

---

---

# PENGARUH KINERJA NON KEUANGAN TERHADAP LABA OPERASIONAL PERUSAHAAN PENERBANGAN NASIONAL BERLAYANAN PENUH

**Ernadhi Sudarmanto**

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Y.A.I.  
ernadhi.sudarmanto@gmail.com

**Adji Suratman**

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Y.A.I.  
prof.suratman@yahoo.com

**ABSTRACT** : *This research was conducted to test whether non-financial performance such as seat load factor, on time performance, jet fuel price, and the Indonesian economic growth had a significant influence on the operating profit. This research is descriptive and parametric statistical which aims to find the relationship between several variables, a causal relationship. The data used is secondary data obtained from quarterly financial statements and annual report of PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. starting from 2010 to Q2 2015, the jet fuel price data released by Platts website and also the official data are published widely by the Badan Pusat Statistik. The analysis showed that independent variable seat load factor, on time performance, jet fuel price, and the rate of national economic growth simultaneously having a significant impact on the level of corporate performance that's proxied by operating profit.*

**Keyword:** *non-financial performance, operating profit, airline, seatload factor, on time performance, fuel price, the economic growth.*

## PENDAHULUAN

Menurut Kementerian Perhubungan (2013), secara umum peran angkutan udara adalah memperkokoh kehidupan politik, pengembangan ekonomi, sosial dan budaya serta keamanan dan pertahanan. Angkutan udara memberikan alternatif layanan pengangkutan baik pada orang maupun barang melalui jalur udara yang menawarkan nilai tambah berupa efisiensi waktu dan kecepatan yang lebih baik dibandingkan moda transportasi lainnya. Adanya faktor kecepatan tersebut disamping mampu menekan biaya produksi, mobilitas orang dan penyampaian kebutuhan barang atau jasa pun menjadi lebih cepat dan lebih baik. Kontribusi angkutan udara di bidang pengembangan ekonomi daerah adalah melakukan kegiatan lalu lintas orang maupun barang untuk membantu membuka akses, menghubungkan dan mengembangkan potensi ekonomi daerah yang pertumbuhan ekonominya masih rendah serta menghidupkan dan mendorong pembangunan wilayah khususnya daerah-daerah yang masih terpencil, sehingga penyebaran penduduk, pemerataan

pembangunan dan distribusi ekonomi dapat terlaksana sesuai dengan yang diharapkan.

Perkembangan jasa pelayanan maskapai penerbangan dari tahun ke tahun semakin marak dan mendapat perhatian masyarakat luas. Data Kementerian Perhubungan menunjukkan rata-rata pertumbuhan per tahun (*compound average growth rates/CAGR*) penumpang domestik dan penumpang internasional masing-masing sebesar 17% dan sebesar 29% dalam kurun waktu tiga tahun terakhir (2012-2014). Pertumbuhan tersebut mampu menopang dan menyumbang 10,7% terhadap pertumbuhan produk domestik bruto (PDB) Indonesia yang sebesar 5,02%. Berkembangnya industri penerbangan di Indonesia saat ini memberikan suatu kesempatan dan tantangan yang baru bagi perusahaan penerbangan.

Sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal. Oleh karenanya potensi dan peran penerbangan perlu dikembangkan agar efektif, efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Bisnis penerbangan dikenal sebagai tipe industri yang berbiaya tinggi, baik dalam investasi alat produksi (pesawat, awak pesawat, pemeliharaan, maupun infrastruktur lainnya), biaya operasional bahan bakar, maupun sistem dan teknologi yang diperlukan.

Konsep *low cost carrier* (LCC) tumbuh di Indonesia, bertujuan menciptakan pasar yang terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat, melalui *re-engineering* bisnis dengan menyesuaikan seluruh biaya operasionalnya menjadi berbiaya rendah, tentunya tanpa mengabaikan sisi keamanan, keselamatan dan pelayanan penerbangan. Munculnya *airline-airline* baru tersebut mengubah kondisi angkutan udara domestik, yang semula didominasi oleh beberapa *airline*, berubah menjadi persaingan yang ketat dan terbuka. Akibatnya adalah, terjadi perang tarif yang berlangsung hampir selama tiga tahun berturut-turut (Kuntjoroadi, W dan Safitri, 2009).

Oleh karenanya manajemen perusahaan penerbangan perlu mengembangkan dan menggunakan informasi keuangan dan non keuangan yang benar dalam melakukan tugas-tugasnya. Informasi tersebut memiliki karakteristik (Atkinson, et all. 2009) :

1. Berfokus pada keseluruhan pengukuran kinerja pada organisasi yang berorientasi pada keuntungan ;
2. Berfokus pada kesuksesan organisasi dalam memenuhi tujuan pelanggannya pada organisasi yang berorientasi pada keuntungan sehingga organisasi tersebut dapat bereaksi dengan benar terhadap kegagalannya;
3. Memungkinkan organisasi untuk dapat mengidentifikasi perbaikan proses yang diperlukan untuk meningkatkan kemampuan organisasi;
4. Memungkinkan organisasi untuk dapat mengidentifikasi potensi anggota organisasi untuk mengelola dan meningkatkan kinerja proses;
5. Memungkinkan organisasi untuk dapat mengawasi dan mendeteksi perilaku organisasi yang tidak pantas.

Sebagaimana dirilis dalam web, IATA (2013) menyebutkan bahwa menghadapi persaingan ketat antar perusahaan jasa penerbangan sambil menyalahi kebutuhan investasi dan biaya tinggi, diperlukan strategi yang mampu menempatkan perusahaan pada posisi yang terbaik, mampu bersaing serta terus berkembang dengan mengoptimalkan semua potensi sumber daya yang dimiliki. Strategi produksi jasa penerbangan merupakan suatu proses penyesuaian antara permintaan penumpang pada saat ini, permintaan potensial, permintaan masa depan, dan penawaran dari suatu maskapai penerbangan.

Kebutuhan untuk melakukan pertukaran informasi secara cepat, tepat dan akurat telah membuat banyak perusahaan mencoba beralih pada sistem terintegrasi yang dapat menyediakan informasi sesuai dengan kebutuhan masing-masing perusahaan. Efisiensi dan efektifitas merupakan alasan dasar untuk melakukan perbaikan dari sistem yang lama ke bentuk sistem yang lebih baik lagi (Wulandari, 2013). Penggunaan ERP (*Enterprise Resource Planning*) umumnya digunakan untuk mengoptimalkan dan mengefisienkan setiap pertukaran informasi *di sebuah perusahaan*, yaitu melalui sistem SAP. Penggunaan sistem informasi yang terintegrasi dimaksudkan agar manajemen memiliki kemampuan lebih tinggi dalam mengelola kinerja operasional sehingga dapat dilakukan *corrective action* segera apabila diketahui adanya indikator penurunan kinerja yang berdampak pada kinerja keuangan.

Memperhatikan capaian kinerja operasional yang cukup baik, namun tidak menghasilkan tingkat pengembalian (*return*) maupun kinerja keuangan yang setara, atau dengan kata lain benarkah faktor harga fuel serta kurs mata uang asing berpengaruh besar terhadap profit margin perusahaan penerbangan yang mengutamakan layanan penuh serta telah bersertifikat IOSA (*IATA Operational Safety Audit*).

Beberapa penelitian yang kami peroleh terkait dengan pengaruh aspek non keuangan terhadap laba operasional perusahaan pada umumnya memperlihatkan hasil tidak terdapatnya pengaruh signifikan terhadap beberapa proxy kinerja keuangan, seperti misalnya manajemen laba maupun kinerja keuangan. Variabel non keuangan yang dipergunakan dalam penelitian tersebut antara lain aspek-aspek *corporate governance*, *corporate social responsibility*, dan *internal control*. Bahkan dalam penelitian yang dilakukan Eka Hardikasari mengenai Pengaruh Penerapan Corporate Governance terhadap Kinerja Keuangan pada Industri Perbankan diperoleh hasil bahwa ukuran dewan direksi berpengaruh negatif secara signifikan terhadap kinerja keuangan. Penggunaan variabel non keuangan yang berasal dari nilai capaian kinerja operasional dan bukan angka rasio yang diformulasikan dari angka-angka laporan keuangan, belum dijumpai dalam penelitian-penelitian sebelumnya.

## REVIEW LITERATUR DAN HIPOTESIS

### Laba Operasional

Di dalam *Financial Accounting Standard Board (FASB) Statement Of Financial Accounting Concept No.1*, dinyatakan bahwa sasaran utama

---

pelaporan keuangan adalah informasi tentang prestasi perusahaan yang disajikan melalui pengukuran laba dan komponennya. Laba perusahaan diperlukan untuk kepentingan kelangsungan hidup perusahaan dan ketidakmampuan perusahaan dalam mendapatkan laba akan menyebabkan tersingkirnya perusahaan dari perekonomian. Penyajian informasi laba merupakan fokus kinerja perusahaan yang penting. Para investor dan manajer akan melihat kinerja perusahaan berdasarkan kinerja keuangan dan kinerja operasional dari perusahaan.

Laba atau rugi dapat memberikan sinyal yang positif atau negatif mengenai prospek perusahaan di masa depan tentang kinerja perusahaan. Karena laba merupakan ukuran kinerja dari suatu perusahaan, maka semakin tinggi laba yang dicapai perusahaan pada skala perusahaan yang relatif sama, mengindikasikan semakin baik kinerja perusahaan (Haarmann, 2009).

Secara umum laba operasi diartikan sebagai selisih pendapatan yang merupakan hasil langsung dari kegiatan usaha perusahaan dikurangi dengan beban usaha langsung dari kegiatan operasional. Atau dalam pengertian lain dapat juga dikatakan sebagai laba perusahaan yang diperoleh dari laba kotor penjualan (*Gross profit on sales*) dikurangi dengan biaya-biaya operasi (*operating expenses*) (PSAK, 2015). Secara teoritis terdapat 3 (tiga) faktor yang mempengaruhi laba operasional, yaitu (Smith, 2006):

- a) Volume produk yang dijual, berpengaruh terhadap volume produksi produk atau jasa tersebut. Dalam usaha jasa penerbangan, volume penjualan diwujudkan dalam jumlah pax penumpang dan barang yang diangkut. Atau dengan istilah lain dinyatakan dalam tingkat isian dari seluruh kapasitas yang dapat disediakan oleh perusahaan penerbangan.
- b) Harga jual produk atau jasa akan mempengaruhi besarnya volume penjualan produk atau jasa yang bersangkutan. Pendapatan usaha penerbangan pada prinsipnya terdiri dari pendapatan yang diperoleh dari penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal. Pendapatan dapat berasal dari penumpang, kargo, kelebihan bagasi, surat dan dokumen, dan lain-lain.
- c) Biaya produksi, adalah biaya yang timbul dari perolehan atau untuk pengolahan suatu produk atau jasa akan mempengaruhi harga jual produk yang bersangkutan. Beban operasional penerbangan terdiri dari antara lain: beban bahan bakar, beban sewa dan *charter* pesawat, gaji pegawai dan tunjangan untuk awak kabin/cockpit pesawat dan petugas *ground-handling*, beban depresiasi pesawat, beban operasional *ground-handling* penerbangan, serta beban asuransi pesawat.

### **Pengaruh Tingkat Isian Penumpang (*Seat Load Factor*) terhadap Laba Operasional**

Departemen Perhubungan mendefinisikan Tingkat Isian Penumpang (*Seat Load Factor*/SLF) sebagai perbandingan jumlah penumpang terangkut dengan kapasitas tempat duduk tersedia. Tingkat isian (*load factor*) merupakan ukuran utilisasi kapasitas. Hal ini

mengindikasikan persentase dari total kapasitas yang dapat dijual oleh perusahaan penerbangan.

Efisiensi melalui utilisasi aset merupakan kunci keberhasilan untuk meningkatkan tingkat pengembalian investasi (*return on investment*). Makin tinggi *load factor*, akan meningkatkan pendapatan maupun profitabilitas, biaya tetap akan terbagi kepada jumlah penumpang yang makin banyak. Sebagaimana dinyatakan dalam teori ekonomi bahwa untuk memaksimalkan laba, perusahaan harus mampu menjual produknya dalam jumlah dimana tambahan biaya (*marginal cost*) yang ditimbulkan sama dengan tambahan pendapatan (*marginal revenue*) yang dihasilkan.

### **Pengaruh Kinerja Ketepatan Waktu (*On Time Performance*) terhadap Laba Operasional**

Indikator kinerja operasional yang sangat penting dalam bisnis penerbangan adalah tingkat kinerja ketepatan waktu (*on time performance/OTP*). Kinerja ketepatan waktu penerbangan ini tidak hanya secara signifikan berpengaruh terhadap aktivitas operasional penerbangan, namun juga terhadap tingkat layanan kepada penumpang maupun memiliki dampak finansial apabila terdapat ketidaktercapaian yang ketepatan waktu dalam skala tertentu.

Berdasarkan penelitian Booz-Allen disebutkan bahwa biaya yang timbul akibat keterlambatan (*delay*) adalah sebesar 0,6% - 2,9% dari pendapatan operasional. Penggunaan seluruh sumber dayasecara optimal akan memberikan dampak yang signifikan untuk perusahaan, berupa penurunan unit cost dan peningkatan pendapatan, dan pada akhirnya akan berdampak pada optimalnya profit perusahaan. Keterlambatan penerbangan dari jadwal yang telah diperjanjikan kepada penumpang akan memberikan konsekuensi kompensasi yang harus diberikan oleh operator penerbangan (UU No. 1/2009). Penyebab keterlambatan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang tidak dapat dikontrol, antara lain disebabkan karena faktor fasilitas bandara, faktor alam, dan faktor eksternal lainnya.
2. Faktor-faktor yang dapat dikontrol, antara lain disebabkan karena faktor teknis dan *flight operations*.

Secara teknis biaya relevansi ketepatan waktu harus dipertimbangkan dalam hubungannya dengan paling tidak 2 hal berikut (Allen, B, 2001):

1. ketepatan waktu ~ perputaran (*turnover*) dan hasil (*yield*)  
Pemenuhan target waktu operasional penerbangan menghasilkan efisiensi menjaga waktu slot yang dijadwalkan dengan koordinasi seluruh pihak yang terlibat dalam suatu penerbangan. Seperti misalnya otoritas bandara keberangkatan maupun ketibaan, navigasi udara, *ground handling*, teknik, dll. Ketepatan waktu akan memberi kesempatan pesawat dipergunakan dalam lebih banyak penerbangan (perputaran lebih cepat) dan menghasilkan *yield* yang lebih besar.

2. ketepatan waktu ~ biaya dan utilisasi peralatan/aset

Salah satu cara yang sangat jelas dan mudah untuk meningkatkan ketepatan waktu adalah dengan menghilangkan faktor-faktor penghambat (*bottleneck*) dan menambah kapasitas. Misal, mengadakan atau menambah jumlah pesawat cadangan, alokasi *block times* yang lebih panjang, lebih banyak pegawai darat dan peralatan, kru cadangan, dll. Seluruh upaya tersebut sudah pasti menimbulkan biaya dan mengakibatkan utilisasi aset yang lebih rendah.

**Pengaruh Harga Bahan Bakar Pesawat (*Fuel*) terhadap Laba Operasional**

Avtur adalah salah satu jenis bahan bakar berbasis minyak bumi yang berwarna bening hingga kekuning-kuningan, memiliki rentang titik didih antara 145 hingga 300°C, dan digunakan sebagai bahan bakar pesawat terbang. Secara umum, avtur memiliki kualitas yang lebih tinggi dibandingkan bahan bakar yang digunakan untuk pemakaian yang kurang 'genting' seperti pemanasan atau transportasi darat. Avtur biasanya mengandung zat aditif tertentu untuk mengurangi resiko terjadinya pembekuan atau ledakan akibat temperatur tinggi serta sifat-sifat lainnya. Harga bahan bakar avtur di pasaran internasional umumnya ditetapkan dengan mengacu pada harga dasar rata-rata minyak yang diperdagangkan di Singapura, Teluk Arab, Saudi Arabia, dan Belanda, dan dipublikasikan oleh Platts (MOPS, MOPAG, ARAMCO, Rotterdam). Sedangkan harga bahan bakar pesawat di pasaran domestik ditetapkan dengan mengacu pada harga *posting* produksi dalam negeri Pertamina, yang ditentukan oleh Pertamina berdasarkan kebijakannya sendiri.

Di dalam Annual Report 2014-nya, INACA menyebutkan bahwa biaya bahan bakar merupakan komponen terbesar dalam struktur biaya langsung operasional perusahaan penerbangan di luar biaya sewa dan perawatan pesawat. Biaya bahan bakar pesawat di tahun 2014 umumnya memakan 45-50 persen dari total biaya operasi penerbangan, jauh lebih besar daripada biaya non-BBM seperti gaji, pemeliharaan pesawat dan pembayaran sewa. Mengurangi biaya operasi hanya dimungkinkan jika bahan bakar mesin jet harganya lebih rendah. Karena itu pula para maskapai dewasa ini berupaya mendapatkan pesawat yang efisien bahan bakar, seraya berharap akan perubahan di terminal bandara dan memperoleh *state-of-the-art computer* untuk meningkatkan efisiensi.

**Pengaruh Pertumbuhan Perekonomian terhadap Laba Operasional**

Pertumbuhan ekonomi nasional merupakan salah satu indikator ekonomi makro yang menggambarkan pertumbuhan produksi barang dan jasa dalam cakupan wilayah perekonomian dalam suatu periode tertentu. Peningkatan aktivitas perekonomian ditandai dengan makin meningkatnya produktivitas masyarakat dan dunia usaha, yang kemudian mendorong arus lalu lintas perdagangan barang dari dan ke luar Indonesia maupun perdagangan domestik antar wilayah di dalam negeri. Peningkatan aktivitas perdagangan baik domestik, regional, maupun global akan berdampak langsung pada meningkatnya permintaan atas pelayanan jasa transportasi baik penumpang maupun barang. Demikian pula akan terjadi sebaliknya apabila tingkat perekonomian

melemah dan produktivitas menurun. Kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara di seluruh wilayah Indonesia merupakan potensi pasar yang terus berkembang dan menjadi *captive market* pengelola jasa penerbangan untuk terus mengembangkan kapasitas agar mampu menangkap peluang pasar tersebut.

### Penelitian Terdahulu

Berdasarkan observasi yang telah peneliti lakukan ke beberapa perpustakaan, penelitian terdahulu mengenai hubungan atau pengaruh hasil kinerja operasional non-keuangan dengan kinerja keuangan dalam industri penerbangan belum dijumpai. Pada beberapa penelitian yang bertujuan melihat hubungan antara kinerja operasional dengan kinerja keuangan, seluruhnya menggunakan ukuran kinerja operasional yang diformulasikan dari rasio angka-angka laporan keuangan. Berikut adalah penelitian yang kami peroleh terkait dengan pengaruh aspek non keuangan terhadap laba operasional perusahaan :

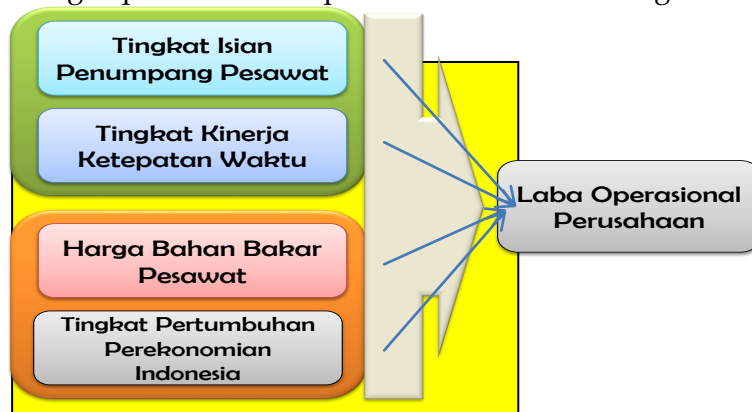
	JUDUL	PENULIS	SIMPULAN
1.	Analisis Faktor-faktor yang Berpengaruh terhadap Earnings Management pada Perusahaan Go Public di Indonesia	Agnes Utari Widyaningdyah	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hanya faktor <i>leverage</i> yang berpengaruh signifikan terhadap <i>earnings management</i> .
2.	Analisis Pengaruh Mekanisme Corporate Governance Terhadap Manajemen Laba dan Nilai Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2005-2008	Okta Rezika Praditia	Mekanisme <i>corporate governance</i> yang diproksi dengan kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, komisaris independen dan kualitas auditor tidak berpengaruh terhadap manajemen laba.
3.	Pengaruh Penerapan Corporate Governance thd Kinerja Keuangan pd Industri Perbankan yg terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2006-2008	Eka Hardikasari	ukuran dewan direksi berpengaruh negatif secara signifikan terhadap kinerja keuangan, Ukuran dewan komisaris berpengaruh positif secara signifikan terhadap kinerja perusahaan dan ukuran perusahaan berpengaruh positif tidak signifikan terhadap kinerja keuangan.
4.	Pengaruh Corporate Social Responsibility terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan	Eko Adhy Kurnianto	Hasil penelitian ini tidak berhasil membuktikan bahwa baik menggunakan model regresi I & II, menunjukkan

			bahwa <i>CSR disclosure</i> tidak berpengaruh terhadap nilai ROEt+1 dan Return realisasi.
5.	Pengaruh Modal Intelektual terhadap Kinerja Perusahaan	Benny Kuryanto dan Muchammad Syafruddin	tidak ada pengaruh positif antara IC sebuah perusahaan dengan kinerjanya, semakin tinggi nilai IC sebuah perusahaan, kinerja masa depan perusahaan tidak semakin tinggi, tidak ada pengaruh positif antaratingkat pertumbuhan IC sebuah perusahaan dengan kinerja masa depan perusahaan, kontribusi IC untuk sebuah kinerja masa depan perusahaan akan berbeda sesuai dengan jenis industrinya.
6.	Mekanisme Corporate Governance, Kualitas Laba dan Nilai Perusahaan	Hamonangan Siallagan dan Mas'ud Machfoedz	mekanisme <i>corporate governance</i> mempengaruhi kualitas labadewan komisaris secara negatif berpengaruh terhadap kualitas laba. Komite audit secara positif berpengaruh terhadap kualitas laba

**Kerangka Pemikiran**

Setiap perusahaan selalu berusaha meningkatkan profitabilitasnya. Sistem informasi akuntansi dan manajemen diperlukan untuk memberikan indikator kinerja operasional yang memerlukan suatu analisa atau pengambilan keputusan agar tujuan perolehan laba dapat tercapai. Jika perusahaan berhasil mencapai target atau meningkatkan profitabilitasnya, artinya memiliki kemampuan mengelola sumber daya yang dimiliki dan/atau diperolehnya secara efektif dan efisien untuk menghasilkan laba operasional.

Kerangka pemikiran dari penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2.15 Kerangka Pemikiran



### **Pokok Bahasan**

Hipotesis merupakan anggapan dasar yang kemudian membuat suatu teori yang masih diuji kebenarannya. Penolakan atau penerimaan hipotesis tergantung pada hasil penyelidikan terhadap fakta-fakta. Dengan demikian hipotesis adalah suatu teori sementara yang kebenarannya masih diuji.

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas, hipotesis penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- Ha1: Terdapat pengaruh signifikan tingkat isian penumpang terhadap laba operasional.
- Ha2: Terdapat pengaruh signifikan kinerja ketepatan waktu penerbangan terhadap laba operasional.
- Ha3: Terdapat pengaruh signifikan harga bahan bakar pesawat terhadap laba operasional.
- Ha4: Terdapat pengaruh signifikan tingkat pertumbuhan ekonomi terhadap laba operasional.
- Ha5: Terdapat pengaruh signifikan tingkat isian penumpang, kinerja ketepatan waktu, harga bahan bakar, dan tingkat pertumbuhan ekonomi secara bersama-sama terhadap laba operasional

### **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode statistik deskriptif dan parametrik. Statistik deskriptif berhubungan dengan pengumpulan data, penyederhanaan angka-angka pengamatan yang diperoleh, serta melakukan pengukuran pemusatan dan penyebaran untuk memperoleh informasi yang lebih menarik, berguna, dan lebih mudah dipahami. Sedangkan statistik parametrik berkaitan dengan cara menganalisis data serta mengambil kesimpulan.

Berdasarkan permasalahan dan hipotesis yang akan diuji, penelitian ini menggunakan dua jenis variabel yaitu variabel dependen (terikat) dan variabel independen (bebas). Variabel dependen penelitian ini adalah kinerja keuangan perusahaan berupalaba operasional. Sedangkan variabel independen penelitian ini adalah tingkat isian penumpang pesawat, kinerja ketepatan waktu, harga bahan bakar pesawat, serta tingkat pertumbuhan ekonomi nasional.

Penelitian ini menggunakan jenis data kuantitatif, sementara sumber data berupa data sekunder. Data sekunder utama yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari web <https://www.garuda-indonesia.com/id/en/investor-relations/> berupa angka-angka laporan keuangan dan laporan investor triwulanan, laporan tahunan, dan informasi lainnya yang terkait, serta data publikasi dan berita resmi statistik yang diunduh dari website Badan Pusat Statistik. Data penelitian bersifat time series selama periode pengamatan tahun 2010 – triwulan II 2015.

Setelah data diperoleh, data tersebut kemudian diperiksa dan ditabulasikan sesuai dengan kebutuhan analisis, sehingga diperoleh analisa yang baik dan dapat dipertanggungjawabkan. Analisis data dilakukan dengan menggunakan *software* SPSS 21. Sebagai langkah awal disajikan

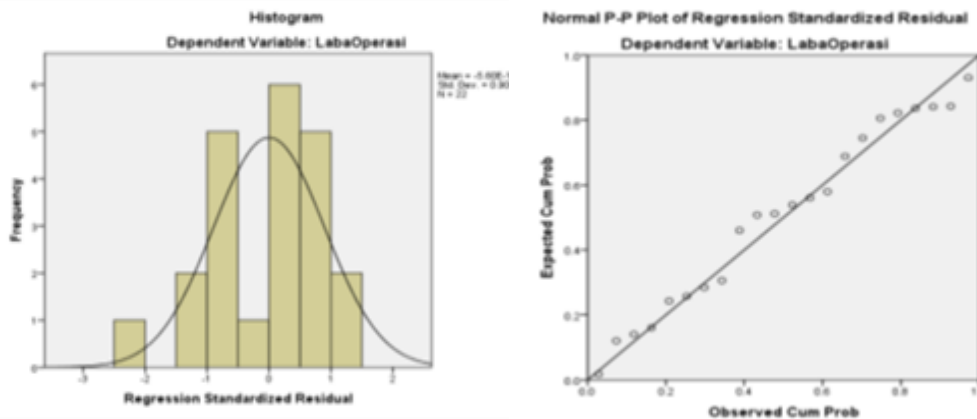
statistik deskriptif untuk memberikan gambaran atau deskripsi suatu data secara umum, disajikan dalam bentuk frekuensi absolut yang memperlihatkan nilai rata-rata (mean), median, maksimum, minimum dan standar deviasi. Selanjutnya dilakukan uji klasik agar estimasi bersifat BLUE (*Best Linear Unbiased Estimator*), yaitu dengan melakukan uji :

1. Uji normalitas, bertujuan menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki bentuk distribusi normal. Uji normalitas menggunakan analisis grafik dengan melihat grafik histogram dan normal probability plot serta uji statistik.
2. Uji Multikolinearitas, yaitu menguji semua variabel yang digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui koefisien korelasi diatantara masing masing variabel bebas. Dilakukan dengan menghitung nilai *variance inflation factor* (VIF) dari tiap-tiap variabel independen. Nilai VIF kurang dari 10 menunjukkan bahwa, korelasi antar variabel independen masih bisa ditolerir.
3. Uji Autokorelasi, untuk mendeteksi ada tidaknya korelasi antara variabel pengganggu pada periode tertentu dengan variabel pengganggu periode sebelumnya. Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lain (time series). Uji ini dilandasi oleh model error yang mempunyai korelasi. Uji autokorelasi dapat dilakukan dengan menggunakan uji Durbin-Watson, hasil DW bisa dikatakan baik bila bernilai mendekati 2 karena tidak ada otokorelasi diantara variabel bebasnya.
4. Uji Heteroskedastisitas adalah varian residual yang tidak konstan pada regresi sehingga akurasi hasil prediksi menjadi meragukan. Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu observasi ke observasi yang lain.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Uji normalitas data

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residu mempunyai distribusi normal. Analisis grafik merupakan cara yang termudah untuk melihat normalitas residual. Berikut hasil uji normalitas dengan melihat grafik histogram yang membandingkan antara data observasi dengan distribusi yang mendekati distribusi normal serta dengan menggunakan normal probably plot of standardized residual:



Berdasarkan Gambar di atas dapat dilihat bahwa titik-titik menyebar di sekitar garis diagonal dan penyebarannya mengikuti arah garis diagonal. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa penyebaran data Laba Operasi mendekati normal atau memenuhi asumsi normalitas.

### Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen. Uji multikolinieritas dilakukan dengan menghitung nilai variance inflation factor (VIF) dari tiap-tiap variabel independen. Berikut adalah hasil dari uji multikolinieritas menggunakan nilai tolerance dan variance inflation factor (VIF) yang diolah dengan menggunakan software SPSS 21.

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
(Constant)		
1		
SLF	.953	1.049
OTP	.664	1.507
BahanBakar	.749	1.335
Pertumbuhan	.588	1.701

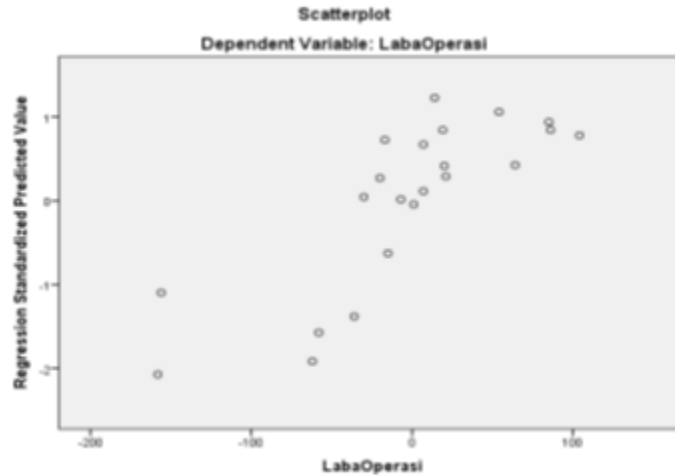
**Sumber: Data sekunder diolah**

Dari tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa semua variabel independen memiliki nilai Tolerance di bawah 1 dan nilai VIF jauh di bawah angka 10. Dengan demikian, hasil analisis menunjukkan tidak adanya masalah multikolinier.

### Uji Heteroskedastisitas

Untuk menentukan heteroskedastisitas dapat menggunakan grafik scatterplot, titik-titik yang terbentuk harus menyebar secara acak, tersebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Bila kondisi ini terpenuhi maka tidak terjadi heteroskedastisitas dan model regresi layak

digunakan. Hasil uji heteroskedastisitas dengan menggunakan grafik scatterplot ditunjukkan pada gambar berikut ini:



Dari grafik scatterplot terlihat bahwa titik-titik menyebar secara acak serta tersebar baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa model regresi ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

### Uji Autokorelasi Serial

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya). Untuk mengetahui ada tidaknya autokorelasi dapat dilihat nilai uji Durbin-Watson yang ditunjukkan sebagai berikut:

**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.800 <sup>a</sup>	.639	.555	44.497	2.262

a. Predictors: (Constant), Pertumbuhan, SLF, BahanBakar, OTP

b. Dependent Variable: LabaOperasi

Berdasar hasil analisis regresi diperoleh nilai hitung Durbin Watson sebesar 2,262. Dari Tabel Durbin-Watson dapat diketahui bahwa nilai  $d_L = 0,9578$  dan  $d_U = 1,7974$ , sedangkan  $(4-d_L)$  adalah 3,0422 dan  $(4-d_U)$  adalah 2,2026. Mengacu pada Ghozali(2011), model regresi dalam penelitian ini tidak dapat diambil kesimpulan terkait masalah autokorelasi karena nilai Durbin-Watsonnya berada di antara  $(4-d_L)$  dan  $(4-d_U)$ .

### Koefisien determinasi ( $R^2$ )

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) menjelaskan proporsi variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen secara bersamaan (*goodness of fit*). Nilai koefisien determinasi berkisar antara  $0 \leq R^2 \leq 1$ . Berdasarkan hasil pengujian hipotesis sebagaimana ditunjukkan dalam tabel di atas, diperoleh nilai  $R^2$  sebesar 0,639. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa peran variabel independen bisa menjelaskan 63,9% terhadap

variabel dependen. Sedangkan sisanya sebesar 36,1% dijelaskan oleh faktor lain di luar model persamaan regresi.

### Uji F

Uji pengaruh simultan (uji F) dilakukan untuk mengetahui apakah variabel independen secara simultan mempengaruhi secara signifikan variabel dependen. Hasil pengujian pengaruh simultan dapat diperlihatkan berikut ini.

ANOVA<sup>a</sup>

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	59683.062	4	14920.766	7.536	.001 <sup>b</sup>
	Residual	33660.438	17	1980.026		
	Total	93343.500	21			

a. Dependent Variable: LabaOperasi

b. Predictors: (Constant), Pertumbuhan, SLF, BahanBakar, OTP

Dari hasil pengujian hipotesis terlihat bahwa nilai  $F_{hitung}$  sebesar 7,536 dengan tingkat signifikansi 0,001. Oleh karena  $F_{hitung}$  lebih besar dari  $F_{tabel}$  yaitu sebesar 3,01 dan probabilitas lebih kecil dari 0,05 maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi bahwa terdapat hubungan signifikan antara variabel dependen (Laba Operasi) dengan semua variabel independen (SLF, OTP, harga bahan bakar dan pertumbuhan perekonomian) secara bersama-sama. Atau dengan kata lain, tingkat isian penumpang pesawat (SLF), kinerja ketepatan waktu (OTP), harga bahan bakar pesawat, dan pertumbuhan perekonomian secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap laba operasi.

### Uji t

Keandalan model regresi sebagai alat estimasi ditentukan oleh signifikansi parameter-parameter dalam model yaitu koefisien regresi. Uji signifikansi parameter individual dilakukan dengan statistik t (uji t). Hasil perhitungan parameter individual t statistik dapat dilihat pada tabel berikut:

Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1210.927	410.094		-2.953	.009		
	SLF	15.094	3.462	.650	4.360	.000	.953	1.049
	OTP	-.474	3.412	-.025	-.139	.891	.664	1.507
	BahanBakar	-1.250	.858	-.245	-1.457	.163	.749	1.335
	Pertumbuhan	42.135	19.319	.414	2.181	.044	.588	1.701

a. Dependent Variable: LabaOperasi

Dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel laba operasi dipengaruhi oleh tingkat isian penumpang pesawat, tingkat

kinerja ketepatan waktu, harga bahan bakar pesawat, dan pertumbuhan perekonomian dengan persamaan matematis sebagai berikut:

$$Y = -1210,927 + 15,094 X_1 - 0,474 X_2 - 1,25 X_3 + 42,135 X_4 + \varepsilon$$

Dimana: Y = Laba Operasional

X<sub>1</sub> = Tingkat isian penumpang pesawat

X<sub>2</sub> = Tingkat kinerja ketepatan waktu

X<sub>3</sub> = Harga bahan bakar pesawat

X<sub>4</sub> = Pertumbuhan perekonomian Indonesia

ε = error

Persamaan di atas dapat menggambarkan/ menunjukkan:

- Variabel tingkat isian penumpang pesawat secara signifikan berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan laba operasi.
- Variabel kinerja ketepatan waktu terbukti tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan laba operasi.
- Variabel harga bahan bakar pesawat terbukti tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan laba operasi.
- Variabel pertumbuhan ekonomi nasional (*Growth*) secara signifikan berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan laba operasi.

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

Berdasarkan hasil pengujian dengan menggunakan model regresi linier berganda dapat dibuktikan bahwa variabel independen tingkat isian penumpang pesawat, tingkat kinerja ketepatan waktu, harga bahan bakar pesawat, dan tingkat pertumbuhan perekonomian Indonesia berpengaruh secara signifikan terhadap pencapaian laba operasional perusahaan penerbangan. Koefisien determinasi yang diperoleh dari hasil pengujian sebesar 0,639 memperlihatkan bahwa 63,9% capaian laba operasional dapat dijelaskan dengan menggunakan variabel tingkat isian penumpang pesawat, tingkat kinerja ketepatan waktu, harga bahan bakar pesawat, dan tingkat pertumbuhan perekonomian Indonesia. Sedangkan sisanya sebesar 36,1% dipengaruhi oleh faktor lain di luar model regresi penelitian ini.

Hasil pengujian parsial atas pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen laba operasional secara masing-masing menunjukkan bahwa terdapat 2 variabel yang terbukti memiliki pengaruh positif signifikan terhadap kinerja, yaitu tingkat isian penumpang pesawat dan tingkat pertumbuhan perekonomian Indonesia. Sedangkan variabel tingkat kinerja ketepatan waktu dan harga bahan bakar pesawat tidak berpengaruh terhadap variabel dependen kinerja perusahaan.

### Saran

Dengan memperhatikan simpulan hasil pengujian di atas maka disarankan kepada pengelola jasa penerbangan berlayanan penuh untuk meningkatkan kinerja operasional, utamanya dalam hal sebagai berikut:

- Melakukan strategic pricing yang dinamis menyesuaikan situasi pasar untuk menjamin optimalisasi tingkat isian penumpang dengan

- memperhatikan regulasi Pemerintah terkait tarif jasa penerbangan, sehingga route result dan peningkatan laba operasional dapat maksimal.
2. Peningkatan kapasitas produksi harus disesuaikan dengan ceruk dan potensi pasar yang tumbuh selaras dengan peningkatan pertumbuhan perekonomian Indonesia.
  3. Mengingat komponen biaya bahan bakar pesawat merupakan komponen biaya variabel terbesar dalam operasional penerbangan, maka perusahaan penerbangan perlu melakukan upaya maksimal melalui program-program yang mengarah pada efisiensi penggunaan bahan bakar maupun program lindung nilai (hedging) sehingga peningkatan harga bahan bakar tidak menggerus laba operasi perusahaan.

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi bagi pelaku usaha dan regulator usaha jasa penerbangan, untuk meningkatkan kualitas layanan jasa penerbangan yang mengutamakan aspek keamanan dan keselamatan namun juga mempertimbangkan keberlanjutan usaha (*going concern*) pengelola jasa penerbangan. Kendala terbesar melakukan penelitian ini adalah sumber data operasional perusahaan yang sangat terbatas, hanya berupa laporan keuangan tahunan dan publikasi media atas beberapa kejadian operasional yang menjadi bahan pemberitaan. Maka disarankan untuk perbaikan penelitian selanjutnya adalah dengan menggunakan data yang lebih banyak, misal meminta ijin perolehan data operasional dari internal manajemen sehingga diperoleh hasil yang lebih akurat. Keakuratan penelitian diharapkan menghasilkan rekomendasi yang lebih bermanfaat, utamanya untuk kepentingan '*plan-do-check-action*' PDCA peningkatan dan pengintegrasian seluruh sistem manajemen dalam kerangka tata kelola perusahaan yang makin baik.

#### DAFTAR PUSTAKA

- AICPA. (2013). Airlines Audit and Accounting Guide. Ebooks diterbitkan oleh AICPA Auditing Standard Board.
- Allen, Booz & Hamilton. (2001). Punctuality: How Airlines Can Improve On-Time-Performance. dokumen diunduh dari <http://www.bah.com> pada 20 Januari 2015.
- Atkinson, Scott; Ramdas, Kamalini and Williams, Jonathan; (2013). The Costs of Inefficient Robust Scheduling Practices in the U.S. Airline Industry. *Journal of Econometrics* 59:257-261.
- Badan Pusat Statistik. Dokumen yang dipublikasikan di <http://www.bps.go.id/> yang diunduh September 2014 sampai dengan April 2015.
- Banker, RD and Johnston, HH (1993), An Empirical Study of Cost Drivers in the U.S. Airline Industry, dalam *The Accounting Review* Vol. 68 No. 3, July 1993. pp. 576-601.
- CAPA Centre for Aviation. (2015). *Journal of Airline Leader*. Issue 29. Jul-Aug 2015.

- Departemen Perhubungan Republik Indonesia (2005), Cetak Biru Transportasi Udara 2005-2024. dokumen diunduh dari website resmi Ditjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI.
- Distexhe, V. and Perelman, S. (1994). Technical Efficiency and Productivity Growth in an Era of Deregulation: the Case of Airlines. *Swiss Journal of Economics and Statistics*, 1994, Vol. 130 (4), p.669-689.
- Financial Accounting Standard Board, Statement Of Financial Accounting Concept.
- Garuda Indonesia, PT (Persero) Tbk., Annual Report tahun 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014.
- Garuda Indonesia, PT (Persero) Tbk. seluruh informasi yang disajikan dan dapat diakses publik di web [www.garuda-indonesia.com](http://www.garuda-indonesia.com).
- Garuda Indonesia, PT (Persero) Tbk. Prospektus Penawaran Umum Perdana Saham, Desember 2010.
- Ghozali, I. (2011). Aplikasi Analisis Multivariate dengan program SPSS. Semarang: BP Universitas Diponegoro.
- Husein, U. (2003). Metode Riset Bisnis. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Indonesia National Air Carriers Association (2015). Annual Report 2014. Jakarta: INACA.
- International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Data dan grafik tentang world aviation dan transportasi udara global, diunduh dari web [www.icao.int](http://www.icao.int).
- Kementerian Perhubungan. (2012). Buku Informasi Transportasi Kementerian Perhubungan Tahun 2012. Jakarta: Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, Pusat Data dan Informasi.
- Kementerian Perhubungan. (2013). Statistik Perhubungan 2012. Jakarta: Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, Pusat Data dan Informasi.
- Kementerian PPN/Bappenas. (2013). Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi di Indonesia. Jakarta: Kedeputusan Evaluasi Kinerja Pembangunan, Kementerian PPN/Bappenas.
- KPMG (2014), 2013 Airline Disclosures Handbook, materi diunduh dari [www.kpmg.com](http://www.kpmg.com) pada 23 November 2014.
- Kuntjoroadi, W dan Safitri, N., 2009, Analisis Strategi Bersaing dalam Persaingan Usaha Penerbangan Komersial, *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi* Vol.16 No.1 Jan-Apr 2009, hal. 45-52.
- Lembaga Manajemen FEUI, Proyeksi Ekonomi Makro 2011-2015: Masukan bagi Pengelola BUMN. Laporan hasil penelitian Biro Riset LM-FEUI. Diunduh dari [https:// www.lmfeui.com/](https://www.lmfeui.com/) pada 20 Juli 2015.
- Liehr, Martin, Andreas Größler\*, Martin Klein. (2005). *Understanding Business Cycles in the Airline Market*. Artikel diunduh dari [www.systemdynamics.org/.../1999/.../PARA15.P...](http://www.systemdynamics.org/.../1999/.../PARA15.P...) pada bulan Oktober 2015.
- Lydenberg, S., Rogers, J. and Wood, D. (2010). From Transparency to Performance: Industry-Based Sustainability Reporting on Key Issues. Massachusetts: The Hausser Center Harvard University.
- Mankiw, N.G. (2009). Principles of Economics: Pengantar Ekonomi Mikro. Jakarta, Penerbit Salemba Empat.



- Miller, Sam. (2009). Contribution of Flight Systems to Performance-Based Navigation. *Aeromagazine, Aero Quarterly*, Qt 2/2009.
- Mudrajad, K. (2003). *Metode Riset untuk Bisnis dan Ekonomi. Bagaimana menulis dan meneliti*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Niven, P.R. (2002). *Balanced Scorecard Step by Step: Maximizing Performance and Maintining Result*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Samuelson, P.A. & Nordhaus, W.D. (1995). *Economics* (15<sup>th</sup> ed.). McGraw-Hill, Inc.
- Santoso, S. (2012). *Menguasai Statistik Dengan SPSS 20*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Supranto, J. (2012). *Metode Ramalan Kuantitatif Untuk Perencanaan Ekonomi dan Bisnis*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sheehan, John J. (2003), *Business and Corporate Aviation Management*, New York: McGraw-Hill.
- Smyth, Mark and Pearce, Brian (2006), *Airline Cost Performance*, IATA Economics Briefing No. 5. July 2006.
- Straszheim, Mahlon R. (2008), *The Determination of Airline Fares and Load Factors.*, *Journal of Transport Economics and Policy* Vol. VIII No. 3 pp. 260-273.
- Sukirno, S. (2012). *Mikro Ekonomi: Teori Pengantar* (edisi ketiga). Jakarta, Rajawali Pers.
- The Interagency Committee for Aviation Policy (2002), *U.S. Government Aircraft Cost Accounting Guide*, Washington DC: General Services Administration Aircraft Management Policy Division Office of Transportation and Personal Property.
- The International Air Transport Association (IATA). *Competition and Cooperation for Stronger Regional Aviation*. Artikel diunduh dari web [www.iata.org](http://www.iata.org) pada tanggal 20 Juli 2015.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.