INDONESIA RICH JOURNAL
homepage : irich.pknstan.ac.id

ANALISIS PERBANDINGAN KINERJA KEUANGAN PT JASA MARGA (Persero) Tbk DI INDUSTRI PENGELOLAAN, PEMELIHARAAN, DAN PENGADAAN JARINGAN TOL DI INDONESIA

Dito Fajar Indrawan[1] dan Taufik Raharjo[2]

Politeknik Keuangan Negara STAN

Email i: taufik.raharjo@pknstan.ac.id[2]

INFORMASI ARTIKEL

File Diterima:
[18 November 2020]

Revisi:
[19 November 2020]

Diterima:
[20 November 2020]

KATA KUNCI:
Kinerja, Keuangan, tol, BUMN

ABSTRAK

This study aims to determine the financial performance of PT Jasa Marga (Persero) and compare the financial performance of PT Jasa Marga (Persero) and PT Citra Marga Nusaphala Persada (CMNP) in 2014-2019. This study uses secondary data derived from company financial statement data. This research uses financial ratio analysis to measure company performance from several aspects, namely in terms of liquidity, solvency, activity, and company profitability. The results obtained indicate that PT Citra marga Nusaphala Persada has better financial performance when compared to PT Jasa Marga (Persero), both judged by the level of liquidity, solvency, activity, and company profitability.

Penelitian ini bertujuan mengetahui kinerja keuangan dari PT Jasa Marga (Persero) dan membandingkan kinerja keuangan antara PT Jasa Marga (Persero) dengan PT Citra Marga Nusaphala Persada (CMNP) pada tahun 2014-2019. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang berasal dari data laporan keuangan perusahaan. Peneiltian ini menggunakan analisis rasio keuangan untuk mengukur kinerja perusahaan dari beberapa segi, yaitu segi likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas perusahaan. Hasil yang di dapatkan mengungkan bahwa PT Citra marga Nusaphala Persada mempunyai kinrja keuangan yang lebih baik jika dibandingkan dengan PT Jasa Marga (Persero), baik dinilai dari egi likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas perusahaan.

Indonesia Rich Journal, Vol. 1, No. 2, (2020), 91-107

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbesar keempat di dunia setelah Tiongkok, India, dan Amerika Serikat dengan jumlah penduduk sebanyak 269,6 juta jiwa pada tahun 2020 dan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,43% tiap tahunnya dengan 68,7% merupakan penduduk dengan usia produktif. Fakta tersebut membawa dampak pada peningkatan rata-rata laju pertumbuhan kendaraan bermotor roda dua sebesar 6,5%, dan laju pertumbuhan kendaraan mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang sebesar 4,5% tiap tahunnya. Maka diperlukan pula perkembangan serta penambahan panjang dan ruas jalan tol (jalan khusus berbayar) di Indonesia untuk mencukupi kebutuhan transportasi darat di Indonesia.

Untuk memenuhi kebutuhan transportasi dan logistik, maka Negara mendirikan Perusahaan PT Jasa Marga (Persero) (Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 1978). Hingga awal tahun 2020, panjang jalan tol yang sudah beroperasi mencapai 1864 km, dengan target sepanjang 4500-5000 km pada tahun 2024. Target tersebut tentu mencerminkan seberapa vital peran yang ditopang jalan tol dalam meningkatkan konektivitas logistik serta transportasi nasional. PT Jasa Marga (Persero) diharapkan menjadi perusahaan yang *sustainable*, *profitable* dan rutin menghasilkan PNBP berupa dividen untuk negara. Selain PT jasa Marga, pengelolaan jalan tol di Indonesia juga melibatkan perusahaan nasional swasta. Salah satu perusahaan swasta tersebut adalah PT Citra Marga Nusaphala persada (CMNP), sebuah perusahaan nasional yang bergerak dibidang infrastruktu, khususnya pengelolaan jalan tol.

Penelitian ini bertujuan mengetahui kinerja keuangan dari PT Jasa Marga (Persero) dan membandingkan kinerja keuangan antara PT Jasa Marga (Persero) pada tahun 2014-2019 dengan PT CMNP pada tahun yang sama. Perbandingan kinerja keuangan ini dinilai relevan karena kedua perseroan ini memiliki *core business* yang sama, yaitu sebagai pengelola, pemelihara, dan operator jalan tol. Kedua perusahaan tersebut juga merupakan perusahaan terbuka, yang memiliki kewajiban kepada para *shareholders* untuk menerbitkan laporan keuangan serta data-data lainnya yang diperlukan penulis untuk menyelesaikan penelitian ini. Dari perbandingan ini diharapkan dapat memberikan informasi tentang efektifitas dan efisiensi perusahaan tersebut.

2. KERANGKA TEORI

2.1. Badan Usaha Milik Negara sebagai Kekayaan Negara Dipisahkan

Badan Usaha Milik Negara yang selanjutnya disebut BUMN adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan (UU Nomor 19 Tahun 2003). Kekayaan Negara Dipisahkan yang selanjutnya disebut KND merupakan kekayaan negara yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan atau sumber lainnya yang oleh pemerintah pusat diinvestasikan secara jangka panjang dan berkelanjutan dan dikelola secara terpisah dari mekanisme APBN (Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 246/PMK.06/2016). Fungsi pengelolaan kekayaan negara dipisahkan dilaksanakan oleh Direktorat Kekayaan Negara Dipisahkan, unit eselon dua yang berada di bawah Direktorat Jenderal Kekayaan Negara atau DJKN. DJKN sendiri merupakan unit eselon satu yang melaksanakan fungsi pengelolaan kekayaan negara di bawah Kementerian Keuangan.

Badan Usaha Milik Negara didirikan dengan mekanisme Penyertaan Modal Negara (PMN). Selain pendirian BUMN, mekanisme PMN juga dapat digunakan untuk menambah kepemilikan pemerintah atas suatu BUMN atau perseroan terbatas lainnya. Penyertaan Modal Negara atau penambahan PMN yang dilakukan, yang dananya bersumber dari Anggaran dan Pendapatan Belanja Negara ditetapkan dengan peraturan pemerintah. Penyertaan Modal Negara adalah pemisahan kekayaan negara dari APBN atau penetapan cadangan atau sumber lain untuk dijadikan sebagai modal BUMN dan atau Perseroan Terbatas lainnya dan dikelola secara korporasi (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2005).

2.2. Analisis Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan adalah analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar (Fahmi, 2012). Kinerja keuangan secara langsung menggambarkan kondisi keuangan perusahaan yang dianalisis menggunakan alat analisis keuangan, sehingga baik buruknya kondisi keuangan dalam periode tertentu dapat diketahui.

Tujuan dari analisis kinerja keuangan perusahaan (Munawir, 2010) adalah:

a. Mengetahui tingkat likuiditas, yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek yang akan jatuh tempo.
b. Mengetahui tingkat solvabilitas, yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangan apabila perusahaan dilikuidasi. Tingkat solvabilitas juga mengindikasikan apakah arus kas perusahaan cukup untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dan jangka panjang yang dimiliki.
c. Mengetahui tingkat profitabilitas, yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu.
d. Mengetahui tingkat stabilitas, yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menjalankan kegiatan operasinya dengan stabil yang dilihat dari kemampuan perusahaan untuk membayar utang-utang dan beban bunga tepat pada waktunya.

Analisis kinerja keuangan dilakukan dengan beberapa cara, salah satunya adalah analisis perbandingan laporan keuangan. Analisis perbandingan laporan keuangan dilakukan dengan membandingkan laporan keuangan beberapa periode dan mencari perbedaan di antara keduanya baik dalam jumlah maupun dalam persentase agar acuan kinerja dapat diperoleh dan menghasilkan analisis yang objektif. Objektivitas dalam melakukan analisis keuangan dapat diraih apabila terdapat perbandingan yang relevan dan jelas. Cara mendapatkan perbandingan yang relevan dan jelas salah satunya dengan menggunakan rasio keuangan. Rasio keuangan adalah indeks yang menghubungkan dua angka akuntansi dan diperoleh dengan membagi satu angka dengan angka lainnya (Kasmir, 2008).

Analisis rasio keuangan dilakukan dengan mengamati data-data yang terdapat pada laporan keuangan, seperti neraca, laporan laba rugi, dan laporan arus kas perusahaan. Komponen-komponen dalam data tersebut kemudian diolah dengan saling dibagi untuk menggambarkan informasi yang relevan. Analisis rasio keuangan berguna untuk menunjukkan informasi mengenai posisi keuangan perusahaan, kinerja perusahaan, dan informasi-informasi lain yang bisa dijadikan acuan dalam pengambilan keputusan. Analisis rasio keuangan sering digunakan karena memiliki beberapa kelebihan yang menguntungkan apabila digunakan (Harahap, 2018). Secara singkat dapat dijelaskan bahwa rasio keuangan mudah dibaca, dan dapat digunakan untuk mengetahui posisi keuangan suatu perusahaan. Rasio keuangan juga berguna untuk menjelaskan data-data kinerja keuangan suatu perusahaan secara sederhana. Data-data tersebut dapat digunakan dalam pengambilan keputusan serta melihat tren perusahaan dan melakukan prediksi di masa mendatang.

Rasio keuangan mengukur kinerja perusahaan dari beberapa segi, yaitu segi likuiditas, solvabilitas, aktivitas, dan profitabilitas perusahaan. Rasio-rasio tersebut akan digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui kinerja keuangan dari PT Jasa Marga (Persero). Penulis juga akan membandingkan perusahaan PT Jasa Marga (Persero) dengan PT CMNP yang juga beroperasi di bidang Pengelolaan, Pemeliharaan, dan Pengadaan Jaringan Jalan Tol agar penulis mendapatkan acuan kinerja yang sesuai dan hasil analisis yang objektif.

3. METODE PENELITIAN

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berasal dari data laporan keuangan perusahaan tahun 2015 sampai dengan 2019. Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik perbandingan kinerja keuangan yang terdiri dari penyajian dan perbandingan data dan yang terakhir adalah penarikan kesimpulan dan verifikasinya.

Indonesia Rich Journal, Vol. 1, No. 2, (2020), 91-107

4. HASIL PENELITIAN

4.1. Ikhtisar Keuangan PT Jasa Marga Tahun 2015-2019

Tabel 1 Laporan Keuangan PT Jasa Marga Tahun 2015-2019 (dalam jutaan rupiah)

Nama Akun	2015	2016	2017	2018	2019
Aset Lancar	3.729.047	12.965.884	18.987.065	11.629.856	11.612.566
Aset Tidak Lancar	32.995.936	40.534.438	60.205.708	70.604.744	88.067.004
Total Aset	36.724.982	53.500.323	79.192.773	82.418.601	99.679.570
Liabilitas Jangka Pendek	7.743.411	18.626.989	24.997.940	31.081.475	41.526.417
Liabilitas Jangka Panjang	16.812.907	18.534.494	5.835.393	31.138.139	34.967.416
Total Liabilitas	24.356.318	37.161.483	60.833.333	62.219.615	76.493.833
Total Ekuitas	12.368.664	16.338.840	18.359.440	20.198.986	23.185.737
Pendapatan	9.848.242	16.661.403	35.092.196	36.974.075	26.345.260
Laba Bersih	1.319.201	1.803.054	2.093.657	2.036.491	2.073.888

a. Kinerja Keuangan Tahun 2015

Nilai aset perusahaan pada akhir tahun 2015 meningkat dari Rp31,58 triliun menjadi Rp36,724 triliun. Penambahan nilai aset ini disebabkan oleh naiknya nilai piutang lain-lain, bertambahnya nilai aset tetap sebesar 30%, bertambahnya nilai Jaminan sindikasi bank dan Jaminan pembebasan tanah sebesar 80%, serta bertambahnya Aset tak berwujud sebesar 10%. Peningkatan nilai Aset tak berwujud salah satunya disebabkan oleh beroperasinya Jalan Tol Gempol - Pandaan sepanjang 13,61 km yang beroperasi per Juni 2015 dan dioperasikan oleh PT Jasamarga Pandaan Tol.

Total liabilitas perusahaan mengalami peningkatan sebesar 17% menjadi Rp24,356 triliun. Peningkatan liabilitas perusahaan disebabkan oleh meningkatnya liabilitas jangka pendek sebesar 80%. Peningkatan tersebut disumbang besar oleh bertambahnya utang kontraktor sebesar Rp663 miliar serta utang obligasi senilai Rp1,47 triliun, utang lembaga keuangan bukan bank senilai 1,35 triliun rupiah, serta utang bank senilai Rp1,12 triliun yang jatuh tempo dalam satu tahun. Nilai ekuitas perusahaan juga mengalami peningkatan sebesar 12% yang disebabkan oleh bertambahnya nilai saldo laba menjadi Rp4,89 triliun.

Pendapatan perusahaan mengalami peningkatan peningkatan menjadi Rp9,8 triliun pada tahun 2015 yang berasal dari peningkatan pendapatan di beberapa ruas tol dan mulai beroperasinya ruas tol Gempol – Pandaan pada tahun 2015. Pendapatan usaha lainnya juga mengalami peningkatan, seperti pendapatan BBM SPBU yang meningkat 14% dan pendapatan sewa lahan yang meningkat meningkat 18%. Peningkatan pendapatan juga diikuti dengan peningkatan beban pendapatan sebesar 4% menjadi Rp5,72 Triliun yang disebabkan oleh peningkatan beban konstruksi senilai Rp281 Miliar dan penurunan beban tol dan usaha lainnya senilai Rp44 Miliar.

b. Kinerja Keuangan Tahun 2016

Nilai aset perusahaan meningkat dari Rp36,724 triliun pada tahun 2015 menjadi Rp53,5 triliun pada tahun 2016. Peningkatan tersebut sebagian disebabkan oleh naiknya nilai piutang lain-lain menjadi Rp8,278 triliun yang sebagian besar merupakan dana talangan yang diberikan kepada Pemerintah untuk pembebasan lahan jalan tol di Entitas Anak Perseroan. Sebagian peningkatan nilai aset yang lain disebabkan oleh bertambahnya nilai hak pengusahaan jalan tol (HPJT) dari Rp24,864 triliun menjadi Rp34,703 triliun yang berasal dari pengakuan HPJT untuk Jalan Tol Surabaya – Mojokerjo seksi IV Krian - Mojokerto yang mulai beroperasi per Maret 2016 yang dioperasikan oleh PT Jasamarga Surabaya Mojokerto.

Peningkatan nilai aset pada tahun 2016 diikuti oleh membengkaknya liabilitas menjadi Rp37,161 triliun karena liabilitas jangka pendek melonjak sebesar 247%. Lonjakan ini disebabkan oleh meningkatnya beban akrual menjadi 2,601 triliun rupiah karena meningkatnya beban kontraktor dan konsultan. Utang bank jangka pendek juga melonjak menjadi 4,590 triliun rupiah yang diperoleh dari Bank CIMB Niaga, Bank ICBC Indonesia, Bank Mandiri, dan Bank Rakyat Indonesia. Perusahaan juga mendapat pinjaman dari PT Sarana Multi Infrastruktur yang meningkatkan utang Lembaga Keuangan Bukan Bank jangka pendek menjadi 3,462 triliun rupiah. Kenaikan nilai liabilitas jangka pendek digunakan untuk pembangunan ruas tol-tol baru serta membiayai dana talangan tanah ke Entitas Anak Perusahaan.

Nilai ekuitas perusahaan meningkat 32% menjadi 16,338 triliun rupiah. Peningkatan nilai ekuitas disumbang oleh peningkatan saldo laba menjadi 6,491 triliun rupiah serta peningkatan tambahan modal disetor yang berasal dari Penambahan Modal dengan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (HMETD) yang berhasil menghimpun dana sebesar 1,7 triliun rupiah yang terdiri dari Penyertaan Modal Negara sebesar Rp1,25 triliun, dan Rp535 miliar rupiah dari publik.

Pendapatan pada tahun 2016 meningkat sebesar 69% menjadi 16,661 triliun rupiah yang berasal dari meningkatnya pendapatan tol, pendapatan konstruksi, dan pendapatan lainnya. Beban tol dan usaha lainnya mengalami peningkatan menjadi 4,02 triliun rupiah yang disebabkan oleh meningkatnya sebagian besar komponen beban. Pendapatan bruto perusahaan mengalami peningkatan sebesar 17% menjadi 4,856 triliun dan perusahaan dapat membukukan laba tahun berjalan sebesar 1,803 triliun rupiah pada tahun 2016, meningkat 484 miliar rupiah dari laba tahun berjalan tahun 2015.

c. Kinerja Keuangan Tahun 2017

Aset perusahaan meningkat menjadi Rp79,122 triliun pada tahun 2017. Peningkatan tersebut sebagian kecil disumbang oleh kenaikan kas sebesar Rp2,7 triliun yang berasal dari surplus aktivitas operasi serta meningkatnya piutang lain-lain menjadi Rp11,547 triliun rupiah. Peningkatan nilai aset sebagian besar disebabkan oleh meningkatnya hak pengusahaan jalan tol menjadi Rp55,957 triliun. Peningkatan ini salah satunya disebabkan karena adanya pengakuan HPJT untuk jalan tol yang baru beroperasi yaitu PT Jasamarga Gempol Pasuruan pada seksi Bangil - Rembang, Gempol - Bangil, serta PT Jasamarga Kualanamu Tol dan sejalan dengan *progress* konstruksi dan pengoperasian pembangunan ruas-ruas tol baru.

Liabilitas perusahaan meningkat tajam menjadi Rp60,833 triliun rupiah pada tahun 2017.

Terjadi lonjakan beban akrual menjadi Rp13,814 Triliun karena naiknya beban kontraktor dan konsultan seiringan dengan banyaknya *progress* konstruksi jalan tol baru. Terjadi pula kenaikan nilai utang bank jangka panjang menjadi Rp21,160 triliun serta utang obligasi menjadi Rp7,416 triliun dengan diterbitkannya Obligasi Jasa Marga tahun 2017 dan Obligasi PT Marga Lingkar Jakarta yang akan digunakan untuk membiayai pembangunan jalan tol baru. Perusahaan juga merestrukturisasi beberapa hutang jangka pendek menjadi hutang jangka panjang. Ekuitas perusahaan meningkat menjadi 18,359 triliun rupiah yang berasal dari peningkatan saldo laba.

Pendapatan meningkat dari Rp16,661 triliun pada tahun 2016 menjadi Rp35,092 triliun pada tahun 2017. Peningkatan tersebut disumbang oleh meningkat tajamnya pendapatan konstruksi sebesar 334% dan meningkatnya pendapatan tol dan usaha lainnya sebesar 1%. Beberapa ruas tol mengalami penurunan pendapatan, dibarengi dengan turunnya pendapatan usaha lainnya. Beban tol dan usaha lainnya mengalami penurunan 6,6% yang disebabkan oleh berkurangnya biaya yang dikeluarkan untuk jasa layanan pemeliharaan, BBM SPBU & Properti. Laba bruto meningkat 9% menjadi Rp5,307 Triliun dengan laba tahun berjalan yang meningkat 16% menjadi Rp2,093 Triliun.

d. Kinerja Keuangan Tahun 2018

Nilai aset perusahaan meningkat menjadi Rp82,418 triliun pada tahun 2018. Terjadi penurunan nilai aset lancar karena penurunan piutang lain-lain lancar dari pihak ketiga sebesar Rp6,16 triliun atas pembayaran dari Badan Layanan Umum Lembaga Manajemen Aset Negara (BLU LMAN) terhadap piutang dana talangan tanah untuk pembebasan lahan di jalan tol baru serta hasil dari rekonsiliasi pendapatan tol dengan bank penyedia uang elektronik. Terjadi kenaikan nilai investasi pada entitas asosiasi dan ventura bersama sebesar Rp2,27 triliun pada PT Jasamarga Solo Ngawi (JSN), PT Jasamarga Ngawi Kertosono (JNK), dan PT Jasamarga Semarang Batang (JSB) dan kenaikan HPJT sebesar Rp7,013 triliun yang berasal dari konstruksi dan pengoperasian ruas tol baru.

Total liabilitas perusahaan mengalami kenaikan menjadi Rp62,219 triliun. Peningkatan ini disebabkan oleh melonjaknya beban akrual dari Rp13,814 triliun menjadi Rp19,58 triliun dan naiknya utang bank jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun dari Rp557 miliar menjadi Rp3,063 triliun. Liabilitas jangka panjang menurun karena terjadi reklasifikasi menjadi utang bank jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun dan menurunnya nilai sebagian besar komponen liabilitas jangka panjang. Ekuitas perusahaan meningkat menjadi 10% yang disebabkan oleh peningkatan saldo laba menjadi Rp9,887 triliun.

Pendapatan meningkat 5,36% menjadi Rp36,974 triliun yang disumbang besar oleh kenaikan pendapatan konstruksi. Pendapatan tol dan usaha lainnya juga meningkat 9,67% yang disebabkan oleh meningkatnya pendapatan sebagian besar ruas tol, beroperasinya ruas-ruas tol baru, dan meningkatnya pendapatan usaha lainnya. Beban tol dan usaha lainnya meningkat 7,43% karena naiknya beban perbaikan dan pemeliharaan aset tetap, beban pajak, dan beban-beban lainnya. Laba bruto meningkat 14% menjadi Rp5,917 triliun, akan tetapi laba tahun berjalan perseroan turun 2,8% menjadi Rp2,036 triliun karena meningkatnya biaya keuangan serta bagian atas rugi neto entitas asosiasi.

e. Kinerja Keuangan 2019

Nilai aset perusahaan meningkat 17,3% menjadi Rp96,679 triliun pada tahun 2019. Terjadi penambahan investasi pada entitas asosiasi dan ventura bersama sebesar Rp1,23 triliun pada PT Jasamarga Solo Ngawi, PT Jasamarga Ngawi Kertosono, dan PT Jasamarga Semarang Batang dan PT Jasamarga Pandaan Tol. Terjadi pula peningkatan HPJT perusahaan sebesar 26,3% menjadi Rp78,62 triliun yang berasal dari konstruksi dan pengoperasian ruas tol baru.

Liabilitas perusahaan meningkat 23% menjadi Rp76,493 triliun pada tahun 2019 yang didominasi oleh peningkatan liabilitas jangka pendek. Beban akrual meningkat 13% karena terjadi peningkatan beban kontraktor dan konsultan. Utang bank jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun meningkat 42% menjadi Rp4,358 triliun diikuti dengan utang obligasi yang jatuh tempo dalam satu tahun juga melonjak 517% menjadi Rp5,175 triliun. Perusahaan menambah porsi utang bank jangka panjang dari Rp18,89 triliun menjadi Rp25,674 triliun yang akan digunakan dalam konstruksi ruas-ruas tol baru. Ekuitas perusahaan meningkat 14% menjadi Rp23,185 triliun yang berasal dari peningkatan saldo laba.

Pendapatan perusahaan menurun dari Rp36,97 triliun menjadi Rp26,34 triliun pada tahun 2019 karena menurunnya pendapatan konstruksi sebesar 40,3%. Pendapatan tol dan pendapatan usaha lainnya yang mengalami kenaikan masing-masing 12% dan 14% tidak mampu mengurangi dampak penurunan pendapatan konstruksi. Laba bruto perusahaan meningkat 8% menjadi Rp6,44 triliun dan perusahaan berhasil mencetak laba bersih Rp2,073 triliun, meningkat 1,8% daripada laba bersih tahun 2018.

4.2. Ikhtisar Keuangan PT CMNP Tahun 2015-2019

Indonesia Rich Journal, Vol. 1, No. 2, (2020), 91-107

Tabel 2 Laporan Keuangan PT CMNP Tahun 2015-2019 (dalam jutaan rupiah)

Nama Akun	2015	2016	2017	2018	2019
Aset Lancar	1.977.964	2.619.188	3.929.273	5.452.778	5.851.745
Aset Tidak Lancar	4.209.121	5.318.732	6.807.635	7.996.199	9.601.770
Total Aset	6.187.084	7.937.919	10.736.908	13.098.506	15.453.515
Liabilitas Jangka Pendek	687.085	909.380	1.448.576	2.053.238	3.779.563
Liabilitas Jangka Panjang	1.328.116	2.345.142	3.699.694	4.558.159	3.757.526
Total Liabilitas	2.015.201	3.254.522	5.148.271	6.260.605	7.537.089
Total Ekuitas	4.171.883	4.683.397	5.588.637	6.837.901	7.916.426
Pendapatan	1.523.591	2.310.039	2.906.663	3.821.123	3.527.914
Laba Bersih	453.34	508.517	693.061	730.539	689.853

a. Kinerja Keuangan Tahun 2015

Nilai aset perusahaan meningkat 16,7% dari nilai aset perusahaan pada tahun 2014. Peningkatan tersebut disumbang oleh meningkatnya nilai HPJT sebesar 14% menjadi Rp3,054 triliun, yang disebabkan oleh penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) proyek jalan tol Soreang - Pasir Koja yang terhitung mulai tanggal 4 September 2015 sampai dengan tanggal 4 September 2060. Peningkatan nilai aset juga disebabkan oleh investasi berupa tanah dan bangunan pada entitas anak PT Citra Marga Nusantara Propertindo (CMNPro) dan PT Citra Margatama Surabaya (CMS) yang meningkatkan nilai properti investasi dari Rp39,3 miliar menjadi Rp664 miliar.

Liabilitas perusahaan meningkat 28% menjadi Rp2,015 triliun pada tahun 2015 yang disebabkan oleh lonjakan beban akrual jangka pendek sebesar 250% menjadi Rp399 miliar karena meningkatnya biaya kontraktor dan konsultan. Nilai liabilitas juga meningkat karena meningkatnya utang bank jangka panjang sebesar 81% menjadi Rp688,3 miliar yang berasal dari Kredit Investasi PT Bank Rakyat Indonesia. Ekuitas perusahaan meningkat 12% menjadi Rp4,171 triliun karena penerbitan saham baru yang menambah modal ditempatkan dan disetor penuh menjadi Rp1,375 triliun, serta naiknya tambahan modal disetor sebesar Rp1,218 triliun yang timbul dari selisih harga pelaksanaan dengan harga nominal. Saldo laba yang belum ditentukan penggunaannya berkurang dari Rp2,080 triliun menjadi 1,026 triliun yang disebabkan oleh pembayaran dividen menggunakan saldo laba.

Pendapatan perusahaan meningkat 17,1% menjadi Rp1,523 triliun pada tahun 2015 dengan beban pendapatan yang juga meningkat 25% menjadi Rp746 miliar. Peningkatan pendapatan berasal dari peningkatan pendapatan tol ruas lingkar dalam Kota Jakarta dan ruas tol simpang susun waru, peningkatan pendapatan jasa konstruksi, dan peningkatan pendapatan sewa, yang diikuti oleh peningkatan beban jasa konstruksi. Laba bruto perusahaan meningkat sebesar 9% menjadi Rp776,8 miliar dengan laba bersih perusahaan juga mengalami peningkatan dari Rp411,08 miliar menjadi Rp453,34 miliar pada tahun 2015.

b. Kinerja Keuangan Tahun 2016

Nilai aset pada tahun 2016 meningkat 28,2% menjadi Rp7,937 triliun. Peningkatan tersebut disumbang oleh adanya piutang dana talangan pemerintah atas pembebasan tanah untuk pengadaan lahan Jalan Tol Ruas Depok - Antasari sebesar Rp617,3 miliar dan dana talangan untuk pengadaan lahan Jalan Tol Ruas Soreang - Pasar Koja sebesar 53,3 miliar yang akan ditagihkan ke BPJT. Peningkatan nilai aset juga disebabkan oleh kenaikan nilai HPJT dari Rp3,074 triliun pada tahun 2015 menjadi Rp4,074 triliun pada tahun 2016 atas proyek jalan tol Depok - Antasari dan proyek jalan tol Soreang Pasir - Koja.

Nilai liabilitas perusahaan meningkat 61,4% menjadi Rp3,254 triliun pada tahun 2016. Peningkatan angka liabilitas tersebut disebabkan oleh kredit investasi dari PT Bank Rakyat Indonesia sebesar Rp588,8 miliar yang akan digunakan untuk membiayai proyek pembangunan jalan tol Depok - Antasari dan fasilitas pembiayaan Sindikasi *Line Facility* Al Murabahah Bank Sindikasi sebesar Rp238 miliar yang digunakan untuk pembelian material pembangunan jalan tol Soreang - Pasir Koja. Nilai ekuitas perusahaan meningkat Rp493,1 miliar senilai dengan peningkatan saldo laba yang belum ditentukan penggunaannya.

Pendapatan perusahaan meningkat 51.6% dengan mencapai 2,31 triliun pada tahun 2016. Peningkatan pendapatan tersebut disebabkan oleh meningkatnya pendapatan perusahaan dari seluruh sumber pendapatan. Peningkatan pendapatan juga diikuti oleh peningkatan beban pendapatan sebesar

79,8% menjadi Rp1,344 triliun yang disebabkan oleh kenaikan beban pelayanan dan pemeliharaan dan kenaikan beban konstruksi. Laba bruto perusahaan meningkat 24,4% menjadi Rp965 miliar dengan laba tahun berjalan yang juga mengalami peningkatan sebesar 12% menjadi Rp508,5 miliar.

c. Kinerja Keuangan 2017

Nilai aset perusahaan meningkat 35,2% menjadi Rp10,736 triliun. Terjadi kenaikan kas dan setara kas sebesar Rp1,139 triliun yang berasal dari arus kas positif perusahaan. HPJT mengalami kenaikan 37,6% menjadi Rp5,61 triliun yang disebabkan oleh penandatanganan PPJT Cileunyi - Sumedang - Dawuan yang terhitung mulai tanggal 22 Februari 2017 sampai dengan tanggal 22 Februari 2057, serta kemajuan proyek pembangunan jalan tol Depok - Antasari. Piutang lain-lain juga meningkat 36,1% karena penambahan piutang pemerintah menjadi Rp893,9 miliar yang merupakan piutang atas dana talangan pembebasan tanah.

Liabilitas perusahaan naik menjadi Rp5,148 triliun. Kenaikan liabilitas salah satunya disebabkan oleh kenaikan biaya bunga serta biaya kontraktor dan konsultan yang menyebabkan beban akrual meningkat 85% menjadi Rp733,65. Kenaikan utang bank jangka panjang menyumbang sebagian besar kenaikan liabilitas yang melonjak 216% menjadi Rp2,909 triliun. Utang bank jangka panjang tersebut diperoleh dari penambahan kredit investasi dari PT Bank Rakyat Indonesia sebesar Rp1,05 triliun, perolehan pinjaman dari PT Bank Rakyat Indonesia unit usaha syariah sebesar Rp390,85 miliar, dan penambahan *line facility* Bank Sindikasi sebesar Rp1,36 triliun.

Ekuitas perusahaan meningkat menjadi Rp5,588 triliun. Kenaikan ekuitas perusahaan disebabkan oleh peningkatan Modal ditempatkan dan disetor penuh perusahaan meningkat Rp297,9 miliar karena penerbitan saham baru. Tambahan modal disetor perusahaan juga mengalami kenaikan sebesar Rp649,17 miliar yang berasal dari selisih harga pelaksanaan dengan harga nominal dicatat setelah dikurangi beban atas penerbitan saham. Saldo laba perusahaan mengalami penurunan Rp304,3 miliar karena digunakan untuk membayar dividen pada tahun 2017.

Pendapatan perusahaan menjadi Rp2,906 triliun pada tahun 2017 dengan beban pendapatan yang juga meningkat sebesar Rp584,7 miliar karena lonjakan besar beban konstruksi. Kenaikan pendapatan berasal dari lonjakan pendapatan jasa konstruksi, peningkatan pendapatan tol, mulai beroperasinya ruas tol Soreang - Pasir Koja, dan peningkatan pendapatan jasa dan sewa. Laba bruto perusahaan meningkat tipis menjadi Rp977 miliar dan pendapatan lain-lain juga naik Rp180,8 miliar karena meningkatnya laba penjualan aset tetap dan properti investasi, selisih kurs mata uang asing yang positif, dan entitas asosiasi yang berhasil mencetak laba. Kenaikan pendapatan lain-lain membantu laba bersih tahun berjalan meningkat menjadi Rp693 miliar pada tahun 2017.

d. Kinerja Keuangan 2018

Nilai aset perusahaan meningkat 22% menjadi Rp13,098 triliun. Perusahaan mencetak arus kas yang positif dan meningkatkan setara kas sebesar Rp652,1. Piutang lain-lain juga meningkat 45% yang berasal dari naiknya piutang pemerintah untuk dana talangan pembebasan tanah ruas tol Depok - Antasari dan Cileunyi – Sumedang - Dawuan. HPJT meningkat Rp1,157 triliun yang disebabkan oleh kelanjutan pembangunan jalan tol Depok - Antasari dan Cileunyi – Sumedang - Dawuan.

Liabilitas perusahaan meningkat 21% menjadi Rp6,260 triliun. Peningkatan liabilitas disumbang oleh kenaikan utang bank jangka pendek menjadi Rp487,7 miliar untuk pengadaan tanah ruas tol Cileunyi – Sumedang - Dawuan. Utang bank jangka panjang juga meningkat 30% menjadi Rp3,832 triliun yang digunakan untuk membiayai proyek pembangunan jalan tol. Ekuitas perusahaan meningkat 23% menjadi Rp6,837 triliun pada tahun 2018. Peningkatan tersebut disebabkan oleh penambahan modal tanpa HMETD yang menambah jumlah saham beredar menjadi 3,62 miliar lembar saham, yang juga meningkatkan nilai modal ditempatkan menjadi Rp1,81 triliun dengan peningkatan saldo laba menjadi Rp2,22 triliun.

Pendapatan perusahaan meningkat menjadi Rp3,821 triliun dengan beban pendapatan yang meningkat 36% menjadi Rp2,625 triliun. Peningkatan pendapatan berasal dari kenaikan pendapatan jasa konstruksi, kenaikan pendapatan tol, mulai beroperasinya ruas tol Depok - Antasari, dan kenaikan pendapatan jasa. Peningkatan beban perusahaan disebabkan oleh kenaikan beban konstruksi, kenaikan beban amortisasi HPJT, serta kenaikan beban perbaikan dan pemeliharaan. Laba bruto perusahaan meningkat 22% menjadi Rp1,195 triliun, akan tetapi biaya keuangan perusahaan meningkat 69% yang disebabkan oleh kenaikan beban bunga dari utang bank. Pendapatan lain-lain juga berkurang dari Rp176,7 miliar menjadi Rp20,3 miliar. Perusahaan mencetak laba tahun berjalan sebesar Rp730,6 miliar, mengalami peningkatan 5,4% dari laba tahun berjalan 2017.

e. Kinerja Keuangan 2019

Nilai aset pada tahun 2019 meningkat 17,9% menjadi Rp15,453 triliun. Peningkatan nilai tersebut berasal dari naiknya piutang pendanaan pengadaan

tanah dari Rp1,303 triliun pada tahun 2018 menjadi Rp2,229 triliun pada tahun 2019. HPJT juga meningkat sebesar 17,52% menjadi Rp7,953 triliun yang berasal dari pembangunan ruas tol Depok - Antasari dan Cileunyi – Sumedang - Dawuan.

Liabilitas perusahaan meningkat 20% menjadi Rp7,737 triliun dengan liabilitas jangka pendek yang meningkat sebesar 84% dan liabilitas jangka panjang yang mengalami penurunan sebesar 12%. Peningkatan utang jangka pendek dan penurunan utang jangka panjang berasal dari reklasifikasi sebagian utang bank jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun senilai Rp1,299 triliun ke bagian liabilitas jangka pendek sementara perusahaan juga menambah utang bank jangka panjang sebesar Rp560 miliar dalam waktu bersamaan.

Pendapatan perusahaan mengalami penurunan dari Rp3,821 triliun menjadi Rp3,527 triliun yang disebabkan oleh penurunan pendapatan konstruksi sebesar 20%. Penurunan pendapatan konstruksi diikuti dengan penurunan beban konstruksi dan beban amortisasi menurunkan beban pendapatan sebesar 17,4% dan meningkatkan laba bruto senilai Rp96 miliar. Akan tetapi, kenaikan drastis beban bunga sebesar 248% dan kenaikan beban pajak sebesar 9,8% menurunkan laba bersih dari Rp730,58 miliar menjadi Rp689,85 miliar.

4.3. Perbandingan Analisis Kinerja PT Jasa Marga dengan PT CMNP

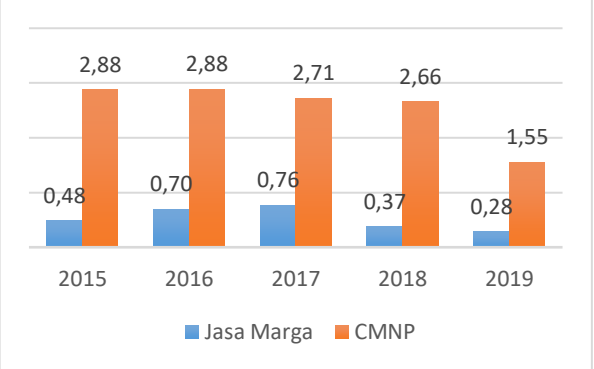
Setelah mengetahui rasio-rasio keuangan yang diperlukan untuk mengetahui kinerja keuangan PT Jasa Marga (Persero), penulis akan mencoba membandingkan secara langsung kinerja keuangan kedua perusahaan PT Jasa Marga (Persero) dengan PT CMNP untuk mengetahui kinerja keuangan mana yang lebih baik.

a. Rasio Likuiditas

$$CurrentRatio = \frac{CurrentAssets}{CurrentLiabilities}$$

Likuiditas PT Jasa Marga jauh lebih rendah daripada CMNP. Berdasarkan *current ratio* yang telah penulis hitung, PT Jasa Marga tidak pernah memiliki *current ratio* lebih dari satu. Hal ini berlawanan dengan *current ratio* CMNP yang selalu bernilai lebih dari satu. *Current ratio* PT Jasa Marga melonjak sebesar 57,7% pada tahun 2016 yang disebabkan oleh kenaikan kas sebesar Rp801,66 miliar dan munculnya piutang atas dana talangan pembebasan tanah sebesar Rp7,88 triliun. Semenjak tahun 2017, kedua perusahan sendiri memiliki tren menurun. Tren tersebut disebabkan oleh pengembangan perusahaan melalui pembangunan jaringan tol yang dilaksanakan sebagian pendanaannya diperoleh melalui pinjaman jangka pendek.

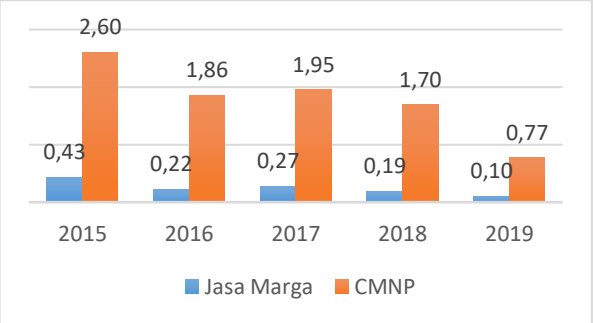
Gambar 1 Perbandingan *Current Ratio* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019



$$CashRatio = \frac{Cash}{CurrentLiabilities}$$

Sama halnya dengan *current ratio*, *cash ratio* PT Jasa Marga juga selalu jauh lebih rendah daripada *cash ratio* CMNP. *Cash ratio* kedua perusahaan juga memiliki tren menurun semenjak tahun 2017 karena latar belakang yang sama. Tahun 2019 adalah tahun pertama *cash ratio* PT bernilai kurang dari satu. Hal ini disebabkan oleh penurunan nilai kas senilai Rp571,6 miliar dan peningkatan kewajiban jangka pendek sebesar 84%.

Gambar 2 Perbandingan *Cash Ratio* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019



b. Rasio Solvabilitas

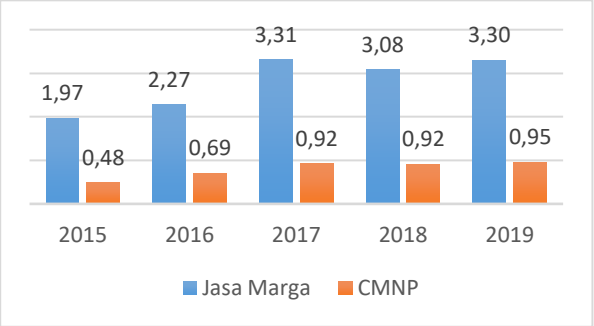
$$DebtEquityRatio = \frac{Totalliabilites}{TotalEquity}$$

Menggunakan rasio solvabilitas, dapat diketahui bahwa proporsi utang PT Jasa Marga jauh melebihi proporsi utang CMNP. Selisih *debt to equity ratio* terkecil di antara dua perusahaan terjadi pada tahun 2019, di mana *debt to equity ratio* PT Jasa Marga mencapai 3,46 kali lebih besar daripada *debt to equity ratio* CMNP. *Debt to equity ratio* PT Jasa Marga selalu

Indonesia Rich Journal, Vol. 1, No. 2, (2020), 91-107

lebih besar dari satu, yang menandakan bahwa proporsi utang PT Jasa Marga selalu lebih besar daripada ekuitas yang dimiliki. Hal tersebut juga menjelaskan bahwa PT Jasa Marga lebih mengutamakan utang sebagai sumber pendanaan. Berbeda halnya dengan CMNP yang memiliki *debt to equity ratio* yang lebih kecil dari satu yang menunjukkan bahwa CMNP menggunakan utang dan ekuitas secara seimbang untuk memperoleh pendanaan.

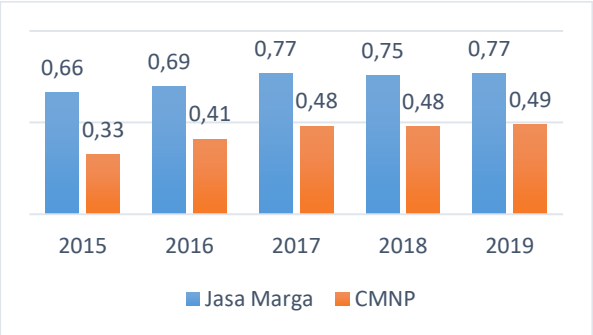
Gambar 3 Perbandingan *Debt to Equity Ratio* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019



$$DebtAssetRatio = \frac{TotalLiabilities}{TotalAsset}$$

Debt to asset ratio PT Jasa Marga selalu lebih besar daripada *debt to asset ratio* CMNP. *Debt to asset ratio* kedua perusahaan memiliki tren naik pada tahun 2015-2017, kemudian mendatar pada tahun 2018 dan 2019. Kenaikan *debt to asset ratio* PT Jasa Marga tahun 2015-2017 disebabkan oleh kenaikan proporsi aset yang lebih kecil daripada kenaikan proporsi kewajiban terjadi pada tahun 2017 dimana nilai aset naik 47,9% sedangkan nilai kewajiban naik 63,5%. Hal yang serupa juga terjadi pada CMNP pada tahun 2017 ketika nilai aset meningkat sebesar 35,2% yang diikuti oleh kenaikan liabilitas sebesar 58,2%. Hal tersebut disebabkan oleh perluasan jaringan tol oleh kedua perusahaan dengan menggunakan utang sebagai sumber utama pendanaannya.

Gambar 4 Perbandingan *Debt to Asset Ratio* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019

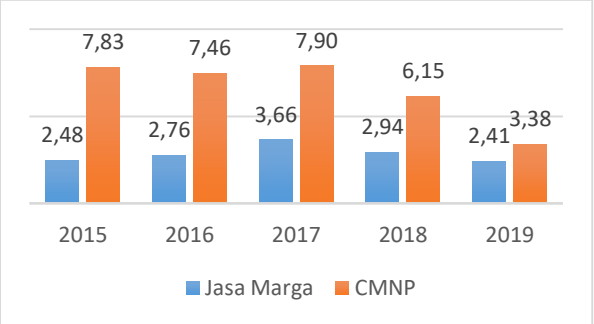


$$InterestEarnedRatio = \frac{EarningBeforeInterest \wedge Tax}{InterestExpense}$$

Times interest earned ratio CMNP selalu lebih baik apabila dibandingkan dengan PT Jasa Marga. *Times interest earned ratio* menjelaskan kemampuan perusahaan dalam membayar biaya keuangan, semakin kecil rasio tersebut, semakin sulit bagi perusahaan untuk melunasi biaya tersebut. Kecilnya rasio tersebut juga dapat menjelaskan bahwa pertumbuhan biaya keuangan lebih cepat daripada pertumbuhan EBI, yang dapat digunakan sebagai indikator bahwa utang perusahaan sudah cukup besar dan tidak sebaiknya mengambil pinjaman baru.

Tahun 2017 adalah tahun puncak *times interest earned ratio* untuk kedua perusahaan. Pada tahun ini, biaya keuangan yang dibayar PT Jasa Marga hanya 27,3% dari EBIT, sedangkan biaya keuangan CMNP hanya 12,7% dari EBIT. *Times interest earned ratio* keduanya kemudian menurun dan mencapai titik terendah pada tahun 2019. Pada tahun tersebut, biaya keuangan PT Jasa Marga sudah sebesar 41,5% sedangkan biaya keuangan CMNP sudah sebesar 29,6% dari EBIT. Hal ini disebabkan oleh terus meningkatnya biaya bunga yang harus dibayar yang berasal dari kenaikan nilai utang tiap tahunnya

Gambar 5 Perbandingan *Times Interest Earned* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019



c. Rasio Aktivitas

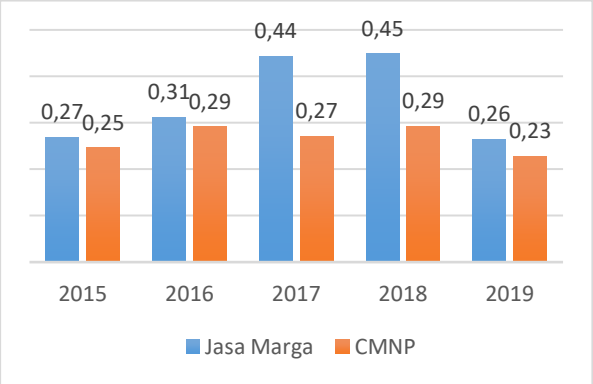
$$TotalAssetTurnover = \frac{Sales}{TotalAssets}$$

Total asset turnover PT Jasa Marga selalu lebih tinggi dibanding PT CMNP. Hal ini menunjukkan bahwa PT Jasa Marga memanfaatkan aset yang dimiliki aset secara lebih efektif dibanding CMNP untuk menghasilkan pendapatan. Puncak *total asset turnover* kedua perusahaan terjadi pada tahun 2018 dengan

total asset turnover senilai 0,448 untuk PT Jasa Marga dan 0,292 untuk CMNP.

Selisih *total asset turnover* di antara keduanya pada tahun 2015 dan 2016 tidak terlalu besar. *Total asset turnover* PT Jasa Marga kemudian mengalami lonjakan 42,4% pada tahun 2017 hingga kemudian menurun 70% pada tahun 2019. Lonjakan pada tahun 2017 disebabkan oleh peningkatan pendapatan sebesar Rp18,43 triliun. Sedangkan, penurunan pada tahun 2019 disebabkan oleh terjadinya penurunan pendapatan sebesar Rp10,63 triliun ketika nilai aset meningkat sebesar Rp17,26 triliun.

Gambar 6 Perbandingan *Total Asset Turnover* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019

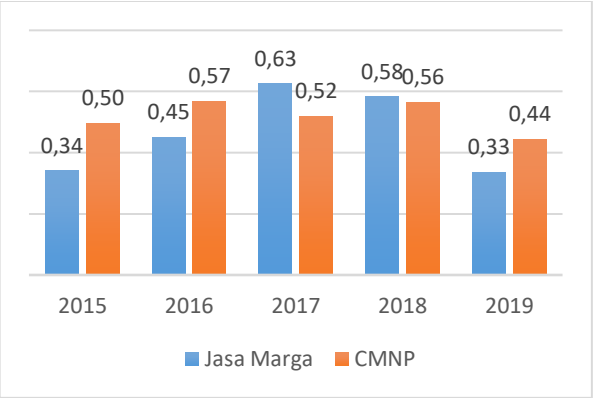


$$\frac{IntangibleAssetTurnover}{} = \frac{Sales}{TotalIntangibleAsset}$$

Intangible asset turnover mengukur seberapa efektif penggunaan aset tak berwujud untuk menghasilkan pendapatan. Semakin tinggi rasio ini, semakin tinggi pula utilisasi aset tak berwujud yang dimiliki perusahaan. Pada kasus ini, pemanfaatan aset tak berwujud CMNP mengungguli PT Jasa Marga pada sebanyak tiga kali pada tahun 2015, 2016, dan 2019. *Intangible asset turnover* PT Jasa Marga memuncak pada tahun 2017 lalu kembali menurun pada tahun 2019, sedangkan *intangible asset turnover* CMNP berfluktuasi.

Peningkatan *intangible asset turnover* PT Jasa Marga pada tahun 2015-2017 disebabkan oleh peningkatan penjualan setiap tahun yang lebih besar daripada kenaikan nilai aset tak berwujud. Contohnya pada tahun 2017 ketika pendapatan perusahaan melonjak drastis dari Rp16,66 triliun menjadi Rp35,09 triliun ketika nilai aset tak berwujud hanya naik 37%. Rasio tersebut kemudian mengalami penurunan pada tahun 2018 karena pendapatan hanya meningkat sebesar Rp1,84 triliun, lalu menurun lagi pada tahun 2019 karena terjadi penurunan pendapatan menjadi Rp26,34 triliun.

Gambar 7 Perbandingan *Intangible Asset Turnover* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019

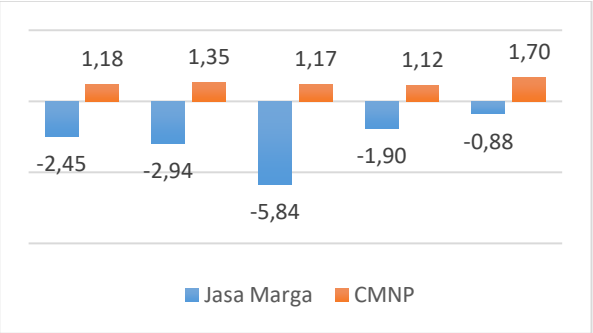


$$\frac{WorkingCapitalTurnover}{} = \frac{Sales}{CurrentAssets - CurrentLiabilites}$$

Working capital turnover PT Jasa Marga selalu negatif, yang kembali menunjukkan bahwa PT Jasa Marga tidak cukup likuid. *Working capital* yang negatif menunjukkan bahwa PT Jasa Marga tidak memiliki *working capital* yang bisa digunakan untuk menghasilkan pendapatan sementara *working capital turnover* PT CMNP selalu positif dan bernilai lebih dari satu. Selisih *Working capital turnover* terbesar kedua perusahaan dicapai pada tahun 2017. Pada tahun tersebut, kewajiban jangka pendek PT Jasa Marga melebihi aset lancarnya sebanyak Rp6,01 triliun tetapi mampu menghasilkan pendapatan sebesar Rp35,09 triliun. Sementara itu pada tahun yang sama, CMNP memiliki *working capital* senilai Rp2,48 triliun dan dapat menghasilkan pendapatan sebesar Rp2,90 triliun. Setelah tahun 2017, *working capital* PT Jasa Marga terus merosot yang menyebabkan kenaikan *working capital ratio* pada tahun 2018 dan 2019.

Indonesia Rich Journal, Vol. 1, No. 2, (2020), 91-107

Gambar 8 Perbandingan *Working Capital Turnover* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019

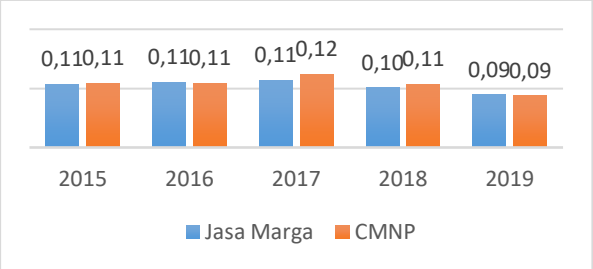


d. Rasio Profitabilitas

Return on equity menjelaskan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dengan ekuitas atau kekayaan yang dimiliki. *Return on equity* kedua perusahaan memuncak pada tahun 2017 lalu menurun hingga tahun 2019. Bisa dilihat juga, bahwa *return on equity* kedua perusahaan memiliki selisih yang sangat sedikit dan saling mendahului. *Return on equity* CMNP lebih besar daripada *return on equity* PT Jasa Marga pada tahun 2015, 2017, dan 2018.

Memuncaknya *return on equity* PT Jasa Marga pada tahun 2017 disebabkan oleh peningkatan laba bersih sebesar 16,1% ketika ekuitas meningkat sebesar 12,3% yang berasal dari peningkatan cadangan laba. Hal yang serupa juga dialami oleh CMNP pada tahun 2017 karena laba bersih meningkat sebesar 36,3% ketika ekuitas meningkat sebesar 19,3%. Setelah memuncak pada tahun 2017, *return on equity* kedua perusahaan menurun pada tahun 2018 dan 2019 yang disebabkan oleh peningkatan ekuitas yang lebih besar daripada peningkatan laba, atau turunnya laba bersih perusahaan. PT Jasa Marga mengalami penurunan laba bersih sebesar 2,73% pada tahun 2018 sedangkan laba bersih CMNP menurun 5,9% pada tahun 2019.

Gambar 9 Perbandingan *Return on Equity* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019

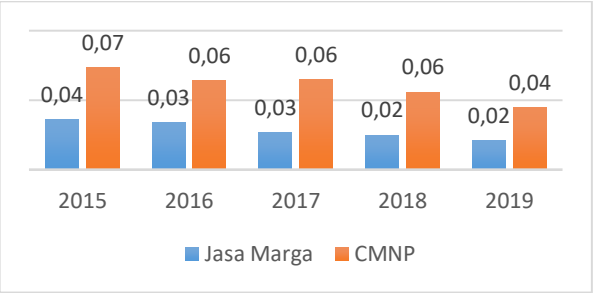


$$ReturnonAssets = \frac{NetIncome}{TotalAssets}$$

Return on asset menjelaskan kemampuan aset yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan serta menjelaskan efektivitas perusahaan dalam memanfaatkan aset yang dimiliki. *Return on asset* PT Jasa Marga selalu lebih rendah apabila dibandingkan dengan CMNP. Selain itu, *return on asset* PT Jasa Marga selalu menurun sepanjang tahun 2015-2019 yang menjelaskan bahwa peningkatan nilai aset melalui ekspansi jaringan tol lebih pesat dibanding peningkatan laba yang diperoleh. Hal tersebut juga dapat menjelaskan bahwa ekspansi jaringan tol yang dilakukan memiliki *return* yang rendah atau belum mencapai target pendapatannya.

Penurunan *return on asset* paling tajam PT Jasa Marga terjadi pada tahun 2017 karena peningkatan nilai aset 48,8% hanya diikuti oleh kenaikan laba bersih sebesar 16,1%. Setelah tahun 2017, *return on asset* CMNP terus menurun karena nilai aset terus bertambah sementara laba bersih tidak bertambah. Penurunan *return on asset* CMNP pada tahun 2018 dan 2019 juga terjadi karena hal yang sama, contohnya pada tahun 2019 dimana nilai aset bertambah dari Rp13,09 triliun menjadi Rp15,54 triliun tetapi laba bersih perusahaan berkurang dari Rp730,6 miliar menjadi Rp689,95 miliar.

Gambar 10 Perbandingan *Return on Asset* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019



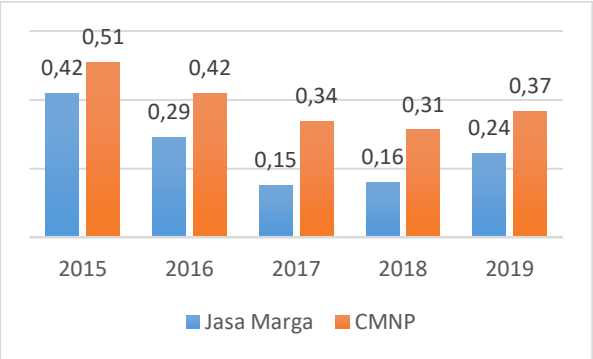
$$GrossProfitMargin = \frac{GrossProfit}{Sales}$$

Gross profit margin menunjukkan seberapa besar laba bruto yang diperoleh perusahaan setelah membayar beban pokok pendapatan. Tingginya rasio ini juga menjelaskan bahwa sumber pendapatan perusahaan memiliki beban pokok pendapatan yang tinggi pula. *Gross profit margin* CMNP selalu lebih tinggi daripada *gross profit margin* PT Jasa Marga. Grafik *gross profit margin* paling tinggi kedua perusahaan diraih pada tahun 2015 kemudian mengalami penurunan lalu meningkat lagi pada tahun 2019.

Tingginya *gross profit margin* pada tahun 2015 disebabkan oleh kecilnya proporsi pendapatan konstruksi yang menyusun total pendapatan.

Pendapatan konstruksi PT Jasa Marga dan CMNP hanya menyusun 22,5% dan 28,9% dari total pendapatan pada tahun 2015. Melonjaknya pendapatan konstruksi yang didapatkan seiring dengan berjalannya ekspansi jaringan tol memperkecil *gross profit margin* yang diperoleh kedua perusahaan.

Gambar 11 Perbandingan *Gross Profit Margin* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019



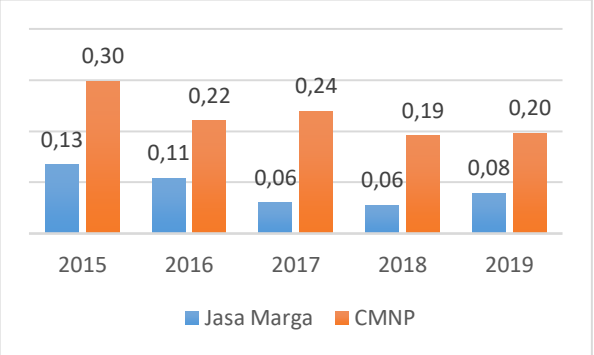
$$NetProfitMargin = \frac{NetIncome}{Sales}$$

Net profit margin menunjukkan berapa laba bersih yang diperoleh setelah membayar biaya keuangan dan pajak. *Net profit margin* juga menjelaskan keefektifan perusahaan dalam menjalankan bisnisnya serta menjaga efisiensi operasi agar biaya tetap rendah. *Net profit* PT Jasa Marga selalu lebih tinggi daripada *net profit margin* CMNP dan kedua perusahaan memiliki pola grafik yang berbeda.

Net profit margin PT Jasa Marga mengalami penurunan pada tahun 2016-2018 yang dipengaruhi oleh besarnya pendapatan konstruksi yang diperoleh. Hal ini dibuktikan pada tahun 2019 ketika pendapatan konstruksi yang didapatkan PT Jasa Marga turun dari Rp27,190 triliun menjadi Rp15,361 triliun. Turunnya pendapatan konstruksi meningkatkan *net profit margin* dari 0,055 mejadi 0,078 karena laba bersih pada tahun 2019 juga hanya mengalami peningkatan sebesar 1,83%.

Pendapatan konstruksi juga memengaruhi *net profit margin* CMNP walaupun dampaknya tidak sebesar PT Jasa Marga. Hal ini dapat dibuktikan dengan *net profit margin* tahun 2017 yang meningkat dari 0,22 menjadi 0,238 walaupun rasio pendapatan konstruksi terhadap total pendapatan juga meningkat dari 0,45 menjadi 0,55. Peningkatan *net profit margin* pada tahun 2017 disebabkan oleh pendapatan lain-lain yang meningkat menjadi Rp176,7 miliar yang sebagian berasal dari laba penjualan aset tetap dan properti investasi. Akan tetapi pengaruh pendapatan konstruksi kembali terasa pada tahun 2018 karena proporsi pendapatan konstruksi meningkat dari 0,55 menjadi 0,61 dan pendapatan lain-lain turun menjadi Rp20,33 miliar.

Gambar 12 Perbandingan *Net Profit Margin* PT Jasa Marga dengan PT CMNP Tahun 2015-2019



Perbandingan kinerja keuangan kedua perusahaan menunjukkan bahwa PT CMNP memiliki kinerja keuangan yang lebih baik dari PT Jasa Marga secara keseluruhan. PT CMNP memiliki likuiditas yang lebih tinggi dan dapat melunasi dibandingkan dengan PT Jasa Marga. Rasio solvabilitas PT CMNP jauh lebih rendah dengan risiko *default* yang lebih kecil dibanding PT Jasa Marga. Aktivitas PT Jasa Marga lebih buruk dibanding PT CMNP karena walaupun memiliki *total aset turnover* dan *intangible asset turnover* yang mirip, PT Jasa Marga memiliki *working capital turnover* yang negatif. Terakhir, profitabilitas PT CMNP lebih tinggi daripada profitabilitas PT Jasa Marga dalam semua rasio yang dihitung.

Indonesia Rich Journal, Vol. 1, No. 2, (2020), 91-107

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Kinerja keuangan PT Jasa Marga dinilai kurang baik karena tidak memiliki likuiditas yang rendah karena nilai utang jangka pendek yang ditanggung lebih tinggi daripada aset lancar yang dimiliki. Utang jangka pendek yang harus dibayar PT Jasa Marga lebih banyak daripada aset lancar yang dimiliki. Rendahnya likuiditas perusahaan dapat menandakan bahwa ekspansi perusahaan dilakukan terlalu cepat atau perusahaan sedang mengalami kesulitan untuk melunasi utang jangka pendek. Likuiditas PT CMNP berada di posisi yang jauh lebih baik karena aset lancar bernilai lebih tinggi daripada utang jangka pendek.

PT Jasa Marga memiliki solvabilitas yang rendah dengan risiko *default* yang tinggi karena sebagian besar aset diperoleh dari utang, dan nilai utang selalu lebih tinggi daripada nilai ekuitas. Solvabilitas PT CMNP lebih baik daripada PT Jasa Marga. Tingginya *debt to equity ratio* dan *debt to asset ratio* menunjukkan bahwa PT Jasa Marga terlalu bergantung kepada utang untuk membiayai pertumbuhan perusahaan. Tingginya kedua rasio tersebut berbanding terbalik dengan PT CMNP yang lebih mengandalkan ekuitasnya untuk berkembang. Hal ini menunjukkan bahwa tingginya kedua rasio tersebut juga dapat menandakan bahwa ekspansi yang dilakukan PT Jasa Marga terlalu cepat. Tingginya *times interest earned* juga menandakan hal yang sama karena biaya keuangan yang terus meningkat tiap tahunnya lebih kecil daripada peningkatan EBIT. Hal tersebut menandakan bahwa biaya keuangan yang harus dibayar memiliki pengaruh yang semakin besar terhadap potensi laba bersih perusahaan.

Aspek aktivitas PT Jasa Marga cukup baik karena dapat menghasilkan pendapatan yang cukup tinggi menggunakan sumber daya yang dimiliki. Aspek aktivitas dapat ditingkatkan dengan meningkatkan *working capital turnover* perusahaan. Namun, berdasarkan analisis aktivitas PT CMNP lebih baik dibanding PT Jasa Marga karena walaupun *total aset turnover* PT Jasa Marga lebih tinggi dan *intangible asset turnover* yang saling mengungguli, *working capital turnover* PT Jasa Marga selalu berada pada level negatif. Hal ini menjelaskan bahwa operasi PT CMNP lebih efisien dibanding PT Jasa Marga. Profitabilitas PT Jasa Marga cenderung rendah karena perusahaan dan entitas anak mengoperasikan banyak ruas tol. Beberapa ruas tol tersebut menghasilkan pendapatan yang relatif sedikit dengan *margin* laba dan *return* yang kecil.

Profitabilitas PT Jasa Marga cenderung rendah karena perusahaan dan entitas anak mengoperasikan banyak ruas tol. Beberapa ruas tol tersebut menghasilkan pendapatan yang relatif sedikit dengan *margin* laba dan *return* yang kecil. Namun, secara umum profitabilitas PT CMNP lebih tinggi daripada profitabilitas PT Jasa Marga. Lebih rendahnya profitabilitas PT Jasa Marga menunjukkan bahwa proses operasi yang dilakukan belum efisien, jaringan tol yang dioperasikan menghasilkan *return* yang rendah atau belum mencapai masa optimum pemanfaatannya, serta proses ekspansi yang dilakukan terlalu cepat.

5.2. Saran

Berdasarkan simpulan di atas, saran yang dapat diberikan untuk meningkatkan kinerja keuangan PT Jasa Marga sebagai berikut:

1. Beberapa peraturan lelang yang ada sudah tidak Menetapkan *internal rate of return* yang tinggi ketika akan menentukan jaringan tol baru yang akan dibangun. Ditetapkannya *internal rate of return* yang tinggi akan mengeliminasi kemungkinan perusahaan untuk membangun dan mengoperasikan jaringan tol dengan proyeksi pendapatan dan *return* yang rendah. Penerapan saran ini diharapkan akan meningkatkan profitabilitas perseroan.
2. Hanya mengelola dan menyediakan jaringan tol dengan proyeksi volume lalu lintas yang tinggi. Dengan hanya menyediakan jaringan tol dengan proyeksi volume lalu lintas yang tinggi, pendapatan tol dan pendapatan lainnya yang dapat didapat dari pemanfaatan lahan di sekitar jalan tol yang akan tinggi pula. Dengan melakukan hal ini, perseroan akan meningkatkan efektivitas investasi dan pengelolaan aset perusahaan secara keseluruhan karena perseroan akan meningkatkan *return on asset*, memaksimalkan potensi pendapatan, serta memaksimalkan laba yang didapat.
3. Mengurangi tingkat ekspansi dan pertumbuhan perusahaan untuk mencegah semakin tingginya nilai utang perusahaan. Melihat peningkatan nilai aset dan utang perseroan setiap tahunnya, mungkin perseroan dapat mengurangi tingkat pertumbuhan dengan membiarkan perseroan tumbuh dengan alami menggunakan ekuitas yang dimiliki daripada tumbuh secara pesat menggunakan utang. Ketergantungan terhadap utang hanya akan meningkatkan risiko *default* serta meningkatkan beban bunga yang akan menekan laba bersih perusahaan.
4. Meningkatkan likuiditas perusahaan dengan mengurangi utang jangka pendek, memaksimalkan perolehan kas dari aktivitas operasi, serta mengurangi pengeluaran kas dari aktivitas investasi. Pelaksanaan hal tersebut akan meningkatkan jumlah kas perusahaan dan likuiditas secara perlahan yang akan mengurangi

risiko perusahaan gagal membayar kewajiban jangka pendek yang ditanggungnya.

5. Mengurangi tingginya *exposure* terhadap utang dengan mencari sumber pendanaan baru seperti divestasi anak perusahaan, pelepasan sebagian saham pemerintah, dan penambahan modal melalui Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu (HMETD). Pencarian sumber pendanaan baru akan meminimalisasi meningkatnya utang jangka pendek atau panjang dan risiko *default* perusahaan serta memperkecil beban bunga yang diharapkan akan meningkatkan laba bersih perusahaan. Pencarian sumber pendanaan baru juga akan meningkatkan pemanfaatan ekuitas sebagai sumber pendanaan baru dan mengurangi ketergantungan perseroan terhadap utang.
6. Melakukan *cost and benefit analysist* yang tepat untuk menimbang antara biaya yang dikeluarkan dengan kualitas jaringan tol yang didapatkan untuk memilih kontraktor pembangunan jaringan tol. Perseroan harus memiliki *trade-off* yang tepat antara biaya investasi dengan biaya operasional yang timbul setelah jaringan tol tersebut dioperasikan. Pemilihan *trade-off* yang tepat akan memaksimalkan efektivitas investasi dan meminimalisasi biaya operasi perusahaan.
7. Lebih sering melakukan kerja sama pembangunan, penyediaan, pengoperasian, serta pemeliharaan jaringan jalan tol dengan perseroan atau badan usaha. Hal ini dapat dilakukan untuk memperkecil biaya investasi yang harus dikeluarkan oleh perseroan yang apabila dilakukan secara terus-menerus dapat memperkecil keperluan untuk berutang, yang akan membagi risiko yang dapat dialami dengan rekan perseroan atau badan usaha, meningkatkan likuiditas perusahaan, memperkecil risiko *default*, memperkecil beban bunga, meningkatkan profitabilitas perusahaan, dan mempersehat kinerja keuangan perseroan.
8. Melakukan koordinasi dengan pemerintah untuk segera melunasi piutang dana talangan pembebasan tanah agar perusahaan tidak perlu mengambil utang jangka pendek untuk keperluan pembebasan tanah. Melihat tingginya jumlah piutang dana talangan tanah yang dimiliki perseroan, perseroan sebaiknya berkoordinasi dengan pemerintah untuk memastikan pelunasan piutang tersebut agar likuiditas perseroan tetap terjaga.

DAFTAR PUSTAKA

Arthur J Keown, J. D. (2011). *Manajemen Keuangan.* Jakarta: Indeks.

Fahmi, I. (2012). *Analisis Kinerja Keuangan.* Bandung: Alfabeta.

Harahap, S. S. (2018). *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan.* Depok: RajaGrafindo Persada.

H. Plecher, 2019, *Growth of the Global Gross Domestic Product* (GDP) from 2009 to 2001**.** Statista

Kasmir. (2008). *Analisis Laporan Keuangan.* Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Kasmir. (2012). *Analisis Laporan Keuangan.* Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Kasmir. (2013). *Analisis Laporan Keuangan.* Jakarta: Rajawali Pers.

Mohammad Nazir, P. (1998). *Metode Penelitian.* Jakarta: Ghalia Indonesia.

Mohammad Nazir, P. (2003). *Metode Peneliitian.* Jakarta: Ghalia Indonesia.

Riyanto, B. (2010). *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan.* Yogyakarta: BPPE.

Sartono, A. (2012). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi.* Yogyakarta: BPFE.

Sawir, A. (2009). *Analisa Kinerja Keuangan dan Perencanaan Keuangan Perusahaan.* Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Schwab, K. (2019). *The Global Competitiveness Report 2019.* Geneva: World Economic Forum.

Sjadzali, M. (2010). *Analisis Laporan Keuangan Edisi Keempat.* Yogyakarta: Liberty.

Weston, J. Fred dan Copeland, Thomas E., (2008). *Manajemen Keuangan*, Penerjemah: A. Jaka Wasana. Jakarta: Binarupa Aksara

Winarwi, S. d. (2006). Manajemen Keuangan. Yogyakarta: Media Persindo.

PT Jasa Marga (Persero). 2015. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Jasa Marga (Persero)

PT Jasa Marga (Persero). 2016. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Jasa Marga (Persero)

PT Jasa Marga (Persero). 2017. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Jasa Marga (Persero)

PT Jasa Marga (Persero). 2018. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Jasa Marga (Persero)

PT Jasa Marga (Persero). 2019. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Jasa Marga (Persero)

PT Jasa Marga (Persero). 2018. *Anggaran Dasar Perusahaan 2018*. https://cms.jasamarga.com/id/infoperusahaan/Anggaran%20Dasar/Akta%20No%2061%20Tanggal%2019%20April%202018%20AD.pdf (Diakses pada 1 Maret 2020 pukul 19:40 WIB)

PT Jasa Marga (Persero). Profil Perusahaan. https://www.jasamarga.com/public/id/infoperusahaan/ProfilPerusahaan/Overview.aspx. (Diakses pada 1 Maret 2020 pukul 20:00 WIB)

PT Citra Marga Nusaphlala Persada. 2015. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Citra Marga Nusaphlala Persada

PT Citra Marga Nusaphlala Persada. 2016. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Citra Marga Nusaphlala Persada

PT Citra Marga Nusaphlala Persada. 2017. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Citra Marga Nusaphala Persada

PT Citra Marga Nusaphala Persada. 2018. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Citra Marga Nusaphala Persada

PT Citra Marga Nusaphala Persada. 2019. *Laporan Keuangan Tahunan*. Jakarta: PT Citra Marga Nusaphala Persada

PT Citra Marga Nusaphala Persada. 2018. *Anggaran Dasar Perusahaan*. Jakarta: PT Citra Marga Nusaphala Persada

PT CItra Marga Nusaphala Persada. 2014. *Company Profile*. Jakarta: PT Citra Marga Nusaphala Persada

Bappenas. 2019. *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024.* Jakarta: Bappenas

Bappenas. 2014. *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019.* Jakarta: Bappenas

Badan Pusat Statistik. 2018. *Laporan Perekonomian Indonesia 2018*. Jakarta: Badan Pusat Statistik

Badan Pusat Statistik. 2019. *Laporan Perekonomian Indonesia 2019*. Jakarta: Badan Pusat Statistik

Badan Pusat Statistik. 2018. *Proyeksi Jumlah Penduduk 2020 Menurut Provinsi*. Jakarta: Badan Pusat Statistik

Badan Pusat Statistik. 2018. *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018.* https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133 (Diakses pada tanggal 10 Desember 2019 pukul 19:30 WIB)

Indonesia-Investments. 2018. *Produk Domestik Bruto Indonesia*. https://www.indonesia-investments.com/id/keuangan/angka-ekonomi-makro/produk-domestik-bruto-indonesia/item253? (Diakses pada 1 Maret 2020 pukul 19:00 WIB)

Badan Pusat Statisik. 2018. Proyeksi Jumlah Penduduk 2020 Menurut Provinsi (SUPAS 2015). Jakarta: Badan Pusat Statistik

1. Peraturan Perundang-undangan

Pemerintah Republik Indonesia. 2016. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 246/PMK.06/2016 tentang Penatausahaan Kekayaan Negara Dipisahkan. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 234/PMK.01/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 1990. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2005. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Jakarga: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2010. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 1978, tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia dalam Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) di Bidang Pengelolaan, Pemeliharaan, dan Pengadaan Jaringan Jalan Tol. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2005. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2005 tentang Tata Cara Penyertaan dan Penatausahaan Modal Negara pada Badan Usaha Milik Negara dan Perseroan Terbatas. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 1980. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2003. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2004. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 1945. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Jakarta

Pemerintah Republik Indonesia. 1960. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Jakarta: Sekretariat Negara

Pemerintah Republik Indonesia. 2005. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol. Jakarta: Sekretariat Negara