

**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN
PT ADHI KARYA SEBELUM DAN SESUDAH
MEMPEROLEH PROYEK LRT (*LIGHT RAIL TRANSIT*)**



SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi sebagian dari syarat
untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi

**Oleh:
Christianto
2014120008**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM STUDI MANAJEMEN
Terakreditasi oleh BAN-PT
No. 227/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/XI/2013
BANDUNG
2018**

**COMPARATIVE ANALYSIS OF
PT ADHI KARYA'S FINANCIAL PERFORMANCE
BEFORE AND AFTER ACQUIRE LRT (LIGHT RAIL
TRANSIT) PROJECT**



UNDERGRADUATE THESIS

Submitted to complete part of the requirements
for Bachelor's Degree in Economics

By

Christianto

2014120008

PARAHYANGAN CATHOLIC UNIVERSITY

FACULTY OF ECONOMICS

PROGRAM IN MANAGEMENT

Accredited by National Accreditation Agency

No. 227/SK/BAN-PT/Ak-XVII/S/XI/2013

BANDUNG

2018

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM SARJANA MANAJEMEN**



PERSETUJUAN SKRIPSI

**ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN
PT ADHI KARYA SEBELUM DAN SESUDAH MEMPEROLEH
PROYEK LRT (*LIGHT RAIL TRANSIT*)**

Oleh:

Christianto

2014120008

Bandung, 03 Juni 2018
Ketua Program Sarjana Manajemen,

Triayana Iskandarsyah, Dra., M.Si.

Pembimbing Skripsi,

Dr. Budiana Gomulia, Dra., M. Si.

PERNYATAAN

Saya yang bertanda-tangan di bawah ini,

Nama (*sesuai akte lahir*) : Christianto
Tempat, tanggal lahir : Bogor, 26 Desember 1996
NPM : 2014120008
Program studi : Manajemen
Jenis Naskah : Skripsi

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan PT Adhi Karya Sebelum dan Sesudah
Memperoleh Proyek LRT (*Light Rail Transit*)

Yang telah diselesaikan dibawah bimbingan Dr. Budiana Gomulia, Dra., M. Si.

Adalah benar-benar karyatulis saya sendiri;

1. Apa pun yang tertuang sebagai bagian atau seluruh isi karya tulis saya tersebut di atas dan merupakan karya orang lain (termasuk tapi tidak terbatas pada buku, makalah, surat kabar, internet, materi perkuliahan, karya tulis mahasiswa lain), telah dengan selayaknya saya kutip, sadur atau tafsir dan jelas telah saya ungkap dan tandai
2. Bahwa tindakan melanggar hak cipta dan yang disebut, plagiat (Plagiarism) merupakan pelanggaran akademik yang sanksinya dapat berupa peniadaan pengakuan atas karya ilmiah dan kehilangan hak kesarjanaan.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa paksaan oleh pihak mana pun.

Pasal 25 Ayat (2) UU No.20 Tahun 2003: Lulusan perguruan tinggi yang karya ilmiahnya digunakan untuk memperoleh gelar akademik, profesi, atau vokasi terbukti merupakan jiplakan dicabut gelarnya.
Pasal 70 Lulusan yang karya ilmiah yang digunakannya untuk mendapatkan gelar akademik, profesi, atau vokasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 Ayat (2) terbukti merupakan jiplakan dipidana dengan pidana perkara paling lama dua tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 200 juta.

Bandung,

Dinyatakan tanggal : 03 Juni 2018

Pembuat pernyataan : Christianto



(..Christianto...)

ABSTRAK

Salah satu mega proyek yang direncanakan oleh pemerintah adalah proyek LRT (*Light Rail Transit*) Jabodebek yang dikerjakan oleh PT Adhi Karya mulai pada bulan September 2015 dengan target penyelesaian pada akhir 2018. Hal ini menjadi sebuah kendala karena pembiayaan untuk proyek ini sebesar 29,9 triliun rupiah yang mana nilainya hampir tiga kali lipat dari total aset yang dimiliki oleh PT Adhi Karya pada saat itu. Selain itu, PT Adhi Karya juga sedang menunjukkan kinerja yang tidak terlalu baik dibandingkan perusahaan konstruksi BUMN lainnya.

Mendapatkan proyek dengan nilai yang tinggi seharusnya menjadi sentimen positif bagi perusahaan untuk mengembangkan usahanya, namun yang terjadi adalah menurunnya reaksi pasar yang membuat harga saham PT Adhi Karya cenderung menurun serta kinerja keuangan yang justru terlihat memburuk akibat pembiayaan yang terlalu tinggi. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis merumuskan beberapa rumusan masalah yaitu gambaran kinerja rasio perusahaan sebelum dan sesudah mendapatkan proyek LRT, serta gambaran arus kas perusahaan sebelum dan sesudah mendapatkan proyek LRT.

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif. Teknik pengumpulan data berupa Teknik dokumentasi dengan jenis data kuantitatif dan kualitatif. Data yang diambil berupa laporan keuangan yang diperoleh dari situs resmi perusahaan, berita mengenai bisnis yang terkait yang diperoleh dari media massa dan surat kabar.

Berdasarkan penelitian, penulis menyimpulkan bahwa proyek LRT berdampak negatif pada tingkat rasio likuiditas, profitabilitas, solvabilitas, aktivitas dan kinerja arus kas perusahaan. Secara umum tingkat kinerja rasio dan arus kas mengalami penurunan akibat pembiayaan yang tinggi. Naiknya jumlah utang, semakin tingginya bunga utang, dan pendapatan yang tetap menjadi sebab utama. Meskipun hal tersebut terjadi, perusahaan tetap mampu menjaga kinerja keuangan agar tetap sesuai dengan standar industri melalui aksi korporasi yang dilakukan.

Kata kunci: Proyek LRT, rasio likuiditas, rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, rasio aktivitas, arus kas.

ABSTRACT

One of the mega project held by the government is LRT (Light Rail Transit) Jabodebek project which is undertaken by PT Adhi Karya starting in September 2015 with a target to be issued by the end of 2018. This project is become an obstacle for the state-owned because of the budget which is 29.9 trillion rupiah, it was three times bigger than the total assets of PT Adhi Karya at the time. In addition, PT Adhi Karya was also showing an unfavorable performance than the other state-owned companies.

Getting such a high value project should be a positive sentiment for the company to expand its business, but the thing that exactly happened was the decreasing of market reaction that makes stock price of PT Adhi Karya tended to decline and financial performance that actually looked worse due to high financing. Based on this background, the authors formulate two problem statements firstly is a description of the company's performance ratio before and after getting LRT project, secondly is a description of the company's cash flows before and after obtaining LRT project.

This research uses descriptive analysis method. The technique of collecting data in this research is documentation with quantitative and qualitative data. The information is collected from the financial statements which has been published at the company's official website, news about related businesses obtained from the mass media and newspapers.

Based on the research, the author defines a conclusion that LRT project has a negative impact on liquidity, profitability, solvency, activity and cash performance of the company. Overall, the performance ratio and cash flows tend to be worsen due to the rising amount of debt, the increase of interest debt, but the income did not increase significantly. Despite of that, the company is still able to maintain its performance with the industry standard by corporate action that is undertaken.

Keywords: LRT Project, liquidity ratio, profitability ratio, solvability ratio, activity ratio, cash flow

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur yang sebesar-besarnya penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan PT Adhi Karya Sebelum dan Sesudah Memperoleh Proyek LRT (*Light Rail Transit*)”. Penulis pun menyadari bahwa laporan ini jauh dari kesempurnaan dan mengharapkan pembaca dapat member saran dan kritik guna pengembangan laporan ini. Penulis berharap agar laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan berbagai pihak yang lainnya khususnya teman - teman mahasiswa.

Terbuatnya laporan ini tentunya tidak luput dari bantuan para pihak-pihak yang selalu membimbing dan mendukung hingga laporan ini selesai. Maka dari itu dengan rendah hati dan penuh rasa hormat penulis mengucapkan rasa terimakasih yang sebesar - besarnya kepada:

1. Ibu Dr. Budiana Gomulia, Dra., M. Si. selaku pembimbing penulis yang bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing penulis hingga skripsi ini selesai. Terimakasih karena ibu selalu bersabar dan terus memotivasi penulis dalam menyelesaikan skripsinya.
2. Bapak Prof. Dr. Hamri Djajadikerta, Drs.Ak.MM. selaku Ketua Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Parahyangan.
3. Ibu Triayana Iskandarsyah, Dra., M.Si. selaku Ketua Program Studi Manajemen Universitas Katolik Parahyangan.
4. Segenap Dosen Fakultas Ekonomi Universitas Katolik Parahyangan yang telah mendidik penulis dalam kegiatan akademis yang ditempuh.
5. Seluruh pihak dan karyawan Universitas Katolik Parahyangan yang senantiasa mendukung kegiatan akademis penulis.
6. Keluarga penulis yang selalu mendoakan dan mendukung penulis dalam segala kegiatannya. Terimakasih kepada Papa, Mama, Ce Anti, Devin, dan Valen yang menjadi sumber motivasi penulis.

7. Angela Nadya yang selalu mendukung dan sumber motivasi penulis dalam mencapai cita-citanya.
8. Keluarga Barudak 2014 yang selalu ada disetiap hari p penulis. Terimakasih untuk Toyo, Udin, Jawa, Jamet, Imam, Babang, Ike, TJ, Bunda, Danyie, Tompil, Vuvuy, Tipis, Mase, Wowo, Kiwil, Icon, Cuca, Gencu, Mbod, Joni, Andin, Zata, See you on Top daks.
9. Terimakasih pada keluarga sekaligus sahabat penulis yang sela lu menggambarkan senyuman diwajah penulis setiap waktu. Untuk Adwin, HZ, Fadhi, Bregas, Irfan, Valdo banyak pengalaman indah Bersama sahabat -sahabat semua
10. Keluarga manajemen 2014 yang sama-sama merangkul penulis dalam menyelesaikan perkuliahanya.
11. Kepada sahabat penulis yang tak terlupakan Ocep, Tapet, Tatang, Jeje, Rere, Mamang, Klara dan semua sahabat lainnya.
12. Seluruh pihak yang tidak disebutkan diatas yang turut membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis berharap mendapatkan masukan, saran, serta kritik untuk penelitian ini agar penelitian ini dapat menjadi lebih baik.

Bandung, 03 Juni 2018

Penulis,

Christianto

DAFTAR ISI

| | |
|---|------|
| ABSTRAK | i |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR TABEL | viii |
| DAFTAR GAMBAR | xii |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang Penelitian | 1 |
| 1.2. Rumusan Masalah | 7 |
| 1.3. Tujuan Penelitian | 7 |
| 1.4. Manfaat Penelitian | 7 |
| 1.5. Kerangka Pemikiran | 8 |
| BAB 2 LANDASAN TEORITIS | 12 |
| 2.1. Laporan Keuangan | 12 |
| 2.1.1. Neraca | 12 |
| 2.1.2. Laporan Laba Rugi | 15 |
| 2.1.3. Laporan Arus Kas | 16 |
| 2.2. Analisis Laporan Keuangan | 17 |
| 2.2.1. Analisa Rasio | 18 |
| 2.2.2. Analisis Arus Kas | 25 |
| 2.3. Industri Konstruksi di Indonesia | 28 |
| 2.3.1 Perkembangan Industri Konstruksi di Indonesia | 28 |
| 2.3.2. Proyek Transportasi Umum | 30 |
| BAB 3 METODE DAN OBJEK PENELITIAN | 32 |
| 3.1. Metode Penelitian | 32 |
| 3.2. Objek Penelitian | 32 |
| 3.2.1. Sejarah dan Perkembangan PT Adhi Karya | 32 |
| 3.2.2. Visi, Misi dan Nilai PT Adhi Karya | 34 |
| 3.2.3. Produk dan Jasa | 35 |
| 3.2.4. Proyek Light Rail Transit Jabodebek | 36 |
| 3.2.5. Struktur Organisasi | 38 |

| | |
|--|-----|
| 3.2.6. Komposisi Pemegang Saham Tertinggi | 40 |
| 3.2.7. Entitas Anak dan Asosiasi | 41 |
| BAB 4 PEMBAHASAN..... | 42 |
| 4.1. Analisis Likuiditas | 42 |
| 4.1.1. <i>Current Ratio</i> | 45 |
| 4.1.2. <i>Quick Ratio</i> | 47 |
| 4.1.3. <i>Cash Ratio</i> | 49 |
| 4.1.4. <i>Working Capital to Asset</i> | 51 |
| 4.2. Analisis Rasio Profitabilitas | 53 |
| 4.2.1. <i>Gross Margin</i> | 55 |
| 4.2.2. <i>Operational Margin</i> | 57 |
| 4.2.3. <i>Net Profit</i> | 59 |
| 4.2.4. <i>Return on Asset</i> | 61 |
| 4.2.5. <i>Return on Equity</i> | 63 |
| 4.3. Analisis Rasio Solvabilitas | 65 |
| 4.3.1. Total Hutang Terhadap Aset | 67 |
| 4.3.2. Total Hutang Terhadap Ekuitas | 69 |
| 4.3.3. Hutang Jangka Panjang Terhadap Ekuitas..... | 73 |
| 4.3.4. EBITDA Terhadap Bunga | 75 |
| 4.4. Analisis Rasio Aktivitas | 77 |
| 4.4.1 Rata-rata Periode Bayar | 79 |
| 4.4.2. Perputaran Pada Aktiva Tetap | 81 |
| 4.4.3. Perputaran Pada Aktiva | 83 |
| 4.5. Analisa Arus Kas | 86 |
| 4.5.1. Sumber Penerimaan dan Pengeluaran Arus Kas..... | 91 |
| 4.5.2. Analisa Arus Kas dari Operasi..... | 94 |
| 4.5.3. Analisa Arus Kas Dari Investasi | 100 |
| 4.5.4 Arus Kas Pada Aktivitas Pendanaan..... | 103 |
| 4.6 Analisis Manajemen Proyek | 107 |
| BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN..... | 109 |

| | |
|----------------------|-----|
| 5.1. Kesimpulan..... | 109 |
| 5.2. Saran..... | 112 |
| DAFTAR PUSTAKA | 114 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 3. 1 Pemegang Saham Tertinggi | 40 |
| Tabel 4. 1 Analisa Rasio Likuiditas PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 42 |
| Tabel 4. 2 Analisa Rasio Likuiditas PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 43 |
| Tabel 4. 3 Rasio Lancar PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 45 |
| Tabel 4. 4 Rasio Lancar PT Adhi Karya 2013-2014 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 46 |
| Tabel 4. 5 <i>Quick Ratio</i> PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 47 |
| Tabel 4. 6 <i>Quick Ratio</i> PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 48 |
| Tabel 4. 7 <i>Cash Ratio</i> PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 49 |
| Tabel 4. 8 <i>Cash Ratio</i> PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 50 |
| Tabel 4. 9 Modal Kerja Bersih Terhadap Aset PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 51 |
| Tabel 4. 10 Modal Kerja Bersih Terhadap Aset PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 52 |
| Tabel 4. 11 Analisa Rasio Profitabilitas PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 53 |
| Tabel 4. 12 Analisa Rasio Profitabilitas PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 54 |
| Tabel 4. 13 Rasio Laba Kotor PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 55 |
| Tabel 4. 14 Rasio Laba Kotor PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 56 |
| Tabel 4. 15 Rasio Laba Operasional PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 57 |

| | |
|---|----|
| Tabel 4. 16 Rasio Laba Operasional PT Adhi Karya 2015-2016 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 58 |
| Tabel 4. 17 Rasio Laba Bersih PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 59 |
| Tabel 4. 18 Rasio Laba Bersih PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 60 |
| Tabel 4. 19 Rasio Pendapatan Terhadap Aset PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 61 |
| Tabel 4. 20 Rasio Pendapatan Terhadap Aset PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 62 |
| Tabel 4. 21 Rasio Pendapatan Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 63 |
| Tabel 4. 22 Rasio Pendapatan Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 64 |
| Tabel 4. 23 Analisis Rasio Solvabilitas PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 65 |
| Tabel 4. 24 Analisis Rasio Solvabilitas PT Adhi Karya 2015-2016 Setelah Mendapatkan Proyek LRT | 66 |
| Tabel 4. 25 Rasio Total Hutang Terhadap Aset PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 67 |
| Tabel 4. 26 Rasio Total Hutang Terhadap Aset PT Adhi Karya 2015-2016 Setelah Mendapatkan Proyek LRT | 68 |
| Tabel 4. 27 Rasio Total Hutang Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 70 |
| Tabel 4. 28 Rasio Total Hutang Terhadap Ekuitas 4 perusahaan BUMN 2013-2014 | 71 |
| Tabel 4. 29 Rasio Total Hutang Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2015-2016 Setelah Mendapatkan Proyek LRT | 71 |
| Tabel 4. 30 Rasio Total Hutang Terhadap Ekuitas 4 perusahaan BUMN 2015-2016 | 72 |
| Tabel 4. 31 Rasio Hutang Jangka Panjang Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 73 |

| | |
|--|-----|
| Tabel 4. 32 Rasio Hutang Jangka Panjang Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 74 |
| Tabel 4. 33 Rasio Hutang Jangka Panjang Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2013 -2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 75 |
| Tabel 4. 34 Rasio Hutang Jangka Panjang Terhadap Ekuitas PT Adhi Karya 2015 -2016 Setelah Mendapatkan Proyek LRT | 76 |
| Tabel 4. 35 Analisa Rasio Aktivitas PT Adhi Karya 2013 -2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 77 |
| Tabel 4. 36 Analisa Rasio Aktivitas PT Adhi Karya 2015 -2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 78 |
| Tabel 4. 37 Rata-rata Periode Bayar PT Adhi Karya 2013-2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 79 |
| Tabel 4. 38 Rata-rata Periode Bayar PT Adhi Karya 2015-2016 Setelah Mendapatkan Proyek LRT | 80 |
| Tabel 4. 39 Perputaran Pada Aktiva Tetap PT Adhi Karya 2013 -2014 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 82 |
| Tabel 4. 40 Perputaran Pada Aktiva Tetap PT Adhi Karya 2015-2016 Sesudah Mendapatkan Proyek LRT | 82 |
| Tabel 4. 41 Perputaran Pada Aktiva PT Adhi Karya 2014-2015 Sebelum Mendapatkan Proyek LRT | 84 |
| Tabel 4. 42 Perputaran Pada Aktiva PT Adhi Karya 2015 -2016 Setelah Mendapatkan Proyek LRT | 85 |
| Tabel 4. 43 Analisis Arus Kas Sebelum Mendapatkan Proyek LRT 2013-2014..... | 87 |
| Tabel 4. 44 Analisis Arus Kas Setelah Mendapatkan Proyek LRT 2015-2016..... | 89 |
| Tabel 4. 45 Arus Kas Pada Operasi Sebelum Mendapatkan Proyek LRT 2013-2014 | 94 |
| Tabel 4. 46 Arus Kas Pada Operasi Saat Mendapatkan Proyek LRT 2014 – 2015 | 96 |
| Tabel 4. 47 Arus Kas Pada Operasi Sesudah Mendapatkan Proyek LRT 2015 – 2016 .. | 98 |
| Tabel 4. 48 Arus Kas Pada Investasi Sebelum Mendapatkan Proyek LRT 2013-2014. | 100 |
| Tabel 4. 49 Arus Kas Pada Investasi Saat Mendapatkan Proyek LRT 2014-2015..... | 101 |
| Tabel 4. 50 Arus Kas Pada Investasi Sesudah Mendapatkan Proyek LRT 2015-2016 . | 102 |

Tabel 4. 51 Arus Kas Pada Pendanaan Sebelum Mendapatkan Proyek LRT 2013 -2014
..... 103

Tabel 4. 52 Arus Kas Pada Pendanaan Saat Mendapatkan Proyek LRT 2014-2015..... 104

Tabel 4. 53 Arus Kas Pada Pendanaan Setelah Mendapatkan Proyek LRT 2015-2016 105

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 1. 1 Grafik Anggaran Infrastruktur dan Pembangunan 2009-2017..... | 2 |
| Gambar 1. 2 Harga Saham PT Adhi Karya 2014-2017 | 6 |
| Gambar 1. 3 Bagan Kerangka Pemikiran | 11 |
| Gambar 2. 1 Bentuk Neraca Stafel..... | 14 |
| Gambar 2. 2 Bentuk Neraca Skontro | 14 |
| Gambar 2. 3 Anggaran Infrastruktur 2009-2017..... | 29 |
| Gambar 3. 1 Bagan Struktur Organisasi PT Adhi Karya | 38 |
| Gambar 4. 1 Pertumbuhan Jumlah Hutang PT Adhi Karya | 69 |
| Gambar 4. 2 Sumber Penerimaan Kas PT Adhi Karya | 91 |
| Gambar 4. 3 Sumber Pengeluaran Kas PT Adhi Karya | 92 |
| Gambar 4. 4 Sumber Arus Kas PT Adhi Karya | 93 |
| Gambar 4. 5 Pendapatan Dari Pihak Berelasi | 95 |
| Gambar 4. 6 Pendapatan Dari Pihak Ketiga..... | 97 |
| Gambar 4. 7 Sumber Beban Pokok | 99 |

BAB 1

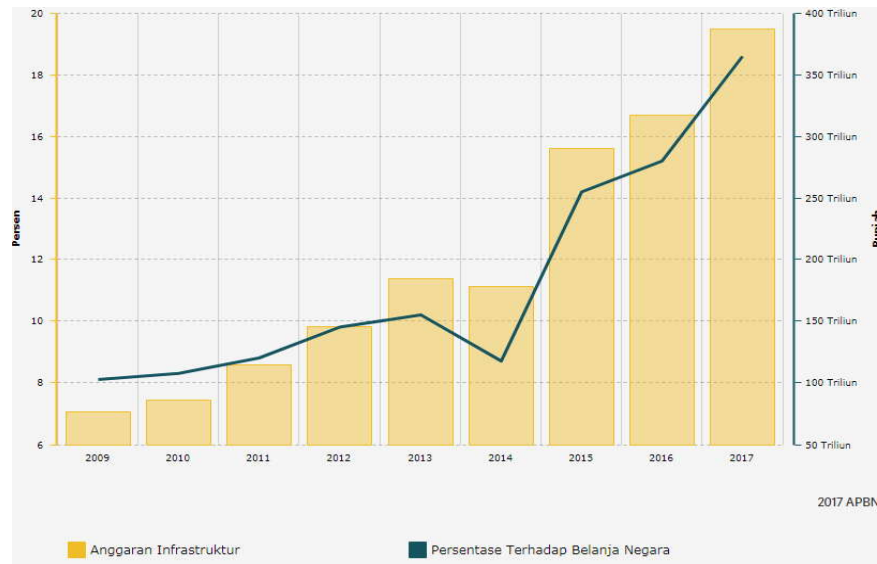
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Industri konstruksi merupakan salah satu industri yang cukup berkembang di Indonesia. Sektor ini menjadi salah satu sektor terbesar ketiga yang mendorong pertumbuhan ekonomi di Indonesia selama tahun 2016. Sumbangsih sektor konstruksi pun cukup besar bagi pembentukan produk domestik bruto yaitu sebesar 10,38% (Kompas, 2017). Besarnya kontribusi sektor konstruksi ini didukung oleh pemerintah Republik Indonesia yang secara pesat membangun infrastruktur guna mendorong pertumbuhan ekonomi. Menurut Bapak Basuki Hadimuljono (Kompas, 2017) pembangunan infrastruktur tidak hanya menggerakkan ekonomi riil dan menyumbang pertumbuhan ekonomi negara namun juga menyerap tenaga kerja yang cukup besar.

Pada era Bapak Jokowi khususnya sejak tahun 2015 pembangunan dilakukan secara gencar terlihat dari anggaran untuk infrastruktur selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Alokasi belanja negara untuk infrastruktur dan pembangunan naik sebesar 123,4% pada 2015-2017 dibanding 2011-2014 (Detik, 2017). Kuatnya dorongan untuk pembangunan negara masih berlanjut hingga 2018 yang mana anggaran belanja khusus untuk infrastruktur dan pembangunan naik 5,2% dibanding tahun sebelumnya menjadi 410,4 triliun rupiah (Kompas, 2017). Berikut gambaran anggaran infrastruktur dan pembangunan dari tahun 2009 – 2017:

Gambar 1. 1
Grafik Anggaran Infrastruktur dan Pembangunan 2009-2017



Sumber: www.databoks.katadata.co.id

Tercatat pada Bursa Efek Indonesia bahwa terdapat 10 sektor utama industri bisnis yang sahamnya diperdagangkan yaitu Pertanian, Pertambangan, Industri Dasar, Aneka Industri, Barang Konsumsi, Properti, Infrastruktur, Keuangan, Perdagangan dan Jasa, dan Manufaktur. Industri konstruksi sendiri merupakan salah satu subsektor dari sektor properti. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia industri konstruksi merupakan industri yang berhubungan dengan rancang bangun seperti bangunan gedung dan sebagainya.

Dari fenomena yang ada di Indonesia mengenai gencarnya pembangunan nasional pada periode sekarang menarik perhatian peneliti untuk melakukan proyek penelitian pada industri konstruksi pada infrastruktur khususnya perusahaan BUMN yang memegang peranan penting dalam pembangunan negara. Terdapat empat perusahaan BUMN yang bergerak di bidang konstruksi yang merajai sektor konstruksi dan sudah *go public* diantaranya PT Wijaya Karya (WIKA), PT Waskita Karya (WSKT), PT Pembangunan Perumahan (PTPP), serta PT Adhi Karya (ADHI). Kuatnya

dorongan pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah berdampak baik langsung kepada keempat perusahaan konstruksi BUMN tersebut. Hal ini terjadi karena banyak proyek-proyek negara yang dilimpahkan kepada BUMN khususnya perusahaan konstruksi.

Dari keempat perusahaan BUMN tersebut yang menarik perhatian peneliti adalah nilai kapitalisasi pasar yang cenderung berbeda jauh. Pada kuartal tiga 2017 nilai kapitalisasi Waskita sebesar 38 triliun yang jauh diatas dibandingkan PTPP sebesar 19,8 triliun dan disusul oleh Wijaya Karya sebesar 18,8 triliun. Nilai terendah dan cukup jauh yaitu PT Adhi Karya dengan kapitalisasi hanya sebesar 8,3 triliun. Hal menarik lainnya adalah nilai kapitalisasi WSKT, WIKA, dan PTPP naik seiring dengan jumlah proyek yang didapatkan khususnya pada 2015 menuju 2016 yang mana kapitalisasi pasar ketiga perusahaan naik lebih dari 25%. Berbeda sekali dengan PT Adhi Karya yang justru turun pada periode tersebut yaitu dari 7,6 triliun menjadi 7,4 triliun. Penurunan kapitalisasi pasar ini juga mencerminkan bahwa saham ADHI kurang diminati publik padahal pada 2015 PT Adhi Karya ditetapkan sebagai kontraktor yang mendapatkan proyek *Light Rail Transit* (LRT). Berita tersebut seharusnya menjadi sentimen positif agar ADHI semakin diminati oleh masyarakat namun yang terjadi justru sebaliknya. Terlihat bahwa proyek LRT sangat berdampak besar pada laporan keuangan PT Adhi Karya, tercermin pada kondisi hutang yang secara signifikan bertambah yaitu pada hutang jangka pendek maupun hutang jangka panjang. Mulai sejak 2013 hutang jangka pendek PT Adhi Karya tercatat sebesar 6,5 triliun miliar, pada 2014 naik menjadi 7 triliun, dan jauh meningkat pada 2015 menjadi 9,4 triliun, semakin bertambah pada tahun 2016 sebesar 13 triliun. Kenaikan hutang yang cukup tinggi ini juga mengindikasikan bahwa perusahaan memerlukan pembiayaan yang besar untuk mengerjakan proyek.

PT Adhi Karya sendiri merupakan perusahaan nasionalisasi dari perusahaan milik Belanda yaitu *Assosiate N.V.* yang terbentuk pada tanggal 11 Maret 1960. PT Adhi Karya telah *go public* dan melantainya di bursa efek dengan kode ADHI pada 8 Maret 2004 dengan harga pembukaan Rp. 150. PT Adhi Karya sendiri tidak hanya menjalani usahanya dibidang konstruksi namun didiversifikasi kedalam lima lini bisnis

yaitu energi, properti, industri, investasi dan tentunya konstruksi yang memiliki persentase paling tinggi.

Sebagai salah satu perusahaan BUMN yang berfokus pada bidang konstruksi tentunya banyak proyek besar dari negara maupun swasta yang dikerjakan oleh PT. Adhi Karya beberapa diantaranya jembatan, jalan tol, pelabuhan, gedung-gedung, bandara dan salah satunya yang cukup besar adalah LRT (*Light Rail Transit*). Proyek LRT sendiri telah ditugaskan kepada PT Adhi Karya sejak tahun 2015 sesuai dengan dikeluarkannya Peraturan Presiden No. 98 tahun 2015. Proyek ini mulai berjalan khususnya pada bulan September 2015. Biaya yang harus dikeluarkan untuk proyek LRT ini sangatlah besar yaitu senilai 29,9 triliun rupiah yang mana nilainya jauh lebih besar dibanding aset yang dimiliki pada tahun 2015 yaitu hanya sebesar 11,5 triliun. Modal investasi untuk pembiayaan LRT ini diperoleh dari berbagai pihak yaitu penyertaan modal negara untuk PT Adhi Karya sebesar 1,4 triliun dari pemerintah dan untuk PT KAI sebesar 7,6 triliun sisanya yaitu pembiayaan yang didapat dari PT KAI melalui pinjaman sebesar 18,1 triliun. Seluruh modal dari PT. Adhi Karya sendiri sebesar 4,2 triliun yang mana didapat dari *right issue* sebesar 2,75 triliun dan sisanya didapat dari pinjaman (Detik, 2017). Dari penyertaan modal yang ada dapat dikatakan bahwa proyek ini merupakan proyek negara yang dibantu dengan penyertaan modal perusahaan BUMN yaitu PT KAI sebagai pemilik proyek dan PT Adhi Karya sebagai kontraktor. Sebagai kontraktor PT Adhi Karya perlu menyiapkan dana yang cukup besar untuk menalangi pembiayaan proyek agar proyek selesai pada waktu yang sudah direncanakan yaitu target pengoperasian pada pertengahan tahun 2019.

Nilai pembiayaan yang tinggi untuk proyek LRT tentunya cukup berdampak pada kinerja keuangan PT Adhi Karya sebagai pihak kontraktor sekaligus investor. Pada kasus ini kinerja keuangan PT Adhi Karya yang dinilai adalah pada periode 2013-2014 saat perusahaan belum mendapatkan proyek dan periode 2015-2016 setelah perusahaan mendapatkan proyek LRT. Sebagai pihak kontraktor PT Adhi Karya harus menalangi biaya proyek LRT lalu nantinya dibayarkan oleh PT KAI selaku pemegang proyek. Skema pembayaran proyek LRT ini dicicil setiap tiga bulan. Pembayaran pertama

dimulai pada 18 Januari 2018 dengan nilai empat triliun rupiah (Kontan, 2018). Karena keterbatasan data, peneliti hanya dapat menggunakan laporan keuangan hingga tahun 2016. Hal ini akan berdampak pada hasil analisis yang hanya terbatas pada periode yang ada. Tentunya nilai-nilai rasio dan arus kas yang ditunjukkan akan terbatas pada periode yang ditentukan yaitu periode pada saat perusahaan harus melakukan pembiayaan pada proyek LRT tanpa memperhitungkan pengembalian dan pembayaran oleh PT KAI.

Dengan melihat kinerja keuangan, perusahaan maupun investor dapat menilai posisi keuangan perusahaan apakah dalam keadaan yang baik atau buruk pada periode tertentu. Kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar (Fahmi, 2011, p. 2). Selaku kontraktor yang memegang proyek, tingginya nilai investasi pada LRT secara signifikan berpengaruh pada laporan keuangan yang terlihat secara umum pada jumlah aset yang dimiliki oleh PT Adhi Karya pada 2014 dua tahun sebelum memperoleh proyek LRT sebesar 10,4 triliun rupiah hingga pada akhir 2016 total aset perusahaan menjadi 20 triliun. Hal ini berarti kenaikan aset naik hampir dua kali lipat dalam jangka waktu 2 tahun. Kenaikan pesat jumlah aset dan berita bahwa proyek LRT diperoleh oleh PT Adhi Karya menunjukkan bahwa PT Adhi Karya gencar untuk mengembangkan bisnisnya dan sekaligus menjadi sentimen positif bagi perusahaan sehingga dapat menarik lebih banyak investor. Fakta yang terjadi tidak sejalan dengan apa yang diharapkan. Dampak perolehan proyek LRT yang cukup besar ini sepertinya kurang menarik pihak investor tercermin dari nilai kapitalisasi pasar yang stagnan bahkan cenderung sedikit menurun sejak awal tahun 2015. Berikut grafik harga saham ADHI sejak 2014 hingga akhir 2017.

Gambar 1. 2
Harga Saham PT Adhi Karya 2014-2017



Sumber: www.indopremier.com

Perolehan proyek LRT membuat perusahaan harus menyediakan banyak dana sehingga terdapat beberapa aksi korporasi yang dilakukan oleh PT Adhi Karya diantaranya adalah right issue untuk menambah modal sebesar 2,75 triliun (CNN, 2015) serta pinjaman modal pada bank. Nilai proyek yang besar inilah yang secara langsung tidak hanya mempengaruhi nilai rasio perusahaan namun juga secara signifikan mempengaruhi nilai arus kas perusahaan. Perubahan nilai rasio dan keseimbangan arus kas ini merupakan salah satu dasar fundamental para investor untuk menentukan investasinya. Secara umum tercatat bahwa arus kas perusahaan pada akhir 2016 menjadi minus. Maka dari itu, peneliti ingin menganalisa perubahan posisi keuangan yang terjadi pada perusahaan akibat diperolehnya proyek LRT pada 2015. Terdapat beberapa cara yang digunakan untuk menganalisis laporan keuangan yaitu *comparative*, *common size*, analisa rasio, analisa arus kas dan valuasi (Subramanyam & Wild, 2010, p. 28). Pada penelitian ini peneliti menggunakan analisa rasio dan analisa arus kas untuk menunjukkan dampak perubahan kinerja keuangan sebelum dan sesudah memperoleh proyek LRT. Menurut (Munawir, 2007, p. 37) menyatakan bahwa analisis rasio keuangan adalah suatu teknik analisis untuk mengetahui hubungan dari pos-pos tertentu

dalam neraca atau laporan laba rugi secara individual atau kombinasi dari kedua laporan tersebut. Sedangkan arus kas menurut Ikatan Akuntan Indonesia arus kas adalah arus masuk dan arus keluar kas atau setara kas. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan dengan menggunakan topik “Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan PT ADHI KARYA Sebelum dan Sesudah Memperoleh Proyek LRT (*Light Rail Transit*)”

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana analisa rasio PT Adhi Karya sebelum mendapatkan proyek LRT (2013-2014) dan sesudah mendapatkan proyek LRT (2015-2016)?
2. Bagaimana kinerja arus kas PT Adhi Karya sebelum mendapatkan proyek LRT (2013-2014) dan sesudah mendapatkan proyek LRT (2015-2016)?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kinerja rasio analisa rasio PT Adhi Karya sebelum mendapatkan proyek LRT (2014) dan sesudah mendapatkan proyek LRT (2015-2016)
2. Untuk mengetahui kinerja arus kas PT Adhi Karya sebelum mendapatkan proyek LRT (2014) dan sesudah mendapatkan proyek LRT (2015-2016)

1.4. Manfaat Penelitian

1. Peneliti

Penelitian ini membantu peneliti untuk memperdalam ilmu pengetahuan mengenai dampak sebuah proyek yang membutuhkan biaya besar terhadap kesehatan keuangan perusahaan. Melalui penelitian ini peneliti belajar mengenai penggunaan rasio dan pengelolaan arus kas yang baik.

2. Pembaca

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan wawasan mengenai analisis keuangan serta menjadi masukan dalam mempertimbangkan dan mengatasi dampak buruk dari penerimaan proyek skala besar.

3. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi perusahaan tentang seberapa besar dampak proyek besar LRT terhadap kesehatan keuangan perusahaan.

1.5. Kerangka Pemikiran

Kinerja keuangan adalah kemampuan perusahaan dalam mengelola dan mengendalikan seluruh sumber daya miliknya (Ikatan Akuntansi Indonesia, 2007). Semakin baik dan efektif pengelolaan sumber daya yang dimiliki perusahaan maka semakin baik hasil kinerja perusahaan. Berbeda dengan pernyataan menurut (Sutrisno, 2009, p. 53) yang menyatakan bahwa kinerja keuangan perusahaan merupakan prestasi yang telah dicapai perusahaan dalam suatu periode tertentu yang mencerminkan tingkat kesehatan perusahaan tersebut. Hasil kinerja keuangan akan disajikan secara struktur dalam laporan keuangan yang dibuat pada setiap periode tertentu. Menurut (Subramanyam & Wild, 2010, p. 18) menyatakan bahwa laporan keuangan mengungkapkan informasi empat aktivitas utama perusahaan meliputi perencanaan, pendanaan, investasi, dan operasi perusahaan. Berbeda dengan menurut (Harahap, 2007, p. 105) yang menyatakan bahwa laporan keuangan dapat menggambarkan posisi keuangan perusahaan dan hasil usaha dalam suatu periode serta arus kas perusahaan dalam periode tertentu. Hasil laporan keuangan yang dikatakan baik atau positif di saat perusahaan mampu mencetak laba pada periode tersebut. Dalam menilai kinerja keuangan dalam laporan dapat dilakukan dengan cara menganalisis laporan keuangan.

(Subramanyam & Wild, 2010, p. 28) menyatakan terdapat beberapa cara yang digunakan untuk menganalisis laporan keuangan yaitu *comparative*, *common size*, analisa rasio, analisa arus kas dan valuasi. Peneliti menggunakan dua indikator dalam melakukan analisa keuangan yaitu analisa rasio dan analisa arus kas dalam melakukan perbandingan kinerja keuangan perusahaan. Analisis rasio keuangan efektif dalam menilai kinerja keuangan karena dengan rasio ini maka manajemen maupun investor dapat mengetahui kelebihan dan kekurangan yang dimiliki perusahaan serta dapat mengevaluasi hasil kinerja perusahaan selama suatu periode. Melalui analisa rasio dapat menggambarkan konsistensi kinerja perusahaan dari periode ke periode. Menurut (Sundjaja, Barlian, & Sundjaja, 2010, p. 104) analisa rasio merupakan suatu metode

perhitungan dan interpretasi rasio keuangan untuk menilai kinerja dan status suatu perusahaan. Terdapat empat kategori dasar dalam analisa rasio yaitu:

- Rasio likuiditas (*liquidity ratios*) menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek.
- Rasio aktivitas (*activity ratios*) untuk mengetahui kecepatan beberapa perkiraan menjadi penjualan atau kas
- Rasio hutang (*debt ratios*) mengetahui posisi hutang jangka panjang karena perusahaan harus membayar biaya bunga serta pokok pinjaman.
- Rasio profitabilitas (*profitability ratios*) mengukur tingkat pengembalian yang diterima oleh perusahaan pada periode tertentu.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan keempat rasio yang dikemukakan yaitu rasio likuiditas, rasio aktivitas, rasio hutang dan rasio profitabilitas. Selain menggunakan analisa rasio cara lain yang digunakan analisis kinerja keuangan yaitu dengan menggunakan aliran arus kas. Laporan arus kas ini digunakan untuk mengetahui sejarah aliran kas yang mana kas dan surat berharga memiliki tingkat likuiditas yang sangat tinggi (Sundjaja, Barlian, & Sundjaja, 2010, p. 86). Aliran arus kas sendiri dibagi menjadi tiga bagian yaitu:

- Aliran Operasi: berhubungan langsung dengan produksi dan penjualan dari produk atau jasa
- Aliran Investasi: berhubungan dengan pembelian atau penjualan aktiva tetap dan investasi lainnya
- Aliran Pendanaan: berhubungan dengan penerimaan dan pengeluaran kas dari hutang maupun transaksi keuangan, termasuk peminjaman dan pembayaran hutang, penjualan saham, membeli kembali dan membayar dividen.

Dengan menggunakan aliran arus kas maka perusahaan mampu menyesuaikan ketersediaan dana dan menjaga kesehatan keuangan perusahaan. Melalui analisa arus kas ini juga dapat dilihat penyebab utama masalah keuangan yang menyebabkan perusahaan mengalami kekurangan ketersediaan kas. Melalui analisa rasio dan arus kas ini maka peneliti dapat mengetahui dampak proyek LRT (*Light Rail Transit*) terhadap PT Adhi Karya.

Gambar 1.3
Bagan Kerangka Pemikiran

