

Analisis *Common Size* dan Rasio Keuangan pada Subsektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Cica Julian Maulida¹, Naomi Nababan²

^{1,2}Program Studi Akuntansi, Institut Manajemen Wiyata Indonesia

Article Information

**WINTER
JOURNAL**

IMWI STUDENT RESEARCH
JOURNAL

Volume 1, Nomor 2
Desember 2020
Hlm.: 68-81

**Institut Manajemen Wiyata
Indonesia,**
Jl. Gudang No. 7-9,
Kota Sukabumi,
Jawa Barat.

Keywords:

*Common Size Analysis,
Financial Ratio,
Transportation Subsector.*

Abstract

This analysis was conducted with the aim of looking at the performance of the Transportation Subsector listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) using the common size method and financial ratios. Financial ratios use liquidity ratios (CR, QR, and cash ratios.), solvency (DAR and DER), activity (total asset turnover and inventory turnover), and profitability (GPM, NPM, and ROE). The method used is descriptive. The data used is secondary data in the form of financial statements of the Transportation Subsector for the 2017-2018 published on the IDX website. Sources of theory obtained through library research and similar research obtained from research journals. The conclusion of the calculation from this analysis is that the Transportation Subsector company is classified as not good so that the results are not in accordance with industry standards. For the calculation used common size, it shows that assets and equity decreased, while liabilities increased.

Abstrak

Analisis ini dilakukan bertujuan untuk melihat kinerja Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) menggunakan metode *common size* dan rasio keuangan. Rasio keuangan menggunakan rasio likuiditas (CR, QR, dan rasio kas), solvabilitas (DAR dan DER), aktivitas (perputaran total aset dan perputaran persediaan), dan profitabilitas (GPM, NPM, dan ROE). Metode yang digunakan adalah deskriptif. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa laporan keuangan Subsektor Transportasi untuk periode 2017-2018 yang dipublikasikan di situs BEI. Sumber teori diperoleh melalui penelitian kepustakaan dan penelitian sejenis yang diperoleh dari jurnal penelitian. Simpulan dari analisis ini adalah perusahaan Subsektor Transportasi tergolong kurang baik sehingga hasilnya tidak sesuai dengan standar industri. Untuk perhitungan yang menggunakan *common size*, menunjukkan bahwa aset dan ekuitas menurun, sedangkan kewajiban meningkat.

Corresponding Author:
maulidacica07@gmail.com

PENDAHULUAN

Salah satu tujuan berdirinya perusahaan adalah untuk mendapatkan keuntungan secara maksimal juga meningkatkan nilai tambah bagi perusahaan. Keberhasilan suatu perusahaan dalam menjalankan usahanya dapat diketahui dari kinerja perusahaan yang bisa dilihat melalui laporan keuangannya. Laporan keuangan merupakan suatu laporan yang memperlihatkan keadaan keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam periode waktu tertentu (Kasmir, 2017). Kondisi keuangan perusahaan ini dapat diketahui dari laporan keuangan perusahaan yang terdiri dari neraca, laporan laba rugi, arus kas dan laporan keuangan lainnya.

Selanjutnya untuk mendapatkan penafsiran data yang berdayaguna dilakukan analisis laporan keuangan. Analisis laporan keuangan merupakan suatu metode yang membantu para pengambil keputusan guna mengetahui kekuatan serta kelemahan perusahaan melalui informasi yang telah didapat dari laporan keuangan (Hery, 2015). Analisis laporan keuangan yang populer adalah analisis rasio keuangan (Fitriyani & Zulkarnain, 2020). Rasio keuangan adalah suatu kegiatan membandingkan angka-angka yang ada pada laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka yang lainnya (Kasmir, 2017). Rasio keuangan berguna untuk mengevaluasi posisi keuangan dan operasi keuangan, serta sebagai gambaran hasil kinerja keuangan perusahaan secara jelas dan menyeluruh (Riani & Zulkarnain, 2020).

Hasil dari perbandingan tersebut dapat digunakan untuk mengetahui tingkat rasio likuiditas, solvabilitas, aktivitas dan profitabilitas yang dapat menggambarkan kondisi keuangan serta kinerja perusahaan. Lalu analisis laporan keuangan juga dapat dilakukan dengan beberapa metode lain, seperti metode analisis *common size*. Analisis presentase perkomponen (*common size*) merupakan metode analisis laporan keuangan dengan cara menganalisis komponen-komponen yang ada pada laporan keuangan, baik yang ada di neraca maupun laporan laba rugi. Analisa laporan keuangan *common size* ini berguna untuk perbandingan antar perusahaan (Kasmir, 2017).

Perusahaan yang termasuk ke dalam Subsektor Transportasi memiliki peranan penting di dalam keberlangsungan perekonomian suatu negara, seluruh proses bisnis yang ada dalam suatu negara pada umumnya melibatkan perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang transportasi. Akan tetapi di Indonesia Subsektor Transportasi memiliki kerentanan terhadap masalah kesulitan keuangan, salah satunya tercermin dari tingkat penggunaan hutang yang cukup tinggi pada perusahaan transportasi. Tingkat penggunaan hutang yang sangat tinggi ini menyebabkan perusahaan transportasi sangat rentan mengalami masalah kerugian ataupun kesulitan keuangan, hal ini dikarenakan bisa saja perusahaan mengalami masalah gagal bayar karena tidak mampu memenuhi kewajiban yang dimiliki oleh perusahaan karena tingkat penggunaan hutang yang sangat tinggi.

Salah satu perusahaan transportasi udara terbesar yang mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia adalah PT Garuda Indonesia Tbk. Garuda Indonesia, selaku maskapai penerbangan, mencatatkan kinerja yang menurun diparuh pertama 2016. Perusahaan mencatatkan rugi bersih sebesar US\$63,2 juta di semester I tahun 2016, hal ini berbalik negatif dari laba bersih US\$29,3 juta pada periode yang sama pada tahun sebelumnya. Melemahnya kinerja ini berawal karena pendapatan perseroan yang turun 4,1 persen menjadi US\$1,76 miliar, dari US\$1,84 miliar.

Sedangkan untuk darat, ada PT Blue Bird Tbk dan PT Express Transindo Tbk yang menjadi dua emiten terbesar. Blue Bird dan Express Transindo tercatat juga menurun. Perusahaan Blue Bird mencatatkan penurunan laba bersih sampai 48,8 persen menjadi Rp228,97 miliar dipertengahan pertama tahun 2016, dari Rp444 miliar pada periode yang sama ditahun sebelumnya. Adapun kinerja Express Transindo di paruh pertama 2016 lebih menurun. Operator taksi berwarna putih ini mengalami rugi bersih sebesar Rp42 miliar, berbalik negatif dari laba bersih Rp32,49 miliar.

Selanjutnya, sektor laut kini dipimpin PT Soechi Lines Tbk yang berfokus pada pengiriman komoditas migas. Soechi Lines juga harus mengalami masa pahit di semester I 2016. Pendapatan perusahaan turun 9,85 persen menjadi US\$64 juta dibandingkan dengan perolehan pada periode yang sama tahun lalu US\$71 juta (www.cnnindonesia.com).

Pada dasarnya setiap perusahaan tentu saja akan melakukan berbagai upaya untuk terhindar dari persoalan yang berkaitan dengan kesulitan keuangan atau kerugian, termasuk perusahaan Subsektor transportasi, namun pada kenyataannya perusahaan Subsektor transportasi yang mengalami kerugian dari tahun ke tahun mengalami kenaikan, Peningkatan persentase perusahaan transportasi yang mengalami kondisi kesulitan keuangan merupakan salah satu alasan mengapa kondisi perusahaan transportasi yang ada di Indonesia dapat dikategorikan mengkhawatirkan karena sangat rentan terjadi kebangkrutan pada perusahaan.

Berdasarkan pada yang telah diuraikan sebelumnya, hal ini membuat peneliti tertarik untuk melakukan analisis laporan keuangan dengan menggunakan metode analisis *common size* dan rasio keuangan pada Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan tujuan untuk mengetahui kinerja Subsektor Transportasi pada tahun 2017 dan 2018 melalui laporan posisi keuangan dan laporan laba rugi.

Beberapa penelitian sebelumnya telah menggunakan rasio keuangan untuk menggambarkan kinerja keuangan perusahaan Subsektor Transportasi diantaranya Nugroho (2016), Silalahi et al. (2018), dan Panjaitan (2020). Namun Penelitian yang dilakukan peneliti sebelumnya hanya menggunakan rasio keuangan tanpa menggunakan analisis *common size*.

TINJAUAN PUSTAKA

Laporan Keuangan

Laporan keuangan merupakan hasil dari suatu proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat untuk berkomunikasi dengan pihak yang berkepentingan dengan kondisi keuangan dan hasil operasi perusahaan (Jumingan, 2017). Dan menurut Irham Fahmi (2015), laporan keuangan merupakan suatu informasi yang menggambarkan kondisi keuangan suatu perusahaan, dan lebih jauh informasi tersebut dapat dijadikan sebagai gambaran kinerja keuangan perusahaan tersebut.

Pengertian Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan adalah suatu proses yang berguna untuk membedah laporan keuangan kedalam unsur-unsurnya dan menelaah masing-masing dari unsur tersebut yang memiliki tujuan untuk mendapatkan pengertian serta pemahaman yang baik dan juga tepat atas laporan keuangan itu sendiri. Analisis laporan keuangan juga adalah suatu alat yang akan membantu para pengambil keputusan guna mengetahui kekuatan serta kelemahan perusahaan melalui informasi yang didapatkan dari laporan keuangan (Hery, 2015).

Definisi Rasio Keuangan

Pengertian Rasio Keuangan adalah kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya (Kasmir, 2017). Sedangkan menurut Hery (2015), Rasio Keuangan merupakan angka yang diperoleh dari hasil perbandingan antara satu pos laporan keuangan dengan pos lainnya yang memiliki hubungan yang relevan serta signifikan.

Analisis Rasio Keuangan

Analisis rasio adalah analisis yang dilakukan dengan menghubungkan berbagai perkiraan yang ada pada laporan keuangan dalam bentuk rasio keuangan. Analisis rasio keuangan ini dapat mengungkapkan hubungan yang penting antar perkiraan laporan dan dapat digunakan untuk mengevaluasi kondisi keuangan dan kinerja perusahaan (Hery, 2015). Sedangkan menurut Jumingan (2017), analisa rasio keuangan adalah analisis dengan membandingkan satu pos dengan pos laporan keuangan lainnya baik secara individu maupun bersama-sama guna mengetahui hubungan diantara pos tertentu, baik dalam neraca maupun laba rugi.

Analisis Common Size

Common Size merupakan suatu perbandingan dari setiap perubahan dalam pos-pos dengan total aktiva atau total pasiva ataupun total penjualan. Dengan demikian hal tersebut akan memperlihatkan suatu kenaikan atau penurunan apakah akan menjadi berarti atau memiliki makna tertentu. Analisis presentase per komponen (*common size*) adalah teknik analisis laporan keuangan dengan menganalisis komponen yang ada dalam laporan keuangan, baik yang ada di neraca maupun laporan laba rugi (Kasmir, 2017).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan yang bersifat deskriptif yaitu dengan menguraikan hasil temuan yang didapatkan. Studi pustaka juga dilakukan melalui literatur seperti artikel jurnal, dan data lainnya yang dapat dijadikan sebagai referensi. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan pada Subsektor Transportasi yang diunduh melalui situs Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id). Sampel yang dianalisis adalah 30 laporan keuangan perusahaan Subsektor Transportasi yang telah dipublikasikan di BEI pada periode tahun 2017 dan 2018. Data yang telah terkumpul akan dianalisis menggunakan teknik-teknik sebagai berikut:

Analisis *Common size*

Analisis *common size* ini dilakukan dengan cara membagi masing-masing akun terhadap total aset, sedangkan untuk laporan laba rugi sendiri dilakukan dengan cara membagi masing-masing akun terhadap total pendapatan ataupun penjualan. Atau dilakukan dengan menggunakan rumus berikut ini:

$$\text{Common size neraca} = \frac{\text{Item dalam neraca}}{\text{Total aset}} \times 100\%$$

$$\text{Common size laba rugi} = \frac{\text{Item dalam laba rugi}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek (Kasmir, 2017). Rasio likuiditas yang akan digunakan adalah *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio*.

Rasio Lancar (*Current Ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan (Kasmir, 2017). Rasio lancar dihitung dengan menggunakan rumus berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{Utang lancar}} \times 100\%$$

Rasio Cepat (*Quick Ratio*) rasio cepat merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi atau membayar kewajiban atau hutang lancar dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan nilai sediaan (Kasmir, 2017). Rumus yang digunakan menggunakan rumus berikut:

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Aset lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Utang lancar}} \times 100\%$$

Rasio Kas (*Cash Ratio*) rasio kas merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang (Kasmir, 2017). Rumus yang digunakan menggunakan rumus berikut:

$$\text{Cash Ratio} = \frac{\text{Kas}}{\text{Utang lancar}} \times 100\%$$

Rasio Solvabilitas

Rasio solvabilitas adalah rasio yang digunakan guna mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan asetnya Jenis rasio solvabilitas yang akan digunakan dalam analisis ini adalah *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio*.

Debt to asset ratio merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Dengan kata lain, seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aset (Kasmir, 2017). Berikut ini rumus yang digunakan untuk menghitung *debt to asset ratio* (Hanafi, 2016), (Zulkarnain & Farida, 2018):

$$\text{Debt to asset ratio} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Total aset}} \times 100\%$$

Debt to equity ratio merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas (Kasmir, 2017), (Zulkarnain et al., 2020). Rumus untuk menghitung rasio ini adalah:

$$\text{Debt to equity ratio} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Total ekuitas}} \times 100\%$$

Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur suatu efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya (Kasmir, 2017). Jenis rasio aktivitas yang akan digunakan dalam analisis ini adalah total *assets turnover* dan *inventory turnover*.

Total *asset turn over* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa jumlah penjualan yang diperoleh dari tiap aktiva (Kasmir, 2017). Rumus untuk menghitungnya adalah sebagai berikut:

$$\text{Total assets turnover} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total aset}} \times 1 \text{ kali}$$

Perputaran Sediaan (*Inventory Turn Over*), perputaran persediaan merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam dalam sediaan ini berputar dalam suatu periode (Kasmir, 2017). Rumus perputaran persediaan adalah:

$$\text{Inventory Turn Over} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Pesediaan}} \times 1 \text{ kali}$$

Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Jenis rasio profitabilitas yang akan digunakan dalam analisis ini adalah *gross profit margin*, *net profit margin*, dan *return of equity*.

profit margin on sales atau margin laba atas penjualan merupakan salah satu rasio yang digunakan untuk mengukur margin laba atas penjualan (Kasmir, 2017).

Gross Profit Margin (GPM) berguna untuk mengukur tingkat efektivitas perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dari penjualan produknya. Rumus yang digunakan berikut:

$$\text{Gross profit margin} = \frac{\text{Laba kotor}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

Net Profit Margin (NPM) berguna untuk mengukur tingkat efektivitas perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dengan melihat besarnya laba bersih setelah pajak dalam hubungannya dengan penjualan (Kasmir, 2017), (Astuti & Zulkarnain, 2020). Rumus yang digunakan sebagai berikut :

$$\text{Net profit margin} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

Return On Equity (ROE) hasil pengembalian ekuitas atau *return on equity* merupakan rasio yang menunjukkan hasil pengembalian ekuitas atau rentabilitas modal sendiri (Kasmir, 2017). Rumus yang digunakan sebagai berikut:

$$\text{Return On Equity} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Ekuitas}} \times 100\%$$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Perusahaan

Perusahaan dalam subsektor Transportasi terdapat 30 perusahaan sebagai subjek penelitian dan dapat dikelompokkan menjadi 4 (empat) ukuran yaitu *small*, *medium*, *large*, dan *super* yang dibedakan berdasarkan jumlah penjualan tahun 2018 dengan kriteria sebagai berikut:

Tabel 1. Ketentuan Ukuran Perusahaan

Ukuran	Kategori
Small	Penjualan dari 50 miliar sampai dengan 300 miliar rupiah
Medium	Penjualan dari 300 miliar sampai dengan 1 triliun rupiah
Large	Penjualan dari 1 triliun sampai dengan 10 triliun rupiah
Super	Penjualan di atas 10 triliun rupiah

Berdasarkan kriteria diatas, maka distribusi perusahaan pada Subsektor Transportasi dapat digambarkan dalam tabel berikut ini:

Tabel 2. Distribusi Perusahaan Subsektor Transportasi Berdasarkan Ukuran

Ukuran	Jumlah Perusahaan	Total Persen
Small	11	37%
Medium	9	30%
Large	9	30%
Super	1	3%
Total	30	100%

Sumber: Data diolah (2020)

Data pada tabel 2 menunjukkan dominasi perusahaan berukuran *small* terdapat 11 perusahaan atau 37% dari 30 perusahaan yang termasuk dalam kategori *small* dengan penjualan dari 50 miliar sampai dengan 300 miliar rupiah.

Analisis Common Size Laporan Posisi Keuangan

Perusahaan menyajikan laporan posisi keuangannya pada akhir periode operasi. Laporan posisi keuangan mewakili aset, liabilitas, dan ekuitas perusahaan, serta hubungannya dengan satu sama lain. Laporan ini menganalisis laporan posisi keuangan dalam bentuk *common size* dari 30 perusahaan pada Subsektor Transportasi tahun 2017 dan 2018.

Tabel 3. Common size Laporan Posisi Keuangan Subsektor Transportasi

Nama Akun	Tahun		Naik/Turun
	2018	2017	
ASSETS			
Current Assets			
Cash and cash equivalents	5,48	9,06	(3,58)
Trade receivables	9,32	7,15	2,17
Inventory	2,65	2,08	0,57
Prepaid Expense	1,82	2,38	(0,56)
Other Current Assets	3,92	2,87	1,05
Total current assets	23,19	23,53	(0,34)
Non-current assets			
Investments	0,86	0,90	(0,04)
Property, plant and equipment	47,04	46,71	0,33
Other Non Current Assets	28,91	28,85	0,05
Total non-current assets	76,81	76,47	0,34
TOTAL ASSETS	100,00	100,00	0,00
LIABILITIES AND EQUITY			
LIABILITIES			
Current liabilities			
Short-term loans	12,93	11,18	1,75
Trade payables	9,34	5,97	3,37
Other Current Payables	18,99	13,58	5,41
Current accrued expenses	4,42	3,67	0,75
Taxes payable	0,94	0,80	0,14
Total current liabilities	46,62	35,20	11,42
Non-current liabilities			
Long-term liabilities	19,53	26,43	(6,90)
Total non-current liabilities	19,53	26,43	(6,90)
TOTAL LIABILITIES	66,15	61,63	4,52

EQUITY			
Common Stock	32,21	32,71	(0,50)
Other Equity	21,67	23,19	(1,51)
Retained earnings (deficit)	(22,68)	(20,33)	(2,34)
Total equity attributable to equity owners of parent entity	31,20	35,56	(4,36)
Non-controlling interests	2,65	2,80	(0,16)
TOTAL EQUITY	33,85	38,37	(4,52)
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY	100,00	100,00	0,00

Sumber: Data diolah (2020)

Aset lancar pada laporan posisi keuangan mencakup kas atau setara kas, piutang, persediaan, biaya dibayar di muka, dan aset lancar lainnya, yang diharapkan mampu direalisasikan dalam jangka waktu satu tahun. Persentase aset lancar dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 0,34%. Penurunan aset lancar ini disebabkan oleh menurunnya kas dan setara kas yang cukup tinggi yaitu sebesar 3,58%. Sehingga dapat disimpulkan pada saat aset lancar turun, ini mencerminkan adanya penurunan pada likuiditas perusahaan.

Aset tidak lancar merupakan kekayaan perusahaan yang memiliki wujud dan bersifat relatif permanen. Pada tahun 2017 persentase aset tidak lancar perusahaan sebesar 76,47%, sedangkan pada tahun 2018 aset tidak lancar perusahaan sebesar 76,81%. Ini menunjukkan adanya kenaikan aset tidak lancar sebesar 0,34 %. Dan secara keseluruhan total aset mengalami kenaikan sebesar 6% atau senilai Rp7.884.949.822.875 dari total aset tahun sebelumnya. Pada saat aset tidak lancar perusahaan naik hal ini mencerminkan bahwa perusahaan mampu membiayai operasi perusahaan yang berasal dari modal sendiri dan penjualan.

Liabilitas jangka pendek merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh perusahaan kepada pihak lain dalam jangka waktu satu tahun. Kondisi liabilitas jangka pendek perusahaan Subsektor Transportasi pada tahun 2017 menunjukkan persentase sebesar 35,20%. Pada tahun 2018 persentase liabilitas jangka pendek meningkat menjadi 46,62% atau meningkat sebesar 11,42%. Pada saat liabilitas jangka pendek meningkat hal ini menunjukkan kondisi keuangan perusahaan untuk membayar utang dalam tempo yang telah ditentukan tidak dapat dibayarkan tepat pada waktunya.

Liabilitas jangka panjang perusahaan mengalami penurunan sebesar 6,90%, dari yang sebelumnya pada tahun 2017 sebesar 26,43% menjadi sebesar 19,53% pada tahun 2018 . Penurunan liabilitas jangka panjang ini menunjukkan bahwa perusahaan ternyata cukup baik dalam mengelola utang yang dimiliki perusahaan.

Persentase ekuitas perusahaan pada tahun 2017 sebesar 38,37% dan pada tahun 2018 mengalami penurunan menjadi sebesar 33,85%. Penurunan tersebut dihitung sebesar 4,52% dari tahun sebelumnya. Kondisi ini dinilai kurang baik karena menunjukkan utang perusahaan berkontribusi lebih besar terhadap aset perusahaan.

Analisis Common Size Laporan Laba Rugi

Laporan laba rugi menampilkan hasil bersih dari operasi perusahaan. Sebagian besar kinerja perusahaan dinilai dari laba rugi. Oleh karena itu, laporan laba rugi merupakan salah satu komponen yang penting bagi perusahaan. Pada tabel 4 menyajikan laporan laba rugi dalam bentuk *common size* untuk 30 perusahaan pada Subsektor Transportasi periode tahun 2017 dan 2018.

Tabel 4. Common size Laporan Laba Rugi Subsektor Transportasi

Nama Akun	Tahun		Naik/Turun
	2018	2017	
Net sales	100,00	100,00	0,00
Cost of goods sold	(84,89)	(81,57)	(3,32)
Gross margin	15,11	18,43	(3,32)
Operational expense			
Sales expense	(5,07)	(5,53)	0,47
Administration & general expenses	(12,03)	(11,75)	(0,28)
Total operational expense	(17,10)	(17,29)	0,19
Other income	0,73	0,67	0,06
Other expense	(4,69)	(5,54)	0,85
Other gain (loss)	0,31	0,24	0,08
Increase (decrease)	(3,65)	(4,63)	0,98
Profit (Loss) before income tax expense	(5,37)	(3,35)	(2,02)
Income (Expense) Tax	(4,04)	(2,12)	(1,92)
Profit (Loss) from continuing operations	(9,35)	(5,47)	(3,88)
Gain (Loss) from discontinuing operations, net	0,00	0,00	(0,00)
Profit (Loss)	(9,48)	(5,47)	(4,01)

Sumber: data diolah (2020)

Tabel di atas menunjukkan persentase harga pokok penjualan terhadap penjualan bersih pada tahun 2018 meningkat sebesar 3,32% dibandingkan tahun sebelumnya. Hal tersebut menyebabkan turunnya laba kotor sebesar 3,32%. Sehingga Subsektor Transportasi mengalami rugi bersih sama seperti tahun sebelumnya. Perusahaan Subsektor Transportasi mengalami peningkatan rugi bersih sebesar 4,01% pada tahun 2018, dari yang semula sebesar 5,47% atau senilai Rp4.528.851.424.316 pada tahun 2017 mengalami peningkatan rugi bersih menjadi sebesar 9,48% atau senilai Rp9.029.144.376.399 pada tahun 2018. Sehingga ini dapat disimpulkan bahwa kinerja perusahaan pada tahun 2018 ataupun tahun sebelumnya bisa dibidang belum cukup baik karena belum mampu menutupi kerugian apalagi meningkatkan perolehan laba.

Analisis Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas merupakan suatu metode pengukur kemampuan serta kekuatan sesungguhnya dari perusahaan untuk memenuhi atau membayar hutang yang harus dibayar tepat pada waktunya. Berikut ini disajikan hasil perhitungan rasio likuiditas perusahaan pada Subsektor Transportasi di BEI tahun 2017 dan 2018:

Tabel 5. Rasio Likuiditas Subsektor Transportasi

Rasio Likuiditas	2018	2017
<i>Current Ratio</i>	49,74%	66,84%
<i>Quick Ratio</i>	44,07%	60,94%
<i>Cash Ratio</i>	11,76%	25,73%

Sumber: data diolah (2020)

Besarnya *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2017 dan 2018 dapat dilihat tahun 2017 mempunyai hasil lebih tinggi sebesar 66,84% dari pada tahun 2018 sebesar 49,74%. Dengan demikian dapat diketahui bahwa pada tahun 2017-2018 *current ratio* Subsektor Transportasi masih sangat rendah artinya apabila *current ratio* rendah dapat dikatakan bahwa perusahaan tidak mampu membayar kewajiban lancarnya dengan aktiva lancar yang dimiliki perusahaan karena besaran aktiva lancar lebih kecil jika dibandingkan dengan kewajiban lancarnya (Tabel 3).

Hasil perhitungan rasio cepat menunjukkan bahwa hasil perhitungan *quick ratio* pada tahun 2017 sebesar 60,94%. Pada tahun 2018 perusahaan mengalami penurunan rasio cepat sebesar 16,87% menjadi 44,07%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kondisi perusahaan kurang baik dilihat dari hasil rasio cepatnya yang masih di bawah standar industri yaitu sebesar 150% (Kasmir, 2017).

Dapat dilihat pada tabel 5, rasio kas Subsektor Transportasi tahun 2017 sebesar 25,73% dan pada tahun berikutnya yaitu tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 13,97% menjadi sebesar 11,76%. Bila dilihat dari perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa rasio kas kurang baik karena berada dibawah standar industri yaitu 50% (Kasmir, 2017).

Analisis Rasio Solvabilitas

Rasio Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktivitas perusahaan dibiayai dengan hutang. Berikut ini disajikan hasil perhitungan rasio solvabilitas perusahaan pada Subsektor Transportasi di BEI tahun 2017 dan 2018:

Tabel 6. Rasio Solvabilitas Subsektor Transportasi

Rasio Solvabilitas	2018	2017
<i>Debt to Asset Ratio</i>	66,15%	61,63%
<i>Debt to Equity Ratio</i>	195,41%	160,64%

Sumber: data diolah (2020)

Pada tabel 6 dapat dilihat bahwa hasil perhitungan *debt to asset ratio* pada Subsektor Transportasi tahun 2017 sebesar 61,63% dan meningkat pada tahun 2018 menjadi 66,15% Peningkatan yang terjadi yaitu sebesar 4,52% dari tahun sebelumnya. Hasil rasio tersebut berada di atas standar industri yaitu 35% yang menunjukkan bahwa aset lebih banyak dibiayai oleh liabilitas. Semakin tinggi hasil perhitungan *debt to asset ratio* maka semakin tidak baik karena pendanaan oleh liabilitas lebih banyak (Kasmir, 2017).

Hasil perhitungan *debt to equity ratio* pada tahun 2017 sebesar 160,64% dan meningkat sebanyak 34,77% pada tahun 2018 menjadi 195,41%. Hal ini disebabkan oleh meningkatnya liabilitas dan menurunnya ekuitas pada tahun 2018. Semakin besar nilai pada rasio ini maka akan semakin tidak

menguntungkan karena akan semakin besar resiko yang ditanggung atas kegagalan yang mungkin terjadi di perusahaan. *Debt to equity* ratio dikatakan kurang baik karena berada di atas standar industri yaitu sebesar 90% yang berarti tingkat risikonya lebih tinggi (Kasmir, 2017).

Analisis Rasio Aktivitas

Rasio Aktivitas merupakan rasio yang mengukur sejauh mana efektifitas penggunaan aset dengan melihat tingkat aktivitas aset. Berikut ini disajikan hasil perhitungan rasio aktivitas pada Subsektor Transportasi di BEI tahun 2017 dan 2018:

Tabel 7. Rasio Aktivitas Subsektor Transportasi

Rasio Aktivitas	2018	2017
<i>Total Asset Turnover</i>	0,73	0,67
<i>Inventory Turn Over</i>	27,51	32,41

Sumber: data diolah (2020)

Pada tabel 7 dapat dilihat bahwa hasil perhitungan *total asset turnover* pada Subsektor Transportasi tahun 2017 sebanyak 0,67 kali dan mengalami kenaikan pada tahun 2018 menjadi 0,73 kali. Hasil perhitungan ini memperlihatkan bahwa perputaran aset belum bekerja secara maksimal karena masih berada di bawah standar industri yaitu 2 kali (Kasmir, 2017).

Hasil perhitungan *inventory turnover ratio* pada tahun 2017 sebanyak 32,41 kali dan menurun menjadi 27,51 kali pada tahun 2018. Walaupun begitu hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sudah bekerja secara efektif karena hasil perhitungan perputaran persediaan ada diatas standar industri yaitu 20 kali (Kasmir, 2017).

Analisis Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas merupakan rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan profitabilitas pada tingkat penjualan, aset, dan modal saham yang tertentu. Rasio ini juga memberikan gambaran ukuran tingkat efektifitas manajemen suatu perusahaan. Berikut ini disajikan hasil perhitungan rasio profitabilitas pada Subsektor Transportasi di BEI tahun 2017 dan 2018:

Tabel 8. Rasio Profitabilitas Subsektor Transportasi

Rasio Profitabilitas	2018	2017
<i>Gross Profit Margin (GPM)</i>	15,11%	18,43%
<i>Net Profit Margin (NPM)</i>	-9,48%	-5,47%
<i>Return on Equity (ROE)</i>	-20,38%	-9,60%

Sumber: Data diolah (2020)

Dapat dilihat data diatas hasil dari perhitungan GPM pada Subsektor Transportasi tahun 2017 sebesar 18,43% . Pada tahun 2018 rasio tersebut menurun sebesar 3,32% menjadi 15,11%. Perusahaan belum menunjukkan kinerja yang baik karena menurunnya penjualan dan meningkatnya beban pokok penjualan sehingga tidak dapat meningkatkan laba kotor. Hasil rasio tersebut masih berada di bawah standar industri yaitu 30% (Kasmir, 2017).

Tercatat selama 2 tahun perusahaan mengalami rugi bersih secara berturut-turut (Tabel 4). Sehingga hasil dari perhitungan NPM pada Subsektor Transportasi tahun 2017 sebesar -5,47%. Pada tahun 2018 rasio tersebut mengalami peningkatan sebesar 4,01% menjadi -9,48%. Disini dapat diketahui bahwa perusahaan belum menunjukkan kinerja yang cukup baik karena dengan meningkatnya rasio ini itu berarti rugi bersih perusahaan mengalami peningkatan dan bukannya menghasilkan laba. Hasil rasio tersebut masih jauh berada di bawah standar industri yaitu 20% (Kasmir, 2017).

Seperti yang sudah disebutkan diatas Subsektor Transportasi mengalami kerugian pada tahun 2017 dan rugi bersih pada tahun 2018 meningkat sebesar 9,48% atau senilai Rp9.029.144.376.399. Sehingga pada tabel 8, ROE Subsektor Transportasi pada tahun 2017 sebesar -9,60% dan pada tahun berikutnya yaitu tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 10,78% menjadi -20,38%. Dapat disimpulkan bahwa perusahaan belum menampilkan kinerja yang cukup baik karena belum dapat menghasikan ROE yang baik. Hasil rasio tersebut masih berada jauh dibawah standar industri yaitu 40% (Kasmir, 2017).

SIMPULAN

Berdasarkan analisis *common size* dan rasio keuangan yang telah dilakukan pada laporan keuangan Subsektor Transportasi tahun 2017 dan 2018 dapat disimpulkan bahwa:

1. Pada analisis *common size* laporan posisi keuangan Subsektor Transportasi tahun 2017 dan 2018 dapat disimpulkan, persentase aset lancar mengalami penurunan. Sedangkan aset tidak lancar dan liabilitas jangka pendek menunjukkan adanya peningkatan, untuk liabilitas jangka panjang serta ekuitas berbanding terbalik dengan aset tidak lancar dan liabilitas jangka pendek yaitu mengalami penurunan.
2. Pada analisis *common size* laporan laba rugi Subsektor Transportasi tahun 2017 dan 2018, menunjukkan persentase harga pokok penjualan terhadap penjualan bersih pada tahun 2018 meningkat hal tersebut menyebabkan turunnya laba kotor. Sehingga Subsektor Transportasi mengalami rugi bersih sama seperti tahun sebelumnya.
3. Rasio likuiditas yang dihitung dengan *current ratio*, *quick ratio*, dan *cash ratio* pada Subsektor Transportasi tahun 2017 dan 2018 dalam keadaan kurang baik karena hasil dari ketiga rasio tersebut mengalami penurunan dan kurang dari standar rata-rata industri.
4. Rasio solvabilitas yang dihitung dengan *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio* pada Subsektor Transportasi tahun 2017 dan 2018 dalam keadaan kurang baik karena hasil dari kedua rasio tersebut lebih dari standar rata-rata industri dan mengalami peningkatan.
5. Rasio aktivitas yang dihitung dengan *total assets turnover* dan *inventory turnover* pada Subsektor Transportasi tahun 2017 dan 2018 bahwa hasil perhitungan *total asset turnover* pada Subsektor Transportasi tahun 2017 mengalami kenaikan namun dalam keadaan kurang baik karena hasil dari rasio tersebut kurang dari standar rata-rata industri. Sedangkan Hasil perhitungan *inventory turnover ratio* menurun Walaupun begitu hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sudah bekerja secara efektif karena hasil perhitungan perputaran persediaan ada diatas standar industri.

6. Rasio profitabilitas yang dihitung dengan *gross profit margin*, *net profit margin*, dan *return of equity*. Menunjukkan perhitungan GPM pada Subsektor Transportasi menurun. Hasil rasio tersebut masih berada di bawah standar industri. Lalu perhitungan NPM pada Subsektor Transportasi mengalami peningkatan rugi bersih dapat diketahui bahwa perusahaan belum menunjukkan kinerja yang cukup baik karena dengan meningkatnya rasio ini itu berarti rugi bersih perusahaan mengalami peningkatan dan bukannya menghasilkan laba. Hasil rasio tersebut masih jauh berada di bawah standar industri. ROE Subsektor Transportasi mengalami peningkatan rugi bersih. Dapat disimpulkan bahwa perusahaan belum menampilkan kinerja yang cukup baik karena belum dapat menghasilkan ROE yang baik. Hasil rasio tersebut masih berada jauh dibawah standar industri.

REFERENSI

- Astuti, M. F., & Zulkarnain, Z. (2020). Kemampuan ROA dan NPM dalam Memengaruhi Return Saham. *WINTER JOURNAL: IMWI STUDENT RESEARCH JOURNAL*, 1(1), 31–40.
- Fahmi, I. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. Alfabeta.
- Fitriyani, T. I., & Zulkarnain, Z. (2020). Analisis Common Size dan Rasio Keuangan Perusahaan Sektor Industri Barang Konsumsi di BEI. *Widya Akuntansi Dan Keuangan*, 2(2), 32–46.
- Hanafi, M. M. (2016). *Manajemen Keuangan*. BPFE.
- Hery. (2015). *Analisis Laporan Keuangan Pendekatan Rasio Keuangan*. CAPS.
- Jumingan. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. Bumi Aksara.
- Kasmir. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. PT Raja Grafindo Persada.
- Nugroho, A. W. (2016). Analisis Pengaruh Rasio Profitabilitas, Rasio Pasar dan Economic Value Added (EVA) Terhadap Harga Saham Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, 4(2).
- Panjaitan, R. Y. (2020). Analisis Rasio Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan: Studi Kasus pada Sebuah Perusahaan Jasa Transportasi. *JURNAL MANAJEMEN*, 1(1), 57–64.
- Riani, N., & Zulkarnain, Z. (2020). Analisis Common Size dan Rasio Keuangan pada Subsektor Wholesale (Durable & Non-Durable Goods) Yang Tercatat di BEI. *Progress: Jurnal Pendidikan, Akuntansi Dan Keuangan*, 3(2), 155–169.
- Silalahi, H. R. D., Kristanti, F. T., & Muslih, M. (2018). Pengaruh Rasio Keuangan dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (Financial Distress) pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2016. *EProceedings of Management*, 5(1).
- Zulkarnain, Z., & Farida, R. (2018). Peran Profitability dan Capital Structure dalam Memengaruhi Firm Value. *Cakrawala*, 1(2), 89–99.
- Zulkarnain, Z., Syahara, R., & Novitasari, Y. (2020). Pengaruh ROA dan DER Terhadap Stock Price pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang Terdaftar di BEI Periode 2013-2017. *Cakrawala*, 3(1), 22–32.