesuai dengan prinsip kehati – hatian sehingga dapat meningkatkan kepercayaan dan memberikan manfaat sebesar – besarnya kepada anggota dan masyarakat disekitarnya (Afandi, 2014:26).

Penilaian kesehatan koperasi digunakan untuk mengetahui seberapa sehat koperasi dalam melaksanakan usahanya. Agar penilaian tersebut dapat



bermanfaat bagi pengambil keputusan untuk bisa melanjutkan usahanya agar lebih maju dan berkembang serta tujuan dari koperasi tersebut bisa tercapai dengan baik (Paleni, 2016:14).

Sebagai sebuah lembaga keuangan non bank, untuk mengetahui keberhasilan koperasi dalam menjalankan usahanya dapat dilihat dari kinerja keuangan yang diperoleh yaitu melalui laporan keuangan. Bagi Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin laporan keuangan sebagai alat yang sangat penting untuk memperoleh informasi posisi keuangan dan hasil – hasil kegiatan yang dijalankan. Berikut merupakan gambaran data keuangan koperasi periode 2016 – 2018 yang digunakan dalam menganalisis laporan keuangan:

**Tabel 1.1**  
**Laporan Posisi Keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin**  
**Tahun 2016 - 2018**

Uraian	Tahun		
	2016	2017	2018
<b>Aktiva (Rupiah)</b>	8.132.487.110,47	5.694.595.788,91	12.580.481.099,39
<b>Hutang (Rupiah)</b>	6.582.995.850,11	3.835.610.612,43	10.533.720.659,94
<b>Modal (Rupiah)</b>	1.549.491.260,37	1.858.985.176,49	2.046.760.439,45

Sumber data: Laporan Rapat Anggota Tahunan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin

Berdasarkan data keuangan diatas, pihak koperasi perlu melakukan analisis kinerja keuangan, untuk menilai kinerja keuangan koperasi agar supaya pihak staff ataupun manajemen dapat mengetahui kondisi koperasi saat ini selama tiga tahun terakhir. Karena itu penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “Analisis Kinerja Keuangan Pada Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin.”

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan, maka permasalahan yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini adalah bagaimanakah kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin.

## 1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat memberikan manfaat:

### 1. Bagi Koperasi

Hasil penelitian ini di harapkan dapat memberi masukan bagi instansi khususnya koperasi Taksi Bandara Hasanuddin dalam penyusunan laporan keuangan agar tujuan yang diinginkan tercapai.

### 2. Bagi Peneliti

Diharapkan bahwa dengan melakukan penelitian ini peneliti dapat menambah pengetahuan tentang topik yang diteliti. Serta memperoleh pemahaman yang mendalam khususnya pada laporan keuangan bidang usaha koperasi.

### 3. Bagi Pihak Lain

Diharapkan dapat memberikan tambahan informasi dan referensi bagi penelitian selanjutnya terutama bagi mereka yang tertarik untuk meneliti mengenai sistem keuangan yang baik dan pedoman laporan keuangan khususnya keuangan bidang usaha koperasi.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Kerangka Teori**

##### **2.1.1. Manajemen Keuangan**

Manajemen keuangan adalah semua aktivitas organisasi didalam upaya mendapatkan, mengalokasikan, menggunakan dana organisasi secara efektif dan efisien. Pengertian ini mengalami berbagai perkembangan, berawal dari pengertian yang hanya sekedar mengutamakan kegiatan mendapatkan atau memperoleh dana saja sehingga mencakup kegiatan mendapatkan, cara menggunakan dana hingga pengelolaan terhadap aset (aktiva) perusahaan.

Menurut Horne dan Wachowicz (2012:2) yang diterjemahkan oleh Mubarakah manajemen keuangan adalah “manajemen keuangan berkaitan dengan perolehan aset, penandaan dan manajemen aset dengan didasari beberapa tujuan umum.” Menurut Bambang Riyanto (2013:4) manajemen keuangan adalah keseluruhan aktivitas yang bersangkutan dengan usaha untuk mendapatkan dana dan menggunakan atau mengalokasikan dana tersebut.

Dapat disimpulkan bahwa Manajemen Keuangan dapat diartikan sebagai manajemen dana baik berkaitan dengan pengalokasian dana dalam bentuk investasi secara efektif maupun usaha pengumpulan dana untuk pembiayaan investasi atau pembelanjaan secara efisien.

Kondisi keuangan suatu perusahaan dapat diketahui dari laporan keuangan yang bersangkutan. Jadi untuk mengetahui posisi keuangan suatu perusahaan serta hasil-hasil yang telah dicapai oleh koperasi tersebut. Maka diperlukan laporan keuangan perusahaan yang bersangkutan. Informasi yang diperoleh dari laporan keuangan berguna sebagai ukuran untuk meningkatkan kinerja keuangan. Laporan keuangan menggambarkan kondisi keuangan dan hasil usaha suatu keuangan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu.

### **2.1.2. Laporan Keuangan**

#### **2.1.2.1 Pengertian Laporan Keuangan**

Kondisi keuangan suatu perusahaan akan dapat diketahui dari laporan keuangan perusahaan yang bersangkutan. Laporan keuangan pada dasarnya adalah hasil dari proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat untuk berkomunikasi antara data keuangan atau aktivitas suatu perusahaan dengan pihak-pihak yang berkepentingan dengan data atau aktivitas perusahaan.

Menurut Kasmir (2012:23) mengatakan bahwa laporan keuangan merupakan laporan yang menunjukkan kondisi perusahaan saat ini. Kondisi perusahaan terkini maksudnya adalah keadaan keuangan perusahaan pada tanggal tertentu (untuk neraca), dan periode tertentu (untuk laporan laba rugi). Menurut Munawir yang dikutip oleh Fahmi (2014:22), mengatakan bahwa Laporan Keuangan merupakan alat yang sangat penting untuk

memperoleh informasi sehubungan dengan posisi keuangan dan hasil– hasil yang telah dicapai oleh perusahaan yang bersangkutan.

Dengan begitu laporan keuangan diharapkan akan membantu bagi para pengguna (*user*) untuk membuat keputusan ekonomi yang bersifat financial.

Berdasarkan pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa laporan keuangan untuk perusahaan maupun koperasi merupakan suatu informasi yang msnggambarkan kondisi kuangan suatu perusahaan, yang lebih jauh informasi tersebut dapat dijadikan sebagai gambaran kinerja keuangan perusahaan tersebut.

#### **2.1.2.2 Tujuan Laporan Keuangan**

Pada dasarnya laporan keuangan bertujuan untuk memberikan informasi mengenai posisi keuangan perusahaan kepada pihak investor maupun kreditor dalam pengambilan keputusan investasi dan kredit. Menurut Kasmir (2017:11), tujuan laporan keuangan yaitu:

1. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah aktiva (harta) yang dimiliki perusahaan saat ini;
2. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah kewajiban serta modal yang dimiliki perusahaan saat ini;
3. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah pendapatan yang diperoleh pada suatu periode tertentu;

4. Memberikan informasi tentang jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan perusahaan dalam periode tertentu;
5. Memberikan informasi tentang perubahan-perubahan yang terjadi terhadap aktiva, pasiva, dan modal perusahaan;
6. Memberikan informasi tentang jenis kinerja manajemen perusahaan dalam suatu periode;
7. Memberikan informasi tentang catatan-catatan atas laporan keuangan; dan
8. Informasi keuangan lainnya.

### **2.1.2.3 Komponen Laporan Keuangan**

Menganalisis suatu laporan keuangan, harus mempunyai pengertian yang secara mendalam tentang laporan keuangan itu sendiri dalam bentuk-bentuk maupun prinsip yang terkandung dalam sebuah laporan keuangan antara lain :

#### **1. Neraca**

Merupakan laporan yang menunjukkan jumlah aktiva (harta), kewajiban (utang), dan modal perusahaan pada saat tertentu. Dalam hal ini, pembuatan neraca biasanya dibuat berdasarkan pada periode tertentu (tahunan). Akan tetapi, pemilik atau manajemen dapat pula meminta laporan neraca sesuai kebutuhan yang dimilikinya pada saat tertentu.



## 2. Perhitungan Hasil Usaha (laporan laba rugi)

Laporan perhitungan hasil usaha yang biasanya dalam suatu perusahaan disebut dengan laporan laba rugi adalah suatu gabungan dari hasil partisipasi neto dan laba atau rugi dengan non anggota, ditambah ataupun dikurangi dengan pendapatan dan beban lain serta beban pada koperasi dan pajak penghasilan badan koperasi.

Perhitungan hasil usaha ini juga salah satu dari sebuah laporan keuangan yang tidak kalah pentingnya dengan laporan keuangan lainnya. Laporan ini akan dapat menyajikan baik hasil pokok perusahaan maupun hasil sampingan, serta hasil yang luar biasa.

Menurut pendapat Machfoedz dan Mahmudi (2013:112) laporan laba rugi (perhitungan hasil laba rugi) adalah laporan tentang laporan usaha koperasi dan badan usaha lainnya selama jangka waktu periode tertentu misalnya satu tahun. Berdasarkan kegunaan laporan laba rugi adalah laporan yang menyajikan ukuran suatu keberhasilan operasional perusahaan selama periode waktu tertentu. Lewat laporan laba rugi investor dapat mengetahui besarnya suatu tingkat profitabilitas yang dihasilkan *investee*. Lewat laporan laba rugi kreditur juga dapat mempertimbangkan kelayakan dari kreditur kepada debitur. Penetapan suatu pajak yang nantinya akan disetorkan ke kas negara juga diperoleh

berdasarkan jumlah laba bersih yang ditunjukkan lewat laporan laba rugi. Pada umumnya perhitungan hasil laporan usaha meliputi bagian-bagian sebagai berikut:

- a. Bagian yang pertama menunjukkan partisipasi anggota yang terdiri dari partisipasi bruto anggota yang dikurangi dengan beban pokok, yang akan menghasilkan partisipasi neto anggota.
- b. Bagian yang kedua menunjukkan pendapatan dari non anggota, yaitu penjualan barang atau jasa kepada non anggota.
- c. Bagian yang ketiga menunjukkan beberapa beban operasioanl serta pendapatan, sehingga akhirnya akan memperoleh sisa hasil usaha bersih setelah pajak.

### **2.1.3. Analisis Kinerja Keuangan**

#### **2.1.3.1 Pengertian Kinerja Keuangan**

Untuk memutuskan dan menilai suatu koperasi memiliki kualitas yang baik terdapat dua acuan yang paling dominan yang dapat di lakukan. Penilaian ini dapat dilakukan dengan melihat sisi kinerja keuangan dan kinerja non keuangan.

Kinerja keuangan adalah gambaran kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode tertentu baik menyangkut aspek penghimpunan dana maupun penyaluran dana yang biasanya diukur dengan indikator likuiditas, solvabilitas, rentabilitas dan aktivitas (Jumingan, 2015:239).

Penilaian Kinerja Keuangan dapat nilai dengan perhitungan rasio keuangan. Suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar (Fahmi, 2014:2).

Dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan adalah penilaian yang dilakukan untuk mengetahui sejauh mana kondisi perusahaan berada dengan menggunakan perbandingan dan aturan yang berlaku.

### **2.1.3.2 Pengertian Analisis Laporan Keuangan**

Kasmir (2017:66) mengemukakan bahwa analisis laporan keuangan merupakan salah satu cara untuk mengetahui kinerja perusahaan dalam satu periode. Analisis laporan keuangan merupakan proses membedah dan menelaah tiap unsur yang terdapat dalamnya, sehingga memperoleh pemahaman yang baik atas laporan keuangan itu sendiri (Hery, 2015:113).

Menganalisis laporan keuangan berarti menilai kinerja perusahaan, baik secara internal maupun untuk dibandingkan dengan perusahaan lain yang berada dalam industri yang sama. Hal ini berguna bagi arah perkembangan perusahaan dengan mengetahui seberapa efektif operasi telah berjalan. Analisis laporan keuangan sangat berguna tidak hanya bagi internal perusahaan saja, tetapi juga bagi investor dari pemangku kepentingan lainnya.

### 2.1.3.3 Pengertian Analisis Rasio Keuangan

Rasio keuangan merupakan suatu perhitungan rasio dengan menggunakan laporan keuangan yang berfungsi sebagai alat ukur dalam menilai kondisi keuangan dan kinerja perusahaan. Rasio keuangan adalah angka yang diperoleh dari hasil perbandingan antara satu pos laporan keuangan dengan pos lainnya yang mempunyai hubungan yang relevan dan signifikan (Hery, 2015:161).

Analisis Rasio menggambarkan hubungan atau perimbangan (*mathematical relationship*) antara suatu jumlah tertentu dengan jumlah yang lain, dan dengan menggunakan alat analisa berupa rasio ini akan dapat menjelaskan atau memberikan gambaran kepada penganalisa tentang baik atau buruknya keadaan atau posisi keuangan suatu perusahaan/koperasi. (Munawir, 2014:64).

Berdasarkan pengertian diatas maka dapat disimpulkan bahwa analisis rasio keuangan adalah suatu metode analisa yang membandingkan pos laporan keuangan dengan pos lainnya untuk menilai kinerja perusahaan.

### 2.1.3.4 Manfaat Analisis Rasio Keuangan

Menurut Fahmi (2014:64) adapun manfaat analisis rasio keuangan adalah:

1. Untuk dijadikan sebagai alat menilai kinerja dan prestasi

perusahaan.

2. Sebagai rujukan untuk membuat perencanaan bagi pihak manajemen.
3. Sebagai alat untuk mengevaluasi kondisi suatu perusahaan dari perspektif keuangan.
4. Bagi para kreditor dapat digunakan untuk memperkirakan potensi risiko yang akan dihadapi dikaitkan dengan adanya jaminan kelangsungan pembayaran bunga dan pengembalian pokok pinjaman.
5. Dapat dijadikan sebagai penilaian bagi pihak stakeholder organisasi.

#### **2.1.3.5 Jenis-jenis Rasio Keuangan**

Menurut J. Fred Weston yang dikutip oleh Kasmir (2017:106) rasio-rasio dibagi menjadi empat bagian dan masing – masing kelompok dibagi lagi menjadi beberapa komponen rasio keuangan yaitu rasio likuiditas, rasio profitabilitas dan rentabilitas, rasio solvabilitas dan rasio aktivitas.

##### **1. Rasio Likuiditas**

Rasio Likuiditas merupakan kemampuan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu. (Fahmi, 2014:59)

- a. Rasio Lancar (*Current Ratio*) adalah perbandingan antara jumlah aktiva lancar dengan hutang lancar. Rasio ini

menunjukkan bahwa nilai kekayaan lancar (yang segera dapat dijadikan uang) ada sekian kalinya hutang jangka pendek. (Munawir, 2014:72).

Rasio lancar merupakan rasio untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan dengan aktiva lancar yang dimilikinya.

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Kewajiban Lancar}} \times 100\%$$

- b. Rasio Cepat (*Quick Ratio*) merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya dengan tidak memperhitungkan persediaan karena persediaan memerlukan waktu yang relatif lama untuk direalisasikan menjadi uang kas. (Munawir, 2014:74).
- c. Rasio cepat menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar utang lancar (utang jangka pendek) yang harus segera dipenuhi dengan aktiva lancar yang tersedia dalam perusahaan tanpa memperhitungkan nilai persediaan (*inventory*).

$$\text{Rasio Cepat} = \frac{\text{Aktiva Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Kewajiban Lancar}} \times 100\%$$



d. Rasio Kas (*Cash Ratio*) merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang. (Kasmir, 2012:138).

Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar hutang.

$$\text{Rasio Kas} = \frac{\text{Kas}}{\text{Kewajiban Lancar}} \times 100\%$$

## 2. Rasio Solvabilitas

Rasio Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang.

Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivanya. Dalam arti luas dikatakan bahwa rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek ataupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan/dilikuidasi. (Kasmir, 2012 : 151)

### a. Rasio Hutang terhadap Total Aktiva (*Debt to Assets Ratio*)

*Debt to Assets Ratio* merupakan rasio hutang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total hutang dengan total aktiva. (Kasmir, 2012:156). Rasio ini menunjukkan seberapa besar dari keseluruhan aktiva perusahaan yang dibelanjai oleh hutang atau seberapa besar proporsi antara kewajiban yang dimiliki dengan kekayaan yang dimiliki.

$$\text{DtAR} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

b. Rasio Hutang terhadap Modal/Ekuitas (*Debt to Equity Ratio*)

*Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. (Kasmir, 2012:157). Rasio ini digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas sehingga rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan pinjaman (kreditor) dengan pemilik perusahaan.

$$\text{DtER} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

3. Rasio Rentabilitas

Rasio Rentabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan. Hal ini ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi. Intinya adalah penggunaan rasio ini menunjukkan efisiensi perusahaan. (Kasmir, 2012:196)

a. Pengembalian Investasi (*Return on investment/ROI* atau *ROA*) merupakan rasio yang menunjukkan hasil (return) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan. ROI juga merupakan suatu ukuran tentang efektivitas manajemen dalam mengelola investasinya. (Kasmir, 2012: 202).

*Return On Assets* dimana rasio ini menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan

menggunakan total aktiva yang ada dan setelah biaya-biaya modal (biaya yang digunakan mendanai aktiva).

$$\text{ROA} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

*Return Of Investment* ini mengukur keuntungan yang diperoleh dari hasil kegiatan perusahaan (*net income*) dengan jumlah investasi atau aktiva yang digunakan setelah dikurangi bunga dan pajak untuk menghasilkan keuntungan yang diinginkan (*total assets*).

$$\text{ROI} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Bunga dan Pajak}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

- b. Rentabilitas Modal Sendiri (*Return on equity / ROE*) merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini semakin baik. Artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat, demikian pula sebaliknya. (Kasmir, 2012:204). *Return On Equity* merupakan rasio untuk mengukur laba bersih (*net income*) sesudah pajak dan modal sendiri.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

- c. Margin laba kotor (*Gross Profit Marginal*)

Rasio ini menunjukkan perbandingan antara penjualan bersih dikurangi dengan harga pokok penjualan dengan tingkat

penjualan, rasio ini menggambarkan laba kotor yang dapat dicapai dari jumlah penjualan.

$$\text{GPM} = \frac{\text{Laba Kotor}}{\text{Penjualan Bersih}} \times 100\%$$

d. Margin Laba Bersih (*Net Profit Marginal*)

Rasio ini merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur margin laba bersih setelah bunga dan pajak atas penjualan neto pada suatu periode tertentu.

$$\text{GPM} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Penjualan Bersih}} \times 100\%$$

4. Rasio Aktivitas

Rasio Aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi pemanfaatan sumber daya perusahaan atau menilai kemampuan perusahaan dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari. (Kasmir, 2012:188).

a. Perputaran piutang (*Receivable Turn Over*)

Rasio ini menunjukkan seberapa lama penagihan piutang selama satu periode atau berapa kali dana yang ditanam dalam piutang ini berputar dalam satu periode.

$$\text{Receivable Turn Over} = \frac{\text{Penjualan Kredit}}{\text{Rata – rata Piutang}} \times 1 \text{ Kali}$$

b. Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turn Over*)

Rasio ini merupakan salah satu rasio yang digunakan untuk mengukur atau menilai keefektifan modal kerja perusahaan selama periode tertentu.

$$WCTO = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Modal Kerja Rata – rata}} \times 1 \text{ Kali}$$

c. Perputaran Aktiva (*Total Assets Turn Over*)

*Total Assets Turn Over* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aktiva yang dimiliki perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap rupiah aktiva.

$$TATO = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva}} \times 1 \text{ Kali}$$

#### 2.1.4. Koperasi

##### 2.1.4.1 Pengertian Koperasi

Koperasi berasal dari bahasa latin yaitu *corporate*, yang dalam bahasa Inggris disebut *cooperation*. *Co* berarti bersama dan *operation* berarti bekerja atau bersama-sama (Saraswati 2013:3), dalam hal ini kerja sama tersebut dilakukan oleh orang-orang yang mempunyai kepentingan dan tujuan yang sama.

Koperasi adalah suatu perkumpulan dari orang-orang yang atas dasar persamaan derajat sebagai manusia, dengan tidak memandang haluan agama dan politik secara sukarela masuk, untuk sekedar memenuhi kebutuhan bersama yang bersifat keberadaan atas tanggungan bersama (Sarawati 2013:3).

Koperasi Menurut UU No. 25 Tahun 1992 adalah badan usaha yang beranggotakan orang seorang atau badan hukum koperasi dengan melandaskan prinsip prinsip koperasi sekaligus sebagai

gerakan ekonomi rakyat yang berdasarkan atas azas kekeluargaan. Koperasi menurut UU No 17 Tahun 2012 adalah badan hukum yang didirikan oleh orang perseorangan atau badan hukum Koperasi, untuk dengan pemisahan kekayaan para anggotanya sebagai modal menjalankan usaha, yang memenuhi aspirasi dan kebutuhan bersama di bidang ekonomi, sosial, dan budaya sesuai dengan nilai dan prinsip Koperasi.

Berdasarkan defenisi-defenisi diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa pada dasarnya koperasi merupakan salah satu bentuk badan usaha yang memiliki anggota sukarela yang kegiatan usahanya berdasar pada azas kekeluargaan dan tujuan utamanya meningkatkan kesejahteraan anggota.

#### **2.1.4.2 Jenis – jenis Koperasi**

Dasar jenis Koperasi Indonesia adalah kebutuhan suatu golongan dalam masyarakat yang homogen karena kesamaan aktivitas dan ekonominya. Berbagai jenis Koperasi lahir seiring dengan aneka jenis usaha untuk memperbaiki kehidupan. Secara garis besar menurut Anoraga dan Widiyanti (2012:19), jenis koperasi yang ada dapat kita bagi menjadi 5 golongan yaitu:

##### **1. Koperasi Konsumsi**

Koperasi konsumsi ialah Koperasi yang anggota-anggotanya terdiri dari tiap – tiap orang yang mempunyai kepentingan langsung dalam lapangan konsumsi.

## 2. Koperasi Kredit atau Koperasi Simpan Pinjam

Koperasi Kredit atau Koperasi Simpan Pinjam ialah Koperasi yang bergerak dalam lapangan usaha pembentukan modal melalui tabungantabungan para anggota secara teratur dan terus menerus untuk kemudian dipinjamkan kepada para anggota dengan cara mudah, murah, cepat, dan tepat untuk tujuan produktif dan kesejahteraan.

## 3. Koperasi Produksi

Koperasi Produksi adalah Koperasi yang bergerak dalam bidang kegiatan ekonomi pembuatan dan penjualan barang, baik yang dilakukan oleh Koperasi sebagai organisasi maupun orang-orang anggota Koperasi.

## 4. Koperasi Jasa

Koperasi Jasa adalah Koperasi yang berusaha di bidang penyediaan jasa tertentu bagi para anggota maupun masyarakat umum.

## 5. Koperasi Serba Usaha

Koperasi Serba Usaha merupakan bagian dari koperasi konsumen yang beranggotakan orang-orang yang melakukan kegiatan konsumtif. Tujuannya adalah memberikan keuntungan yang sebesar-besarnya bagi anggotanya dengan cara pengadaan barang atau jasa yang murah, berkualitas dan mudah didapat. Koperasi serba usaha adalah koperasi yang bidang usahanya bermacam-

macam. Misalnya, unit simpan pinjam, unit pertokoan untuk melayani kebutuhan sehari-hari anggota juga masyarakat. Koperasi serba usaha memiliki fungsi sebagai perkreditan, penyediaan dan penyaluran sarana produksi dan keperluan sehari-hari dan pengelolaan serta pemasaran hasil.

#### **2.1.4.3 Sumber Modal Koperasi**

Menurut Rudianto (2015:6) modal koperasi terdiri dari simpanan pokok, simpanan wajib, simpanan lain yang memiliki karakteristik yang sama dengan simpanan pokok atau simpanan wajib, modal sumbangan, cadangan, dan sisa hasil usaha yang belum dibagi.

Berikut penjelasan mengenai modal tersebut:

##### **1. Modal Anggota**

Istilah modal dalam pengertian ini lebih memiliki arti sebagai sumber pembelanjaan usaha yang berasal dari setoran para anggota. Biasanya setoran anggota koperasi dapat dikelompokkan dalam 3 jenis setoran, yaitu simpanan pokok, simpanan wajib dan simpanan sukarela. Akan tetapi, koperasi tertentu memiliki jenis setoran lain yang berbeda. Berkaitan dengan modal anggota, jenis simpanan sukarela tidak dapat dikelompokkan sebagai modal koperasi karena bersifat tidak permanen, dimana simpanan jenis ini dapat ditarik sewaktu-waktu oleh anggota.

- a. Simpanan Pokok adalah jumlah nilai uang tertentu yang sama banyaknya yang harus disetorkan oleh setiap anggota pada



waktu masuk menjadi anggota. Jenis simpanan pokok ini tidak dapat diambil kembali selama orang tersebut masih menjadi anggota koperasi.

b. Simpanan Wajib adalah jumlah simpanan tertentu yang harus dibayarkan oleh anggota dalam waktu dan kesempatan tertentu, seperti sebulan sekali. Jenis simpanan wajib ini dapat diambil kembali dengan cara yang diatur lebih lanjut dalam anggaran dasar, anggaran rumah tangga dan keputusan rapat anggota.

c. Simpanan Sukarela adalah jumlah tertentu yang diserahkan oleh anggota atau bukan anggota kepada koperasi atas kehendak sendiri sebagai simpanan. Simpanan jenis ini dapat diambil kembali oleh pemiliknya setiap saat, karena itu, simpanan sukarela tidak dapat dikelompokkan sebagai modal anggota dalam koperasi tetapi dikelompokkan sebagai utang jangka pendek.

## 2. Modal Sumbangan

Modal sumbangan adalah sejumlah barang atau uang atau barang modal yang dapat dinilai dengan uang yang diterima dari pihak lain yang bersifat hibah dan tidak mengikat. Modal sumbangan tidak dapat dibagikan kepada anggota koperasi selama koperasi belum dibubarkan.

### 3. Modal Penyetoran

Modal penyetoran adalah sejumlah uang atau barang modal yang dapat dinilai dengan uang yang ditanamkan oleh pemodal untuk menambah dan memperkuat struktur permodalan dalam meningkatkan usaha koperasi.

### 4. Cadangan

Cadangan adalah bagian dari sisa hasil usaha (SHU) yang disisihkan oleh koperasi untuk suatu tujuan tertentu, sesuai dengan ketentuan anggaran dasar atau ketetapan rapat anggota. Biasanya cadangan dibuat untuk persiapan melakukan pengembangan usaha, investasi baru, atau antisipasi terhadap kerugian usaha.

#### **2.1.4.4 Fungsi dan Peran Koperasi**

Menurut Muljono (2013:3) Fungsi koperasi adalah:

1. Memberi kemudahan anggota untuk memperoleh modal usaha.
2. Memberi keuntungan kepada anggota melalui Sisa Hasil Usaha (SHU).
3. Mengembangkan usaha anggota koperasi.
4. Meniadakan praktek rentenir.

Berdasarkan UU No. 17 tahun 2012 fungsi koperasi yaitu untuk membangun dan mengembangkan potensi dan kemampuan ekonomi anggota khususnya dan masyarakat pada umumnya untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi dan sosial. Sedangkan peran koperasi menurut Muljono (2013:3) adalah:

1. Membangun dan mengembangkan potensi dan kemampuan ekonomi anggota pada khususnya dan masyarakat pada khususnya untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi dan sosial.
2. Berperan serta secara aktif dalam upaya menaikkan kualitas kehidupan manusia dan masyarakat.
3. Memperkokoh perekonomian rakyat sebagai dasar kekuatan perekonomian nasional koperasi sebagai sokogurunya.
4. Berusaha untuk mewujudkan dan mengembangkan perekonomian nasional yang merupakan usaha bersama berdasarkan atas asas kekeluargaan dan demokrasi ekonomi.

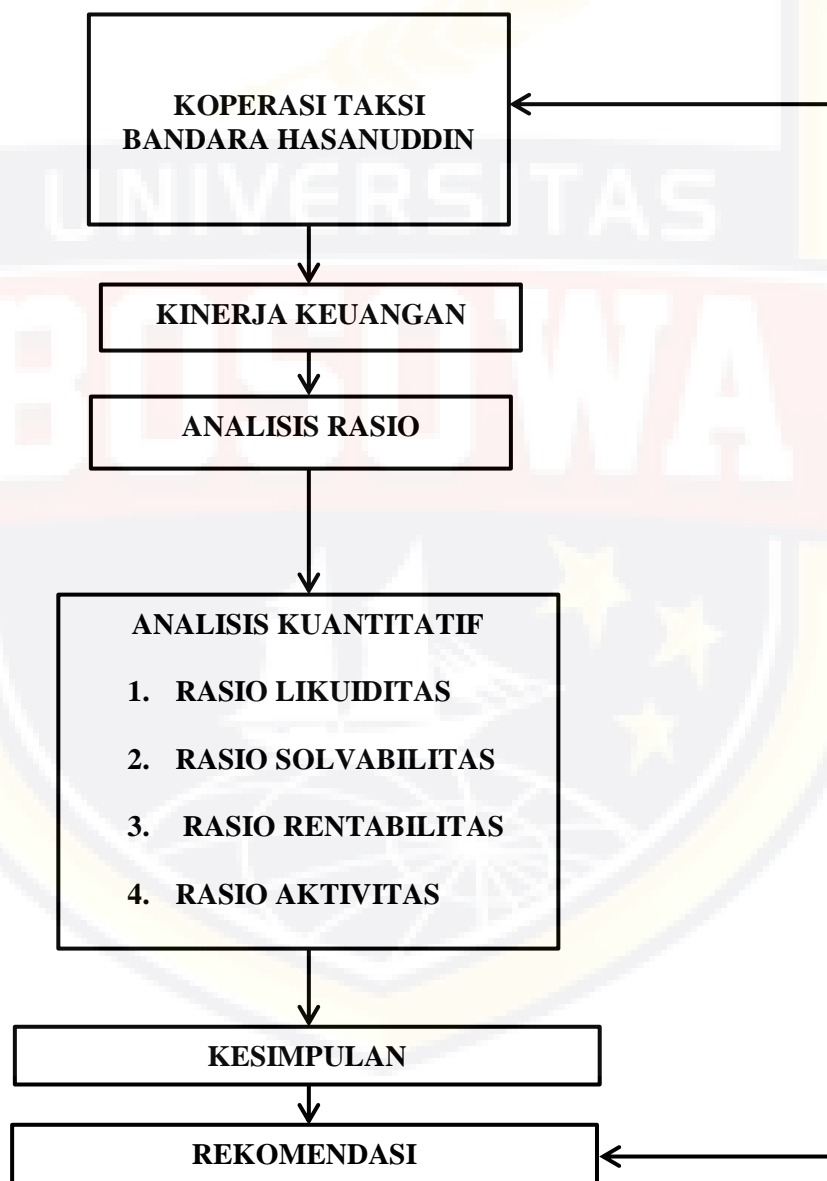
Berdasarkan UU Nomor. 17 tahun 2012 peran koperasi adalah sebagai berikut:

1. Secara aktif dalam upaya mempertinggi kualitas kehidupan manusia dan masyarakat.
2. Memperkokoh perekonomian rakyat sebagai dasar kekuatan dan ketahanan perekonomian Nasional, dan koperasi sebagai soko gurunya.
3. Berusaha untuk mewujudkan dan mengembangkan perekonomian usaha bersama berdasarkan atas azas kekeluargaan dan demokrasi ekonomi.

## 2.2. Kerangka Pikir

Untuk memberikan gambaran yang jelas dan sistematis, maka gambar berikut ini menyajikan kerangka berpikir penelitian dan menjadi pedoman dalam keseluruhan penelitian yang dilakukan.

**Gambar 2.1**  
**Kerangka Pikir**



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

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

Penelitian dilakukan pada Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin yang beralamat di Jalan Airport No.1, Kec. Makassar, Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan. Sementara waktu penelitian adalah selama kurang lebih dua bulan terhitung bulang Juli 2020 sampai dengan bulan September 2020.

#### **3.2. Metode Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data informasi yang diperlukan dalam penelitian ini dikumpulkan melalui dua tahapan yaitu sebagai berikut:

1. Penelitian kepustakaan (*Library Research*).

Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data yang diperlukan dengan cara membaca literatur-literatur, bahan referensi, bahan kuliah, dan hasil penelitian yang relevan dengan kasus yang akan dibahas.

2. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian ini didalaukan dengan secara langsung mengadakan pengamatan untuk memperoleh data dan informasi yang diperlukan dalam penyusunan laporan tugas akhir ini. Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Observasi merupakan kegiatan mengamati secara langsung tanpa mediator sesuatu objek untuk melihat dengan dekat kegiatan yang dilakukan objek tertentu.

- b. Wawancara adalah percakapan antara periset seseorang yang berharap mendapatkan informasi, dan informan seseorang yang diasumsikan mempunyai informasi penting tentang sesuatu objek.
- c. Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental seorang. Dokumentasi yang berbentuk tulisan yang digunakan dalam penelitian ini misalnya catatan harian, sejarah perusahaan (*company histories*), biografi, peraturan, dan kebijakan.

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

#### **3.3.1 Jenis Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Data kualitatif yaitu data dalam bentuk informasi yang bukan dalam bentuk angka-angka tetapi dalam bentuk lisan dan tertulis. Data kualitatif ini seperti gambaran umum Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin.
2. Data kuantitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk angka-angka. Data kuantitatif dalam penelitian ini bersumber dari Laporan Keuangan pada Koperasi Taksi Bandara Hasanuddin.

#### **3.3.2 Sumber Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data primer yaitu data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, jajak pendapat dari

individu atau kelompok (orang) maupun hasil observasi dari suatu objek kejadian, atau hasil pengujian (benda). Dengan kata lain, peneliti membutuhkan pengumpulan data dengan cara menjawab pertanyaan riset (metode survei) atau penelitian benda (metode observasi).

2. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari laporan neraca, laba rugi, dan arus kas serta dokumen-dokumen yang erat hubungannya dengan objek yang akan dibahas.

### 3.4. Metode Analisis

Untuk menjawab rumusan masalah pertama, maka digunakan metode analisis yang digunakan peneliti adalah analisis rasio keuangan:

- a. Rasio Likuiditas

Rasio Lancar =

$$\frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Kewajiban Lancar}} \times 100\%$$

- b. Rasio Solvabilitas

DtAR =

$$\frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

- c. Rasio Rentabilitas

ROE =

$$\frac{\text{SHU Setelah Pajak}}{\text{Modal Sendiri}} \times 100\%$$

## d. Rasio Aktivitas

$$\text{Perputaran piutang} = \frac{\text{Pendapatan}}{\text{Rata-rata Piutang}} \times 1 \text{ Kali}$$

**3.5. Definisi Operasional**

1. Laporan Keuangan merupakan sebuah data keuangan dari koperasi yang mencakup neraca maupun laporan sisa hasil usaha yang bisa digunakan sebagai penggambaran kinerja dari koperasi.
2. Kinerja keuangan merupakan hasil kinerja yang dicapai oleh koperasi yang diukur dengan rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio rentabilitas dan rasio aktivitas.
3. Neraca merupakan laporan yang memberikan gambaran posisi atau letak keuangan koperasi yang meliputi aktiva, kewajiban, ekuitas pada periode tertentu.
4. Sisa Hasil Usaha (SHU) merupakan pendapatan koperasi yang diperoleh dalam satu tahun.
5. Rasio Likuiditas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan koperasi dalam memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek.
6. Rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva koperasi dibiayai dengan utang.
7. Rasio rentabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan koperasi dalam mencari keuntungan.



8. Rasio Aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas koperasi dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya.
9. Aktiva lancar merupakan jumlah semua sisi neraca sebelah kiri yang terdiri dari: kas, piutang, persediaan, bangunan dan sejenisnya.
10. Kas merupakan aktiva lancar yang digunakan sebagai alat pembayaran yang sah dan dapat diambil setiap saat.
11. Passiva lancar merupakan jumlah semua sisi neraca sebelah kanan yang terdiri atas: total hutang dan modal sendiri atau ekuitas.
12. Kewajiban lancar merupakan hutang koperasi yang harus dibayar tunai dalam waktu satu tahun.
13. Total hutang merupakan semua hutang baik hutang lancar, hutang jangka panjang maupun hutang jangka pendek.
14. Modal sendiri merupakan modal yang diperoleh dari simpanan wajib, simpanan pokok, dan simpanan sukarela anggota.
15. Pendapatan merupakan total seluruh pendapatan bruto yang diperoleh koperasi.
16. Penjualan merupakan total seluruh penjualan dalam jangka waktu 1 tahun.
17. Piutang merupakan semua piutang yang dihitung berupa uang dan barang yang diberikan kepada anggota.
18. Sisa hasil usaha setelah pajak merupakan penghasilan netto yang telah diperhitungkan pajaknya.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Gambaran Umum Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

##### **4.1.1 Akta Pendirian Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

Koperasi Taksi Bandar Udara (KOPSIDARA) Sultan Hasanuddin yang berdiri dengan akta Anggaran Dasar pada awalnya bernama Koperasi Angkatan Maros (KOAMAS) kemudian berganti nama Koperasi Angkatan Darat Maros (KOPADMAS) pada tanggal 12 Oktober 1982 No. 4730a/BH/IV dan kemudian diadakan perubahan pada tanggal 22 Juni 1995 No.06/PAD/BH/IV/KWK.20/VI/1995 dengan nama Koperasi Taksi Bandar Udara (KOPSIDARA).

##### **4.1.2 Sejarah Singkat Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin dibentuk berdasarkan asas kekeluargaan dimana anggota yang terdiri dari:

- a) Masyarakat sekitar Bandar Udara Sultan Hasanuddin;
- b) Pegawai Bandar Udara Sultan Hasanuddin;
- c) Pegawai Pemerintah Daerah Kab. Maros; dan
- d) Pegawai Lingkungan TNI AU Lanud Sultan Hasanuddin

Pada awal mulanya koperasi taksi ini berdiri/dibentuk pada tanggal 16 Desember 1982 dengan Koperasi Angkutan Maros (KOAMAS) dengan badan hukum 4730/12/67. Dengan makin berkembangnya penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin pada

tanggal 12 Oktober 1982 koperasi taksi ini diadakan perubahan nama Koperasi Angkatan Darat Maros (KOPADMAS) dengan badan hukum 4730/12/67. Atas peran dan binaan dari PT. (Persero) Angkasa Pura I yaitu Bapak Kepala Cabang Sutopo Bona agar KOPADMAS menyatu dengan Bandar Udara Sultan Hasanuddin maka pada tanggal 22 Juni 1995 koperasi taksi ini berganti nama resmi menjadi Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin disingkat KOPSIDARA Sultan Hasanuddin dengan akta Anggaran Dasar BH.06/PAD/BH/IV/KWK.20VI/1995 sampai saat ini.

Pada awal berdirinya koperasi ini hanya melayani trayek Maros-Makassar dengan armada bus yang pada waktu itu kondisi ekonomi belum mampu dan mensejahterakan anggota karena penumpang sangat terbatas dan kondisi jalan masih belum memadai. Pada tahun 1982 kondisi ekonomi mulai membaik dan Bandar Udara Sultan Hasanuddin pada waktu itu belum ada taksi yang melayani penumpang yang datang maka pada waktu itu atas asas kekeluargaan tersebut diatas mulai menerima anggota yang memiliki mobil sedan untuk pelayanan penumpang Bandar Udara.

Pada tahun 1989 diadakan peremajaan tahap pertama 60 unit, dan pada tahun 1993 diadakan penambahan 40 unit tahap kedua dengan satu merk Sedan Ford Laser. Dengan berkembangnya Bandar Udara Sultan Hasanuddin menjadi Bandar Udara Internasional maka pelayanan penumpang harus mendapat prioritas pelayanan karena

Bandar Udara merupakan pintu gerbang utama masuk daerah Sulawesi Selatan.

Dengan pertimbangan pelayanan prima maka mulai 2002 dan 2003 KOPSIDARA mengadakan peremajaan taksi sebanyak 100 unit merk Hyundai untuk meningkatkan pelayanan penumpang di Bandar Udara Sultan Hasanuddin.

- a) Pada tahun 2005 penambahan 25 unit taksi;
- b) Pada tahun 2006 peremajaan unit mini bus;
- c) Pada tahun 2007 KOPSIDARA menambahkan armada sebanyak 50 buah untuk menyusung Bandar Udara pada tahun 2008 sehingga pada saat ini armada KOPSIDARA sebanyak 175 unit dan 10 mini bus.

#### **4.1.3 Bidang Usaha Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

Adapun maksud dan tujuan Koperasi adalah membangun dan mengembangkan potensi ekonomi anggota khususnya dan masyarakat pada umumnya, memajukan kesejahteraan anggota, memajukan kemampuan ekonomi anggota dalam meningkatkan pendapatan.

Adapun bidang usaha yang dikembangkan oleh Koperasi antara lain:

- a) Usaha jasa angkutan darat/pertaksian;
- b) Usaha simpan pinjam/perkreditan; dan
- c) Melakukan usaha kerja sama dengan pihak koperasi lainnya, BUMN, BUMD, dan swasta atas dasar saling menguntungkan dengan tidak mengorbankan prinsip-prinsip koperasi.

Adapun usaha utama pada saat ini adalah jasa angkutan taksi di Bandar Udara Hasanuddin disamping unit simpan pinjam yang dilaksanakan secara otonom khusus.

#### **4.1.4 Sistem Pembagian Hasil Usaha (SHU) Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

Pembagian sisa hasil usaha berdasarkan ketentuan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga KOPSIDARA dengan perincian sebagai berikut:

- a) Cadangan Modal : 25%
- b) Jasa Usaha Anggota : 25%
- c) Jasa Simpanan : 20%
- d) Jasa Pengurus/Pengawas : 12,5%
- e) Jasa Karyawan : 7,5%
- f) Dana Pendidikan : 5%
- g) Dana Sosial : 5%

Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin merupakan mitra kerja dalam operasional pelayanan penunjang penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin, dengan sumber daya tenaga profesional, maka sebagai perusahaan jasa pelayanan penumpang dapat bersinergi dengan perusahaan dibidang penerbangan dalam memberikan pelayanan penumpang yang terbaik, terorganisir, tepat guna, tepat waktu dalam rangka pelayanan penumpang di Bandar

Udara Sultan Hasanuddin.

Hal ini dimaksudkan jaringan pelayanan di Bandar Udara dapat dilakukan secara simultan, sistematis dan integral sehingga dapat memberikan kepuasan kepada pemakai jasa transportasi taksi di Bandar Udara Hasanuddin. Hal ini penting mengingat KOPSIDARA sebagai salah satu sub sistem di Bandar Udara dituntut memberikan pelayanan yang prima, aman dan nyaman sehingga mendapat predikat yang dapat dibanggakan.

#### **4.1.5 Jajaran Manajemen Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

Koperasi Taksi Bandar Udara (KOPSIDARA) Sultan Hasanuddin dalam mengelola usahanya dilaksanakan secara profesional dengan susunan manajemen sebagai berikut:

##### **Pengurus**

Ketua : Abdullah Wello  
 Wakil ketua : H. Gijono DS  
 Sekretaris : Hasim Kuddus, S.Sos  
 Bendahara : Muhammad Saleh, S.M  
 Pembantua Umum : Muh. Kasim Arief

##### **Pengawas**

Ketua : Drs. H. Amiruddin Supu  
 Anggota : Abdul Azis  
 Anggota : Zaenal Idris

#### **4.1.6 Aspek Pelayanan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

##### **1. Aspek Manajemen Pelayanan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

KOPSIDARA adalah badan hukum koperasi di Indonesia yang dijamin oleh Undang-Undang Dasar 1945 pasal 33 ayat 1 yaitu usaha bersama berdasarkan azas kekeluargaan disamping itu dijabarkan dalam undang-undang koperasi nomor 25 tahun 1995.

KOPSIDARA adalah merupakan wadah kumpulan orang-orang yang mempunyai kegiatan ekonomi jasa angkutan darat yang melayani penumpang-penumpang pesawat udara yang datang di Bandar Udara Sultan Hasanuddin.

KOPSIDARA merupakan cikal bakal dari taksi Bandar Udara sejak 1987 dengan mengalami pasang surut usaha seiring dengan perkembangan penerbangan di Indonesia bagian timur. Sejak semula KOPSIDARA melayani penumpang pesawat udara sesuai jadwal penerbangan yang ada walaupun seringkali tidak ada penumpang yang memakai jasa taksi, namun demikian sebagai usaha ekonomi lemah KOPSIDARA selalu siap melayani Bandar Udara.

Seiring dengan kemajuan perekonomian Indonesia Timur maka Bandar Udara Sultan Hasanuddin sejak tahun 1990 menjadi Bandar Udara Internasional dan pelabuhan embarkasi haji maka

KOPSIDARA dipercaya oleh PT. Angkasa Pura I melayani penumpang yang datang di Bandar Udara Hasanuddin sesuai dengan jadwal penerbangan yang ada yaitu satu kali dua puluh empat jam. KOPSIDARA merupakan sub sistem pelayanan penumpang disisi darat dari suatu Bandar Udara.

KOPSIDARA diberi kepercayaan dari PT. Angkasa Pura I sebagai konsesioner transportasi darat di Bandar Udara Hasanuddin, dimana selama ini KOPSIDARA dapat memberikan pelayanan penumpang di Bandar Udara Hasanuddin dengan baik, nyaman dan rasa aman sampai ke tempat tujuan. Dari sisi operasional KOPSIDARA telah memenuhi standar operasional di Bandar Udara dimana setiap kendaraan dilengkapi dengan radio komunikasi untuk memberikan informasi kepada sesama taksi apabila terjadi kendala diperjalanan sehingga menjamin rasa aman bagi penumpang.

## **2. Aspek Legalitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

KOPSIDARA sebagai institusi tetap memenuhi legalitas usaha sebagai pelaku ekonomi dengan izin sebagai berikut:

- a) Tanda Daftar Perusahaan (TDR);
- b) Surat Izin Usaha (SIPU);
- c) Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP);
- d) Surat Keterangan Terdaftar Wajib Pajak;



- e) Surat Keterangan Nomor Pokok Wajib Pajak;
- f) Surat Keterangan Domisili;
- g) Surat Izin Operasi dari PT. Angkasa Pura I;
- h) Surat Izin Operasi dari Gubernur Provinsi Sulawesi Selatan;
- i) Surat Izin Penggunaan Radio Komunikasi dari Dirjen Telekomunikasi Departemen Hubungan.

### **3. Aspek Operasional Pelayanan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

Berdasarkan data statistik dari tahun ke tahun KOPSIDARA selalu meningkatkan mutu pelayanan armada taksi sesuai dengan kebutuhan Bandar Udara. Sejak tahun 1983 dengan jumlah armada 60 unit KOPSIDARA dapat melayani perhari rata-rata dua kali muat hal ini dapat dipahami bahwa kondisi penumpangan pada saat itu belum ada kenaikan.

Pada tahun 1992 jumlah taksi KOPSIDARA mengadakan penambahan sebanyak 20 menjadi 80 unit mengingat peningkatan penumpangan pesawat udara pada waktu itu. Namun berdasarkan data rata-rata pelayanan taksi pada tahun 1992 juga masih sekitar dua atau tiga ret setiap hari.

Pada tahun 1995 tambahan armada 20 unit menjadi 100 unit dengan tingkat pelayanan rata-rata dua atau tiga ret setiap hari. Pada akhir tahun 2004 penumpangan peningkatan maka KOPSIDARA menambah armada sebanyak 25 unit sehingga 125

unit dan 10 mini bus dengan tingkat pelayanan rata-rata 4 ret perhari. Pada tahun 2007 dalam menyosong Bandar Udara 2007 KOPSIDARA mempersiapkan untuk meningkatkan pelayanan dengan menambah armada baru sebanyak 50 unit, sehingga total taksi 175 dan 10 mini bus dengan asumsi kedepan dapat melayani penumpang dengan optimal.

#### **4.2. Analisis Kinerja Keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin**

Penelitian ini dilakukan dengan melakukan studi dokumentasi di Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin dengan mengambil laporan keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin tahun 2016 sampai dengan tahun 2018. Setelah laporan keuangan diperoleh maka peneliti kemudian melakukan analisis laporan keuangan dengan menggunakan rasio keuangan yang terdiri dari rasio likuiditas, solvabilitas, rentabilitas dan aktivitas. Berikut akan disajikan perhitungan dan penilaian kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin berdasarkan setiap rasio keuangan.

##### **4.2.1 Kinerja Keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Berdasarkan Rasio Likuiditas**

Rasio likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan. Dalam penelitian ini rasio likuiditas diukur dengan rasio lancar (*current ratio*). Rasio lancar merupakan rasio untuk mengukur kemampuan suatu perusahaan

untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan dengan aktiva lancar yang dimilikinya, yaitu dengan perbandingan antara jumlah aktiva lancar dengan hutang lancar. Berikut disajikan data perhitungan rasio lancar dari Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.

**Tabel 4.1**  
**Perhitungan Rasio Likuiditas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Likuiditas		
	Aktiva lancar	Hutang Lancar	Rasio Lancar
2016	7.988.004.557	800.822.124	997,5%
2017	5.561.230.220	656.949.731	846,5%
2018	12.455.568.119	720.008.873	1.729,9%

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai perolehan rasio likuiditas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 yang diukur menggunakan rasio lancar (*current ratio*) mengalami trend fluktuatif. Pada tahun 2016 tercatat nilai perolehan rasio lancar sebesar 997,5%. Nilai tersebut kemudian mengalami penurunan pada tahun 2017 menjadi 846,5%. Namun demikian, pada tahun 2018, nilai perolehan rasio lancar kembali mengalami peningkatan menjadi 1.729,9%. Trend fluktuatif pada rasio likuiditas ini disebabkan karena fluktuasinya nilai aktvita lancar dan hutang lancar selama periode pengamatan.

Setelah dilakukan perhitungan rasio, maka yang dilakukan berikutnya adalah penilaian kinerja keuangan menggunakan standar industri. Menurut Kasmir (2016), standar industry untuk rasio lancar adalah 200%. Di mana jika nilai rasio lancar dikategorikan “baik” jika  $\geq 200\%$  dan sebaliknya dikategorikan “tidak baik” jika  $< 200\%$ . Berikut akan dilakukan penilaian kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin berdasarkan rasio likuiditas selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.

**Tabel 4.2**  
**Penilaian Rasio Likuiditas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Likuiditas		
	Rasio Lancar	Standar Industri	Penilaian
2016	997,5%	200%	Baik
2017	846,5%	200%	Baik
2018	1.729,9%	200%	Baik

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa kondisi kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 berdasarkan rasio likuiditas dalam kategori “baik”. Tercatat bahwa dalam setiap Rp100,- hutang lancar yang dimiliki, Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin mampu menjaminkannya dengan 8 sampai 17 kali lipat dengan aktiva lancar yang dimiliki. Hal ini menunjukkan bahwa Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin memiliki kemampuan likuiditas yang baik atau mampu menutupi hutang jangka pendeknya dengan aktiva lancar yang dimiliki.

#### 4.2.2 Kinerja Keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Berdasarkan Rasio Solvabilitas

Rasio Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan aktivanya. Dalam penelitian ini rasio solvabilitas diukur menggunakan *Debt to Assets Ratio* (DtAR), di mana rasio ini menunjukkan seberapa besar dari keseluruhan aktiva perusahaan yang dibelanjahi oleh hutang atau seberapa besar proporsi antara kewajiban yang dimiliki dengan kekayaan yang dimiliki. Berikut disajikan data perhitungan *Debt to Assets Ratio* (DtAR) dari Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.

**Tabel 4.3**  
**Perhitungan Rasio Solvabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Solvabilitas		
	Aktiva	Hutang	DtAR
2016	8.132.487.110	6.582.995.850	80,9%
2017	5.694.595.788	3.835.610.612	67,4%
2018	12.580.481.099	10.533.720.659	83,7%

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai perolehan rasio solvabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 yang diukur menggunakan *Debt to Assets Ratio* (DtAR) mengalami trend fluktuatif. Pada tahun 2016 tercatat nilai perolehan *Debt to Assets*

*Ratio* (DtAR) sebesar 80,9%. Nilai tersebut kemudian mengalami penurunan pada tahun 2017 menjadi 67,4%. Namun demikian, pada tahun 2018, nilai perolehan *Debt to Assets Ratio* (DtAR) kembali mengalami peningkatan menjadi 83,7%. Trend fluktuatif pada rasio solvabilitas ini disebabkan karena fluktuasinya nilai aktvita dan hutang selama periode pengamatan.

Setelah dilakukan perhitungan rasio, maka yang dilakukan berikutnya adalah penilaian kinerja keuangan menggunakan standar industri. Menurut Kasmir (2016), standar industry untuk *Debt to Assets Ratio* (DtAR) adalah 35%. Di mana jika nilai *Debt to Assets Ratio* (DtAR) dikategorikan “baik” jika  $\leq 35\%$  dan sebaliknya dikategorikan “tidak baik” jika  $> 35\%$ . Berikut akan dilakukan penilaian kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin berdasarkan rasio solvabilitas selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.

**Tabel 4.4**  
**Penilaian Rasio Solvabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Solvabilitas		
	Rasio Solvabilitas	Standar Industri	Penilaian
2016	80,9%	35%	Tidak baik
2017	67,4%	35%	Tidak baik
2018	83,7%	35%	Tidak baik

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa kondisi kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018

berdasarkan rasio solvabilitas dalam kategori “tidak baik”. Tercatat bahwa dalam setiap Rp100,- aset yang dimiliki, Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin 60% sampai dengan 80% di antaranya berasal dari hutang. Hal ini menunjukkan bahwa aset yang digunakan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin dalam menjalankan usahanya sebagian besar diperoleh dari hutang.

#### **4.2.3 Kinerja Keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Berdasarkan Rasio Rentabilitas**

Rasio rentabilitas merupakan rasio yang berguna untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu baik dengan hubungan penjualan asset maupun laba rugi modal sendiri. Dalam penelitian ini rasio rentabilitas diukur menggunakan *Return on Equity* (ROE). *Return on Equity* (ROE) merupakan rasio untuk mengukur laba bersih atau Sisa Hasil Usaha dengan modal. Berikut disajikan data perhitungan *Return on Equity* (ROE) dari Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.

**Tabel 4.5**  
**Perhitungan Rasio Rentabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Rentabilitas		
	Modal	Sisa Hasil Usaha	ROE
2016	1.549.491.260	292.880.796	18,9%
2017	1.858.985.176	143.056.216	7,7%
2018	2.046.760.439	333.311.654	16,3%

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai perolehan rasio rentabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 yang diukur menggunakan *Return on Equity* (ROE) mengalami trend fluktuatif. Pada tahun 2016 tercatat nilai perolehan *Return on Equity* (ROE) sebesar 18,9%. Nilai tersebut kemudian mengalami penurunan pada tahun 2017 menjadi 7,7%. Namun demikian, pada tahun 2018, nilai perolehan *Return on Equity* (ROE) kembali mengalami peningkatan menjadi 16,3%. Trend fluktuatif pada rasio rentabilitas ini disebabkan karena fluktuasinya nilai Sisa Hasil Usaha selama periode pengamatan.

Setelah dilakukan perhitungan rasio, maka yang dilakukan berikutnya adalah penilaian kinerja keuangan menggunakan standar industri. Menurut Syamsudin (dalam Kreshadi, 2016), standar industry untuk *Return on Equity* (ROE) adalah 14%. Di mana jika nilai *Debt to Assets Ratio* (DtAR) dikategorikan “baik” jika  $\geq 14\%$  dan sebaliknya dikategorikan “tidak baik” jika  $< 14\%$ . Berikut akan dilakukan penilaian kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin berdasarkan rasio rentabilitas selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.



**Tabel 4.6**  
**Penilaian Rasio Rentabilitas Koperasi Taksi Bandar Udara**  
**Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Rentabilitas		
	Rasio Rentabilitas	Standar Industri	Penilaian
2016	18,9%	14%	Baik
2017	7,7%	14%	Tidak baik
2018	16,3%	14%	Baik

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa kondisi kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 berdasarkan rasio rentabilitas dalam kategori “baik” pada tahun 2016 dan tahun 2018. Sementara pada tahun 2017, rentabilitas berada dalam kategori “tidak baik”. Hal ini terjadi karena pada tahun 2017 terjadi peningkatan modal tapi pada saat bersamaan perolehan SHU Koperasi mengalami penurunan sehingga dapat dikatakan pada tahun tersebut pengurus Koperasi tidak mampu memanfaatkan modal yang besar untuk memperoleh Sisa Hasil Usaha yang optimal.

Meskipun demikian tercatat dua tahun dalam periode pengamatan, Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin memiliki rentabilitas yang “baik”. Hal ini menunjukkan bahwa pada dua tahun tersebut pengurus Koperasi mampu memanfaatkan peningkatan modal koperasi untuk memaksimalkan sisa hasil usaha.

#### **4.2.4 Kinerja Keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Berdasarkan Rasio Aktivitas**

Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk

mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya atau mengukur tingkat efisiensi pemanfaatan harta yang dimilikinya. Dalam penelitian ini rasio aktivitas diukur menggunakan perputaran piutang, di mana rasio ini menunjukkan seberapa lama penagihan piutang selama satu periode atau beberapa kali dana yang ditanam dalam piutang ini berputar dalam satu periode. Berikut disajikan data perhitungan perputaran piutang dari Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.

**Tabel 4.7**  
**Perhitungan Rasio Aktivitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Aktivitas		
	Pendapatan	Rata – Rata Piutang	Perputaran Piutang
2016	2.932.978.987	7.282.053.849	0,40 Kali
2017	2.802.588.247	6.363.771.544	0,44 Kali
2018	3.398.376.577	8.599.246.307	0,40 Kali

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai perolehan rasio aktivitas Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 yang diukur menggunakan perputaran piutang mengalami trend fluktuatif. Pada tahun 2016 tercatat perputaran piutang sebanyak 0,40 Kali. Nilai tersebut kemudian mengalami peningkatan pada tahun 2017 menjadi 0,44%. Namun demikian, pada tahun 2018, perputaran piutang kembali mengalami penurunan menjadi 0,40%. Trend fluktuatif pada

rasio aktivitas ini disebabkan karena fluktuasinya nilai pendapatan dan rata – rata piutang selama periode pengamatan.

Setelah dilakukan perhitungan rasio, maka yang dilakukan berikutnya adalah penilaian kinerja keuangan menggunakan standar industri. Menurut Kasmir (2016), standar industry untuk perputaran piutang adalah 15 Kali. Di mana perputaran piutang dikategorikan “baik” jika  $\geq 15$  kali dan sebaliknya dikategorikan “tidak baik” jika  $< 15$  kali. Berikut akan dilakukan penilaian kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin berdasarkan rasio aktivitas selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018.

**Tabel 4.8**  
**Penilaian Rasio Aktivitas Koperasi Taksi Bandar Udara**  
**Sultan Hasanuddin Tahun 2016 – 2018**

Tahun	Aktivitas		
	Rasio Aktivitas	Standar Industri	Penilaian
2016	0,40 Kali	15 Kali	Tidak baik
2017	0,44 Kali	15 Kali	Tidak baik
2018	0,40 Kali	15 Kali	Tidak baik

Sumber: data diolah, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa kondisi kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 berdasarkan rasio aktivitas dalam kategori “tidak baik”. Hal ini menunjukkan bahwa selama periode pengamatan pengurus Koperasi tidak mampu mengumpulkan piutang dari pelanggannya. Selain itu, hal ini juga menunjukkan bahwa kebijakan penjualan kredit oleh Koperasi tidak efektif.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya maka kesimpulan yaitu kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 cenderung tidak baik. Berikut diuraikan setiap rasio keuangan:

1. Kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 berdasarkan rasio likuiditas dalam kategori “baik”. Hal ini menunjukkan bahwa Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin memiliki kemampuan untuk menutupi hutang jangka pendeknya dengan aktiva lancar yang dimiliki.
2. Kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 berdasarkan rasio solvabilitas dalam kategori “tidak baik”. Hal ini menunjukkan bahwa aset yang digunakan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin dalam menjalankan usahanya sebagian besar diperoleh dari hutang.
3. Kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 berdasarkan rasio rentabilitas dalam kategori “baik” pada tahun 2016 dan tahun 2018. Sementara pada tahun 2017 rentabilitas berada dalam

kategori “tidak baik”. Hal ini terjadi karena pada tahun 2017 terjadi peningkatan modal tapi pada saat bersamaan perolehan SHU Koperasi mengalami penurunan sehingga dapat dikatakan pada tahun tersebut pengurus Koperasi tidak mampu memanfaatkan modal yang besar untuk memperoleh Sisa Hasil Usaha yang optimal. Sementara pada tahun 2016 dan 2018 pengurus Koperasi mampu memanfaatkan peningkatan modal koperasi untuk memaksimalkan sisa hasil usaha.

4. Kinerja keuangan Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin selama periode pengamatan tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 berdasarkan rasio aktivitas dalam kategori “tidak baik”. Hal ini menunjukkan bahwa selama periode pengamatan pengurus Koperasi tidak mampu mengumpulkan piutang dari pelanggannya. Selain itu, hal ini juga menunjukkan bahwa kebijakan penjualan kredit oleh Koperasi tidak efektif.

## **5.2. Saran**

Berdasarkan kesimpulan penelitian maka saran yang dapat diberikan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 5.2.1.1. Melihat rasio likuiditas yang dalam kondisi baik, maka Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin perlu mempertahankan dan meningkatkan aktiva lancarnya agar dapat menjamin hutang jangka pendek.
- 5.2.1.2. Melihat rasio solvabilitas yang dalam kondisi tidak baik, maka Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin perlu mengurangi

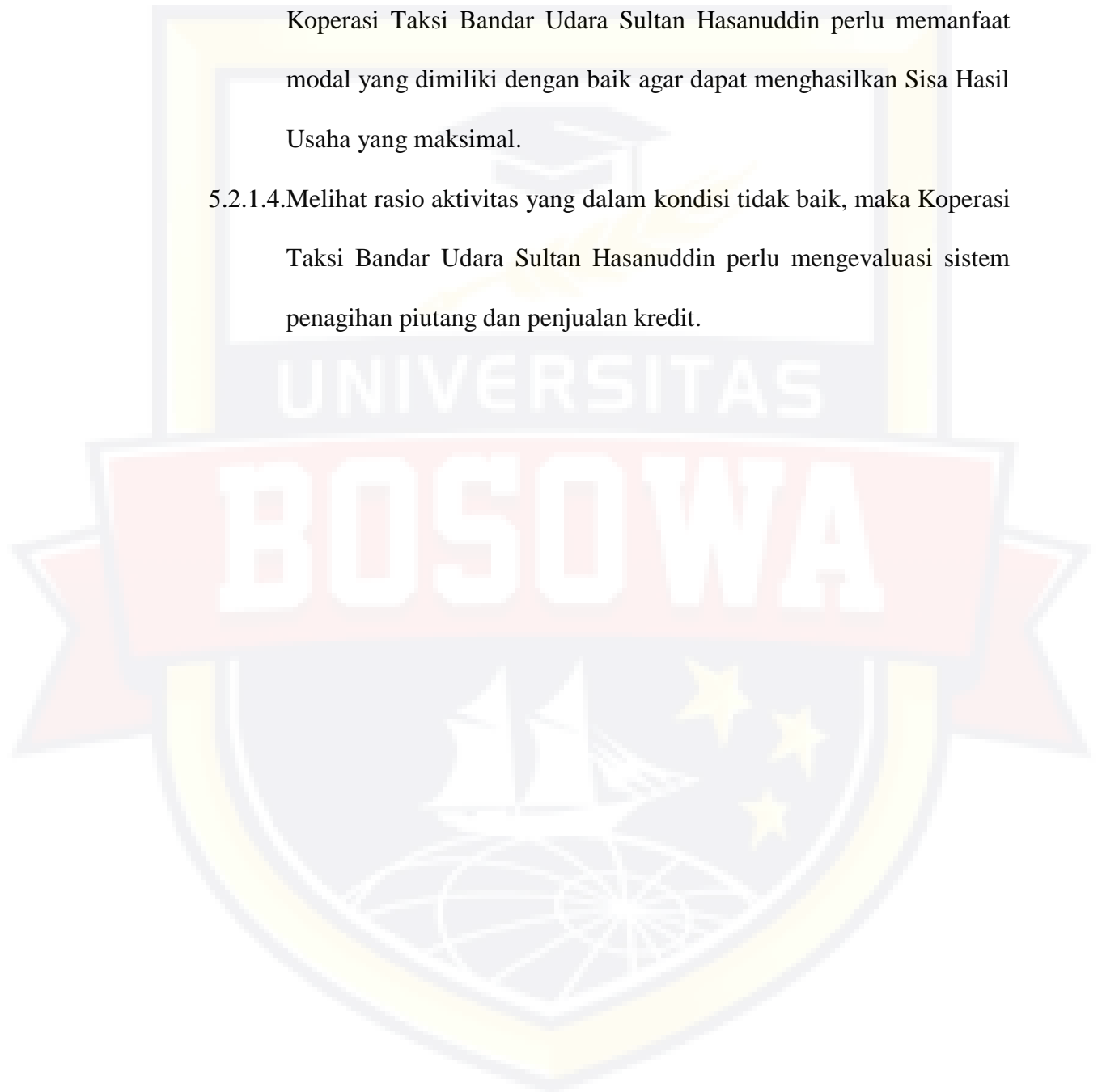
hutang usaha.

5.2.1.3. Melihat rasio rentabilitas yang dalam kondisi tidak baik, maka

Koperasi Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin perlu memanfaatkan modal yang dimiliki dengan baik agar dapat menghasilkan Sisa Hasil Usaha yang maksimal.

5.2.1.4. Melihat rasio aktivitas yang dalam kondisi tidak baik, maka Koperasi

Taksi Bandar Udara Sultan Hasanuddin perlu mengevaluasi sistem penagihan piutang dan penjualan kredit.



## DAFTAR PUSTAKA

- Afandi, Pandi. 2014. *Analisis Kinerja Keuangan untuk Mengukur Kesehatan Keuangan Koperasi KSU BMT Arafah Kecamatan Bancak Kabupaten Semarang*. Jurnal Among Makarti, Vol 7 (13).
- Fahmi, Irham. 2014. *Analisa Kinerja Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Hardiningsih, Lilik. 2013. *Analisis Laporan Keuangan dalam Menilai Kinerja Keuangan pada Primer Koperasi Angkatan Darat (PRIMKOPAD) Kartika Benteng Sejahtera di Balikpapan*. Publikasi Ilmiah, Vol. 1(1)
- Hery. 2015. *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi 1. Yogyakarta: Center For Academic Publishing Services
- Horne, James C. Van dan John M Wachowicz Jr. 2012. *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan (Edisi 13)*. Jakarta : Salemba Empat
- Jumingan. 2015. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Media Grafika.
- Kasmir. 2017. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada
- Machfoedz dan Mahmudi. 2013. *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN, Yogyakarta.
- Munawir, S. 2014. *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta : Liberty.
- Muljono, Djoko. 2013. *Buku Pintar Strategi Bisnis Koperasi Simpan Pinjam*. Yogyakarta: Andi
- Paleni, Herman. 2016. *Analisis Kinerja Keuangan (Studi Kasus Koperasi Simpan Pinjam "Rias" Pi Mardiharjo Kabupaten Musi Rawas)*. Jurnal Ilmiah Orasi Bisnis – Vol. 16 Bulan November 2016.
- Riyanto, Bambang. 2013. *Dasar-Dasar Pembelian Perusahaan*. Edisi Keempat. BPFE-Yogyakarta. Yogyakarta.
- Rudianto. 2015. *Akuntansi Koperasi Edisi ke Dua*. Jakarta: Erlangga.
- Saraswati. 2013. *Analisis Laporan Keuangan sebagai Alat Penilaian Kinerja Keuangan pada Koperasi (Studi pada Koperasi Universitas Brawijaya Malang periode 2009-2012)* Jurnal Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Brawijay
- Sitepu, Camelia Fanny. 2018. *Perkembangan Ekonomi Koperasi di Indonesia*. Niagawan, Vol. 7, No. 2 Juli 2018