

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan perekonomian di Indonesia yang semakin pesat mengalami peningkatan. Sehingga menjadikan gaya hidup masyarakat semakin maju dan meningkatnya laju mobilitas masyarakat itu sendiri. Banyaknya pilihan jenis transportasi yang digunakan oleh masyarakat seperti transportasi darat, laut serta udara sehingga menjadikan masyarakat lebih selektif dalam memilih transportasi tersebut. Fenomena tersebut menyebabkan atau menimbulkan perusahaan-perusahaan industri khususnya di bidang transportasi dan jasa semakin ketat bersaing untuk memberikan pelayanan terbaik.

Di era globalisasi ini perusahaan dituntut harus mampu bersikap dalam menghadapi persoalan-persoalan yang di butuhkan oleh masyarakat serta mampu bertindak secara cepat dan tepat dalam menghadapi persaingan. Dalam menghadapi persaingan tersebut, perusahaan harus mampu memenuhi kebutuhan yang di butuhkan oleh masyarakat dan mampu berdaya saing. Kemudian perusahaan juga harus mampu mencapai tujuan untuk menguasai pangsa pasar yang ada serta perusahaan harus mampu mempertahankan pelanggan. Untuk mencapai tujuan tersebut perusahaan harus mengoptimalkan asset yang dimilikinya serta mengembangkannya, karena dengan cara mengembangkannya maka perusahaan tersebut akan mengalami perkembangan atau kemajuan berdasarkan kemampuannya.

Hal ini menyebabkan perusahaan harus meningkatkan kualitas dan asset yang dimiliki perusahaan. Perusahaan di tuntut untuk menarik pelanggan yang mengakibatkan peningkatan penjualan yang akibatnya perusahaan akan memperoleh keuntungan yang besar juga. Sehingga perusahaan akan dapat mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan dalam jangka panjang terkhusus untuk perusahaan dalam bidang transportasi.

Transportasi merupakan salah satu hal yang paling penting untuk dipahami dan dikuasai dalam era pembangunan dan era globalisasi, karena peran serta sektor transportasi sebagai urat nadi dalam pembangunan bangsa dan negara. Dengan manajemen transportasi yang efektif dan efisien, serta pemilihan moda yang tepat dalam mendistribusikan produk ke pasar, akan turut menunjang peningkatan daya saing perusahaan dalam kancah persaingan pada era liberalisasi perdagangan yang dihadapi saat ini salah satunya adalah transportasi udara. Dimana kebanyakan orang sekarang menggunakan transportasi udara untuk memudahkan dan memperlancar perjalanannya.

Transportasi terkhusus transportasi udara haruslah memiliki suatu sistem, sistem transportasi udara meliputi atas alat angkut (*vehicles*) yaitu pesawat penerbangan, jalur penerbangan (*ways*) yaitu jaringan penerbangan, *air traffic control*, telekomunikasi dan navigasi, lampu landasan, dan meteorologi penerbangan. Sistem transportasi udara juga sesuatu yang berada di darat, yaitu landasan *taxy way*. *Appon* terminal penumpang dan barang, listrik dan air, pemadam kebakaran, *ground*

handling equipment, hanggar, kesehatan penerbangan, perkantoran, jaringan jalan raya, pemagaran bendera, dan pendukung lainnya¹.

Sifat atau karakteristik umum jasa angkutan udara yaitu, produksi yang dihasilkan tidak dapat disimpan dan dipegang, tetapi dapat ditandai dengan adanya pemanfaatan waktu dan tempat; permintaan bersifat elastis; selalu menyesuaikan dengan teknologi maju; dan selalu ada campur tangan pemerintah, seperti pada umumnya kegiatan-kegiatan transportasi menyangkut hajat hidup orang banyak². Kemudian pada prinsipnya, terdapat beberapa fungsi produk jasa angkutan udara yang harus tercapai, yaitu melaksanakan penerbangan yang aman (*safety*), melaksanakan penerbangan yang tertib dan teratur (*regularity*), melaksanakan penerbangan yang nyaman (*comfortable*), dan melaksanakan penerbangan yang ekonomis (*economy for company*)³. Fungsi-fungsi jasa angkutan udara tersebut haruslah dapat dijalankan oleh perusahaan transportasi terkhusus transportasi udara.

Dengan adanya sifat atau karakteristik serta fungsi dari transportasi udara tersebut maka perusahaan di bidang transportasi khususnya udara diharapkan supaya memenuhi hal tersebut demi terpenuhinya kebutuhan masyarakat dalam menggunakan transportasi serta dapat menaikkan jumlah harta atau jumlah aset pada perusahaan tersebut. Harta atau aset sangat penting dalam perusahaan, tujuannya yaitu untuk mengetahui keberlangsungan dari perusahaan itu sendiri.

¹ Nasution, *Manajemen Transportasi, Cetakan Pertama Edisi keempat*, (Bogor: PT Ghalia Indonesia, 2015), hlm. 205.

² Ibid, hlm. 206.

³ Ibid, hlm. 206-208.

Aset adalah semua sumber ekonomi atau kekayaan yang dimiliki oleh suatu entitas yang diharapkan dapat memberikan manfaat usaha di masa depan⁴. Sumber ekonomi atau kekayaan tersebut adalah semua sumber daya yang dimiliki, baik itu dalam bentuk benda ataupun hak kuasa yang diperoleh di masa lalu dan dimaksudkan agar memberikan manfaat di kemudian hari. Ada beberapa cara yang umum dilakukan untuk mendapatkan aset, misalnya dengan cara membeli, membangun sendiri, dan pertukaran aset.

Berbagai macam transaksi seperti pembelian, penjualan, utang, piutang, penerbitan saham, kontrak, maupun investasi sebuah perusahaan dapat memiliki sebuah peluang untuk mendapatkan keuntungan di masa depan. Hal inilah yang menjadi fungsi aktiva pada perusahaan⁵. Perusahaan dituntut untuk meningkatkan *Total Assets* dari setiap periodenya. Karena dengan adanya peningkatan, maka perusahaan tersebut akan bertahan hidup dan mampu berdaya saing dengan perusahaan-perusahaan lainnya.

Untuk mengukur perusahaan yang digambarkan menggunakan *Total Asset* dapat mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mengelola aset-asetnya serta menjadi jaminan bahwa perusahaan tersebut memiliki finansial yang memadai⁶. *Total Assets* merupakan total atau jumlah keseluruhan dari kekayaan perusahaan yang

⁴ Editir, “pengertian Aset dalam Akuntansi, Jenis-jenis Aset, Siklus, Perencanaan dan Penggunaan Aset”, dalam <https://www.maxmanroe.com/vid/finansial/akuntansi/pengertian-aset.html>, diakses tanggal 16 Oktober 2019.

⁵ Ibid

⁶ Tiara D. Sundari, “Pengaruh Earning Per Share (EPS), Price Earning Rasio (PER), Ukuran Perusahaan (Firm Size), dan Risiko Sistematis (BETA) terhadap Return Saham pada Perusahaan Real Estate & Property yang terdaftar di BEI Tahun 2006-2009”, dalam Jurnal, hlm. 6.

terdiri dari aktiva tetap , aktiva lancar, dan aktiva lain-lain, yang nilainya seimbang dengan total kewajiban dan ekuitas⁷. Dari pengelompokan *Total Assets* tersebut, maka perusahaan bisa memetakan dari mana aktiva atau aset tersebut diperoleh. Kemudian perusahaan juga bisa membedakan mana yang termasuk kedalam aktiva jangka pendek dan aktiva jangka panjang.

Dalam hal ini PT. Garuda Indonesia Tbk. telah hadir sebagai perusahaan transportasi terkhusus dalam transportasi udara yang mampu memberikan pelayanan dan kinerja yang baik. PT. Garuda Indonesia Tbk. telah mampu berdaya saing dengan perusahaan maskapai lainnya, hal ini dapat dilihat dari *Total Assets* yang dimilikinya. *Total Asset* pada PT. Garuda Indonesia Tbk. ini dapat dilihat dari *Current Assets*, *Non Current Assets/ Fixed Assets*, dan aset lainnya. Dalam meningkatkan *Total Assets* tersebut, maka PT. Garuda Indonesia Tbk. harus mempunyai strategi yang sesuai dengan keadaan sebenarnya.

Sejalan dengan dilaksanakannya *Quick Wins* sebagai bagian dari strategi pengembangan perusahaan kedepan, PT Garuda Indonesia (Persero) mengimplemen-
tasikan melalui tiga strategi utama, yaitu peningkatan *Revenue Generator* atau *growth in profit*, dimana seluruh potensi yang dapat meningkatkan revenue perusahaan dimaksimalkan. Restrukturisasi *Cost Driver*, dimana Garuda Indonesia melakukan penataan dan restrukturisasi biaya sehingga dapat dicapai efisiensi yang tinggi, tanpa mengurangi kualitas pelayanan yang diberikan. Kegiatan dan kebijakan *Reprofiling*

⁷ Farah Margaretha, *Tinjauan Presepsi terhadap Struktur Modal Perusahaan go Public*, (Jakarta: Universitas Trisakti, 2003), hlm. 108.

khususnya terhadap semua fasilitas pembiayaan komersial di implementasikan melalui langkah dan strategi memperpanjang jatuh tempo⁸.

PT Garuda Indonesia Tbk. sebagai perusahaan di bidang penerbangan menunjukkan perkembangan kinerja yang dapat di banggakan dan di apresiasi. Hal ini dapat dilihat dari pelayanan dan perkembangan PT. Garuda Indonesia tersebut. Namun, peneliti menemukan permasalahan, yaitu dilihat dari *Maintenance Reserve Fund* mengalami kenaikan, tetapi *Total Non Current Assets* mengalami penurunan, asumsinya semakin tinggi nilai *Maintenance Reserve Fund* maka nilai *Total Assets* juga akan tinggi. Sedangkan pada sisi *Advances for Purchase of Aircraft* mengalami penurunan juga, itu artinya *Total Non Current Assets* harus mengalami penurunan. Data yang di peroleh peneliti adanya perubahan *Maintenance Reserve Fund* dan *Advances for Purchase of Aircraft* yang mempengaruhi *Total Non Current Assets* sehingga peneliti tertarik untuk meneliti hal itu.

Total Non Current Asset termasuk kedalam akun aset tetap, dimana aset tetap adalah aset berwujud yang digunakan dalam operasi perusahaan dan tidak untuk dijual dalam rangka kegiatan normal perusahaan aset ini biasanya memiliki masa pemakaian yang lama dan diharapkan dapat memberi manfaat pada perusahaan selama beberapa tahun. Manfaat yang diberikan aset tetap umumnya semakin lama semakin menurun, kecuali manfaat yang diberikan oleh tanah⁹. Dengan demikian *Maintenance Reserve Fund* dan *Advances for Purchase of Aircraft* yang dapat

⁸https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia.

⁹Al. Haryono Jusup, *Dasar-Dasar Akuntansi, Jilid 2 edisi 6*, (Yogyakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN, 2005), hlm.153.

mempengaruhi *Total Non Current Assets*, karena merupakan aset berwujud jangka panjang dan tidak untuk dijual selain untuk meningkatkan produksi.

Berikut data perkembangan *Maintenance Reserve Fund*, *Advances for Purchase of Aircraft* dan *Total Non Current Assets* di PT. Garuda Indonesia Tbk. pada tahun 2009-2017.

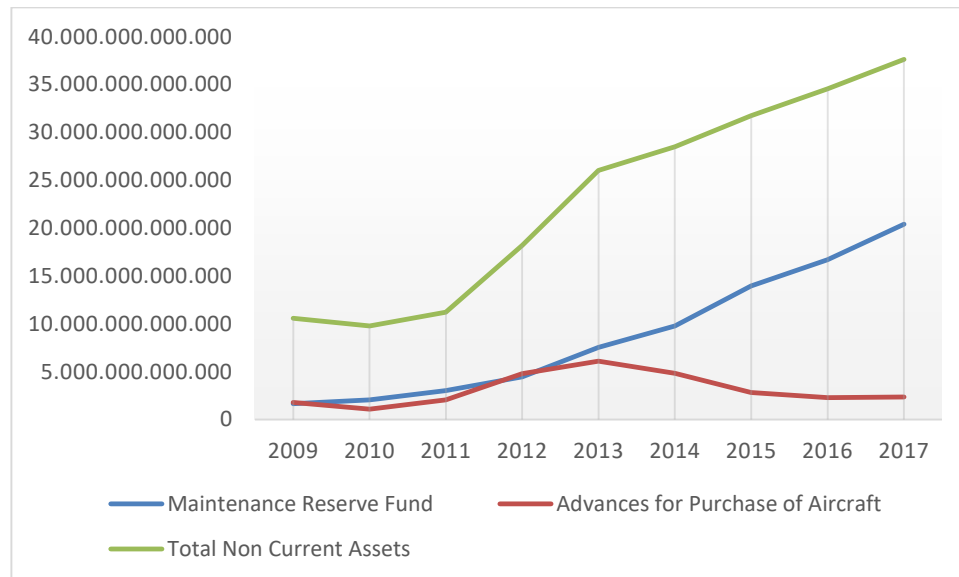
Tabel 1.1
Data *Maintenance Reserve Fund*, *Advances for Purchase of Aircraft*
dan *Total Non Current Assets* PT. Garuda Indonesia Tbk.
Periode 2009-2017

Periode	<i>Maintenance Reserve Fund</i>		<i>Advances for Purchase of Aircraft</i>		<i>Total Non Current Assets</i>	
2009	1.641.837.903.955	-	1.791.135.962.976	-	10.589.894.293.413	-
2010	2.039.687.218.349	↑	1.068.426.233.113	↓	9.768.995.592.661	↓
2011	3.010.466.915.189	↑	2.062.555.516.943	↑	11.225.875.394.812	↑
2012	4.466.899.962.040	↑	4.807.512.241.730	↑	18.193.443.069.160	↑
2013	7.528.207.441.773	↑	6.098.966.488.404	↑	26.019.261.392.481	↑
2014	9.789.450.463.480	↑	4.837.710.628.040	↓	28.491.344.875.400	↑
2015	13.970.936.615.545	↑	2.820.655.152.280	↓	31.758.338.322.895	↑
2016	16.685.774.765.508	↑	2.280.612.115.684	↓	34.563.251.278.368	↑
2017	20.411.776.458.756	↑	2.338.253.384.400	↑	37.616.705.713.368	↑

Sumber: *Consolidated statements of financial position* PT. Garuda Indonesia¹⁰.

Berdasarkan tabel diatas mengenai data *Maintenance Reserve Fund*, *Advances for Purchase of Aircraft* dan *Total Non Current Assets* maka dapat dilihat dengan grafik sebagai berikut:

¹⁰Garuda Indonesia, "Annual Report", <https://www.garuda-indonesia.com/id/en/investor-relations/annual-report-dan-sustainability-report/annual-report.page>, diakses tanggal 10 Juli 2018.



Pada tabel dan grafik di atas, dapat dilihat dari perkembangan *Maintenance reserve fund*, *Advances for Purchase of Aircraft*, dan *Total Non Current Assets* mengalami fluktuatif. Beberapa permasalahan dari dari *Maintenance Reserve Fund* dan *Advances for Purchase of Aircraft* terhadap *Total Non Current Assets* di beberapa tahun tertentu. Pada tahun 2010 *Maintenance Reserve Fund* mengalami kenaikan sebesar Rp.2.039.687.218.349. yang pada tahun sebelumnya Rp. 1.641.837.903.955. tetapi *Total Non Current Assets* yang tahun sebelumnya Rp.10.589.894.293.413. mengalami penurunan sebesar Rp.9.768.995.592.661., seharusnya ketika *Maintenance Reserve Fund* mengalami kenaikan maka *Total Non Current Assets* juga mengalami kenaikan.

Kemudian pada tahun 2014 *Advances for Purchase of Aircraft* mengalami penurunan dari tahun 2013 yaitu Rp.6.098.966.488.404. menjadi Rp.4.837.710.628.040., namun *Total Non Current Assets* yang seharusnya mengalami penurunan juga tetapi

malah mengalami kenaikan yang awalnya Rp.26.019.261.392.481 menjadi Rp.28.491.344.875.400.

Tahun 2015 *Advances for Purchase of Aircraft* mengalami penurunan juga dari tahun sebelumnya sebesar Rp.2.820.655.152.280., tetapi *Total Non Current Asset* malah mengalami kenaikan sebesar Rp.31.758.338.322.895. yang seharusnya mengalami kenaikan juga. Kemudian pada tahun 2016 *Advances for Purchase of Aircraft* juga mengalami penurunan sebesar Rp.2.280.612.115.684. tetapi *Total Non Current Asset* mengalami kenaikan sebesar Rp.34.563.251.278.368. dimana seharusnya ketika *Advances for Purchase of Aircraft* mengalami penurunan maka *Total Assets* juga harus mengalami penurunan, begitu juga ketika *Advances for Purchase of Aircraft* mengalami kenaikan *Total Non Current Assets* juga harus mengalami kenaikan.

Berdasarkan pada data yang ada dan yang tersaji diatas terlihat adanya pengaruh *Maintenance Reserve Fund* terhadap *Total Non Current Asset*, pengaruh *Advances for Purchase of Aircraft* terhadap *Total Non Current Assets*. Dimana pada data *Maintenance Reserve Fund*, *Advances for Purchase of Aircraft*, dan *Total Non Current Assets* mengalami naik turun atau fluktuatif pada periode tahun tertentu. Maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian pada salah satu perusahaan di bidang transportasi udara atau penerbangan dengan judul: **Pengaruh *Maintenance Reserve Fund* dan *Advances For Purchase Of Aircraft* Terhadap *Total Non Current Assets* pada PT. Garuda Indonesia Tbk. Periode 2009-2017**

B. Identifikasi dan Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis merumuskan masalah ke dalam beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Berapa besar pengaruh *Maintenance Reserve Fund* terhadap *Total Non Current Assets* pada PT. Garuda Indonesia Tbk secara parsial?
2. Berapa besar pengaruh *Advances for Purchase of Aircraft* terhadap *Total Non Current Assets* pada PT. Garuda Indonesia Tbk secara parsial?
3. Berapa besar pengaruh *Maintenance Reserve Fund* dan *Advances for Purchase of Aircraft* terhadap *Total Non Current Assets* pada PT. Garuda Indonesia Tbk secara simultan?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang timbul di atas, maka penulis bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa:

1. Pengaruh *Maintenance Reserce Fund* terhadap *Total Non Current Assets* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
2. Pengaruh *Advances for Purchase of Aircraft* terhadap *Total Non Current Assets* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
3. Pengaruh *Maintenance Reserve Fund* dan *Advances for Purchase of Aircraft* terhadap *Total Non Current Assets* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini di maksudkan untuk beberapa pihak, di antaranya:

1. Bagi Akademisi

Hasil penelitian ini dapat di manfaatkan untuk kajian pustaka serta referensi untuk penelitian selanjutnya. Serta menjadi bahan ilmu pengetahuan mengenai *Maintenance Reserve Fund, Advances forPurchase Aircraft, dan Total Non Current Asset* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.

2. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini di harapkan dapat menjadi landasan dalam pengambilan keputusan dalam kebijakan perusahaan, serta sebagai pengukur perusahaan dalam mengukur *Total Non Current Assets*.

