

ANALISIS BIAYA OPERASIONAL TERHADAP PROFITABILITAS

PADA PT.JALAN TOL SEKSI EMPAT

DI MAKASSAR

Diajukan Oleh

Elsa Oktaviani

4514012002



SKRIPSI

Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan

Guna Memperoleh Gelar

Sarjana Ekonomi

PROGRAM STUDI MANAJEMEN FAKULTAS EKONOMI

UNIVERSITAS BOSOWA

MAKASSAR 2018

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Analisis Biaya Operasional terhadap profitabilitas pada
PT.Jalan Tol Seksi Empat.

Nama Mahasiswa : Elsa Oktaviani

Stambuk / Nim : 4514012002

Program Studi : Manajemen

Fakultas : Ekonomi

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr.H.A.Arifuddin Mane,SE.,M.,SH.,MH

Syamsuddin Jafar.SE.,M.,Si

MENGETAHUI DAN MENGESAHKAN :

Sebagai Salah Satu Syarat Meperoleh Gelar
Sarjana Ekonomi pada Universitas Bosowa Makassar

**Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Bosowa**

**Ketua Program Studi
Manajemen**

Dr.H.A.ArifuddinMane,SE.,M.Si.,SH.,MH.

IndrayaniNur,S.Pd.,SE.,M.Si.

Tanggal Pengesahan :

PERNYATAAN KEORISINILAN SKRIPSI

Saya : ELSA OKTAVIANI
Nomor Stambuk : 4514012002
Prodi : Manajemen
Fakultas : Ekonomi
Judul : Analisis Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas Pada
PT.Jalan Tol Seksi Empat Di Makassar.

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

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

Makassar, September 2018

Yang menyatakan,

ELSA OKTAVIANI

ANALISIS BIAYA OPERASIONAL TERHADAP PROFITABILITAS DI MAKASSAR

Oleh :

ELSA OKTAVIANI
Prodi Manajemen Fakultas Ekonomi
Universitas Bosowa Makassar

ABSTRAK

ELSA OKTAVIANI . 2018. SKRIPSI .Analisis Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas pada PT.Jalan Tol Seksi Empat di Makassar.Di bimbing oleh Dr.H.A.Arifuddin Mane ,SE.,M.,SH.,MH. Dan Syamsuddin Jafar.SE.,M.,Si.

Bisnis utama dari PT.Jalan Tol Seksi Empat yaitu menyediakan jasa jalan tol bagi para pengendara di kota Makassar,selain itu jalan tol juga menyediakan jasa-jasa lainnya saat berada di lingkup jalan tol yaitu jasa mobil derek,jasa mobil Ambulans,jasa medis,jasa mobil patroli dan juga jasa PJR.

Semakin banyaknya pengguna jalan tol di Makassar membuat manajemen PT.Jalan Tol Seksi Empat di makassar diharuskan untuk selalu memperbarui fasilitas jalan tol agar para pengendara jalan tol tetap merasa nyaman dan terbebas dari hambatan.

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui Bagaimana penggunaan biaya operasional daplam meningkatkan profitabilitas pada PT. Jalan Tol Seksi Empat di Makassar.

Objek penelitian adalah PT.Jalan Tol Seksi Empat di Makassar.Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dan wawancara.Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan Jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif dan kualitatif .Hipotesis penelitian di uji dengan menggunakan rasio profitabilitas.

Berdasarkan hasil penelitian ini,dapat disimpulkan bahwa biaya operasional sangat berpengaruh dalam meningkatkan profitabilitas pada PT.Jalan Tol Seksi Empat di Makassar

Kata Kunci : Biaya Operasional,jalan tol,Profitabilitas

ANALYSIS OF OPERATIONAL COSTS ON PROFITABILITY

AT PT.JALAN TOL SEKSI EMPAT

By :

ELSA OKTAVIANI

Prodi Management Faculty of Economics

University Bosowa Makassar

ELSA OKTAVIANI.2018.Skripsi.Analysis of operational costs on profitability at PT.Jalan Tol Seksi Empat,by Dr.H.A.Arifuddin Mane ,SE.,M.,SH.,MH. and Syamsuddin Jafar.SE.,M.,Si.

The main bussines of the PT.Jalan Tol Seksi Empat in Macassar is providing toll road service for motorist in the city of Macassar.Besides that,toll roads also provide other service while on the toll road,namely tow truck service,ambulance,medical,patrol car,and also police car service.More and more toll road users in Macassar make PT.Jalan Tol Seksi Empat and toll road management required to always renew toll road facilities so that toll road drivers remain comfortable and free from obstacles.

The purpose of the research is to find out how the use of operational costs in increasing profitability at PT.Jalan Tol Seksi Empat in Macassar.

The object of the research in PT.Jalan Tol Seksi Empat in Macassar.The sample used in the research is observation and interview.Data collection is done by using the type of data is quantitative and qualitative.The research hypothesis is tested using profitability ratio.

Based in the result of this study,it can be concluded that operational costs are very influential in increasing profitability at PT.Jalan Tol Seksi Empat in Macassar

Keywords : *operational costs,toll road,profitability*

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji syukur kami panjatkan atas kehadiran Allah SWT atas rahmat, petunjuk dan kehendak-Nya jugalah sehinggalah penulis masih diberi kesempatan untuk dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Tidak lupa pula penulis panjatkan salawat dan tazlim atas junjungan kita Nabi Besar Muhammad SAW yang merupakan teladan bagi kita semua.

Pada penyusunan skripsi ini penulis mencoba mengambil judul “Analisis Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas pada PT.Jalan Tol Seksi Empat di Makassar”. Dimana selama dalam proses penelitian hingga penyusunan skripsi ini banyak pihak yang telah memberikan dukungan baik moril maupun materil, sehingga penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Kepada Ayahanda, Ibunda serta seluruh keluarga yang telah memberikan doa dan dorongan moril serta materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Prof. Dr. M. Saleh Pallu M.Eng. selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak Dr. H. A. Arifuddin Mane, SE., M.Si., SH., MH. selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Bosowa Makassar.
4. Ibu Dr. Hj. Herminawati A., SE., MM Selaku Wakil Dekan 1 Fakultas Ekonomi Universitas Bosowa.
5. Ibu Indrayani Nur,S.Pd SE.,M.Si selaku ketua Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Bosowa.

6. Bapak Syamsuddin Jafar.SE.,M.,Si selaku Pembimbing II yang telah mencurahkan perhatiannya untuk membimbing dengan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Bapak / Ibu Dosen serta staff pada Fakultas Ekonomi Universitas Bosowa Makassar.
8. Kepada Bapak Kasmin Pale S.E ,selaku staff PT.Jalan Tol Seksi Empat yang telah membantu memberikan data-data yang dibutuhkan oleh penulis.
9. Kepada teman-teman Fakultas Ekonomi Universitas Bosowa Makassar yang telah memberikan perhatian dan dukungannya kepada penulis selama perkuliahan.
10. Kepada seluruh sahabat yang sudah membantu dan tidak dapat disebut namanya.

Penulis menyadari bahwa tidak ada suatu yang sempurna, begitupun kiranya dalam penulisan laporan skripsi ini dimana penulis menyadari penulis sebagai manusia biasa yang tak pernah luput dari kekhilafan. Oleh karena itu, penulis senantiasa menerima saran dan kritik untuk perbaikan pada masa yang akan datang.

Akhirnya penulis berharap semoga laporan skripsi ini dapat menjadi suatu yang bermanfaat bagi para pembaca.

Makassar, September 2018

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT.....	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
II. TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Kerangka Teori.....	5
2.1.1. Pengertian Manajemen Keuangan	5
2.1.2. Fungsi Manajemen Keuangan	6
2.1.3 Tujuan Manajemen Keuangan.....	7
2.1.4 Pengertian Biaya.....	8
2.1.5 Pengertian Biaya Operasional	14

2.1.6 Jenis-jenis Biaya Operasional.....	15
2.1.7 Penggolongan Biaya Operasional.....	17
2.1.8 Profitabilitas	19
2.2 Kerangka Pikir	25
2.3. Hipotesis.....	27
III. METODELOGI PENELITIAN	
3.1 Tempat dan Waktu Penelitian.....	28
3.2 Metode Pengumpulan Data	28
3.3 Jenis Dan Sumber Data	
3.3.1 Jenis Data	29
3.3.2 Sumber Data	29
3.4 Metode Analisis Data.....	30
3.5 Definisi Operasional Variabel.....	32
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum Perusahaan.....	33
4.1.1 Latar Belakang Perusahaan.....	33
4.1.2 Visi Dan Misi Perusahaan.....	35
4.1.3 Struktur Organisasi Dan Pembagian Tugas.....	36
4.2 Penyajian Data Dan Hasil Penelitian.....	43
4.2.1 Analisis Biaya Operasional.....	43
4.2.2 Analisis Rasio Profitabilitas.....	46
4.3 Pembahasan Hasil Penelitian.....	52
4.3.1 Analisis Biaya Operasional Dan Pendapatan Operasional	52

4.3.2 Analisis Rasio Profitabilitas..... 52

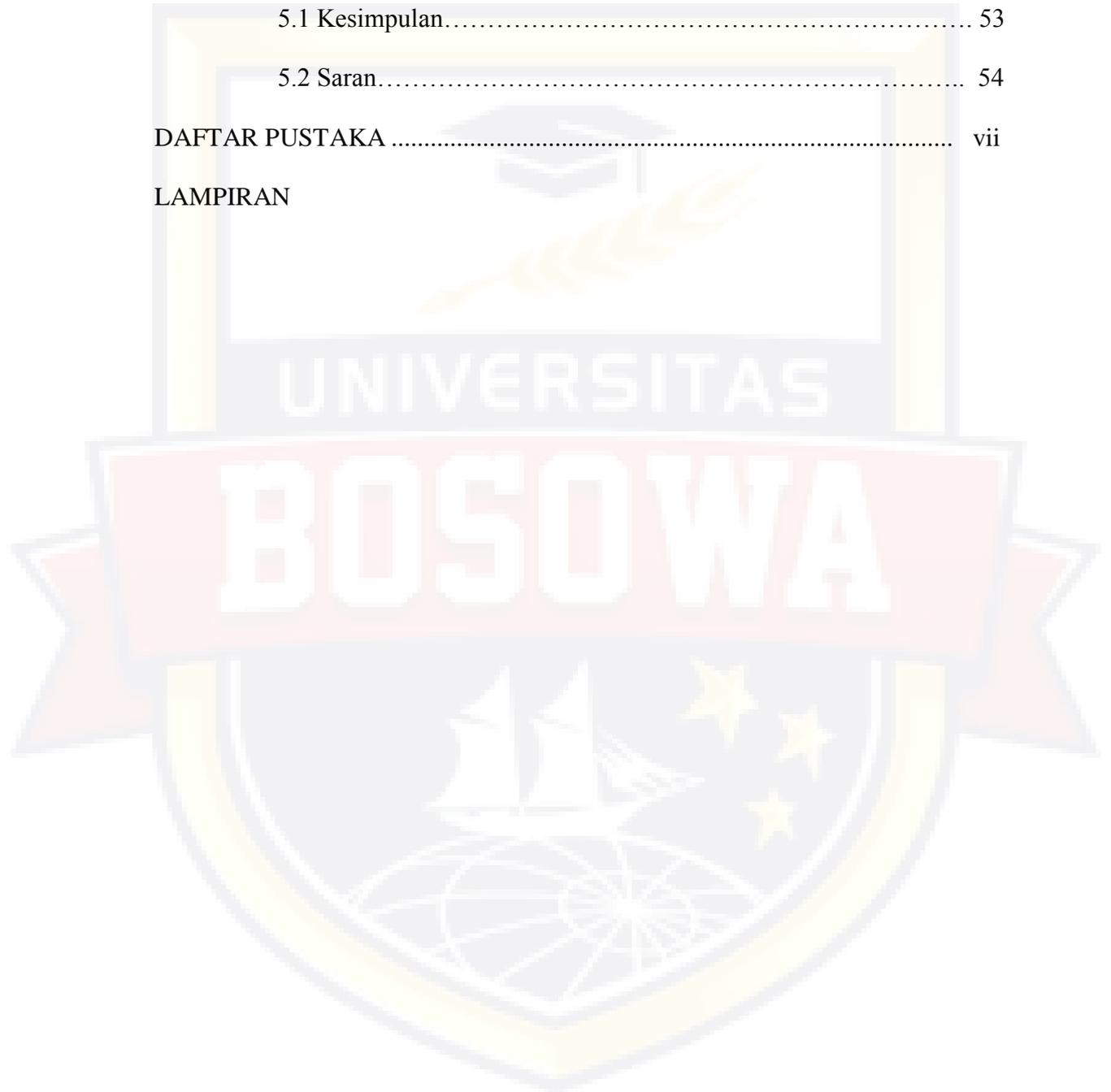
V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan..... 53

5.2 Saran..... 54

DAFTAR PUSTAKA vii

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

HALAMAN

Tabel 4.1	BIAYA OPERASIONAL DAN PENDAPATAN OPERASIONAL PT.JALAN TOL SEKSI EMPAT	45
Tabel 4.2	ROA PT.JALAN TOL SEKSI EMPAT PERIODE 2013- 2017	48
Tabel 43	ROE PT.JALAN TOL SEKSI EMPAT PERIODE 2013- 2017	51

UNIVERSITAS
BOSOWA

DAFTAR GAMBAR

HALAMAN

Gambar 2.1	KERANGKA PIKIR	24
Gambar 4.1	STRUKTUR ORGANISASI.....	42
Gambar 4.2	GRAFIK PERKEMBANGAN BOPO PERIODE 2013-2017..	45
Gambar 4.3	GRAFIK PERKEMBANGAN ROA PERIODE 2013-2017 ...	48
Gambar 4.4	GRAFIK PERKEMBANGAN ROE PERIODE 2013-2017....	52



I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Semakin pesatnya perkembangan ekonomi di Indonesia, semakin pesat juga perkembangan transportasi di Indonesia, sama halnya di kota Makassar juga membutuhkan jalanan bebas hambatan agar dapat memudahkan dan mengurangi kemacetan lalu lintas di kota makassar yaitu jaringan jalan tol. PT.Jalan Tol Seksi Empat selaku perusahaan yang membantu merencanakan dan memelihara jalan tol di makassar, untuk mendukung perkembangan jalan tol membutuhkan biaya operasional.

Pada umumnya suatu perusahaan dibentuk untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Tujuan umum dari suatu perusahaan adalah mencapai laba (*profit*), kelangsungan hidup (*Continuity/survival*) dan pertumbuhan (*Growth*). Dalam mencapai tujuan tersebut, perusahaan menetapkan langkah-langkah yang harus ditempuh dan kemudian diambil suatu tindakan koreksi yang mengarah kepada tujuan organisasi atau perusahaan. Dalam rangka pengambilan tindakan korektif, perusahaan memperoleh gambaran tentang perkembangan perusahaan. Salah satunya dapat dilihat dari perkembangan keuangannya untuk menunjang keefektifan penggunaan biaya operasional perusahaan. Biaya operasional untuk melihat biaya perkembangan keuangan, perusahaan memerlukan adanya analisis terhadap data keuangan dari perusahaan yang bersangkutan, yaitu analisis atau mengukur biaya – biaya umum, administrasi dan pemasaran.

Biaya (*Cost*) adalah sebagai pengeluaran (*Expenditure*) guna memperoleh manfaat. Nasehatun (2011:207), sedangkan menurut Nafarin (2012:379) bahwa “Biaya (*Cost*) adalah Nilai sesuatu dikorbankan yang diukur dalam satuan uang untuk memperoleh aktiva yang diimbangi dengan pengurangan aktiva atau penambahan utang atau modal.

Seluruh rencana kegiatan perusahaan yang mencakup kegiatan operasional yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi satu sama lain, dinyatakan dalam satuan uang yang berlaku pada masa yang akan datang. Dengan berpedoman pada biaya operasional maka tujuan perusahaan akan tercapai. Perencanaan Anggaran merupakan tindakan atau langkah-langkah pemikiran dan menghubungkan fakta-fakta serta membuat dan menggunakan asumsi-asumsi mengenai masa yang akan datang sesuai dengan tujuan perusahaan yang diinginkan.

Munandar (2013:04), Biaya operasional merupakan komponen yang sangat dibutuhkan oleh perusahaan. Dengan anggaran operasional yang baik dapat mendukung tujuan akhir perusahaan tersebut pula. Anggaran biaya operasional merupakan anggaran yang bertujuan untuk menganalisis anggaran berupa daftar yang disesuaikan secara sistematis atas pendapatan, beban, dan laba rugi yang diperoleh suatu perusahaan selama periode tertentu.

Anggaran dan realisasi merupakan komponen yang sangat berhubungan dengan biaya dalam bidang operasional perusahaan. Anggaran dan realisasi sangat penting guna menghindari terjadinya penyimpangan biaya yang tidak diperlukan, yang dapat menyebabkan biaya operasional perusahaan semakin besar

Karena pada dasarnya perusahaan menginginkan keuntungan yang besar ,pertumbuhan yang cepat dan kelangsungan hidup yang lama.

Suatu anggaran yang baik dan tepat dapat membantu pihak manajemen dalam melakukan perencanaan terhadap pelaksanaan kegiatan usaha dan pengawasannya .Anggaran menuntut keputusan pengalokasian sumber daya menuju pencapaian tujuan ,disamping itu anggaran juga mempunyai fungsi pengawasan yaitu mengawasi realisasi dari -anggaran apakah pelaksanaan suatu kegiatan itu sudah dijalankan sesuai dengan rencana yang telah dibuat .

PT.Jalan Tol Seksi Empat yang bergerak dalam bidang jasa jalan tol ,tidak lepas dari usaha yang bertujuan untuk memperoleh laba untuk memperoleh efektifitas dan efisiensi keuangan

perkembangan pendapatan pada tahun 2013 sampai dengan 2015 mengalami peningkatan namun pada tahun 2016 sampai dengan 2017 mengalami penurunan, sedangkan biaya oprasional pada tahun 2013 sampai dengan 2016 selalu mengalami peningkatan namun pada tahun 2017 kembali mengalami penurunan, dan tingkat laba pada tahun 2013 sampai dengan 2015 mengalami peningkatan yang cukup drastis namun tahun 2016 mengalami penurunan dan pada tahun 2017 kembali lagi mengalami kenaikan.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut maka penulis tertarik mengangkat judul “**Analisis Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas Pada PT.Jalan Tol Seksi Empat**”.

1.2 Rumusan Masalah

Sehubungan Latar belakang yang diuraikan di atas maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah “Bagaimana penggunaan biaya operasional dalam meningkatkan profitabilitas pada PT. Jalan Tol Seksi Empat di Makassar ?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitaian adalah untuk mengetahui penggunaan biaya operasional terhadap profitabilitas pada PT.Jalan Tol Seksi Empat di Makassar.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Sebagai bahan informasi, bagi yang akan meneliti biaya operasional dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan.
2. Untuk memberikan sumbangan pemikiran dan menambah wawasan kepada perusahaan tentang pentingnya analisis biaya operasional.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kerangka Teori

Kerangka teori yang digunakan penulis untuk menjelaskan masalah yang di tentukan di atas antara lain :

2.1.1 Pengertian Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan merupakan fungsi manajemen yang sangat penting bagi perusahaan .Karena pentingnya manajemen keuangan maka banyak para ahli yang mempelajarinya .Berikut beberapa pengertian mengenai manajemen keuangan menurut para ahli. Manajemen keuangan (Financial Manajemen) menurut Martono dan Agus (2011:4) adalah sebagai berikut “Segala aktifitas perusahaan yang berhubungan dengan bagaimana memperoleh dana,mengelola aset sesuai tujuan perusahaan secara menyeluruh”.

Menurut Horne dan *wachowics* (2012:2) yang diterjemahkan oleh Mubarakah manajemen keuangan adalah “Manajemen keuangan berkaitan dengan perolehan aset,pendanaan dan manajemen aset dengan didasari beberapa tujuan umum.

Menurut Sutrisno (2012:3) manajemen keuangan adalah sebagai berikut “Semua aktifitas perusahaan yang berhubungan dengan usaha-usaha mendapatkan dana perusahaan dengan biaya yang murah serta usaha untuk menggunakan dan mengalokasikan dana tersebut secara efisien

Kemudian menurut Kamaludin (2011:1) Manajemen keuangan adalah “Upaya untuk mendapatkan dana dengan cara yang paling menguntungkan serta

mengalokasikan dana secara efisien dalam perusahaan sebagai sarana untuk mencapai sasaran bagi pemegang saham”.

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen keuangan merupakan segala aktivitas perusahaan berhubungan dengan bagaimana suatu perusahaan menggunakan biaya dan mendapatkan laba.

2.1.2 Fungsi Manajemen Keuangan

Sutrisno (2012:5) menjelaskan fungsi manajemen keuangan terdiri dari tiga keputusan utama yang harus dilakukan oleh suatu perusahaan, tiga keputusan perusahaan tersebut :

1. Keputusan investasi

Keputusan investasi adalah masalah bagaimana manajer keuangan harus mengalokasikan dana kedalam bentuk-bentuk investasi yang akan dapat mendatangkan keuntungan dimasa yang akan datang. Bentuk, macam dan komposisi dari investasi tersebut akan mempengaruhi dan menunjang keuntungan dimasa depan.

2. Keputusan Pendanaan (*Financing Decision*)

Keputusan pendanaan sering disebut sebagai kebijakan struktur modal. Pada keputusan ini manajer keuangan dituntut untuk mempertimbangkan dan menganalisis kombinasi dari sumber-sumber dana yang ekonomis bagi perusahaan guna membelanjai kebutuhan-kebutuhan investasi serta kegiatan usahanya.

3. Keputusan Dividen

Keputusan dividen merupakan keputusan manajemen keuangan untuk menentukan :

1. Besarnya presentase laba yang dibagikan kepada para pemegang saham dalam bentuk *cash dividend*;
2. Stabilitas dividen yang dibagikan
3. Dividen saham (*stock dividend*;
4. Pemecahan saham (*stock split*)
5. Penarikan kembali saham yang beredar ;semua ditujukan untuk meningkatkan kemakmuran para pemegang saham.

Dari lima keputusan tersebut dapat dilihat bahwa fungsi manajemen keuangan sangat berkaitan satu sama lain dan dengan fungsi tersebut manajemen keuangan dapat membantu perusahaan dalam mengelola pendanaan perusahaan.

2.1.3 Tujuan Manajemen Keuangan

Tujuan manajemen keuangan ialah untuk memaksimalkan nilai perusahaan. Tujuan perusahaan ialah memaksimalkan kesejahteraan pemilik perusahaan. Kesejahteraan pemegang saham ditunjukkan melalui harga pasar suatu perusahaan, yang dimaksud refleksi dari keputusan investasi, pendanaan serta aktiva manajemen. Kesuksesan keputusan suatu bisnis yang dinilai berdasarkan dampak yang ditimbulkan terhadap harga saham.

Dalam perusahaan terdapat beberapa individu yang dikelompokkan lagi menjadi tiga kelompok yaitu :

1. Kelompok manajemen (*operational management*) atau tingkat pelaksana adalah, meliputi para supervisor.

2. Kelompok manajemen menengah adalah, meliputi kepala departemen, manajer divisi, dan manajer cabang.
3. Manajemen eksekutif atau disebut juga manajemen puncak eksekutif adalah, sebagai penanggung jawab dari fungsi-fungsi : pemasaran, pembelanjaan, produksi, pembiayaan, serta akuntansi.

2.1.4 Pengertian Biaya

Biaya dapat didefinisikan sebagai suatu pengorbanan sumber ekonomi yang di ukur dalam satuan uang. Tetapi istilah biaya dapat berbeda-beda menurut pendapat dari berbagai pengarang buku Akuntansi Biaya dan Akuntansi Manajemen.

Untuk lebih jelasnya, pengertian biaya operasional menurut Mulyadi (2012:3) sebagai berikut : “Dalam arti luas biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang di ukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu”.

Ada 4 unsur pokok dalam definisi biaya operasional tersebut di atas yaitu:

1. Biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi
2. Di ukur dalam satuan ruang
3. Yang telah terjadi atau yang secara potensial akan terjadi
4. Pengorbanan tersebut untuk tujuan

Penggolongan biaya menurut objek pengeluaran yang didasarkan nama objek pengeluaran ini cocok digunakan dalam organisasi yang masih kecil. Biasanya penggolongan ini bermanfaat untuk perencanaan perusahaan

secara menyeluruh dan pada umumnya untuk kepentingan penyajian laporan pihak luar (eksternal).

Penggolongan biaya menurut fungsi pokok dalam perusahaan berarti biaya digolongkan berdasarkan fungsi-fungsi di mana biaya tersebut terjadi atau berhubungan. Adapun fungsi-fungsi pokok dalam perusahaan manufaktur adalah fungsi-fungsi administrasi dan umum dan fungsi pemasaran. Oleh Karena itu biaya-biaya dalam perusahaan manufaktur dapat digolongkan menjadi biaya produksi, biaya administrasi dan umum serta biaya pemasaran.

Biaya produksi adalah biaya yang terjadi dalam hubungannya dengan proses pengolahan bahan baku menjadi produk jadi. Biaya produksi dibagi menjadi 3 elemen : biaya bahan baku, biaya tenaga kerja, biaya overhead pabrik. Biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja serta biaya overhead pabrik disebut juga dengan biaya konversi (*Conversion Cost*).

Dapat dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan biaya bahan baku adalah biaya yang membentuk bagian menyeluruh daripada produk jadi dan biaya bahan baku adalah harga pokok bahan baku tersebut diolah dalam proses produksi. Sedangkan biaya tenaga kerja langsung adalah tenaga kerja yang jasanya dapat diperhitungkan langsung dalam pembuatan produk tertentu. Biaya tenaga kerja langsung adalah biaya tenaga kerja yang dapat diidentifikasi secara langsung terhadap produk tertentu. Adapun biaya overhead pabrik adalah semua biaya produksi, selain biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung.

Biaya administrasi dan umum dalam hal ini dimaksudkan sebagai biaya-biaya yang terjadi dalam hubungannya dengan kegiatan-kegiatan yang tidak

diidentifikasi dengan aktifitas produksi maupun pemasaran. Biaya administrasi dan adalah biaya yang terjadi dalam hubungannya dengan penyusunan kebijakan dan pengarahannya perusahaan secara keseluruhan. Contoh dari biaya administrasi dan umum adalah gaji direksi, biaya-biaya sumbangan-sumbangan, gaji eksekutif, biaya telepon dan lain-lain.

1. Ada dua macam perlakuan terhadap biaya administrasi dan umum; Biaya administrasi dan umum dialokasikan kepada dua fungsi dalam pemasaran, yaitu fungsi produksi dan fungsi pemasaran. Hal ini dilakukan karena pada dasarnya biaya administrasi dan umum dikeluarkan untuk dua fungsi tersebut.
2. Memisahkan biaya administrasi dan umum sebagai kelompok biaya tersendiri dan tidak mengalokasikannya ke dalam fungsi produksi dan pemasaran. Di dalam prakteknya, terdapat kecenderungan untuk mengelompokkan biaya administrasi dan umum sebagai kelompok biaya sendiri, yang terpisah dari biaya produksi dan pemasaran.

Oleh karena itu biaya bertujuan untuk menyajikan informasi biaya yang dibutuhkan oleh manajemen, agar mereka dapat mengelola perusahaan secara efektif, maka di dalam mencatat dan menggolongkan biaya harus selalu diperhatikan untuk tujuan apa memerlukan informasi. Oleh karena itu dalam akuntansi biaya terdapat berbagai cara penggolongan biaya. Klasifikasi biaya menurut Supriono (2011:18) :

1. Penggolongan biaya sesuai dengan fungsi pokok dari kegiatan aktivitas perusahaan.

2. Penggolongan biaya sesuai dengan periode akuntansi dimana biaya akan dibebankan.
3. Penggolongan biaya sesuai dengan tendensi perubahannya terhadap aktivitas atau kegiatan atau volume.
4. Penggolongan biaya sesuai dengan obyek atau pusat biaya yang di biyai.
5. Penggolongan biaya untuk tujuan pengendalian biaya.
6. Penggolongan biaya sesuai dengan tujuan pengambilan keputusan.

Untuk lebih jelasnya,berikut ini akan diberikan penjelasan secara singkat keenam penggolongan biaya yang dikemukakan oleh Supriyono di atas.

1. Penggolongan biaya sesuai dengan fungsi pokok dari kegiatan aktivitas perusahaan.

Fungsi pokok dari kegiatan perusahaan-perusahaan dapat digolongkan ke dalam :

- a. Fungsi pemasaran,yaitu fungsi yang berhubungan dengan kegiatan penjualan produk selesai yang siap di jual dengan cara yang memuaskan.
- b. Fungsi administrasi dan umum,adalah fungsi yang berhubungan dengan kegiatan penentuan kebijaksanaan, pengarahan, dan pengawasan kegiatan perusahaan secara keseluruhan agar dapat berhasil guna (efektif) dan berdaya guna (efisien).Kegiatan fungsi ini berhubungan dengan fungsi pokok perusahaan yang lain,tetapi manfaatnya tidak dapat diidentifikasi langsung pada fungsi lain tersebut.

- c. Fungsi keuangan (*financial*), yaitu fungsi yang berhubungan dengan kegiatan keuangan atau penyediaan dana yang diperlukan perusahaan.

2. Penggolongan biaya sesuai dengan periode akuntansi dimana biaya akan dibebankan

Untuk dapat menggolongkan biaya sesuai dengan periode akuntansi dimana biaya dibebankan, lebih dahulu perlu dibahas penggolongan pengeluaran (*expenditure*), dimana penggolongan pengeluaran akan berhubungan dengan kapan pengeluaran tersebut akan menjadi biaya.

Penggolongan pengeluaran adalah sebagai berikut :

- a. Pengeluaran modal adalah pengeluaran yang akan dapat memberikan manfaat pada beberapa periode akuntansi atau pengeluaran yang dapat memberikan manfaat pada periode akuntansi yang akan datang. Pada saat terjadinya, pengeluaran ini dikapitalisasi ke dalam harga perolehan aktiva dan diperlukan sebagai biaya pada periode akuntansi yang menikmati manfaatnya.
- b. Pengeluaran penghasilan adalah pengeluaran yang akan memberikan manfaat hanya pada periode akuntansi dimana pengeluaran terjadi. Umumnya pada saat terjadinya, pengeluaran langsung diperlakukan kedalam biaya atau tidak dikapitalisasikan sebagai aktiva.

Di dalam praktek, seringkali sulit menggolongkan apakah suatu pengeluaran masuk sebagai pengeluaran modal atau pengeluaran biaya. Untuk mengatasi masalah tersebut dapat digunakan tiga kunci pemecahan, yaitu :

- a. Manfaat dari pengeluaran

- b. Jumlah relatif
- c. Keputusan manajemen

3. Penggolongan biaya sesuai dengan obyek atau pusat biaya yang dibiayai

Penggolongan biaya berdasarkan obyek atau pusat biaya, dibagi menjadi dua, yaitu:

- a. Biaya langsung adalah biaya yang terjadinya atau manfaatnya dapat diidentifikasi kepada obyek atau pusat biaya tertentu dalam proses produksi perusahaan.
- b. Biaya tidak langsung adalah biaya yang terjadinya atau manfaatnya tidak dapat diidentifikasi pada obyek atau pusat biaya tertentu, atau biaya yang manfaatnya dapat dinikmati oleh beberapa obyek atau pusat biaya yang tidak mempunyai hubungan langsung dengan proses produksi perusahaan.

3. Penggolongan biaya untuk tujuan pengendalian biaya

Untuk pengendalian biaya informasi biaya yang dapat ditujukan kepada manajemen dikelompokkan ke dalam :

- a. Biaya terkendali adalah biaya yang secara langsung dapat dipengaruhi oleh seorang pimpinan tertentu dalam jangka waktu tertentu.
- b. Biaya tidak terkendali adalah biaya yang tidak dapat dipengaruhi oleh seorang pimpinan/pejabat tertentu berdasarkan wewenang yang dia miliki atau tidak dapat dipengaruhi oleh seorang pejabat dalam jangka waktu tertentu.

4. Penggolongan biaya sesuai dengan tujuan pengambilan keputusan.

Untuk tujuan pengambilan keputusan oleh manajemen data biaya dikelompokkan ke dalam :

- a. Biaya relevan adalah biaya yang akan mempengaruhi pengambilan keputusan oleh karena itu biaya tersebut harus diperhitungkan di dalam pengambilan keputusan.
- b. Biaya tidak relevan adalah biaya yang tidak mempengaruhi pengambilan keputusan, oleh karena itu biaya tidak perlu diperhitungkan atau dipertimbangkan dalam proses pengambilan keputusan.

2.1.5 Pengertian Biaya Operasional

Biaya operasional atau biaya operasional secara harfiah terdiri dari 2 kata yaitu “Biaya” dan “Operasional” menurut kamus besar Bahasa Indonesia, biaya berarti uang yang dikeluarkan untuk mengadakan (mendirikan, melakukan, dan sebagainya) sesuatu, ongkos, belanja, pengeluaran, sedangkan operasional berarti secara (bersifat) operasional; berhubungan dengan operasi.

Biaya memiliki berbagai macam arti tergantung maksud dari penilaian istilah tersebut. Mulyadi membedakan pengertian biaya ke dalam arti luas dan arti sempit antara lain sebagai berikut Mulyadi (2012:3) Dalam arti luas biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang di ukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau mungkin terjadi untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam arti sempit biaya merupakan bagian dari harga pokok yang dikorbankan dalam usaha untuk memperoleh penghasilan.

Supriono juga membedakan biaya ke dalam dua pengertian yang berbeda yaitu biaya dalam arti-cost dan biaya dalam arti expense Supriono (2011:14)

Biaya dalam arti *cost* (harga pokok) adalah “jumlah yang dapat di ukur dalam satuan uang dalam rangka pemilikan barang dan jasa yang diperlukan perusahaan, baik pada masa lalu (Harga perolehan yang telah terjadi) maupun pada masa yang akan datang (Harga perolehan yang akan terjadi).”

Sedangkan *expense* (Beban) adalah “Biaya yang dikorbankan atau di konsumsi dalam rangka memperoleh pendapatan (revenues) dalam suatu periode akuntansi tertentu”.

Dari definisi-definisi biaya tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa biaya adalah sumber ekonomi yang dapat di ukur dengan satuan moneter yang dikeluarkan untuk memperoleh penghasilan.

Secara umum, biaya operasional diartikan sebagai biaya yang terjadi dalam kaitannya dengan operasi yang dilakukan perusahaan dan di ukur dalam satuan uang. Dimana biaya operasi sering disebut juga sebagai *operation cost* atau biaya usaha.

2.1.6 Jenis-Jenis Biaya Operasional

- a. Biaya Operasional untuk perusahaan memproduksi barang jadi pada umumnya terdiri dari : Biaya Administrasi Umum
- b. Biaya administrasi umum adalah semua biaya yang terjadi serta terdapat di dalam lingkungan kantor administrasi perusahaan, serta biaya-biaya lain yang sifatnya untuk keperluan perusahaan secara keseluruhan.

Biaya yang di kelompokkan ke dalam biaya administrasi umum ada 4

(Empat) yaitu sebagai berikut :

1. Gaji dan upah yang meliputi diantaranya gaji karyawan, insentif dan bonus, premi lembur, pajak pendapatan, upah honorand an lain-lain.
2. Kesejahteraan karyawan yang meliputi pengobatan karyawan, rekreasi dan olahraga, Pendidikan dan lain-lain.
3. Biaya reparasi dan pemeliharaan yang meliputi reparasi dan pemeliharaan untuk peralatan-peralatan kantor, alat transportasi, gedung dan lain-lain.
4. Biaya penyusutan aktiva tetap yang meliputi biaya pencetakan, alat tulis, dan perlengkapan kantor, biaya listrik dan air, biaya telephone, dan lain-lain.

Menurut supriyono, biaya operasional dikelompokkan menjadi 2 golongan dan dapat diartikan sebagai berikut :

- a. Biaya langsung (*direct cost*) adalah biaya yang terjadi atau manfaatnya dapat diidentifikasi kepada objek atau pusat biaya tertentu.
- b. Biaya tidak langsung (*indirect cost*) adalah biaya yang terjadi atau manfaatnya tidak dapat diidentifikasi pada objek atau pusat biaya tertentu, atau biaya yang manfaatnya dinikmati oleh beberapa objek atau pusat biaya.

Dari pengertian tersebut di atas penulis dapat menarik kesimpulan bahwa :

1. Biaya operasional langsung merupakan biaya yang dapat dibebankan secara langsung pada kegiatan operasional

2. Biaya operasional tidak langsung adalah biaya yang tidak secara langsung dibebankan pada kegiatan operasional.

Biaya operasional adalah biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk, sebab biaya operasional berkaitan dengan aktivitas operasi perusahaan dan dapat dibebankan secara langsung maupun secara tidak langsung.

Biaya operasional meliputi biaya tetap dan biaya variabel, jumlah biaya variabel tergantung pada volume penjualan atau proses produksi, jadi mengikuti peningkatan atau penurunannya. Sedangkan, biaya tetap selalu konstan meskipun volume penjualan produksi meningkat atau turun. Singkatnya biaya operasional merupakan biaya yang harus dikeluarkan agar kegiatan atau operasi perusahaan tetap berjalan.

2.1.7 Penggolongan Biaya Operasional

Dalam hal ini biaya pada suatu perusahaan terbagi menjadi 2 kelompok besar, yaitu :

1. Biaya produksi

Biaya produksi meliputi semua biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi yaitu semua biaya dalam rangka pengolahan bahan baku menjadi produk selesai yang siap di jual.

Biaya produksi dapat di golongan ke dalam 3 kelompok, yaitu :

- a. Biaya bahan baku

Adalah segala perolehan berbagai macam bahan baku yang di pakai dalam kegiatan pengolahan produk.

b. Biaya tenaga kerja langsung

Adalah balas jasa yang diberikan oleh perusahaan, kepada tenaga kerja langsung dan manfaatnya dapat diidentifikasi kepada produk tertentu.

c. Biaya *overhead* pabrik

Biaya produksi tidak langsung atau biaya *overhead pabrik* adalah seluruh biaya yang digunakan untuk mengkonversi bahan baku menjadi produk jadi, selain bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung.

Elemen-elemen biaya *overhead* pabrik dapat digolongkan ke dalam:

- a. Biaya bahan penolong
- b. Biaya tenaga kerja langsung
- c. Biaya depresiasi dan amortisasi aktiva tetap
- d. Biaya reparasi dan pemeliharaan aktiva tetap
- e. Biaya listrik dan air
- f. Biaya asuransi pabrik
- g. Biaya *overhead* pabrik lain-lain

2. Biaya non produksi

Dengan semakin tajamnya persaingan dan perkembangan teknologi yang semakin pesat mengakibatkan biaya non produksi menjadi semakin penting. Sehingga manajemen berkewenangan untuk mengendalikan informasi mengenai kegiatan dan biaya non produksi tersebut. Pada umumnya, biaya non produksi dapat digolongkan kedalam:

a. Biaya pemasaran

Merupakan biaya-biaya yang terjadi untuk melaksanakan kegiatan pemasaran produk. Contohnya adalah biaya iklan, biaya promosi, biaya angkut dari Gudang perusahaan ke Gudang pembeli, gaji karyawan bagian-bagian yang melaksanakan kegiatan pemasaran, biaya contoh (sample).

b. Biaya administrasi dan umum

Merupakan biaya-biaya untuk mengkoordinasi kegiatan produksi dan pemasaran produk, contoh biaya ini adalah biaya gaji karyawan bagian keuangan, akuntansi, personalia, dan bagian hubungan masyarakat biaya pemeriksaan akuntan, biaya foto copy.

2.1.8 Profitabilitas

Didirikan sebuah perusahaan tentunya memiliki tujuan tertentu. Salah satu tujuan pokoknya adalah mendapat sejumlah keuntungan atau laba yang diharapkan sesuai dengan apa yang telah di korbankan. Namun tidak semua perusahaan mendapatkan laba dalam setiap usahanya. Karena hal tersebut sangat erat kaitannya dengan strategi usaha yang dilakukan.

Rasio profitabilitas tergantung dari informasi akuntansi yang di ambil dari laporan keuangan. Karenanya profitabilitas dalam konteks analisis rasio, mengukur pendapatan menurut laporan rugi laba dengan nilai buku investasi. Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri. Dengan demikian bagi investor

jangka panjang akan sangat berkepentingan dengan analisis profitabilitas ini misalnya bagi pemegang saham akan melihat keuntungan yang benar-benar akan diterima dalam bentuk dividen.

Menurut Sutrisno (2012;16): “Rentabilitas atau Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dengan semua modal yang bekerja di dalamnya.”

Sedangkan menurut Brigham dan Houston (2013:146): “Profitabilitas adalah sekelompok rasio yang menunjukkan kombinasi dari pengaruh rasio likuiditas, manajemen aset dan hutang pada hasil operasi.

Banyak perusahaan-perusahaan kecil dengan modal yang sangat minim dapat berubah menjadi perusahaan dengan modal yang kuat tetapi menjadi pailit setelah beberapa tahun beroperasi. Hal ini bisa disebabkan oleh Karena biaya operasi yang dikeluarkan lebih besar dari pada pendapatan yang diterima oleh perusahaan.

Kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan atau laba tersebut sangat tergantung pada bagaimana perusahaan tersebut menerapkan konsep strategi atau perencanaan jangka pendek maupun jangka panjang sesuai dengan bidang tugas masing-masing, dan pelaksanaannya dilakukan dengan prosedur dan kinerja yang telah ditentukan oleh perusahaan sebelumnya.

Setiap perusahaan yang melakukan kegiatan usaha ekonomi pastinya mencari keuntungan/Laba. Dari pengertian laba di atas dapat disimpulkan bahwa laba merupakan hasil lebih dari pendapatan usaha yang dikurangi dengan biaya-

biaya usaha dan juga merupakan kenaikan bersih dari jumlah modal yang pertama.

Rasio profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Dalam analisis ini suatu ukuran perbandingan untuk menentukan *performance* perusahaan. Cara yang lazim digunakan adalah membandingkan rasio-rasio tersebut dengan rasio yang sama dari perusahaan yang sejenis. Alternatif lainnya adalah dengan membandingkan rasio tersebut dengan rata-rata rasio perusahaan pada tahun-tahun yang lampau.

Menurut Kuswadi, (2010) :5) jenis laba dapat dibagi menjadi 2 bagian yaitu:

a. Laba bersih

Laba bersih dapat diartikan sebelum pajak dan sesudah pajak. Dalam menghitung rasio laba bersih atas penjualan, banyak yang menggunakan laba bersih sebelum pajak. Perhitungan ini berdasarkan pemikiran bahwa pemakaian laba bersih sebelum pajak akan lebih objektif dalam menilai kinerja manajemen. Karena besarnya pajak akan sangat bergantung pada kebijakan pemerintah.

b. Laba usaha

Penilaian yang lebih objektif adalah apabila laba bersih dihitung bukan saja sebelum pajak, akan tetapi juga sebelum bunga. Karena beban bunga juga di luar kemampuan atau pengendalian manajemen.

Rasio profitabilitas terantung dari informasi akuntansi yang di ambil dari laporan keuangan. Karenanya profitabilitas dalam konteks dengan nilai buku investasi.

Pada umumnya analisis profritabilitas menggunakan angka-angka indicator sebagai berikut:

1. Laba persaham(*Earning per share*)
2. Margin laba atas penjualan (*Profit margin on sales*)
3. Pengembalian modal (*Return on Capital*)
4. Pengembalian investasi (*Return on Invesment*)
5. Nilai buku persaham biasa (*Book value per share of common stock*)
6. Rasio harga saham laba (*Price earning ratio*)
7. Tingkat laba terhadap harga saham (*Rate of earning on the market price*)
8. Hasil Deviden per saham (*Deviden yield on common stock*).

Biaya operasional dapat diartikan sebagai biaya yang terjadi dalam kaitannya dengan operasi pokok perusahaan untuk proses penciptaan pendapatan yang pada hakekatnya mempunyai masa manfaat tidak lebih dari satu tahun. Setiap perusahaan mempunyai unsur-unsur biaya operasional yang berbeda, hal ini sesuai dengan kebutuhan operasi masing-masing perusahaan.

Profitabilitas suatu perusahaan mewujudkan perbandingan antara laba dengan aktiva atau modal yang menghasilkan laba tersebut. Rasio profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba atau keuntungan. Dari rasio profitabilitas dapat diketahui bagaimana tingkat profitabilitas perusahaan. Setiap perusahaan menginginkan tingkat profitabilitas

yang tinggi. Untuk dapat melangsungkan hidupnya, perusahaan harus berada dalam keadaan yang menguntungkan (profitable). Apakah perusahaan harus berada dalam kondisi yang tidak menguntungkan, maka akan sulit bagi perusahaan untuk menerima pinjaman dari kreditur.

a) *Return on equity (ROE)*

adalah rasio profitabilitas yang membandingkan antar laba bersih sesudah pajak dengan total ekuitas.

Return on equity merupakan suatu pengukuran dari penghasilan (income) yang tersedia bagi para pemilik perusahaan (baik pemegang saham biasa maupun pemegang saham preferen) atas modal yang mereka investasikan di dalam perusahaan.

Rasio ini merupakan ukuran profitabilitas dari sudut pandang pemegang saham dan merupakan alat yang paling sering digunakan investor dalam pengambilan keputusan investasi. Menurut Brigham dan Houston, para pemegang saham melakukan investasi untuk mendapatkan pengembalian atas uang mereka, dan rasio ini menunjukkan seberapa baik mereka telah melakukan hal tersebut dari kacamata akuntansi.

Return on equity adalah rasio yang memperlihatkan sejauh manakah perusahaan mengelola modal sendiri (*net worth*) secara efektif, mengukur tingkat keuntungan dari investasi yang telah dilakukan pemilik modal sendiri atau pemegang saham perusahaan. ROE menunjukkan rentabilitas modal sendiri atau yang sering disebut rentabilitas usaha. Berikut adalah rumus ROE

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

Karna rasio ini bisa tidak smooth tiap tahunnya, maka terkadang beberapa investor memodifikasi rumus di atas dengan menggunakan nilai ekuitas rata-rata antara tahun ini mungkin berguna untuk melihat profit perusahaan.

b) *Return On Assets (ROA)*

Return On Assets digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen perusahaan dalam mengelola modal perusahaan yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan bagi semua investor.

ROA merupakan imbal hasil atau tingkat pengembalian laba atas total aset yang tertera di dalam neraca perusahaan. ROA (*Return On Aset*) ini biasanya merupakan ukuran kinerja manajemen tingkat atas, karena melihat bagaimana manajemen dapat memanfaatkan aset ini menjadi laba perusahaan. ROA (*Return On Aset*) mengacu pada profitabilitas (*Profitability*) dan efisiensi operasional (*Operational Efficiency*). ROA sering digunakan untuk membandingkan performa bisnis untuk dibandingkan dengan competitor atau industri sejenis. Rumus *Return on assets* adalah :

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Asset}} \times 100\%$$

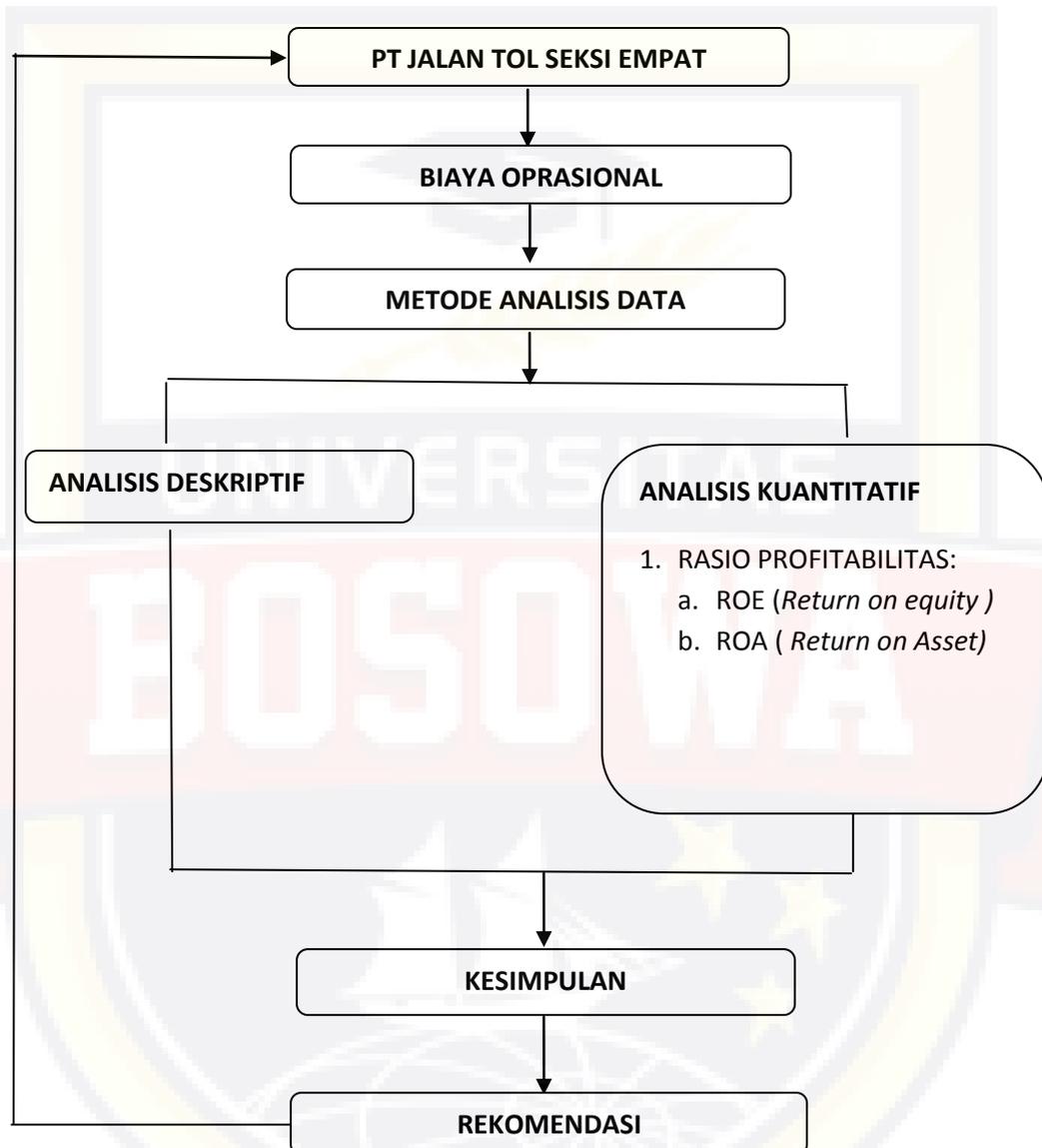
2.2. Kerangka Pikir

Berdasarkan pada literature-literatur, maka selanjutnya sebuah kerangka piker teoritis yang secara diagramatis menggambarkan alur pemikiran yang dikembangkan dalam penelitian ini secara garis besar, kerangka pemikiran teoritis penelitian menjelaskan tentang analisis biaya oprasional terhadap kinerja keuangan pada PT Jalan Tol Seksi Empat di Makassar.

Adapun kerangka pikir dari penelitian ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



GAMBAR 2.1
KERANGKA PIKIR



2.3 Hipotesis

Berdasarkan rumusan permasalahan rumusan diatas, maka dapat diajukan hipotesis sebagai jawaban sementara terhadap penelitian yang diajukan yaitu : “ Diduga bahwa pengelolaan biaya operasional dalam meningkatkan profitabilitas pada PT. Jalan Tol Seksi Empat di makassar masih mengalami fluktuasi.”



III. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tempat dan Waktu Penelitian

Dalam rangka pengumpulan data untuk penyusunan proposal ini, penulis melakukan praktek penelitian di PT.Jalan Tol Seksi Empat yang berlokasi di gedung Menara Bosowa Lt.4 JL.Sudirman No.5 Makassar,Sulawesi Selatan .Adapun waktu penelitian direncanakan \pm 3 bulan yakni bulan Juni sampai agustus 2017

3.2 Metode Pengumpulan Data

Sebagai pelengkap pembahasan ini maka diperlukan adanya data atau informasi baik dalam perusahaan. Penulis memperoleh data yang berhubungan dengan menggunakan metode sebagai berikut:

1. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Yaitu penelitian yang dilakukan pada perusahaan bersangkutan untuk memperoleh data yang berhubungan dengan penulisan dengan cara:

a. Observasi / Pengamatan

Yaitu suatu bentuk penelitian yang dilakukan penulis dengan pengamatan baik secara berhadapan langsung maupun secara tidak langsung seperti memberikan daftar pertanyaan untuk dijawab.

b. Wawancara

Yaitu yaitu penelitian dengan mengadakan wawancara secara langsung dengan

c. Dokumentasi

Yaitu penelitian yang dilakukan dengan jalan mengumpulkan dokumen-dokumen

2. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Yaitu penelitian yang dilakukan dengan membaca beberapa buku literature-literatur, mengumpulkan dokumen, arsip, maupun catatan penting organisasi yang ada hubungannya dengan permasalahan penulisan proposal ini dan selanjutnya diolah kembali.

3.3 Jenis dan Sumber Data

3.3.1 Jenis Data

Adapun jenis dan sumber data yang digunakan dalam penulisan proposal ini antara lain sebagai berikut:

1. Data kuantitatif

Adalah data yang dapat dihitung atau data yang berupa angka-angka meliputi penjualan dan biaya-biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dalam beberapa tahun.

2. Data kualitatif,

Adalah data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan pihak-pihak yang berkepentingan berupa data lisan dengan penjelasan mengenai pembahasan.

3.3.2 Sumber Data

Untuk menunjang kelengkapan pembahasan dalam penulisan proposal ini, penulis memperoleh data yang bersumber dari :

1. Data primer

Data primer adalah merupakan data yang diperoleh secara langsung dari perusahaan berupa hasil pengamatan setempat dan perolehan dokumen perusahaan serta wawancara langsung pada pimpinan perusahaan maupun pada karyawan yang bersangkutan.

2. Data sekunder

Data sekunder adalah merupakan data yang tidak langsung yang diperoleh dari dokumen-dokumen. Dalam hal ini bersumber dari penelitian yang meliputi buku-buku bacaan yang berkaitan dengan judul penelitian dan data-data yang terkumpul.

3.4 Metode Analisis Data

Proses penyusunan perencanaan strategis melalui dua tahap analisis, yaitu:

1. Analisis Deskriptif

Merupakan metode yang bertujuan mengubah kumpulan data mentah menjadi bentuk yang mudah dipahami dalam bentuk informasi yang ringkas, dimana hasil penelitian beserta Analisa akan bentuk suatu kesimpulan

2. Analisis Kuantitatif

Merupakan metode yang bertujuan mengembangkan dan menggunakan model-model matematis, teori teori atau hipotesis yang berkaitan dengan fenomena alam.

Untuk menjawab rumusan masalah pertama, maka digunakan metode analisis yaitu rasio profitabilitas:

1. Biaya Operasional pendapatan Operasional (Bopo)

Digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam mengendalikan biaya operasional terhadap pendapatan operasional. Semakin kecil rasio ini berarti semakin efisien biaya operasional yang dikeluarkan oleh yang bersangkutan.

$$BOPO = \frac{\text{Biaya Operasional}}{\text{Pendapatan Operasional}} \times 100\%$$

2. *Return on equity (ROE)*

adalah rasio profitabilitas yang membandingkan antar laba bersih sesudah pajak dengan total ekuitas.

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

3. *Return on Asset (ROA)*

Digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen perusahaan dalam mengelola modal perusahaan yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan bagi semua investor.

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total asset}} \times 100$$

3.5 Definisi Operasional Variabel

Untuk mengidentifikasi teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini, maka definisi operasional yang dikemukakan adalah :

1. Biaya operasional adalah uang yang dikeluarkan untuk mengadakan (mendirikan, melakukan, dan sebagainya) sesuatu, ongkos, belanja, pengeluaran, sedangkan operasional berarti secara (bersifat) operasional; berhubungan dengan operasi.
2. Analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaan bagian itu tersendiri serta hubungan antara bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan .
3. Biaya operasional dan pendapatan operasional digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam mengendalikan biaya terhadap pendapatan operasional. Profitabilitas adalah mendapat sejumlah keuntungan atau laba yang diharapkan sesuai dengan apa yang telah di korbankan.
4. *Return on Equity (ROE)* merupakan suatu pengukuran dari penghasilan (income) yang tersedia bagi para pemilik perusahaan (baik pemegang saham biasa maupun pemegang saham preferen) atas modal yang mereka investasikan di dalam perusahaan.
5. *Return on asset (ROA)* digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen perusahaan dalam mengelola modal perusahaan yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan bagi semua investor.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

4.1.1 Latar Belakang Perusahaan

Untuk mendukung gerak pertumbuhan ekonomi, Indonesia membutuhkan jaringan jalan yang handal. Melalui Peraturan Pemerintah No. 04 Tahun 1978, pada tanggal 01 Maret 1978 Pemerintah mendirikan PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Tugas utama Jasa Marga adalah merencanakan, membangun, mengoperasikan dan memelihara jalan tol serta sarana kelengkapannya agar jalan tol dapat berfungsi sebagai jalan bebas hambatan yang memberikan manfaat lebih tinggi daripada jalan umum bukan tol.

Pada awal berdirinya, Perseroan berperan tidak hanya sebagai operator tetapi memikul tanggung jawab sebagai otoritas jalan tol di Indonesia. Hingga tahun 1987 Jasa Marga adalah satu-satunya penyelenggara jalan tol di Indonesia yang pengembangannya dibiayai Pemerintah dengan dana berasal dari pinjaman luar negeri serta penerbitan obligasi Jasa Marga dan sebagai jalan tol pertama di Indonesia yang dioperasikan oleh Perseroan, Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) merupakan tonggak sejarah bagi perkembangan industri jalan tol di Tanah Air yang mulai dioperasikan sejak tahun 1978.

Pada akhir dasawarsa tahun 80-an Pemerintah Indonesia mulai mengikutsertakan pihak swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan jalan tol melalui mekanisme Build, Operate and Transfer (BOT). Pada dasawarsa tahun 1990-an Perseroan lebih berperan sebagai lembaga otoritas yang memfasilitasi

investor-investor swasta yang sebagian besar ternyata gagal mewujudkan proyeknya. Beberapa jalan tol yang diambil alih Perseroan antara lain adalah JORR dan Cipularang.

Dengan terbitnya Undang-Undang No.38 tahun 2004 tentang Jalan yang menggantikan Undang Undang No. 13 tahun 1980 serta terbitnya Peraturan Pemerintah No. 15 yang mengatur lebih spesifik tentang jalan tol terjadi perubahan mekanisme bisnis jalan tol diantaranya adalah dibentuknya Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai regulator industri jalan tol di Indonesia, serta penetapan tarif tol oleh Menteri Pekerjaan Umum dengan penyesuaian setiap dua tahun. Dengan demikian peran otorisator dikembalikan dari Perseroan kepada Pemerintah. Sebagai konsekuensinya, Perseroan menjalankan fungsi sepenuhnya sebagai sebuah perusahaan pengembang dan operator jalan tol yang akan mendapatkan ijin penyelenggaraan tol dari Pemerintah.

Pada tahun 1993 Jembatan Tol Tallo Lama di Ujung Pandang yang kita sebut kota Makassar dioperasikan, dan diserahkan pengelolaanya kepada PT Bosowa Marga Nusantara tahun 1995.

PT Jalan Tol Seksi Empat (Perusahaan) merupakan anak perusahaan dari PT Bosowa Marga Nusantara. PT Jalan Tol Seksi Empat didirikan berdasarkan Akta No. 4 tanggal 11 Januari 2006 dari Notaris Rosida Rajagukguk Siregar, S.H., Mkn. Akta pendirian perusahaan telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. C-02533.HT.01.01.TH.2006 tanggal 27 Januari 2006.

Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris Karin Christiana Basoeki, S.H., No. 11 tanggal 16 Mei 2008 mengenai peningkatan modal dasar dan telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-36947.AH.01.02. Tahun 2008 tanggal 30 Juni 2008.

Berdasarkan Pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, maksud dan tujuan Perusahaan adalah berusaha dalam bidang pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol. Kantor pusat Perusahaan berkedudukan di Jalan Jenderal Sudirman No. 5, Menara Bosowa lantai 4, Makassar, Sulawesi Selatan.

Pada tahun 2007 PT Nusantara Infrastructure mengambil alih tata kelola jembatan Tol makassar dan memperluas jalan tol tallo lama, kemudian memberikan kuasa kepada PT Bosowa Marga Nusantara dan PT Jalan Tol Seksi Empat untuk mengelola hasil pendapatan tol dan segala keperluan untuk pemeliharaan jalan tol.

4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

Dalam menjalankan suatu perusahaan harus memiliki visi atau yang dapat di artikan sebagai tujuan yang akan dicapai dan apa yang harus dilakukan untuk mencapai tujuannya tersebut pada masa yang akan datang atau masa depan. Perusahaan juga harus memiliki misi atau suatu pernyataan tentang apa yang harus dikerjakan oleh perusahaan dalam usaha mewujudkan visi perusahaan. Misi di artikan sebagai tujuan dan alasan mengapa perusahaan dibuat. Misi juga akan memberikan arah sekaligus batasan-batasan proses pencapaian tujuan.

Dalam menjalankan pengoperasian jalan tol, PT. Jalan Tol Seksi Empat juga memiliki visi dan misi, sehingga dapat diketahui apa yang menjadi tujuan perusahaan dan yang harus dikerjakan untuk mencapai tujuan tersebut. Adapun visi dan misi PT. Jalan Tol Seksi Empat adalah sebagai berikut:

a. Visi

Menjadi salah satu perusahaan jalan tol terkemuka dengan fokus membangun jalan-jalan tol yang strategis.

b. Misi

Berupaya mencapai pertumbuhan jangka panjang yang berkelanjutan dan meningkatkan nilai tambah pemegang saham dengan senantiasa mengoperasikan jalan tol secara efisien dan memberikan pelayanan optimal.

4.1.3 Struktur Organisasi dan Pembagian Tugas

Struktur organisasi merupakan sebuah susunan komponen-komponen (unit-unit kerja) dalam organisasi yang menunjukkan adanya pembagian kerja dan menunjukkan bagaimana fungsi-fungsi atau kegiatan-kegiatan yang berbeda-beda tersebut diintegrasikan. Selain daripada itu, struktur organisasi juga menunjukkan spesialis pekerjaan, saluran perintah dan penyampaian laporan. Dalam sebuah organisasi perusahaan terdapat sebuah struktur konseptual yang tersusun dari fungsi-fungsi yang saling berhubungan yang bekerja sebagai suatu kesatuan organik untuk mencapai suatu hasil yang diinginkan secara efektif dan efisien.

Perusahaan sebagai organisasi membutuhkan adanya suatu pengaturan dan pengalokasian pekerjaan diantara personil di dalam perusahaan agar tujuan

perusahaan dapat tercapai dengan baik yang dapat digambarkan dalam sebuah struktur organisasi. Struktur organisasi adalah Suatu kerangka yang menunjukkan pola tetap dari suatu hubungan-hubungan antara bidang-bidang kerja maupun orang-orang yang menunjukkan kedudukan, wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam suatu sistem kerja sama. Maksud organisasi dibentuk adalah wadah kerja sama orang-orang yang mempunyai kepentingan tertentu, menyatukan kepentingan pribadinya menjadi kepentingan bersama. Porsi kepentingan pribadi harus tetap diperhatikan sehingga ada keseimbangan dalam keputusan pribadi dan kepentingan bersama.

Pada PT. Jalan Tol Seksi Empat tentunya juga memiliki struktur organisasi sehingga dalam menjalankan fungsi dan tugas masing-masing dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jalan tol dapat terpenuhi dengan baik dan setiap proses administrasi dapat terselesaikan sesuai dengan yang diharapkan. Struktur organisasi pada PT. Jalan Tol Seksi Empat merupakan struktur organisasi gabungan dengan PT. Bosowa Marga Nusantara. Berikut Struktur Organisasi PT. Jalan Tol Seksi Empat:

Dengan deskripsi jabatan pada PT. Jalan Tol Seksi Empat di Makassar dapat dijabarkan dengan jelas untuk masing-masing jabatan dalam struktur organisasi sebagai berikut:

URAIAN KERJA & TANGGUNG JAWAB

1. Jabatan : Direktur Utama

Bertanggung jawab atas semua hasil kinerja yang telah dicapai pada perusahaan PT. Jalan Tol Seksi Empat

2. Jabatan : Sekertaris

Bertanggung jawab membuat *schedule*/jadwal pertemuan pimpinan terhadap klien-klien dari luar perusahaan, Melakukan korespondensi, pengarsipan berkas-berkas yang masuk ke perusahaan.

3. Jabatan : *Supervisor Operasional exelence and QHSE*

Bertanggung jawab membuat perencanaan dan ,melakukan koordinasi serta mengontrol pekerjaan pada PT.Jalan Tol Seksi Empat.

4. Jabatan : Direktur Teknik Dan Operasional

Merencanakan, melaksanakan dan mengawasi seluruh pelaksanaan operasional perusahaan, membuat strategi dalam pemenuhan target perusahaan dan cara mecpai target tersebut, bertanggung jawab pada proses operasional, operasional pada PT.Jalan Tol Seksi Empat.

5. Jabatan : *Supervisor Traffic Report*

Bertanggung jawab dalam hal melakuka supervisi langsung kepada regu yang dibawahinya (serta mampu mensupervisi secara tidak langsung semua karyawan yang berada di jalan tol.

6. Jabatan : Manajer Teknik

Bertanggung jawab dalam merencanakan, mengkoordinasi, dan mengendalikan kegiatan Teknik sehingga dapat menjamin kelancaran operasional mesin di gerbang-gerbang jalan tol serta menjaga pelaksanaan perawatan dan perbaikan mesin-mesin tersebut.

7. Jabatan : Supervisor Perencanaan Pemeliharaan

Bertanggung jawab menyusun rencana pemeliharaan peralatan dan mesin yang berada pada lingkup jalan tol yang meliputi *preventive maintenance, overhaule*, dan perbaikan peralatan mesin yang rusak.

8. Jabatan : Supervisor Pelaksanaan Pemeliharaan

Bertanggung Jawab untuk mengawasi pelaksanaan pemeliharaan peralatan dan mesin untuk menjaga kelancaran proses produksi.

9. Jabatan : *Manajer Operational & Bussines service*

Bertanggung jawab Mengelola dan meningkatkan efektifitas serta efisiensi operasi perusahaan. Memangkas habis biaya-biaya operasi yang sama sekali tidak menguntungkan perusahaan, melakukan pertemuan rutin dengan para pemegang saham secara berkala.

10. Jabatan : Supervisor Operasional & Lalu Lintas service

Bertanggung jawab merencanakan, mengarahkan, dan mengkoordinasikan seluruh unit transportasi jasa jalan tol seperti, ambulans, medis, derek, serta mobil patrol jalan tol. Dan memastikan kesesuaian dengan kebijakan dan prosedur didalam perusahaan, aturan keselamatan (K3)

11. Jabatan : Supervisor Operasional & Service Pengumpul Tol

Bertanggung jawab atas Mengatur dan mengkoordinasikan pembukaan jalur gardu yang akan dioperasikan, memeriksa dan mendata kondisi peralatan tol, peralatan kelengkapan transaksi, perlengkapan kerja, dan perlengkapan gardu sebelum dan selama operasi, mengatur dan mengawasi pelaksanaan pergantian shift pengumpul tol, mengaktifkan peralatan tol yang akan dioperasikan. dan mengevaluasi dan menyetujui laporan pertanggung

jawaban hasil tugas pengumpul tol, laporan pemakaian KTTM selama shift tugasnya.

12. Jabatan : *Supervisor Networking*

Bertanggung jawab Melakukan supervisi terhadap dukungan dan kegiatan operasi dan pemeliharaan TI di jalan tol, melakukan monitoring ketersediaan *software, hardware, and networking* untuk support bejalannya peralatan dengan baik, melakukan koordinasi dengan sub bidang TI di kantor guna kelancaran operasional TI unit.

13. Jabatan : *Supervisor Programmer*

Bertanggung jawab pada pembuatan program komputer dan menguasai pengetahuan programmer pada teknologi komputer, sistem komputer, serta mengawasi system komputer berjalan dengan baik.

14. Jabatan : *Direktur Komersial*

Bertanggung jawab terhadap seluruh divisi komersial dalam perusahaan, bertanggung jawab atas pengadaan program promosi dalam rangka peningkatan penjualan.

15. Jabatan : *Financial Controller*

Bertanggung jawab membentuk dan menganalisa dan menginterpretasikan data statistik maupun informasi keuangan, sehingga dapat memberikan penilaian yang independent mengenai rasio dan perbandingan antara hasil operasi (tingkat keuntungan) dan kinerja terhadap anggaran, dan hal-hal lain terkait dengan perpajakan maupun tingkat ke efektifan operasional, dan menjaga sistem akuntansi pada PT. Jalan Tol Seksi Empat

16. Jabatan : Supervisor HR & GA

Bertanggung jawab melakukan seleksi tenaga kerja/*preparation and slection*,rekrutmen tenaga kerja,pengembangan dan evaluasi karyawan,serta memberikan kompensasi dan proteksi pada pegawai jalan tol.

17. Jabatan : *Supervisor Procurement*

Bertanggung jawab atas proses pengadaan barang berjalan dengan lancar sehingga barang yang dibutuhkan bisa di dapat di saat yang tepat,dalam jumlah yang tepat dengan kualitas yang tepat dan dengan harga yang tepat.

18. Jabatan : *Supervisor Marketing*

Bertanggung jawab menulis dan menyajikan siaran pers untuk meningkatkan promosi,sponsor acara eksternal dan kemitraan strategis.

*Sumber : PT.Jalan.Tol Seksi Empat

4.2 Penyajian Data Dan Hasil Penelitian

4.2.1 Analisis Biaya Operasional

Biaya Operasional pendapatan Operasional (Bopo)

Digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam mengendalikan biaya operasional terhadap pendapatan operasional. Semakin kecil rasio ini berarti semakin efisien biaya operasional yang dikeluarkan oleh yang bersangkutan.

$$\text{BOPO} = \frac{\text{Biaya Operasional}}{\text{Pendapatan Operasional}} \times 100\%$$

Dari persamaan rumus tersebut di atas, akan ditentukan BOPO PT. Jalan Tol Seksi

Empat untuk tahun 2013-2017 dapat dihitung sebagai berikut :

a. Tahun 2013

Besarnya Biaya Operasional dan Pendapatan Operasional PT. Jalan Tol

Seksi Empat tahun 2013 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{BOPO} &= \frac{86.475.479.432}{92.296.046.600} \times 100\% \\ &= 0,936\% \end{aligned}$$

Artinya, setiap Rp.1,- pendapatan operasional dihasilkan oleh Biaya operasional sebesar 93,6 % atau Rp.0,93.

b. Tahun 2014

Besarnya biaya operasional dan pendapatan operasional PT. Jalan Tol

Seksi Empat tahun 2014 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{BOPO} &= \frac{86.997.046.454}{107.936.759.500} \times 100\% \\ &= 0,806\% \end{aligned}$$

Artinya, setiap Rp.1.- pendapatan operasional dihasilkan oleh Biaya operasional sebesar 80,6% atau Rp.0,80

c. 2015

Besarnya biaya operasional dan pendapatan operasional PT.Jalan Tol

Seksi Empat tahun 2015 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{BOPO} &= \frac{86.522.648.686}{120.742.902.500} \times 100\% \\ &= 0,716\% \end{aligned}$$

Artinya, setiap Rp.1.- pendapatan operasional dihasilkan oleh Biaya operasional sebesar 71,6% atau Rp.0,71.

d. 2016

Besarnya biaya operasional dan pendapatan operasional PT.Jalan Tol

Seksi Empat tahun 2016 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{BOPO} &= \frac{87.699.144.323}{112.000.633.200} \times 100\% \\ &= 0,783\% \end{aligned}$$

Artinya, setiap Rp.1.- pendapatan operasional dihasilkan oleh Biaya operasional sebesar 78,3% atau Rp.0,78.

e. 2017

Besarnya biaya operasional dan pendapatan operasional PT.Jalan Tol

Seksi Empat tahun 2017 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{BOPO} &= \frac{79.750.641.463}{116.944.415.300} \times 100\% \\ &= 0,681\% \end{aligned}$$

Artinya, setiap Rp.1.- pendapatan operasional dihasilkan oleh Biaya operasional sebesar 68,1% atau Rp.0,61.

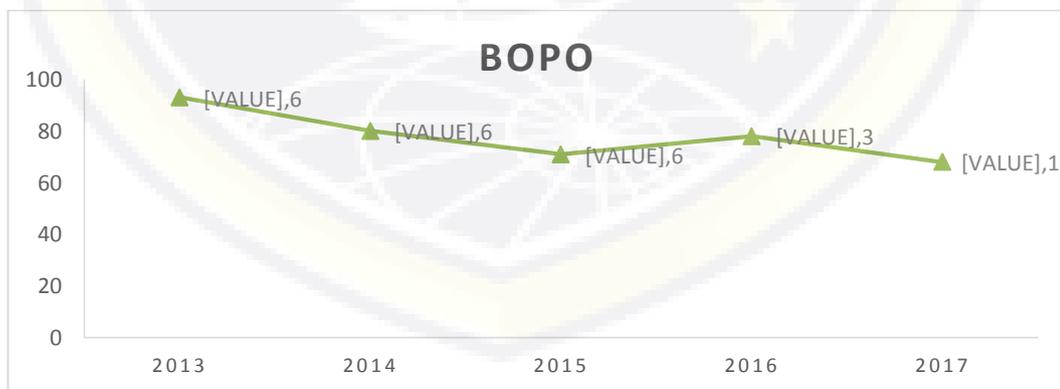
Dari hasil perhitungan tersebut perkembangan BOPO (Biaya Operasional Dan Pendapatan Operasional) dapat juga dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1
BOPO PT.Jalan Tol Seksi Empat
Periode 2013-2017

Tahun	Biaya Operasional	Pendapatan Operasional	BOPO (%)
2013	86.475.479.432	92.296.046.600	93,6
2014	86.997.046.454	107.936.759.500	80,6
2015	86.522.648.686	120.742.902.500	71,6
2016	87.699.144.323	112.000.633.200	78,3
2017	79.750.641.463	116.944.415.300	68,1

Sumber: Hasil penelitian (data telah diolah), 2018

Berdasarkan tabel 4.1 BOPO PT.Jalan Tol Seksi Empat periode 2013 yaitu, biaya operasional mengalami penurunan secara signifikan diikuti dengan kenaikan pendapatan operasional tingkat kenaikan sebesar 93,6%, untuk periode selanjutnya dapat diinterpretasikan dengan cara yang sama. Selanjutnya peningkatan BOPO PT.Jalan Tol Seksi Empat dapat dilihat pada 4.2.



Gambar:4.2 Perkembangan BOPO periode 2013-2017

4.2.2 Analisis rasio Profitabilitas

a. ROA (*Return On Aset*)

Hasil pengembalian atas total aset merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah aset yang digunakan dalam menghasilkan laba. Perhitungan hasil pengembalian atas total aset pada PT. Jalan Tol Seksi Empat menggunakan rumus sebagai berikut :

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

Dari persamaan rumus tersebut di atas, akan ditentukan *Return On Aset* untuk tahun 2013-2017 dapat dihitung sebagai berikut:

a. Tahun 2013

Besarnya biaya *Return On Aset* pada PT. Jalan Tol Seksi Empat tahun 2013 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} ROA &= \frac{5.820.567.168}{623.571.773.279} \times 100\% \\ &= 0,009\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- total aset dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 0,9 % atau Rp.0,9.

b. 2014

Besarnya ROA (*Return On Aset*) PT. Jalan Tol Seksi Empat tahun 2014 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} ROA &= \frac{21.198.879.694}{610.147.307.929} \times 100\% \\ &= 0,034\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- total aset dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 3,4% atau Rp.0,34.

c. 2015

Besarnya ROA(*Return On Aset*) PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2015 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROA} &= \frac{34.154.247.038}{652.059.427.072} \times 100\% \\ &= 0,052\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- total aset dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 5,2% atau Rp.0,52.

d. 2016

Besarnya ROA(*Return On Aset*) PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2016 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROA} &= \frac{24.356.106.242}{723.573.060.497} \times 100\% \\ &= 0,033\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- total aset dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 3,3% atau Rp.0,33

e. 2017

Besarnya ROA(*Return On Aset*) PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2017 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROA} &= \frac{37.193.773.837}{699.994.189.901} \times 100\% \\ &= 0,053\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- total aset dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 5,3% atau Rp.0,53.

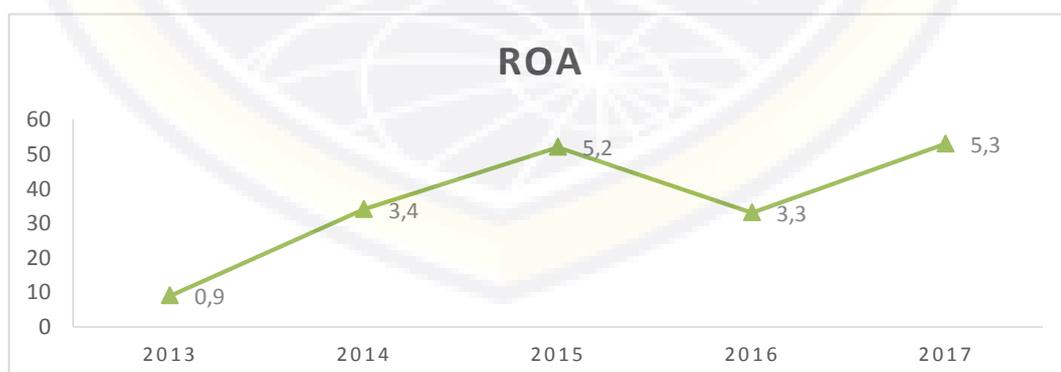
Dari hasil perhitungan tersebut ROA PT.Jalan Tol Seksi Empat juga dapat dilihat pada tabel 4.2 Hasil perhitungan ROA PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2013-2017 ditunjukkan pada table 4.2.

Table 4.2
ROA PT.Jalan Tol Seksi Empat
Periode 2013-2017

Tahun	Laba Setelah Bunga dan pajak (Rp)	Total Aset (Rp)	ROA (%)
2013	5.820.567.168	623.571.773.279	0,9
2014	21.198.879.694	610.147.307.929	3,4
2015	34.154.247.038	652.059.427.072	5,2
2016	24.356.106.242	723.573.060.497	3,3
2017	37.193.773.837	699.994.189.901	5,3

Sumber:Hasil penelitian(data telah diolah),2018

Berdasarkan table 4.2 ,PT.Jalan Tol Seksi Empat.Untuk periode yang lain,dapat diinterpretasikan dengan cara yang sama.Selanjutnya,perkembangan *Return On Asset* dapat dilihat pada gambar 4.3.



Gambar:4.3 Perkembangan ROA periode 2013-2017

b. ROE (*Return On Equity*)

Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan memperoleh laba yang tersedia bagi pemegang saham perusahaan atau rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya kembalikan yang diberikan perusahaan untuk setiap rupiah modal pemilik. Perhitungan pengembalian atas ekuitas pada PT. Jalan Tol Seksi Empat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba Setelah Bunga Dan Pajak}}{\text{Ekuitas}} \times 100\%$$

Dari persamaan rumus tersebut di atas, akan ditentukan *Return On Equity* untuk tahun 2013-2017 dapat dihitung sebagai berikut:

a. 2013

Besarnya ROE (*Return On Equity*) PT. Jalan Tol Seksi Empat tahun 2013 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROE} &= \frac{5.820.567.168}{108.979.731.400} \times 100\% \\ &= 0,053\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- ekuitas dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 5,3 % atau Rp.0,53

b. 2014

Besarnya ROE (*Return On Equity*) PT. Jalan Tol Seksi Empat tahun 2014 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROE} &= \frac{21.198.879.694}{306.878.629.094} \times 100\% \\ &= 0,069\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- ekuitas dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 6,9% atau Rp.0,69

c. 2015

Besarnya ROE(*Return On Equity*) PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2015 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROE} &= \frac{34.154.247.038}{340.589.167.415} \times 100\% \\ &= 0,100\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- ekuitas dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 10,0 % atau Rp.0,10

d. 2016

Besarnya ROE(*Return On Equity*) PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2016 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROE} &= \frac{24.356.106.242}{364.890.656.291} \times 100\% \\ &= 0,066\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- ekuitas dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 6,6% atau Rp.0,66

e. 2017

Besarnya ROE(*Return On Equity*) PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2017 dapat dihitung sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROE} &= \frac{37.193.773.837}{402.084.430.128} \times 100\% \\ &= 0,092\% \end{aligned}$$

Artinya setiap Rp.1,- ekuitas dapat menghasilkan Laba bersih setelah bunga dan pajak sebesar 9,2% atau Rp.0,92

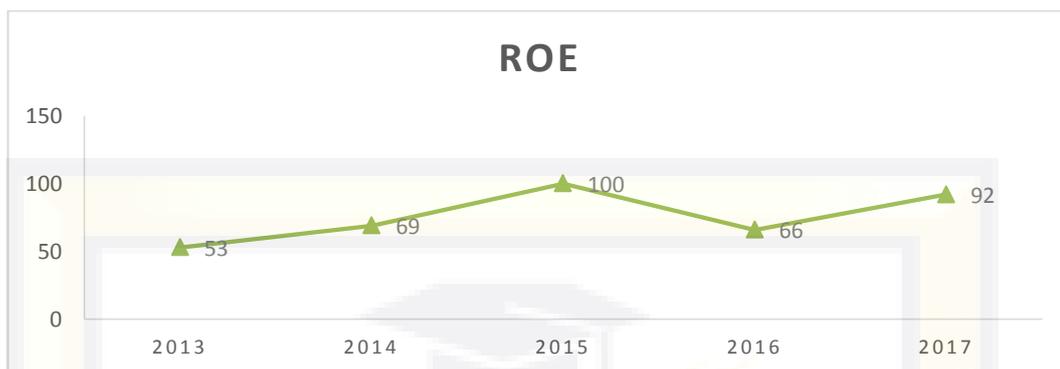
Hasil perhitungan ROE pada PT.Jalan Tol Seksi Empat tahun 2013-2017 juga ditunjukkan pada tabel 4.3

Tabel 4.3
ROE PT.Jalan Tol Seksi Empat
Periode 2013-2017

Tahun	Laba Setelah Bunga dan pajak (Rp)	Ekuitas (Rp)	ROE (%)
2013	5.820.567.168	108.979.731.400	5,3
2014	21.198.879.694	306.878.629.094	6,9
2015	34.154.247.038	340.589.167.415	10,0
2016	24.356.106.242	364.890.656.291	6,6
2017	37.193.773.837	402.084.430.128	9,2

Sumber:Hasil perhitungan (data telah diolah).

Berdasarkan tabel 4.3 di atas,ROE PT.Jalan Tol Seksi Empat pada tahun 2013 sebesar 5,3%.Artinya setiap RP 1,- yang diinvestasikan kepada perusahaan,pemegang saham memperoleh tambahan nilai ekuitas sebesar RP 5,3.Bisa juga dikatakan,dari total investasi pada perusahaan,pemegang saham memperoleh kenaikan nilai ekuitas sebesar 5,3%.Untuk periode yang lain,dapat diinterpretasikan dengan cara yang sama.Selanjutnya,perkembangan ROE dapat dilihat pada gambar 4.4.



Gambar: 4.4 Perkembangan ROE periode 2013-2017

4.3 Pembahasan Hasil Penelitian

4.3.1 Analisis Biaya Operasional Dan Pendapatan Operasional

Dari hasil perhitungan BOPO dapat disimpulkan bahwa pada PT.Jalan Tol Seksi Empat biaya operasionalnya mengalami penurunan secara signifikan diikuti dengan kenaikan pendapatan operasional tingkat kenaikan sebesar 93%, untuk periode selanjutnya dapat diinterpretasikan dengan cara yang sama.

4.3.2 Analisis Rasio Profitabilitas

Dari perhitungan rasio profitabilitas yang telah dilakukan maka terlihat presentase PT.Jalan Tol Seksi Empat pada tabel .Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa.:

- 1) *Return On Assets* PT.Jalan Tol Seksi Empat memperoleh laba yang tersedia bagi pemegang saham perusahaan mengetahui besarnya kembalian yang diberikan perusahaan untuk setiap rupiah modal pemilik. Perhitungan pengembalian atas ekuitas pada PT.Jalan Tol Seksi Empat telah berhasil meningkatkan laba bagi para pemegang saham secara signifikan setiap tahunnya.

- 2) *Return On Equity* ROE PT.Jalan Tol Seksi Empat pada tahun 2013 sebesar 5,3% Artinya setiap RP 1,- yang diinvestasikan kepada perusahaan,pemegang saham memperoleh tambahan nilai ekuitas sebesar 5,3%.Bisa juga dikatakan,dari total investasi pada perusahaan,pemegang saham memperoleh kenaikan nilai ekuitas sebesar 5,3% dan mengalami kenaikan.



V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Hasil dari penelitian tentang “Analisis Biaya Operasional terhadap Profitabilitas pada PT.Jalan Tol Seksi Empat” dapat disimpulkan bahwa

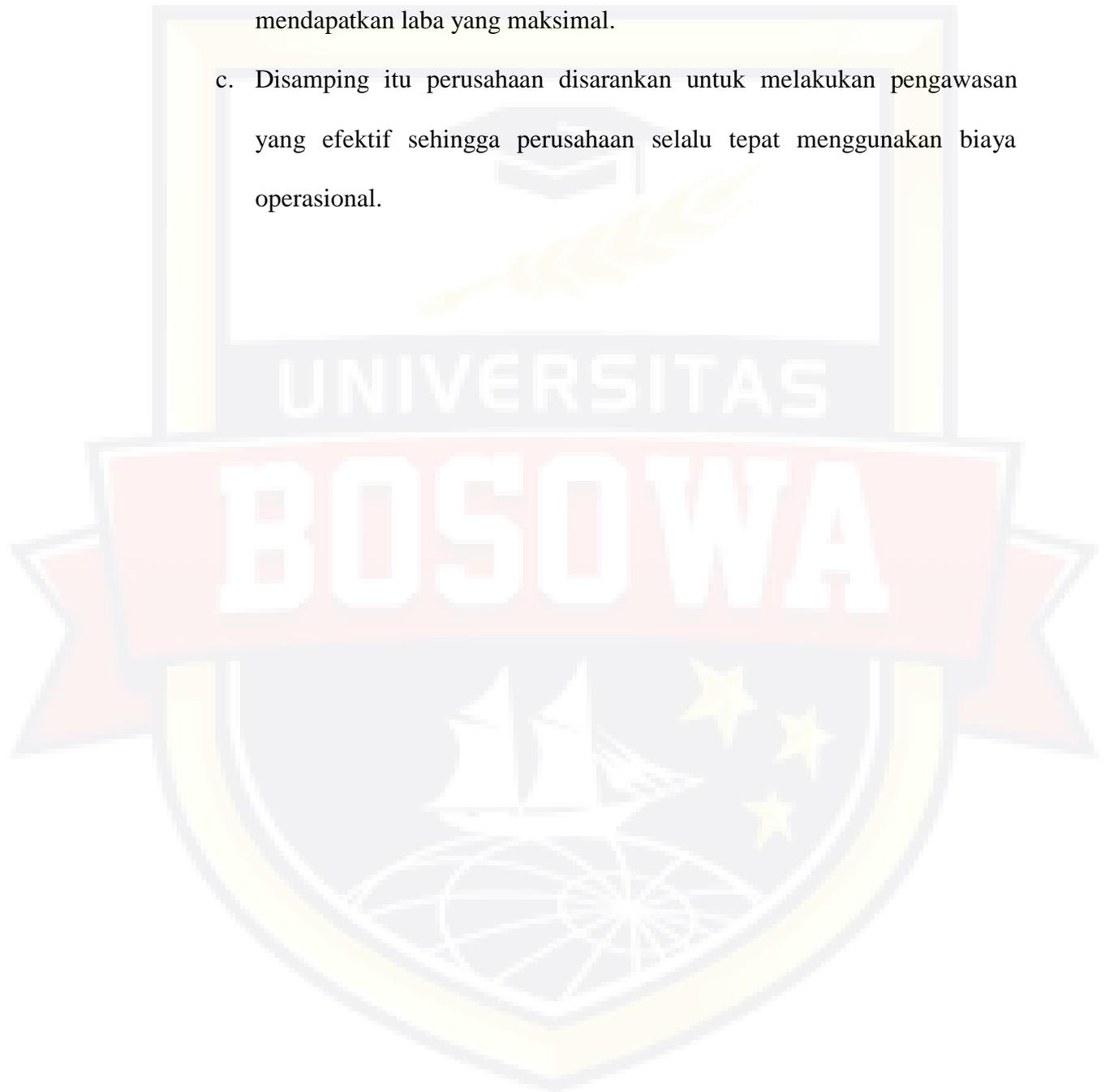
1. Kemampuan PT.Jalan Tol Seksi Empat dalam menghasilkan laba dengan menggunakan rasio profitabilitas sudah cukup baik. Hal ini dapat dilihat dari tahun ketahun laba PT.Jalan Tol Seksi Empat mengalami kenaikan.
2. Pengendalian yang dilakukan pihak manajemen perusahaan dalam mengurangi adanya penyimpangan,yaitu dengan melakukan pengawasan secara berkala baik itu dalam perencanaan biaya operasional serta proses pelaksanaan proyek di lapangan.
3. Dari hasil analisis biaya operasional terhadap profitabilitas PT.Jalan Tol Seksi Empat dapat disimpulkan bahwa biaya operasionalnya mengalami penurunan tiap tahunnya dan diikuti dengan profitabilitas yang semakin naik setiap tahunnya.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian tentang ”Analisis Biaya Operasional terhadap Profitabilitas pada PT.Jalan Tol Seksi Empat” diharapkan dapat memberikan saran kepada beberapa pihak sebagai berikut:

- a. Agar memperhatikan penyusun dan penetapan biaya operasional yang dikeluarkan untuk meminimalisir pemborosan biaya yang tidak diperlukan.

- b. Untuk menghasilkan Profitabilitas yang besar, maka perusahaan harus mengoptimalkan semua potensi total aset yang dimiliki agar mendapatkan laba yang maksimal.
- c. Disamping itu perusahaan disarankan untuk melakukan pengawasan yang efektif sehingga perusahaan selalu tepat menggunakan biaya operasional.



DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Kamaruddin,2014. **Akuntansi Manajemen : Dasar – Dasar Konsep Biaya Dan Pengambilan Keputusan**,Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Agustin,Tri Ilma. 2013.**Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas :Study Kasus Pada Perusahaan Industri Manufaktur Yang Terdaftar di BEI** Tesis,Universitas Pendidikan Indonesia
- Azhimi,Rahma.2013.**Manajemen Keuangan**.Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas pada PT.Top Jaya Sarana Utama Palembang.*Skripsi*.FE Universitas IBA.
- Ghozali,Imam.2011.**Aplikasi Analisis Dengan Multivariate Dengan Program SPSS**.Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Horne, james. Van dan John M Wachowicz, Jr. 2012.**Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan** (Edisi 13).Jakarta : Salemba Empat
- Herry,2013.**Akuntansi Keuangan Menengah**.CAPS (*Central Of Academic Publishing Service*).Yogyakarta
- Hansen . Mowen .Heitger.(2012).**Manajerial Accounting The Cornerstone of Bussines Decision**. 4th Edition South-Western :Cengage Learning
- Kasmir.2013. “Bank dan Lembaga Keuangan Linnya”.Edisi Ketiga.Jakarta: Salemba Empat
- Martono dan Agus Harjito,2010.**Manajemen Keuangan**,Edisi Pertama,Cetakan Ketujuh,Penerbit : Graha Ilmu
- Mulyadi,2012.**Akuntansi Biaya**.Edisi Kelima.UPP STIM YKPN,Yogyakarta
- Nafarin, **Dasar-Dasar Akuntansi**,Edisi 7,Jilid 1.Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi
- R.A Supriono,2011.**Akuntansi Biaya** (Pengumpulan Biaya dan Penentuan Harga Pokok).Buku II ,Edisi 3.Jakarta.PT.Gramedia Pustaka Utama
- Ramdhani,Budi.2015. “Pengaruh Harga Jual dan Biya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada Perusahaan Tambangan Sub Sektor Batu bara Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2011 – 2013” *Jurnal Ekonomi*.Universitas Komputer Indonesia,Bandung.

The logo of Universitas Djuanda is a shield-shaped emblem. At the top, it features a graduation cap and a golden wheat stalk. Below this, a dark banner contains the word "UNIVERSITAS" in white capital letters. A larger, red banner across the middle contains the word "DUJUNDA" in white capital letters. The bottom section of the shield depicts a white sailboat on the left and three yellow stars on the right, all set against a background of a globe's grid lines.

LAMPIRAN