

Volume 9, Nomor 1, Mei 2011

ISSN:1693-9018

LOGIKA

Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi



**ALUMNI PASCA SARJANA
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
AMBON**

**ANALISIS KEMAMPUAN LABAAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO)
CABANG BANDAR UDARA PATTIMURA AMBON**

Dinatonia J. Matruty*

Abstrak: Penulisan ini diarahkan untuk menganalisis kemampulabaan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon yang diukur dengan rasio likuiditas, ratio aktivitas, ratio profitabilitas dan dipertajam dengan analisis du pont. Hasil analisa berdasarkan analisis rasio keuangan menunjukkan, kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba operasional sangat memprihatinkan karena tidak ada kemampuan untuk menghasilkan laba, yang ada hanya potensi kerugian dari setiap aktivitas operasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon. Hal ini nampak dari capaian ratio aktivitas yang kurang baik bahkan ratio kemampulabaan (profitabilitas) buruk. Sekalipun ratio likuiditas cukup baik. Oleh karena itu perusahaan perlu peningkatan pendapatan di satu sisi dan penekanan biaya-biaya di sisi yang lain. Berdasarkan analisa du pont system pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon memberikan kejelasan bahwa, kemampuan menghasilkan laba yang terukur melalui besarnya ROI masih rendah bahkan negatif angkanya sejak tahun 2005 hingga tahun 2007, namun semakin menurun. Walaupun perputaran aktiva rendah tetapi nilainya masih positif, sedangkan nilai profit margin negatif yang mengakibatkan rasio ROI juga negatif.

Kata-kata kunci : Kemampulabaan, profitabilitas, du pont system .

PENDAHULUAN

Hal yang sering dihadapi dalam praktik bisnis adalah bahwa setiap perusahaan berhadapan dengan masalah kondisi keuangan yang mencerminkan kemampuan menghasilkan laba perusahaan. Kemampuan Menghasilkan Laba perusahaan ini akan banyak menentukan langkah perusahaan tersebut untuk memperoleh kemudahan dalam mengembangkan usahanya. Namun keberhasilan suatu perusahaan tidak semata-mata ditentukan oleh besarnya laba yang diperoleh saja yang didefinisikan sebagai perbedaan antara penghasilan dan biaya-biaya yang dikeluarkan (Umar, 2001) tetapi, ditunjang pula oleh berbagai faktor seperti kualitas sumber daya manusia yang ada, kemampuan manajemen dan lain-lain.

Bagi perusahaan kemampuan menghasilkan laba yang baik/maksimal akan memberikan kontribusi sangat berarti terhadap upaya untuk mempertahankan eksistensi usahanya. Oleh sebab itu tentu sokongan dana atau modal akan sangat diperlukan untuk mengatasi pengembangan usaha. Akan tetapi bila perusahaan tidak mampu menghasilkan laba atau rugi, maka akan diikuti pula dengan kondisi kekurangan modal karena membuat pihak-pihak lain enggan memberikan tambahan dana atau modal untuk membantu perusahaan. Oleh karena itu, kelangsungan hidup perusahaan akan terus dijaga dengan berusaha memperoleh laba sebesar-besarnya.

Kemampulabaan (profitabilitas) merupakan hasil akhir bersih dari berbagai kebijakan dan keputusan manajemen (Sawir, 2001). Menurut Astuti (2004) Profitabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba. Lebih lanjut dikatakan, satu-satunya ukuran profitabilitas yang paling penting adalah laba bersih. Untuk mengukur kemampulabaan

* Dinatonia Matruty, SE, M.Si adalah Dosen tetap Fakultas Ekonomi Unpatti Ambon

(profitabilitas) perusahaan, didasarkan pada laporan keuangan. Laporan keuangan merupakan media informasi yang merangkum semua aktivitas perusahaan (Harahap, 2002) Dengan demikian jika informasinya disajikan dengan benar maka informasi ini sangat berguna bagi siapa saja untuk mengambil keputusan tentang perusahaan yang dilaporkan tersebut.

Alat analisis yang dapat digunakan untuk mengetahui kemampulabaan (profitabilitas) perusahaan adalah rasio kemampulabaan (profitabilitas). Ratio kemampulabaan akan memberikan jawaban akhir tentang efektivitas manajemen perusahaan, ratio ini memberi gambaran tentang tingkat efektivitas pengelolaan perusahaan. Selain ratio aktivitas, dan berujung pada analisis ROI yang dijelaskan oleh Du pont system analisis. Ratio aktivitas juga digunakan dalam mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba karena dari sejumlah investasi yang merupakan sebuah hasil pengeluaran modal berupa investasi, tentu harus diukur kemampuan investasi tersebut dalam menghasilkan laba. Sehingga perbandingan Laba dengan modal yang adalah cerminan besarnya investasi akan cukup menjelaskan kemampuan menghasilkan laba. Semakin cepat perputaran ratio aktivitas akan mencerminkan semakin berpeluangnya perusahaan memperoleh laba.

PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Ambon adalah sebuah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang penyediaan fasilitas penyelenggaraan transportasi udara. Pada tahun 2006 perusahaan telah merampungkan keputusan investasi yang dibuat berupa pembangunan fasilitas Bandara Patimura Ambon hingga menjadi bandara internasional. Besarnya investasi yang dicerminkan pada Laporan Neraca Tahun 2006 dan tercantum pada pos Aktiva Tetap adalah sebesar Rp. 28.054.779.741,- Besarnya aktiva ini merupakan cerminan nilai investasi pada fasilitas bandara yang akan dikelola oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Ambon untuk menghasilkan pendapatan bagi perusahaan.

Dari perkembangan investasi yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Ambon tentu akan memberikan dampak bagi para pengelola untuk bagaimana mengoperasikan berbagai fasilitas yang telah disediakan guna menghasilkan pendapatan yang pada akhirnya akan memberikan kontribusi terhadap laba perusahaan. Dalam rangka penyelenggaraan operasinya, dibutuhkan modal yang sangat besar guna membelanjai kebutuhan asset operasi seperti penyediaan fasilitas untuk kelangsungan pendaratan hingga keberangkatan sebuah pesawat udara. Perkembangan Pasiva yang mencerminkan sumber dana bagi perusahaan dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Perkembangan Pasiva PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon, Tahun 2005 – 2007

No	PASIVA	TAHUN 2005 (Rp.)	TAHUN 2006 (Rp.)	TAHUN 2007 (Rp.)
1.	Hutang Lancar	1.915.215.075	2.351.016.062	2.487.932.437
2.	Hutang Jk. Panjang	142.205.486	196.583.890	143.402.735
3.	Perkiraan Perantara	362.568.911.261	328.409.269.870	309.099.471.452

Sumber : PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Pattimura – Ambon

Mengacu pada tabel 1, dapat dijelaskan bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura dalam memperoleh sumber dana lebih mengandalkan hutang jangka pendek dalam operasinya dimana pada tahun 2006 terjadi peningkatan 23% yakni dari Rp 1.915.215.075 tahun 2005 menjadi Rp 2.351.016.062,- tetapi pada tahun 2007 sumber dana ini dikurangi menjadi hanya 6% peningkatannya. Sedangkan hutang jangka panjang meningkat dari tahun 2005 ke 2006 sebesar 38% yakni dari Rp 142.205.486 menjadi Rp 196.583.890 dan tahun 2007 mengalami penurunan sebesar 27% menjadi Rp 143.402.735,-. Sumber dana dari perkiraan perantara yang terus menurun dari tahun ke tahun mulai dari 9% ditahun 2006 menurun 6% di tahun 2007.

Ini berarti, dalam operasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura mulai mengalihkan sumber dana dari perkiraan perantara ke sumber dana hutang jangka pendek walaupun dari perkembangan, kenaikannya kecil tetapi kenaikan itu berasal dari jumlah yang amat besar. Sebaliknya total asset yang terdiri atas aktiva lancar dan aktiva tetap yang

mencerminkan pemanfaatan sumber dana yang telah diperoleh perusahaan disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Perkembangan Aktiva dan Laba/Rugi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon, Tahun 2005 – 2007

No Urt	UNSUR AKTIVA	TAHUN 2005 (Rp.)	TAHUN 2006 (Rp.)	TAHUN 2007 (Rp.)
1.	A. Lancar	2.923.876.814	4.362.988.356	3.606.436.223
2.	A. Tetap	326.292.114.624	305.667.923.645	285.278.523.470
3.	Total Aktiva	329.368.078.848	310.047.811.309	289.491.459.337
4.	Laba (Rugi)	(35.258.252.972)	(20.407.487.407)	(21.888.943.179)

Sumber : PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Pattimura – Ambon

Berdasarkan Tabel 2, pada tahun 2005 ke tahun 2006 Total asset jika dipersentasikan mengalami penurunan sebesar 6% dan dari tahun 2006 ke 2007 menurun pula sebesar 7%. Periode tahun 2005-2006 aktiva lancar naik sebesar 49% dan kemudian di periode selanjutnya menurun drastis sebesar 17%. Sedangkan pada aktiva tetap pada periode tahun 2005-2006 terjadi penurunan pula sebesar 6% dan ke tahun 2007 turun lagi sebesar 7%. Perkembangan aktiva lancar untuk menopang operasi mengalami peningkatan yang lebih besar dibandingkan dengan aktiva tetap. Kondisi ini memperlihatkan bahwa setelah Bandar Udara Pattimura selesai di bangun dan dipakai secara penuh sejak pertengahan tahun 2006 investasi pada aktiva PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon sudah berkurang dan yang ada hanya penambahan aktiva lancar sebagai unsur modal kerja yang menunjang operasional perusahaan yang mengalami peningkatan.

Untuk perkembangan hasil operasi sebagaimana diperlihatkan pada besarnya Laba/Rugi perusahaan, dapat dikatakan bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura mengalami perkembangan yang memburuk dari tahun ke tahun. Ini ditandai dengan kerugian yang diderita oleh perusahaan. Pada tahun 2005 perusahaan hanya mengalami kerugian sebesar Rp 35.258.252.972,- dan pada tahun 2006 justru mengecil menjadi Rp 20.407.487.407,- atau 42% dan tahun 2007 menjadi Rp 21.888.943.179,- atau kerugian meningkat sebesar 7%.

METODE

Penelitian ini dilakukan pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon berlokasi di Desa Laha Kecamatan Teluk Ambon Kota Ambon. Lamanya waktu penelitian khusus pengumpulan data satu bulan dan telah dilaksanakan pada bulan Pebruari 2009. Metode yang digunakan metode deskriptif. Jenis data yang digunakan dan dikumpulkan berupa data primer yang diperoleh secara langsung dari pimpinan dan karyawan perusahaan melalui wawancara, dan data sekunder terdiri dari data primer yang telah diolah lebih lanjut oleh manajemen perusahaan yang berupa dokumen-dokumen atau data historis antara lain laporan keuangan perusahaan tahun 2005 - 2007, dan data dari sumber lain yang diperoleh untuk mendukung penelitian. Laporan keuangan yang didapat hanya tersedia sampai dengan tahun 2007, karena laporan keuangan tahun 2008 belum rampung divalidasi, untuk kemudian menjadi konsumsi umum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Perusahaan

PT. Angkasa Pura I (Persero) semula bernama Perum Angkasa Pura I adalah sebuah BUMN yang bernaung di Departemen Perhubungan RI merupakan sebuah perusahaan yang tugasnya menyelenggarakan pelayanan jasa kebandar-udaraan di seluruh Indonesia berdiri pada tanggal 20 Februari 1962. Sebagai pelopor perusahaan pelayanan jasa ke Bandar-udaraan Perum Angkasa Pura I berganti nama menjadi PT. (Persero) Angkasa Pura I pada tahun 1996

54 *Matruty, D: Analisis Kemampuan Labaan PT Angkasa Pura I*

dan pada tahun 2009 penulisan nama perusahaan berubah menjadi PT. Angkasa Pura I (Persero) sehingga untuk cabang Ambon menjadi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon.

PT. Angkasa Pura I (Persero) membawahi 13 (tiga belas) Bandar Udara (BU) masing-masing: BU Ngurah Rai-Bali, BU Juanda-Surabaya, BU Sepinggan-Balikpapan, BU Hasanuddin-Makassar, BU Frans Kaisepo-Biak, BU Ratulangi-Manado, BU Adisumarmo-Surakarta, BU Selaparang-Lombok, BU El Tari-Kupang, BU Achmad Yani-Semarang, BU Adi Sucipto-Yogyakarta, BU Syamsudin Noor-Banjarmasin dan BU Pattimura-Ambon.

BU Pattimura masuk ke jajaran PT. Angkasa Pura I (Persero) tahun 1995 ditandai dengan Berita Acara Serah Terima Kepemilikan dan Pengoperasian BU Pattimura Ambon dari Departemen Perhubungan kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) dengan Nomor Surat : AU/4973/UM.1188/95 tanggal 11 Oktober 1995. Sejak pengalihan ini BU Pattimura berbenah diri untuk mampu menyelenggarakan jasa pelayanan kebandar-udaraan yang handal. Upaya itu ditandai dengan perluasan fasilitas BU yang membutuhkan investasi yang sangat besar.

Sebagai pengelola BU Pattimura PT. Angkasa Pura I (Persero) diharapkan dapat meningkatkan pendapatan (laba) yang nantinya akan dikembalikan kepada pemerintah selaku pemegang saham dalam bentuk deviden. Namun dalam kenyataannya sampai dengan saat ini BU Pattimura belum juga mampu menghasilkan laba bagi perusahaan sehingga untuk menjalankan operasionalnya maka dibuatlah kebijakan subsidi silang dari BU lain yang memperoleh laba. Cara ini harus dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) mengingat BU Pattimura Ambon masuk dalam kelompok Bandar Udara Public Service Obligation (PSO).

Secara garis besar jenis usaha yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) adalah Usaha dibidang Jasa yang terbagi 2 (dua) yakni:

1. Pelayanan Navigasi Penerbangan (Air Traffic Services), atau disebut juga dengan bidang Jasa Aeronautika – ATS yaitu Pelayanan Jasa Penerbangan (PJP).
2. Pelayanan Jasa Kebandar-udaraan (Airport Service), mencakup bidang Jasa Aeronautika – Non ATS seperti PJP4U, PJP2U, Aviobridge (garbarata), dan bidang Jasa Non Aeronautika seperti Sewa tempat/ ruangan, pasang iklan.

Dalam menggerakkan usahanya serta memberikan pelayanan yang optimal maka Fasilitas yang diperlukan harus memenuhi standart aturan penerbangan internasional (Annex 14 - Annexes), dimana secara umum Fasilitas yang tersedia di Bandar Udara Pattimura Ambon dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Fasilitas di bidang Navigasi Penerbangan:
 - a. Dua buah VOR/DME yang berlokasi di Area Bandara (“PMA”) dan di Telaga Kodok (“AMN”).
 - b. Satu buah NDB (“OH”) di Area Bandara.
 - c. Dua buah stasiun ER-Radar yang ditempatkan di Gunung Nona dan Saumlaki.
 - d. Dua buah Frekuensi Radio VHF dan satu buah Radio HF untuk Alat komunikasi antara Petugas Pengendali Lalu Lintas Penerbangan dengan Pilot di dalam pesawat.
 - e. Telephone Satelite untuk koordinasi jarak jauh.
2. Fasilitas di bidang Pelayanan Jasa Kebandar-udaraan:
 - a. Runway (Landasan Pacu) beserta Apron (Area Parkir Pesawat) dan Taxiway (Jalan penghubung antara Apron dengan Runway)
 - b. Gedung Terminal, dimana di dalamnya terdiri dari Ruang Check-in, Ruang Keberangkatan, Ruang Kedatangan yang dilengkapi dengan Air Conditioner dan juga tersedia Ruangan-ruangan yang digunakan untuk Perkantoran Airline, Café, Restaurant, dsb.
 - c. Gedung Cargo, area parkir kendaraan yang luas dengan taman bunga Anggrek yang mempesona para wisatawan.
 - d. Alat Pendeteksi Logam, termasuk X-Ray untuk masuk area Check-in dan menuju ruang keberangkatan, dilengkapi Satuan Unit Security, Pemadam Kebakaran (PKP-PK), Unit SAR serta Unit Meteo, Lampu-lampu pendaratan pesawat udara, dll.

Sampai dengan penulisan ini dibuat jumlah sumber daya manusia (SDM) yang dimiliki oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon sebanyak 129 orang yang tersebar di dalam 4 (empat) divisi guna menunjang suksesnya operasi perusahaan.

2. Analisis dan Pembahasan

Pembahasan atas kemampuan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon dilakukan pada tahap awal dengan menghitung beberapa rasio finansial antara lain seperti pada tabel 3;

Tabel 3. Hasil Perhitungan Ratio-Ratio PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang BU Pattimura Ambon

Ratio		2005	2006	2007
a. Rasio likuiditas	Current ratio	1,53	2,73	1,45
	Quick/acid test ratio	1,42	2,52	1,32
b. Rasio aktivitas	Fixed assets turnover	0,03x	0,06x	0,06x
	Total assets turnover	0,03x	0,05x	0,05x
c. Rasio profitabilitas	Operating profit margin	(272%)	(102%)	(101%)
	Net profit margin	(275%)	(104%)	(101%)

Berdasarkan hasil perhitungan ratio pada Tabel 3 di atas, menunjukkan;

a. Rasio likuiditas

1). **Current ratio**, merupakan perbandingan antara aktiva lancar dan hutang lancar. Current ratio yang tinggi memberikan indikasi jaminan yang baik bagi kreditor jangka pendek dalam arti setiap saat perusahaan memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban-kewajiban financial jangka pendeknya. Akan tetapi current ratio yang tinggi akan berpengaruh negative terhadap kemampuan memperoleh laba, karena sebagian modal kerja tidak berputar. Untuk prinsip kehati-hatian maka besarnya current ratio sekitar 2:1 atau 200%. Berdasarkan hasil perhitungan (tabel 3) current ratio untuk 3 tahun analisa ternyata current ratio berfluktuasi. Walaupun berfluktuasi current ratio masih dianggap baik karena perusahaan masih memiliki kemampuan untuk melunasi kewajiban-kewajiban jangka pendeknya bila jatuh tempoh yakni untuk setiap Rp. 1 hutang lancar, dapat dilunasi dengan Rp 1,53 aktiva lancar pada tahun 2005, tahun 2006 sebesar Rp 2,73 dan tahun 2007 sebesar Rp 1,45. Peningkatan current ratio pada tahun 2006 ini disebabkan ada penambahan kas yang cukup besar disamping pos-pos aktiva lancar lainnya.

2). **Quick ratio** adalah alat ukur yang lebih akurat untuk mengukur tingkat likuiditas perusahaan karena merupakan perimbangan antara jumlah aktiva lancar dikurangi persediaan dengan jumlah hutang lancar. Untuk prinsip kehati-hatian maka besarnya quick ratio adalah 1:1. Berdasarkan hasil perhitungan (table 3), Quick ratio perusahaan lebih dari yang disyaratkan karena tahun 2005 quick ratio sebesar 1,42 tahun 2006 sebesar 2,52 dan tahun 2007 sebesar 1,32. Ini berarti quick ratio perusahaan baik dan perusahaan dianggap memiliki kemampuan yang cukup baik dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya dengan aktiva lancar yang sangat lancar.

b. **Rasio Aktivitas** untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menggunakan dana yang tersedia yang tercermin dalam perputaran modalnya.

1). **Rasio Perputaran Aktiva Tetap**, untuk mengetahui kemampuan aktiva tetap perusahaan berputar dalam menghasilkan pendapatan. Rasio ini dipilih berkenaan dengan tipe perusahaan yang memiliki aktiva tetap yang besar sehingga perlu kecepatan tertentu untuk perusahaan mengelola usahanya. Pergerakan angka perputaran aktiva tetap (table 3) memberikan indikasi, ada kecenderungan kenaikan kecepatan perputaran aktiva tetap perusahaan secara umum yakni 0,03 kali di tahun 2005 menjadi 0,06 kali di tahun 2006 dan 2007. Angka perputaran ini relatif kecil, tetapi lambanya perputaran aktiva tetap ini adalah akibat nilai aktiva tetap yang sangat besar terutama aktiva tetap bangunan lapangan, bangunan fasilitas pelayanan penumpang, alat pelayanan bagi penumpang. Besarnya nilai

aktiva tetap tanpa dibarengi dengan perolehan pendapatan yang seimbang akan sangat mempengaruhi kecepatan perputaran aktiva tetap itu sendiri. Diperoleh gambaran bahwa kemampuan aktiva tetap untuk menghasilkan pendapatan kendati kecil mengalami peningkatan sebesar perputaran aktiva tetap itu, yakni Rp 1 aktiva tetap mampu menghasilkan pendapatan mulai dari 3 sen hingga 6 sen dalam setahun di periode 2005 - 2007.

- 2). **Total Asset Turnover** menunjukkan kemampuan dana yang tertanam dalam keseluruhan aktiva berputar dalam satu periode atau kemampuan modal yang diinvestasikan untuk menghasilkan revenue. Umumnya semakin tinggi tingkat perputaran aktiva, semakin efisien penggunaan aktiva tersebut. Perputaran yang lambat dari aktiva menunjukkan adanya hambatan (Alwi, 1994). Hasil perhitungan (Tabel 3), menunjukkan perputaran dana keseluruhan aktiva rata-rata ditahun 2005 sebesar 0,03x sedangkan tahun 2006 dan 2007 sebesar 0,05x. hasil ini menginformasikan, Perputaran Aktiva perusahaan ternyata dalam periode analisis tidak banyak berbeda dengan kecepatan perputaran aktiva tetap. Ini merupakan indikasi kuat bahwa aktiva tetap perusahaan merupakan bagian terbesar dalam neraca perusahaan. Ini adalah keadaan logis bagi sebuah perusahaan seperti PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang BU Pattimura Ambon. Angka ini menunjukkan dari setiap rupiah aktiva perusahaan hanya mampu menghasilkan pendapatan sebesar 3 sen lebih hingga 5 sen lebih. Rendahnya angka perputaran ini memperlihatkan bahwa aktiva nilainya cukup besar di satu sisi, di sisi lain pendapatan masih sangat kecil.
- c. **Ratio profitabilitas** atau disebut juga **rasio kemampulabaan**, dimaksudkan untuk mengukur efisiensi aktivitas perusahaan dan kemampuan perusahaan untuk memperoleh keuntungan (Hampton dalam Jumingan, 2006) Adapun jenis rasio yang digunakan yakni;
- 1) **Operating profit margin** bertujuan untuk mengukur seberapa besar margin Laba operasional perusahaan dari setiap rupiah pendapatan serta menunjukkan produktivitas perusahaan dalam menghasilkan laba operasional. Rasio Operating Margin perusahaan memperlihatkan sebuah angka margin negatif walaupun semakin mengecil dari tahun ke tahun, atau dengan kata lain secara umum perusahaan belum mampu menghasilkan laba operasional dari tiap rupiah pendapatannya. Tahun 2005 perusahaan dari operasinya justru mengalami kerugian sebesar Rp. 2,72. Kondisi ini memperlihatkan bahwa biaya operasi pelayanan jasa ke bandar udara jauh lebih besar dibanding pendapatan yang diperoleh dari pelayanan jasa kebandarudaraan yang diberikan oleh perusahaan. Kondisi ini mengalami perbaikan di tahun 2006, kerugian yang dihasilkan menurun menjadi Rp. 1,02 yang menandakan pendapatan operasi perusahaan hampir mampu menutupi biaya operasi perusahaan. Hal yang sama terjadi di tahun 2007 yakni kerugian yang dialami sebesar Rp. 1,01. Ini hampir menutupi biaya operasional perusahaan secara keseluruhan.
 - 2). **Net Profit Margin** bertujuan untuk mengukur seberapa besar margin Laba bersih perusahaan dari setiap rupiah pendapatan serta menunjukkan produktivitas perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari operasional perusahaan. Hasil Perhitungan rasio memperlihatkan sebuah angka margin negatif walaupun semakin mengecil dari tahun ke tahun, atau dengan kata lain secara umum perusahaan belum mampu menghasilkan laba operasional dari tiap rupiah pendapatannya. Tahun 2005 perusahaan dari operasinya justru mengalami kerugian dari setiap pendapatan yang diterimanya sebesar Rp 2,75. Kondisi ini memperlihatkan bahwa biaya operasi pelayanan jasa ke bandarudaraan jauh lebih besar tidak sebanding pendapatan yang diperoleh dari pelayanan jasa kebandarudaraan yang diberikan oleh perusahaan. Pada tahun selanjutnya yakni tahun 2006 terjadi perbaikan, dimana kerugian yang dihasilkan menurun dari Rp 2,75 menjadi Rp 1,04 yang menandakan pendapatan operasi perusahaan hampir mampu menutupi biaya operasi perusahaan. Hal yang sama terjadi di tahun 2007 yakni kerugian yang dihasilkan dari setiap rupiah pendapatan adalah sebesar Rp. 1,01. Ini hampir menutupi biaya operasional perusahaan secara keseluruhan.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dikemukakan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba operasional sangat memprihatinkan karena tidak ada kemampuan untuk menghasilkan laba, yang ada hanya potensi kerugian dari setiap aktivitas operasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon. Hal ini nampak dari capaian ratio aktivitas yang kurang baik bahkan ratio kemampulabaan (profitabilitas) buruk. Sekalipun ratio likuiditas cukup baik. Oleh karena itu perusahaan perlu peningkatan pendapatan di satu sisi dan penekanan biaya-biaya di sisi yang lain.
2. Analisa du pont sistim pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon memberikan kejelasan bahwa kemampuan menghasilkan laba yang terukur melalui besarnya ROI masih rendah bahkan negatif angkanya sejak tahun 2005 hingga tahun 2007, namun semakin menurun. Walaupun perputaran aktiva rendah tetapi nilainya masih positif, sedangkan nilai profit margin negatif yang mengakibatkan rasio ROI juga negatif.

SARAN

Disarankan bagi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon adalah:

1. Pengendalian biaya operasi ketika terlaksananya pelayanan jasa kebandar-udaraan perlu mendapat perhatian yang sangat serius. Tegasnya PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Pattimura Ambon perlu sangat memperhatikan penghematan pada pelayanan jasanya.
2. Khusus untuk pendapatan, pihak perusahaan harus dapat meningkatkan pendapatan perusahaan dengan mendorong pemanfaatan ruang-ruang komersial yang telah ada agar bisa dipasarkan dan dimanfaatkan. Sangat perlu mengedepankan efisiensi dalam penyelenggaraan kegiatan kebandar-udaraan, Sebab berdasarkan analisis justru unsur ini yang tampak terlupakan dalam kegiatan operasi perusahaan.

DAFTAR RUJUKAN

- Astuti Dewi. 2004. *Manajemen Keuangan Perusahaan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Harahap. S. S. 2002. *Analisa Kritis atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Lesmana, R. dan R. Surjanto. 2003. *Financial Performance Analyzing*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Sawir Agnes. 2001. *Analisis Kinerja Keuangan dan Perencanaan Keuangan Perusahaan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Syafarudin Alwi. 1994. *Alat-Alat Analisis dalam Pembelanjaan*, (Edisi Ketiga). Yogyakarta: Andi Offset.
- Umar Husein. 2001. *Studi Kelayakan Bisnis*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Jumingan. 2006. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara.