

**ANALISIS BIAYA OPERASIONAL DALAM MENINGKATKAN
PROFITABILITAS PERUSAHAAN PADA PT.PELABUHAN INDONESIA 1
(PERSERO) CABANG BELAWAN**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Akuntansi (S.Ak)
Program Studi Akuntansi*



Oleh

Nama : M. Arief Wijaya

NPM : 1405170397

Program Studi : Akuntansi

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Muchtar Basri No. 3 (061) 66224567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Selasa, tanggal 16 Oktober 2018, Pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan dan seterusnya:

MEMUTUSKAN

Nama : M. ARIEF WIJAYA
N P M : 1405170397
Program Studi : AKUNTANSI
Judul Skripsi : ANALISIS BIAYA OPERASIONAL DALAM MENINGKATKAN PROFITABILITAS PERUSAHAAN PADA PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG BELAWAN

Dinyatakan (B) *Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.*

TIM PENGUJI

Penguji I

Penguji II

[Signature]
Drs. H. HOTMAL JA'FAR, Ak., M.M

[Signature]
FITRIANI SARAGIH, S.E., M.Si

Pembimbing

[Signature]
Dra. IJAH MULYANI SIHOTANG, M.Si

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

[Signature]
H. JANURI, S.E., M.M., M.Si

[Signature]
ADE GUNAWAN, S.E., M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapt. Mukhtar Basri No.3 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh:

Nama : M. ARIEF WIJAYA
N P M : 1405170397
Program Studi : AKUNTANSI
Konsentrasi : AKUNTANSI KEUANGAN
Judul Skripsi : ANALISIS BIAYA OPERASIONAL DALAM MENINGKATKAN PROFITABILITAS PERUSAHAAN PADA PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG BELAWAN

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam Ujian Mempertahankan skripsi.

Medan, Maret 2018

Pembimbing Skripsi

(Dra. IJAH MULYANI SIHOTANG, M.Si)

Diketahui/Disetujui
oleh:

Ketua Program Studi Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU

(FITRIANI SARAGIH, SE, M.Si)



Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU

(H. JANURI, SE, MM, M.Si)

ABSTRAK

M ARIEF WIJAYA . NPM. 1405170397. Analisis Biaya Operasional dalam Meningkatkan Profitabilitas Perusahaan pada PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan, 2018. Skripsi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis perputaran modal kerja dalam meningkatkan profitabilitas pada PT Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan, untuk mengetahui dan menganalisis perputaran piutang dalam meningkatkan profitabilitas pada PT Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan dan untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang menyebabkan perputaran piutang dan profitabilitas perusahaan mengalami penurunan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan studi dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa bahwa biaya operasional belum optimal dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan. Perkembangan biaya operasional perusahaan setiap tahunnya mengalami penurunan akan tetapi profitabilitas perusahaan mengalami kenaikan. Profitabilitas perusahaan mengalami penurunan disebabkan karena menurunnya kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih.

Kata Kunci : Biaya Operasional dan Profitabilitas

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu 'alaikum wr.wb,

Segala puji dan syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Perputaran Modal Kerja Dan Perputaran Piutang Dalam Meningkatkan Profitabilitas Perusahaan Pada PT. Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan”. Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Pendidikan Srata-1 Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dengan tepat waktu.

Terselesainya skripsi ini tidak terlepas dari bimbingan, dorongan serta bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu sudah selayaknya penulis mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kepada Ayahanda Alm. Suyono dan Ibunda Nur Afrida yang telah berjuang dengan segenap kemampuan dan memberikan dukungan dan kasih sayang serta dorongan dan semangat kepada penulis selama ini dan juga telah mengiringi dengan do'a sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Januri S.E, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

4. Ibu Fitriani Saragih SE, M.Si dan Ibu Zulia Hanum SE, M.Si selaku Ketua Jurusan Program Studi dan sekretaris program studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Ibu IJah Mulyani SE, M.Si selaku Dosen Pembimbing yang banyak membantu dan memberikan bimbingan dalam penyelesaian skripsi ini.
6. Seluruh Dosen dan selaku staf pengajar di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Jurusan Akuntansi yang telah membekali penulis dengan ilmu pengetahuan.
7. Pimpinan serta seluruh staf pegawai di PT. Pelabuhan Indonesia 1 Medan dan Cabang Belawan yang telah membantu dalam pengambilan data serta hal - hal lainnya yang dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini.
8. Seluruh teman-teman seperjuangan Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan teruntuk pada kelas Akuntansi E pagi dan siang stambuk 2014 : Eki Pratiwi, Aldy Mandala , Try Prasetyo yang sudah membantu penulis dan serta memberikan dorongan semangat dan do'a. Serta sebagaimana nama yang tidak bisa disebutkan namanya. Terimakasih atas doa dan peran aktif kalian semua menjadi catatan cinta yang suci di sisi AllahSWT.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi belum sempurna. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis menerima kritik dan saran yang berguna bagi kelengkapan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat khususnya bagi penulis dan bagi siapa saja yang membacanya demi kemajuan perkembangan ilmu pendidikan. Kepada Allah SWT, penulis berserah diri dan

memohon ridho dan rahmat-Nya semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pembacanya. Aamin Ya Rabbal 'Alamin.

Wassalamu'alaikum wr.wb

Medan, Maret 2018

Penulis

M ARIEF WIJAYA

1405170397

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah	6
C. Rumusan Masalah dan Batasan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. Uraian Teori	7
1. Biaya Operasional	7
1.1 Pengertian Biaya Operasional	7
1.2 Penggolongan Biaya Operasional	8
1.3 Unsur-unsur Biaya Operasional	9
2. Profitabilitas.....	10
2.1 Pengertian Profitabilitas	10
2.2 Jenis – jenis rasio profitabilitas	12
3. Hubungan efisiensi biaya operasional dengan Profitabilitas..	14
B. Penelitian terdahulu	15
C. Kerangka berfikir	16

BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Pendekatan Penelitian	21
B. Defenisi Operasional dalam penelitian	21
C. Tempat dan Waktu Penelitian	22
D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Jenis dan Sumber Data	23
F. Teknik Analisis Data	24
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	25
A. Hasil Penelitian	25
B. Pembahasan.....	40
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	49
A. Kesimpulan	49
B. Saran.....	50

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel I.I	Data Efisiensi Biaya Operasional dan ROA.....	4
Tabel II.I	Penelitian Terdahulu	19
Tabel III.I	Rincian Waktu Penelitian.....	26

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.I	Kerangka Berfikir.....	23
-------------	------------------------	----

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di era globalisasi saat ini perlu kita sadari bahwasannya perkembangan ekonomi melaju dengan sangat pesat. Salah satu indikator perkembangan tersebut ialah perekonomian yang baik, demi meningkatkan pembangunan Bangsa dan Negara Indonesia, dalam hal ini tentunya sangat berkaitan erat dengan perusahaan.

Tujuan dari didirikannya perusahaan adalah memenuhi kebutuhan manusia akan produk dan mempertahankan eksistensi perusahaan. Salah satunya dengan cara meningkatkan seluruh aktivitas perusahaan dan mengoptimalkan sumber daya yang dimiliki agar perusahaan mencapai laba yang diinginkan. Laba merupakan salah satu hal yang terpenting dalam menjalankan roda perusahaan. Laba merupakan tambahan pendapatan berupa harta, benda, dan uang yang dapat digunakan perusahaan untuk menjalankan aktivitas operasionalnya. Laba yang diperoleh dapat dimaksimalkan dengan peningkatan penjualan produk perusahaan atau meminimalkan biaya operasional.

Laba atau rugi sering dimanfaatkan sebagai ukuran untuk menilai kinerja perusahaan. Unsur – unsur yang menjadi bagian pembentuk laba adalah pendapatan dan biaya. Dengan mengelompokkan unsur – unsur pendapatan dan biaya pada PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan, akan dapat diperoleh hasil pengukuran laba yang berbeda antara lain: laba usaha, laba diluar usaha, laba

sebelum pajak, dan laba bersih. Laba merupakan nilai akhir yang diperoleh setelah pendapatan dikurangkan dengan biaya. Jika nilai akhir yang didapatkan adalah negatif maka disebut rugi. Tujuan pengukuran laba ini yang lebih umum adalah mensyaratkan pengukuran laba untuk periode yang lebih pendek guna memberikan alat kendali dan dasar bagi keputusan pemegang saham, kreditor, investor dan manajemen secara berkesinambungan atau periodik. Para investor dan kreditor sangat berkepentingan dalam mengevaluasi kemampuan perusahaan menghasilkan laba saat ini maupun modal sendiri.

Biaya operasional adalah biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan dengan aktivitas operasi perusahaan sehari-hari.

Profitabilitas dapat diterapkan dengan menghitung berbagai tolok ukur yang relevan. Salah satu tolok ukur adalah dengan menggunakan rasio keuangan sebagai salah satu alat didalam menganalisis kondisi keuangan hasil operasi dan tingkat profitabilitas suatu perusahaan. *Return On Assets (ROA)* merupakan salah satu rasio yang digunakan perusahaan untuk mengukur laba perusahaan berdasarkan tingkat pengembalian atas aktiva. Dalam penelitian ini, ROA untuk mengukur profitabilitas suatu perusahaan yang dapat menggambarkan kinerja keuangan perusahaan sehingga dapat menjadi indikator keberhasilan perusahaan dalam pandangan investor untuk melakukan investasi.

Selain pendapatan hal yang berpengaruh dalam laba rugi perusahaan ialah biaya. Karena biaya dalam suatu perusahaan merupakan suatu komponen yang sangat penting dalam menunjang pelaksanaan kegiatan dalam usaha mencapai tujuan. Tujuan itu dapat tercapai apabila biaya yang dikeluarkan sebagai bentuk

suatu pengorbanan oleh perusahaan telah diperhitungkan secara tepat. Istilah biaya umumnya digunakan untuk pengorbanan manfaat ekonomis untuk memperoleh jasa yang tidak dikapitalisir nilainya.

TABEL 1.1
ROA PT. PELABUHAN INDONESIA 1 CABANG BELAWAN
TAHUN 2012 – 2016

TAHUN	BIAYA OPERASIONAL	PERKEMBANGAN BIAYA OPERASIONAL	PROFITABILITAS (ROA)
2012	169.246.331.921	-	25%
2013	221.478.265.578	52.231.933.657	37%
2014	256.009.159.672	34.530.894.094	52%
2015	277.308.718.697	21.299.599.025	69%
2016	281.908.323.983	4.599.605.286	59%

Sumber : laporan keuangan diolah

Pada tabel 1.1 terlihat bahwa biaya operasional mengalami kenaikan setiap tahunnya, akan tetapi profitabilitas perusahaan tidak juga ikut mengalami kenaikan di tahun 2016 padahal data biaya operasional menunjukkan bahwa biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan paling besar terjadi pada tahun 2016. Karena jika suatu perusahaan ingin menaikkan profitabilitas perusahaan maka harus dengan melakukan pengorbanan dengan meningkatkan biaya operasional akan tetapi pada perusahaan tersebut tidak terjadi.

Terlihat bahwa perkembangan biaya operasional semakin turun setiap tahunnya dan terjadi penurunan yang paling besar pada tahun 2016 dan hal ini tidak diikuti dengan naiknya profitabilitas perusahaan. Hal ini tidak sesuai dengan

teori yang diungkapkan oleh Menurut Munawir (2004: hal 87) menyatakan bahwa:“untuk dapat mencapai laba yang besar, manajemen dapat melakukan berbagai langkah salah satunya adalah menekan biaya operasional serendah dengan cara mempertahankan tingkat harga jual atau volume penjualan yang ada”.

Penelitian terdahulu yang dibuat oleh Widi Winarso (2014) tentang “Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas pada PT. Industri Telekomunikasi Indonesia”.

Dampak dari perkembangan biaya operasional dapat berhubungan langsung dengan perolehan laba perusahaan. Maka dari itu pihak manajemen harus memperhatikan penggunaan biaya operasional perusahaan. Jika ingin mendapatkan laba yang besar maka perusahaan harus melakukan pengorbanan yaitu dengan meningkatkan biaya. Dan pihak manajemen harus mengatur bagaimana biaya operasional perusahaan agar dapat digunakan sebaik mungkin.

Berdasarkan fenomena di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Biaya Operasional Dalam Meningkatkan Profitabilitas Pada PT Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan**”.

1.2 Batasan Masalah

Batasan masalah yang ditetapkan penulis dalam penelitian ini agar pembahasan terarah dan tidak melebar sebagai berikut :

1. Untuk mengukur profitabilitas perusahaan menggunakan ROA.

1.3 Identifikasi Masalah

1. Profitabilitas PT.Pelabuhan Indonesia 1 mengalami penurunan pada tahun 2016.
2. Biaya operasional paling tinggi pada tahun 2016 tetapi profitabilitas menurun pada tahun 2016.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: “Bagaimana biaya operasional perusahaan dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan?”

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: “Untuk Mengetahui biaya operasional perusahaan dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan”.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat dalam penelitian ini adalah :

- a. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi perusahaan, serta sebagai bahan pertimbangan bahan pertimbangan bagi pembuatan keputusan untuk dapat memperhatikan laba opsional perusahaan agar dapat memaksimalkan profitabilitas perusahaan yang terjadi penurunan di tahun 2016.

b. Bagi Peneliti / Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah dan mengembangkan wawasan peneliti tentang bagaimana biaya operasional perusahaan dalam meningkatkan profitabilitas perusahaan.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Referensi bagi peneliti selanjutnya sehingga dapat dijadikan perbandingan dalam melakukan penelitian yang sama di masa yang akan datang.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Biaya Operasional

2.1.1 Pengertian Biaya Operasional

Biaya operasional secara harafiah 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, dan pengeluaran. Sedangkan, operasional berarti secara (bersifat) operasi, berhubungan dengan operasi.

Pengertian dari biaya operasi menurut Jusuf (2008), adalah Biaya operasi atau biaya operasional adalah biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan dengan aktivitas operasi perusahaan sehari-hari.

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.

2.1.2 Penggolongan Biaya Operasional

Menurut Adisaputro (2003), maka jenis biaya operasi digolongkan sesuai dengan fungsi pokok kegiatan perusahaan. 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 dijual.

Biaya produksi dapat digolongkan ke dalam 3 kelompok, yaitu :

a. Biaya bahan baku

Adalah harga perolehan berbagai macam bahan baku yang dipakai 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 kedalam :

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 angkutan dari gudang perusahaan ke gudang pembeli, gaji karyawan bagian-bagian yang melaksanakan kegiatan pemasaran, biaya contoh (sampel).

- 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*.

2.2.3 Unsur-unsur Biaya Operasional

Unsur-unsur biaya operasional yang biasa terdapat pada suatu perusahaan dagang dan jasa adalah:

- a. Biaya advertensi, promosi.
- b. Biaya asuransi.
- c. Biaya pemeliharaan gedung, mesin, kendaraan, dan peralatan.
- d. Biaya tenaga kerja, gaji, komisi, bonus, tunjangan, dan lain-lain.
- e. Biaya administrasi dan umum.

2.2 Profitabilitas

2.2.1 Pengertian Profitabilitas

Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri. Profitabilitas juga merupakan salah satu pengukuran kinerja perusahaan yang dapat diukur dalam rasio untuk menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Semua perusahaan selalu berusaha untuk meningkatkan profitabilitasnya.

Menurut Werner R. Murhadi (2012 : hal 63) profitabilitas adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan untuk mengambil keuntungan. Jika perusahaan berhasil meningkatkan profitabilitasnya, maka dapat dikatakan bahwa perusahaan tersebut mampu mengelola sumber daya yang dimilikinya secara efektif dan efisien sehingga mampu menghasilkan laba yang tinggi. Sebaliknya, sebuah perusahaan memiliki profitabilitas rendah menunjukkan bahwa perusahaan tersebut tidak mampu mengelola sumber daya yang dimilikinya dengan baik, sehingga tidak mampu menghasilkan laba tinggi.

Menurut Syafrida hani (2015 : hal 177) Profitabilitas menunjukkan kemampuan manajemen dalam menghasilkan laba, dan merupakan hasil akhir dari sejumlah kebijaksanaan dan keputusan yang diambil manajemen. Profitabilitas jauh lebih penting dibandingkan dengan penyajian angka laba Karena laba yang

tinggi belum merupakan ukuran atau jaminan bahwa perusahaan telah bekerja dengan baik. Penggunaan rasio profitabilitas dapat dilakukan dengan menggunakan perbandingan antara beberapa komponen yang ada dilaporan keuangan, terutama laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi. Pengukuran dapat dilakukan untuk beberapa periode operasi. Tujuannya agar terlihat perkembangan perusahaan dalam rentang waktu tertentu, baik penurunan atau kenaikan, sekaligus mencari penyebab perusahaan tersebut.

Hasil pengukuran dapat dijadikan alat evaluasi kinerja manajemen selama ini, apakah mereka telah bekerja secara efektif atau tidak. Jika berhasil mencapai target yang telah ditentukan, mereka dikatakan telah berhasil mencapai target untuk periode atau beberapa periode. Begitu sebaliknya juga gagal atau berhasil mencapai target yang telah ditentukan, ini akan menjadi pelajaran bagi manajemen untuk periode kedepan. Kegagalan ini harus diselidiki dimana letak kesalahan dan kelemahannya sehingga kejadian tersebut tidak terulang. Kemudian kegagalan atau keberhasilan dapat dijadikan sebagai bahan acuan untuk perencanaan laba kedepannya, sekaligus kemungkinan untuk menggantikan manajemen yang lama mengalami kegagalan. Oleh karena itu rasio profitabilitas sering disebut sebagai salah satu alat ukur kinerja manajemen.

Penggunaan rasio profitabilitas dapat dilakukan dengan menggunakan perbandingan antara berbagai komponen yang ada di laporan keuangan, terutama laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi. Pengukuran dapat dilakukan untuk beberapa periode operasi. Tujuannya adalah agar terlihat perkembangan posisi keuangan perusahaan dalam rentang waktu tertentu, baik penurunan atau kenaikan, sekaligus sebagai evaluasi terhadap kinerja manajemen sehingga dapat

diketahui penyebab dari perubahan kondisi keuangan perusahaan tersebut. Semakin lengkap jenis rasio yang digunakan, semakin sempurna hasil yang akan dicapai, sehingga posisi dan kondisi tingkat profitabilitas perusahaan dapat diketahui secara sempurna.

2.2.2 Jenis-Jenis Rasio Profitabilitas

Banyak faktor yang dapat mempengaruhi nilai profitabilitas, selain pendapatan dan beban, modal kerja, pemanfaatan asset, baik asset lancar maupun asset tetap, kepemilikan ekuitas, dan lain – lain. Atas dasar itulah suatu perusahaan lebih menitik beratkan kepada usaha mencapai tingkat profitabilitas yang maksimal daripada mencapai laba yang maksimal.

Secara umum ada lima jenis analisis utama yang digunakan untuk menilai tingkat profitabilitas yakni terdiri dari Werner R.Murhadi (2013 : hal 63) :

1. Net Profit Margin (NPM)

Merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur laba bersih sesudah pajak lalu dibandingkan dengan volume penjualan. Besar kecilnya rasio profit margin pada setiap transaksi penjualan ditentukan oleh dua faktor, yaitu penjualan bersih dan laba usaha. Jumlah biaya usaha tertentu rasio profit margin dapat diperbesar dengan memperbesar penjualan, atau dengan jumlah penjualan tertentu rasio profit margin dapat diperbesar dengan menekan atau memperkecil biaya usahanya. Rasio ini dapat di hitung dengnrumus:

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{LabaSetelahPajak}}{\text{PenjualanBersih}}$$

2. Gross Profit Margin (GPM).

Merupakan perbandingan antara penjualan bersih dikurangi harga pokok penjualan dengan tingkat penjualan. Rasio ini menggambarkan laba kotor yang

dapat dicapai dari jumlah penjualan. Data gross profit margin ratio dari beberapa periode akan dapat memberikanninformasi tentang kecenderungan gross profit margin ratio yang diperoleh dan bila dibandingkan standar ratioakan diketahui apakah margin yang diperoleh perusahaan sudah tinggi atau sebaliknya. Rasio ini dapat dihitung dengan rumus:

$$\text{Gross Profit Margin} = \frac{\text{LabaKotor}}{\text{Penjualanbersih}}$$

3. Return On Assets (ROA)

Rate Return On Investment (ROA) merupakan penilaian profitabilitas atas total assets, dengan cara membandingkan laba setelah pajak dengan rata-rata total aktiva. Rate Return On Investment(ROA) menunjukkan efektivitas perusahaan dalam mengelola aktiva baik dari modal sendiri maupun dari modal pinjaman. Investor dalam metode ini akan melihat seberapa efektif suatu perusahaan dalam mengelola assets. . Return On Assets (ROA) Secara matematis . Return On Assets (ROA) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Return On Assets (ROA))} = \frac{\text{LabaBersih}}{\text{TotalAktiva}}$$

4. Return On Equity (ROE)

Return On Equity (ROE) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri. *Return On Equity* (ROE) yang tinggi akan dapat mendorong penerimaan perusahaan atas peluang investasi yang baik dan manajemen biaya yang efektif. *Return On Equity* (ROE) dapat memperlihatkan seberapa banyak keuntungan yang menjadi hak pemilik modal sendiri. Formula yang digunakan untuk menghitung *Return On Equity* (ROE) yakni sebagai berikut:

$$\text{Return on Equity} = \frac{\text{LabaSetelahBungadanpajak}}{\text{Rata-rataModalSendiri}}$$

5. Operating Profit Margin (OPM)

Operating Profit Margin (OPM) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan tingkat keuntungan bersih yang diperoleh tiap rupiah penjualan untuk menutupi harga pokok penjualan untuk menutupi harga pokok penjualan dan biaya operasi. Rasio ini bermanfaat untuk mengukur keseluruhan efektivitas operasional perusahaan. . Formula yang digunakan untuk menghitung Operating Profit Margin (OPM) yakni sebagai berikut:

$$\text{Operating Profit Margin (OPM)} = \frac{\text{HPP} + \text{By Penjualan} + \text{By. Admistrasi}}{\text{Penjualan Bersih}} \times 100$$

2.3 Hubungan Biaya Operasional Dengan Profitabilitas

Suatu perusahaan pada umumnya terdapat laporan laba rugi yang didalamnya terdapat unsur-unsur biaya operasional yang mempengaruhi laba rugi usaha suatu perusahaan. Apabila pendapatan yang lebih besar dari biaya operasi yang dikeluarkan maka akan terjadi laba usaha dan apabila pendapatan usaha lebih kecil dari biaya operasi yang dikeluarkan maka akan terjadi rugi operasional atau terjadi penurunan pada laba yang akan didapatkan. Agar perusahaan memperoleh laba maka perusahaan harus dapat menekan biaya operasional, dan demikian jelas terlihat bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi laba rugi usaha adalah biaya operasi.

Dapat dikemukakan bahwa keberhasilan suatu perusahaan dalam mengelola biaya operasi perusahaan dapat diukur dalam suatu biaya operasi dalam menghasilkan laba, pengelolaan biaya operasi tersebut membuat perusahaan harus benar-benar mengetahui besarnya biaya operasi yang akan dikeluarkan sesuai dengan kebutuhan perusahaan. Sehingga tidak terjadi kelebihan pengeluaran biaya operasi pada perusahaan tersebut, karena jika hal ini terjadi maka akan

mempengaruhi penurunan profitabilitas atau perusahaan tidak dapat menaikkan laba secara maksimal.

2.4 Penelitian Terdahulu

Dalam menyusun proposal ini, penulis mereferensi beberapa penelitian terdahulu berupa skripsi dan jurnal. Hal ini dilakukan agar mempermudah penulis dalam proses pengerjaan proposal untuk dapat membedakan penelitian yang dilakukan oleh penulis dan penelitian terdahulu. Penelitian terdahulu yang dijadikan referensi bagi penulis adalah penelitian yang memiliki kaitan dengan judul proposal skripsi yang telah dibuat oleh penulis, maka ini adalah uraian beberapa penelitian terdahulu yang dijadikan referensi bagi penulis :

TABEL 1. Penelitian Terdahulu

N O	NAMA PENELITI	VARIABEL PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
1	Winarso (2014)	Independen : Biaya Operasional Devenden : <i>Profitabilitas</i> (ROA) PT Industri Telekomunikasi Indonesia (Persero)	Dari hasil perhitungan biaya operasional dan profitabilitas memiliki hubungan yang tidak searah dan cenderung lemah, sehingga tingkat pengaruh biaya operasional terhadap profitabilitas pada PT INTI (Persero) sebesar 13,6% dan sisanya yaitu 86,4% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti. Hasil nilai uji t diperoleh $t_0 \geq t_a$, sehingga nilai tersebut mengandung arti bahwa biaya operasional berpengaruh terhadap profitabilitas (ROA).
2	Agustin (2013)	Independen: Biaya Operasional Dependen : <i>Profitabilitas</i> (Studi Kasus pada Perusahaan Industri Manufaktur yang	Hasil penelitian menunjukkan bahwa biaya operasional mempunyai pengaruh terhadap profitabilitas sebesar 6,6% dan sisanya 93,4% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

		Terdaftar di BEI)	
3	Azhimi (2013)	Independen : Biaya Operasional Dependen : <i>Profitabilitas</i> Pada PT.Top jaya Sarana Utama Palembang	Berdasarkan hasil analisis regresi dapat dijelaskan bahwa ada pengaruh negative biaya operasional terhadap profitabilitas PT. Top jaya Sarana Utama Palembang.
4	Rasyid (2012)	Independen : Pengaruh <i>Loan</i> <i>To</i> <i>Deposir Ratio</i> (LDR), <i>Net Interest</i> <i>Margin</i> (NIM) Dependen : <i>Return On Assets</i> (ROA) Bank Umum Indonesia	Hasil penelitiannya Biaya Operasional terhadap Pendapatan Operasional (BOPO) berpengaruh positif signifikan terhadap Return On Assets (ROA). Tingkat signifikansi yang diperoleh adalah 0,001, artinya tingkat signifikansi Rasio BOPO lebih kecil dari standar signifikansi.

5	Nusantara (2009)	<p>Independen :</p> <p>Pengaruh <i>Capital Adequacy Ratio</i> (CAR), <i>Non Performing Loan</i> (NPL), BOPO, <i>Loan to Deposit Ratio</i> (LDR)</p> <p>Dependen :</p> <p>ROA pada <i>bank go public</i> dan <i>non go publi</i></p>	<p>Dari hasil analisis menunjukkan bahwa data NPL, CAR, LDR, BOPO secara parsial signifikan terhadap ROA bank go public pada level of signifikan kurang dari 5%.</p>
---	---------------------	---	--

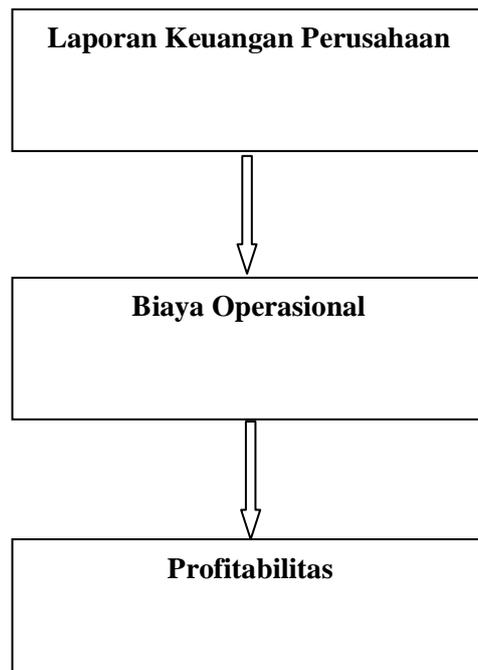
2.7 Kerangka Berfikir

Laporan keuangan digunakan untuk memperoleh informasi sehubungan dengan posisi keuangan dan hasil-hasil yang telah di capai oleh perusahaan. Menurut Kasmir (2012 : hal 7) menyatakan “Laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu.”

Pengertian dari biaya operasi menurut Jusuf (2008) menyatakan “Biaya operasi atau biaya operasional adalah biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan dengan aktivitas operasi perusahaan sehari-hari.”

Menurut Werner R.Murhadi (2012 : hal 63) profitabilitas adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan untuk mengambil keuntungan. Jika perusahaan berhasil meningkatkan profitabilitasnya, maka dapat dikatakan bahwa perusahaan tersebut mampu mengelola sumber daya yang dimilikinya secara efektif dan efisien sehingga mampu menghasilkan laba yang tinggi. Sebaliknya, sebuah perusahaan memiliki profitabilitas rendah menunjukkan bahwa perusahaan tersebut tidak mampu mengelola sumber daya yang dimilikinya dengan baik, sehingga tidak mampu menghasilkan laba tinggi.

Rerangka konseptual yang menggambarkan hubungan antarvariabel dalam penelitian ini, dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar II.I Kerangka Berfikir

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian deskriptif. Dimana pengertian dari pendekatan penelitian deskriptif, yaitu suatu penelitian untuk membuat deskripsi/gambaran secara sistematis yang aktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki untuk mendukung penelitian. Dengan analisis biaya operasional berdasarkan konsep kuantitatif adalah konsep berupa angka yang di dapatkan dengan melihat laporan keuangan tahunan perusahaan periode 2012 – 2016 dan konsep kualitatif dengan cara metode wawancara dengan bagian keuangan di PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan

3.2 Definisi Operasional Dalam Penelitian

Defenisi operasional adalah petunjuk bagaimana suatu variabel itu diukur, yang tujuannya untuk melihat sejauh mana pentingnya variabel yang digunakan dalam penelitian ini, dan juga untuk mempermudah pemahaman dalam membahas penelitian ini mengenai biaya operasional dalam meningkatkan profitabilitas , yang akan ditentukan dengan :

1. Return On Assets (ROA)

Return On Assets (ROA) merupakan salah satu rasio profitabilitas yang mampu mengukur kemampuan tentang efektivitas manajemen dalam mengelola modal atau menunjukkan hasil (return) atas jumlah aktia yang digunakan dalam perusahaan. *Return on Investment* dapat di hitung dengan rumus :

$$\text{Return On Assets (ROA)} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{total Aktiva}} \times 100 \%$$

2. Biaya 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.

3.3 Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Tempat dalam penelitian ini adalah PT.Pelabuhan Indonesia 1 cabang Belawan dengan laporan keuangan tahunan periode 2012 – 2016. PT.Pelabuhan Indonesia 1 cabang Belawan yang beralamat di Jalan Sumatera No. 1 Belawan, Sumatera Utara Indonesia, 20411.

2. Waktu Penelitian

Adapun waktu penelitian ini dimulai sejak Desember 2017 sampai dengan April 2018, yang disajikan pada tabel 3.1 sebagai berikut :

No	Jenis Kegiatan	2017				2018																
		Desember				Januari				Februari				Maret				April				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	PraRiset																					
2	Pengajuan Judul																					
3	Penyusunan Proposal																					
4	Bimbingan Proposal																					
5	Seminar Proposal																					
6	Penyusunanskripsi																					
7	SidangMejaHijau																					

Tabel III.I

Rincian Waktu Penelitian.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah dokumentasi dan studi kepustakaan.

1. Studi Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan sumber-sumber data dokumenter seperti histori perusahaan, profil perusahaan, laporan tahunan perusahaan yang menjadi sampel penelitian ini yaitu PT.Pelabuhan Indonesia 1 cabang Belawan dan pengumpulan data adalah dengan datang langsung ke perusahaan PT.Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan untuk memperoleh data mengenai laporan keuangan yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

3.5 Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis data yang berupa data kuantitatif dan kualitatif. Data kuantitatif yaitu data yang diukur dalam suatu skala numerik atau data yang berbentuk angka, berupa laporan keuangan laporan laba/rugi dan neraca. Sedangkan data kualitatif tujuannya untuk memperoleh wawasan tentang topik tertentu, teknik yang digunakan dalam kualitatif pada umumnya yaitu metode wawancara.

2. Sumber Data

Dalam penyusunan proposal ini, sumber data yang digunakan peneliti adalah data primer dan sekunder. Data primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, jajak pendapat dari individu maupun hasil observasi dari suatu obyek kejadian atau hasil pengujian (benda). Data sekunder adalah merupakan data yang diperoleh

dalam bentuk yang sudah jadi berupa dokumentasi, seperti laporan keuangan berupa neraca dan laba rugi dan data yang berhubungan dengan analisa masalah.

3.6 Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif. Analisis deskriptif merupakan teknik analisis data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data, menghitung data, mendeskripsikan data.

Berikut langkah-langkah yang dilakukan dalam menganalisis penelitian ini :

1. Mengumpulkan data-data keuangan yang berhubungan dengan penelitian seperti laba rugi dan neraca periode 2012-2016.
2. Melihat biaya operasional yang digunakan periode 2012 -2016 dan menganalisisnya.
3. Melakukan analisis pada profitabilitas perusahaan selama periode 2012 sampai 2016.
4. Menganalisis biaya operasional dalam meningkatkan profitabilitas periode 2012 sampai 2016.
5. Menarik kesimpulan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Sejarah PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan

Pelabuhan Belawan mengawali keberadaannya sekitar abad ke XVIII pada masa pemerintahan kolonialisme Hindia-Belanda. Pada masa pemerintahan ini, ketika Kerajaan Sultan Deli berkedudukan di Labuhan Deli, pelabuhan kapal-kapal niaga berada di Labuhan Deli. Akan tetapi pelabuhan tersebut tidak bertahan lama, karena mengalami pendangkalan. Seiring dengan berkembangnya usaha dari pemerintah Belanda dibidang perkebunan tembakau dan perkebunan karet, maka dibangunlah Pelabuhan Belawan yang jaraknya kira-kira 6 km dari Labuhan Deli. Pada zaman Hindia-Belanda dahulu, perusahaan pelabuhan belawan ini bernama “ *HEAVEN BEDRIJF*” dan nama ini dipakai terus sampai tahun 1950. Dan pada tahun 1951 nama Heaven Bedrijf dirubah menjadi Jawatan Pelabuhan, sebagai pimpinan Jawatan Pelabuhan adalah Direktur Pelabuhan. Pada periode 1956-1961 yang semula bernama Jawatan Pelabuhan diganti lagi dengan nama Perusahaan Pelabuhan Negara dengan jabatan pimpinan disebut Direktur Perusahaan Pelabuhan Negara dan pada tahun 1961 terakhir dipegang oleh Ir.Soejono. (Kantor ADPEL Belawan, 2008).

Pada tahun 1961 berdasarkan peraturan pemerintah No. 15 Tahun 1961 Lembaga Negara No. 128 Tahun 1961, nama perusahaan pelabuhan negara diganti lagi menjadi Perusahaan Negara Pelabuhan Daerah I atau lebih dikenal

dengan singkatan P.N. Pelabuhan Daerah I, jabatan pimpinannya disebut Direktur P.N. Pelabuhan. Kemudian dengan peraturan pemerintah No. 18 tahun 1964, sistem organisasi kepelabuhan berubah dan penguasa tunggal dipelabuhan adalah Komandan Penguasa Pelabuhan yang ada didalamnya tergabung Syahbandar sebagai staf operasi dan P.N. Pelabuhan sebagai staf service atau staf jasa. Selanjutnya P.N. Pelabuhan ditetapkan kembali statusnya, Hanreg Laima S.H (selaku pejabat sementara) seperti semula dan organisasi penguasa pelabuhan lebih diarahkan kepada segi ekonomi dan perdagangan. Penguasa pelabuhan dirubah menjadi Administrator Pelabuhan selaku penanggung jawab tunggal pelabuhan, didalam organisasi Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) Belawan dengan dibantu semacam penasehat yakni Badan Musyawarah pelabuhan (BMP) yang mana Administrator Pelabuhan telah berada dibawah pengawasan Kepala Daerah Pelayaran. Setelah perubahan struktur organisasi di pelabuhan berdasarkan PP. No. 1 Tahun 1969 dan PP No. 18 Tahun 1969 nama penguasa pelabuhan (port authority) dirubah menjadi Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). (Kantor ADPEL Belawan, 2008).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1983 pelabuhan sebagai salah satu unsur penunjang kelancaran angkutan laut telah ditata kembali, baik status pembinaannya maupun pengolahaannya. Seluruh pelabuhan yang diusahakan di wilayah nusantara, dibagi dalam empat kelompok yang pengusahaannya diselenggarakan secara profesional dan menetapkan prinsip – prinsip manajemen serta prinsip –prinsip ekonomi perusahaan dalam bentuk Badan Usaha Milik Negara dengan status Perusahaan Umum (Perum) di lingkungan Departemen Perhubungan Belawan termasuk kedalam Perum

Pelabuhan I bersama 18 pelabuhan lainnya yang berada di Sumatera Utara, Aceh dan Riau. Pejabat pimpinan dari Perum ini terdiri dari beberapa orang direksi, sedangkan pelabuhan cabangnya dipimpin oleh Kepala Cabang Pelabuhan Belawan. Dan sebagai Cabang Pelabuhan Belawan yang pertama setelah berjalannya Perum Pelabuhan ini adalah Soetrisno Muali yang telah dilantik pada tanggal 26 Juli 1984. (Kantor ADPEL Belawan, 2008).

Dalam perkembangan selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 1991 tanggal 19 Oktober 1991 tentang perubahan status Perusahaan Umum Pelabuhan I menjadi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I. Seiring dengan kemajuan yang dicapai pada tahun 1993 yang telah dibentuk suatu kerja sama ekonomi sub regional antara tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia, Thailand. Pembentukan kerjasama sub regional ini dilatarbelakangi oleh adanya pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi di ketiga wilayah ini dan secara geografis berdekatan satu sama lainnya, sehingga dengan berintegrasi diharapkan dapat meraih keuntungan dari skala ekonomi yang cukup tinggi, seperti sumber daya alam, sumber daya manusia dan industri. Dengan terbentuknya kerjasama ini, diharapkan kegiatan ekspor-impor dan pariwisata serta kegiatan yang bertujuan bisnis lainnya akan semakin meningkat. Kondisi seperti ini akan mempengaruhi pengguna sarana angkutan barang dan penumpang sebab secara otomatis kebutuhan akan sarana angkutan laut tersebut meningkat ketiga wilayah ini. Sebagai pimpinan pada cabang Pelabuhan Belawan tanggal 7 November 2001 s/d sekarang adalah Ir. PUDJI HARTOYO, MBA (GM). (Kantor ADPEL Belawan, 2008).

Jadi secara umum PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan bergerak dibidang jasa pelabuhan dan untuk terciptanya manajemen yang efektif dalam melaksanakan usaha jasa pelabuhan dan lainnya, manajemen menyadari perlu merancang suatu struktur organisasi yang sesuai dengan kegiatan perusahaan. Sebagaimana telah ditetapkan melalui Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 dan KEPPRES No. 44 Tahun 1985 tentang ADPEL Penanggung Jawab Tunggal Pelayanan Di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama. Administrator Pelabuhan Utama Belawan (ADPEL) mempunyai tanggung jawab besar dan sangat penting bagi kelancaran daripada pelaksanaan kegiatan di pelabuhan. Administrator Pelabuhan adalah unit kerja organik di bidang kepelabuhanan pada pelabuhan yang telah diusahakan di lingkungan Departemen Perhubungan.

Dimana Administrator Pelabuhan Belawan akan membenahi atau memperbaiki segala fasilitas-fasilitas yang masih kurang demi berlangsungnya segala kegiatan di pelabuhan sebagaimana telah dilaksanakan oleh Regulator Administrator Pelabuhan Belawan sesuai dengan ketentuan pada tanggal 15 April 2008. (Kantor ADPEL Belawan, 2008) Dengan keberadaan pelabuhan belawan yang merupakan kawasan industri, maka akan membutuhkan banyak pekerja. Dan sesuai dengan pendidikan yang mereka peroleh, maka pekerjaan yang mereka lakukan juga berbeda-beda. Seperti para buruh pelabuhan yang bekerja di pelabuhan belawan, mereka bersedia dan memilih bekerja disana. Pelabuhan belawan membuka lapangan pekerjaan yang memberikan kesempatan bagi orang-orang yang sangat membutuhkan pekerjaan. Dan para buruh pelabuhan memilih pekerjaan tersebut walaupun memperoleh penghasilan yang pas-pasan untuk bisa memenuhi kebutuhan hidupnya. Dalam hal ini, para buruh yang bekerja di

pelabuhan belawan dapat memperlancar jalannya kegiatan-kegiatan industri yang berpusat di pelabuhan belawan dan khususnya mengenai buruh bagasi.

Dahulu sebelum terbentuknya buruh bagasi atau adanya pekerja buruh bagasi, mereka sudah lama bekerja sebagai buruh bongkar muat barang seperti pupuk, besi, semen, minyak sawit, lem, bahan kimia, karet, bungkil, plywood dan sebagainya. Dalam pelaksanaan kegiatan di pelabuhan belawan khususnya dalam kegiatan turun-naik penumpang, dibentuk suatu organisasi buruh bagasi atas pertanggung-jawaban Adminisirator Pelabuhan atau masih berada dibawah naungan ADPEL pada saat sekarang ini. Dimana pekerjaan para buruh bagasi tersebut bertugas pada bagian kapal penumpang dan mereka bekerja, khusus pada saat turun-naiknya kapal (saat kapal penumpang tiba di pelabuhan maupun berangkat dari pelabuhan belawan), baik itu kapal dalam negeri maupun kapal luar negeri. Sebelum terbentuk buruh bagasi (pengangkat barang penumpang), beberapa orang dari mereka telah bekerja dibidang lain yaitu sebagai TKBM (Tukang Bongkar Muat Barang Pelabuhan). Dulu nama buruh lain, ada buruh yang diatur oleh Angkatan darat, ada buruh yang diasuh oleh usaha karya, dan ditahun 70- an disatukan dan dikelola oleh PELNI habis itu diserahkan kepada Administrator Pelabuhan sebagai pengelola. Lalu dibawah naungan ADPEL tersebut dibentuk buruh bagasi (pengangkat barang penumpang) dan menyerahkannya kepada Koperasi Baruna Barat yang sampai sekarang ini khusus menangani buruh bagasi yang mengangkat barang-barang penumpang. (Kantor Baruna Barat, Belawan 2008) Pada awalnya jumlah buruh bagasi yang sudah berada dibawah naungan Administrator Pelabuhan yaitu berjumlah 200 orang dan jumlah anggotanya sudah ditetapkan dan tidak boleh bertambah lagi, dengan aturan yang

telah ditentukan oleh Adpel dan diberi tanggung-jawab penuh terhadap para buruh bagasi untuk menjalankan tugas mereka dengan baik dengan syarat tidak boleh melakukan hal-hal yang melanggar hukum. Pada waktu itu, bagian kapal penumpang yaitu Kapal Tampomas mulai 80- an, dimana yang sekarang ini diganti menjadi Kapal K.M Kelud beserta dengan Kapal Ferry mulai tahun 98-an.

Dan sampai sekarang jumlah buruh bagasi berkurang menjadi 160 orang dengan peraturan jumlah anggota tidak boleh bertambah. Dan sampai sekarang bagian Koperasi Baruna Barat yang masih berada dibawah naungan Administrator Pelabuhan memberikan tanggung-jawab penuh kepada mandor sebagai pimpinan daripada buruh bagasi, dan Koordinator sebagai salah satu pimpinan yang masih memiliki kedudukan lebih tinggi daripada mandor, juga ikut menangani kegiatan yang menyangkut buruh bagasi, akan tetapi Koordinator hanya bertugas dibagian kantor saja seperti menangani keperluan baju kerja beserta kartu pass mereka (buruh bagasi). Dan selanjutnya mandor yang akan berhubungan langsung pada koordinator untuk meminta dan memberitahukan informasi-informasi apa saja kepada anggotanya, selain itu mandor juga bertugas mengawasi jalannya kegiatan para anggotanya. (Mandor Buruh Bagasi, 2008).

1.1 Letak dan Keadaan Geografis

Adapun letak dan geografis mengenai Pelabuhan Utama Belawan yaitu:

a. Letak / Posisi

Pelabuhan Belawan terletak pada posisi 03 47' 00" LU dan 98 42' 00" BT.

Dan Jarak Pelabuhan Utama Belawan dari Medan : \pm 27 km.

b. Luas Area

Pelabuhan Belawan mempunyai area seluas: 12.692,270 Ha(126.922.700 M2)

dengan: 1. Luas Daratan : 289,36 Ha (2.893.600,00 M2)

2.Luas Perairan (DLKR / DLKP) : 12. 402,910 Ha (124.029.100 M2)

c. Hidrografi

Pelabuhan Belawan berada di Muara Sungai Belawan dan Sungai Deli, sepanjang pantai tanahnya labil dan berlumpur yang menyebabkan pengendapan rata-rata mencapai 3 cm / hari. Dan pelabuhan belawan tersebut memiliki alur pelayaran dengan lebar 100 M dan panjang 14.000 M. Kolam Pelabuhan seluas : ± 5.317.500 M2 (termasuk alur pelayaran), dengan kedalaman 6 -10 LBS. Dimana kolam pelabuhan belawan yang termasuk alur pelayaran ini cukup memadai untuk menampung kapal- kapal berbobot besar maupun kecil. Namun dilihat dari kondisi alam, Pelabuhan Belawan mempunyai hambatan-hambatan yang sangat berpengaruh terhadap kelanjutan pelabuhan tersebut, karena Pelabuhan Belawan terletak diantara aliran sungai dan yang menjadi muara sungai itu adalah sungai Belawan dan sungai Deli. Sungai Belawan dan sungai Deli sangat berpengaruh besar terhadap kelangsungan pelabuhan Belawan karena aliran sungai tersebut berdampak terhadap alur pelayaran dan kolam pelabuhan, lumpur-lumpur dan sampah yang dibawa oleh aliran sungai tersebut akan bermuara di pelabuhan. Untuk mengatasi kedangkalan alur pelayaran dan kolam pelabuhan, pihak pengelola pelabuhan dan PT. (Persero) Pengerukan Indonesia Cabang Belawan bekerjasama dalam hal menjaga kedalaman alur pelayaran dan kolam pelabuhan,

dimana setiap satu tahun sekali diadakan pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan sehingga diharapkan kedalaman itu tetap terjaga agar kapal- kapal dapat masuk ke pelabuhan dengan aman dan tertib.

d. Pasang Surut

Tinggi air rata-rata pada pasang purnama adalah 195 cm dan pada saat pasang mati 56 cm. Mengenai gejala alam yaitu pasang surut air laut, yang mana pada satu hari mengalami air pasang surut dua kali dalam sehari, dimana air pasang surut tidak dapat ditentukan jamnya, sehingga akan berpengaruh terhadap lalu lintas keluar atau masuk kapal, jadwal yang ditetapkan sering kali mengalami perubahan.

e. Angin

Pada daerah kawasan pelabuhan belawan dan sekitarnya memiliki kecepatan angin maksimum mencapai 4,3 M / detik. Dan daerah kawasan pelabuhan belawan berada di lokasi perairan.

f. Gelombang

Mencapai setinggi 0,6 M dan umumnya terjadi pada sore hari.

g. Arus

Arus kearah darat sangat dipengaruhi oleh sungai belawan dan sungai deli, sedangkan arus kearah laut dipengaruhi oleh selat malaka. Pada bulan purnama kecepatan alur masuk dapat mencapai 3 knot dengan terkecil lebih kurang 0,2 knot. Pelabuhan Belawan ini berada di wilayah perairan / laut, dimana terminal

pelabuhan berpusat disana beserta dengan adanya bangunan – bangunan khususnya yang paling dekat kearah terminal yaitu Kantor Administrator Pelabuhan. Dan Kantor ADPEL tersebut menghadap keperairan, dengan pola memanjang dan sebagai jalur buat kapal penumpang atau tempat naik – turun penumpang. Terminal pelabuhan belawan berada dipinggiran perairan pelabuhan/ pantai beserta dengan adanya kawasan industri lainnya dan dilewati oleh berbagai kendaraan atau angkutan – angkutan lainnya. Disamping itu juga, letak dari terminal pelabuhan belawan tersebut tidak jauh dari pinggiran kota dan masih terdapat berbagai polusi udara serta polusi suara yang sangat tinggi dan karena letaknya berada di pinggiran pantai dan merupakan kawasan industri sehingga pada siang hari atau malam hari, cuaca sangat panas dan gersang sehingga membuat kulit penduduk disana menjadi hitam, terutama yang bermukim di pusat kota.(Kantor ADPEL Belawan).

1.2 Prasarana Dan Sarana Fisik

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan di bawah pengawasan Menteri Perhubungan yang mendelegasikan wewenang kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk memberikan petunjuk operasional secara lebih terperinci kepada pimpinan perusahaan untuk menjalankan pelabuhan secara baik. Dan PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan merupakan pelabuhan yang diusahakan oleh pemerintah, oleh sebab itu sarana pelabuhan merupakan alat kerja yang harus disediakan pengusaha pelabuhan. Dan sebagai Administrator Pelabuhan Belawan yang memiliki tanggung jawab penuh terhadap kegiatan pelabuhan, maka bagian Adiministrator Pelabuhan Belawan melaksanakan langkah-langkah (Program 2008) dalam membenahi dan

memperlengkapi fasilitas jasa kepelabuhanan belawan sebagai berikut: Menerbitkan Security Pass bagi : supir dan kernet, pengguna jasa, instansi terkait. Pendaftaran kendaraan (truck dan tanki) juga telah dilaksanakan, Perbaikan-perbaikan fasilitas pagar daerah restricted area yang terbuka, dan sebagian sudah ditutup. Menyarankan tempat-tempat perparkiran diberi tanda, termasuk di daerah barrier area dari sisi perairan. Mengintensifkan kapal patroli, dari 5 kapal yang ada, 4 kapal dibandar, 1 kapal di drop anchorage area dan ada Ruang MARSEC telah beroperasi full. Pemasangan CCTV di UTPK dan dipelabuhan umum (debarkasi / embarkasi kapal-kapal penumpang). Melakukan pelatihan terhadap petugas PFSO, PSO dan termasuk unsur securitynya telah dilaksanakan, dan telah disertifikasi. Menyediakan Apron dermaga atau pier yang digunakan kapal untuk merapat dan melakukan kegiatan bongkar muat barang, penumpang atau hewan. Gudang atau tempat penimbunan serta bongkar muat dan peralatan lainnya. Kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas pelayaran dan tambat kapal. Adanya Moda angkutan jalan raya, jalan baja maupun tongkang yang digunakan untuk memindahkan barang dari pelabuhan ke penerima barang.

Hingga saat ini Kantor Administrator Pelabuhan Belawan masih menggunakan fasilitas terminal penumpang di daerah lingkungan kerja pelabuhan, karena belum memiliki gedung kantor tersendiri, sehingga belum dapat melaksanakan pelayanan secara terpadu, karena fasilitas yang ada hanya dapat menampung dua bidang sedangkan bidang kelaiklautan kapal dan bidang KPLP masih menggunakan gedung lama yang tempatnya terpisah dan anggaran pembangunan gedung kantor untuk tahun anggaran 2008 (18 Milyard Rupiah) dan Gedung Kantor Polres KPPP (700M2) masih berada di lingkungan kerja

pelabuhan I. Dan Fasilitas penunjang lainnya yang berada di daerah lingkungan kerja pelabuhan tersebut seperti :

1. Prasarana Peribadatan

Berjalannya kegiatan atau aktivitas para pekerja di terminal pelabuhan belawan, tidak menjadikan mereka lelah dalam bekerja dan pelabuhan belawan ini merupakan pusat daripada kegiatan-kegiatan industri yang memiliki ribuan pekerja, baik yang bekerja di sektor formal maupun informal. Walaupun mereka memiliki profesi yang berbeda-beda, akan tetapi para pekerja yang ada di pelabuhan belawan tetap menjalankan pekerjaannya dengan baik untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Hal ini juga didukung dengan adanya berbagai fasilitas yang ada disana, karena bagaimanapun fasilitas tersebut sangat diperlukan untuk kelancaran aktivitas yang mereka lakukan.

Dari beberapa fasilitas yang ada, salah satunya yaitu prasarana peribadatan yang memiliki satu unit yaitu sebuah mushola. Adapun tempat peribadatan mushola tersebut cukup besar dan kondisi bangunannya masih kokoh dan terawat dengan baik beserta dengan perlengkapan –perlengkapan lainnya yang ada didalam mushola tersebut. Prasarana peribadatan mushola yang berada disekitar terminal pelabuhan belawan ini, sangat bermanfaat dan penting bagi pekerja-pekerja yang masih taat menjalankan ibadahnya, khususnya bagi para pekerja yang beragama muslim. Para pekerja yang ada di pelabuhan belawan, lebih mengutamakan pekerjaannya agar bisa mendapatkan penghasilan yang lebih baik dan oleh karena itu, mereka harus memanfaatkan waktu atau jam kerja sesuai dengan pekerjaan yang mereka miliki. Walaupun mereka sepenuhnya bekerja dengan menghabiskan waktu mereka dalam satu hari juga, akan tetapi para

pekerja di pelabuhan belawan tersebut masih ada yang menyempatkan dirinya untuk beribadah.

2. Prasarana Komunikasi

Selain daripada prasarana peribadatan yang ada di terminal pelabuhan belawan, ada salah-satu prasarana penunjang lainnya yaitu satu unit telepon umum (wartel) yang telah disediakan disana. Prasarana komunikasi ini sangat bermanfaat dan penting bagi yang membutuhkan atau pada saat pekerja-pekerja maupun para penumpang kapal yang ada di terminal pelabuhan belawan ini mengalami kesulitan atau keadaan yang mendesak. Diperkirakan jarak dari beberapa fasilitas yang ada disana saling berdekatan dan berada pada lokasi terminal pelabuhan belawan. Seperti halnya jarak antara mushola dengan wartel yang saling berdekatan dan adapun kondisi bangunan daripada prasarana komunikasi tersebut terawat dengan baik. Sampai saat ini, alat komunikasi melalui telepon umum masih dibutuhkan dan dipergunakan oleh banyak orang. Disamping itu dapat mempermudah untuk memperoleh informasi yang mereka perlukan sehingga memperlancar berbagai kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh para pekerja dan para penumpang kapal atau pengunjung lainnya yang berada di pelabuhan belawan.

3. Prasarana Bak Kamar Mandi (MCK)

Prasarana Bak Kamar Mandi merupakan salah satu bagian yang penting bagi kebutuhan manusia yang tidak boleh diabaikan begitu saja. Di Terminal Pelabuhan belawan disediakan satu unit prasarana air/ bak kamar mandi (mck). Adapun Posisi atau letak dari kamar mandi tersebut berada dibelakang balai peristirahatan para buruh pelabuhan belawan dan kondisi bangunan tersebut cukup

terawat dengan baik. Terutama buat para pekerja atau buruh pelabuhan di belawan dimana mereka harus bekerja dan mereka juga otomatis mempergunakan fasilitas-fasilitas yang ada disana. Untuk pemakaian kamar mandi dikenakan uang masuk dengan membayar berapa saja. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan merupakan pelabuhan yang diusahakan oleh pemerintah, oleh sebab itu sarana pelabuhan merupakan alat kerja yang harus disediakan pengusaha pelabuhan. Salah satunya sarana penyediaan air bersih, dan sarana penyediaan air bersih untuk konsumen bersumber dari air bawah tanah melalui sumur bor (artesis) sebanyak 10 buah dengan lokasi diareal terpisah pelabuhan yaitu: Daerah Pangkalan Belawan Lama, Pangkalan Ujung Baru dan Pangkalan Citra dengan kedalaman yang bervariasi yang sudah tua.

4. Prasarana Penerangan dan Finansial

Pelabuhan Belawan dianggap sebagai pusat kegiatan industri yang menampung banyak pekerja dan mengenai prasarana penerangan disana sudah memadai, dan oleh karena itu dapat memperlancar kegiatan industri yang ada disana. Kegiatan usaha yang telah dilakukan oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan salah satunya telah menyediakan listrik dengan suplai dari PLN berkapasitas 5.624 KVA

5. Sarana Transportasi Darat

Ada beberapa sarana transportasi menuju pelabuhan belawan seperti ojek, taksi, angkutan umum biasa. Dan sarana transportasi tersebut khusus untuk membawa para pengunjung yang ingin pergi kepelabuhan belawan dan oleh karena adanya sarana angkutan yang memadai sehingga mempermudah

kegiatan/aktivitas para pekerja pelabuhan ataupun para pengunjung untuk pulang dari/atau pergi/ke pelabuhan belawan. Jalur transportasi menuju terminal pelabuhan belawan bisa dilewati oleh berbagai angkutan seperti ojek, taksi, angkutan mini (umum), truk besar, kendaraan maupun mobil pribadi. Dan kondisi jalan daripada jalur transportasi darat tersebut, sudah cukup baik dan memadai. Khusus buat angkutan mini dikenakan dengan tarif ongkos Rp 2000,00.

Dan pada saat memasuki pintu pelabuhan belawan, para tamu atau pengunjung akan membayar Rp1500,- kepada security yang bertugas untuk menjaga keamanan dan mengatur keluar masuknya berbagai angkutan, baik itu angkutan kecil maupun angkutan besar. Selain security yang bertugas untuk menjaga di pintu masuk pelabuhan belawan, ada juga polisi yang ikut membantu mengawasi dan menjaga keamanan disana dan khusus untuk tempat parkir sepeda motor, mobil pribadi maupun angkutan mini berada di terminal pelabuhan belawan. Sehingga pusat terminal pelabuhan yang telah dijadikan sebagai tempat pemarkiran, pedagang kaki lima dan juga tempat bekerjanya para buruh pelabuhan terutama para buruh bagasi, tidak terlepas dari keramaian atau berbagai polusi suara dan udara.

6. Terminal Penumpang

Guna mendukung kelancaran arus penumpang melalui Pelabuhan Belawan, pelabuhan telah menyediakan dermaga khusus untuk kapal ferry dan kapal penumpang serta terminal penumpang yang cukup memadai di pangkalan ujung baru. Untuk menghubungkan Belawan ke Lumut dan Port Klang Malaysia dilayani oleh pelayaran ferry internasional dan pelayanan kapal tidak terjadwal dari Port Klang ke

Belawan. Fasilitas mengenai alat transportasi laut khususnya untuk mengangkut penumpang seperti kapal ferry dan kapal lainnya (kapal kelud).

Mengenai kapal ferry, diperlengkapi dengan berbagai fasilitas yaitu adanya Dermaga Ferry dengan panjang 115 M , kedalaman 7 M dan maksimum bobot kapal 200 DWT. Dan mempunyai ruang tunggu luar negeri maupun ruang tunggu dalam negeri yang lengkap dan memadai. Selain fasilitas-fasilitas tersebut, tersedia kamar mandi, perkantoran, ruang perkantoran, ruang sholat, air bersih, agen perjalanan dan telephon internasional.

1.4 Visi dan Misi PT.Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan Beserta Logo

1.4.1 Visi PT. Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan ditetapkan sebagai berikut:

“Menjadi Nomor Satu di Bisnis Kepelabuhanan di Indonesia”

1.4.2 Misi PT. Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan ditetapkan sebagai berikut:

“Menyediakan jasa kepelabuhan yang terintegrasi, berkualitas dan bernilai tambah untuk memacu pertumbuhan ekonomi wilayah.”

Untuk mendukung Visi dan Misi, Perusahaan memiliki *values* sebagai berikut:

Customer Focus: Proaktif dalam melayani dan membangun hubungan dengan pelanggan, melalui perilaku kunci : Proaktif dan Cepat Tanggap, Mengutamakan Pelayanan Prima dan Kepuasan Pelanggan

Integrity: Mengutamakan perilaku terpuji sesuai dengan nilai, prinsip dan etika Perusahaan, melalui perilaku kunci : Jujur & Taat, serta Berani & Bertanggungjawab.

Professionalism: Penguasaan terhadap pekerjaan yang mencakup pengetahuan keterampilan dan sikap melalui perilaku kunci : Kompeten & Disiplin, serta Berkualitas.

Teamwork: Keinginan yang tulus untuk bekerja sama dengan orang lain, melalui perilaku kunci: Berkolaborasi & Bersinergi, serta Tulus & Saling Menghargai.

1.4.3 Logo PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan



Gambar Logo PT. Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan

Logo ini merupakan symbol PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan yang bersemangat terus melakukan perubahan menjadi *Global Company*. Seiring dengan perubahan tersebut, PT. Pelindo Indonesia 1 Cabang Belawan terus mengembangkan bisnis dibidang logistic dan kepelabuhan dengan berbasis *Value Cipta* dan *Nasionalisme* yang menjadi spirit kerja PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan.

B. Deskriptif Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data deskriptif yang dilakukan untuk menganalisis dan mengetahui biaya operasional dalam

meningkatkan profitabilitas yang diukur dengan menggunakan *BOPO* dan *Return On Asset*.

1. Perhitungan Biaya Operasional

1.1 Biaya Operasional PT. Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan

Biaya Operasional Dalam Perusahaan digunakan perusahaan untuk kegiatan perusahaan. Terlihat bahwa biaya operasional perusahaan pada PT.Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1
Perkembangan Biaya Operasional
PT.Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan

Tahun	Biaya Operasional	Perkembangan Biaya Operasional
2012	169.246.331.921	-
2013	221.478.265.578	52.231.933.657
2014	256.009.159.672	34.530.894.094
2015	277.308.718.697	21.299.599.025
2016	281.908.323.983	4.599.605.286

Sumber Data Sekunder Diolah tahun 2012 – 2016



Grafik 4.1
Perkembangan Biaya Operasional
PT.Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan

Terlihat bahwa perkembangan biaya operasional dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2016 mengalami penurunan setiap tahunnya. Pada tahun 2012 ke tahun 2013 perkembangan biaya operasional naik sekitar Rp. 52.231.933.657. Pada tahun 2013 ke tahun 2014 perkembangan biaya operasional sekitar Rp. 34.530.894.094 artinya perkembangan biaya operasional mengalami penurunan dari tahun sebelumnya. Pada tahun 2014 ke tahun 2015 perkembangan biaya operasional sekitar Rp. 21.299.599.025 artinya perkembangan biaya operasional mengalami penurunan dari tahun sebelumnya. Dan pada tahun 2015 ke tahun 2016 perkembangan biaya operasional sekitar Rp. 4.599.605.286 artinya mengalami penurunan dari tahun sebelumnya.

Biaya operasional yang mengalami penurunan setiap tahunnya artinya bagus bagi perusahaan karena manajemen dapat mengatur biaya yang digunakan perusahaan untuk menghasilkan laba dapat diminimalisirkan. Akan tetapi jika perusahaan terus mengalami penurunan yang sangat tinggi maka hal tersebut akan berdampak bagi perusahaan dalam menghasilkan laba perusahaan. Terlihat pada tahun 2016 terjadi penurunan biaya operasional yang sangat rendah dari tahun – tahun sebelumnya dan terjadinya penurunan profitabilitas atau laba perusahaan sekitar 10 % dari tahun 2015.

1.2 Perhitungan Profitabilitas Perusahaan Menggunakan ROA (Return On Assets).

1.2.1 Profitabilitas Menggunakan ROA (Return On Assets)

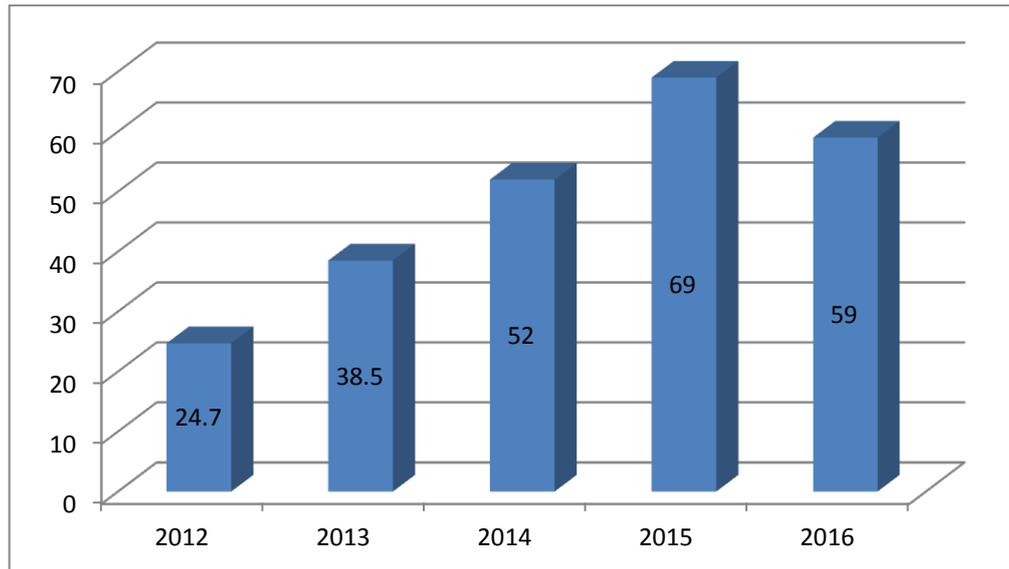
Return On Asset dapat dihitung dengan membagi laba bersih dengan total aktiva. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil perhitungan return on asset yang dilakukan selama 5 tahun yang dihitung dari tahun 2012 sampai dengan 2016 pada PT. Pelindo 1 (Persero) Cabang Belawan Medan. Diperoleh perhitungan

$$\text{Return On Assets (ROA)} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{total Aktiva}} \times 100 \%$$

Tabel 4.5
Perhitungan Return On Assets (ROA)
PT. Pelindo 1 (Persero) Cabang Belawan Medan

Tahun	Laba Bersih (Rp)	Total Aktiva (Rp)	ROA
2012	93.089.246.730	377.147.655.091	24,7%
2013	146.193.868.765	379.199.694.177	38,5%
2014	205.653.220.552	394.846.079.968	52%
2015	274.767.530.934	398.183.449.124	69%
2016	239.016.749.594	404.813.177.070	59%

Sumber: Data sekunder diolah



Grafik 1.5
Perhitungan Return On Assets(ROA)
PT.Pelabuhan Indonesia 1 (Persero) Cabang Belawan

Dari tabel dan grafik 4.5 diatas dapat dilihat bahwa return on asset pada tahun 2013 sampai 2015 terjadi peningkatan, pada tahun 2013 return on asset sebesar 38,5%, *return on asset* mengalami peningkatan 13,8 % dari tahun 2012, hal tersebut terjadi karena adanya peningkatan laba bersih dan total aktiva. Laba bersih naik sebesar Rp. 53.104.622.035 dari tahun sebelumnya, dan total aktiva naik sebesar Rp.2.052.039.086 dari tahun 2012.

Pada tahun 2014 return on asset sebesar 52 %, terjadi peningkatan nilai return on asset sebesar 13,5% dari tahun 2013. Hal tersebut juga terjadi karena adanya peningkatan laba bersih sebesar Rp. 59.459.351.787 dari tahun 2013. Dan total aktiva naik sebesar Rp 15.646.385.791 dari tahun 2013.

Pada tahun 2015 peningkatan juga terjadi pada nilai *return on asset*, tahun 2015 ROA sebesar 69% kenaikan sebesar 17% dari tahun 2014. Dalam kenaikan itu laba bersih dan total aktivanya kembali naik secara bersamaan. Kenaikan laba

bersih dan total aktiva pada tahun 2015 dari tahun 2014 naik sebesar Rp.69.114.310.382 untuk laba sebelum pajak, dan untuk total aktivasnya naik sebesar Rp.3.337.369.156.

Dan pada tahun 2016 return on asset mengalami penurunan, nilai return on asset pada tahun 2016 sebesar 59%, turun sebesar 10% dari tahun sebelumnya. Hal terjadi karena laba bersih di tahun 2016 mengalami penurunan dan dibagikan total aktivasnya terjadi peningkatan. Laba bersih turun sebesar Rp.35.750.781.340 dari tahun 2015, dan pada total aktivasnya terjadi peningkatan sebesar Rp.6.629.727.946. Hal ini memperlihatkan bahwa perusahaan belum mampu mengelola total aktivasnya secara efektif dalam menurunkan tingkat kerugian yang dialami perusahaan apalagi meningkatkan laba. Jika terjadi terus-menerus akan berdampak kurang baik terhadap perusahaan dikarenakan kerugian yang dihasilkan perusahaan terus meningkat dan para pemegang saham akan menurun.

1.5 Faktor-Faktor Menurunnya Nilai *Return On Asset*

Dalam penelitian penulis menemukan adanya penurunan *Return OnAsset* yang diakibatkan oleh tidak optimal nya perusahaan dalam mengelolatiap-tiap aktiva yang dimiliki secara baik dalam menghasilkan laba. Apabila perusahaan mengelola aktivasnya dengan baik maka tingkat pengembalian atas laba juga akan meningkat.

Perputaran aktiva tetap yang besar belum tentu menghasilkan pengembalian laba yang besar, Dapat dilihat pada nilai ROA selama 4 tahun, dari 2012 sampai 2015 yang mengalami peningkatan, dikarenakan perputaran aktiva tetap yang meningkat pula pada tahun tersebut. Hal tersebut berbeda dengan tahun

2016 dimana perputaran akiva tetap yang meningkat tidak dapat meningkatkan ROA.

Return On Asset yang menurun pada PT. Pelindo 1 Cabang Belawandisebabkan perusahaan pada periode itu tidak menambahkan aktiva tetapnya untuk mendapatkan pendapatan usaha, dengan kata lain pada tahun tersebut aktiva tetap bersih menurun dari tahun sebelumnya, sehingga pendapatan yang dihasilkan pun tidak meningkat. Pendapatan usaha yang menurun akan berpengaruh pada laba perusahaan.

Dan tidak menutup kemungkinan ROA yang menurun disebabkan banyaknya biaya-biaya yang membengkak dikeluarkan perusahaan untuk merawat ataupun hal-hal lain yang dapat mengurangi laba perusahaan pada tahun tersebut. Karena bila perusahaan terus menerus menggunakan aktiva yang sudah tua atau tidak menambah aktiva yang dimiliki, mengakibatkan penurunan kualitas produk dan jasa yang dihasilkan.

Adapun faktor-faktor lain yang dapat menjadi penilaian ROA adalah sebagai berikut (Kasmir 2008 Hal : 58).

a. Aspek Permodalan

Yang dinilai dalam aspek ini adalah permodalan yang ada didasarkan pada kewajiban penyediaan modal perusahaan. Penilaian tersebut didasarkan kepada modal yang diperoleh dari internal perusahaan maupun eksternal perusahaan untuk mengukur kecukupan modal yang dimiliki dibank untuk menunjang aktiva yang mengandung atau menghasilkan resiko.

b. Aspek kualitas aset

Aktiva yang produktif merupakan penempatan dana oleh perusahaan dalam aset yang menghasilkan perputaran modal kerja, perputaran piutang, dan perputaran persediaan yang cepat untuk mendapatkan pendapatan yang digunakan untuk menutup biaya-biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan. Perputaran piutang mempengaruhi tingkat laba perusahaan dimana apabila perputaran piutang naik maka laba akan naik dan akhirnya akan mempengaruhi perputaran dari operating asset, perusahaan dikatakan memiliki posisi yang kuat apabila perusahaan mampu meningkatkan profitabilitasnya.

c. Aspek pendapatan

Aspek ini merupakan ukuran kemampuan perusahaan dalam meningkatkan laba atau untuk mengukur tingkat efisiensi usaha dan profitabilitas yang dicapai perusahaan dengan pendapatan yang terus meningkat.

d. Aspek likuiditas

Suatu perusahaan dapat dikatakan likuid, apabila perusahaan yang bersangkutan dapat membayar semua hutang-hutangnya terutama hutang jangka pendek dan hutang jangka panjang pada saat jatuh tempo. Secara umum rasio ini merupakan rasio antara jumlah aktiva lancar dibagi dengan hutang lancar.

e. Aspek arus kas

Arus kas sering dikaitkan dengan tingkat pengembalian aset untuk menilai kualitasnya yang dilihat dari labanya. Arus kas dari aktivitas operasi menjadi penguji yang efektif atas laba bersih.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian lapangan dan analisis data berdasarkan Biaya Operasional dalam meningkatkan profitabilitas yang dilakukan dengan penelitian dari tahun 2012 sampai tahun 2016. Maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Biaya operasional yang mengalami penurunan setiap tahunnya artinya bagus bagi perusahaan karena manajemen dapat mengatur biaya yang digunakan perusahaan untuk menghasilkan laba dapat diminimalisirkan. Akan tetapi jika perusahaan terus mengalami penurunan yang sangat tinggi maka hal tersebut akan berdampak bagi perusahaan dalam menghasilkan laba perusahaan. Terlihat pada tahun 2016 terjadi penurunan biaya operasional yang sangat rendah dari tahun – tahun sebelumnya dan terjadinya penurunan profitabilitas atau laba perusahaan.

2. Rasio profitabilitas yang diukur dengan menggunakan ROA pada PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan mengalami kenaikan dari tahun 2012 sampai tahun 2015 dan terjadi penurunan pada tahun 2016. Penurunan yang terjadi untuk ROA (*Return On Assets*) mengalami penurunan disebabkan karenarendahnya kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba bersih bila diukur dari total aktiva yang dimilikinya.

B. Saran

Adapun saran yang dapat diberikan untuk PT. Pelabuhan Indonesia 1 Cabang Belawan adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan diharapkan untuk memperhatikan biaya operasional seefisien mungkin agar dapat meningkatkan profitabilitas perusahaan dengan seimbang
2. Pihak manajemen sebaiknya dapat lebih meningkatkan tingkat profitabilitas perusahaan, karena dengan meningkatkan profitabilitas dengan memperhatikan tingkat laba bersih bersih perusahaan yang didapat dengan pendapatan dikurangi dengan biaya. Pendapatan perusahaan mengalami penurunan dan sebaiknya pihak manajemen dapat meningkatkan pendapatan dengan memanfaatkan aktiva sebaik mungkin untuk meningkatkan profitabilitas perusahaan karena jika profitabilitas perusahaan mengalami kenaikan hal ini akan berpengaruh kepada jumlah investor di perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisaputro, Gunawan dan Marwan Asri. 2003. *Anggaran Perusahaan, Buku I, Edisi Pertama*, Yogyakarta: BPFE.
- Hasibuan, Malayu.(2011). *Dasar-dasar Perbankan* (cetakan ke-9). Jakarta: Bumi Aksara
- Juhaina.2017. *Analisis Rasio CAR, BOPO, ROA, NPL, LDR Dalam Menilai Tingkat Kinerja Keuangan Pada PT Bank Bukopin Tbk. Kec Medan*. UMSU.
- Jusuf, Jopie. 2008. *Analisis Kredit*. Yogyakarta : Penerbit ANDI.
- Kasmir, 2008. *Analisis Laporan Keuangan. Edisi Kesebelas*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Latief, Anggria Lestari.2007. *Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Return On Assets (ROA) pada PT Bank Agroniaga, Tbk*. Skripsi. Universitas Komputer Indonesia, Bandung.
- Lili Suriyani.2017. *Pengaruh Loan To Deposit Ratio (LDR), Biaya Operasional Pendapatan Operasional (BOPO) Terhadap Profitabilitas (ROA) Pada PT Bank Sumut*. UMSU.
- M. Findo Riatama.2017. *Analisis Efisiensi Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas Perusahaan Sektor Makanan dan Minuman yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2011-2014*. Universitas Lampung Bandar Lampung.
- Munawir, Slamet. 2004. *Analisis Laporan Keuangan*. Yogya: Liberty.
- Nusantara, Ahmad Buyung. 2009. *Analisis Pengaruh NPL, CAR, dan BOPO Terhadap Profitabilitas Bank (Perbandingan Bank Umum Go Publik dan Bank Umum Non Go Publik di Indonesia Periode Tahun 2005-2007, Tesis Strata2, Program Studi Magister Manajemen, Universitas Diponegoro*.
- Pandia, Frianto.(2012). *Manajemen dana dan Kesehatan Bank*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ramdhani, Budi. 2015. *Pengaruh Harga Jual dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada Perusahaan Tambangan Sub Sektor Batubara Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2011 – 2013*. *Jurnal Ekonomi*. Universitas Komputer Indonesia, Bandung.

Rivai, Veithzal, et al.(2013). *Commercial Bank Management Manajemen Perbankan dari teori ke praktik* (Cetakan ke-2 edisi 1) Jakarta:Rajawali Pers.

Rivai, et al. (2013).*Credit Management Handbook*.Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

Syafrida Hani. 2015. *Teknik Analisis Laporan Keuangan*. Medan : UMSUPRESS.

Werner R. Murhadi. 2013. *Analisis Laporan Keuangan Proyeksi dan Valuasi Saham*. Jakarta : Salemba Empat.

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Arief wijaya
NPM : 1405170397
Program Studi : Akuntansi
Judul Skripsi : ANALISIS BIAYA OPERASIONAL DALAM
MENINGKATKAN PROFITABILITAS PERUSAHAAN PADA
PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG
BELAWAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa data-data laporan keuangan dalam skripsi dan data-data lainnya adalah benar saya peroleh dari PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan.

Dan apabila ternyata di kemudian hari data-data dari skripsi ini salah dan merupakan hasil **plagiat** karya orang lain maka dengan ini saya bersedia menerima sanksi akademik.

Demikian surat pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Medan, Maret 2018

Yang membuat pernyataan



6000
ENAM RIBURUPIAH

M. ARIEF WIJAYA