

# Bisnis & Birokrasi

## Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi

Volume 16, Nomor 3, September—Desember 2009

### REDAKSI

**Penanggung Jawab**  
Roy V. Salomo

**Pemimpin Editor**  
Eko Prasajo

**Dewan Editor**  
Agus Maulana, Amy S. Rahayu, Azhar Kasim, Bob Waworuntu, Bhenyamin Hoessein,  
Chandra Wijaya, Eko Prasajo, Ferdinand D. Saragih, Martani Huseini, Roy V. Salomo,  
Sudarsono Hardjosukarto, Gunadi, Haula Rosdiana, Irfan Ridwan Maksam, Lisman Manurung

**Redaktur Pelaksana**  
Rachma Fitriati

**Sekretaris Redaktur**  
Eko Sakapurnama

**Editor Teknik**  
Defny Holidin

**Kesekretariatan**  
Eliyani Noor, Gema Fikri A. P.

**Diterbitkan Oleh:**  
Pusat Kajian Ilmu Administrasi  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Indonesia

**Alamat Redaksi**  
Ruang Redaksi Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi  
Gedung Prof. Dr. Tapi Omas Ihromi, Lantai 2, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,  
Universitas Indonesia, Depok 16424  
Telp/Fax: 021 78849145  
Email: jbbfisip@ui.ac.id, bisnis.birokrasi\_fisipui@yahoo.co.id  
<http://www.jurnalbisnisbirokrasi.com>

JURNAL ILMU ADMINISTRASI DAN ORGANISASI BISNIS & BIROKRASI merupakan jurnal ilmiah yang menyajikan artikel orisinal tentang pengetahuan dan informasi riset atau aplikasi riset, beserta pengembangan terkini dalam bidang administrasi dan kebijakan publik, bisnis, dan fiskal. Jurnal ini merupakan sarana publikasi dan ajang berbagi karya riset dan pengembangannya dalam bidang-bidang yang bersangkutan. Pemuatan artikel pada jurnal ini dialamatkan ke ruang redaksi. Informasi lengkap mengenai pemuatan artikel dan petunjuk penulisan artikel tersedia pada setiap terbitan. Artikel yang masuk akan melalui proses seleksi mitra bestari dan atau dewan editor. Sejak 1993 jurnal ini terbit secara berkala sebanyak tiga kali dalam setahun (Januari, Mei, dan September).

JURNAL ILMU ADMINISTRASI DAN ORGANISASI BISNIS & BIROKRASI is a scientific journal which publishes original articles on the most recent knowledge, researches or applied researches and other developments in the fields of public, business, and fiscal administration and policies. The journal provides a broad-based forum for the publication and sharing of ongoing researches and development efforts in the respective fields. Articles should be sent to the editorial office. Detailed information on how to submit articles and instructions to the authors are available in every edition. All submitted articles will be subjected to peer-review and may be edited. Since 1993 this journal has been published three times a year (January, May, and September).

# Bisnis & Birokrasi

## Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi

Volume 16, Nomor 3, September—Desember 2009

### DAFTAR ISI

Pengaruh Nilai Kerja terhadap Kinerja Lingkungan di Bandara	Achmad Ramzy Tandjoedin Syafri Mangkuprawira Sumardjo Asep Saefuddin	122-130
Analisis Proses Rekrutmen dan Seleksi pada Kinerja Pegawai	Ellyta Yullyanti	131-139
Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Sebagai Standar Keselamatan Pelayanan Lalu Lintas Udara	Yuanna Sisilia	140-146
Menggagas Model Proyeksi Penerimaan PKB dan PPKB	Haula Rosdiana	147-159
Pengaruh Aset dan Manajemen <i>Inventory</i> terhadap Manajemen Laba	Iskandar Rusli	160-169
Kajian Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Minuman Ringan Berkarbonasi	Esther Maria Chandra Rini Gufraeni	170-179
Analisis Perilaku Investor Institusional dengan Pendekatan <i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP)	Cecilia Natapura	180-187
Pengaruh <i>Rights Issue</i> terhadap Imbal Hasil Saham dan Volume Perdagangan	Aski Catranti	188-203

## Pengaruh Nilai Kerja terhadap Kinerja Lingkungan di Bandara

ACHMAD RAMZY TADJOEDIN<sup>1\*</sup>, SYAFRI MANGKUPRAWIRA<sup>2</sup>, SUMARDJO<sup>2</sup> dan ASEP SAEFUDDIN<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Program Studi PSL - SPs Institut Pertanian Bogor

<sup>2</sup> Komisi Pembimbing Program Studi PSL - SPs Institut Pertanian Bogor

**Abstract.** This study aimed to formulate strategies that need to be done to improve the environmental performance of the airport. The research uses survey methods to acquire data about the factors that affect the environmental performance improvement strategies in Angkasa Pura I airport. The data are analyzed by using regression analysis techniques, needs analysis, and prospective analysis. The results of the analysis show that: (1) respondents who are concerned about environmental performance within the company reached an average of 4.12 (care) and within the environment outside the company reached an average of 4.07 (care); (2) the needs of stakeholders for environmental quality inside and outside the company are: the improvement of airport performance; efficient, distinct, precise, and customer-ease-oriented services; improvement of airport officials' professionalism; socialization of clear and firm rules and legal enforcement for the employees and customers; development of airport facilities and its supporting access; and (3) the key successes underlying the improvement of airport performance within and outside company in the future are leadership, cleanliness, caring, modesty, and service-oriented attitude.

Keywords: *work value, work performance, airport environment*

### PENDAHULUAN

Bandara adalah suatu daerah yang unik pada saat ini. Pertumbuhannya yang sangat pesat sejalan dengan semakin terbukanya perdagangan bebas. Daerah perdagangan bebas bandara mempunyai manfaat seperti tempat bertemunya bermacam ras, suku, bangsa serta *gender* sehingga terjadi interaksi budaya yang membantu mendorong masyarakat untuk menjadi semakin membuka diri dalam menerima segala macam bentuk kontak budaya dengan dunia luar. Besar kemungkinan budaya yang masuk berbeda dengan budaya yang dianut masyarakat setempat. Hal ini menjadikan bandara menjadi suatu tempat pertemuan budaya (*cultural meeting point*) yang semakin lama semakin padat dan rumit akan pengunjung yang lalu-lalang dengan berbagai maksud dan tujuan kedatangan maupun kepergiannya. Kendati demikian, bandara itu sendiri sangat terbatas kemampuannya (Albers, Koch dkk., 2005).

Di luar kota besar, bandara menengah dan kecil tumbuh pula karena adanya kepentingan yang sangat khusus bagi daerah masing-masing. Di beberapa daerah, pada awalnya, bandara didirikan karena adanya kebutuhan angkutan bagi para pimpinan dan staf di daerah. Begitu juga mereka yang mengurus perkebunan dan yang melakukan perdagangan adanya bandara dan pesawat udara sangat membantu dalam melaksanakan kegiatannya. Sementara itu di beberapa kota bandara diperluas seperti di Manado, Balikpapan, Makassar, dan Denpasar - sejalan dengan semakin ramainya kunjungan para wisatawan yang berlalu-lalang

untuk berbagai macam kebutuhan. Bandara yang terakhir ini berada dalam lingkup Angkasa Pura I.

Angkasa Pura I sendiri merupakan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) di sektor perhubungan yang bergerak di bidang pelayanan jasa kebandarudaraan yang berdiri pada tanggal 20 Februari 1964. Sebagai pelopor perusahaan pelayanan jasa keselamatan penerbangan dan jasa kebandarudaraan yang bersifat komersial di Indonesia, Angkasa Pura I awalnya mempunyai tugas pokok sebagai pengelola dan perusahaan Bandar Udara Internasional Kemayoran, Jakarta, yang sejak 1985 kegiatan operasinya telah sepenuhnya dialihkan ke Bandar Udara Soekarno Hatta dan Halim Perdana Kusuma.

Saat ini Angkasa Pura I mengelola 13 bandar udara utama di Kawasan Tengah dan Kawasan Timur Indonesia yaitu Ngurah Rai di Bali, Juanda di Surabaya, Hasanudin di Makassar, Sepinggan di Balikpapan, Frans Kaisiepo di Biak, Sam Ratulangi di Manado, Adisumarmo di Surakarta, Adisutjipto di Yogyakarta, Syamsudin Noor di Banjarmasin, Ahmad Yani di Semarang, Pattimura di Ambon, Selaparang di Lombok, dan El Tari di Kupang.

Komitmen untuk memberikan yang terbaik bagi pengguna jasa, pemegang saham, dan berbagai pihak terkait, tercermin pada tekad manajemen dalam memenuhi tuntutan standar yang tinggi dalam pengelolaan bandar udara melalui ketersediaan SDM yang kompeten. SDM merupakan faktor yang sangat berperan dalam peningkatan pelayanan kepada publik (Baedhowi, 2007). Di samping jumlah yang cukup, orientasi ke depan lebih menitikberatkan pada peningkatan kualitas SDM. Konsekuensinya, selama kurun waktu 4 tahun terakhir terlihat adanya penurunan pada

\*Korespondensi: +62816 8692 32; ramzy@cbn.net.id

Tabel 1. Jumlah Pegawai Angkasa Pura I dalam 5 Tahun Terakhir

No	Lokasi	Tahun				
		2000	2001	2002	2003	2004
1	Kantor Pusat	388	386	381	361	359
2	Ngurah Rai	881	879	877	851	864
3	Polonia	0	0	0	0	0
4	Juanda	522	524	505	493	510
5	Hasanudin	481	475	457	450	474
6	Sepinggan	313	311	302	297	304
7	Frans Kaisiepo	193	186	172	167	168
8	Adi Sutjipto	208	211	217	221	225
9	Sam Ratulangi	218	219	216	215	215
10	Adi Sumarmo	156	156	147	140	139
11	Syamsudin Noor	180	177	174	169	173
12	Achmad Yani	176	179	173	168	170
13	Selaparang	143	143	141	138	124
14	Pattimura	138	130	128	123	140
15	El Tari	155	151	146	144	144
	<b>Total</b>	<b>4.152</b>	<b>4.127</b>	<b>4.036</b>	<b>3.937</b>	<b>4.009</b>

Sumber: Profil Angkasa Pura I, 2006

jumlah SDM perusahaan.

Upaya peningkatan kualitas dan pemenuhan kompetensi dilaksanakan melalui penyelenggaraan pendidikan dan latihan, baik di dalam maupun luar negeri. Sedangkan untuk menjaga motivasi, performansi, dan produktivitas pegawai dicapai melalui penerapan pola pembinaan SDM berdasarkan sistem prestasi (*merit*) dengan menekankan pada terwujudnya suasana hubungan industrial yang harmonis.

Para ahli teori perilaku sendiri biasanya meletakkan motivasi bukan saja sebagai awal dari perilaku, melainkan juga suatu pemikiran yang meletakkan niat orang pada perjalanan perbuatannya. Jadi motivasi itu selalu mendahului nilai kerja (*motivation precedes values*) ataupun tindakan (*motivation precedes action*). Niat dari seseorang mempunyai berbagai dasar pemikiran seperti kepentingan (*interest*) yang kadangkala bertaut pula dengan suatu kemauan atau kehendak yang bertingkat-tingkat dari berbagai ragam kebutuhan (*needs*) yang kemudian menjelma menjadi perilaku yang nyata. Salah satu pandangan yang bertautan antara kepentingan dan kebutuhan adalah teori yang banyak dibicarakan ilmuwan pada abad lalu yang dikembangkan oleh Abraham Maslow.

Maslow memulai dengan teorinya yang disederhanakan pada kebutuhan manusia dari yang paling dasar yaitu kebutuhan-fisiologis (*physiological needs*) seperti kebutuhan makan dan minum dan kebutuhan seks; diikuti oleh kebutuhan keamanan (*security or safety needs*); kebutuhan akan bermasyarakat dan cinta (*love and social needs*); dan kebutuhan akan pengakuan (*esteem needs*) - sampai pada yang tera-

akhir adalah kebutuhan menampilkan jagad-diri manusia (*self actualization needs*) (Ivanovitch dan Matteson, 2002) Program pendidikan dan pelatihan dapat diartikan sebagai pengembangan kualitas aparatur menyangkut pemahaman dan penguasaan teori pada bidang ilmu yang ditekuninya serta usaha pembinaan mental dan kejiwaan (sikap, tingkah laku, nalar, kepribadian dan kemandirian) (Sultan, 2007).

Masih dalam pemikiran teori motivasi ini, lahir pula pemikiran yang dirintis oleh Douglas McGregor (1960). Pemikiran ini dikembangkan lebih jauh dengan membagi motivasi dalam Teori X (*Theory X*) dan Teori Y (*Theory Y*) secara lebih luas lagi. Dalam teori X, McGregor mendasarkan pemikirannya pada suatu anggapan bahwa orang pada dasarnya tidak suka bekerja. Pemikiran dari McGregor ini menganggap dalam bekerja rata-rata manusia adalah malas dan hanya ingin keamanannya terjamin. Orang lebih suka berleha-leha dan dalam bekerja orang selalu membutuhkan bimbingan dan pengawasan dan harus diberi rasa takut pada mereka bekerja dengan baik dan benar. Oleh karena itu, apabila pemimpin melihat keadaan seperti yang digambarkan di atas, maka si pemimpin itu sendiri cenderung menjadi orang yang menuntut dan memaksa dengan keras pada bawahannya untuk bekerja dengan baik. Seringkali pemimpin menjadi otoriter dalam keadaan yang demikian itu. Teori ini mencerminkan gaya dari perilaku yang dilahirkan berbeda, terutama dengan corak kepemimpinan yang lebih egaliter yang olehnya digambarkannya sebagai teori Y.

Sebaliknya, teori Y beranggapan bahwa manusia cenderung menganggap bekerja sebagai kebutuhan, sebagaimana juga pada istirahat dan bermain. Anggapan lainnya adalah bahwa para pekerja mempunyai komitmen pada tujuan organisasinya; mengendalikan dirinya guna mencapai tujuan organisasi dan berharap pada pengakuan dan balasan yang baik pula. Teori Y ini juga berhasrat agar orang memimpin dirinya sendiri dan orang lain daripada rasa aman semata. Orang diharapkan agar mempunyai semangat inovatif dan kreatif, suatu pemikiran yang melahirkan bentuk lain dari kepemimpinan. Dalam teori Y ini, pemimpin cenderung melahirkan pemikiran yang lebih egaliter sesama para pekerjanya. Pemimpin cenderung bekerja bersama (*to work with people*) orang lain dan bukan hanya melalui (*and not only through people*) atau (*over other people's thinking*) yaitu memaksa pemikirannya pada orang lain (Papa, dkk., 2008).

Sejalan dengan pertumbuhan bandara maka perusahaan penerbangan semakin bertambah banyak pula jumlahnya. Ternyata perusahaan penerbangan bukan saja tumbuh di ibukota atau kota-kota besar saja, bahkan dibanyak provinsi mempunyai perusahaan penerbangannya sendiri yang melanglang buana ke daerah-daerah lainnya di dalam maupun yang menuju ke luar negeri (Pels, 2008). Dengan berkembangnya turisme, maka setiap daerah perlu berbenah diri untuk menarik

perhatian para wisatawan dengan cara mempercantik dan membuat daerah kunjungan wisata masing-masing menjadi daerah yang menawan, nyaman, indah, bersih, dan aman. Terlebih pada era digital *e-learning* seperti saat ini, dimana diperlukan strategi pelayanan prima untuk menghantarkan pengetahuan (Rosenberg, 2001). Semua ini tentunya memerlukan suatu nilai kerja yang mampu memberi pelayanan yang sangat baik sebagai upaya menyongsong lalu-lalang pesawat dan penumpang baik domestik maupun internasional, serta pengiriman berbagai macam barang atau kargo sebagai akibat dari perkembangan perdagangan yang semakin ramai dan pesat.

"Nilai" menurut Deal dan Kennedy (2000) "adalah dasar yang paling kokoh dari budaya korporat" (*bedrock of corporate culture*). Budaya mempunyai aspek kepercayaan yang langgeng seperti dengan berkembangnya turisme dan perdagangan di masa kini dan mendatang. Nilai katanya memberikan suatu "kesamaan pandangan untuk mencapai tujuan" dari organisasi dan "petunjuk perilaku keseharian" bagi semua yang bekerja di dalam satu organisasi. Namun nilai kerja dapat pula menjadi "mula sengketa" di dalam maupun di luar organisasi.

Sementara Kouzes dan Posner (1993) berpendapat bahwa "nilai merupakan cara berperilaku (*mode of conduct*) yang sangat spesifik atau merupakan pilihan akhir dari keberadaan (*end-state of selections and existence*). Nilai juga merupakan pilihan secara personal maupun sosial dan memberitahukan kepada kita untuk berbuat atau tidak berbuat apa yang kita inginkan. Menurutnya, nilai juga merupakan suatu petunjuk perilaku yang menuntun pekerja dalam kehidupan terhadap apa yang diinginkan atau yang dituju seperti misalnya penyelamatan kerja (*salvation*) atau ketenangan kerja (*tranquility*).

Nilai juga merupakan tingkah laku moral (*moral behaviour*) maupun kemampuan pribadi (*personal competence*) seperti kejujuran dan imajinasi, seperti juga pandangan terhadap keindahan dan kebersihan (Kouzes dan Posner, 1993). Jadi, "nilai terkait langsung dengan kredibilitas" yaitu suatu tindakan yang sesuai dengan apa yang diucapkan sebagai suatu bentuk kejujuran (*credibility*). Tidak satunya antara kata dan perbuatan adalah mula sumber kebingungan atau suatu awal dari kurangnya perhatian dan dengan demikian ketidakpedulian.

Nilai juga merupakan jembatan hantaran (*conveyor bridge*) antara lingkungan dalam dan lingkungan luar dari organisasi. Dalam suatu sistem, nilai dapat menjadi *input* dan sekaligus menjadi *output*. Artinya, nilai dapat berfungsi sebagai masukan dan juga berfungsi sebagai keluaran (hasil). Sementara proses di dalam organisasi itu sendiri dilakukan sesuai juga dengan nilai kerja sebagai penuntunnya. Tidak ada keraguan bahwa lingkungan itu terbentuk oleh nilai-nilai kerja yang terseleksi.

Sebaliknya juga, lingkungan luar memberi um-

pan baliknya kepada *input* sistem baik yang terkontrol maupun yang tidak terkontrol untuk kemudian diproses kembali dalam organisasi. Umpan baliknya ada yang terkontrol secara signifikan dan ada juga yang tidak. Memang ada nilai yang diseleksi keluar (*selected out*) dari proses organisasi itu sendiri karena tidak mempunyai arti yang signifikan sama sekali. Jadi, output itu merupakan hasil yang terus berjalan antara *input*, *throughput* dan *output* serta *feedback*-nya kembali kepada sistem *input*-nya untuk diproses secara berlanjut.

Nilai yang diulang-ulang akan menjadi bentuk "komitmen". Komitmen yang berkesinambungan menjadi "kredibilitas" bagi mereka yang melayani maupun yang dilayani. Apalagi jika dampaknya memang baik bagi mereka yang dilayaninya. Nilai yang diulang-ulang merupakan awal dalam pembentukan budaya. Nilai kerja yang berpengaruh secara signifikan adalah yang justru ingin dicari dari penelitian dilakukan ini. Jadi, pembahasan yang dilakukan dalam penelitian ini terkait dengan antara nilai-nilai dasar yang dapat memelihara lingkungan atau yang sangat berpengaruh pada lingkungan. Walaupun tidak dipungkiri bahwa ada nilai dasar yang dipengaruhi oleh motivasi (sebagai faktor terdalam dari manusia) maupun persepsi yang juga membantu membentuk motivasi orang untuk bekerja dan yang kemudian melahirkan sikap (*attitude*) dan perilaku (*behavior*) dari mereka yang bekerja di lingkungan dalam organisasi.

Berdasarkan hal tersebut diperlukan suatu kajian yang komprehensif dalam meningkatkan kinerja lingkungan bandara guna memenuhi harapan para pemangku kepentingan. Pendekatan partisipatif diperlukan guna memperoleh hasil kajian yang operasional dan implementatif. Tujuan penelitian ini adalah (1) mengidentifikasi nilai kerja yang mempengaruhi kondisi lingkungan bandara; (2) menganalisis pengaruh dari masing-masing nilai kerja terhadap kualitas lingkungan bandara; (3) mengidentifikasi kebutuhan pemangku kepentingan dalam peningkatan kinerja bandara di masa mendatang; (4) merumuskan strategi yang perlu dilakukan untuk meningkatkan kinerja lingkungan Bandara.

## METODE PENELITIAN

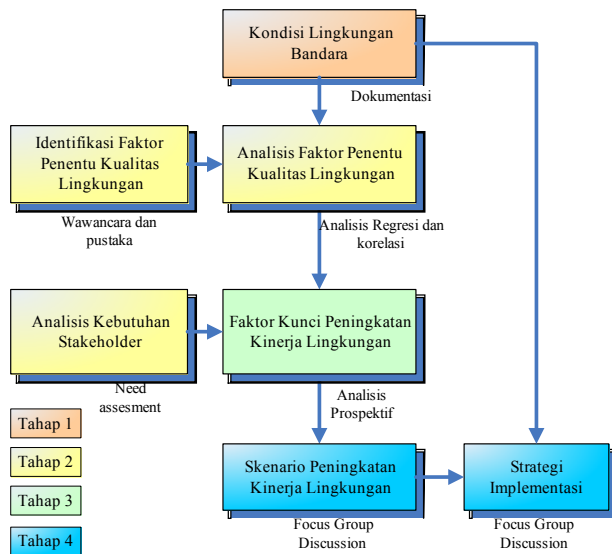
Penelitian dilakukan di lima bandara yang mewakili kota besar dan kecil di daerah yaitu Bandara Juanda di Surabaya; Bandara Hasanuddin di Makassar; Bandara Pattimura di Ambon; Bandara Ngurah Rai di Denpasar; dan Bandara Samsudin Noor di Banjarmasin. Pilihan bandara dilakukan pada pulau-pulau yang mewakilinya yaitu Jawa, Sulawesi, Ambon, Bali, dan Kalimantan. Penelitian diawali survei dengan sejumlah pertanyaan yang dibagikan bagi responden baik yang bekerja di Angkasa Pura I maupun pengguna jasa. Pertanyaan yang disusun ini dilakukan sebagai usaha



Tabel 2. Jumlah Responden untuk Penentuan Faktor Penentu Kualitas Lingkungan

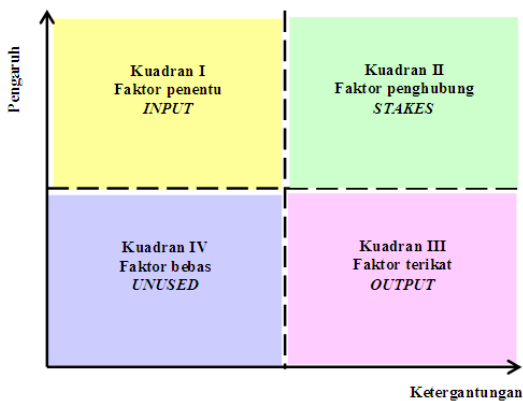
Responden	Bali	Surabaya	Makassar	Banjarmasin	Ambon	Total
Pimpinan	5	5	5	5	5	25
Staf	15	15	15	15	15	75
Karyawan	25	25	25	25	25	125
Pemakai jasa	55	55	55	55	55	275
Pemda	10	10	10	10	10	50
<b>Total</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>550</b>

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



Gambar 1. Tahapan Penelitian

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



Gambar 2. Tingkat Pengaruh dan Ketergantungan antar Faktor

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

untuk penelusuran nilai kerja yang diperkirakan akan membantu meningkatkan kualitas kerja dari PT Angkasa Pura I. Nilai tersebut bisa positif maupun negatif, namun yang ingin di-ketahui adalah nilainya itu apa saja. Pertanyaan tersebut tersusun dalam 143 nilai kerja yang diperkirakan akan mempengaruhi kinerja dari para staf maupun karyawan dari PT Angkasa Pura I (lihat gambar 1).

Penelitian ini dilaksanakan melalui metode peng-

gumpulan data survei (*survey research*). Dengan metode ini, maka disusunlah pertanyaan sebagai cara untuk mencari jawaban (sebagai bentuk pengumpulan data) dari seluruh staf yang ditanyakan. Sebanyak 505 responden yang tersebar di lima bandara dengan jumlah responden penelitian ini disajikan pada tabel 2.

Untuk menentukan pengaruh nilai kerja terhadap kualitas lingkungan di luar perusahaan digunakan analisis korelasi dan dilanjutkan dengan analisis regresi dengan menggunakan SPSS 12 (Trihendradi, 2004). Kualitas lingkungan di luar perusahaan merupakan variabel terikat dan diberi simbol LLP, sedangkan 145 variabel nilai kerja diberi simbol Xi. Metode analisis regresi yang digunakan adalah pendekatan dengan model statistik regresi ganda.

Skor setiap variabel yang dikaji berkisar antara 1 (sangat rendah) dan 5 (sangat tinggi). Untuk memperoleh pemahaman dari hasil penilaian tersebut dilakukan analisis deskriptif terhadap variabel yang dikaji. Selanjutnya dikategorikan berdasarkan skor variabel ke dalam 5 kategori yakni sangat rendah (1-1,7), rendah (1,8-2,5), sedang (2,6-3,3), tinggi (3,4-4,1), sangat tinggi (4,2-5).

Hal pertama yang dilakukan dalam analisis kebutuhan adalah menentukan pemangku kepentingan yang terkait dengan kualitas lingkungan bandara. Sistem yang digunakan adalah mengidentifikasi pemangku kepentingan berdasarkan tingkat pengaruh dan kepentingannya dalam bandara. Identifikasi pemangku kepentingan yang terlibat dalam sistem kualitas lingkungan bandara pada dimensi kebijakan publik adalah pemerintah, pengusaha, masyarakat, dan lembaga swadaya masyarakat dilakukan dengan teknik *snowball* yakni setiap pemangku kepentingan mengidentifikasi pemangku kepentingan lainnya. Hasil identifikasi pemangku kepentingan disajikan pada matriks pemangku kepentingan yang memuat kategori pemangku kepentingan dan masing-masing kepentingannya.

Penentuan faktor kunci kinerja lingkungan PT Angkasa Pura I dilakukan dengan analisis prospektif. Pada tahap ini, dilakukan seluruh faktor penting dengan menggunakan faktor kunci berdasarkan hasil analisis sebelumnya. Data yang digunakan dalam analisis prospektif adalah pendapat pakar dan *stakeholder* yang terlibat dengan peningkatan kinerja lingkungan PT Angkasa Pura I.

**Tabel 3. Kategori Pengelompokan Nilai-Nilai Berdasarkan Motivasi (I), Norma (II), Nilai Kerja (III), Peran (IV), Sikap dan Perilaku Organisasi (V), dan Tujuan Perusahaan(VI)**

Motivasi ( <i>Will</i> )	Norma ( <i>Ethic</i> )	Nilai Kerja ( <i>Value/attitude</i> )	Peran ( <i>Role</i> )	Prilaku Organisasi ( <i>Behaviour</i> )	Tujuan ( <i>Aim/purpose</i> )
Puas bekerja	Etika/moral	Adil	Melayani orang lain	Efisien	Berorientasi bisnis
Kepuasan terhadap gaji	Kebersahajaan Kebersihan	Berpikir positif Bijaksana	Melayani orang lain dengan ramah	Kebebasan memberikan pendapat	Berorientasi pelayanan
Gairah kerja	Kedisiplinan	Cerdas	Melayani orang lain dengan penuh perhatian	Keberanian membela kebenaran	Mencapai visi perusahaan
Imbalan	Kehormatan	Dedikasi/pengabdian	Melayani orang lain dengan penuh kegembiraan	Kepedulian adat istiadat setempat	Menghasilkan laba
Kekuasaan	Keikhlasan	Kerja keras	Melayani orang lain dengan sopan santun	Kepedulian lingkungan di dalam perusahaan	Orientasi pelayanan Inovasi
Kemakmuran	Keindahan	Keselamatan	Memenuhi kebutuhan pelanggan	Bekerja dengan kepemimpinan	
Kemauan	Keahlian	Keselarasn	Memenuhi harapan orang lain	Kontrol/pengawasan	
Kenyamanan	Keakraban	Ketekunan	Menyediakan informasi	Koordinasi	
Rasa aman	Kebahagiaan	Kompeten	Menyediakan keperluan orang lain	Ksatria/sportif Target (Sasaran)	
Rasa hormat	Kerapihan	Konsisten	Menyediakan keperluan yang dibutuhkan pekerjaan	Menyelesaikan pekerjaan pada waktunya	
Rasa ingin maju	Keteladanan	Loyalitas/kesetiaan	Mempergunakan internet	Bekerja dengan volume kerja yang banyak	
Rasa kebersamaan	Keterbukaan	Kreativitas	Mempergunakan intranet yang baru	Perspektif/melihat ke depan	
Rasa memiliki	Saling mempercayai	Jiwa dagang	Mampu mempergunakan perlengkapan dan peralatan yang ada di perusahaan	Komitmen	
Rasa tanggung jawab	Saling mendengarkan	Jiwa wirausaha	Pelimpahan wewenang	Inisiatif/manfaatkan kesempatan	
Percaya diri	Saling menghargai	Bekerja tanpa pamrih	Kepemimpinan memandu kelompok dan orang lain	Optimisme	
Kesadaran emosi	Sambil belajar	Mempergunakan bahasa daerah	Membawa perubahan	Keterampilan sosial	
Tantangan	Sanksi/hukuman	Mengambil risiko	Manajemen konflik	Memahami orang lain	
Dorongan prestasi	Memperoleh perlengkapan dan peralatan yang memadai	Pengetahuan	Pengikat jaringan	Mengembangkan orang lain	
Bekerja dengan prestasi kerja yang tinggi	Mampu memelihara perlengkapan yang ada di perusahaan	Penghargaan	Kerja sama	Mengatasi keragaman	
Bekerja dengan keunggulan bersaing	Mampu memperbaiki perlengkapan yang ada di perusahaan	Perasaan	Kerja kelompok	Kesadaran politik	
Bekerja tanpa salah	Menghargai waktu kerja	Perdamaian	Mempergunakan <i>MS Access</i>	Pengaruh	
Bekerja dengan mutu kerja yang tinggi	Menurut norma yang berlaku	Perilaku	Mempergunakan <i>MS Excel</i>		
Bekerja dengan kecepatan tinggi	Sifat dapat dipercaya	Persahabatan	Mempergunakan <i>MS Outlook</i>		
	Kendali diri	Persaingan	Mempergunakan <i>MS Power Point</i>		
	Komunikasi	Rajin	Mempergunakan <i>MS Publisher</i>		
	Penilaian diri secara teliti	Tertib	Mempergunakan <i>MS Word</i>		
	Kewaspadaan	Tindakan	Mempergunakan piranti lunak selain <i>MS Office</i>		
	Penyesuaian diri	Prakarsa/inisiatif	Mempergunakan <i>e-mail</i>		
	Solidaritas (rasa persatuan)	Prioritas			
	Tanggung jawab				
	Tanpa menonjolkan diri				
	Pikiran				
	Sikap				

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

Pengumpulan data dilakukan dengan kuesioner dan wawancara serta secara langsung dan melalui diskusi. Untuk melihat pengaruh langsung antar faktor dalam sistem, pada tahap pertama digunakan matriks pengaruh antar faktor.

Analisis prospektif dilaksanakan dengan metode pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner melalui tahapan: menjelaskan tujuan studi, identifikasi faktor-faktor, dan analisis pengaruh dan ketergantungan antar faktor. Analisis pengaruh dan ketergantungan seluruh faktor melihat pengaruh timbal balik dengan menggunakan matriks dan menggambarkan

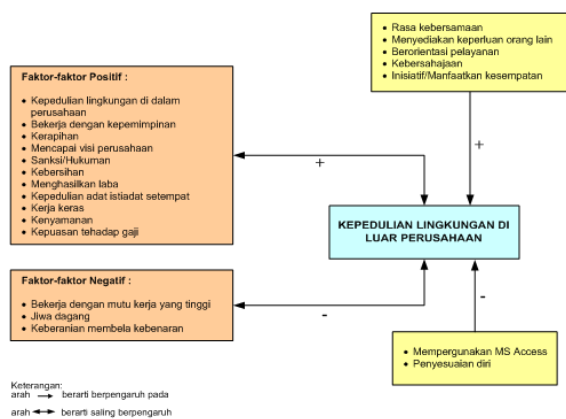
pengaruh dan ketergantungan dari masing-masing faktor pada empat kuadran utama. Tingkat pengaruh dan ketergantungan antar faktor di dalam sistem disajikan pada gambar 2.

Hasil analisis tersebut selanjutnya dikonfirmasi kepada semua pemangku kepentingan terkait guna memperkuat hasil analisis. Selain itu, hasil kajian ini diharapkan dapat diimplementasikan oleh Manajemen PT Angkasa Pura I sehingga hasil analisis ini dilakukan secara partisipatif. Responden terdiri atas: wakil pemerintah, manajemen PT Angkasa Pura I, wakil pengusaha, wakil karyawan, dan wakil masyarakat.

Tabel 4. Deskripsi Nilai Kepedulian Lingkungan di Dalam dan di Luar Perusahaan

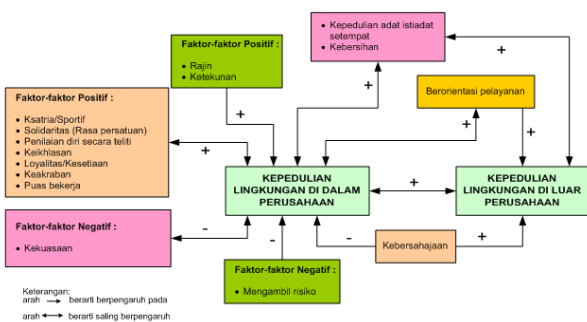
Kepedulian	Skor	Kepedulian lingkungan di dalam perusahaan	Kepedulian lingkungan di luar perusahaan
Sangat peduli	4,2 – 5,0	168 (30,6%)	169 (30,7%)
Peduli	3,4 – 4,1	311 (56,5%)	291 (52,9%)
Ragu-ragu	2,6 – 3,3	30 (5,45%)	45 (8,18%)
Tidak peduli	1,8 – 2,5	31 (5,64%)	30 (5,45%)
Sangat tidak peduli	1,0 – 1,7	10 (1,82%)	15 (2,73%)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



Gambar 3. Nilai Kerja yang Terkait secara Positif maupun Negatif terhadap Kepedulian Lingkungan di Luar Perusahaan

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



Gambar 4. Nilai Kerja yang Terkait terhadap Kepedulian Lingkungan di Dalam Perusahaan

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Analisis Faktor

Pendekatan lain yang dilakukan untuk melihat hubungan antara nilai-nilai yang membangun sistem nilai kerja di lingkungan bandara dengan kepedulian terhadap lingkungan di luar perusahaan di bandara dimulai dengan analisa faktor. Variabel dari nilai-nilai

yang membangun sistem nilai kerja ini dikelompokkan atas variabel motivasi, norma, peran, nilai kerja, perilaku organisasi, dan tujuan perusahaan, yang dikelompokkan kedalam variabel independen. Variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi, dalam hal ini adalah kepedulian terhadap lingkungan di luar perusahaan. Dalam analisis faktor ini, sekelompok variabel independen akan mempengaruhi variabel terikatnya, secara langsung ataupun melalui variabel antara lainnya. Untuk memudahkannya maka dilakukan dulu pengelompokan dari nilai-nilai dari sistem perusahaan yang akan menjadi variabel penelitian (tabel 3).

Berdasarkan hasil identifikasi terhadap berbagai nilai kerja yang dapat mempengaruhi lingkungan bandara, dipilih 145 variabel nilai kerja. Berdasarkan hasil analisis deskriptif diketahui bahwa kepedulian responden terhadap lingkungan di dalam perusahaan mencapai rata-rata 4,12 (peduli) dengan standar deviasi 0,784. Kepedulian responden terhadap lingkungan di luar perusahaan mencapai rata-rata 4,07 (peduli) dengan standar deviasi 0,836. Deskripsi nilai kepedulian lingkungan luar dan kepedulian lingkungan dalam disajikan pada tabel 4.

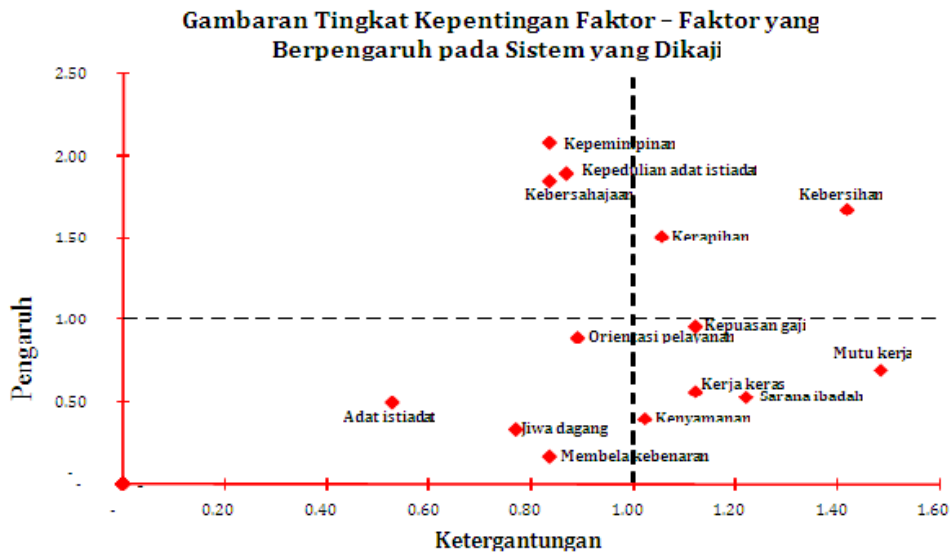
Dari semua nilai kerja, yang memiliki skor tinggi (3,4–4,1) terdapat 118 nilai kerja dan merupakan nilai kerja yang paling dominan dalam mempengaruhi kinerja lingkungan bandara. Nilai kerja yang memiliki skor sedang (2,6–3,3) sebanyak 17 nilai kerja yaitu kesadaran politis, mengambil risiko, pengaruh, bekerja tanpa salah, bekerja dengan keunggulan bersaing, berorientasi bisnis, imbalan, sanksi/hukuman, persaingan, mampu memperbaiki perlengkapan yang ada di perusahaan, jiwa wirausaha, kekuasaan, jiwa dagang, menggunakan bahasa daerah, menggunakan MS Word, menggunakan MS Excel, dan menggunakan teknologi yang baru.

Nilai kerja yang memiliki skor rendah (1,0–2,5) sebanyak 8 nilai kerja, yakni menggunakan piranti lunak selain MS Office, menggunakan MS Access, menggunakan MS Power Point, menggunakan MS Outlook, menggunakan e-mail, menggunakan internet, menggunakan MS Publisher, dan menggunakan intranet. Nilai kerja ini merupakan nilai kerja terendah yang mempengaruhi kinerja lingkungan bandara.

Sementara itu, kualitas lingkungan bandara dikategorikan atas dua bagian yakni kualitas lingkungan di luar perusahaan dan lingkungan di dalam perusahaan. Dengan demikian, nilai kerja yang signifikan berpengaruh terhadap kualitas lingkungan bandara juga dikelompokkan menjadi dua bagian dan masing-masing dianalisis menggunakan analisis regresi dan korelasi.

Hasil analisis menunjukkan bahwa dari 145 variabel nilai kerja, yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kualitas lingkungan di luar perusahaan sebanyak 21 variabel nilai kerja. Model yang dihasilkan sangat signifikan (P=0,000) dengan nilai F=20,438. Dari model ini diperoleh nilai koefisien determinasi





Gambar 5. Hasil Analisis Prospektif Penentuan Faktor Kunci Peningkatan Kinerja Lingkungan Bandara  
Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

( $r^2$ ) sebesar 0,525. Hal ini menunjukkan bahwa 52,5% variasi perubahan kualitas lingkungan di luar perusahaan ditentukan oleh ke-21 nilai kerja yang diperoleh.

Dari hasil analisis diketahui ada 11 nilai yang positif dan timbal balik dan ada 3 nilai yang negatif dan juga timbal balik. Begitu juga ada 5 nilai yang berbalik arah yaitu yang saling mempengaruhi; dan yang tidak berbalik arah sebanyak 5 nilai pula; dan 2 nilai yang berpengaruh negatif terhadap lingkungan luarnya (LLP), sehingga pengaruhnya hanya sebatas mempengaruhi saja, namun tidak saling mempengaruhi secara timbal balik. Gambar 3 merefleksikan nilai apa saja yang terkait secara positif maupun negatif. Selain itu, terdapat pula gambaran data yang berbalik arah maupun tidak berbalik arah.

Hasil analisis kepedulian lingkungan dalam perusahaan menunjukkan bahwa dari 145 variabel nilai kerja, yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kualitas lingkungan di luar perusahaan sebanyak 16 variabel. Model yang dihasilkan sangat signifikan ( $P=0,000$ ) dengan nilai  $F=205.142$ . Dari model ini diperoleh nilai koefisien determinasi ( $r^2$ ) sebesar 0,652. Hal ini menunjukkan bahwa 65,2% variasi perubahan kualitas lingkungan dalam perusahaan ditentukan oleh ke-16 nilai kerja yang diperoleh (gambar 4).

Kecenderungan dengan puasnya suatu nilai yang dianggap penting untuk dijadikan acuan dalam melakukan perbaikan, seringkali dianggap orang sudah mampu melakukan perbaikan maupun perubahan. Padahal tidak demikian halnya dalam kenyataan yang sesungguhnya. Suatu nilai tidak pernah berdiri sendiri, kecuali ada nilai sub-pendukungnya yang juga membantu mengadakan perbaikan. Apalagi untuk suatu perubahan yang sangat mendasar dan tepat arah. Selanjutnya apabila lingkungan di dalam perusahaan (LDP) merupakan faktor yang berdiri sendiri maka nilai tersebut biasanya terkait pula dengan lingkungan

di luar perusahaan (LLP). Suatu gambaran, adanya faktor nilai yang bersifat timbal balik atau berbalik hanya satu arah saja dengan lainnya.

## B. Kebutuhan Pemangku Kepentingan terhadap Kualitas Lingkungan Bandara

Kebutuhan pemangku kepentingan terhadap kualitas lingkungan bandara dilakukan dengan pendekatan kebutuhan asesmen secara partisipatif. Kebutuhan pemangku kepentingan terhadap kualitas lingkungan bandara dikelompokkan menjadi dua yakni terhadap lingkungan di luar bandara dan lingkungan di dalam bandara. Berbagai kebutuhan pemangku kepentingan tersebut merupakan faktor-faktor yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kinerja lingkungan bandara di masa mendatang. Faktor ini menjadi masukan untuk penyusunan strategi peningkatan kualitas lingkungan bandara.

Untuk memenuhi kebutuhan pemangku kepentingan tersebut, maka dirumuskan faktor-faktor yang perlu diperhatikan di masa mendatang guna menciptakan kualitas lingkungan bandara yaitu *pertama*, peningkatan kinerja pelayanan. Pelayanan yang diharapkan dari pengguna jasa yakni pelayanan yang efisien, jelas, tepat, dan memudahkan pengguna jasa bandara. Selain itu, perlunya memberikan informasi yang akurat, cepat serta tepat dan mudah diakses.

*Kedua*, peningkatan profesionalisme petugas. Faktor yang perlu diperhatikan dalam hal ini adalah petugas yang bekerja secara efisien, petugas yang tersebar di beberapa titik penting, dan tercipta keakraban antara petugas dengan pengguna jasa bandara, serta suasana pelayanan yang ramah dari petugas.

*Ketiga*, sosialisasi aturan yang jelas dan tegas bagi karyawan dan pengguna jasa. Hal ini penting agar semua pemangku kepentingan memahami aturan-aturan yang diterapkan pada bandara. Selain itu, per-

lunya penegakan hukum bagi petugas dan pengguna jasa.

*Keempat*, peningkatan fasilitas berupa keterkaitan antar moda transportasi, akses menuju bandara, tempat tinggal yang dekat dengan bandara, tempat makan khusus karyawan dengan harga murah, fasilitas ibadah yang nyaman, fasilitas internet gratis, fasilitas ibadah, parkir yang nyaman, dan tempat duduk yang nyaman bagi penumpang. Fasilitas ini perlu ditingkatkan kebersihannya dan kerapihannya.

### C. Faktor Kunci Peningkatan Kinerja Bandara

Berdasarkan hasil analisis regresi, diperoleh 14 faktor yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kinerja lingkungan bandara. Dalam upaya peningkatan kinerja lingkungan bandara, semua faktor ini harus diperhatikan agar tercapai efisiensi dan efektivitas kegiatan di bandara. Secara operasional, faktor-faktor ini memiliki keterkaitan dalam bentuk pengaruh dan ketergantungan antar faktor. Hal ini perlu diperhatikan dalam pelaksanaan kegiatan peningkatan kinerja lingkungan bandara secara berkelanjutan. Namun demikian, dalam proses implementasinya diperlukan pemilihan faktor yang paling berpengaruh dan memiliki keterkaitan yang tinggi dengan faktor lainnya sehingga kegiatan di bandara dapat mencapai visi dan misi yang telah ditetapkan oleh manajemen bandara.

Penentuan faktor kunci dilakukan dengan melibatkan semua pemangku kepentingan yang terkait dengan kegiatan peningkatan kinerja lingkungan di bandara. Untuk mengetahui faktor kunci yang paling berpengaruh dalam peningkatan kinerja lingkungan menuju bandara yang prima, maka dilakukan analisis yang pengaruhnya efektif dan relevansinya tinggi. Artinya bahwa faktor kunci yang dihasilkan sesuai dengan yang dibutuhkan dan relevan untuk diterapkan. Analisis yang digunakan adalah analisis prospektif yang dilakukan secara partisipatif.

Faktor kunci merupakan faktor-faktor yang memiliki tingkat pengaruh dan tingkat ketergantungan terhadap faktor lain menjadi penentu dalam strategi peningkatan kinerja lingkungan. Agar diperoleh semua faktor yang dapat meningkatkan kinerja bandara secara efektif dan efisien, maka faktor *input* dan faktor penghubung menjadi fokus perhatian dalam implementasi peningkatan kinerja bandara.

Berdasarkan hasil analisis prospektif diperoleh lima faktor kunci keberhasilan peningkatan kinerja lingkungan di bandara yakni 3 faktor *input* dan 2 faktor penghubung yaitu kepemimpinan, kebersihan, kepedulian adat istiadat, kebersahajaan, dan kerapihan. Hasil analisis prospektif disajikan pada gambar 5.

Hasil analisis tersebut sesuai dengan kondisi di lokasi penelitian. Kelima faktor kunci disepakati oleh pemangku kepentingan sebagai faktor utama yang harus diperhatikan dalam peningkatan kinerja lingkungan di masa mendatang. Dalam upaya

peningkatan kinerja lingkungan menuju bandara yang berkelanjutan sesuai dengan visi dan misi PT Angkasa Pura I maka faktor yang perlu diperhatikan dan ditindaklanjuti adalah faktor-faktor yang masuk dalam kategori faktor kunci.

Kepedulian responden terhadap lingkungan di dalam perusahaan mencapai rata-rata 4,12 (peduli) sedangkan terhadap lingkungan di luar perusahaan mencapai rata-rata 4,07 (peduli). Sebagian besar responden (56,5%) menyatakan peduli terhadap lingkungan di dalam perusahaan dan 52,9% menyatakan peduli terhadap lingkungan di luar perusahaan. Sebanyak 30,5% menyatakan sangat peduli terhadap lingkungan di dalam dan lingkungan di luar bandara. Berdasarkan skor rata-rata nilai kerja, diketahui bahwa terdapat 2 nilai kerja yang memiliki skor di atas 4,5 (sangat tinggi) yaitu melayani orang lain dengan sopan santun dan melayani orang lain dengan ramah. Dari semua nilai kerja, yang memiliki skor tinggi (3,4–4,1) terdapat 118 nilai kerja dan merupakan nilai kerja yang paling dominan dalam mempengaruhi kinerja lingkungan bandara. Nilai kerja yang memiliki skor sedang (2,6–3,3) sebanyak 17 nilai kerja dan nilai kerja yang memiliki skor rendah (1,0–2,5) sebanyak 8 nilai kerja.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh kesimpulan bahwa kebutuhan pemangku kepentingan terhadap kualitas lingkungan di dalam dan di luar perusahaan terdiri dari *pertama*, peningkatan kinerja pelayanan yang efisien, jelas, tepat, dan memudahkan pengguna jasa bandara, *kedua*, peningkatan profesionalisme petugas yang bekerja secara efisien, petugas yang tersebar di beberapa titik penting, dan tercipta keakraban antara petugas dengan pengguna jasa bandara, serta suasana pelayanan yang ramah dari petugas, *ketiga*, sosialisasi aturan yang jelas dan tegas bagi karyawan dan pengguna jasa dan penegakan hukum bagi petugas dan pengguna jasa, *keempat*, peningkatan fasilitas berupa keterkaitan antar moda transportasi, akses menuju bandara, tempat tinggal yang dekat dengan bandara, tempat makan khusus karyawan dengan harga murah, fasilitas ibadah yang nyaman, fasilitas internet gratis, fasilitas ibadah, parkir yang nyaman, dan tempat duduk yang nyaman bagi penumpang.

Faktor kunci keberhasilan peningkatan kualitas lingkungan di dalam dan di luar perusahaan di masa mendatang adalah kepemimpinan, kebersihan, kepedulian adat istiadat, kebersahajaan, dan berorientasi pelayanan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Albers, Sascha, Koch, Benjamin, Ruff, Christine. 2005. Strategic Alliances Between Airlines and Airports—Theoretical Assessment and Practical Evidence, *Journal of Air Transport*

- Management*, Vol. 11, No. 2, (March).
- Baedhowi. 2007. Revitalisasi Sumber Daya Aparatur Dalam Rangka Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik, *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol. 15, No.2, (Mei).
- Deal, Terrence E. dan Kennedy, Allan A. 2000. *Corporate Cultures: The Rites and Ritual of Corporate Life*. Cambridge: Massachusetts
- Ivancevich, J.H., and Matteson, M.T. 2002. *Organizational Behavior and Management*. Sixth Edition: McGraw-Hill, America
- James M. Kouzes and Barry Z. Posner. 1993. *Credibility*. Jossey-Bass Publisher: San Francisco.
- Papa, M.J., Daniels, T.D., & Spiker, B.K. 2008. *Organizational Communication: Perspectives and Trends*. Thousand Oaks. CA: Sage.
- Pels, Eric. 2008. Airline Network Competition: Full-Service Airlines, Low-Cost Airlines and Long-Haul Markets, *Research in Transportation Economics*, Vol. 24, No. 1.
- Rosenberg, Marc J. 2001. *e-Learning: Strategies for Delivering Knowledge in the Digital Age*, McGraw-Hill: New York.
- Sultan. 2007. Manajemen Sumber Daya Aparatur dalam Penyelenggaraan Good Governance. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.14, No.3 (September).
- Trihendradi, Cornelius. 2004. *Memecahkan Kasus Statistik: Deskriptif, Parametrik dan Non-Parametrik dengan SPSS 12*. Penerbit Andi: Yogyakarta.

# Analisis Proses Rekrutmen dan Seleksi pada Kinerja Pegawai

ELLYTA YULLYANTI<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Perencanaan dan Pengadaan Biro Kepegawaian dan Organisasi ESDM

**Abstract.** The purpose of this research is to explain whether any impact of recruitment to the selection, the recruitment impact to the performance and selection impact to the performance of employee of the General Secretariat of Department of Energy and Mineral Resources. The approach which has been used in this research is descriptive and data processing by using Structural Equation Modeling (SEM) Technique. The sample of this research is 120 employees. The result of this research shows that selection significantly is affected by recruitment and so that the performance is significantly affected by selection, however, recruitment is indirectly affected the performance by selection process.

Keywords: *recruitment, selection, performance.*

## PENDAHULUAN

Sumber daya manusia/aparaturnya merupakan faktor yang sangat berperan dalam suatu organisasi atau pemerintahan dalam memberikan pelayanan kepada publik (Baedhowi, 2007). Pembinaan dan pengembangan profesionalitas SDM menjadi salah satu upaya yang tepat untuk menghadapi dan merespon segala tantangan yang berkaitan dengan perubahan lingkungan strategis. Sebagai upaya untuk mewujudkan tuntutan profesionalitas Pegawai Negeri Sipil (PNS), Undang-Undang Nomor 43 Tahun 1999 telah menetapkan beberapa perubahan dalam manajemen PNS. Perubahan tersebut membawa konsekuensi bahwa setiap organisasi pemerintah baik pusat maupun daerah harus memiliki Sumber Daya Manusia Pegawai Negeri Sipil (untuk selanjutnya digunakan istilah pegawai) yang memenuhi persyaratan baik secara kuantitas maupun kualitas sehingga dapat melaksanakan tugas dan fungsinya secara profesional.

Secara umum, salah satu hambatan penyelenggaraan manajemen pegawai adalah bentuk dan struktur organisasi konvensional yang mengarah kepada *bureaucratic* atau *hierarchical organization*, yang cenderung memperlakukan pegawainya sebagai faktor produksi yang sama dengan faktor sumber daya lainnya. Morgan (1977) dalam Majalah Usahawan (1998) mengatakan bahwa organisasi birokrasi cenderung mematikan kreativitas dan inovasi serta jiwa kewirausahaan (*entrepreneurship*) pegawai karena segala aktivitas dan tindakan selalu harus melalui prosedur hierarkhis atau atas perintah dari atasan.

Rekrutmen sebagai suatu proses pengumpulan calon pemegang jabatan yang sesuai dengan rencana pegawai untuk menduduki suatu jabatan tertentu dalam fungsi pekerjaan (*employee function*) pegawai selama ini diatur dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 98 Tahun 2000 tentang Pengadaan Pegawai Negeri Sipil

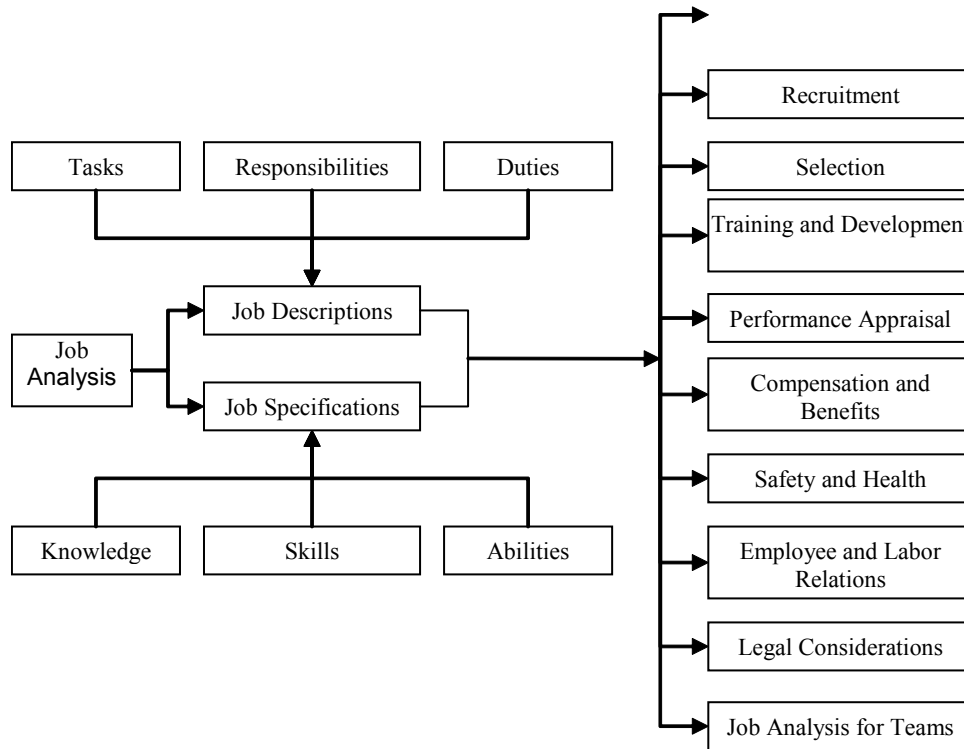
sebagaimana telah diubah dengan PP Nomor 11 Tahun 2002 dan PP Nomor 97 Tahun 2000 tentang Formasi Pegawai Negeri Sipil sebagaimana telah diubah dengan PP Nomor 54 Tahun 2003 serta PP Nomor 100 Tahun 2000 tentang Pengangkatan Pegawai Negeri Sipil dalam Jabatan Struktural sebagaimana telah diubah dengan PP Nomor 13 Tahun 2000. Penerapan kebijakan tersebut sebenarnya bertujuan untuk memperoleh pegawai yang berkualitas, yakni pegawai yang pintar, terampil dan memiliki kompetensi, dapat bekerja keras, kreatif, dan bermoralitas tinggi. Namun dalam implementasinya belum memenuhi kebutuhan yang dapat menunjang keberhasilan kinerja dan profesionalitas pegawai. Kondisi ini disebabkan oleh perencanaan kepegawaian yang pada saat ini belum didasarkan pada kebutuhan nyata sesuai dengan kebutuhan organisasi dan penempatan pegawai masih berdasarkan pesanan sehingga kurang menonjolnya upaya mewujudkan prinsip *the right man on the right place*.

Pegawai adalah sumber daya manusia yang dimiliki oleh organisasi yang digunakan untuk menggerakkan atau mengelola sumber daya lainnya sehingga harus benar-benar dapat digunakan secara efektif dan efisien sesuai kebutuhan riil organisasi. Hal ini perlu dilakukan perencanaan kebutuhan pegawai secara tepat sesuai beban kerja yang ada dan hal tersebut dengan didukung oleh adanya proses rekrutmen yang tepat dan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan organisasi. Mondy dan Noe (1996) menyebutkan bahwa:

*"Human resource planning (HRP) is the process of systematically reviewing human resource requirements to ensure that the required numbers of employees, with the required skills are available when they are needed"*.

Secara lebih rinci Mondy dan Noe (1996) menguraikan peran analisis pekerjaan yang tidak dapat diabaikan dalam proses rekrutmen maupun seleksi. Pada Gambar 1 ditampilkan alur pemikiran Mondy dan Noe dalam menerangkan peran analisis pekerjaan sebagai perlengkapan mendasar bagi Manajemen

\*Korespondensi: +62817679077; ellytayullyanti@yahoo.co.id



Gambar 1. Analisis Pekerjaan: Perlengkapan Dasar Manajemen SDM  
 Sumber: Mondy dan Noe, 1996

Sumber Daya Manusia.

Rekrutmen menurut Mathis dan Jackson (2001) adalah proses yang menghasilkan sejumlah pelamar yang berkualifikasi untuk pekerjaan di suatu perusahaan atau organisasi. Hal ini sejalan dengan pendapat Irawan dkk. (1997) bahwa rekrutmen adalah suatu proses untuk mendapatkan tenaga yang berkualitas guna bekerja pada perusahaan atau instansi. Sedangkan menurut ahli lain menyebutkan bahwa rekrutmen adalah proses mencari, menemukan, mengajak, dan menetapkan sejumlah orang, baik dari dalam maupun dari luar perusahaan sebagai calon tenaga kerja dengan karakteristik tertentu seperti yang telah ditetapkan dalam perencanaan SDM (Samsudin, 2006). Ivancevich (2001) menambahkan bahwa rekrutmen berkaitan dengan aktivitas yang mempengaruhi jumlah dan jenis pelamar, apakah pelamar tersebut kemudian menerima pekerjaan yang ditawarkan. Proses seleksi merupakan rangkaian tahapan khusus yang digunakan untuk memutuskan pelamar mana yang akan diterima. Proses tersebut dimulai ketika pelamar melamar kerja dan diakhiri dengan keputusan penerimaan. Menurut Mondy (1996) *Selection is the process of choosing from a group of applicants the individual best suited for a particular position*. Proses seleksi yang dapat dikatakan sebagai tahap awal yang menentukan bagi organisasi untuk memperoleh calon pegawai yang mempunyai kemampuan yang handal dan profesional. Gatewood dan Field (2001) menyatakan bahwa seleksi adalah proses pengumpulan dan evaluasi informasi tentang individu yang memperoleh tawaran pekerjaan. Selanjutnya Siagian (1994) menyebutkan

bahwa seleksi adalah berbagai langkah spesifik yang diambil untuk memutuskan pelamar mana yang akan diterima dan pelamar mana yang akan ditolak. Proses seleksi dimulai dari penerimaan lamaran dan berakhir dengan keputusan terhadap lamaran tersebut. Seleksi dilaksanakan tidak saja untuk penerimaan karyawan baru saja, akan tetapi seleksi ini dapat pula dilakukan untuk pengembangan atau penerimaan, karena adanya peluang jabatan. Untuk memperoleh atau mendapatkan peluang jabatan tersebut perlu dilakukan seleksi sehingga dapat diperoleh pegawai yang berkualitas sesuai dengan kebutuhan.

Kinerja merupakan salah satu kumpulan total dari kerja yang ada pada diri pekerja (Griffin, 1987; Rivai dkk., 2005). Sedangkan menurut Vroom (1964) merupakan hasil perkalian antara motivasi dengan kemampuan atau dirumuskan sebagai berikut:

**Kinerja : f (motivasi x kemampuan)**

Dari rumus tersebut, Vroom menunjukkan bahwa kedua hal tersebut saling menentukan satu dengan lainnya, artinya setinggi apapun tingkat kemampuan seorang pegawai tidak akan menghasilkan kinerja yang optimal bila dikerjakan dengan motivasi yang rendah. Demikian juga sebaliknya setinggi apapun tingkat motivasi seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya tidak akan efektif tanpa diimbangi dengan adanya kemampuan.

Kinerja kita ditentukan oleh faktor individual, seperti kemampuan dan upaya, tetapi juga oleh faktor-faktor di luar kendali langsung diri kita, seperti keputusan-keputusan yang diambil oleh orang lain, sumber daya yang tersedia, sistem dimana kita bekerja,



dan seterusnya (Bacal, 2002; Darma, 2005). Kinerja individu pada dasarnya dipengaruhi oleh: (1) harapan mengenai imbalan, (2) dorongan, (3) kemampuan, kebutuhan dan sifat, (4) persepsi terhadap tugas, (5) imbalan internal dan eksternal, (6) persepsi terhadap tingkat imbalan, dan (7) kepuasan kerja (Gibson dkk., 1989; Rivai dkk., 2005).

Dalam melakukan penilaian kinerja pegawai diperlukan adanya instrumen yang secara representatif dapat menggambarkan kinerja itu sendiri. Menurut pendapat lainnya kinerja dapat dilihat berdasarkan kualitas kerja, kuantitas kerja, sampel dari suatu tugas yang merupakan bagian pekerjaan, waktu yang dibutuhkan untuk mempelajari suatu tugas, dan jumlah promosi yang pernah dilampaui (Tiffin dan McCormick, 1974; Sukasah, 2005). Husnan (1996) menambahkan bahwa faktor-faktor yang biasa digunakan untuk menilai kinerja adalah kualitas dan kuantitas pekerjaan, kerja sama, kepemimpinan, kehati-hatian, pengetahuan tentang jabatan, kerajinan, kesetiaan, keandalan dan inisiatif. Di samping itu, dimensi yang digunakan dalam melakukan penilaian kinerja menurut Prawirosentono (1999) adalah (1) pengetahuan atas pekerjaan, kejelasan pengetahuan atas tanggung jawab pekerjaan yang menjadi tugasnya, (2) perencanaan dan organisasi, kemampuan membuat rencana pekerjaan meliputi jadwal dan urutan pekerjaan sehingga tercapai efisiensi dan efektifitas, (3) mutu pekerjaan, ketelitian, dan ketepatan pekerjaan, (4) produktivitas, (5) pengetahuan teknis atas pekerjaan yang menjadi tugas seorang karyawan, (6) *judgement*, kebijakan naluriah, dan kemampuan menyimpulkan tugas sehingga tujuan organisasi tercapai, (7) komunikasi, (8) kerja sama, (9) kehadiran dalam rapat, disertai dengan kemampuan menyampaikan gagasan-gagasannya kepada orang lain mempunyai nilai tersendiri dalam menilai kinerja seorang pegawai, (10) manajemen pekerjaan, (11) kepemimpinan, dan (12) kemampuan memperbaiki diri sendiri.

Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral (DESDM) memiliki visi terwujudnya sektor energi dan sumber daya mineral yang menghasilkan nilai tambah sebagai salah satu sumber kemakmuran rakyat melalui pembangunan berkelanjutan dan ramah lingkungan, adil transparan, bertanggung jawab, efisien serta sesuai dengan standar etika yang tinggi. Dengan adanya Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia, perlu menyempurnakan Organisasi dan Tata Kerja DESDM. Seiring dengan penataan kelembagaan, maka ditata pula organisasi yang diikuti penataan pegawai sebagai penggerak organisasi. Meskipun Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 DESDM tidak berubah, namun ditambah dengan satu unit Eselon I, yaitu Badan Geologi. Oleh karena itu, terjadi rotasi dan mutasi, terutama pada posisi jabatan vital.

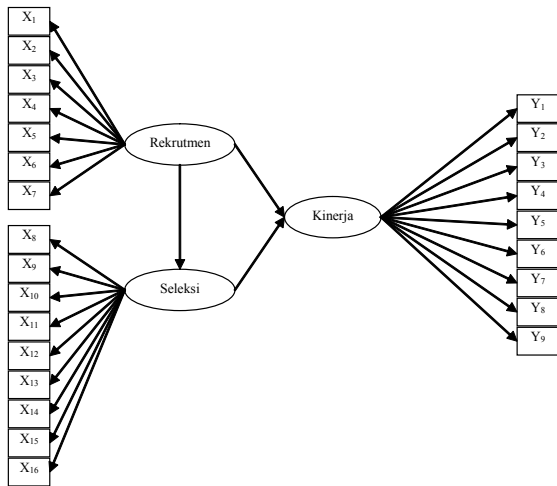
Padahal di sisi lain pegawai yang kompeten tersedia pada organisasi saat ini sebenarnya cenderung terbatas dan semakin berkurang karena secara alamiah pegawai akan mengalami masa pensiun, berhenti, pindah kerja, meninggal dunia, cuti panjang, atau mungkin juga adanya pemutusan hubungan kerja (PHK). Hal ini merupakan proses alami dan implikasinya yang perlu diantisipasi oleh organisasi. Agar kinerja organisasi tetap terjaga maka setiap terjadi kekosongan jabatan, pihak-pihak yang berkompeten dengan masalah pegawai perlu menyiapkan pegawai pengganti yang memiliki kompetensi sesuai dengan kompetensi yang dituntut oleh jabatan tersebut. Untuk itu, perencanaan pegawai mulai dari proses rekrutmen, seleksi, penempatan pegawai, pendidikan dan latihan serta pembinaan karir akan sangat berpengaruh terhadap kinerja organisasi di masa depan.

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan di atas, penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut: (1) untuk mengetahui apakah ada pengaruh rekrutmen terhadap seleksi, (2) untuk mengetahui apakah ada pengaruh rekrutmen terhadap kinerja pegawai di Sekretariat Jenderal ESDM, (3) untuk mengetahui apakah ada pengaruh seleksi terhadap kinerja pegawai di Sekretariat Jenderal DESDM.

## METODE PENELITIAN

Berdasarkan tujuan penelitian, penelitian ini masuk ke dalam penelitian deskriptif. Paradigma penelitian yang digunakan adalah positivistik dengan pendekatan kuantitatif. Tujuan penelitian ini bersifat deskriptif. Pengumpulan data dengan menggunakan metode survei, yaitu penelitian yang mengambil sampel dari satu populasi dengan menggunakan instrumen pengumpulan data berupa kuesioner yang akan dibagikan kepada responden yang merupakan pegawai DESDM. Melalui metode tersebut, karakteristik dan fenomena faktual (kondisi yang melatarbelakangi permasalahan yang diangkat) sehubungan dengan aktivitas rekrutmen dan seleksi pegawai yang terdapat di lingkungan Sekretariat Jenderal DESDM dapat digambarkan secara menyeluruh. Selain itu, melalui metode ini juga dapat terindikasi adanya berbagai aspek yang berkaitan dengan kinerja pegawai yang terdapat di lingkungan organisasi ini.

Populasi dalam penelitian ini adalah para pegawai yang tersebar di masing-masing unit Eselon II di lingkungan Sekretariat Jenderal DESDM, yang saat ini jumlah pegawainya adalah 451 orang (Data Kekuatan Pegawai Sekretariat Jenderal Semester II Tahun Anggaran 2007). Namun, karena menggunakan model analisis *Structural Equation Modeling* (SEM). Hair dkk. (1995) menemukan bahwa ukuran sampel yang sesuai adalah (1) antara 100 – 200 sampel untuk teknik maksimum *Like-lihood* Estimasi, (2) tergantung pada jumlah parameter yang diestimasi (pedomannya adalah 5 – 10 kali jumlah



**Gambar 2. Model Analisis**  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

parameter yang diestimasi), (3) tergantung pada jumlah indikator yang digunakan dalam seluruh variabel laten (jumlah sampel adalah jumlah indikator dikali 5 – 10, dan (4) bila sampelnya sangat besar (di atas 2500) menggunakan *Asymptotically Distribution Free Estimation*. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini menggunakan 102 orang sebagai sampel menggunakan teknik maksimum *likelihood* estimasi.

Kerangka berpikir penelitian ini dapat terlihat pada gambar 2, dengan demikian di dalam konsep analisis *Structural Equation Model*, model hubungan yang dikembangkan dalam kerangka pemikiran di atas dapat diduga dengan melibatkan beberapa indikator variabel atau biasa disebut dengan *manifest variable*. Indikator variabel inilah yang akan diamati (*observed*) dan digunakan sebagai dasar pendugaan terhadap variabel laten (rekrutmen, seleksi, dan kinerja pegawai). Adapun bentuk pengamatan terhadap variabel indikator ini dilakukan dengan menggunakan instrumen penelitian yang berbentuk kuesioner, dengan hipotesa penelitian sebagai berikut.

1. Ho: Tidak terdapat pengaruh rekrutmen yang positif dan signifikan terhadap seleksi pegawai di Sekretariat Jenderal DESDM, sebagaimana dipersepsikan oleh pegawai.

Ha: Terdapat pengaruh rekrutmen yang positif dan signifikan terhadap seleksi, sebagaimana dipersepsikan pegawai.

2. Ho: Tidak terdapat pengaruh rekrutmen yang positif dan signifikan terhadap kinerja pegawai di Sekretariat Jenderal DESDM, sebagaimana dipersepsikan oleh pegawai.

Ha: Terdapat pengaruh rekrutmen yang positif dan signifikan terhadap kinerja pegawai, sebagaimana dipersepsikan oleh pegawai.

3. Ho: Tidak terdapat pengaruh seleksi pegawai yang positif dan signifikan terhadap kinerja pegawai

**Tabel 1. Operasionalisasi Konsep**

No	Variabel Laten	Indikator Variabel ( <i>Manifest Variable</i> )	Kode
1	Rekrutmen (R)	1. Kebijakan Organisasi	X <sub>1</sub>
		2. Perencanaan Rekrutmen	X <sub>2</sub>
		3. Metode Rekrutmen	X <sub>3</sub>
		4. Prosedur	X <sub>4</sub>
		5. Waktu Pelaksanaan	X <sub>5</sub>
		6. Sumber-sumber Rekrutmen	X <sub>6</sub>
		7. Kendala Rekrutmen	X <sub>7</sub>
2	Seleksi (S)	8. Kebijakan Organisasi	X <sub>8</sub>
		9. Metode Seleksi	X <sub>9</sub>
		10. Prosedur	X <sub>10</sub>
		11. Pelaku Seleksi	X <sub>11</sub>
		12. Peserta Seleksi	X <sub>12</sub>
		13. Deskripsi Pekerjaan	X <sub>13</sub>
		14. Spesifikasi Pekerjaan	X <sub>14</sub>
		15. Sarana dan prasarana seleksi	X <sub>15</sub>
		16. Kendala Seleksi	X <sub>16</sub>
		17. Pengetahuan atas pekerjaan	X <sub>17</sub>
3	Kinerja (K)	18. Perencanaan dan Organisasi	X <sub>18</sub>
		19. Mutu pekerjaan, ketelitian dan ketepatan waktu	X <sub>19</sub>
		20. Produktifitas	X <sub>20</sub>
		21. <i>Jugement</i> , naluri dan kebijakan menyelesaikan masalah	X <sub>21</sub>
		22. Komunikasi dan hubungan	X <sub>22</sub>
		23. Kerjasama	X <sub>23</sub>
		24. Kehadiran	X <sub>24</sub>
		25. Managemen Pekerjaan	X <sub>25</sub>
		26. Kepemimpinan	X <sub>26</sub>
		27. Kemampuan memperbaiki diri	X <sub>27</sub>

Sumber: Sukasah (2005:45)

di Sekretariat Jenderal DESDM, sebagaimana dipersepsikan oleh pegawai.

Ha: Terdapat pengaruh seleksi yang positif dan signifikan terhadap kinerja pegawai di Sekretariat Jenderal DESDM.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

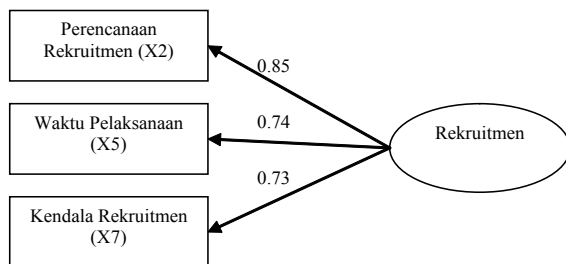
**A. Analisis Konfirmasi Faktor dan Pengukuran Model**

Tujuan akhir dari *Structural Equation Modelling*

**Tabel 2. Hasil Analisis Konfirmasi Faktor Variabel Rekrutmen**

Indikator	Muatan Faktor	Nilai T (> 1.96)	Keterangan
Perencanaan (X2)	0.85	9.23	Valid
Waktu Pelaksanaan (X5)	0.74	7.88	Valid
Kendala Rekrutmen (X7)	0.73	7.78	Valid
<b>Construct Reliability</b>	<b>0.82</b>		
<b>Variance Extracted</b>	<b>0.60</b>		

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



**Gambar 3. CFA Rekrutmen**

(SEM) adalah untuk mendapatkan model struktural. Pada dasarnya SEM tidak digunakan untuk membentuk sebuah teori kausalitas, tetapi untuk menguji kausalitas yang sudah ada teorinya. Asumsi yang digunakan dalam SEM adalah asumsi yang berkaitan dengan model dan asumsi yang berkaitan dengan pendugaan parameter dan pengujian hipotesis. Atas asumsi tersebut, sebuah acuan yang menggunakan SEM yang lengkap terdiri dari dua langkah, yaitu model pengukuran dan model struktural. Model pengukuran bertujuan untuk mengkonfirmasi sebuah dimensi atau faktor berdasarkan indikator-indikator empirisnya. Model ini menentukan hubungan di antara variabel laten. Model struktural adalah model mengenai struktur hubungan yang membentuk atau menjelaskan kausalitas antar faktor sehingga sudah harus dapat dibedakan antara variabel-variabel bebas (eksogen) dan variabel tergantung (endogen). Uji Validitas dan Reliabilitas dengan Teknik *Confirmatory Factor Analysis* (CFA).

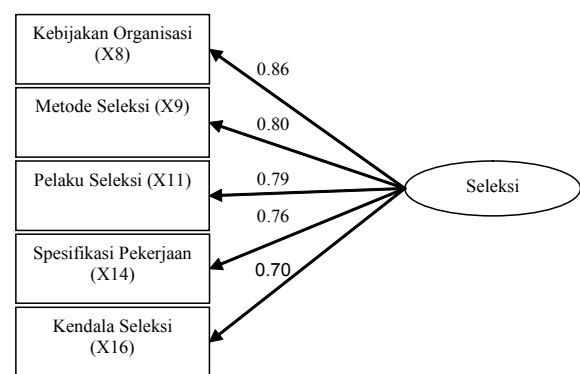
**1. Variabel Rekrutmen**

Berdasarkan kerangka teori yang dibangun, terdapat 3 variabel laten. *Pertama*, variabel rekrutmen memiliki tujuh indikator yaitu kebijakan organisasi, perencanaan rekrutmen, metode rekrutmen, prosedur, waktu pelaksanaan, sumber-sumber rekrutmen, dan kendala rekrutmen. Setelah melalui uji konfirmasi faktor terhadap ketujuh indikator rekrutmen, ternyata ada empat indikator yang tidak valid. Langkah yang diambil adalah mengeluarkan keempat indikator tersebut dari model, sedangkan tiga indikator lainnya

**Tabel 3. Hasil Analisis Konfirmasi Faktor Variabel Seleksi**

Indikator	Muatan Faktor	Nilai T (> 1.96)	Keterangan
Kebijakan Organisasi (X8)	0.86	10.50	Valid
Metode Seleksi (X9)	0.80	9.37	Valid
Pelaku Seleksi (X11)	0.79	9.14	Valid
Spesifikasi Pekerjaan (X14)	0.76	8.67	Valid
Kendala Seleksi X16	0.70	7.82	Valid
<b>Construct Reliability</b>	<b>0.89</b>		
<b>Variance Extracted</b>	<b>0.61</b>		

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



**Gambar 4. CFA Seleksi**

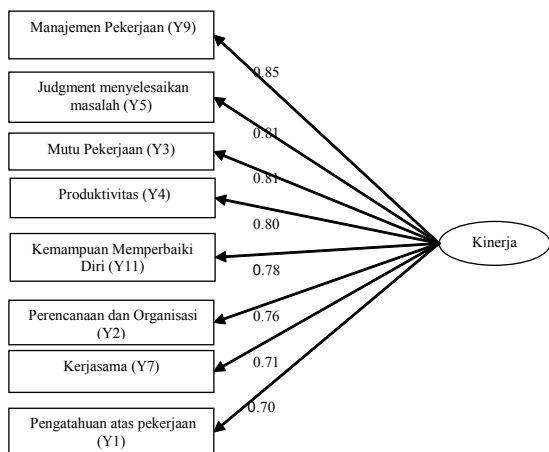
Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

dipertahankan karena memenuhi persyaratan.

Dari tabel 2 dapat dilihat hasil pengujian ketiga muatan faktor rekrutmen bisa dinyatakan sebagai indikator yang baik karena muatan faktor masing-masing indikator signifikan berdasarkan nilai t standar 1,96, *construct reliability*-nya mencapai 0,82, *variance extracted* sebesar 0,60, dan ketiga muatan subfaktor rekrutmen tersebut diurutkan berdasarkan tinggi rendahnya besaran muatan faktor dan nilai t-nya. Muatan faktor tertinggi adalah Perencanaan Rekrutmen (0,85), Waktu Pelaksanaan (0,74), dan Kendala Rekrutmen (0,73). Dari hasil ini, analisis konfirmasi faktor terhadap rekrutmen menghasilkan 3 (tiga) indikator yang terlihat pada gambar 3.

Kedua, variabel seleksi yang diukur berdasarkan atas sembilan indikator, yaitu kebijakan organisasi, metode seleksi, prosedur, pelaku seleksi, peserta seleksi, deskripsi pekerjaan, spesifikasi pekerjaan, sarana dan prasarana seleksi, dan kendala seleksi. Pengujian terhadap muatan faktor ke sembilan sub faktor seleksi ternyata hanya menghasilkan 5 (lima) indikator yang signifikan (tabel 3).

Besaran muatan subfaktor kebijakan organisasi sebesar 0,86 menunjukkan bahwa subfaktor ini memegang peranan penting tertinggi dalam proses seleksi yang dilaksanakan unit pegawai. Dalam hal proses seleksi yang dilakukan di ESDM tampak bahwa kebijakan organisasi merupakan pegangan utama dari pelaksanaan seleksi. Arah dan tujuan yang hendak



**Gambar 5. Variabel Kinerja**

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

dicapai dari proses ini tergantung pada kebijakan yang digariskan organisasi. Indikator berikutnya adalah metode seleksi (0,80), yang menjadi penting ketika kebijakan organisasi sudah ditetapkan. Walaupun secara umum metode seleksi berlaku hampir sama dengan kantor-kantor pemerintahan lainnya, namun kekhasan yang dilakukan oleh unit Sekretariat Jenderal memegang peranan penting bagi para pelanggan. Tiga indikator lainnya adalah pelaku seleksi (0,79), spesifikasi pekerjaan (0,76), dan kendala seleksi (0,70). Hasil pengujian kelima muatan faktor seleksi bisa dinyatakan sebagai indikator yang baik karena muatan faktor masing-masing indikator signifikan berdasarkan nilai *t* standar 1,96 dan *construct reliability*-nya mencapai 0,89 dan *variance extracted* sebesar 0,61.

Hasil uji konfirmasi faktor yang dilakukan terhadap kelima indikator seleksi menunjukkan muatan faktor dan nilai *t* yang signifikan sehingga kelima indikator seleksi tersebut dapat merepresentasikan konstruk seleksi. Gambar 4 menggambarkan model seleksi dengan lima indikator.

Ketiga, variabel kinerja diukur berdasarkan 11 (sebelas) indikator, yaitu pengetahuan atas pekerjaan, perencanaan dan organisasi, mutu pekerjaan, produktivitas, *judgement*, komunikasi dan hubungan, kerjasama, kehadiran, manajemen pekerjaan, kepemimpinan serta kemampuan memperbaiki diri. Hasil uji muatan faktor terhadap kesebelas indikator kinerja menunjukkan bahwa tidak semua indikator memenuhi kriteria standar. Hanya ada delapan indikator yang memiliki muatan faktor yang baik dan nilai *t* yang signifikan sedangkan tiga lainnya tidak.

Dengan demikian kedelapan indikator tersebut merepresentasikan model kinerja (lihat gambar 5). Kedelapan indikator tersebut diurutkan berdasarkan tinggi rendahnya besaran muatan faktor. Masing-masing kedelapan indikator tersebut adalah manajemen pekerjaan (0,85), *judgment* dalam menyelesaikan masalah (0,81), mutu pekerjaan (0,81), produktivitas (0,80), kemampuan memperbaiki diri (0,78), perencanaan dan orga-

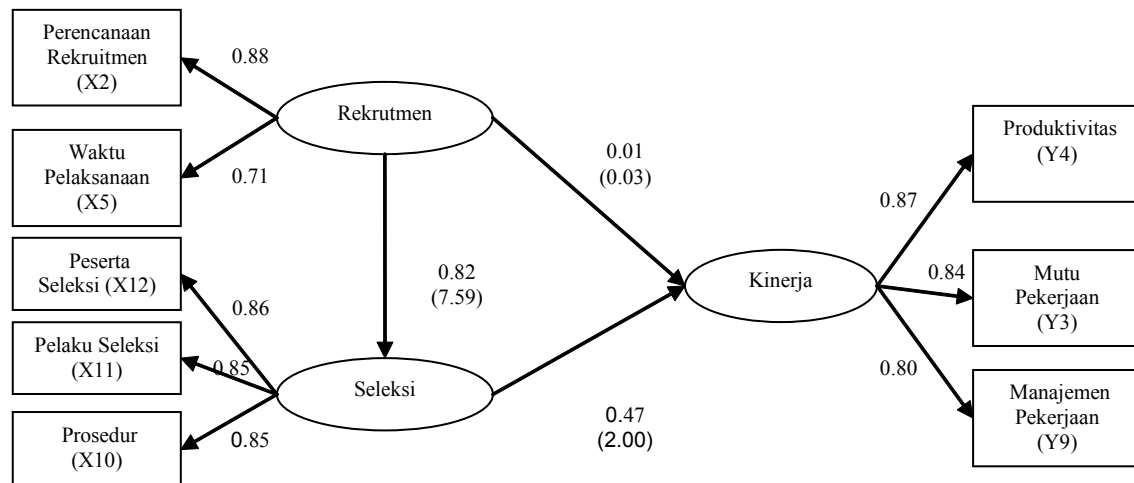
nisasi (0,76), kerjasama (0,71), dan pengetahuan atas pekerjaan (0,70). Hasil pengujian kedelapan muatan faktor kinerja bisa dinyatakan sebagai indikator yang baik karena muatan faktor masing-masing indikator signifikan berdasarkan nilai *t* standar 1,96 *construct reliability*-nya mencapai 0,92 dan *variance extracted* sebesar 0,61.

Indikator manajemen pekerjaan menjadi indikator yang penting bagi penilaian kinerja pegawai di lingkungan Sekretariat Jenderal Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral. Manajemen pekerjaan terkait dengan pengelolaan volume, waktu, dan cara menyelesaikan setiap pekerjaan. Ukuran ini penting karena terkait dengan ketahanan individu di dalam situasi di bawah tekanan. Kemampuan ini berhubungan dengan keteraturan dan efisiensi dalam bekerja. Ukuran berikutnya yang membentuk model kinerja adalah kemampuan untuk memberikan penilaian yang tepat dan baik dalam menyelesaikan masalah. Ukuran ini memberi kontribusi terhadap tinggi rendahnya penilaian terhadap individu. Ukuran ini menyangkut kecepatan dan wawasan yang diperlukan dalam memecahkan persoalan dengan segera dan menemukan jalan keluar yang tepat. Proses seleksi penilaian ini berguna untuk menemukan orang-orang yang diperlukan oleh pekerjaan-pekerjaan yang menuntut berpikir taktis dan cepat dalam mengambil keputusan. Model ini menempatkan penilaian terhadap mutu pekerjaan, produktivitas, kemampuan memperbaiki diri, perencanaan dan organisasi, kerja sama, dan bahkan pengetahuan atas pekerjaan di urutan berikutnya.

Temuan yang menarik dari hasil ini adalah pengetahuan atas pekerjaan berada di urutan paling rendah, bahkan lebih rendah dari kerjasama. Pendapat yang dikumpulkan dari para pejabat mengatakan bahwa unit tidak selalu membutuhkan orang-orang yang memiliki tingkat inteligensia tinggi saja, namun juga kecerdasan-kecerdasan lainnya. Pendapat-pendapat tersebut menyatakan faktor kerjasama adalah salah satu indikator penilaian yang baik dalam menilai keseluruhan kinerja individu. Secara keseluruhan penilaian kinerja individu ini memberi pesan kepada unit SDM untuk memerhatikan kebutuhan-kebutuhan dari unit-unit pemakai, bahwa orang-orang yang disaring untuk dipilih dan dipekerjakan perlu memenuhi kriteria atau tuntutan spesifik pekerjaan yang akan dijalani calon pegawai.

## B. Pengukuran Model Struktural

Dalam tabel 4 ditunjukkan hasil perhitungan statistik terhadap data lapangan yang memenuhi tingkat signifikansi yang disyaratkan oleh SEM. Hasil yang diperoleh memperlihatkan bahwa model awal belum sesuai. Langkah selanjutnya adalah melakukan respesifikasi atau modifikasi model. Langkah ini bertujuan untuk menemukan model yang paling sesuai atau *fit* dan signifikan. Cara yang dilakukan adalah dengan



**Gambar 6. Model Struktural Rekrutmen, Seleksi, Kinerja (Model Awal)**  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 4. Hasil Pengukuran Model Struktural Kinerja**

	Model I	Model II
<i>Chi Square</i>	28,11	20,43
<i>Degree of Freedom</i>	17	18
GFI	0,93	0,95
RMSEA	0,080	0,037
PNFI	0,57	0,62

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 5. Hasil Pengukuran Model Struktural Kinerja**

No.	Hubungan Antar Variabel	Koefisien	T	Keterangan	Pengaruh
1.	Antara rekrutmen dan seleksi	0,82	7,59	Signifikan	0,67
2.	Antara seleksi dan kinerja	0,01	0,03	Tidak Signifikan	0,0001
3.	Antara seleksi dan kinerja	0,47	2,00	Signifikan	0,2209

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

*trimming*, yaitu cara menghilangkan struktur hubungan antar variabel yang tidak signifikan, korelasi nilai *error* antar variabel laten dengan variabel manifes, atau antar variabel manifes.

Hasil modifikasi model yang dilakukan menemukan bahwa model alternatif yang mendekati kecocokkan adalah model struktural II (lihat tabel 5 kolom III). Hasil modifikasi terhadap model II dianggap telah memenuhi tingkat signifikansi yang disyaratkan SEM yaitu dengan nilai *Chi Square* sebesar 20,43; *DF* = 18; *GFI* = 0,95; *RMSEA* = 0,037; dan *PNFI* = 0,62.

Model II yang merupakan hasil modifikasi ini adalah model dengan kecocokkan terbaik. Model terakhir ini memberi gambaran bahwa dari tiga hipotesis yang diajukan sebelumnya ternyata ada satu hipotesis yang tidak sesuai. Pada gambar 5 diperlihatkan hipotesis awal yang menyatakan bahwa ada pengaruh rekrutmen terhadap seleksi; rekrutmen terhadap kinerja; dan seleksi terhadap kinerja. Hasil yang diperoleh dari model awal menunjukkan bahwa rekrutmen tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja.

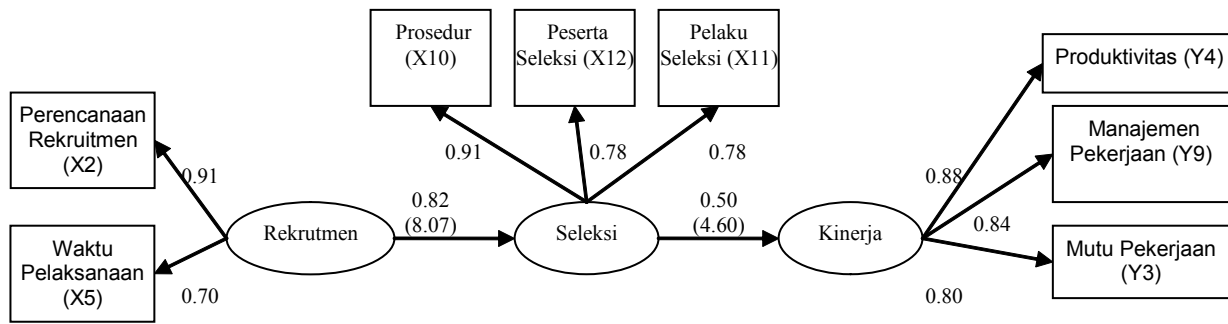
Penelitian ini bertujuan untuk menemukan pola hubungan rekrutmen, seleksi dengan kinerja di unit Setjen ESDM Jakarta. Pola ini diperoleh melalui hasil studi konfirmatif yang dilakukan terhadap struktur hubungan. Langkah yang dilakukan adalah melakukan

analisis konfirmasi faktor. Pengujian tersebut dilakukan untuk mendapatkan indikator yang valid dan reliabel, mengukur indikator dari variabel yang diwakili. Langkah berikutnya adalah melakukan pengukuran model untuk menemukan model yang benar-benar mendekati realitas di lapangan. Model ini bisa diperoleh dengan melakukan pengujian terhadap hipotesis yang diajukan.

Hasil pengujian terhadap hipotesis pertama menyatakan bahwa terdapat pengaruh rekrutmen terhadap seleksi. Hipotesis ini ternyata terbukti. Pembuktian ini menguatkan pendapat dari Ivancevich (2001) yang menyatakan bahwa rekrutmen berkorelasi langsung dengan seleksi. Jadi jalur antara rekrutmen dan seleksi yang dibuat dalam model penelitian ini dapat dipertahankan.

Hipotesis kedua menyatakan bahwa ada pengaruh rekrutmen terhadap kinerja. Hipotesis ini tidak terbukti. Hasil penghitungan memperlihatkan bahwa jalur terhadap kinerja hanya menghasilkan koefisien sebesar 0,01 dengan *T* sebesar 0,03. Hasil yang tidak signifikan ini tidak mungkin mempertahankan jalur terhadap kinerja. Meskipun pernah disebutkan sebelumnya bahwa proses bisa memprediksi potensi kinerja pelamar, namun penilaian tersebut dilakukan pada tahap penyaringan pelamar dengan metode dan alat ukur yang tervalidasi baik (Carlson dkk., 2002).





Gambar 7. Model Struktural Rekrutmen, Seleksi, Kinerja Model Akhir  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

Tabel 6. Nilai Koefisien Masing-masing Hubungan Struktural Model Akhir

No.	Hubungan Antar Variabel	Koefisien	T	Keterangan	Pengaruh
1.	Antara rekrutmen dan seleksi	0,82	8,07	Signifikan	0.68
2.	Antara seleksi dan kinerja	0,50	4,60	Signifikan	0.25

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

Kuat dugaan bahwa jalur korelasional antara rekrutmen dan kinerja dalam penelitian seperti ini tidak bekerja secara langsung melainkan tidak langsung.

Hipotesis ketiga menyebutkan bahwa terdapat pengaruh seleksi terhadap kinerja pegawai. Hipotesis ini terbukti. Koefisien yang diperoleh dari penghitungan adalah 0,47 dengan T sebesar 2,00. Jalur seleksi kinerja ini tetap dipertahankan. Pada tahapan model ini, seleksi merupakan representasi dari indikator peserta seleksi, pelaku seleksi, dan prosedur. Ketiganya merupakan indikator terkuat untuk menduga kinerja pegawai. Berdasarkan model pertama ini hanya ada dua hipotesis yang terbukti sedangkan satu hipotesis lainnya tidak terbukti.

Pada tahap respesifikasi model, jalur yang tidak signifikan dibuang dan yang signifikan tetap dipertahankan. Modifikasi final terhadap model struktural yang bisa dibuat adalah rekrutmen → seleksi → kinerja. Pada gambar 6, terlihat model respesifikasi yang secara keseluruhan memenuhi kococokan seperti yang distandarkan oleh SEM, yaitu Chi Square 20,43, degree of freedom 18, GFI sebesar 0,95, RMSEA sebesar 0,037, dan PNFI 0,62.

Aspek yang paling signifikan dari variabel rekrutmen adalah perencanaan dan berikutnya adalah waktu pelaksanaan. Kedua indikator ini menjadi penting dalam pelaksanaan. Perencanaan mencakup kesesuaian dengan anggaran yang disediakan, pelamar yang direkrut berdasarkan keterampilan, dilakukan atas dasar analisis, dan terakhir telah melalui perencanaan secara komprehensif. Pada tahap ini, persepsi responden terhadap perencanaan menjadi modal awal untuk membuka jalan dalam mendapatkan pelamar yang

memenuhi kualifikasi (Gomez-Mejia dkk., 2001). Tanpa perencanaan, pelaksanaan penarikan pelamar yang tidak memenuhi kualifikasi hanya membuang waktu. Terlalu banyak waktu, biaya, dan tenaga yang perlu disediakan bila pada akhirnya yang ditemukan tidak memenuhi kualifikasi. Untuk mencegah terbuangnya biaya-biaya ini, unit pegawai hanya menargetkan kepada pelamar yang memenuhi kualifikasi dasar untuk pekerjaan (Gomez-Mejia dkk., 2001).

Rekrutmen yang dilakukan dengan baik dan sesuai akan memudahkan proses seleksi, yaitu tahap berikutnya dari pengadaan pegawai untuk mengisi pekerjaan. Indikator variabel seleksi yang paling signifikan adalah prosedur seleksi. Indikator lainnya adalah peserta seleksi dan pelaku seleksi. Responden mempersepsikan bahwa prosedur yang baik, yang dijalankan dengan benar dan ditujukan untuk mendapatkan pegawai yang handal adalah bagian penting yang harus dijalankan oleh unit pegawai. Prosedur adalah urutan pelaksanaan seleksi tahap demi tahap secara teratur yang memungkinkan pelaku atau pelaksana seleksi dan peserta seleksi bisa mengikutinya dan mengetahui hasilnya. Pada model modifikasi ini koefisien jalur antara rekrutmen dan seleksi yang dihasilkan adalah 0,82 dengan nilai T sebesar 8,07. Besarnya pengaruh yang dihasilkan dari jalur ini adalah 0,68 (tabel 6). Jalur lain yang terbentuk adalah seleksi kinerja. Koefisien jalur ini adalah 0,50 dengan nilai T sebesar 4,60. Besarnya pengaruh yang dihasilkan adalah 0,25.

Indikator seleksi memberikan efek langsung secara berturut-turut terhadap produktivitas sebesar 0,22 (T = 4,68); mutu pekerjaan sebesar 0,22 (T = 4,60); dan manajemen pekerjaan sebesar 0,19 (T = 4,53) dapat dilihat pada lampiran. Hasil ini memperlihatkan bahwa responden meyakini bahwa produktivitas, mutu pekerjaan, dan manajemen pekerjaan pegawai yang telah menempati pos pekerjaannya masing-masing dipengaruhi oleh pelaksanaan seleksi yang dilakukan oleh unit pegawai. Selain ada efek langsung dari seleksi, model ini juga menghasilkan penghitungan efek tidak langsung dari variabel rekrutmen terhadap kinerja. Besarnya efek tidak langsung terhadap kinerja adalah 0,41 (T = 4,19) dapat dilihat pada lampiran.

Temuan ini menunjukkan bahwa variabel kinerja tidak hanya dipengaruhi oleh seleksi secara langsung tetapi juga oleh variabel rekrutmen secara tidak langsung. Model ini menegaskan bahwa proses rekrutmen dan seleksi adalah proses yang berjalan berurutan. Masing-masing proses memberi kontribusi terhadap pendugaan potensi kinerja pegawai.

### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian maka diperoleh kesimpulan. *Pertama*, ditemukan bahwa seleksi signifikan dipengaruhi oleh rekrutmen yang mencakup perencanaan dan waktu pelaksanaan rekrutmen. *Kedua*, ditemukan bahwa kinerja dipengaruhi secara signifikan oleh seleksi yang tercermin dari prosedur seleksi, peserta seleksi, dan pelaku seleksi. *Ketiga*, rekrutmen memengaruhi secara tidak langsung terhadap kinerja melalui proses seleksi. Hasil ini berbeda dengan temuan sebelumnya, yang menyatakan bahwa rekrutmen berpengaruh langsung terhadap kinerja. Tingkat generalisasi kinerja organisasi yang dipengaruhi oleh rekrutmen dan seleksi hanya berlaku pada konteks penelitian ini, dan belum tentu berlaku pada bagian lainnya.

### DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Andy, dan Muh. Aziz Muslim. 2005. Model Penilaian Kinerja Anggota DPR. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.13, No.2 (Mei).
- Baedhowi. 2007. Revitalisasi Sumber Daya Aparatur dalam Rangka Meningkatkan Kualitas Layanan Publik. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.15, No.2 (Mei).
- Carlson, K.D., Connerley, M.L., Mecham III, R.L. 2002. *Recruitment Evaluation: The Case for The Quality of Applicants Attracted*. Personnel Psychology.
- Darma, S. 2005. *Manajemen Kinerja Falsafah Teori dan Penerapannya*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Gatewood, RD dan H.S. Field. 2001. *Human Resource Selection*, Thomson Learning.
- Ghozali, I. 2005. *Structural Equation Modeling: Teori, Konsep, dan Aplikasi dengan Program LISREL 8,54*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gibson, James L., Ivancevich, John M. & Donnely, Jr., James H. 1989. *Organisasi dan Manajemen Perilaku: Perilaku, Struktur, dan Proses*, Edisi keempat, Terjemahan Jakarta: Erlangga.
- Gomez-Mejia, L.R., Balkin, D.B., Cardy, R.L. 2001. *Managing Human Resources*. Third Edition. Prentice Hall. New Jersey: Upper Sadle River.
- Husnan, Suad dan Hesdjarahman. 1996. *Manajemen Personalia*, Jogyakarta: BPFE.
- Irawan, Prasetya, Suryani S.F.Motok, Sri Wahyu Krida Sakti, 1997 *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: STIA LAN Press.
- Ivancevich, John M. 2001, *Human Resource Management*, New York: Mc. Grow – Hill Companies.
- Mathis. Robert I, Jackson John H. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Salemba Empat.
- Mondy, Wayne & Robert M, Noe. 1996. *Human Resource Management*, New Jersey: Prentice Hall Inc.
- Prawirosentono, S. 1999. *Kebijakan Kinerja Karyawan, Kiat Membangun Organisasi Kompetitif Menjelang Perdagangan Bebas Dunia*, Yogyakarta: BPFE.
- Rivai, V. 1999, *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan dan Teori dan Praktik*, Yogyakarta: PT Raja Grafindo.
- Samsudin, S. 2006. *Manajemen Sumber Daya manusia*, Bandung: CV. Pustaka Setia.
- Siagian, S.P. 1994. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Tiffin, Joseph, dan Ernest McCormick. 1974. *Industrial Psychology*. India: Prentice.
- Vroom, Victor H. 1964. *Work and Motivation*. New York: John Wiley & Sons.
- Sukasah, Taufik, 2005. "Pengaruh Proses Rekrutmen, Seleksi dan Penempatan terhadap Kinerja Pegawai di Deputy Administrasi Sekretariat Negara RI". Universitas Indonesia.

# Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Sebagai Standar Keselamatan Pelayanan Lalu Lintas Udara

YUANNA SISILIA<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup> *Sekretaris Jenderal Mahkamah Konstitusi*

**Abstract.** This research aimed to explain how PT (Persero) Angkasa Pura II (PT AP II) maintained safety management system while fulfilling its role as an aviation service provider, and what problems occurs in its implementation. The researcher tried to find out relationship between the concepts of safety management system, conducted by ICAO (International Civil Aviation Organization), with its daily practices. This research used positivism approach. The data were collected through in-depth interviews with Eight Head Office Officials of PT AP II. PT AP II is forced to provide a user-oriented-aviation-service, while fulfilling international standards set by ICAO. As a result PT AP II encountered many difficulties in fulfilling ICAO's target to conduct a perfect safety management system in 2009. These difficulties impeded the implementation of safety management system from coping with international standards or any other necessary standards

Keywords: *safety management system, user-oriented-aviation-service, international standards*

## PENDAHULUAN

Deregulasi Peraturan Bisnis Penerbangan atau kebijakan wilayah langit terbuka (*open sky policy*) yang dikeluarkan pemerintah pada tahun 2000 telah membuka peluang besar bagi dunia bisnis penerbangan di Indonesia. Dalam kurun waktu empat tahun sejak deregulasi, tercatat dua puluh lima perusahaan penerbangan memadati ruang udara Indonesia (Sudibyo, 2007). Kelonggaran yang terjadi ini menyebabkan menjamurnya kehadiran maskapai *Low-Cost Carrier* (LCC) yang dipelopori Air Asia di Malaysia, pada tahun 2001. *Low-Cost Carrier* atau LCC adalah sebutan bagi maskapai penerbangan yang (pada umumnya) menawarkan biaya penerbangan (dalam hal ini harga tiket) yang relatif lebih murah dibandingkan maskapai penerbangan pada umumnya. Konsep ini pertama kali diterapkan di Amerika yang pada awal tahun 1990, kemudian menyebar di dataran Eropa dan selanjutnya menyebar ke seluruh dunia, termasuk Indonesia (Banjarmasin, 2007).

Banyaknya maskapai penerbangan yang saling berkompetisi dari segi tarif maupun pelayanan telah mampu meningkatkan angka pengguna jasa transportasi udara. Berdasarkan Data Perhubungan Biro Pusat Statistik (2005), jumlah pengguna jasa penerbangan domestik meningkat dari 17,7 juta penumpang menjadi 36,5 juta orang di tahun 2003 dan makin bertambah di tahun 2005 menjadi 52,4 juta orang. BPS juga mencatat kenaikan jumlah penumpang internasional selama Januari-April 2007 dari 15,6% menjadi 1,91 juta orang (Pietojo, 2007).

Dalam kenyataan sehari-hari, kualitas layanan kepada publik yang diberikan oleh departemen maupun Lembaga Pemerintah Non-Departemen (LPND) masih fluktuatif, artinya masih pasang surut (Baedhowi, 2007).

Ironisnya, kabar baik mengenai kenaikan jumlah penumpang tersebut diiringi dengan meningkatnya tingkat kecelakaan yang terjadi. Padahal selama ini, pesawat udara dianggap sebagai sarana transportasi paling aman (Donna Ch, 2007).

Sebuah kecelakaan pesawat dapat terjadi karena banyak faktor, diantaranya faktor pesawat itu sendiri, faktor *human error*, faktor cuaca, atau bahkan ketidakberfungsian dari fasilitas-fasilitas bandara. Faktor-faktor tersebut pada dasarnya sudah menjadi tanggung jawab masing-masing pihak terkait seperti pihak pengelola bandara sebagai institusi penyedia jasa layanan lalu lintas udara (*air traffic service provider*), maskapai penerbangan, dan Departemen Perhubungan RI selaku regulator. Faktor cuaca, yang sebenarnya bisa diantisipasi, kerap menjadi kambing hitam penyebab musibah itu. Sementara itu beberapa peristiwa kecelakaan, yang melibatkan maskapai penerbangan justru menunjukkan bahwa belum seriusnya penegakan standar dan prosedur keselamatan dari pemerintah (Sudibyo, 2007).

Kondisi ini mendorong pihak perusahaan sebagai pelaku bisnis penerbangan, khususnya penyedia jasa layanan lalu lintas udara atau kebandaraan melakukan berbagai upaya pembenahan sistem manajemen maupun pelayanan kepada konsumen. Manajemen kualitas pelayanan mengajarkan bahwa apapun bentuknya dan bagaimanapun situasinya sebagai penyedia layanan, tidak ada alasan untuk tidak berusaha memuaskan masyarakat (Sultan, 2007). Dalam hal ini, penerapan Sistem Manajemen Keselamatan yang selanjutnya disebut dengan *Safety Management System* (SMS) menjadi standar ukuran yang sangat diperhitungkan dalam pengelolaan manajemen pelayanan bandara. PT (Persero) Angkasa Pura II memiliki kurang lebih lima ribu personil yang beraktivitas di 12 bandara, menjalankan ratusan standar, ketentuan dan produser, menerapkan ribuan manual, dan peraturan lokal serta

\*Korespondensi: +628567011281; payungfantasi@gmail.com

pada saat yang bersamaan meng-atur ratusan pesawat yang bermanuver di sisi udara dan terbang memenuhi separuh ruang udara Indonesia, juga mengoperasikan ribuan instrumen termasuk peralatan dan mesin dengan teknologi yang beragam. Kompleksitas yang terjadi dalam keseharian aktivitas personal PT (Persero) Angkasa Pura II tersebut harus dikelola sedemikian rupa sehingga tidak sampai menimbulkan implikasi yang tidak dapat ditolerir. *Safety Management System* (SMS) merupakan suatu proses yang dapat dilakukan PT (Persero) Angkasa Pura II dalam perannya sebagai organisasi penyedia jasa pelayanan lalu lintas udara penerbangan dalam upaya menjamin bahwa semua aspek dalam penyediaan jasa penerbangan tersebut telah ditata secara tepat.

*Safety Management System* (SMS) merupakan serangkaian upaya yang terencana dan sistematis dalam rangka melakukan pemantauan dan pembenahan segala aspek yang mempengaruhi faktor keselamatan. Konsep SMS menurut Waring (Cooper, 2003) didefinisikan sebagai,

*“A systematic framework... so that policy, objectives, strategy, organizing, planning, resourcing, risk assessment, implementation, monitoring and measuring performance, auditing, and review can be tackled coherently”*

Faktor keselamatan ini menjadi sangat serius untuk diperhatikan sejalan dengan adanya indikasi dari sejumlah elemen termasuk tingkat kecelakaan penerbangan. Pada dunia penerbangan, *safety management system* merupakan paradigma baru. Walaupun begitu, hakikat dari paradigma ini tidak jauh berbeda dengan apa yang sudah dari dulu menjiwai dunia penerbangan, yaitu keselamatan.

*Safety management system* berfokus pada pendekatan sistematis untuk mengidentifikasi dan menghadapi resiko dalam usaha untuk meminimalkan kehilangan atas nyawa manusia (*human life*), kerusakan properti penerbangan (*property damage*) dan pencabutan ijin terbang, mengefektifkan pengeluaran dana, mengurangi timbulnya dampak buruk terhadap masyarakat dan kerusakan lingkungan. Booth dan Lee (1995) yang mengemukakan bahwa *safety management system* bertujuan untuk mengontrol suatu keadaan berbahaya:

*“The systematic and planned top management driven activity that aims at controlling the safety hazards is usually called safety management. The primary aim of safety management is to intervene in the causation process that leads to accidents and incidents”*

Dalam bisnis penerbangan, dengan penerapan *safety management system* diharapkan dapat dikurangi kehilangan (*losses*) atas nyawa dan harta benda penumpang, kerusakan properti maskapai penerbangan, dan yang lebih buruk lagi pencabutan izin terbang dari pemerintah yang dapat mengakibatkan kerugian. Dengan *safety management system* diharap-

kan hal tersebut dapat dihindari dan diminimalisir sehingga dapat memperbaiki produktivitas organisasi. *Safety management system* menyediakan perencanaan tujuan (*goal setting*), perencanaan (*planning*), dan pengukuran kinerja organisasi (*measuring performance*) dalam bentuk *safety program* yang harus dilaksanakan secara bertahap dan sistematis. *Safety program is an integrated set of regulations and activities aimed at improving safety* (SCSI, 2006).

Fakta menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan penerbangan di Indonesia masih tinggi meskipun PT AP II sudah menerapkan SMS. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui hal-hal yang berpotensi menjadi hambatan dalam implementasi sistem manajemen keselamatan.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan paradigma positivisme untuk menguji relevansi suatu teori terhadap kenyataan yang terjadi di lapangan sehingga peneliti dapat mengembangkan konsep dan menghimpun fakta tanpa harus melakukan pengujian hipotesa (Singarimbun dan Effendi, 1989). Melalui cara pandang positivisme, pemahaman yang mendalam dan sangat dimungkinkan untuk memperoleh informasi-informasi baru dan penting yang tidak dapat diperoleh melalui pendekatan lain (Neuman, 2003).

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena berupaya mengidentifikasi bagaimana proses yang terjadi dalam suatu organisasi dengan berfokus pada satu kasus (Berg, 2004). Melalui studi kasus, peneliti akan mengidentifikasi bagaimana penerapan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) pada PT Angkasa Pura II dalam perannya sebagai penyedia jasa pelayanan lalu lintas udara karena penelitian studi kasus lebih cocok diterapkan bila fokus penelitian terletak pada fenomena kontemporer (masa kini) di dalam konteks kehidupan nyata.

Penelitian ini dilakukan secara *cross sectional* dalam waktu satu waktu tertentu (Neuman, 2003), yaitu selama dua bulan yakni pada bulan April hingga Mei 2007. Sementara teknik pengumpulan data menggunakan studi literatur dan studi lapangan melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*) yang berfokus (Koentjaraningrat, 1991) dengan menggunakan pedoman wawancara. Kemudian data yang diperoleh dari hasil wawancara dikelompokkan berdasarkan kategori-kategori tertentu ke dalam sebuah tabel masing-masing informan. Dalam memaknai data yang diperoleh, peneliti menggunakan analisis kualitatif sehingga diharapkan dapat merepresentasikan dan menjawab pertanyaan penelitian. Mengingat semakin baik dan semakin representatif data, informasi serta fakta-fakta yang didapat maka deskripsi yang dihasilkan akan semakin mendekati realitas (Dabbs, 1992).



Tabel 1. Tahap Pelaksanaan SMS PT Angkasa Pura II

No	Tahap Pelaksanaan <i>Safety Management System</i>	Keterangan
1	Perencanaan ( <i>Planning</i> )	50%
2	Komitmen Manajemen Puncak ( <i>Senior Management Commitment</i> )	Sudah ada
3	Pembentukan Organisasi Khusus ( <i>organization</i> ), Alokasi Tanggung Jawab dan Akuntabilitas ( <i>Statement of Responsibilities and Accountabilities</i> )	Sudah ada
4	Melakukan Identifikasi terhadap Situasi & Kondisi Berbahaya yang Bila Tidak Dibenahi Secara Tepat akan Menyebabkan Kecelakaan ( <i>Hazard Identification</i> )	Sedang berjalan
5	Pelaksanaan Manajemen Risiko ( <i>Risk Management</i> )	Sedang berjalan
6	Kemampuan untuk Melakukan Invetigasi ( <i>Investigation Capability</i> )	70%
7	Analisis Keselamatan ( <i>Safety Analysis Compatibility</i> )	40%
8	Promosi dan Pelatihan Keselamatan ( <i>Safety Promotion and Trainning</i> )	70%
9	Pendokumentasian dan Pendistribusian Informasi ( <i>Safety Management Documentation and Information Management</i> )	60%
10	Pelaksanaan Evaluasi dan Penilaian Kinerja ( <i>Safety Oversight and Safety Performance Monitoring</i> )	Sedang berjalan

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Penerapan SMS pada PT AP II

Sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN), PT AP II dituntut untuk mengejar keuntungan sebagai salah satu indikator bagi keberhasilan manajemen. Di sisi lain, PT AP II juga harus mengedepankan masalah keselamatan sebagai konsekuensi dari entitas bisnis industri penerbangan. Oleh karena itu, PT AP II merasa perlu untuk menerapkan sebuah *safety management system* dalam upaya menyelaraskan kedua aspek tersebut.

Pengelolaan *safety management system* di lingkungan PT Angkasa Pura II dilaksanakan berdasarkan *Corporate Safety Manual* Doc-SMS.02/XI/05.CORP yang berlaku sejak tanggal pengesahannya pada tanggal 24 Januari 2006 oleh Direktur Utama PT AP II, Eddie Haryoto. Kemutlakan pengelolaan *safety* ini juga dikarenakan PT AP II mempunyai kompleksitas sistem yang tinggi mengingat aktivitasnya melibatkan hampir lima ribuan personil yang beraktivitas di 12 bandara; menjalankan ratusan standar, ketentuan, dan prosedur; menerapkan ribuan manual dan peraturan lokal; serta pada saat yang bersamaan mengatur ratusan pesawat yang bermanuver di udara dan terbang memenuhi ruang udara Indonesia; juga mengoperasikan ribuan instrumen, termasuk peralatan dan mesin dengan teknologi yang beragam.

Kompleksitas aktivitas PT AP II ini dapat menimbulkan implikasi yang tidak diinginkan, maka pengelolaan *safety* yang terstruktur dan sistematis melalui *safety management system* merupakan komitmen pelayanan perusahaan terhadap konsumen. Untuk menciptakan sebuah *safety management system* yang koheren, PT AP II mengintegrasikan beberapa komponen dan berbagai elemen yang ada dengan mengikuti sepuluh tahapan

dalam penciptaan sebuah *safety management system* yang efisien, efektif, dan berkelanjutan. Memulai dan menjalankan sebuah manajemen keselamatan (*safety management*) yang efisien dan efektif adalah sebuah tugas yang tidak mudah. Pada tahun kedua pelaksanaan proses *safety management system* ini PT Angkasa Pura II telah melaksanakan tahapan-tahapan seperti terlihat di tabel 1.

Penjabaran sepuluh tahapan tersebut merupakan sederetan usaha PT AP II untuk menciptakan pelayanan lalu lintas udara yang terpadu dan berkesinambungan serta lebih mengutamakan aspek keselamatan pengguna jasa (*user oriented*). Usaha yang dilakukan untuk mencapai pelayanan tersebut nyatanya tidak mudah. Hal ini dikarenakan hasil yang dicapai harus sesuai dengan standar internasional sehingga dalam proses dan tahapannya juga mengikuti standar yang diberikan oleh ICAO sebagai organisasi penerbangan internasional. Di samping itu, pelaksanaan *safety management system* juga membutuhkan anggaran yang tidak sedikit, anggaran tersebut dipergunakan untuk pelaksanaan pelatihan, pengadaan dokumen-dokumen, penggantian peralatan, penambahan SDM, dan lain-lain. Adapun kebutuhan anggaran untuk mencapai kondisi ideal dalam pelaksanaan *safety* di PT AP II mencapai Rp 89.787.000.000,- (delapan puluh sembilan milyar tujuh ratus delapan puluh tujuh juta rupiah) per tahunnya (*Safety Road Map* PT AP II 2007-2011).

Pada dasarnya penciptaan sebuah pelayanan lalu lintas udara yang mengutamakan keselamatan penerbangan tidak bisa dibentuk oleh PT AP II sendiri. Proses penerbangan pada dasarnya melibatkan pihak-pihak dan institusi lain. Terkait dengan misi PT AP II untuk mengelola pelayanan lalu lintas udara yang mengutamakan keselamatan penerbangan dan kepuasan pelanggan, maka dalam menjalankan tugas, fungsi,



dan peranannya PT AP II berkoordinasi dan bekerjasama dengan beberapa pihak diantaranya adalah Departemen Perhubungan RI, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan tentu saja dengan maskapai (*airlines*) lainnya. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara berperan sebagai pembuat regulasi sertifikasi kelaikan udara bagi maskapai melalui Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) sekaligus mengatur organisasi penyelenggara lalu lintas udara. Dalam hal ini, pemerintah melalui Direktorat Sertifikasi Operasi Bandara melakukan pembinaan aspek keamanan dan keselamatan penerbangan kepada PT AP II dan juga perusahaan penerbangan (maskapai) melalui Direktorat Jenderal Keamanan dan Keselamatan.

Berbagai standar yang sudah ditetapkan Departemen Perhubungan dimaksudkan untuk mengatur, mengawasi, dan menindak institusi dibawahnya jika melakukan penyimpangan yang memicu terjadinya kecelakaan. Ironisnya, jika dilihat dari beberapa kasus, kecelakaan yang terjadi saat ini lebih banyak disebabkan oleh faktor pesawatnya. Padahal sebuah pesawat harus lulus tes uji standar kelaikan operasi oleh Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) sebelum mengudara. Di Indonesia prosedur pengadaan pesawat terbang dan helikopter diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2000 yang kemudian disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2004.

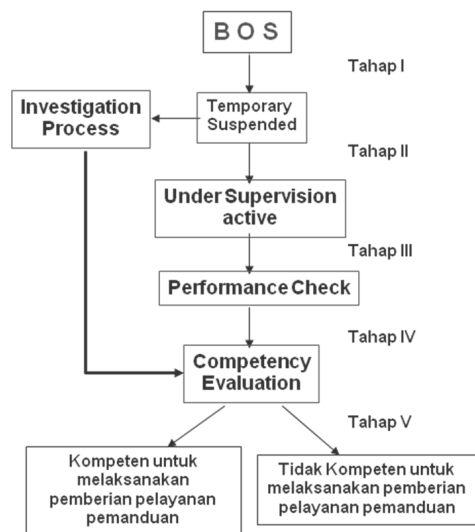
Sesuai dengan Keputusan Menteri ini, maskapai yang bersangkutan harus mengajukan *business plan*. Kemudian dilakukan analisa data, yang menyangkut rencana utilisasi jam terbang pesawat dan *load factor* rute-rute yang akan diterbangi. Jangan sampai saat dioperasikan, pesawat yang akan didatangkan ini mengakibatkan *load factor* di rute bersangkutan turun. Untuk rute yang dituju, disyaratkan *load factor* minimal 85% (Donna Ch, 2007). Jika dari segi bisnis sudah tidak ada masalah, prosedur berlanjut ke masalah teknis seperti melakukan evaluasi terhadap SDM yang akan mengoperasikan pesawat, *safety officer*, dan pesawatnya sendiri. Prosedur yang dilalui akan bertambah jika pesawat yang didatangkan adalah pesawat dengan jenis baru. Setelah semua lengkap, lalu dilakukan pemeriksaan pesawat oleh inspektor DSKU dan dinyatakan laik terbang dan berhak mendapatkan pelayanan lalu lintas udara yang diberikan oleh PT Angkasa Pura II.

Selama ini sertifikasi kelaikan udara memang diberikan langsung oleh Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) Departemen Perhubungan RI, tetapi untuk mendapatkan sertifikasi tersebut tergolong unik. Pasalnya pemeriksaan dan pengecekan pesawat dilakukan sendiri melalui tenaga teknis yang dimiliki oleh pihak maskapai baru kemudian DSKU melakukan evaluasi. Disinilah munculnya konflik kepentingan dan dilema antara pemenuhan *profit* dan keselamatan. Dalam usaha pemenuhan *profit* pihak maskapai sering

kali memomorduakan aspek keselamatan dan memilih cara lain untuk memuluskan jalannya demi pemenuhan pencapaian laba semata. Sudah menjadi rahasia umum bahwa ada regulator yang “dipelihara” oleh pihak *airlines* khususnya maskapai pendatang baru. Hal ini diakui atau tidak telah mulai diupayakan pemerintah dengan menerapkan beberapa regulasi baru terkait dengan keselamatan penumpang yang harus dipatuhi operator angkutan umum, termasuk bandara. Masalahnya, pemerintah tak mungkin atau tidak mampu mengawasi satu persatu operator angkutan transportasi udara yang ada di negeri ini. Operator yang tak mengindahkan regulasi dengan mudah kita temukan demi mencari keuntungan semata. Seperti tidak tersedianya alat-alat pengaman seperti sekoci dan pelampung yang memadai misalnya, atau pemuatan penumpang melebihi kapasitas yang diizinkan. Ini adalah bukti bahwa regulasi belum ditaati, baik oleh operator maupun oleh pemerintah sendiri. Bahkan keberadaan Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pun belum mampu berbuat banyak untuk mengatasi masalah ini.

Meskipun demikian, sebagai penyedia layanan kebandaraan, PT AP II tetap konsisten dalam memberikan pelayanan lalu lintas udara yang sempurna dan mengutamakan keselamatan dengan berpedoman pada *safety management system*. PT AP II secara rutin melakukan pemeliharaan peralatan pendukung penerbangan seperti *runway*, listrik, elektronika, radar, dan alat pendukung navigasi penerbangan yang ada di sekitar bandara serta melakukan kontrol terhadap maskapai penerbangan. Maskapai penerbangan hanya pemilik armada saja. Pada perjalanan udara nanti lalu lintas udara sepenuhnya diatur oleh PT Angkasa Pura II, pihak maskapai hanya mendaftarkan armada dan rencana perjalanan domestik maupun luar negeri mereka (yang telah mendapat sertifikasi kelaikan udara dari Dirjen Perhubungan Udara). Di lain pihak maskapai penerbangan juga diwajibkan untuk meminta persetujuan izin pada Unit Operasi Lalu Lintas Udara yang berada di cabang terlebih dahulu. Dalam Doc. 9689 *Safety Management Manual* (SMM) juga dicantumkan perihal kewajiban *airlines* sebelum dapat melakukan penerbangan.

Terkait dengan penerapan *safety management system* pada PT AP II juga menginformasikan berita-berita penerbangan kepada penerbang (pilot). Berita-berita tersebut dinamakan NOTAM (*Notice to Airman*). Notam ini diterbitkan oleh NOTAM OFFICE yang berada di *tower*. Koordinasi seperti itu dilakukan PT AP II untuk memberikan kondisi pelayanan lalu lintas yang sempurna. Selain itu PT AP II juga melayani pemberian informasi melalui komunikasi langsung dengan penerbang berupa pemanduan (navigasi) dan pemantauan (penginderaan) selama penerbangan. Informasi yang diberikan berkaitan dengan kondisi cuaca dan kondisi bandara tujuan.



Gambar 1. Tahapan Pemeriksaan *Breakdown of Separation* (BOS)

Sumber: Paparan Hendarto Soehendro, SsiT (Mantan Kepala Divisi Pelayanan ACC-Jakarta), 2007

Pelayanan lalu lintas udara ini diberikan oleh *Air Traffic Controller* berdasarkan *Standard Operating Procedure* (SOP) yang mengacu pada seperangkat peraturan nasional dan internasional, bahasa yang digunakan untuk berkomunikasi juga mengikuti aturan yang berlaku secara internasional. Pelayanan ini diberikan langsung oleh para *Air traffic Controller* pada Divisi Pelayanan *Area Control Centre* (ACC) kepada penerbang (pilot) berdasarkan Undang-Undang Penerbangan Nomor 15 Tahun 1992, PP Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, AOI (*Airways Operation Instruction*), *Air Traffic Management Doc. 4444-ATM/501*, *ATS Unit Operation Instruction PT Angkasa Pura II*, *Aeronautical Information Publication Indonesia* (AIP), *LOA* (*Letter of Agreement*), dan peraturan atau ketentuan lain yang mengikat. Komunikasi yang digunakan adalah komunikasi penerbangan yang baku (*phraseology*) dan bersifat internasional. Standar yang digunakan adalah *annex 10* dari ICAO.

Walaupun sudah diatur sedemikian rupa, sebuah sistem pengaturan komunikasi tersebut sering kali berjalan tidak sesuai maksud dan tujuannya. Seperti halnya komunikasi antar manusia, dalam prosesnya nanti bisa saja terjadi kesalahpahaman. Hal ini juga dapat terjadi diantara pihak *air traffic controller* sebagai pemberi informasi dan pilot sebagai penerima informasi sehingga mengakibatkan gagalnya proses transmisi data dan keterangan yang ada. Kegagalan ini dapat diakibatkan oleh kelalaian pihak *air traffic controller*, penerbang, atau dikarenakan tidak berfungsinya sarana komunikasi. PT AP II sebagai pemberi pelayanan lalu lintas udara bertanggung jawab atas kecelakaan jika yang menjadi penyebab utamanya adalah akibat kelalaian *air traffic controller*-nya. Oleh karena itu, dalam rangka proses penerapan *safety man-*

*agement system*, PT AP II menyiapkan peraturan yang mengatur masalah tersebut. Misalnya saja, jika terjadi *Breakdown Of Separation* (BOS) dan *Breakdown Of Coordination* (BOC), maka *air traffic controller* yang bertugas harus menerima dan menjalani beberapa proses *punishment*.

BOS adalah suatu kejadian dalam proses pemanduan lalu lintas udara yang mengakibatkan terjadinya separasi kurang dari standar minimum yang ditentukan untuk masing-masing klasifikasi pelayanan. BOC adalah kejadian dalam proses pemanduan lalu lintas udara dimana prosedur koordinasi antar *Air Traffic Services Unit* yang terkait tidak dilakukan sesuai prosedur koordinasi yang ditetapkan. Konsentrasi PT AP II adalah pada fasilitas pendukung pelayanan navigasi udara yang letaknya di darat, sementara maskapai berfokus pada perangkat kerja yang ada di pesawatnya, untuk itu diperlukan suatu mekanisme kontrol yang dilakukan oleh PT AP II. Fungsi kontrol ini adalah *safety management system* melalui pembentukan unit *Corporate Safety and Risk*-nya.

## B. Kendala Penerapan *Safety Management System*

Kendala penerapan *safety management system* yang pertama adalah *safety culture*. Pada upaya penerapan *safety management system* melalui pelaksanaan sepuluh tahapan diperlukan sebuah kondisi dimana seluruh elemen dalam organisasi mengerti, paham, dan *aware* terhadap *safety* itu sendiri. Dapat dikatakan bahwa kesuksesan penerapan dari strategi yang dibuat suatu organisasi tergantung dari iklim dan kondisi internal organisasi tersebut. Karenanya, penerapan *safety management system* dalam sebuah organisasi harus berakar dari *safety culture* yang melekat pada organisasi tersebut. Hal ini dapat dilihat dari komitmen pada visi dan misi serta SOP untuk menciptakan sebuah pelayanan lalu lintas udara yang mengutamakan keselamatan.

Di lingkungan PT AP II sendiri, upaya penciptaan *safety culture* merupakan sebuah proses yang tidak sebentar. Perusahaan ini masih masih tergolong belia dalam proses penerapan *safety management system* ini. Individu-individu dalam PT AP II sendiri masih perlu banyak beradaptasi dengan sistem baru ini.

Pada PT AP II, faktor lain yang berpeluang akan menghambat proses penerapan *safety management system* adalah faktor sumber daya manusia. Setiap kelalaian dan kesalahan yang dilakukan individu akan mempengaruhi pencapaian strategi sebuah organisasi. Pencapaian strategi bisa saja terhambat atau bahkan tidak mengalami kemajuan (stagnan). Begitu pula dengan PT AP II, keterbatasan tenaga profesional yang berkualitas akan menghambat penggunaan teknologi dalam upaya peningkatan keselamatan. Demikian juga dengan kesalahan yang sering kali dilakukan para individu, misalnya para *air traffic controller*.

Ketidakterdapatnya unit khusus di cabang juga merupakan faktor lain yang menjadi kendala penerapan

*safety management system*. Tidak ada unit khusus yang menangani masalah SMS di cabang agak kesulitan mempertemukan/koordinasi antar unit dalam rangka pembuatan LOA. Pada cabang sendiri tidak ada unit khusus yang menangani *safety management system* karena *safety management system* ini masih ditangani oleh unit-unit yang masih memiliki keterkaitan di level pusat. Misalnya *safety management system* dalam bidang pelayanan Ops. LLU ditangani oleh kepala bidang Yan Ops LLU beserta jajarannya, kemudian *safety management system* dalam bidang pelayanan bandara masih dilayani oleh Bidang Pelayanan Operasi Bandara (Ops. Yan LLU) Tidak ada unit khusus yang menangani SMS ini.

Faktor lainnya yang menjadi kendala yaitu proses *auditing*. Pemeriksaan (*audit*) perlu dilaksanakan karena proses ini memungkinkan manajemen mengetahui kondisi terkini dari aktivitas lapangan. Selain itu, juga pada tempat-tempat khusus yang memerlukan langkah-langkah membenaran. Proses audit tidak hanya selalu dilakukan oleh instansi lain, tetapi juga oleh *intern* organisasi. Selama ini PT Angkasa Pura II baru melakukan *pre-safety audit* sebanyak satu kali. *Safety audit* ini merupakan salah satu bentuk evaluasi internal dalam menerapkan *safety management system*.

Unit-unit/instansi terkait (*adjacent unit*) juga merupakan faktor kendala penerapan SMS ini. Ketika menerapkan *safety management system* PT Angkasa Pura II tidak dapat lepas dari otoritas penerbangan lainnya seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Udara RI dan Perusahaan Penerbangan. Kenyataannya, sekarang ini masing-masing pihak tersebut belum secara utuh menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing. Masih banyak penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan sehingga dapat menghambat PT Angkasa Pura II dalam menciptakan sebuah *safety management system* yang koheren.

## KESIMPULAN

*Safety management system* (SMS) adalah sebuah pendekatan yang digunakan organisasi untuk mengelola aspek keselamatan (*safety*). *Safety management system* mengatur segala kegiatan yang dilakukan PT Angkasa Pura II dan menjaga interdependensi antar pekerjaan yang satu dengan yang lain agar dapat berjalan sesuai rencana. *Safety management system* yang diterapkan PT Angkasa Pura II juga mengatur struktur organisasi, akuntabilitas, kebijakan, dan prosedur organisasi dalam mengelola keselamatan.

Dalam rangka menjalankan *safety management system* tersebut, pemerintah berfungsi sebagai regulator sedangkan PT Angkasa Pura II selaku penyedia jasa lalu lintas udara dan maskapai berfungsi sebagai operator penerbangan. Ketika menerapkan sebuah *safety management system* harus ada kejelasan fungsi dan peranan dari seluruh instansi yang ada,

siapa yang bertindak sebagai regulator dan siapa yang melaksanakan. Saat ini, pemerintah masih saja menjalankan peran sebagai pemberi pelayanan lalu lintas udara Indonesia melalui Unit Pelaksana Teknis (UPT) Departemen Perhubungan, dan melakukan pemeriksaan kelaikan terhadap pesawat padahal hasilnya selama ini kurang efektif karena masih ada saja maskapai yang belum memenuhi standar prosedur keselamatan.

Usaha PT Angkasa Pura II memenuhi target pencapaian penerapan *safety management system* dari ICAO pada tahun 2009, masih berada dalam tahap awal. Tahun kedua penerapan *safety management system* yang dijalankan PT Angkasa Pura II ini dihadapkan sekian banyak kendala. Secara internal organisasi, penerapan *safety management system* pada PT Angkasa Pura II terbentur pada masalah budaya organisasi dimana belum utuhnya *safety culture* yang dibangun. *Safety culture* yang terbentuk selama ini belum menyeluruh menyelumuti seluruh lini organisasi. Selain itu, juga masih terbatasnya sumber daya manusia yang secara teoritis dan praktis ahli dalam *safety management*, serta keterbatasan infrastruktur dan peralatan. Walaupun secara *corporate*, proses penerapan *safety management system* di PT Angkasa Pura II ini sudah sangat baik tetapi keterbatasan-keterbatasan di lapangan tersebut pada akhirnya menyebabkan implementasi penerapan *safety management system* yang ada belum sesuai standar internasional atau masih berada dalam rentang minimum.

Kontribusi penelitian ini akan berguna apabila dalam penerapan *safety management system*, masing-masing pihak yang berkepentingan fokus terhadap tugas dan perannya masing-masing dan secara rutin melakukan koordinasi sehingga rincian tanggung jawab masing-masing pihak tidak ada yang bermakna ganda tidak terjadi *overlapping* dan terjadi kesalahpahaman serta perbedaan visi, misi serta tujuan. Sebagai pelaksana kebijakan dan penyedia jasa lalu lintas udara, PT Angkasa Pura II dapat melakukan partisipasi aktif dalam menyampaikan usulan saran dan solusi yang lebih baik kepada pemerintah untuk meningkatkan standar keamanan yang telah ada, yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi setempat.

Sebagai regulator hendaknya pemerintah tetap berada pada koridornya, yakni sebagai pembuat regulasi. Keterlibatan pemerintah sebagai regulator berfungsi sebagai pembina khususnya dimasalah keselamatan, keamanan, dan keteraturan (fungsi pembinaan aspek ekonomi) serta menjadi wasit dalam mengawasi persaingan diantara pelaku industri penerbangan, jangan sampai pemerintah juga menjadi subyek. Hal ini juga telah dihimbau ICAO melalui *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP)-nya. Oleh karena itu, dalam hal pemberian sertifikasi kelaikan udara, Pemerintah-Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU); sebaiknya menyerahkan kewenangan kepada

PT Angkasa Pura II untuk melakukan pemeriksaan lapangan terhadap pesawat terbang yang akan digunakan maskapai dalam usaha untuk mencegah penyelewengan yang dilakukan pihak maskapai. Hal ini dikarenakan sampai saat ini Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Angkasa Pura II masih merupakan aktor yang tepat dalam pengelolaan lalu lintas udara dan kebandaraan.

Ketika menghadapi kendala internal, PT Angkasa Pura II sebaiknya lebih menekankan kepada penerapan *safety management system* di lapangan. Salah satunya adalah dengan menunjuk *safety coordinator* di tiap-tiap cabang yang tidak berada dalam struktur organisasi (tidak menjabat jabatan lain). Koordinasi yang berkesinambungan antara unit-unit operasional dapat dilakukan melalui LoA antar unit-unit operasional yang selalu up-to-date setiap unit juga diharapkan selalu berkoordinasi dengan unit *Corporate Safety and Risk*. Untuk mencapai sistem keselamatan yang handal, setiap individu di lingkungan PT Angkasa Pura II wajib mendukung semua usaha untuk menjamin bahwa kinerja keselamatan perusahaan tetap terpantau dan investigasi kejadian yang terkait dengan keselamatan dilaksanakan sesuai ketentuan yang berlaku.

Selain itu, untuk mengurangi terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian petugas di lapangan, PT Angkasa Pura II harus memastikan bahwa jumlah personil yang bertugas pada posisi kerja tertentu telah proporsional sesuai dengan beban kerja yang ada. Diperlukan pembinaan dan perbaikan dengan berorientasi agar tidak terulangnya kesalahan-kesalahan yang sama. Mekanisme pelaporan yang memungkinkan arus komunikasi dari petugas lapangan ke manajemen disederhanakan, serta masukan yang datang dari personil lapangan dimanfaatkan sebagaimana mestinya.

Mengingat besarnya anggaran yang dibutuhkan dalam penerapan *safety management system* ini maka perlu dibuat skala prioritas dalam penggunaan anggaran. Pada kegiatan yang terkait langsung dengan keselamatan penerbangan, seperti perbaikan kondisi infrastruktur, dan peningkatan kemampuan personil perlu menjadi prioritas utama.

## DAFTAR PUSTAKA

- Baedhowi. 2007. Revitalisasi Sumber Daya Aparatur dalam Rangka Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi* Vol.15, No.2 (Mei).
- Booth dan Lee. 1995. *Safety Management. Journal of Engineering Manufacture*.
- Bruce L. Berg. 2004. *Qualitative Research Methods*. USA: Pearson Education, Inc.
- Faisal, Sanapiah. 1992. *Format-Format Penelitian Sosial: Dasar-Dasar dan Aplikasi*, Jakarta: CV Rajawali.
- Koentjaraningrat. 1991. *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Masri Singarimbun dan Sofian Effendi. 1989. *Metode Penelitian Survei*, Jakarta: LPKES.
- Neumann, W.L. 2003. *Sosial Research Methods: Qualitative and Quantitative Approach*, USA: Allyn and Bacon.
- Robert K. Yin. 1996. *Studi Kasus (Desain dan Metode) Penerjemah M. Djauzi Mudzakir*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi. 1989. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LPKES.
- Sultan. 2007. Manajemen Sumber Daya Aparatur dalam Penyelenggaraan Good Governance. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.15, No.2 (Mei).



# Menggagas Model Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB

HAULA ROSDIANA<sup>1\*</sup>

*'Program Pasca Sarjana Ilmu Administrasi kekhususan Administrasi dan Kebijakan Perpajakan,  
FISIP Universitas Indonesia*

**Abstract.** Local Tax Offices usually use linear model to forecast revenue from vehicle tax (Pajak Kendaraan Bermotor /PKB) and vehicle ownership transfer fee (Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor/BBNKB). They only employ macroeconomic factors, such as inflation, economic growth and foreign exchange rate. Actually, there are non macroeconomic elements that can influence regional government revenue from PKB and BBNKB. PKB depends on the amount of vehicles in the region. The preference to use mass transportations and regional government policies to minimize number of cars affects the number of vehicles. The tax objective of BBNKB is to transfer ownership of new or old vehicle. So, besides buying power factor, the pattern of people to choose between motorcycle or car, and migration of people will affect regional government revenue. The result shows the alternative model of forecasting PKB and BBNKB revenue by taken into account the non macroeconomic factors that influence people preferences to buy vehicle and preferences to use mass transportation instrument.

Keywords: *tax revenue, revenue planning, duty on vehicle ownership transfer fee, vehicle tax, earmarked tax.*

## PENDAHULUAN

Pemungutan pajak mempunyai peran yang strategis, bukan semata-mata karena merupakan sumber penerimaan negara, tetapi pajak juga kerap kali digunakan sebagai instrumen kebijakan pemerintah (Mahdavi, 2008). Sebagai instrumen kebijakan, pemungutan pajak dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu pemerintah. Pemerintah membutuhkan penerimaan pajak untuk menjalankan fungsi-fungsi kemasyarakatannya (Shome, 2003). Sejak dimulainya *Tax Reform* 1983, Indonesia sangat mengandalkan penerimaan negara dari sektor penerimaan pajak (Fajar, 2006).

Di era otonomi daerah, kemandirian fiskal merupakan suatu hal mutlak agar program-program pemerintah daerah dapat terealisasi (Mithneck, 1991). Salah satu sumber penerimaan yang penting dan menunjukkan *taxing power* daerah yang sesungguhnya adalah pendapatan asli daerah (PAD). Salah satu komponen PAD adalah pajak daerah dan retribusi daerah. Pajak daerah dan retribusi daerah merupakan salah satu bentuk peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan otonomi daerah (Feltensein and Iwata, 2005). Pajak daerah dan retribusi daerah merupakan sumber pendapatan daerah yang penting untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah (Sidik, 2002).

Suatu pemerintahan daerah dapat menetapkan dan memungut beragam jenis pajak daerah sesuai dengan potensi yang dimilikinya (Luthfi, 2006). Propinsi DKI Jakarta mempunyai keunikan terkait dengan penerimaan pajak daerah. Tabel 1 menunjukkan bahwa selama lima tahun terakhir, pajak-pajak yang terkait dengan kendaraan bermotor, yaitu pajak kendaraan bermotor (PKB), bea

balik nama kendaraan bermotor (BBNKB) dan pajak bahan bakar kendaraan bermotor, mempunyai kontribusi yang sangat signifikan, dibandingkan dengan penerimaan jenis-jenis pajak lainnya. PKB dan BBNKB bahwa selalu menempati dua besar penerimaan pajak daerah.

Hasil pemungutan pajak-pajak yang berkaitan dengan kendaraan bermotor memberikan kontribusi yang signifikan (Barratt and Smith, 2005). Hal ini agak ironis, mengingat sumber utama pencemaran udara di luar ruangan di DKI Jakarta berasal dari buangan asap kendaraan bermotor (70%), sumber industri pengolahan (20%), dan sisanya dari domestik ([www.mediaindo.co.id](http://www.mediaindo.co.id)). Tidak heran, jika tidak semua berpendapat bahwa hal tersebut merupakan sesuatu yang menggembarakan, mengingat eksternalitas negatif yang ditimbulkan oleh penggunaan kendaraan bermotor. Hal ini antara lain terlihat dalam kutipan berikut ini.

*"Tjuk, anggota Fraksi Partai Amanat Nasional (PAN) DPRD DKI, berpendapat salah satu sumber pencemaran udara di Jakarta adalah kendaraan. Parahnya lagi, bahan bakar yang digunakan, baik kendaraan pribadi maupun umum, umumnya menyumbang pencemaran udara. Dia mencontohkan, solar sebagai salah satu bahan bakar kendaraan memiliki kadar sekitar 5.000 ppm (part per mil). Padahal, mengacu standar lingkungan dengan menggunakan mesin "jenis Euro 2, kadar solar tak boleh lebih dari 300 ppm. Jadi, jangan bangga dengan pemasukan PAD dari pajak kendaraan itu. Itu sama artinya pajak polutan," ucap Tjuk (Debu Makin Pekat di Jakarta, [www.pelangi.or.id](http://www.pelangi.or.id))"*

Sebenarnya, penerimaan pajak dari kendaraan bermotor tersebut, relatif tidak menambah *social cost* yang baru, jika sebagian besar penggunaannya dikhususkan untuk menangani masalah-masalah yang

\*Korespondensi: +62217863540; [h.rosdiana@ui.ac.id](mailto:h.rosdiana@ui.ac.id)



Tabel 1. Penerimaan Per Jenis Pajak Tahun 2003-2007

Jenis Pajak	2003	2004	2005	2006	2007
PKB	1,402,154,438,396.00	1,692,225,469,630.00	1,960,369,264,584.00	2,219,386,557,130.00	1,988,740,766,805.00
BBN-KB	1,760,797,754,040.00	2,283,427,485,575.00	2,657,468,623,836.00	1,808,720,941,930.00	1,809,181,258,800.00
PBB-KB	215,379,945,416.00	282,251,097,001.00	393,039,503,761.00	632,724,670,698.00	501,762,333,042.02
P.Hotel	298,175,033,397.00	357,675,267,269.00	416,992,565,321.00	473,908,022,725.00	429,690,421,378.00
P.Restoran	246,067,979,077.00	277,848,165,996.00	335,038,393,736.00	427,933,278,649.00	391,703,950,446.00
P.Hiburan	98,519,566,908.00	106,877,438,731.00	126,769,770,627.00	168,150,758,722.00	151,118,960,935.00
P.Reklame	100,250,895,041.00	133,988,543,106.00	187,169,015,561.00	231,214,427,816.00	200,572,167,907.00
P. Penjualan	200,804,089,598.00	243,442,189,981.00	274,666,742,529.00	341,076,464,056.00	257,435,012,790.00
PABT	48,663,804,053.00	52,426,742,192.00	55,178,326,155.00	58,974,082,733.00	49,165,430,148.00
P.Parkir	14,824,256,660.00	47,466,019,527.00	69,325,873,111.00	83,561,621,235.00	77,831,754,019.00

Sumber: Sudin Renbang, 2007

Tabel 2. Perkembangan Data Kendaraan Bermotor yang Berada di Wilayah Provinsi DKI Jakarta Berdasarkan Jenis Kendaraan

No	JENIS KENDARAAN	Th. 2001	Th. 2002	Th. 2003	Th. 2004	Th. 2005	Th. 2006
1	Sedan dan sejenisnya	369.446	363.090	367.042	376.102	343.837	324.787
2	Taksi	814	952	1.005	3.034	6.163	7.964
3	Jeep segala merk	112.764	111.384	115.066	119.204	109.383	102.531
4	Minibus/Mikrobus	375.933	411.485	449.184	530.670	591.377	616.876
5	Roda Dua	1.039.920	1.190.083	1.408.140	1.686.945	1.878.086	2.056.020
6	Pick Up, Truck	95.200	99.473	105.626	115.905	117.749	114.689
7	Truck Tangki	15.633	17.217	18.303	20.786	20.834	20.781
8	Mikrolet	12.742	13.443	14.018	14.474	14.426	14.220
9	Roda Tiga	14.092	14.207	14.457	14.640	14.197	14.271
10	Alat Berat	14.635	16.533	18.645	21.174	20.901	21.584
11	Bestel Wagon, Delvan	59.994	64.662	68.838	74.231	76.840	76.720
	Jumlah	2.111.173	2.302.529	2.580.324	2.977.165	3.193.793	3.370.443
	▲ %	-	9,06%	12,06%	15,38%	7,28%	5,53%

Sumber: Sudin Renbang, 2007

berkaitan dengan kendaraan bermotor, termasuk masalah transportasi, khususnya transportasi massa (Haan and Scholz, 2007). Sebagaimana dilakukan di Swedia dan Perancis, pajak polusi diperuntukkan khusus mengatasi masalah polusi, termasuk membiayai temuan-temuan baru tentang energi pengganti BBM.

*“An example of such a second-best policy for air pollution can be found in Sweden where the polluters pay a charge on nitrogen oxide (NOx) emissions and the revenues are returned to the same group of polluters in proportion to their production of useful energy (Sterner 2002). The French air pollution tax is another example of a revenue-refunded instrument, of which the revenues are allocated to abatement subsidies that benefit the group of targeted polluters (Millock)”*

Pemungutan pajak yang penerimaannya digunakan khusus untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran publik tertentu yang sudah ditetapkan sebelumnya, secara konseptual dikenal dengan istilah *earmarked tax* atau *tax earmarking*. Para pendukung *earmarked tax*

berargumentasi bahwa penerapan jenis pajak ini dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Marsiliani and Renstrom, 2000).

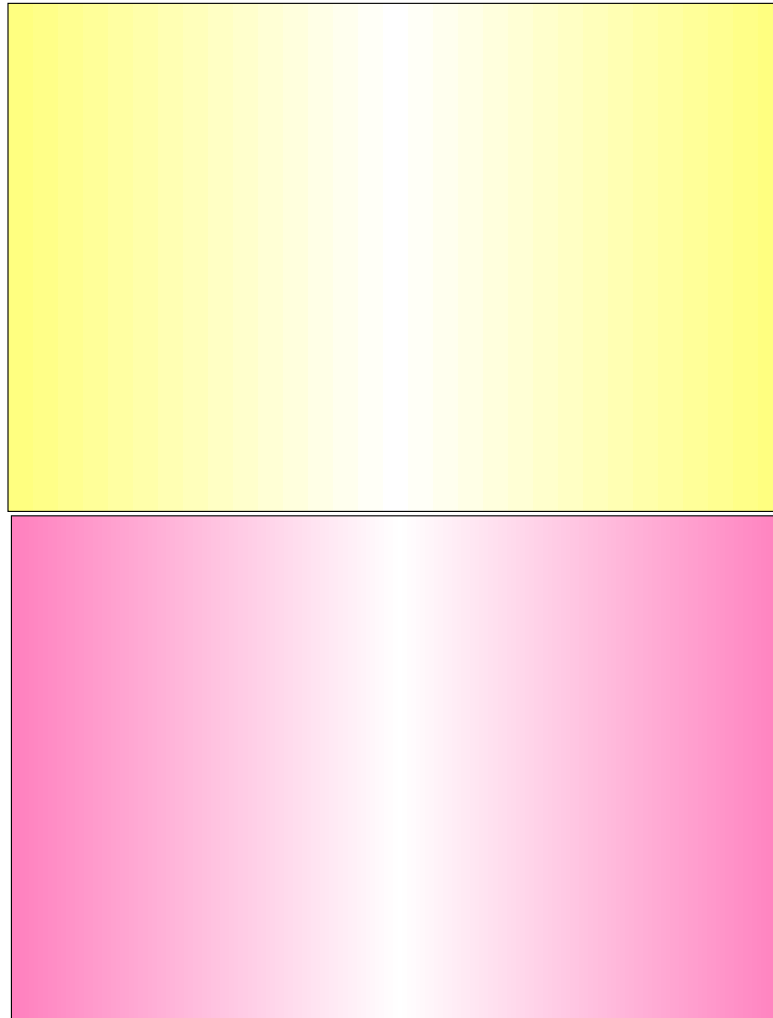
Perubahan pemungutan PKB dan BBNKB yang mengadopsi konsepsi *earmarked tax* menjadi wacana yang masih langka untuk dieksplorasi karena kendala, politis maupun teknis. Politisi mempengaruhi pembelajaran pemerintah dan tujuan mereka direfleksikan dalam aliran fiskal (Ghate and Zak, 2002). Seberapa besar *political will* pemerintah daerah dan DPRD (selaku lembaga legislatif yang berwenang mengesahkan anggaran) terlihat dari seberapa besar porsi yang dialokasikan untuk menangani masalah-masalah yang berkaitan dengan kendaraan bermotor.

Sepuluh tahun terakhir pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor terus meningkat, di atas 6% per tahun, serta penambahan panjang ruas jalan yang tidak signifikan apabila dibandingkan dengan tingkat pertumbuhan kendaraan, menambah *complicated*-nya persoalan kendaraan bermotor, termasuk masalah

**Tabel 3. Penerimaan Per Jenis Pajak Tahun 2001-2006**

TAHUN	PKB			BBN – KB		
	RENCANA	REALISASI	%	RENCANA	REALISASI	%
2001	760.000.000.000,-	871.168.927.128,-	114,63	1.265.000.000.000,-	1.359.769.775.224,-	107,49
2002	893.000.000.000,-	1.058.527.196.649,-	118,54	1.402.000.000.000,-	1.514.316.468.690,-	108,01
2003	1.285.940.000.000,-	1.402.154.438.396,-	109,04	1.645.012.000.000,-	1.760.797.754.040,-	107,04
2004	1.653.130.399.000,-	1.692.225.469.630,-	102,36	2.218.899.718.000,-	2.283.427.485.575,-	102,91
2005	1.935.840.000.000,-	1.960.369.264.584,-	101,27	2.480.952.326.000,-	2.657.468.623.836,-	107,11
2006	2.332.000.000.000,-	2.219.386.557.130,-	95,17	2.450.000.000.000,-	1.808.720.941.930,-	73,83

Sumber: Sudin Renbang, 2007



**Gambar 1. Desain Casual Loops Diagram (CLD) Model Proyeksi Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor**

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

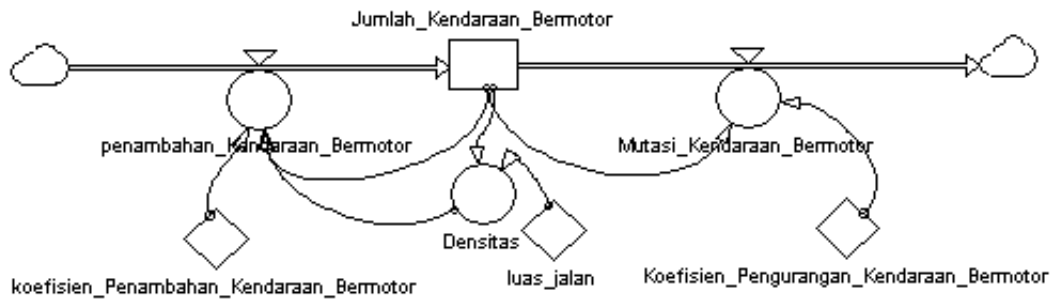
kemacetan dan ketersediaan bahan bakar minyak (BBM).

Tabel 2 menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di wilayah Provinsi DKI Jakarta berdasarkan database Dipenda Propinsi DKI Jakarta bahwa di tahun 2001 sampai dengan 2004 mengalami kenaikan mulai 9,06% dari tahun 2001 ke tahun 2002, 12,06% ke tahun 2003, 15,38% untuk tahun 2004. Penurunan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2001 sampai 7,53% untuk tahun 2005.

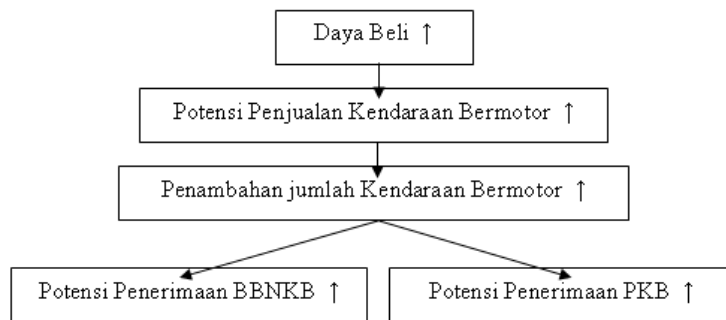
Penurunan jumlah kendaraan bermotor, mempengaruhi realisasi penerimaan PKB dan BBN-KB. Pada awalnya,

realisasi penerimaan PKB dan BBN-KB hampir selalu mencapai diatas 100%, namun mencapai semacam antiklimaks pada tahun 2006 sebagaimana dapat dilihat pada tabel 3.

Realisasi PKB tahun 2001 dan 2002 mencapai di atas 110%, namun, di tahun 2003 sampai dengan 2006 terjadi penurunan realisasi penerimaan (di bawah 110%), sedangkan realisasi penerimaan BBNKB untuk tahun 2001 dan 2002 terjadi peningkatan penerimaan sebesar lebih kurang 1,48%. Pada tahun 2003 dan 2004 terjadi penurunan, kecuali di tahun 2005 terjadi



Gambar 2. Model Hipotesa Awal  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007



Gambar 3. Relasi antara Daya Beli, Penerimaan BBNKB, dan Penerimaan PKB  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

Tabel 4. Indikator Ekonomi Makro dan Struktur APBN DKI Jakarta Periode 2001-2006

DESKRIPSI	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1 PDRB - Harga Berlaku (triliun Rp.)	263.69	299.97	334.33	375.56	436.25	501.58	579.90
2 PDRB - Harga Konstan 2000 (triliun Rp.)	238.67	250.33	263.62	278.52	295.27	312.70	333.35
3 Pertumbuhan Ekonomi (%)	4.74	4.89	5.31	5.65	6.01	5.90	6.40
4 PDRB Per-Kapita							
a. Dalam Jutaan Rupiah	31.12	35.17	38.91	43.41	50.97	57.17	65.79
b. Dalam US \$	2,992	3,934	4,597	4,673	5,185	6,295	7,230
5 Struktur Ekonomi (%)							
a. Pertanian dan Perdagangan	0.68	0.53	0.43	0.46	0.53	0.59	0.56
b. Industri, Listrik dan Air	28.36	27.68	27.09	28.02	27.20	28.15	27.32
c. Perdagangan dan Jasa	70.96	71.78	72.48	71.52	72.27	72.28	72.12
6 Tingkat Inflasi (%)	11.62	9.08	5.78	5.87	16.06	6.03	7.00
7 Kurs Rp Terhadap US \$	10,400	8,490	8,465	9,290	9,830	9,020	9,100
8 Total APBD (Triliun Rp)	9.27	10.92	12.40	13.42	15.37	17.43	20.39
9 Pertumbuhan APBD (%)	-	17.80	13.55	8.23	16.54	13.40	16.98
10 Total PAD	3.64	4.51	5.47	6.68	7.58	8.45	10.08
11 Total Pajak Daerah dan BHP	5.83	6.70	8.08	9.60	10.90	12.01	7.32
12 Pertumbuhan Pajak Daerah dan BHP	-	14.92	20.60	18.81	13.54	10.18	(39.05)
13 Tax Ratio	2.44	2.68	3.07	3.45	3.69	3.84	1.26
14 Jumlah Wisman (juta orang)	1.11	1.16	0.98	1.06	1.17	1.22	1.25
15 Jumlah Penduduk Bekerja (juta orang)	4.02	3.84	3.97	4.10	3.57	3.53	3.54
16 Jumlah Angkatan Kerja (juta orang)	3.42	3.27	3.38	3.50	4.18	4.12	4.09
17 Tingkat Pengangguran Terbuka (%)	15.07	14.80	14.86	14.70	14.73	14.31	13.27

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

**Tabel 5. Pertumbuhan Ruas Jalan dan Pertumbuhan Jumlah Kendaraan**

NO	FUNGSI	TH. 2004 PANJANG (M)	TH. 2005 PANJANG (M)	PERTUMBUHAN	
				PANJANG JALAN (M)	(%)
1	Tol	112,960.00	112,960.00	0,00	0,00
2	Arteri	640,238.32	655,238.32	15,000.00	2.34
3	Kolektor	835,339.01	835,339.01	-	-
4	Lokal	5,621,472.86	5,621,472.86	-	-
TOTAL		7,210,010.19	7,225,010.19	15,000.00	0.21

Sumber: Dinas pekerjaan umum provinsi DKI Jakarta

kenaikan. Penurunan yang cukup drastis terjadi di tahun 2006, yaitu sebesar lebih kurang 33,26% dari tahun 2005.

Fenomena di atas menjadi signifikan untuk dijadikan sebuah *research problem*, untuk mempertanyakan bagaimana potensi penerimaan PKB dan BBN-KB pada tahun-tahun selanjutnya. Lebih dari itu, seharusnya dieksplorasi berbagai alternatif faktor-faktor lain, yang dapat digunakan untuk memproyeksikan penerimaan PKB dan BBNKB.

#### METODE PENELITIAN

Terdapat tiga pendekatan perencanaan penerimaan pajak, yaitu (1) makro, (2) mikro, dan (3) inkremental (Jenkins and Shukala, 1984; Gunadi, 2007). Seperti halnya perencana pajak pusat, perencanaan penerimaan pajak daerah pun dari tahun ke tahun dilakukan berdasarkan pendekatan inkremental karena lebih praktis dan pragmatis.

Pada pajak pusat, rencana penerimaan pajak suatu tahun (X1) didasarkan pada realisasi penerimaan tahun sebelumnya (X0) dengan penyesuaian terhadap (1) pertumbuhan ekonomi, (2) inflasi, (3) bunga, (4) nilai tukar, (5) harga dan produksi migas (untuk PPH Migas), dan (6) *potential gains* atau *potential loss* penerimaan pajak yang akan terjadi pada tahun X1. Sedangkan, faktor-faktor yang diperhitungkan dalam perencanaan pajak daerah di Propinsi DKI Jakarta adalah PDRB, pertumbuhan ekonomi, tingkat inflasi, kurs rupiah terhadap dollar Amerika, *tax ratio* dan faktor lain (Dispenda DKI Jakarta, 2008).

Penelitian ini mencoba mengagas alternatif lain untuk menyusun rencana penerimaan PKB dan BBNKB yaitu dengan menggunakan model dinamis. Alternatif ini dalam beberapa hal mempunyai banyak kelebihan karena (1) Dapat menggambarkan situasi sebenarnya; (2) Dapat juga memasukkan variabel-variabel kualitatif sebagai *auxiliaries*, selain variabel-variabel kuantitatif. *Causal loops diagram* (CLD) dalam penelitian ini diilustrasikan di dalam gambar 1.

#### HASIL DAN PEMBAHASAN

Obyek PKB adalah kendaraan bermotor. Oleh karena itu, jumlah kendaraan bermotor seharusnya merupakan variabel utama yang menentukan potensi penerimaan PKB. Jumlah kendaraan bermotor berubah-ubah, tergantung pada pola penambahan kendaraan bermotor (khususnya dari kendaraan baru) dan pola pengurangan kendaraan bermotor (mutasi). Pada saat yang bersamaan, pola penambahan juga menjadi dasar penghitungan BBNKB, karena obyek BBNKB adalah pengalihan. Berbeda dengan PKB yang dipungut setiap tahun, BBNKB hanya dikenakan pada saat pengalihan (lihat gambar 2).

Peneliti berpendapat bahwa basis penghitungan rencana penerimaan PKB dan BBNKB seharusnya didasarkan pada pola penambahan/pertambahan dan pengurangan (mutasi) kendaraan bermotor, yang pada akhirnya mempengaruhi jumlah kendaraan bermotor. Hal ini didasarkan pada argumentasi berdasarkan ketentuan legal formal bahwa obyek PKB adalah kendaraan bermotor. Dengan demikian, jumlah kendaraan bermotor yang menentukan berapa potensi penerimaan PKB.

Pola penambahan kendaraan bermotor baik kendaraan baru (pengalihan pertama) maupun kendaraan lama (pengalihan ke-2 dan seterusnya) menentukan potensi penerimaan BBNKB, namun pada akhirnya, juga akan menentukan potensi penerimaan PKB. Dengan demikian variabel-variabel yang mempengaruhi penjualan kendaraan bermotor baru, seharusnya juga menjadi bagian dari sub- sistem penelitian ini. Namun, agar tidak terperangkap dalam bias penelitian bisnis otomotif, maka variabel-variabel yang dapat dijadikan sebagai pilihan untuk menjadi *auxiliaries*, antara lain *pertama*, kondisi makro ekonomi akan mempengaruhi daya beli masyarakat, begitu pula sebaliknya. Dengan demikian, kondisi ekonomi makro, seperti nilai tukar, tingkat suku bunga dan inflasi, serta pendapatan perkapita seharusnya menjadi salah satu indikator yang dapat mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB. Indikator ekonomi makro dan struktur APBN DKI Jakarta periode 2001 – 2007 ditunjukkan

pada tabel 4.

*Kedua* yaitu variabel daya beli. Sesuai dengan hukum penawaran dan permintaan, tingkat penjualan juga dipengaruhi oleh daya beli masyarakat. Karena itu, tingkat daya beli seharusnya menjadi salah satu indikator yang dapat mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB. Jika daya beli masyarakat meningkat, maka kemampuan untuk membeli kendaraan bermotor juga meningkat dan potensi penerimaan BBNKB juga akan meningkat. Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor baru, akan meningkatkan potensi penerimaan PKB. Skemanya seperti terlihat pada gambar 3.

*Ketiga*, salah satu penyebab kemacetan, akibat tidak seimbang antara pertumbuhan ruas jalan dan pertumbuhan jumlah kendaraan yang menyebabkan densitas. Tabel 1 menunjukkan bahwa tahun 2004, jumlah kendaraan di Jakarta tumbuh sebesar 15,38% dan pada tahun 2005 tumbuh sebesar 7,28%, namun, pertumbuhan ruas jalan tidak sebanding dengan hal tersebut (lihat tabel 5). Karena itu, untuk mengatasi masalah kemacetan pemerintah akan mengeluarkan kebijakan transportasi, yang pada akhirnya mempunyai implikasi negatif terhadap penerimaan PKB dan BBNKB - misalnya, jika pemerintah mengeluarkan kebijakan yang membatasi jumlah kendaraan (lihat penjelasan selanjutnya). Karena itu, densitas – yaitu kepadatan jumlah kendaraan yang berbanding dengan ruas jalan –, seharusnya menjadi salah satu indikator yang dapat mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB.

*Keempat*, kebijakan publik untuk mengurangi laju pertumbuhan kendaraan bermotor merupakan pilihan dari berbagai alternatif yang ada. Seringkali antara satu tujuan atau kepentingan berbenturan dengan yang lain. PKB dan BBNKB masih menjadi idola penerimaan pajak daerah tentunya tidak bisa dipungkiri lagi. Namun kemacetan yang luar biasa, pada akhirnya justru kontraproduktif karena menyebabkan kerugian ekonomi yang jumlahnya dalam kisaran triliunan.

Tentu dapat dipahami jika pemerintah DKI Jakarta kemudian membuat kebijakan-kebijakan yang seperti ini tidak mendukung pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, atau berencana mengeluarkan kebijakan guna mengurangi laju pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Misalnya kebijakan penerapan kendaraan bermotor dengan nomor polisi ganjil atau genap secara bergiliran, serta pembatasan umur kendaraan.

Untuk mendorong pengalihan preferensi dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan transportasi massa, serta meredam hasrat masyarakat untuk membeli kendaraan baru, pemerintah juga mengembangkan sarana transportasi massa yang relatif nyaman, seperti busway. Gambar 2 dan 3 mengilustrasikan *transportation master plan* tahun 2020 dan *possible alternatives of trunk transportation system* yang dilakukan oleh SI-TRAMP.

*Kelima*, migrasi penduduk ke pinggiran Jakarta,

secara empiris belum terbukti mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB di DKI Jakarta. Meskipun demikian data belanja bagi hasil pajak kepada pemerintah kab/kota, khususnya belanja bagi hasil PKB/BBNKB untuk daerah-daerah pinggiran Jakarta seperti Depok, Bogor dan Bekasi, cenderung mengalami peningkatan, sebagaimana ditunjukkan dalam tabel 5.

Hal ini dapat menjadi salah satu indikator bahwa migrasi penduduk ke pinggiran Jakarta mempunyai implikasi terhadap penerimaan PKB dan BBNKB. Terlebih dengan ditegakkannya penerapan asas domisili kepemilikan kendaraan bermotor, menyebabkan kecenderungan Wajib Pajak memilih meregistrasikan kendaraannya di tempat domisili.

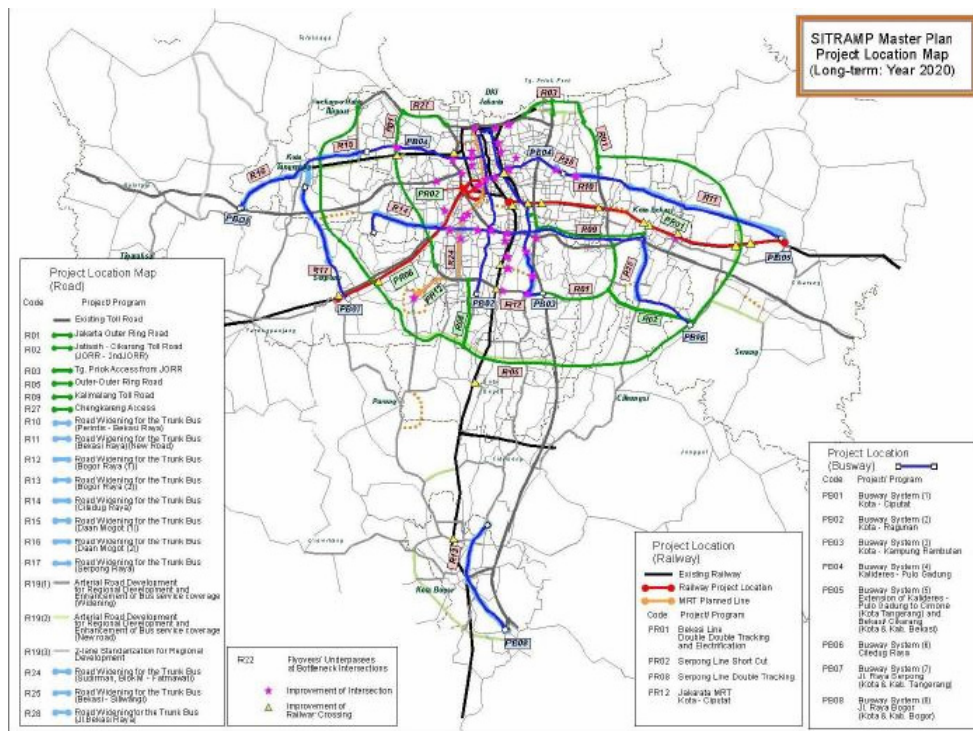
*Keenam*, pengaruh kontribusi penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak pertama terhadap penerimaan BBNKB I dan PKB. Data jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta akan lebih bermakna, jika dikaitkan dengan jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB. Data ini dapat menunjukkan jumlah dan prosentase penambahan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Secara keseluruhan jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB pada tahun 2002 sampai dengan 2006 dapat dilihat pada tabel 6. Tabel tersebut perlu dielaborasi lagi agar dapat dibaca pola penambahan kendaraan bermotor karena pengalihan pertama (mobil baru) ke pengalihan kedua dan seterusnya (mobil bekas).

*Ketujuh*, kontribusi penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak kedua (dan seterusnya) terhadap penerimaan BBNKB II dan PKB. Data penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak kedua (dan seterusnya) diperlukan untuk menyempurnakan pemodelan *stock flow diagram* (SFD), karena secara empiris pertambahan jumlah kendaraan bermotor terjadi bukan hanya karena pertambahan mobil-mobil baru, tetapi juga pertambahan mobil bekas. Selain itu, secara legal formal, setiap pengalihan kendaraan bermotor kepada pihak kedua dan seterusnya, merupakan obyek BBN-KB II. Tabel 7 memperlihatkan jumlah kendaraan pengalihan kedua dan penerimaan BBNKB II di Propinsi DKI Jakarta untuk tahun 2002–2006. Meskipun demikian, variabel ini dapat saja diabaikan, karena sebagaimana telah dijelaskan dalam poin 6,96% penerimaan BBNKB disumbang oleh BBNKB I.

*Kedelapan*, pada dasarnya, proyeksi penerimaan yang dibuat selama lima tahun ke depan akan menghasilkan nilai yang berbeda, jika asumsi-asumsi yang digunakan juga berbeda. Berikut ini akan dijelaskan beberapa skenario proyeksi penerimaan. Skenario dibuat dengan memasukkan semua faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan PKB dan BBNKB, namun prosentase penambahan kendaraan bermotor dibuat dalam bentuk konstanta. Adapun penentuan angka konstanta dipilih dengan mendasar pada data sebagai berikut.

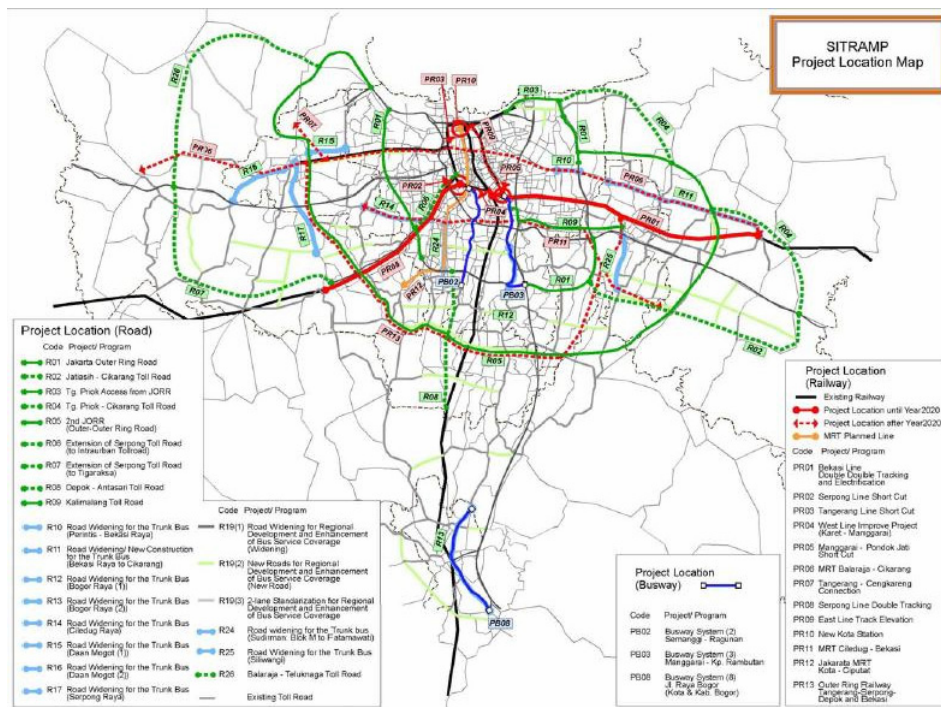
Jumlah kendaraan bermotor menentukan besarnya





Gambar 4. Jakarta Greater Area (Jabodetabek) Transportation Master Plan (2020)

Sumber: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?goto=lastpost&t=121872>



Gambar 5. Possible Alternatives of Trunk Transportation System

Sumber: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?goto=lastpost&t=121872>

**Tabel 6. Jumlah Kendaraan Bermotor yang Membayar BBNKB**

NO	JENIS KENDARAAN	2002	2003	2004	2005	2006
1	SEDAN dsj	41,057	39,417	38,816	85,660	53,884
2	TAKSI	71	79	1,687	2,723	904
3	JEEP dsj	13,121	14,437	13,047	24,427	15,163
4	MINIBUS/BUS dsj	73,215	70,414	102,221	173,911	117,546
5	RODA DUA	284,213	349,336	419,354	575,842	517,173
6	PICK UP dsj	14,048	14,592	16,542	24,135	15,544
7	TRUCK, DUMP TRUCK dsj	2,869	2,709	2,634	3,260	2,729
8	MICROLET/OTOLET	1,413	1,496	1,537	1,768	1,268
9	RODA TIGA dsj	687	776	515	523	631
10	ALAT-ALAT BERAT	2,868	3,075	3,193	3,095	2,674
11	DOUBLE CABIN, DELVAN dsj	9,710	9,476	10,054	13,772	9,500

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

**Tabel 7. Jumlah Kendaraan Bermotor Baru yang Membayar BBNKN-1**

NO	JENIS KENDARAAN BERMOTOR	2002	2003	2004	2005	2006
1	SEDAN dsj	15,758	19,412	19,665	20,689	13,974
2	TAKSI	54	71	1,679	2,716	903
3	JEEP dsj	7,008	9,831	8,574	7,997	5,084
4	MINIBUS/BUS dsj	54,329	54,438	85,453	112,356	71,988
5	RODA DUA	214,409	292,230	356,729	405,022	376,745
6	PICK UP dsj	9,657	11,117	13,067	14,691	8,478
7	TRUCK, DUMP TRUCK dsj	2,420	2,306	2,206	1,956	1,627
8	MICROLET/OTOLET	979	1,167	1,340	1,179	850

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

**Tabel 8. Jumlah Kendaraan Bermotor yang Membayar BBNKB Tahun 2002 s.d 2006**

NO	JENIS KENDARAAN	2002	2003	2004	2005	2006
1	Sedan dsj	41,057	39,417	38,816	85,660	53,884
2	Taksi	71	79	1,687	2,723	904
3	Jeep dsj	13,121	14,437	13,047	24,427	15,163
4	Minibus/bus dsj	73,215	70,414	102,221	173,911	117,546
5	Roda dua	284,213	349,336	419,354	575,842	517,173
6	Pick up dsj	14,048	14,592	16,542	24,135	15,544
7	Truck, dump truck dsj	2,869	2,709	2,634	3,260	2,729
8	Microlet/otolet	1,413	1,496	1,537	1,768	1,268
9	Roda tiga dsj	687	776	515	523	631
10	Alat-alat berat	2,868	3,075	3,193	3,095	2,674
11	Double cabin, delvan dsj	9,710	9,476	10,054	13,772	9,500

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

PKB yang akan diterima. Berdasarkan data yang diperoleh dari Sudin Rembang, jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta pada tahun 2003 yaitu berjumlah 2.639.519 dan menyumbang Rp 1,402,154,438,396,00. Sedangkan, pada tahun 2006 jumlah kendaraan bermotor yaitu sebesar 3.370.433 dan menyumbang sebesar Rp 2,219,386,557,130,00. Hal ini menunjukkan bahwa adanya kenaikan jumlah kendaraan bermotor sebesar 27,7% dan kenaikan PKB sebesar 58,2% antara tahun 2003 dan 2006.

Data jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta akan lebih bermakna, jika dikaitkan dengan jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB. Data

ini dapat menunjukkan jumlah dan prosentase penambahan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta (lihat tabel 8).

Tabel 7 telah menunjukkan bahwa penerimaan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Kendaraan Baru (BBNKB 1) menyumbang rata-rata 96% pada penerimaan total BBNKB. Untuk itu, guna mengetahui *trend* penerimaan BBNKB, penambahan kendaraan bermotor dari penjualan kendaraan bermotor baru yang menjadi obyek BBNKB-1, penambahan kendaraan bermotor dari penjualan mobil bekas atau pengalihan untuk kedua kalinya (BBNKB-2), serta perpindahan (mutasi) kendaraan bermotor dari DKI Jakarta, maka

Tabel 9. Jumlah Kendaraan Bermotor Baru yang Membayar BBNKB-1

No	Jenis kendaraan bermotor	2002	2003	2004	2005	2006
1	Sedan dsj	15,758	19,412	19,665	20,689	13,974
2	Taksi	54	71	1,679	2,716	903
3	Jeep dsj	7,008	9,831	8,574	7,997	5,084
4	Minibus/bus dsj	54,329	54,438	85,453	112,356	71,988
5	Roda dua	214,409	292,230	356,729	405,022	376,745
6	Pick up dsj	9,657	11,117	13,067	14,691	8,478
7	Truck, dump truck dsj	2,420	2,306	2,206	1,956	1,627
8	Microlet/otolet	979	1,167	1,340	1,179	850
9	Roda tiga dsj	16	132	141	-	211
10	Alat-alat berat	2,296	2,450	2,707	2,117	1,643
11	Double cabin, delvan dsj	7,473	7,658	8,234	8,699	5,916

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

Tabel 10. Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Sedan

Keterangan	2002	2003	2004	2005	2006
Total Jumlah KBm Sedan	372,742	376,985	376,102	343,837	324,787
Penambahan (Total BBNKB)	41,057	39,417	38,816	85,660	53,884
Kendaraan Baru (BBNKB-1)	15,758	19,412	19,665	20,689	13,974
Kendaraan Lama (BBNKB-2)	25,299	20,005	19,151	64,971	39,910
Mutasi Keluar	(48,316)	(35,174)	(39,699)	(117,925)	(72,934)

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

Tabel 11. Prosentase Penambahan dan Mut

Prosentasi	2002	2003	2004	2005	2006	Rata-rata
Penambahan KBm (Total BBNKB)	0.11	0.10	0.10	0.25	0.17	0.15
Kendaraan Baru (BBNKB-1)	0.04	0.05	0.05	0.06	0.04	0.03
Kendaraan Lama (BBNKB-2)	0.07	0.05	0.05	0.19	0.12	0.10
Mutasi Keluar	0.13	0.09	0.11	0.34	0.22	0.18

Sumber: Sudin Rembang, Nopember 2007

dibutuhkan data mengenai jumlah kendaraan bermotor yang membayar BBNKB-1 sebagaimana tercantum dalam tabel 9.

Kami melakukan penghitungan jumlah kendaraan dengan rumus sebagai berikut.

Jumlah Kendaraan Tahun Lalu + Penambahan KBm - Mutasi Keluar = Jumlah Kendaraan Tahun Ini

Dengan demikian maka, mutasi kendaraan bermotor jenis sedan yang keluar dari DKI Jakarta dihitung dengan rumus sebagai berikut.

Mutasi Keluar = Jumlah Kendaraan Tahun ini - Jumlah Kendaraan Tahun Lalu - Penambahan KBm

Untuk melihat *trend* dari jumlah kendaraan bermotor sedan dan mutasinya selama tahun 2002–2006, dalam bentuk gambar 6. Dari gambar tersebut, dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor sedan memiliki kecenderungan menurun. Penambahan KBm dari

penjualan kendaraan baru juga mengalami penurunan. Bahkan, berdasarkan data Sudin Rembang per Nopember 2007, penjualan kendaraan bermotor jenis sedan di DKI Jakarta, sebagai tercatat dalam penerimaan BBNKB-1, hanya jumlah 10,676 unit.

Untuk menentukan proyeksi penerimaan PKB Jenis Sedan, maka akan data yang akan digunakan adalah rata-rata kontribusi penerimaan PKB kendaraan jenis sedan per unit kendaraan sebagaimana dilihat dalam tabel 12.

Untuk menentukan proyeksi penerimaan BBNKB 1, maka akan data yang akan digunakan adalah rata-rata kontribusi penerimaan BBNKB 1 kendaraan jenis sedan per unit kendaraan sebagaimana dilihat dalam tabel 13.

Berdasarkan data tersebut, maka dalam skenario 1 ini, *stock flow diagram* disusun seperti dalam gambar 7. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi jumlah kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 8.

Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penambahan kendaraan bermotor sedan pada lima

**Tabel 12. PKB Sedan Per Unit Tahun 2002 s.d 2007**

Tahun	PKB/UNIT
2002	1148529
2003	1311354
2004	1453360
2005	1644393
2006	1804057
2007	1869887
<i>Rata-Rata</i>	1538596.67

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 13. BBNKB 1 Sedan Per Unit Tahun 2002 s.d 2007**

Tahun	Rata-rata BBNKB-1/KBm
2002	1148529
2003	1311354
2004	1453360
2005	1644393
2006	1804057
2007	1869887
<i>Rata-Rata</i>	1538596.67

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 14. Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB 1 KBM Jenis Sedan Lima Tahun Mendatang**

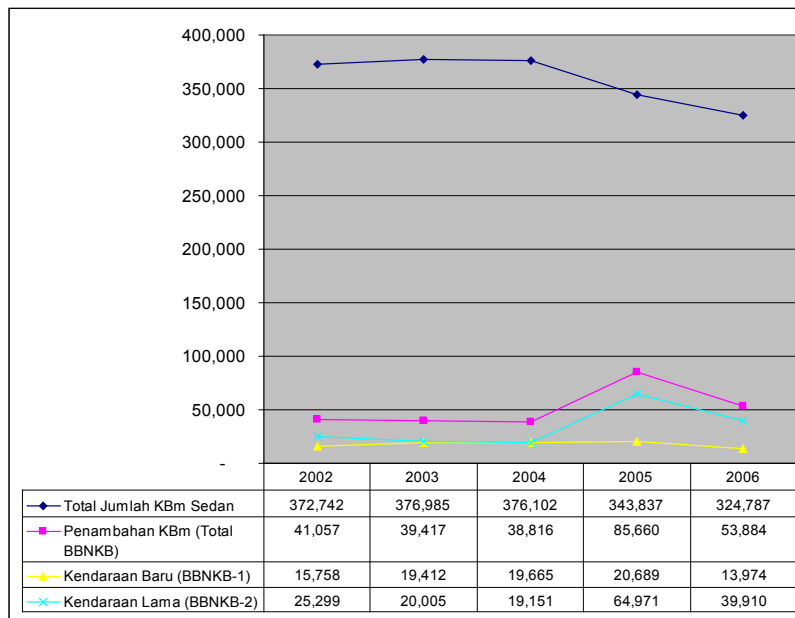
Tahun	Penambahan KBM Sedan	Penerimaan BBNKB Sedan	Milah KBM Sedan	Penerimaan PKB Sedan
1	4,859.75	4,080,407,426.15	35,244.50	825,793,013.17
2	5,043.71	4,234,868,940.35	36,579.80	857,079,614.05
3	5,234.61	4,395,154,164.66	37,965.53	889,547,884.14
4	5,432.71	4,561,480,871.25	39,403.59	923,242,170.19
5	5,638.26	4,734,074,836.77	40,895.94	958,208,461.33

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 15. Proyeksi Penerimaan PKB dan BBNKB 1 KBM Jenis Mini Bus Lima Tahun Mendatang**

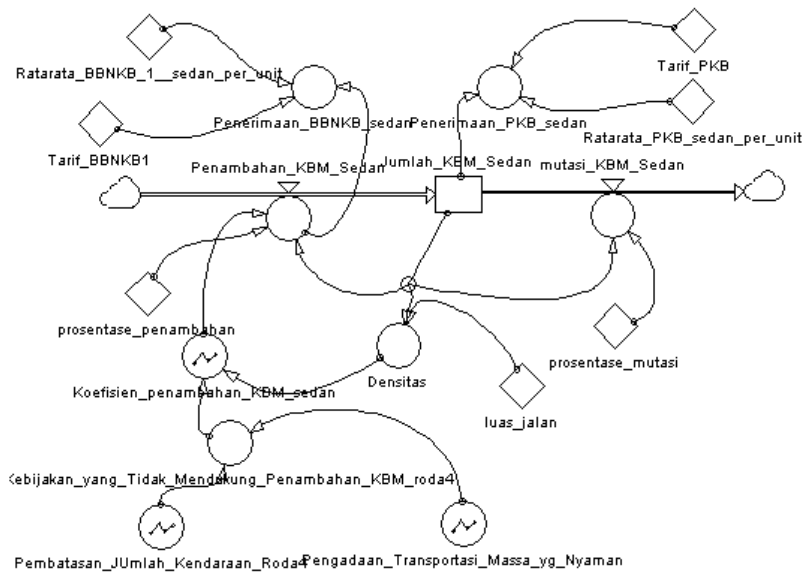
Tahun	Penambahan KBM Mini Bus	Penerimaan BBNKB Mini Bus	Milah KBM Mini Bus	Penerimaan PKB Mini Bus
1	3,286.92	2,575,179,708.68	38,030.66	628,560,002.88
2	3,340.93	2,617,499,098.13	38,655.43	638,886,069.75
3	3,395.84	2,660,515,389.87	39,290.49	649,382,069.87
4	3,451.65	2,704,240,108.13	39,935.99	660,050,809.58
5	3,508.38	2,748,684,969.24	40,592.12	670,895,141.88

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



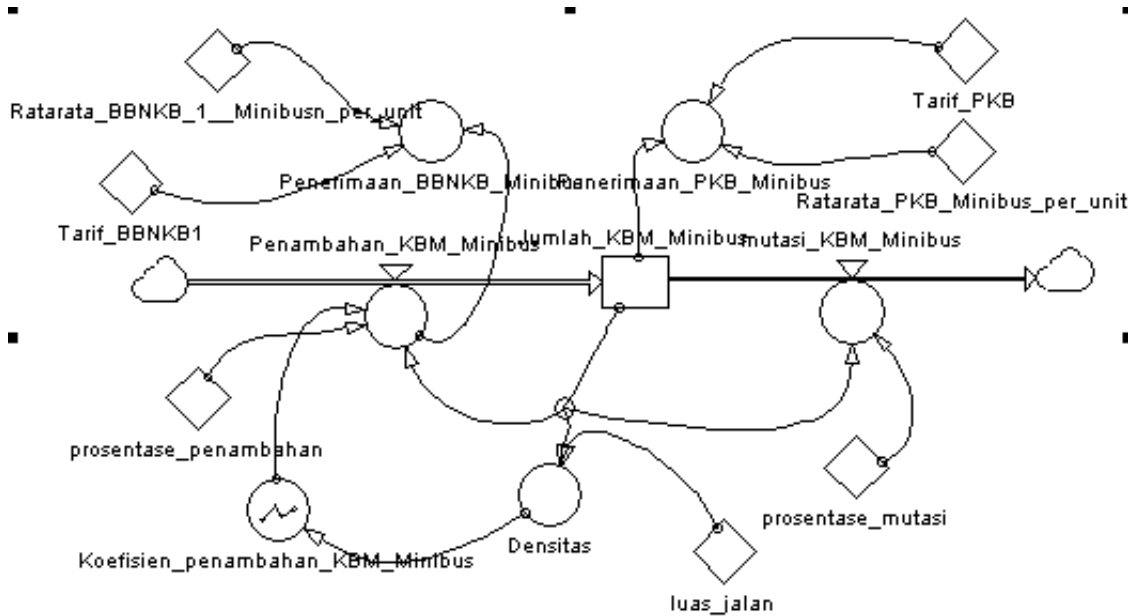
**Gambar 6. Trend Jumlah dan Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Sedan Tahun 2002 sd 2006**

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



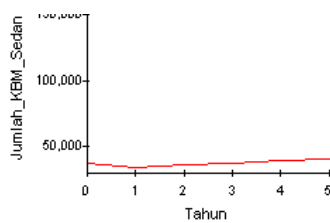
Gambar 7. Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 dan PKB Jenis Sedan (Skenario 1 - dalam Stock Flow Diagram)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



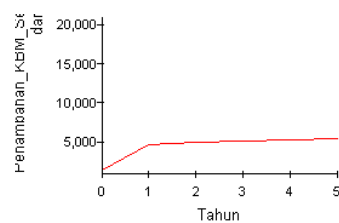
Gambar 8. Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 dan PKB Jenis Minibus/Bus (Skenario 1 - dalam Stock Flow Diagram)

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



Gambar 9. Hasil Model Simulasi Jumlah Kendaraan Bermotor Jenis Sedan (5 Tahun Kedepan)

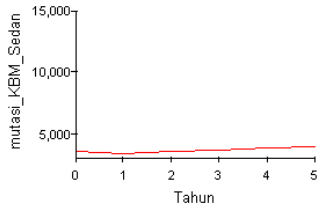
Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008



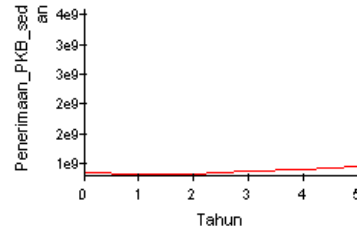
Gambar 10. Hasil Model Simulasi Penambahan Kendaraan Bermotor

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

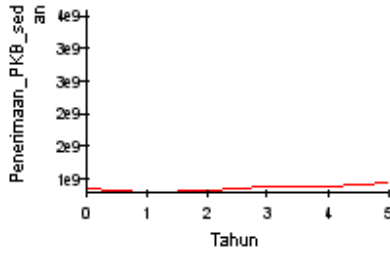




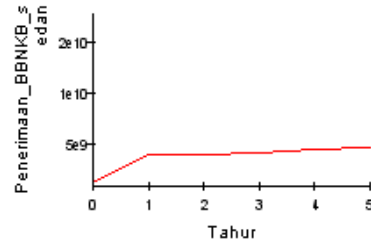
**Gambar 11. Hasil Model Simulasi Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Sedan (5 Tahun Kedepan)**  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



**Gambar 12. Hasil Model Simulasi Penerimaan PKB Kendaraan Bermotor Jenis Sedan 5 Tahun Kedepan**  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



**Gambar 13. Hasil Model Simulasi Penerimaan PKB Kendaraan Bermotor Jenis Sedan 5 Tahun Kedepan**  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



**Gambar 14. Hasil Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 Kendaraan Bermotor Jenis Sedan (5 Tahun Kedepan)**  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.

tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 9. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi mutasi kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 10.

Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penerimaan PKB kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 11. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penerimaan BBNKB 1 kendaraan bermotor sedan pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 12.

Dalam bentuk tabel, hasil simulasi memberikan gambaran penerimaan PKB, BBNKB1, serta jumlah kendaraan jenis sedan seperti dalam gambar 13.

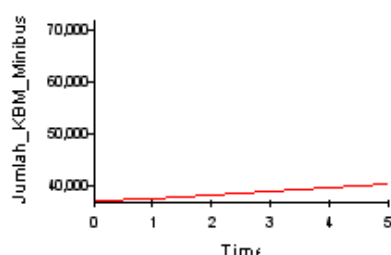
Untuk menentukan proyeksi penerimaan PKB, maka akan data yang akan digunakan adalah rata-rata kontribusi penerimaan PKB kendaraan jenis minibus/bus per unit kendaraan sebagaimana dilihat dalam tabel 14. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi jumlah kendaraan bermotor minibus/bus pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 14. Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi penambahan kendaraan bermotor minibus/bus pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 15.

Hasil simulasi memberikan gambaran proyeksi mutasi kendaraan bermotor Minibus/Bus pada lima tahun mendatang adalah seperti dalam gambar 16. Dalam bentuk tabel, hasil simulasi memberikan gambaran penerimaan PKB, BBNKB1, serta jumlah kendaraan jenis Minibus/Bus terlihat dalam tabel 15.

## KESIMPULAN

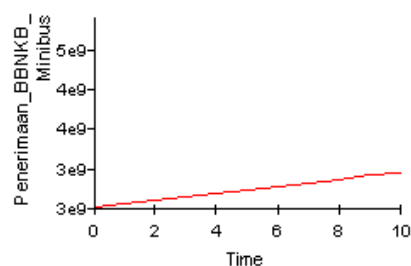
Pada umumnya, proyeksi penerimaan PKB dan BBNKB selain dipengaruhi oleh variabel yang menjadi *tax base* itu sendiri, seperti jumlah kendaraan untuk PKB dan pengalihan kendaraan bermotor untuk BBNKB, tetapi juga oleh variabel-variabel lainnya, seperti makro ekonomi, daya beli masyarakat, kontribusi penambahan kendaraan yang berasal dari pengalihan pihak kedua (dan seterusnya) terhadap penerimaan BBNKB-II dan PKB, densitas, Kebijakan yang tidak mendukung, pengadaan transportasi Massa yang nyaman, dan migrasi penduduk ke pinggiran Jakarta. Untuk membuat proyeksi atau perencanaan penerimaan PKB dan BBN-KB yang lebih realistis, seharusnya tidak berdasarkan metode inkremental, melainkan dengan mempelajari pola/tren jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Dengan demikian, model dinamis dapat menjadi satu alternatif untuk melengkapi model perencanaan yang telah dilakukan selama ini.

Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti merekomendasikan agar perencanaan penerimaan PKB dan BBNKB hendaknya memperhatikan pula faktor-faktor atau variabel-variabel lain selain makro ekonomi, agar penerimaan dapat diproyeksikan dengan lebih komprehensif. Dengan demikian, yang dijadikan sebagai LEVEL/STOCK dalam model sistem dinamis penerimaan PKB adalah proyeksi jumlah kendaraan bermotor. Pola penambahan dan mutasi kendaraan bermotor merupakan sub sistem yang harus dijadikan sebagai acuan, bukan saja terkait dengan penerimaan BBNKB



**Gambar 15.** Hasil Model Simulasi Mutasi Kendaraan Bermotor Jenis Minibus/Bus 5 Tahun Kedepan

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.



**Gambar 16.** Hasil Model Simulasi Penerimaan BBNKB 1 Kendaraan Bermotor Jenis Minibus/Bus

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008.

tetapi juga pada akhirnya dapat mempengaruhi jumlah kendaraan bermotor.

Hal lain yang dapat dijadikan sebagai rekomendasi adalah bahwa Dipenda DKI Jakarta hendaknya mempertimbangkan alternatif lain selain PKB dan BBNKB untuk dijadikan sebagai primadona penerimaan, misalnya pajak restoran yang relatif tidak mempunyai variabel sebanyak penerimaan PKB dan BBNKB. Selain itu, pajak restoran merupakan sumber penerimaan yang potensial dan *sustainable*, mengingat dasar pengenaan pajak ini adalah konsumsi makanan dan minuman yang disajikan di restoran dan sejenisnya. Hal ini dilandasi dengan kenyataan bahwa kebutuhan pangan adalah kebutuhan yang paling mendasar serta dengan memperhatikan bahwa jumlah restoran dan sejenisnya di Jakarta relatif sangat banyak (dibanding daerah lain), serta potensi bisnis kuliner yang besar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Barratt E.M. and Y. Smith S. 2005. Examination of an Altered Barcode on a Vehicle Tax Disc. *Science & Justice*, Vol. 45, No. 3 (Juli).
- Blanthorne, Cynthia M. 2000. *The Role of Opportunity and Beliefs On Tax Evasion: A Structural Equation Analysis*. Dissertation. Arizona State University.
- Debu Makin Pekat di Jakarta, [www.pelangi.or.id](http://www.pelangi.or.id)
- Fajar, Mohammad, 2006. Perlakuan Pajak Penghasilan Atas Uplift pada Industri Hulu Migas. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol. 14, No. 3 (September).
- Feltensein, Andrew and Shigeru Iwata. 2005. Decentralization and Macroeconomic Performance in China: Regional Autonomy Has Its Costs. *Journal of Development Economics*, Vol. 76, No. 2 (April).
- Ghate, Chetan A, Paul J. Zak. 2002. Growth of government and the politics of fiscal policy, Structural Change and Economic Dynamics, [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com).
- Gunadi, 2007. *Rumitnya Menggapai Rencana Penerimaan Pajak*, diunduh dari [www.pajak.go.id](http://www.pajak.go.id).
- Haan, Peter de; Anja Peters, and Roland W. Scholz. 2007. Reducing Energy Consumption in Road Transport Through Hybrid Vehicles: Investigation of Rebound Effects, and Possible Effects of Tax Rebates. *Journal of Cleaner Production*, Vol. 15, No. 11-12.
- Luthfi, Ahmad. 2006. Evolusi Penarikan Pajak Daerah di Indonesia. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.14, No.4 (Desember).
- Mahdavi, Saeid. The level and composition of tax revenue in developing countries: Evidence from unbalanced panel data. *International Review of Economics & Finance*, Vol. 17, No. 4 (October).
- Marsiliani, Laura and Thomas I. Renstrom. 2000. Time Inconsistency in Environmental Policy: Tax Earmarking as a Commitment Solution. *The Economic Journal*, Vol. 110, [www.jstor.org](http://www.jstor.org).
- Millock, Katrin, Ex Post Evaluation of an Earmarked Tax on Air Pollution, [www.ingentaconnect.com](http://www.ingentaconnect.com).
- Mithneck, Beth A. 1991. Territoriality and Regional Economic Autonomy in the USSR. *Studies In Comparative Communism*, Vol. 24, No. 2 (Juni).
- Shome, Parthasarathi. 2003. Tax Policy and the Design of a Single Tax System, Asia Pasific Bulletin, *International Bureau of Fiscal Documentation*, (Maret).
- Sidik, Machfud. *Optimalisasi Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah Dalam Rangka Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah*, Disampaikan dalam Acara Orasi Ilmiah dengan Tema "Strategi Meningkatkan Kemampuan Keuangan daerah Melalui Penggalan Potensi Daerah Dalam Rangka Otonomi Daerah" Acara Wisuda XXI STIA LAN Bandung Tahun Akademik 2001/2002 - di Bandung, 10 April 2002. [www.mediaindo.co.id](http://www.mediaindo.co.id).
- Sterman, John D. 2000. *'Model Testing', Business Dynamics Systems Thinking and Modeling for A Complex World*. Boston: Irwin Mc Graw-Hill.

# Pengaruh Aset dan Manajemen *Inventory* terhadap Manajemen Laba

ISKANDAR RUSLI<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Ekonomi Universitas Pancasila

**Abstract.** This research aimed to study the influence of the values of quick ratio, debt ratio, return-on-assets, inventory turnover, and assets turnover toward the net profit before tax in the food and beverage industries in Jakarta Stock Exchange in the year 2002-2006. The approach used is qualitative approach with double regression. The result shows that the variables of quick ratio, inventory turnover, assets turnover, return-on-assets significantly influence the profit before tax. The use of financial ratio is proved to be beneficial for profit management.

Keywords: *assets, stock, profit before tax*

## PENDAHULUAN

Praktek akuntansi yang mengikuti standar akuntansi keuangan cenderung kurang memahami kebutuhan seluruh pengguna laporan keuangan karena memang akuntansi itu dipengaruhi oleh faktor-faktor sosial, politik, ekonomi, hukum, dan waktu (Gunadi, 1997). Sehubungan dengan penetapan besarnya penghasilan bersih yang menjadi dasar pengenaan pajak dengan mendasarkan pada undang-undang perpajakan, pemerintah sebagai salah satu pengguna laporan keuangan mempunyai sudut pandang tersendiri untuk menentukan besarnya penghasilan yang diperoleh dan biaya yang dikeluarkan oleh suatu perusahaan. Kecenderungan perbedaan pengakuan dan persepsi ini pada akhirnya akan menguatkan perbedaan di antara kedua pihak dalam pengakuan dan pencatatan transaksi.

Di Indonesia, ada dua bentuk perbedaan dalam perlakuan pos rekening yang mempengaruhi penghitungan laba rugi (Tjahjono, 1997). *Pertama*, perbedaan tetap adalah transaksi-transaksi pendapatan dan biaya tertentu yang boleh diakui akuntansi tetapi tidak boleh diakui oleh pajak (peraturan pajak) atau sebaliknya. *Kedua*, perbedaan waktu adalah perbedaan pengakuan pendapatan atau biaya untuk penghitungan laba. Suatu transaksi pendapatan atau biaya sudah diakui akuntansi sehingga dilaporkan (dibukukan) dalam laporan keuangan periode tertentu tetapi menurut perpajakan diperhitungkan pada periode yang berbeda (ataupun dicatat dengan jumlah yang berbeda), dan sebaliknya.

Pada umumnya keputusan yang diambil oleh pihak manajemen sebagian besar berdasarkan pada informasi akuntansi dan analisis-analisisnya. Salah satu bentuk informasi akuntansi yang dilaporkan kepada manajemen antara lain berupa laporan keuangan yang terdiri dari laporan laba rugi dan neraca (IAI, 2004). Laporan laba rugi menggambarkan pendapatan dan biaya untuk

suatu periode akuntansi. Pendapatan merupakan penghasilan perusahaan yang berasal dari kegiatan utama maupun yang tidak utama bagi perusahaan. Sedangkan biaya dapat berupa biaya operasional yang berasal dari kegiatan perusahaan. Neraca menggambarkan aktiva, hutang, dan modal perusahaan. Aktiva tersebut terdiri dari aktiva lancar dan aktiva tetap. Aktiva lancar terdiri dari kas, piutang usaha, persediaan, dan sebagainya. Sedangkan aktiva tetap terbagi dari dua bagian yaitu aktiva tetap berwujud dan aktiva tetap tidak berwujud.

Fleksibilitas prinsip akuntansi menimbulkan peluang bagi manajer untuk mengelola laba. Manajemen laba merupakan tindakan manajer untuk meningkatkan (menurunkan) laba yang dilaporkan saat ini dari suatu unit yang menjadi tanggung jawab manajer tanpa mengkaitkan dengan peningkatan (penurunan) profitabilitas ekonomi jangka panjang. Akuntansi akrual terdiri dari *discretionary accruals* (DA) dan *non discretionary accruals* (NDA). DA merupakan akrual yang ditentukan manajemen (*management determined*). Manajer dapat memilih kebijakan dalam hal metoda dan estimasi akuntansi. NDA merupakan akrual yang ditentukan atas kondisi ekonomi (*economically determined*) (Xiong, 2006; Komarudin dkk., 2007).

Teori akuntansi positif (*contracting theory*) menjelaskan bahwa akuntansi merupakan alat pengawasan dalam pelaksanaan kontrak antara pihak-pihak yang terikat pengelolaan perusahaan. Kontrak ini menggunakan angka-angka akuntansi. Akuntansi menyediakan informasi yang menjadi basis keputusan dalam penentuan alokasi sumberdaya, kompensasi manajemen, dan pengawasan perjanjian utang. Manajemen berusaha mempengaruhi hasil-hasil keputusan ini melalui pilihan metode akuntansi, estimasi akuntansi, penggeseran periode pengakuan biaya dan pendapatan (Setiawati dan Na'im, 2000), serta penggeseran biaya dan pendapatan antar perusahaan (Beneish, 1997). Strategi pilihan metoda akuntansi berasosiasi dengan empat faktor praktik manajemen laba (ukuran perusahaan, kompensasi manajemen, rasio konsentrasi, dan rasio utang terhadap total aktiva) (Zmijewski dan Hagerman, 1981).

\*Korespondensi: +62818806572; isrusli@up.ac.id

Investigasi praktik manajemen laba berdasarkan telaah analitis dan telaah substantif. Telaah analitis berguna sebagai indikasi awal eksistensi motivasi dan strategi manajemen laba. Telaah analitis menggunakan indeks (Beneish, 1997, Komarudin dkk., 2007), meliputi indeks penjualan, indeks laba kotor, indeks perputaran piutang, indeks perputaran persediaan, indeks beban usaha, indeks kualitas aktiva, indeks depresiasi, dan indeks *leverage*. Selanjutnya, telaah analitis dikembangkan dalam telaah substantif. Telaah substantif ini menganalisis perubahan elemen-elemen laporan keuangan berdasarkan informasi yang tersedia dalam laporan keuangan, laporan auditor, dan laporan lain yang relevan misalnya laporan keuangan pihak-pihak dalam hubungan istimewa (jika tersedia secara publik). Investigasi ini mengungkap motif manajemen laba. Berdasarkan motif tertentu, perusahaan mengembangkan strategi manajemen laba. Strategi ini berpengaruh pada nilai elemen-elemen laporan keuangan. Strategi ini mengakibatkan penyajian laba yang terlalu tinggi atau terlalu rendah.

Di dalam masyarakat bisnis, akuntansi dikenal sebagai bahasa. Hal ini dikarenakan fungsi akuntansi yang merupakan media komunikasi di antara para pelaku bisnis dan ekonomi. Informasi akuntansi sebagaimana tersaji di dalam laporan keuangan tahunan yang dipublikasikan perusahaan memberikan gambaran mengenai kondisi keuangan perusahaan pada saat tertentu, prestasi operasi dalam suatu rentang waktu, serta informasi-informasi lainnya yang berkaitan dengan perusahaan yang bersangkutan. Ditinjau dari sudut pandang manajemen, laporan keuangan merupakan media bagi mereka untuk mengkomunikasikan *performance* keuangan perusahaan yang dikelolanya kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Sedangkan ditinjau dari sudut pandang pemakai, informasi akuntansi diharapkan dapat digunakan untuk mengambil keputusan yang rasional dalam praktik bisnis yang sehat. Untuk dapat menginterpretasikan informasi akuntansi yang relevan dengan tujuan dan kepentingan pemakainya telah dikembangkan seperangkat teknik analisis untuk dapat menginterpretasikan informasi akuntansi yang relevan dengan tujuan dan kepentingan pemakainya yang didasarkan pada laporan keuangan yang dipublikasikan. Salah satu teknik tersebut yang populer diaplikasikan dalam praktek bisnis adalah analisis rasio keuangan (Helfert, 1991).

Analisis rasio keuangan merupakan instrumen analisis prestasi perusahaan yang menjelaskan berbagai hubungan dan indikator keuangan, yang ditujukan untuk menunjukkan perubahan dalam kondisi keuangan atau prestasi operasi di masa lalu dan membantu menggambarkan *trend* pola perubahan tersebut, untuk kemudian menunjukkan risiko dan peluang yang melekat pada perusahaan yang bersangkutan. Makna dan kegunaan rasio keuangan dalam praktek bisnis pada kenyataannya bersifat subjektif tergantung kepada untuk apa suatu analisis dilakukan dan dalam

konteks apa analisis tersebut diaplikasikan (Helfert, 1991).

Pesatnya perkembangan yang terjadi pada pendekatan positivistik dalam penyusunan teori akuntansi telah mendorong dilakukannya studi-studi akuntansi yang menghubungkan rasio keuangan dengan fenomena-fenomena akuntansi tertentu, dengan harapan akan dapat ditemukan berbagai kegunaan objektif rasio keuangan. Beberapa yang telah dilakukan di antaranya adalah yang menguji kegunaan rasio keuangan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan (Winakor dan Smith, 1930; Altman, 1968; Dambolena dan Khoury, 1980; Whittred dan Zimmer, 1984; Houghton, 1984; Robertson, 1985; Thomson, 1991), memprediksi keuntungan saham (O'Conner, 1973; Ou dan Penman, 1989; Barlev dan Livnat, 1990), memprediksi *bond rating* (Pinches dkk, 1973; Lee dkk, 1982), menggolongkan perusahaan *merger* (Simkowitz dan Monroe, 1971; Rege, 1984), dan memprediksi perubahan laba (Freeman dkk, 1982; Ou, 1990; Penman, 1992; Machfoedz, 1994; Zainuddin dan Hartono, 1999).

Beberapa penelitian mengenai manfaat rasio keuangan telah dilakukan antara lain oleh Beaver (1966) yang menggunakan 30 rasio keuangan untuk mengetahui tingkat kebangkrutan perusahaan. Kemudian Altman (1968) menemukan suatu formula "*Z-score*". O'Connor (1973) memprediksi keuntungan saham dengan 10 rasio keuangan. Machfoedz (1994) menggunakan 47 rasio keuangan yang kemudian diseleksi menjadi 13 rasio keuangan dalam memprediksi perubahan pendapatan atau laba. Sedangkan Asyik dan Soelistyo (2000) dalam penelitiannya menggunakan 21 rasio keuangan untuk memprediksi laba.

Dengan mengetahui laju perusahaan rasio-rasio tersebut, maka para pemegang saham dapat memperkirakan besarnya tingkat keuntungan pada saat sekarang maupun tingkat keuntungan pada masa yang akan datang. Para pemegang saham sangat memperhatikan tingkat keuntungan yang dihasilkan suatu perusahaan karena berpengaruh terhadap harga saham yang dimilikinya. Sedangkan solvabilitas berguna bagi seseorang atau kreditor yang berusaha mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajiban finansialnya baik jangka pendek maupun jangka panjang. Tujuan dari seseorang kreditor menggunakan rasio solvabilitas adalah untuk mendapatkan suatu jaminan bahwa perusahaan yang meminjam dana mampu membayar bunga dan pokok pinjaman tepat pada waktunya.

Para pengguna dan pemanfaatan laporan keuangan adalah pemegang saham, investor, manajer, karyawan, pemasok dan kreditor, pelanggan, pemerintah, dan pengguna lainnya. Antara pengguna laporan keuangan yang satu dengan yang lainnya mempunyai kepentingan yang berbeda (Harianto dan Sudono, 1988). Pemegang saham akan menilai kinerja manajemen sebagai pihak yang diberi tanggung jawab untuk menjalankan

dana pemegang saham. Investor memerlukan informasi keuangan untuk membantu menentukan apakah harus membeli, menahan atau menjual investasinya. Laporan keuangan yang diterbitkan oleh perusahaan merupakan salah satu sumber informasi mengenai posisi keuangan perusahaan, kinerja serta perubahan posisi keuangan perusahaan yang sangat berguna untuk mendukung pengambilan keputusan yang tepat.

Laporan keuangan disusun untuk menyediakan informasi keuangan mengenai suatu perusahaan. Informasi dalam laporan keuangan ini diharapkan akan digunakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan sebagai bahan pertimbangan dalam pembuatan keputusan ekonomi (Harnanto, 1994).

Penelitian mengenai manfaat rasio keuangan telah dilakukan antara lain oleh Beaver (1966) yang menggunakan 30 rasio keuangan untuk mengetahui tingkat kebangkrutan perusahaan, kemudian Altman (1968) menemukan suatu formula "Z-score". O'Connor (1973) memprediksi keuntungan saham dengan 10 rasio keuangan. Machfuedz (1994) menggunakan 47 rasio keuangan yang kemudian diseleksi menjadi 13 rasio keuangan dalam memprediksi perubahan pendapatan atau laba. Sedangkan Asyik dan Soelistyo (2000) dalam penelitiannya menggunakan 21 rasio keuangan untuk memprediksi laba.

Penelitian paling awal mengenai kegunaan objektif rasio keuangan, sejauh yang dapat ditelusuri oleh penulis adalah yang dilakukan oleh Winakor dan Smith (1930). Winakor dan Smith menganalisis 21 rasio keuangan selama 10 tahun untuk menentukan rasio keuangan mana yang paling akurat dan bermanfaat sebagai indikator 10 tahun sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan. Winakor dan Smith menyimpulkan bahwa rasio keuangan yang paling akurat dan bermanfaat sebagai indikator kebangkrutan adalah rasio *Net Working Capital to Total Assets*. Kelemahan studi Winakor dan Smith adalah tidak digunakannya *control group* berupa perusahaan-perusahaan yang tidak bangkrut (Zainuddin dan Hartono, 1999).

Penelitian sejenis yang memasukkan *control group* berupa perusahaan-perusahaan yang sukses dilakukan oleh Altman (1968). Altman menggunakan sampel sebanyak 66 perusahaan, yang terdiri atas 33 perusahaan bangkrut dan 33 perusahaan yang tidak bangkrut. Altman menemukan bahwa rasio-rasio keuangan *liquidity*, *solvency*, dan *profitability* bermanfaat dalam memprediksi kebangkrutan perusahaan dengan tingkat keakuratan yang semakin menurun seiring dengan semakin lamanya periode prediksi dengan menggunakan *multivariate discriminant analysis*. Pada periode prediksi satu tahun sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan, rasio-rasio keuangan tersebut bermanfaat untuk memprediksi kebangkrutan dalam tingkat keakuratan 95% yang menurun menjadi 76% pada periode dua tahun sebelum bangkrut, 48% untuk periode tiga tahun, 29% untuk periode empat

tahun, kemudian naik lagi 36% untuk periode lima tahun sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan.

Sinkey (1975) melakukan penelitian tentang kegunaan rasio keuangan dalam memprediksi kondisi keuangan perusahaan perbankan. Sinkey menganalisis 10 rasio keuangan dalam menguji sampel sebanyak 110 perusahaan perbankan dengan menggunakan *multiple discriminant analysis* dalam menguji perusahaan bank yang bermasalah. Pada penelitian tersebut Sinkey memperoleh bukti bahwa rasio-rasio keuangan yang berguna sebagai prediktor kondisi keuangan perusahaan perbankan secara signifikan berbeda antara perusahaan perbankan yang bermasalah dengan perusahaan perbankan yang tidak bermasalah untuk periode prediksi empat tahun sebelum perusahaan perbankan mengalami masalah.

Kegunaan rasio keuangan dalam memprediksi kebangkrutan perusahaan juga dilakukan oleh Dambolena dan Khoury (1980). Dambolena dan Khoury menggunakan perusahaan retail dan perusahaan manufaktur sebagai sampel penelitiannya, berjumlah 46 perusahaan yang terdiri dari 23 perusahaan bangkrut dan 23 perusahaan yang tidak bangkrut. Dambolena dan Khoury menganalisis 19 rasio keuangan dengan menggunakan *discriminant procedure* dan menemukan bahwa rasio keuangan memiliki kemampuan untuk dijadikan sebagai prediktor kebangkrutan perusahaan-perusahaan retail dan manufaktur untuk lima tahun sebelum perusahaan-perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan.

Untuk menguji kegunaan rasio keuangan dalam memprediksi kebangkrutan perusahaan-perusahaan perbankan, penelitian sejenis telah dilakukan oleh Thomson (1991). Thomson menganalisis sampel sebanyak 1.736 perusahaan perbankan yang sukses dan 770 perusahaan yang bangkrut selama periode enam tahun dari tahun 1984-1989. Dengan menggunakan *logit regression*, hasilnya menunjukkan bahwa kemungkinan perusahaan mengalami kebangkrutan adalah fungsi dari variabel yang berkaitan dengan *solvency*, termasuk rasio-rasio *capital*, *assets*, *management*, *earnings*, dan *liquidity* (CAMEL) yang dimilikinya. Thomson juga menemukan bahwa rasio CAMEL sebagai *proxy* variabel kondisi keuangan bank merupakan faktor signifikan yang berkaitan dengan kemungkinan kebangkrutan bank untuk periode empat tahun sebelum bank tersebut bangkrut.

O'Conner (1973) melakukan penelitian untuk menguji kemampuan rasio keuangan dalam memprediksi keuntungan saham dengan menggunakan sampel sebanyak 127 perusahaan. O'Conner menguji 10 rasio keuangan dengan menggunakan *univariate* dan *multivariate analysis* dan menunjukkan bahwa rasio keuangan tidak memiliki kemampuan untuk dijadikan prediktor keuntungan saham.

Penelitian mengenai kegunaan rasio keuangan dalam memprediksi keuntungan saham secara lebih komprehensif telah dilakukan oleh Ou dan Penman



(1989). Ou dan Penman bertujuan untuk menguji kegunaan analisis 68 rasio laporan keuangan dalam menaksir nilai perusahaan. Hasilnya menunjukkan bahwa informasi akuntansi yang diindikasikan oleh rasio keuangan mengandung informasi fundamental yang tidak tercermin dalam harga saham.

Sebagaimana telah dinyatakan sebelumnya, pesatnya perkembangan pendekatan positivistik dalam penyusunan teori akuntansi telah mendorong dilakukannya penelitian-penelitian yang menghubungkan rasio keuangan dengan berbagai fenomena akuntansi dan ekonomi. Berikut ini akan diuraikan beberapa di antaranya yang relevan untuk dijadikan sebagai landasan hipotesis penelitian ini, yaitu yang menghubungkan rasio keuangan dengan laba akuntansi.

Penelitian yang terhitung cukup awal yang mencoba menolak hipotesis bahwa laba akuntansi mengikuti pergerakan yang bersifat acak (*random walk hypothesis*) adalah yang dilakukan oleh Freeman dkk., (1982). Mereka menggunakan *logit procedure* untuk menganalisis kandungan prediktif rasio *Rate of Return* (ROR). Dengan menggunakan sampel sebanyak 31 perusahaan selama periode 32 tahun, Freeman, dkk. menyimpulkan bahwa rasio ROR memiliki kandungan informasi yang bersifat prediktif terhadap perubahan laba.

Ou (1990) menguji kekuatan dan kandungan informasi dari *item* data laporan keuangan selain laba (termasuk komponen laba) untuk memprediksi laba satu tahun yang akan datang. Hasilnya menunjukkan sebanyak 8 rasio keuangan terbukti signifikan sebagai prediktor laba.

Penman (1992) melakukan penelitian terhadap 1.482-1.677 perusahaan untuk periode 11 tahun dari tahun 1973-1983, yang menunjukkan bahwa laporan keuangan menyajikan informasi yang relevan untuk mengevaluasi perubahan laba. Lebih lanjut, Penman juga menunjukkan bahwa item laporan keuangan selain laba serta laporan keuangan beberapa tahun yang lalu berhubungan dengan persistensi perubahan laba.

Machfoedz (1994) menganalisis sejumlah rasio keuangan dan menghubungkannya dengan perubahan laba di Indonesia. Pada penelitian tersebut, Machfoedz menguji 17 rasio keuangan dengan menggunakan sampel perusahaan-perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Jakarta yang mempublikasikan laporan keuangannya dari tahun 1989-1992. Dengan menggunakan *MAXR-Procedure*, hasilnya menunjukkan bahwa terdapat 13 rasio keuangan yang signifikan dalam memprediksi perubahan laba satu tahun yang akan datang.

Zainuddin dan Hartono (1999) menguji kegunaan rasio keuangan dalam memprediksi perubahan laba yang didasarkan pada rasio CAMEL (*capital, assets, earnings, liquidity*). Penelitian tersebut dilakukan terhadap seluruh perusahaan perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Jakarta. Pengujian dilakukan terhadap rasio keuangan, baik pada tingkat individual maupun

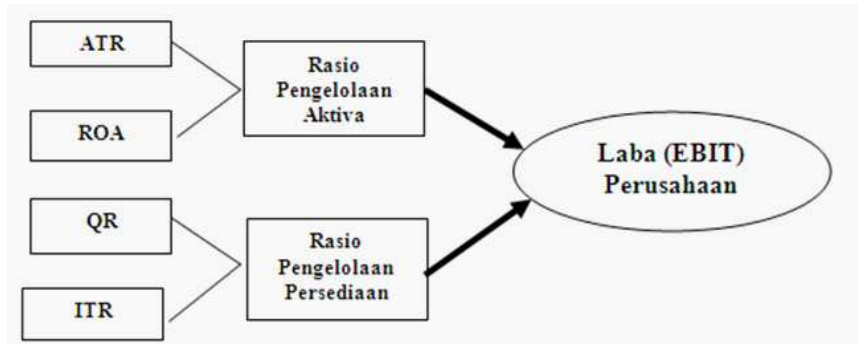
pada tingkat *construct* (gabungan dari rasio-rasio individual yang dijadikan satu variabel). Dengan menggunakan analisis regresi untuk menganalisis rasio keuangan pada tingkat individual serta *Analysis of Moment Structures* (AMOS) untuk menganalisis pada tingkat *construct*, penelitian ini menunjukkan bahwa secara individual rasio keuangan tidak signifikan dalam memprediksi perubahan laba. Akan tetapi, pada tingkat *construct* rasio keuangan *capital, assets, earnings*, dan *liquidity* signifikan dalam memprediksi perubahan laba.

Rentabilitas suatu perusahaan menunjukkan perbandingan antara laba dengan aktiva atau modal yang menghasilkan laba tersebut (Riyanto, 1988). Rentabilitas adalah kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba selama periode tertentu. Selain itu, Husnan (1998) berpendapat bahwa rasio rentabilitas dimaksudkan untuk mengukur efisiensi penggunaan aktiva perusahaan (atau mungkin sekelompok aktiva perusahaan), mungkin juga efisien ingin dikaitkan dengan penjualan yang berhasil diciptakan.

Laba sebelum pajak (EBIT) merupakan salah satu bagian dari laporan keuangan yang mendapat banyak perhatian dan banyak penelitian membuktikan adanya hubungan yang sangat erat antara laba dengan kinerja perusahaan (Ball dan Brown, 1968; Beaver, 1968; Foster, 1977). Pelaporan Laba sebelum pajak (EBIT) telah dipandang oleh pemakai laporan keuangan sebagai laporan yang dominan dan merupakan isu fundamental dalam riset akuntansi (Ball dan Brown, 1968; Dechow, 1994; Subramanyam, 1996; DeFond dan Park, 2001). Laba sebelum pajak (EBIT) merupakan informasi utama yang disajikan dalam laporan keuangan (Lev, 1989) sehingga angka-angka dalam laporan keuangan, khususnya laba lini bawah (*bottom line*) menjadi hal krusial yang mesti harus dicermati oleh pemakai laporan keuangan. Hal ini dikarenakan angka-angka dalam laporan keuangan merupakan fungsi dari kebijakan dan metode-metode akuntansi yang dipilih oleh perusahaan.

Menurut pandangan teori agensi (Jensen dan Meckling, 1976), laba sebelum pajak (EBIT) sangat rentan dengan intervensi manajemen. Laba bukanlah sesuatu yang unik karena tergantung pada prinsip dan asumsi akuntansi yang digunakan. Laba akuntansi berdasarkan akrual memunculkan isu tentang kualitas laba karena laba dari proses akuntansi akrual potensial menjadi objek perekrayasaan laba (*earning management*).

Kualitas laba sebelum pajak (EBIT) merupakan sifat inheren pada akuntansi berdasar konsep akrual yang memberikan pintu masuk bagi manajemen dalam pemilihan metoda akuntansi yang tersedia. Manajemen dapat melakukan perekrayasaan laba sebelum pajak (EBIT) untuk tujuan oportunistik (*opportunistic*) atau untuk tujuan *efficient contracting* (Scott, 2000). Manajemen dalam perspektif oportunistik memilih kebijakan akuntansi untuk mengoptimalkan kepentingannya. Sedangkan dalam perspektif



Gambar 1. Desain Penelitian  
 Sumber: Pengolahan data penelitian, 2008

*efficient contracting*, manajemen akan memilih kebijakan akuntansi yang dapat mengoptimalkan nilai perusahaan.

Namun demikian, akuntansi berusaha untuk memberikan informasi yang bermanfaat, misalnya sebagai evaluasi kinerja dan penilaian *equity*. Dalam konteks ini, akuntansi dapat bermanfaat menunjukkan informasi ekonomi melalui akrual yang tidak terdapat dalam arus kas berkaitan dengan laba dan posisi keuangan (Gu dkk.,2002). Informasi ekonomi tersebut tertangkap pada kondisi operasi dan keuangan dari suatu perusahaan.

Laba sebelum pajak (EBIT) adalah revisi dalam laba akuntansi yang diharapkan di masa depan (*expected future earnings*) yang diimplikasi oleh laba akuntansi tahun berjalan (*current earnings*) (Pennman, 1982). Inovasi terhadap laba sebelum pajak (EBIT) adalah informatif terhadap laba masa depan ekspektasian, yaitu manfaat masa depan yang diperoleh pemegang saham. Harga saham merupakan nilai sekarang manfaat masa depan ekspektasian yang diperoleh pemegang saham. Nilai sekarang dari revisi atas laba masa depan dapat memperkirakan nilai sekarang revisi manfaat masa depan ekspektasiannya, yaitu dalam harga saham (Kormendi dan Lipe,1997).

Prediktabilitas laba sebelum pajak (EBIT) akuntansi merupakan kemampuan laba akuntansi di masa lalu untuk memprediksi laba akuntansi di masa yang akan datang dan ditunjukkan dalam variansi goncangan laba akuntansi (*variance of earnings shocks*) dalam laba akuntansi runtut waktu (Lipe, 1990). Peningkatan kemampuan prediksi laba akuntansi menyebabkan informasi laba akuntansi berjalan menjadi lebih bermanfaat dalam memprediksi laba akuntansi di masa mendatang sehingga investor menggunakan informasi laba sekarang dalam pengambilan keputusan investasinya dan lebih sensitif terhadap informasi laba. Penilaian pasar (investor/pemegang saham) terhadap kemungkinan bertumbuh suatu perusahaan nampak dari harga saham yang terbentuk sebagai suatu nilai ekspektasi terhadap manfaat masa depan yang akan diperolehnya. Pemegang saham akan memberi respon yang lebih besar kepada perusahaan dengan

kemungkinan bertumbuh yang tinggi. Hal ini terjadi karena perusahaan yang mempunyai kemungkinan bertumbuh yang tinggi akan memberikan manfaat yang tinggi di masa depan bagi investor.

Menurut Weston dan Brigham (1990) terdapat beberapa rasio keuangan yang berhubungan dengan pengelolaan aktiva dan persediaan. Adapun rasio-rasio pengelolaan aktiva dan persediaan dapat diuraikan sebagai berikut. Rasio cepat (*quick ratio*); rasio perputaran persediaan (*inventory turnover ratio*); rasio perputaran total aktiva (*total assets tuover*) dan; rasio pengembalian atas total aktiva (*return on assets*).

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dikemukakan sebelumnya, tujuan penelitian adalah sebagai berikut. (1) Melihat kebutuhan rasio keuangan yang dapat digunakan dalam mengukur laba sebelum pajak perusahaan manufaktur yang terdaftar di BEJ, (2) menganalisa rasio-rasio yang memiliki pengaruh terhadap pengukuran laba sebelum pajak.

**METODE PENELITIAN**

Paradigma penelitian ini adalah positivisme dengan pendekatan kuantitatif. Perbedaan penelitian ini dibandingkan dengan yang dilakukan Machfoedz (1994) terletak pada: (1) rasio-rasio keuangan yang dianalisis di dalam penelitian ini berjumlah 5, mengalami pengurangan dari yang dilakukan Machfoedz (1994) yang berjumlah 17 rasio keuangan; (2) periode prediksi penelitian ini meliputi perubahan laba satu tahun sedangkan yang dilakukan Machfoedz (1994) meliputi satu dan dua tahun yang akan datang yaitu periode  $t_0$  untuk memprediksi  $t_1$ ,  $t_2$ , dan  $t_n$ .

Desain usulan penelitian ini adalah sebagai berikut. Kinerja keuangan yang diwakili oleh ukuran rasio pengelolaan aktiva dan persediaan merupakan pengukuran laba perusahaan industri makanan dan minuman di BEJ tahun 2002 s.d. 2006 dalam perspektif keuangan. Ukuran ini merupakan hasil dari penjualan produk yang terus berulang dan berkembang dari konsumen yang ada yang mencerminkan tingginya tingkat loyalitas diantara para pelanggannya.

**Tabel 1. Uji Multikolinieritas**

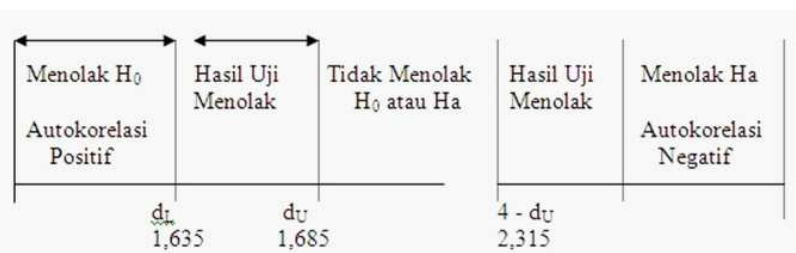
Variabel	Tolerance	VIF
Quick ratio	0.722089	1.384871
Inventory Turnover	0.774288	1.291509
Assets Turnover	0.745597	1.341208
Return On Assets	0.459822	2.174757

Sumber: Pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 2. Uji Autokorelasi**

Model	DW Hitung
Quick ratio	1,871
Inventory Turnover	1,955
Assets Turnover	1,912
Return On Assets	1,762

Sumber: Pengolahan data penelitian, 2008



**Gambar 2. Pembagian Daerah Durbin Watson**

Sumber: Pengolahan data penelitian, 2007

Tingkat pengelolaan aktiva yang diukur melalui rasio pengembalian atas total aktiva (*return on total assets*), rasio perputaran total aktiva (*total assets turnover ratio*), dan tingkat pengelolaan persediaan yang diukur melalui rasio cepat (*quick ratio*) serta rasio perputaran persediaan (*inventory turnover ratio*) mempunyai pengaruh terhadap laba sebelum pajak perusahaan industri makanan dan minuman di BEJ tahun 2002 s.d. 2006.

Untuk lebih jelasnya dalam menilai pengaruh rasio pengelolaan aktiva dan persediaan perusahaan industri makanan dan minuman di BEJ tahun 2002 s.d. 2006 dapat dilihat pada gambar 1.

Berdasarkan analisis dan temuan penelitian terdahulu, maka hipotesis penelitian dinyatakan sebagai berikut.

- H1: Terdapat pengaruh rasio cepat (QR) terhadap laba sebelum pajak (EBIT) perusahaan industri makanan dan minuman di BEJ tahun 2002-2006 .
- H2: Terdapat pengaruh rasio perputaran persediaan (ITR) terhadap laba sebelum pajak (EBIT) perusahaan industri makanan dan minuman di BEJ tahun 2002-2006.
- H3: Terdapat pengaruh rasio perputaran total aktiva (ATR) terhadap laba sebelum pajak (EBIT) perusahaan industri makanan dan minuman di BEJ tahun 2002-2006
- H4: Terdapat pengaruh rasio pengembalian atas aktiva (ROA) terhadap laba sebelum pajak (EBIT) perusahaan industri makanan dan minuman di BEJ tahun 2002 -2006.

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif. Metode penelitian yang di-gunakan dalam penelitian ini adalah desain deskriptif terhadap data sampel, kemudian melakukan tabulasi terhadap populasi data atas informasi yang terkandung dalam sampel tersebut. Analisis

data menggunakan metode menggunakan merupakan metode regresi berganda yang terdiri dari lebih dari dua variabel bebas dan satu variable terikat serta korelasi. Data yang diperlukan adalah data sekunder yang bersumber dari perusahaan industri makanan dan minuman di Bursa Efek Jakarta tahun 2002-2006.

Pada penelitian ini, digunakan penarikan sampel secara *purposive*, yaitu penarikan sampel yang didasarkan pada kriteria tertentu, sehingga dengan demikian pengumpulan data yang sifatnya menyeluruh, mencakup seluruh objek penelitian, mencakup sampel yang diambil dari populasi tersebut. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan yang terdaftar secara terus menerus di industri makanan dan minuman dan memberikan laporan tahunan di Bursa Efek Jakarta tahun 2002-2006, yaitu sebanyak 90 sampel.

Populasi penelitian adalah perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Jakarta periode 2002-2006. Penelitian ini, pengumpulan data dilakukan dengan cara pengumpulan data dari Bursa Efek Jakarta periode 2002-2006 dilakukan dengan memanfaatkan laporan keuangan tahunan. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Sebelum menggunakan metode analisis data, penulis lebih dahulu menguji data variabel bebas yang diuji dengan uji validitas melalui *multiple* regresi, yang menguji variabel bebas mana yang layak untuk diikutsertakan pada uji selanjutnya. Kemudian langkah selanjutnya adalah menggunakan analisis regresi berganda.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Data yang dijadikan dasar deskripsi hasil penelitian adalah *quick ratio* ( $X_1$ ), *inventory turnover* ( $X_2$ ) *assets*

**Tabel 3. Rangkuman Hasil Perhitungan Regresi, Koefisien Determinasi dan Uji T antara Pengaruh *Quick Ratio* terhadap EBIT**

Variabel Bebas	Koefisien Regresi	T Hitung
<i>Quick ratio</i>	3,706	12,433
Konstanta	69,149	
Variabel terikat	: EBIT	
R (Korelasi)	: 0.798	
R <sup>2</sup> (Koefisien Determinasi)	: 0.637	
<i>Standar error</i>	: 161, 94195	
<i>Table</i>	: 1.6449	

Sumber: Pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 4. Rangkuman Hasil Perhitungan Regresi, Koefisien Determinasi dan Uji T antara Pengaruh *Inventory Turnover* terhadap EBIT**

Variabel Bebas	Koefisien Regresi	T Hitung
<i>Inventory Turnover</i>	-0,385	-0,308
Konstanta	121,868	
Variabel terikat	: EBIT	
R (Korelasi)	: 0.033	
R <sup>2</sup> (Koefisien Determinasi)	: 0.001	
<i>Standar error</i>	: 268,72382	
<i>Table</i>	: 1.6449	

Sumber: Pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 5. Rangkuman Hasil Perhitungan Regresi, Koefisien Determinasi dan Uji T antara Pengaruh *Assets Turnover* terhadap EBIT**

Variabel Bebas	Koefisien Regresi	T Hitung
<i>Assets Turnover</i>	-51,533	-0,834
Konstanta	169,597	
Variabel terikat	: EBIT	
R (Korelasi)	: 0.089	
R <sup>2</sup> (Koefisien Determinasi)	: 0.008	
<i>Standar error</i>	: 267,81284	
<i>Table</i>	: 1.6449	

Sumber: Pengolahan data penelitian, 2008

*turnover* ( $X_3$ ), *return on assets* ( $X_4$ ) terhadap laba sebelum pajak ( $Y$ ). Data yang berhasil dikumpulkan diolah dengan menggunakan teknik statistik deskriptif, yang meliputi perhitungan skor terendah dan skor tertinggi sehingga tampak nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi dan distribusi frekuensi yang disertai histogram.

Pada uji multikolinieritas ini, terdapat empat variabel bebas yang diuji dari masing-masing objek penelitian dan pengujian dilakukan dengan cara mendeteksi diantara seluruh variabel, mana yang memiliki korelasi yang tinggi. Bila dari hasil pengujian dengan VIF (*variance influence factor*) menunjukkan bahwa masing-masing variabel bebas tersebut memiliki *tolerance value* kurang dari 0,10 dan nilai VIF nya lebih dari 10, maka variabel tersebut dieliminasi. Dari hasil pengujian multikolinieritas, tidak ada yang tereliminasi. Hal ini dikarenakan variabel tersebut memiliki *tolerance value* lebih dari 0,10 dan nilai VIF-nya kurang dari 10. Berikut ini adalah hasil multikolinieritas sebelum proses eliminasi (tabel 1). Uji autokorelasi dapat dilakukan dengan menggunakan uji Durbin Watson (DW) seperti terlihat pada perhitungan di tabel 2.

Sementara data tabel untuk observasi sebanyak ( $n=90$ ) dengan jumlah variabel independen secara individual 1 ( $k=1$ ), diperoleh nilai  $dL=1,635$   $dU=1,685$ . Pengambilan keputusan ada tidaknya autokorelasi harus berdasarkan pembagian daerah statistik daerah Durbin Watson yang digunakan sebagai pedoman. Dari gambar 2, terlihat hasil analisis dengan jelas

bahwa  $d$  hitung variabel  $X_1-X_4$  berada didaerah tidak ditolak  $H_0$ , berarti tidak ada autokorelasi sehingga variabel tersebut layak untuk uji berikutnya. Angka Durbin Watson berada pada daerah hasil uji nilai  $dU \leq d_{hit} \leq 4 - dU$  tidak ada autokorelasi.

Pada uji heterokedastisitas, dari empat variabel terpilih tidak terjadi heterokedastisitas. Tidak terjadi heterokedastisitas apabila penyebaran data dalam scatterplot menyebar atau tidak membentuk suatu pola tertentu dan jika membentuk pola-pola tertentu, seperti garis, menunjukkan adanya gejala heterokedastisitas.

#### A. Pengaruh *quick ratio* terhadap EBIT

Hasil perhitungan statistik (koefisien regresi, koefisien determinasi dan uji-t) pengaruh *quick ratio* terhadap EBIT yang diperoleh dengan program SPSS, terangkum pada tabel 3.

Besarnya nilai korelasi yang menunjukkan hubungan antara *quick ratio* terhadap EBIT sebagaimana terlihat pada tabel 3 di atas adalah 0.798 termasuk pada kategori kuat (Sugiyono, 2004). Besaran nilai korelasi ini mencerminkan bahwa pengaruh hubungan antara *quick ratio* terhadap EBIT secara kualitatif cukup. Maksudnya perubahan *Quick ratio*, cukup dalam meningkatkan perubahan EBIT. Namun demikian hasil perhitungan  $t$  test, diketahui nilai  $t$  hitung yang diperoleh lebih besar dari  $t$  tabel pada *level of significant* 5% ( $\alpha=0,05$ ) dengan *degree of freedom* ( $df$ ) = 88, yaitu 1,6449. Hal ini menunjukkan bahwa korelasi atau hubungan antara perubahan *quick ratio* terhadap EBIT tersebut secara populasi dikatakan signifikan. Hal ini berarti hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak, artinya hipotesis yang menyatakan ada hubungan antara perubahan *quick ratio* terhadap EBIT ditolak dan hipotesis alternatif ( $H_a$ ) diterima.

Kemudian dari hasil *output* regresi di atas juga diketahui nilai koefisien determinasi sebesar 0.637, ini berarti hanya 63,7% variasi perubahan EBIT dapat dijelaskan oleh perubahan *quick ratio*. Selanjutnya untuk analisis regresi, berdasarkan hasil perhitungan nilai konstanta dan koefisien regresi, sebagaimana yang terlihat pada tabel 3, maka dapat disusun persamaan

**Tabel 6. Hasil Rangkuman Perhitungan Regresi Berganda Uji Regresi *Quick Ratio* ( $X_1$ ), *Inventory Turnover* ( $X_2$ ), *Assets Turnover* ( $X_3$ ) dan *Return On Assets* ( $X_4$ ) terhadap EBIT ( $Y$ )**

Variabel Bebas	Koefisien Regresi	T Hitung	T Tabel	F Hitung	F Tabel
<i>Quick Ratio</i> ( $X_1$ )	3.015	10.559			
<i>Inventory Turnover</i> ( $X_2$ )	-0.134	-0.192			
<i>Assets Turnover</i> ( $X_3$ )	12.312	0.350	1,6445	18,275	2,33
<i>On Assets</i> ( $X_4$ )	306.922	3.702			
Konstanta	83.990				
Variabel terikat	: EBIT				
R (Regresi)	: 0,878				
R <sup>2</sup> (Koefisien determinasi)	: 0,771				

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2008

**Tabel 7. Rangkuman Hasil Perhitungan Regresi, Koefisien Determinasi dan Uji T antara Pengaruh *Return On Assets* terhadap EBIT**

Variabel Bebas	Koefisien Regresi	T Hitung
<i>Return On Assets</i>	726,628	8,593
Konstanta	78,538	
Variabel terikat	: EBIT	
R (Korelasi)	: 0.675	
R <sup>2</sup> (Koefisien Determinasi)	: 0.456	
Standar error	: 198,25701	
Table	: 1,6449	

Sumber: Pengolahan data penelitian, 2008

regresi sebagai berikut.

$$\hat{Y} = 69,149 + 3,706X$$

Dari persamaan ini tampak nilai b sebesar 3,706 yang berarti bahwa bila variabel X (*quick ratio*) bernilai 1, maka nilai EBIT akan bertambah sebesar 3,706. Karena nilai b positif, maka hal itu berarti setiap kenaikan *quick ratio* akan diimbangi dengan kenaikan EBIT sebesar 3,706. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian sebelumnya bahwa rasio keuangan dapat mempengaruhi laba sehingga dapat dilakukan sebagai alat prediksi besar-kecilnya laba sebelum pajak.

#### B. Pengaruh *Inventory Turnover* terhadap EBIT

Hasil perhitungan statistik (koefisien korelasi, koefisien determinasi, uji-t dan regresi) *inventory turnover* terhadap EBIT yang diperoleh terangkum pada tabel 4.

Besarnya nilai korelasi yang menunjukkan hubungan antara *inventory turnover* terhadap EBIT sebagaimana terlihat pada tabel 4 di atas adalah 0.033 termasuk pada kategori sangat lemah sedang (Sugiyono, 2004). Besaran nilai korelasi ini mencerminkan bahwa pengaruh hubungan antara *inventory turnover* terhadap EBIT secara kualitatif tidak dapat dikatakan cukup. Perubahan *inventory turnover* tidak cukup dalam meningkatkan perubahan EBIT. Namun demikian hasil perhitungan t test, diketahui nilai t hitung yang diperoleh lebih kecil dari t tabel pada *level of significant* 5% ( $\alpha = 0,05$ ) dengan *degree of freedom* (df) = 88,

yaitu 1,6449. Hal ini menunjukkan bahwa korelasi atau hubungan antara perubahan *inventory turnover* terhadap EBIT tersebut secara populasi dikatakan signifikan. Hal ini berarti pula hipotesis nol ( $H_0$ ) diterima, artinya hipotesis yang menyatakan tidak ada hubungan antara perubahan *inventory turnover* terhadap EBIT diterima dan hipotesis alternatif ( $H_a$ ) ditolak. Dengan ditolaknya  $H_a$  dan diterimanya  $H_0$ , maka *output* korelasi dan regresi yang ada menjadi tidak perlu diinterpretasi, mengingat hasil uji yang tidak signifikan.

#### C. Pengaruh *Assets Turnover* terhadap EBIT

Hasil perhitungan statistik (koefisien korelasi, koefisien determinasi, uji-t dan regresi) *assets turnover* terhadap EBIT yang diperoleh terangkum pada tabel 5. Besarnya nilai korelasi yang menunjukkan hubungan antara *assets turnover* terhadap EBIT sebagaimana terlihat pada tabel 5 di atas adalah 0.089 termasuk pada kategori sangat lemah (Sugiyono, 2004). Besaran nilai korelasi ini mencerminkan bahwa pengaruh hubungan antara *assets turnover* terhadap EBIT secara kualitatif masih jauh dari cukup. Maksudnya perubahan *assets turnover*, masih jauh dari cukup dalam meningkatkan perubahan EBIT. Namun demikian, hasil perhitungan t test, diketahui nilai t hitung yang diperoleh lebih kecil dari t tabel pada *level of significant* 5% ( $\alpha = 0,05$ ) dengan *degree of freedom* (df) = 88, yaitu 1,6449. Hal ini menunjukkan bahwa korelasi atau hubungan antara perubahan *assets turnover* terhadap EBIT tersebut secara populasi dikatakan tidak signifikan. Hal ini berarti pula hipotesis nol ( $H_0$ ) diterima, artinya hipotesis yang menyatakan tidak ada hubungan antara perubahan *assets turnover* terhadap EBIT diterima dan hipotesis alternatif ( $H_a$ ) ditolak. Ditolaknya  $H_a$  dan diterimanya  $H_0$ , maka *output* korelasi dan regresi yang ada menjadi tidak perlu diinterpretasi, mengingat hasil uji yang tidak signifikan.

#### D. Pengaruh *Return On Assets* terhadap EBIT

Hasil perhitungan statistik (koefisien korelasi, koefisien determinasi, uji-t dan regresi) *return on assets* terhadap EBIT yang diperoleh dengan program SPSS



terangkum pada tabel 7.

Besarnya nilai korelasi yang menunjukkan hubungan antara *return on assets* terhadap EBIT sebagaimana terlihat pada tabel 7 di atas adalah 0.675 termasuk pada kategori sedang (Sugiyono, 2004). Besaran nilai korelasi ini mencerminkan bahwa pengaruh hubungan antara *return on assets* terhadap EBIT secara kualitatif cukup. Maksudnya perubahan *return on assets*, cukup dalam meningkatkan perubahan EBIT. Namun demikian, hasil perhitungan t test, diketahui nilai t hitung yang diperoleh lebih besar dari t tabel pada *level of significant* 5% ( $\alpha = 0,05$ ) dengan *degree of freedom* (df) = 88, yaitu 1,6449. Hal ini menunjukkan bahwa korelasi atau hubungan antara perubahan *return on assets* terhadap EBIT tersebut secara populasi dikatakan signifikan. Hal ini berarti pula hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak, artinya hipotesis yang menyatakan tidak ada hubungan antara perubahan *return on assets* terhadap EBIT ditolak dan hipotesis alternatif ( $H_a$ ) diterima.

Kemudian dari hasil *output* regresi di atas juga diketahui nilai koefisien determinasi sebesar 0.456, ini berarti hanya 45,6% variasi perubahan EBIT dapat dijelaskan oleh perubahan *return on assets*. Selanjutnya untuk analisis regresi, berdasarkan hasil perhitungan nilai konstanta dan koefisien regresi, sebagaimana yang terlihat pada tabel 1.6 di atas, maka dapat disusun persamaan regresi sebagai berikut.

$$\hat{Y} = 78,538 + 726,628X$$

Dari persamaan di atas tampak nilai b sebesar 726,628 yang berarti bahwa bila variabel X (*return on assets*) bernilai 1, maka nilai EBIT akan bertambah sebesar 726,628. Karena nilai b positif, maka hal itu berarti setiap kenaikan *return on assets* akan diimbangi dengan kenaikan EBIT sebesar 726,628. Hal tersebut juga sesuai dengan hasil penelitian sebelumnya bahwa rasio keuangan dapat mempengaruhi laba. Sehingga dapat dilakukan sebagai alat prediksi besar-kecilnya Laba sebelum pajak.

#### E. Uji Regresi Berganda (Uji f)

Pengaruh *quick ratio* ( $X_1$ ), *inventory turnover* ( $X_2$ ), *assets turnover* ( $X_3$ ) dan *return on assets* ( $X_4$ ) secara bersama-sama (simultan) terhadap EBIT (Y) terangkum pada tabel 6.

Besarnya nilai korelasi (r) yang menunjukkan hubungan antara *quick ratio* ( $x_1$ ), *inventory turnover* ( $x_2$ ), *assets turnover* ( $x_3$ ), dan *return on assets* ( $x_4$ ) secara bersama-sama terhadap EBIT sebagaimana terlihat pada tabel 6 di atas adalah 0,878. Besaran nilai korelasi ini mencerminkan bahwa hubungan antara *quick ratio* ( $x_1$ ), *inventory turnover* ( $x_2$ ), *assets turnover* ( $x_3$ ), dan *return on assets* ( $x_4$ ) terhadap EBIT secara kualitatif mempunyai hubungan yang tergolong sangat kuat. Artinya *quick ratio* ( $x_1$ ), *inventory turnover* ( $x_2$ ), *assets turnover* ( $x_3$ ), dan *return on assets* ( $x_4$ ) secara simultan mempunyai pengaruh yang sangat kuat terhadap perubahan EBIT. Di samping itu juga nilai koefisien

determinasi ( $r^2$ ) adalah 0,771, hal ini menjelaskan bahwa pengaruh dari kombinasi seluruh variabel bebas (X) terhadap besarnya Y, adalah sebesar 77,1%.

Namun demikian, hasil perhitungan t test, diketahui nilai t hitung yang diperoleh untuk  $X_2$  dan  $X_3$  lebih kecil dari t-tabel. Ini menunjukkan bahwa korelasi atau hubungan antara perubahan  $X_2$  dan  $X_3$  dengan EBIT tersebut secara populasi dapat dikatakan tidak signifikan. Sedangkan nilai t hitung yang diperoleh (10,559) untuk  $X_1$  dan (3,702) untuk  $X_4$  dapat dikatakan signifikan.

Selain itu juga, dari hasil pengujian secara simultan, juga diperoleh nilai F hitung, yakni sebesar 56,416. Nilai ini ternyata lebih besar jika dibandingkan dengan nilai F tabel untuk dk penyebut 84 (90-5-1) dan dk pembilang 5, yaitu sebesar 2,32. Karena nilai F hitung lebih besar dari F tabel, maka dapat disimpulkan bahwa variabel *quick ratio* ( $x_1$ ), *inventory turnover* ( $x_2$ ), *assets turnover* ( $x_3$ ), dan *return on assets* ( $x_4$ ) secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap EBIT.

Kemudian untuk analisis regresi, berdasarkan hasil perhitungan secara simultan, dapat disusun persamaan regresi sebagai berikut.

$$\hat{Y} = 83,990 + 3,015X_1 - 0,134X_2 + 12,312X_3 - + 306,922X_4$$

Dari persamaan regresi di atas dengan sampel ( $n=90$ ) dapat dijelaskan sebagai berikut. *Pertama*, nilai konstanta sebesar 83,990 memberi arti bahwa jika nilai variabel  $X_1$ ,  $X_2$ ,  $X_3$ , dan  $X_4$  sama dengan nol, maka Y adalah 83,990 kali. *Kedua*, besarnya proyeksi Y atau EBIT akan tergantung pada berapa besar perubahan yang akan terjadi terhadap variabel bebas/prediktornya atau nilai satuan setiap variabel bebas secara individu. Sebagai contoh, dengan menganggap variabel lainnya tidak berubah, maka setiap kenaikan 1%  $X_1$  (*quick ratio*) akan mengakibatkan kenaikan Y sebesar 3,015, setiap kenaikan 1%  $X_2$  (*inventory turnover*) akan mengakibatkan turunnya Y sebesar 0,134, setiap kenaikan 1%  $X_3$  (*assets turnover*) akan mengakibatkan kenaikan Y sebesar 12,312, dan setiap kenaikan 1%  $X_4$  (*return on assets*) akan mengakibatkan kenaikan Y sebesar 306,922. *Ketiga*, untuk mengetahui variabel mana yang lebih kuat pengaruhnya, digunakan pengukuran dengan melihat nilai t hitung regresinya. Berdasarkan tabel tersebut, terlihat bahwa dari kombinasi kelima variabel di atas, ternyata variabel *quick ratio* paling kuat pengaruhnya terhadap perubahan EBIT.

#### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa *quick ratio*, *inventory turnover*, *assets turnover*, dan *returns on assets* secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan mempengaruhi EBIT (Y). Hasil ini membuktikan penelitian-penelitian sebelumnya bahwa pengelolaan

atas aktiva dan persediaan akan mempengaruhi laba sebelum pajak (EBIT). Selain itu, *quick ratio*, *assets turnover*, dan *returns on assets* berpengaruh positif terhadap laba sebelum pajak (EBIT) kecuali *inventory turnover* yang berpengaruh negatif jika dilakukan pengujian secara simultan. Dari analisis yang dilakukan, diperoleh bahwa ROA dan ATR memiliki pengaruh yang signifikan terhadap EBIT sehingga para pemilik perusahaan disarankan untuk menjaga ROA dan ATR agar senantiasa tinggi untuk mendapatkan profit yang lebih tinggi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Altman, E. I. 1968. "Financial Ratios, Discriminant Analysis, and the Prediction of Corporate Bankruptcy." *Journal of Finance* (September).
- Asyik dan Soelistyo. 2000. Kemampuan Rasio Keuangan Dalam Memprediki Laba (Penetapan Rasio Keuangan Sebagai Diskriminasi). *Jurnal Riset Akuntansi Indonesia*. Vol.15, No.33 (Juli).
- Ball, Ray dan Philip Brown. 1968. An Empirical Evaluation of Accounting Income Numbers. *Journal of Accounting Research*.
- Beaver, W. 1968. The Information content of Annual earnings Announcements. *Journal of Accounting Research*.
- Beneish, M.D. 1997. Detecting GAAP Violation: Implications for Assessing Earnings Management among Firms with Extreme Financial Performance. *Journal of Accounting and Public Policy* 16.
- Dambolena I. G. dan S. J. Khoury. 1980. Ratio Stability and Corporate Failure. *The Journal of Finance* (September).
- DeFond, M. L dan C. W. Park. 1997. Smoothing Income in Anticipation of Future Earnings. *Journal of Accounting and Economics* (July).
- Foster, George. 1986. *Financial Statement Analysis*. New Jersey: Prentice-Hall Englewood Cliffs.
- Freeman, R. N., J. A. Ohlson, dan S. M. Penman. 1982. Book Rate-of-Return and Prediction of Earnings Changes. *Journal of Accounting Research* (Autumn).
- FSAB. 1980. Statement of Financial Accounting Concept No. 1: Sasaran Utama pelaporan Keuangan, FSAB, Stamford, Connecticut.
- Gunadi. 1997. *Akuntansi Pajak*. Jakarta: Penerbit PT. Grasindo.
- Hariato, F dan Sudono, S. 1988. *Perangkat dan Teknik Analisa Investasi di Pasar modal Indonesia*, Jakarta: PT Bursa Efek.
- Harmanto. 1994. *Analisa Laporan Keuangan*, Yogyakarta: BPFE.
- Helfert, E. A. 1991. Analisis Laporan Keuangan (terj. Herman Wibowo), Edisi Ketujuh, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Houghton, K. A. 1984. Accounting Data and the Prediction of Business Failure: The Setting of Prior and Age of Data. *Journal of Accounting Research* (Spring).
- Husnan, Suad. 1988. *Dasar-dasar Teori Portofolio: Analisis Sekuritas di Pasar Modal*, Yogyakarta: YKPN.
- Jensen, Michael C. dan W.H. Meckling. 1976. Theory of The Firm: Managerial Behavior, Agency Cost and Ownership Structure. *Journal of Financial Economics* 3.
- Komarudin Achmad, Imam Subekti, Sari Atmini. 2007. *Investigasi Motivasi dan Strategi Manajemen Laba pada Perusahaan Publik di Indonesia*, Simposium Nasional Akuntansi X, UNHAS Makasar.
- Kormendi, R dan R. Lipe. 1997. Earning Innovations, Earning Persistence, and Stock Return, *Journal of Business*.
- Lee, J. Y. dkk. 1982. Use Only Four Financial Ratios to Predict Failure, Bond Ratings. *Journal of Business Forecasting* (Winter).
- Lev, B. 1989. On The Usefulness of earning and Earning Research. *Journal of Accounting Research*, 27 (suppl).
- Machfoedz, M. 1994. Financial Ratios Analysis and the Earnings Changes in Indonesia. *Jurnal Kelola*.
- O'Conner, M. C. 1973. On the Usefulness of Financial Ratios to Investors in Common Stock. *The Accounting Review* (April).
- Ou, J. A. 1990. The Information Content of Nonearnings Accounting Numbers as Earnings Predictors. *Journal of Accounting Research* (Spring).
- \_\_\_\_ dan S. H. Penman. 1989. Financial Analysis and of Stock Return. *Journal of Accounting and Economics* 11
- Penman, S. H. 1992. Financial Statement Information of Earnings Change. *The Accounting Review* (July).
- Pinches, G. E. dkk. 1973. The Hierarchical Classification of Financial Ratios. *Journal of Business Research* (October).
- Rege, U. P. 1984. Accounting Ratios to Locate Take-over Target. *Journal of Business, Finance, and Accounting* (Autumn).
- Riyanto, Bambang. 1988. *Dasar-dasar Teori Portofolio: Analisis Sekuritas di Pasar Modal*, Yogyakarta: Yayasan Badan Penerbit Gajah Mada.
- Scott, William R. 2000. *Financial Accounting Theory. Second edition*. Canada: Prentice Hall.
- Setiawati, L. dan A. Na'im (2000). Manajemen Laba. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis* (Mei).
- Sinkey, J. F. Jr. 1975. A Multivariate Statistical Analysis of the Characteristics of Problem Banks. *The Journal of Finance* (March).
- Smith, J. M., dan K. F. Skousen. 1987. *Akuntansi Intermediate: Volume Komprehensif* (terj. Tim Penerjemah Penerbit Erlangga). Edisi Kesembilan, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Subramanyam, B dan Hagstrum, D. W. 1996. *Integrated Management of Insects in Stored Products*. New York: Marcel Dekker, Inc.
- Thomson, J. B. 1991. Predicting Bank Failure in 1980s. *Economics Review* (First Quarter).
- Tjahjono, Achmad dan Husein F, Muhammad. 1997. *Perpajakan, Edisi Pertama*, Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Weston J F & Brigham E.F. 1990. *Dasar-dasar manajemen Keuangan, edisi ke sembilan, Jilid 1 dan 2*, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Whittred, G., dan I. Zimmer. 1984. Timeliness of Financial Reporting and Financial Distress. *The Accounting Review* (April).
- Winakor, A dan Smith R. F. 1930. *Changes in Financial Structure of Unsuccessful Firms*, Bureau of Business Research.
- Xiong, Y. 2006. Earnings Management and Its Measurement: A Theoretical Perspective. *Journal of American Academy of Business* (March).
- Zainuddin dan J. Hartono. 1999. Manfaat Rasio Keuangan dalam Memprediksi Pertumbuhan Laba. *Jurnal Riset Akuntansi Indonesia* (Januari).
- Zmijewski, Mark E., and Robert I. Hagerman. 1981. An Income Strategy Approach to the Positive Theory of Accounting Standard Setting Choice. *Journal of Accounting and Economics* (August).

## Kajian Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Minuman Ringan Berkarbonasi

ESTHER MARIA CHANDRA<sup>1\*</sup> & RINI GUFRAENI<sup>2</sup>

<sup>1</sup>PT Bayan Resources

<sup>2</sup>Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indomesia

**Abstract.** The Indonesian government has attempted to increase the function of excise duty as the source of revenue and consumer goods controller by expanding excise-taxed goods on carbonated soft drinks. This research aimed to learn the background, the government's effort, and the revenue potential of carbonated soft drinks. The result showed that the expanding of the goods are based on their nature and characteristics of excise-taxed goods—regulated in Law No. 39 of 2007 as goods whose consumption must be limited, whose distribution must be controlled, and whose usage produces a negative impact on the health of the people and the environment; as well as goods whose usage is taxed for the sake of justice. The efforts done by the government are to revise the Excise Law, to conduct a deep study and internal socialization, and to establish accountable human resources. It is hoped that eventually the implementation of excise duty on carbonated soft drinks would increase state revenue without at the same time neglecting programs of people's health improvement.

Keywords: *excise-duty, expanding of goods, carbonated soft drinks*

### PENDAHULUAN

Sampai saat ini, pajak masih merupakan sumber penerimaan negara yang paling diandalkan. Dari tahun ke tahun, pemerintah khususnya Direktorat Jenderal Pajak dituntut untuk selalu meningkatkan penerimaan dari sektor pajak sejalan dengan meningkatnya kebutuhan dana untuk pembangunan (Rahayu, 2007). Cukai (*excise*) merupakan salah satu jenis pajak tertua di dunia (Thuronyi, 1996). Hal ini juga diperkuat oleh Cnossen yang mengatakan bahwa cukai pertama kali diperkenalkan pada masa dinasti Han yakni cukai pada teh, alkohol, dan ikan (Cnossen, 1977). Cukai adalah *taxes imposed on the consumption of selected goods, such as alcoholic beverages, tobacco products, and petroleum products* (Parthasarathi, 1995), pajak pada transaksi khusus atas produk dalam perdagangan (Wagner, 1983), atau salah satu jenis pajak tidak langsung yang memiliki karakteristik berbeda, khusus, yang tidak dimiliki oleh jenis pajak lainnya, bahkan tidak serupa dengan jenis pajak yang sama-sama tergolong kategori pajak tidak langsung (Subiyantoro, 2004).

Pada saat ini pemerintah Indonesia hanya mengenakan cukai terhadap tiga jenis barang yaitu hasil tembakau, etil alkohol, dan minuman mengandung etil alkohol. Tidak semua barang dapat dikenakan cukai, hanya barang-barang tertentu atau selektif. Barang kena cukai sifatnya selektif sehingga dapat disebutkan secara spesifik dalam Undang-Undang dan peraturan yang lebih rendah derajatnya.

Dari tujuan pemungutan dan peranannya terhadap pembangunan, cukai merupakan salah satu jenis penerimaan negara yang mendapat perhatian dari masyarakat luas, khususnya para pakar, pengusaha barang kena cukai

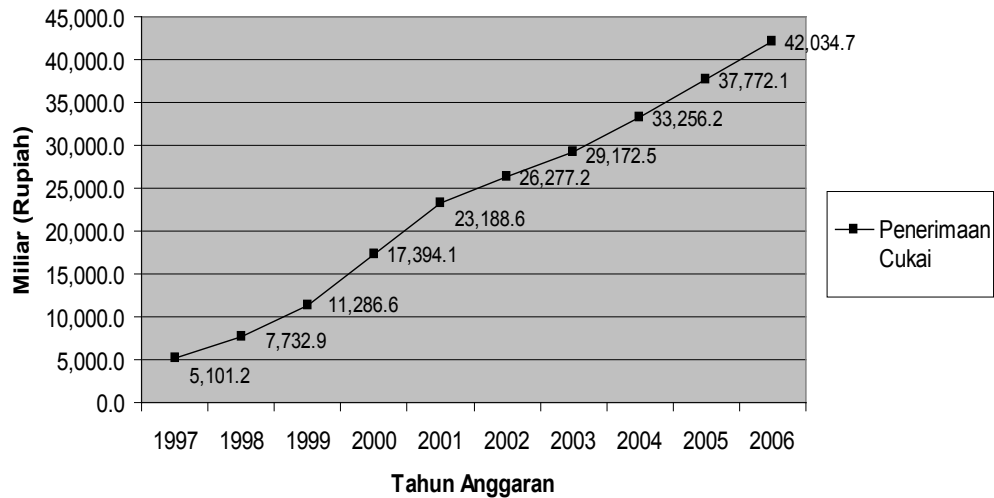
dan para pejabat eksekutif maupun legislatif. Dalam kaitannya dengan keuangan negara, pemerintah dapat melakukan intervensi atau campur tangan (Rahardja, 1999), dalam kerangka fungsi-fungsi ekonomi (Arsyad, 1992) yang disebut sebagai *Fiscal Function* (Richard. A Musgrave dan Peggy B. Musgrave, 1989).

Dalam penerimaan, cukai dapat menyumbang penerimaan yang cukup besar karena adanya keunggulan karakteristik dasar cukai, yaitu adanya administrasi yang relatif sangat mudah dan sistem pengawasan yang efektif, baik dengan cara *physical control* maupun audit pembukuan, sehingga kebocoran penerimaan negara dapat ditekan sekecil mungkin. Untuk mencegah adanya kebocoran penerimaan cukai maka pemerintah melakukan evaluasi dan menyempurnakan kebijakan.

Upaya-upaya pemerintah melalui berbagai kebijakannya untuk menggenjot penerimaan negara dari sektor perpajakan tentunya harus ditimbang secara proporsional agar setiap kebijakan pajak tidak menimbulkan distorsi dalam perekonomian nasional (Fajar, 2006). Salah satu kebijakan yang dilakukan pemerintah adalah melakukan amandemen Undang-Undang (UU) Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai. Hal ini mendapat tanggapan dan dukungan positif dari pihak legislatif yaitu Dewan Perwakilan Rakyat (DPR). DPR mendukung amandemen ini dengan alasan sudah saatnya UU Cukai disesuaikan dengan perkembangan. Oleh karena itu, lahirlah Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai.

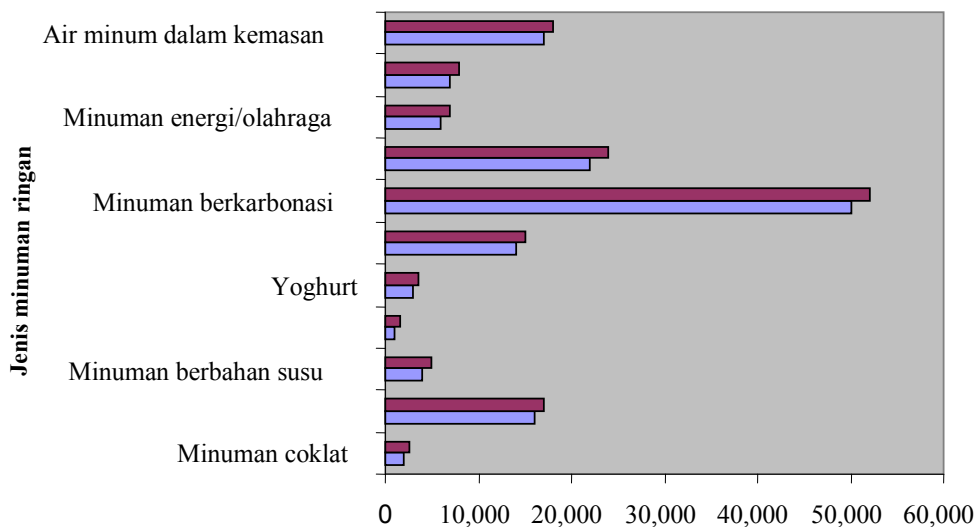
Dalam amandemen ini, pemerintah ingin meningkatkan peranan cukai sebagai alat pengawasan dan pengendalian yang pada akhirnya dapat meningkatkan penerimaan negara. Salah satu upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut adalah dengan mem-

\*Korespondensi: +6281511000526; erchan\_07@yahoo.com



Gambar 1. Penerimaan Cukai dalam APBN Tahun Anggaran 1997-2006.

Sumber: [www.fiskal.depkeu.go.id](http://www.fiskal.depkeu.go.id) (telah diolah kembali)



Gambar 2. Peningkatan Nilai Penjualan Minuman Ringan pada Tahun 2003-2004.

Sumber: Asosiasi Industri Minuman Ringan, 2006

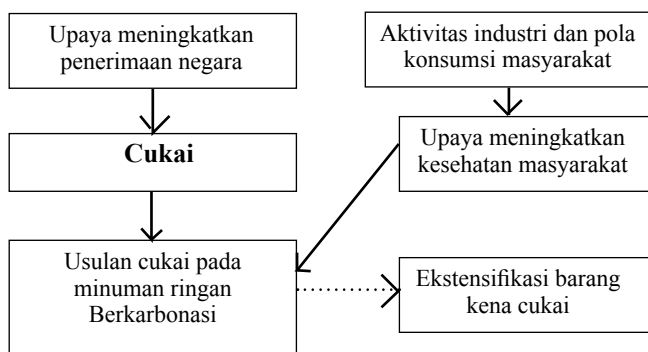
pertegas sifat dan karakteristik Barang Kena Cukai dalam Pasal 2 ayat (1) huruf a-d UU No 39 Tahun 2007 yaitu: (a) barang-barang yang konsumsinya harus dibatasi, (b) barang-barang yang distribusinya harus diawasi, (c) barang-barang yang konsumsinya berdampak pada rusaknya lingkungan hidup, dan (d) sebagai sarana untuk memenuhi rasa kebersamaan dan keadilan di masyarakat.

Berdasarkan APBN tahun 1997-2006, penerimaan cukai selalu meningkat dari tahun ke tahun. Gambar 1 memperlihatkan penerimaan cukai meningkat dari tahun 1997 sebesar 5.101,2 miliar rupiah hingga pada tahun 2006 sebesar 42.034,7 miliar rupiah. Sebagian besar (97,5%) penerimaan cukai berasal dari cukai hasil tembakau terutama sigaret kretek mesin dan

sigaret kretek tangan.

Dibandingkan dengan negara-negara lainnya, dalam pengenaan cukai Indonesia masih tergolong dalam negara yang *extremely narrow coverage*, karena hanya mengenakan cukai pada tiga jenis barang yaitu etil alkohol, Minuman Mengandung Etil Alkohol (MMEA), dan hasil tembakau. Negara lain mengenakan cukai pada berbagai variasi jenis barang, Finlandia ([www.tulli.fi](http://www.tulli.fi)), Perancis, Jerman, India (<http://siadipp.nic.in>), Jepang, dan Singapura (Agung, 2001).

Gagasan untuk menambah jenis Barang Kena Cukai (BKC) telah diawali sejak evaluasi komprehensif nasional Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) bulan Oktober 1998 yang menjadi salah satu topik strategis dari subbidang sistem dan prosedur cukai



**Gambar 3. Skema Usulan Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Minuman Ringan Berkarbonasi.**

Sumber: Pengolahan data penelitian dari berbagai sumber.

(Karim, 2001). Dalam evaluasi tersebut berdasarkan kemungkinan potensi penerimaan cukainya telah dipilih dua belas jenis barang untuk dikenakan cukai, yaitu sabun, deterjen, air mineral, semen, *sodium cyclamate* dan *sacharine*, gas alam, metanol, ban, minuman ringan, kayu lapis, bahan bakar minyak, dan baterai kering/accu. Kemudian akhir bulan Maret 2008, DPR membuka kembali wacana untuk mengenakan cukai terhadap ban dan minuman ringan. Adapun alasan penerapan cukai minuman ringan dikarenakan produk ini mengandung bahan kimia, bila konsumen meminumnya dalam jangka panjang dapat merusak kesehatan (Kontan, 25 Maret 2008). Oleh karena itu, diusulkan ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada minuman ringan berkarbonasi seperti pada gambar 3. Selanjutnya jenis minuman ringan yang akan kena cukai adalah minuman ringan bersoda (minuman ringan berkarbonasi), sari buah, serta minuman beralkohol berkadar dibawah 1%.

Minuman ringan berkarbonasi atau *soft drink* pertama kali diciptakan dan diperkenalkan di Amerika Serikat pada tahun 1830 (Kompas, 25 Februari 2008). Minuman ringan berkarbonasi dikonsumsi oleh semua lapisan masyarakat dari berbagai latar belakang pendidikan dan pekerjaan. Survei yang dilakukan pada tahun 2005 oleh sebuah lembaga independen (LPEM Universitas Indonesia) dan sebuah perusahaan riset pemasaran DEKA menunjukkan bahwa,

*Indonesia mencatat tingkat konsumsi minuman ringan berkarbonasi sebanyak 13 porsi saji seukuran 236 ml per orang per tahun, sedangkan di negara lain tingkat konsumsi produk minuman ringan berkarbonasi lebih tinggi seperti Malaysia sebanyak 33 porsi, Filipina sebanyak 122 porsi dan Singapura sebanyak 141 porsi (Asosiasi Industri Minuman Ringan, 2005). Tingkat konsumsi produk minuman ringan berkarbonasi diprediksi dapat terus meningkat mengingat jumlah penduduk Indonesia sangat banyak (Triyono, 2008).*

Industri minuman ringan memiliki potensi yang amat besar untuk dikembangkan. Di tingkat global, minuman ringan (NARTD - *Non Alcoholic Ready*

*To Drink*) merupakan kategori *Foods and Beverages* terbesar dengan nilai penjualan mencapai € 150 miliar (kurang lebih US \$ 180 miliar) dan dengan pertumbuhan yang pesat (Asosiasi Industri Minuman Ringan, 2006). Berdasarkan gambar 2, terlihat bahwa lima besar sub kategori minuman ringan yaitu minuman ringan berkarbonasi, RTD nonkarbonasi, kopi, air minum dalam kemasan, dan jus. Kategori ini didasarkan pada besarnya nilai penjualan yang dapat dicapai oleh masing-masing jenis minuman ringan. Khusus untuk minuman ringan berkarbonasi menempati posisi pertama yang memiliki nilai penjualan lebih besar dibandingkan dengan jenis minuman ringan lainnya, yaitu lebih dari US \$ 50.000 miliar.

Minuman ringan berkarbonasi merupakan minuman yang memasukkan gas-gas CO<sub>2</sub> (karbondioksida) ke dalam minuman sehingga memiliki penampakan bergelembung-gelembung yang memberi kesan segar (Kompas, 25 Februari 2008). Gelembung-gelembung CO<sub>2</sub> tersebut juga memberi efek kepuasan yang sangat khas apabila dikonsumsi, yaitu rasa menggigit di lidah. Kemudian kemasan minuman ringan berkarbonasi umumnya dari kaleng atau botol. Pemilihan kemasan didasarkan pada penggunaan yang praktis dan mudah untuk dibawa. Selanjutnya fungsi mendasar minuman ringan berkarbonasi yaitu untuk menghilangkan dahaga, namun terkadang ada sebuah anggapan bahwa mengkonsumsi minuman ringan berkarbonasi memiliki kebanggaan tertentu (Rara, 2008).

Berkaitan hubungan minuman berkarbonasi dan peneanaan cukai, pemerintah memiliki tujuan untuk mengendalikan pola konsumsi masyarakat yang berlebihan terhadap minuman ringan berkarbonasi yang dapat mengakibatkan dampak negatif pada kesehatan (*negative externality*).

Berdasarkan penjelasan latar belakang permasalahan yang telah diuraikan di awal, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut. (1) Mengetahui dasar pertimbangan ekstensifikasi barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi, (2) upaya yang dilakukan pemerintah dalam mewujudkan ekstensifikasi barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi, dan (3) mengetahui potensi peningkatan penerimaan negara dari peneanaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif (Cresswell, 1994) yang bersifat deskriptif untuk memberikan gambaran yang jelas tentang upaya ekstensifikasi objek barang kena cukai pada minuman ringan. Peneliti memulai penelitian dengan hipotesis sementara bahwa dasar pertimbangan yang digunakan pemerintah mengeluarkan wacana ekstensifikasi objek barang kena cukai diduga untuk mengembalikan tujuan peneanaan cukai pada barang selektif yang



mengindikasikan adanya eksternalitas negatif.

Metode dan strategi penelitian yang dilakukan untuk menganalisis dasar pertimbangan pengenaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi dan upaya yang dilakukan untuk mengenakan cukai pada minuman ringan berkarbonasi didasarkan pada hasil wawancara mendalam kepada beberapa narasumber. Sedangkan untuk menganalisis potensi dari pengenaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi khususnya dalam memberikan perlindungan kesehatan masyarakat, dilakukan dengan menggunakan studi literatur pada data-data yang berkaitan dengan industri minuman ringan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Dasar Pertimbangan Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Minuman Ringan Berkarbonasi

Peraturan yang mengatur mengenai barang kena cukai di Indonesia diatur dalam Undang-Undang (UU) Nomor 39 Tahun 2007. Di dalam ini hanya disebutkan karakteristik atau sifatnya saja sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 2 ayat (1) huruf a-d mengenai karakteristik atau sifat barang kena cukai, sedangkan nama calon barang kena cukai akan disebutkan dalam Peraturan Pemerintah.

Adapun Pasal 2 ayat (1) huruf a-d UU Nomor 39 Tahun 2007 berbunyi: "Barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik: (1) konsumsinya perlu dikendalikan; (2) peredarannya perlu diawasi; (3) pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup; atau (4) pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

Dasar pertimbangan pertama mengapa minuman ringan berkarbonasi diajukan menjadi objek cukai baru karena konsumsi minuman ringan berkarbonasi saat ini sudah berkembang bahkan cenderung berlebihan sehingga diajukan sebagai barang yang konsumsinya perlu dikendalikan. Untuk mengendalikan konsumsi yang berlebihan tersebut dapat dengan mengenakan cukai. Permana Agung menjelaskan bahwa pengendalian konsumsi bukanlah untuk melarang masyarakat mengkonsumsi minuman berkarbonasi, melainkan masyarakat boleh mengkonsumsi dengan konsekuensi biaya yang lebih besar dibandingkan minuman biasa atau air mineral.

Kemudian untuk melihat apakah minuman ringan berkarbonasi telah memenuhi karakteristik barang yang konsumsinya harus dibatasi, peneliti berupaya melihat argumentasi dari pihak Asosiasi Industri Minuman Ringan (ASRIM). Triyono mengakui bahwa minuman ringan berkarbonasi merupakan pilihan atau alternatif minuman beralkohol. Komposisinya hampir menyerupai minuman beralkohol, yaitu adanya air soda yang terbentuk dari pencampuran air dengan gas CO<sub>2</sub>. Ini berarti minuman ringan berkarbonasi memang bagian dari minuman beralkohol namun

tidak mengalami proses fermentasi yang menghasilkan alkohol.

Selain itu, peneliti mengamati tata letak produk minuman ringan berkarbonasi yang ada di pasar-pasar modern. Hasilnya pada beberapa pasar modern didapati penempatan produk minuman ringan berkarbonasi selalu berdekatan dengan minuman beralkohol.

Dasar pertimbangan yang kedua yang dipikirkan pemerintah mengenai perluasan barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi yaitu menimbulkan dampak negatif khususnya terhadap kesehatan, sehingga peredarannya perlu diawasi. Andi Rahmat sependapat dengan menjelaskan adanya dampak negatif yang ditimbulkan dari mengkonsumsi minuman ringan berkarbonasi menjadi dasar pertimbangan pemerintah untuk melakukan pengawasan terhadap produk melalui mengenakan cukai.

Selanjutnya untuk menyeimbangkan argumentasi tersebut, pemerintah juga mengundang pihak yang terkait, yaitu ASRIM pada tahun 2005 dan yang terakhir pada bulan Maret 2008 yang lalu. Asosiasi menolak pengenaan cukai produk minuman ringan berkarbonasi dengan alasan bahwa minuman ringan berkarbonasi merupakan minuman yang aman bagi kesehatan karena telah mematuhi aturan standar kesehatan dan tetap menjaga lingkungan hidup dalam proses produksi.

Namun peneliti menilai bahwa standar kesehatan yang diatur oleh pemerintah ada jangka waktu tertentu sehingga perlu adanya kajian dan penelitian dari pemerintah, khususnya Departemen Kesehatan dan Badan Pengawas Obat dan Makanan. Adanya dampak negatif terhadap kesehatan dan adanya pengawasan yang cukup ketat terhadap produk, mengindikasikan bahwa minuman ringan berkarbonasi merupakan barang tertentu yang peredarannya harus diawasi.

Dasar pertimbangan ketiga yaitu minuman ringan berkarbonasi dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup. Andi Rahmat mengatakan bahwa wacana perluasan barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi dikarenakan bahan tambahan yang terkandung dalam minuman ringan berkarbonasi memiliki dampak negatif terhadap kesehatan, yang apabila dikonsumsi oleh manusia dalam jangka panjang dan terus menerus memiliki efek negatif terhadap kesehatan manusia.

Fakta yang didapat peneliti ketika melakukan kajian literatur bahwa epidemi obesitas merupakan salah satu fenomena kesehatan yang menjadi perhatian Organisasi Kesehatan Internasional (WHO) karena dari epidemi obesitas akan muncul penyakit turunan lainnya yang disebut penyakit degeneratif, seperti *stroke*, diabetes, hipertensi, dan kanker. Obesitas atau kegemukan memang bukanlah penyakit menular namun epidemi obesitas ternyata tidak hanya menjadi masalah negara-negara maju, epidemi ini juga menjadi masalah bagi negara miskin dan negara berkembang. WHO menyebutkan bahwa obesitas telah menjadi "Penyakit

Kesehatan Masyarakat Nomor Satu” bahkan data WHO menunjukkan bahwa dalam 20 tahun terakhir obesitas meningkat tiga kali lebih besar, yang terjadi di negara-negara berkembang (Warta Konsumen Edisi 03/XXXIV, Maret 2008). Hal ini terjadi karena mengadopsi gaya hidup barat (negara maju) yaitu kurang aktivitas fisik dan mengkonsumsi makanan tinggi kalori. Ilyani Sudardjat menjelaskan, Indonesia merupakan negara berkembang yang faktanya juga mengalami fenomena dari epidemi obesitas. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Himpunan Studi Obesitas Indonesia (HISOBI) pada tahun 2004 mendapatkan angka prevalensi obesitas 9,16% pada pria dan 11,02% pada wanita (Warta Konsumen Edisi 03/XXXIV, Maret 2008). Bahkan epidemi obesitas telah menyebar pada kalangan anak-anak.

Selain itu, minuman ringan berkarbonasi juga dapat menimbulkan dampak negatif bagi lingkungan hidup yang disebabkan oleh kemasan minuman ringan berkarbonasi yang sulit untuk di daur ulang. Walaupun ada beberapa kemasan minuman ringan berkarbonasi yang dapat digunakan kembali namun harus melalui proses pencucian dengan deterjen atau larutan soda kaustik. Proses pencucian inilah yang menurut peneliti dapat merusak lingkungan hidup. Untuk memulihkan lingkungan hidup yang telah tercemar akibat proses pencucian kemasan minuman ringan berkarbonasi dengan bahan-bahan kimia maka dapat dilakukan dengan mengenakan cukai pada minuman ringan berkarbonasi. Namun di sisi lain pihak Asosiasi menolak pengenaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi apabila alasannya merusak lingkungan hidup.

Dasar pertimbangan yang terakhir yang digunakan pemerintah dalam memperluas barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi yaitu pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan. Ayat (1) huruf a merupakan ayat tambahan dalam Pasal 2. Yang dimaksud dengan "pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara dalam rangka keadilan dan keseimbangan” adalah pungutan cukai dapat dikenakan terhadap barang mewah dan atau bernilai tinggi, namun bukan merupakan kebutuhan pokok sehingga tetap terjaga keseimbangan pembebanan pungutan antara konsumen yang berpenghasilan tinggi dengan konsumen yang berpenghasilan rendah. Minuman ringan berkarbonasi memang bukan termasuk kebutuhan pokok. Oleh karena itu, apabila akan dikenakan cukai tidak akan mempengaruhi konsumen. Walaupun pihak asosiasi menolak pengenaan cukai minuman ringan berkarbonasi apabila dasar pertimbangannya adalah pemakaiannya perlu pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

Dasar pertimbangan lainnya yang dapat memperkuat bahwa minuman ringan berkarbonasi termasuk jenis barang mewah dan bukan barang kebutuhan pokok sehingga atas konsumsi minuman

ringan berkarbonasi perlu dibebankan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan yaitu perbandingan dengan negara lain yang telah mengenakan cukai pada minuman ringan berkarbonasi seperti Thailand (lihat *Excise Tax in Thailand*. 2005. <http://www.excise.go.th>) dan India (lihat *Taxation in India*. 2005. <http://siadipp.nic.in>).

Di Thailand, minuman ringan disebut sebagai minuman nonalkohol. Minuman nonalkohol tidak termasuk barang kebutuhan primer yang harus dikonsumsi sehingga minuman ringan dimasukkan dalam kelompok barang mewah. Dengan argumentasi bahwa minuman ringan merupakan barang mewah maka minuman ringan dikenakan cukai, selain dari argumentasi melindungi kesehatan masyarakat. Sedangkan di India, lebih difokuskan bahwa minuman ringan digolongkan sebagai barang mewah sehingga tarif yang dikenakan terhadap minuman ringan masuk dalam tarif tertinggi sebesar 32% sama dengan barang mewah lainnya seperti mobil.

## **B. Upaya-Upaya yang Dilakukan Pemerintah dalam Mewujudkan Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Minuman Ringan Berkarbonasi**

Hal *pertama* yang dilakukan pemerintah dalam bidang cukai yaitu melakukan revisi terhadap Undang-Undang Cukai. Ada tiga perbedaan yang signifikan yang membedakan antara Undang-Undang Cukai yang lama yaitu UU Nomor 11 Tahun 1995 dengan Undang-Undang Cukai yang baru yaitu UU Nomor 39 Tahun 2007, (i) adanya perluasan objek cukai ditandai dengan penambahan sifat atau karakteristik objek cukai; (ii) *law enforcement* lebih kuat namun prosedur administrasi cukai lebih mudah; (iii) adanya insentif kepada pegawai cukai yang melaksanakan Undang-Undang dengan benar.

Permana Agung mengatakan bahwa dalam menambah jenis objek cukai tidak perlu membuat Undang-Undang, hanya perlu Peraturan Pemerintah. Namun untuk memperkuat Peraturan Pemerintah tersebut diperlukan Undang-Undang. Pemerintah menyadari bahwa sudah saatnya dilakukan amandemen terhadap Undang-Undang Cukai yang mengikuti perkembangan ekonomi. Salah satunya terlihat dari penambahan karakteristik atau sifat objek cukai yang harus dipenuhi oleh suatu barang tertentu, baik objek cukai yang lama maupun objek cukai yang baru.

UU Nomor 39 Tahun 2007 merupakan kebijakan yang memberikan semangat bagi pemerintah memperluas Barang Kena Cukai yang selama ini sangat dibatasi oleh UU Nomor 11 Tahun 1995. Hal ini dikarenakan tidak adanya keterkaitan antara pasal yang satu dengan yang lain, misalnya dalam Pasal 4 Ayat (2) UU Nomor 11 Tahun 1995 memperbolehkan pemerintah dalam memperluas objek cukai, namun kurang didukung Pasal 2 Ayat (1) dengan adanya sifat dan karakteristik yang terlalu luas dan kurang spesifik.

Upaya yang *kedua* yang dilakukan pemerintah

**Tabel 1. Kondisi Industri Minuman Ringan Berkarbonasi Tahun 2000-2005**

No	Uraian	Satuan	Tahun					
			2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Jumlah Perusahaan	Unit Usaha	33	34	34	36	39	40
2	Kapasitas Izin	000 liter	1,237,950	1,340,850	1,340,850	1,372,182	1,372,182	1,402,995
3	Produksi riil	000 liter	990,360	1,072,680	1,099,497	1,111,467	1,125,189	1,136,426
	Naik/turun produksi	%	0	8.33	2.79	1.53	1.62	1.46
4	Nilai Investasi	Rp. Juta	179,287	184,079	184,079	200,407	216,512	222,623
5	Jumlah Tenaga Kerja	Orang	49,055	49,200	51,450	57,400	64,485	66,150

Keterangan

Jumlah Produksi Riil : 16,535,619,000 liter

Rata-rata Produksi Riil : 1,089,269,833 liter

Sumber: *Profil Komoditi Industri Minuman Ringan Berkarbonasi Departemen Perindustrian RI (telah diolah kembali)*

**Tabel 2. Penerimaan Cukai Tahun 2005-2009**

Tahun	Cukai hasil tembakau	Cukai lainnya (Aneka cukai)			Jumlah cukai tembakau dan aneka cukai
		Cukai Etil alkohol	Cukai MMEA	Jumlah	
2005	32,650,629.85	98,514.07	500,464.57	598,978.64	33,249,608.49
2006	37,061,550.892	136,059.205	568,051.625	704,110.830	37,765,661.722
2007	43,499,483.570	424,711.570	687,676.740	1,112,388.310	44,611,871.880
2008	49,926,431.528	420,655.757	878,524.392	1,129,180.149	51,225,611.677
2009	55,381,019.37	385,992.25	927,302.42	1,313,294.67	56,694,314.04

Sumber: *Pengolahan data penelitian dari berbagai sumber*

yaitu melakukan berbagai kajian terhadap barang-barang yang akan dikenakan cukai. Khusus untuk minuman ringan berkarbonasi, kajian dilakukan oleh pihak Bea Cukai dan Badan Kebijakan Fiskal untuk mengkaji kesesuaian pengenaan cukai baik secara teori, karakteristik, dan penerapan di negara lain.

Butar-Butar menggambarkan bahwa pemerintah sungguh-sungguh untuk melakukan upaya ekstensifikasi barang kena cukai, walaupun belum dapat menjelaskan jenis objek apa yang akan dikenakan cukai. Bahkan untuk minuman ringan berkarbonasi yang menjadi objek penelitian ini, dilakukan kajian secara internal untuk menemukan objek yang tepat dan berpotensi dalam meningkatkan penerimaan negara dan sesuai dengan kemampuan masyarakat.

Kaitannya dengan proses kajian pemenuhan karakteristik sebagai barang kena cukai baru, Butar-Butar mengakui ketiga barang yang diusulkan - salah satunya yaitu minuman ringan berkarbonasi, belum dapat terealisasi. Ia menjelaskan lebih lanjut, bahwa belum ada keputusan dari pengajuan 12 objek barang kena cukai baru yaitu sabun, deterjen, air mineral, semen, *sodium cyclamate* dan *sacharine*, gas alam, metanol, ban, minuman ringan, kayu lapis, bahan bakar minyak, dan baterai kering/*accu*, namun tidak menutup

kemungkinan untuk mengkaji lebih dalam khususnya pada minuman ringan berkarbonasi. Bahkan saat ini pemerintah mencoba untuk memperluas objek cukai dari objek yang semula dikenakan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM) menjadi barang kena cukai, dengan alasan secara teori cukai dan PPnBM tidak jauh berbeda.

Hal senada diungkap Andi Rahmat bahwa adanya upaya untuk mengkaji minuman ringan berkarbonasi sebagai barang kena cukai baru. Namun sampai peneliti mewawancarai pihak DPR belum ada usulan resmi yang dapat dijadikan sebuah kebijakan. Ada beberapa kelompok masyarakat mengusulkan, namun tetap saja hal ini harus melalui proses kajian mendalam mengenai layak atau tidak minuman ringan berkarbonasi dikenakan cukai dari segi perekonomian dan harus melihat dampak yang timbul dari pengenaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi.

Upaya selanjutnya yang dilakukan oleh pemerintah dalam mewujudkan pengenaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi yaitu melakukan sosialisasi secara internal. Sosialisasi ini dilakukan dalam rangka mendukung kajian yang dilakukan pemerintah dan mendengar pendapat, baik tanggapan positif maupun negatif dari berbagai pihak yang terkait dengan usulan

**Tabel 3. Belanja Pemerintah Pusat menurut Fungsi Tahun 2005-2008**

Kode	Fungsi	2005	2006	2007		RAPBN 2008
				APBN UU No 18/2006	RAPBN-P	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
01	Pelayanan Umum	255,603.2	283,343.0	296,827.5	304,670.6	337,481.2
02	Pertahanan	21,562.2	24,426.1	32,722.1	29,391.2	33,756.2
03	Ketertiban dan Keamanan	15,617.3	23,743.1	29,210.7	22,791.5	27,359.1
04	Ekonomi	23,504.0	38,295.6	51,249.6	47,839.8	60,994.9
05	Lingkungan Hidup	1,333.9	2,664.5	5,478.5	4,852.6	5,932.1
06	Perumahan dan Fasilitas Umum	4,216.5	5,457.2	10,659.5	9,560.5	13,481.7
<b>07</b>	<b>Kesehatan</b>	<b>5,836.9</b>	<b>12,189.7</b>	<b>17,467.1</b>	<b>16,130.6</b>	<b>16,767.6</b>
08	Pariwisata dan Budaya	588.6	905.4	1,676.3	1,438.8	1,328.4
09	Agama	1,312.3	1,411.2	2,208.1	1,931.3	2,636.4
10	Pendidikan	29,307.9	45,303.9	54,067.1	52,067.1	61,409.7
11	Perlindungan Sosial	2,272.5	2,292.2	3,209.7	2,827.9	3,475.7
<b>Jumlah</b>		<b>361,155.3</b>	<b>440,031.9</b>	<b>504,776.2</b>	<b>493,501.9</b>	<b>564,623.0</b>

Sumber : Data Pokok APBN-P 2007 dan APBN 2008

pengenaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi.

Permana Agung mengungkapkan bahwa pada tahun 1999 pernah dilakukan seminar mengenai ekstensifikasi barang kena cukai yang melibatkan beberapa asosiasi terkait (ASRIM), Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, anggota Dewan Perwakilan Rakyat, kalangan pemerintahan dan para pakar atau praktisi ekonomi. Dari seminar tersebut kalangan masyarakat usaha menyatakan kurang sependapat karena kondisi perekonomian saat itu kurang mendukung. Sedangkan dari kalangan praktisi dan pemerintah masih mendukung gagasan tersebut, akan tetapi perlu dipertimbangkan secara matang agar tidak menimbulkan gejolak di masyarakat.

Sosialisasi internal juga dilakukan oleh pihak legislatif dengan mengundang ASRIM pada tahun 2005 dan bulan Maret tahun 2008 yang lalu dengan tujuan mendengarkan kembali tanggapan asosiasi dan melihat apakah perekonomian saat ini mendukung perluasan objek cukai pada minuman ringan berkarbonasi. Hal ini dapat diketahui dari pernyataan informan dari pihak asosiasi yang diundang oleh pihak legislatif, namun hasilnya belum ada karena pihak asosiasi tetap menolak produk minuman ringan berkarbonasi dijadikan sebagai objek cukai. Mengingat hal ini dapat mengurangi keuntungan yang tidak sebanding dengan biaya produksi yang dikeluarkan, terlebih banyak beban-beban tidak terduga yang harus ditanggung industri minuman ringan berkarbonasi, sehingga sosialisasi

internal diperlukan untuk mendengar tanggapan dari usulan pemerintah kepada pihak industri. Namun, apabila dilihat dari perkembangan industri minuman ringan berkarbonasi dapat terlihat bahwa secara *trend* cukup positif artinya memang industri minuman ringan berkarbonasi sangat tergantung pada konsumen dan Indonesia memiliki *customer base* yang cukup besar.

Pihak Bea dan Cukai sendiri menjelaskan upaya yang dilakukan dalam memperluas barang kena cukai. Pemerintah telah mengadakan pertemuan internal yang dikoordinasikan oleh Badan Kebijakan Fiskal (BKF) dengan mengundang Bea Cukai dan Dirjen Pajak. Sebelum disampaikan ke DPR ini merupakan internal BKF, kemudian baru memanggil konsiyaring dari intra departemen yang berhubungan seperti Departemen Perdagangan, Perindustrian - yang belum diketahui tanggapan dari pihak intra departemen tersebut.

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah berikutnya yaitu menciptakan sumber daya manusia yang handal. Selama ini sumber daya manusia yang mendapat tugas khusus dalam bidang cukai sangat sedikit di Indonesia. Hal ini dikarenakan pelatihan lebih banyak dilakukan dalam bidang kepabeanan. Namun untuk yang akan datang perlu diperbanyak sumber daya manusia dalam bidang cukai, yang handal tidak hanya secara teori namun juga dalam penerapan kebijakan cukai. Hal ini juga didukung oleh UU Nomor 39 Tahun 2007 yang mengatur adanya insentif bagi pegawai yang melaksanakan Undang-Undang dengan benar. Dengan

diciptakannya sumber daya manusia yang handal di bidang cukai diharapkan dapat membuat kebijakan perluasan barang kena cukai khususnya pada minuman ringan berkarbonasi sehingga fungsi penerimaan dan fungsi mengatur dari pemungutan cukai dapat terealisasi dan terlaksana dengan efektif serta efisien. Pemberian insentif kepada pegawai bea dan cukai menjadi semangat untuk membuat kebijakan perluasan barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi dapat terlaksana dengan penuh tanggung jawab.

### C. Potensi Peningkatan Penerimaan Negara dari Pengenaan Cukai pada Minuman Ringan Berkarbonasi

Dalam melihat dan memahami potensi yang mungkin muncul dari pelaksanaan kebijakan ekstensifikasi barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi tidak hanya diinterpretasikan sebagai salah satu sumber penambah penerimaan negara semata, melainkan penulis melihat dampak sosial yang dapat dihasilkan dari kebijakan ini. Manfaat sosial yang muncul diharapkan lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk mewujudkan tujuan baik dari pemungutan cukai.

Dalam menganalisis potensi peningkatan penerimaan negara dari ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada minuman ringan berkarbonasi tidak terlepas dari skema tarif dan dasar pengenaan yang akan digunakan dalam menghitung besarnya peningkatan penerimaan cukai. Pada dasarnya kebijakan tarif cukai yang ditetapkan selama ini menganut prinsip-prinsip: (1) pencapaian dan pengamanan target penerimaan negara; (2) prinsip adanya unifikasi (penyeragaman) dan simplifikasi (penyederhanaan) struktur cukai yang ada, yang pada akhirnya menuju pada tarif tunggal; (3) melindungi pengusaha Barang Kena Cukai kecil supaya dapat bersaing dan berkembang secara wajar; (4) menciptakan kepastian berusaha bagi seluruh pengusaha BKC; (5) menciptakan rasa keadilan dalam distribusi beban kena cukai antara pengusaha besar dan pengusaha kecil sesuai kemampuannya; dan (6) memberikan perlakuan khusus terhadap pabrik yang bersifat padat karya yang membutuhkan banyak tenaga kerja (*employment creation*) pada umumnya pabrik-pabrik yang sebagian besar tidak menggunakan mesin-mesin (Purwito, 2001).

Untuk menjaga objektivitas hasil penelitian, dalam meramalkan jumlah penerimaan dari ekstensifikasi BKC pada minuman ringan berkarbonasi penulis memilih tarif spesifik dan akan dihitung berdasarkan jumlah minuman ringan berkarbonasi dalam satuan liter yang dikonsumsi masyarakat. Pemilihan jenis tarif tersebut didasarkan pada asumsi daya beli masyarakat terhadap produk minuman ringan berkarbonasi. Pemilihan tarif spesifik juga diperkuat oleh Permana Agung, bahwa lebih sederhana baik perhitungan, pendaftaran, dan pengawasan.

Dalam melihat perkembangan industri minuman ringan berkarbonasi, dapat menggunakan data industri minuman ringan berkarbonasi yang diperoleh dari Departemen Perindustrian RI. Berdasarkan Profil Komoditi Industri Minuman Ringan Berkarbonasi, maka bahan baku minuman ringan berkarbonasi yaitu air murni sedangkan bahan penolong terdiri dari *essence*, asam sitrat, sodium sitrat, CO<sub>2</sub>, dan buah-buahan. Minuman ringan berkarbonasi yang beredar di masyarakat memiliki standarisasi yang terdiri dari SNI 01-2984-1992, SNI 01-4456-1998, SNI 01-6684-2002.

Berdasarkan tabel 1 terlihat dari tahun 2000 sampai 2005 terdapat penambahan perusahaan industri minuman ringan berkarbonasi setiap tahunnya. Tidak hanya jumlah perusahaan dan jumlah produksi minuman ringan berkarbonasi yang meningkat, akan tetapi nilai investasi dan jumlah tenaga kerja juga ikut meningkat pada tahun 2000-2005. Nilai investasi pada industri minuman ringan berkarbonasi tidak terbatas pada investasi tetap seperti tanah, bangunan untuk kantor dan pabrik, kendaraan, namun juga investasi terhadap alat pendingin minuman ringan berkarbonasi yang disewakan kepada pedagang eceran.

Peningkatan tenaga kerja terjadi karena ada hubungan juga dengan nilai investasi yang dikeluarkan untuk mengeluarkan produk baru artinya kebutuhan akan tenaga kerja dengan sendirinya akan mengalami peningkatan. Sebagai gambaran pada tahun 2003 jumlah tenaga kerja sebesar 57.400 orang kemudian meningkat menjadi 64.485 orang pada tahun 2004.

Berdasarkan proses kajian internal tidak dapat dihindari adanya pendapat pro dan kontra mengenai ekstensifikasi barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi. Argumentasi pendapat pro ini lebih mengarah pada pemikiran bahwa sudah saatnya hak konsumen dilindungi, jangan sampai konsumsi terhadap barang-barang yang sifatnya bukan kebutuhan pokok dan menimbulkan efek negatif terhadap kesehatan akibat bahan tambahan yang terkandung dalam minuman ringan berkarbonasi yang lebih banyak bahan kimia terabaikan. Sedangkan pendapat kontra lebih banyak berasal dari pihak industri minuman ringan berkarbonasi sendiri. Apabila suatu saat minuman ringan berkarbonasi dikenakan cukai karena konsumsi minuman ringan berkarbonasi terlalu banyak tidak baik untuk kesehatan, maka perlu proses bagi industri untuk menerimanya dengan syarat penerimaan cukai dari minuman ringan berkarbonasi dapat dialokasikan pada sektor yang tepat seperti peningkatan kesehatan masyarakat dan mendukung produksi serta distribusi minuman ringan berkarbonasi.

Penulis menilai, pro dan kontra yang muncul mengenai wacana ekstensifikasi barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi disebabkan pada kondisi perekonomian masyarakat yang terus mengalami penurunan di samping mulai pudarnya kepercayaan masyarakat terhadap kinerja pemerintahan, khususnya



yang menyangkut kesejahteraan masyarakat. Penulis memahami fenomena tersebut sebagai dinamika sosial yang muncul pada masyarakat di negara-negara berkembang seperti Indonesia yang sedang mengalami krisis ekonomi dan moneter yang berkepanjangan.

Secara umum, penerimaan cukai selama ini masih didominasi oleh penerimaan cukai hasil tembakau dan sisanya adalah penerimaan cukai lainnya yang terdiri dari penerimaan cukai etil alkohol dan cukai MMEA. Berdasarkan tabel 2 terlihat penerimaan cukai tahun 2005-2009 menunjukkan bahwa penerimaan cukai tembakau dan sumbangannya terhadap penerimaan cukai selama lima tahun terakhir mengalami peningkatan. Peningkatan porsi penerimaan cukai tembakau ditujukan untuk keseimbangan fungsi penerimaan dan mengatur dari cukai tembakau sehingga perlu dikendalikan. Pengendalian porsi ini memberikan peluang untuk pemerintah melakukan upaya perluasan objek Barang Kena Cukai, salah satunya pengenaan cukai pada produk minuman ringan berkarbonasi.

Dengan mempergunakan tarif spesifik sebesar Rp 725 dan dengan menggunakan jumlah produksi tahun 2005 yaitu 1.136.426.000 liter, maka penerimaan cukai dari minuman ringan berkarbonasi sebagai calon Barang Kena Cukai yang akan diperoleh sebesar 823 miliar rupiah. Penerimaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi yang diramalkan jumlahnya lebih besar dibandingkan aneka cukai lainnya yaitu cukai etil alkohol dan cukai MMEA, bahkan perkiraan jumlah ini lebih besar dibandingkan dengan penerimaan cukai MMEA tahun 2007 yang hanya 687,67 miliar rupiah. Dari peramalan penerimaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi dengan tarif spesifik ini dapat dianalisis bahwa ekstensifikasi barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi memiliki potensi untuk meningkatkan penerimaan cukai keseluruhan dan secara khusus meningkatkan penerimaan aneka cukai.

Analisa atas kebijakan peningkatan penerimaan cukai dapat digunakan untuk mendukung program peningkatan kesehatan masyarakat dan memberikan manfaat sosial kepada masyarakat. Hal ini diprediksikan untuk periode jangka panjang, mengingat pelaksanaan program peningkatan kesehatan masyarakat membutuhkan waktu yang cukup lama, waktu yang diprediksikan minimal 10 tahun.

Dengan menggunakan data target penerimaan cukai tahun 2008 yang diperoleh peneliti dari sub-direktorat penerimaan DJBC adalah sebesar Rp. 45,71 triliun rupiah atau lebih besar 3,68 triliun rupiah (8,05%) dari target penerimaan cukai tahun 2007, namun peningkatan target penerimaan cukai tahun 2008 tidak diimbangi dengan alokasi anggaran kesehatan untuk tahun 2008 yang tidak meningkat, sebaliknya anggaran kesehatan menurun. Dalam APBN 2008 alokasi anggaran kesehatan menurun dibandingkan dengan alokasi anggaran kesehatan tahun 2007. Hal ini cukup memprihatinkan mengingat secara

tidak langsung tujuan dari penerimaan cukai adalah untuk membatasi konsumsi barang, yang memiliki dampak negatif terhadap konsumen khususnya dalam kesehatan. Seharusnya alokasi anggaran kesehatan meningkat seiring dengan peningkatan target penerimaan cukai. Selain itu munculnya berbagai kasus penyakit degeneratif seperti diabetes, *stroke*, obesitas dan lainnya menjadi suatu keprihatinan tersendiri dalam bidang kesehatan. Keprihatinan selanjutnya tidak hanya keterbatasan anggaran akan tetapi juga keterbatasan sarana dan prasarana kesehatan.

Berdasarkan tabel 3 terlihat bahwa belanja pemerintah pusat menurut fungsi kesehatan pada tahun 2007 dan tahun 2008 menurun, padahal pada tahun 2005 dan tahun 2006 anggaran tersebut meningkat yaitu dari 5.836,9 miliar rupiah menjadi 12.189,7 miliar rupiah atau naik sebesar 6.352,8 miliar rupiah. Kemudian pada tahun 2007 anggaran kesehatan meningkat menjadi 17.467,1 miliar rupiah walaupun ada APBN Perubahan pada tahun 2007 yang mengalokasikan anggaran kesehatan hanya sebesar 16.130,6 miliar rupiah. Namun melalui hal inilah anggaran belanja pemerintah pusat menurut fungsi kesehatan menjadi menurun pada tahun 2008 sebesar 16.767,6 miliar rupiah.

Dalam mengurangi efek negatifnya, beberapa produsen minuman ringan berkarbonasi telah melakukan berbagai inovasi untuk mengurangi penggunaan bahan tambahan pangan yang memiliki efek negatif terhadap kesehatan misalnya produk minuman ringan berkarbonasi yang *low sugar*, diet, atau tidak menggunakan gula sama sekali dalam produk minuman ringan berkarbonasi. WHO menyatakan bahwa obesitas sebagai penyakit kesehatan masyarakat nomor satu dan *warning* ini direspon oleh produsen minuman ringan berkarbonasi dengan melakukan inovasi menggunakan teknologi yang maju. Selain itu, WHO dan lembaga internasional lainnya juga memperkenalkan konsep "*quality management*" dan "*environmental management*" melalui standarisasi perusahaan menggunakan *International Organization for Standardization (ISO) 9001* dan *14001*. Dalam konsep ini diperkenalkan suatu landasan manajerial perusahaan yang baik menggunakan manajemen mutu yang memiliki kualitas tinggi dalam menggunakan bahan-bahan, proses, dan penanganan pengolahan yang ramah lingkungan. Wujud kepedulian Pemerintah Indonesia akan konsep ini yaitu dalam produk minuman ringan berkarbonasi harus mencantumkan Standar Nasional Indonesia (SNI) yang dikeluarkan oleh BPOM, sertifikasi halal yang dikeluarkan oleh MUI, dan terakhir konsep ini juga dapat diaktualisasikan melalui pengenaan cukai pada minuman ringan berkarbonasi.

## KESIMPULAN

Dasar pertimbangan pemerintah melakukan eks-

tensifikasi Barang Kena Cukai pada minuman ringan berkarbonasi yaitu pemenuhan sifat atau karakteristik Barang Kena Cukai yang diatur dalam UU Nomor 39 Tahun 2007 yaitu merupakan barang yang konsumsinya harus dibatasi, peredarannya harus diawasi, barang yang penggunaannya menimbulkan dampak negatif terhadap kesehatan masyarakat dan lingkungan serta barang yang pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

Pemerintah Indonesia cq Direktorat Jenderal Bea Cukai telah melakukan ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada minuman ringan berkarbonasi. Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada minuman ringan berkarbonasi dapat meningkatkan penerimaan cukai bahkan dapat lebih besar dibandingkan penerimaan cukai pada MMEA dan etil alkohol. Peningkatan penerimaan ini dapat dialokasikan pada program-program peningkatan kesehatan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, Nurdjaman, Kusumanto, Bambang, & Prawirosetoto, Yuwono. 1992. *Keuangan Negara*. Jakarta: Intermedia.
- Crossen, Sijbren. 1977. *Excise Systems: Global Study of The Selective Taxation Goods and Services*. London: The Johns Hopkins University Press.
- Cresswell, John W. 1994. *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. New Delhi: Sage Publication.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Edisi Kedua* (Samodra Wibawa, Diah Asitadani, ed, Penerjemah). Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Excise Taxation in Finland. 2007. [www.tulli.fi](http://www.tulli.fi)
- Excise Tax in Thailand. 2005. <http://www.excise.go.th>
- Fajar, Muhammad. 2006. Perlakuan Pajak Penghasilan Atas Ulift pada Industri Hulu Migas. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.14, No.3 (September).
- Karim, Ibrahim A. Ekstensifikasi Barang Kena Cukai dan Permasalahannya. Dalam *Pertumbuhan dan Perkembangan Bea dan Cukai Tahun 1995 hingga Tahun 2000, Kumpulan Catatan dan Tulisan*. Jakarta: Departemen Keuangan.
- Mansury, R. 1999. *Kebijakan Fiskal*. Jakarta: Yayasan Mardiasmo.
- Mardiasmo. 2003. *Perpajakan*. Yogyakarta: Andi.
- Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan.
- Musgrave, Richard A, & Musgrave, Peggy B. 1989. *Public Finance in Theory and Practice*. New York: McGraw Hill Company.
- Nurmantu, Safri. 2003. *Pengantar Perpajakan*. Jakarta: Granit.
- Purwito, Ali. 2001. Mengapa dan Bagaimana Undang-Undang Kepabeanan dan Cukai yang Baru Lahir?. *Pertumbuhan dan perkembangan bea dan cukai tahun 1995 hingga tahun 2000, Kumpulan catatan dan tulisan*. (h 356-368). Jakarta: Departemen Keuangan.
- Rahardja, Pratama, & Manurung, Mandala. 1999. *Teori Ekonomi Mikro Suatu Pengantar, Edisi ke-2*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Rahayu, Ning. 2007. Kebijakan Baru Direktorat Jenderal Pajak dalam Pengajuan Restitusi PPN dan Perencanaan Pajak untuk Menghadapinya. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.15, No.1 (Januari).
- Rara. 2008. *Minuman Ringan: Kenikmatan Membawa Sengsara*. [www.depkes.go.id](http://www.depkes.go.id)
- Shome, Parthasarathi. 1995. *Tax Policy Handbook*. Washington: IMF.
- Sommerfeld, Ray M, Anderson, Hershel M., & Brock Horace R. 1983. *Introduction to taxation*. New York: Harcourt Brace Jovanovic, Inc.
- Subiyantoro, Heru, ed. 2004. *Kebijakan Fiskal: Pemikiran, Konsep dan Implementasi*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Suparmoko, M. 2000. *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek, Edisi ke-5*. Yogyakarta: BPFE.
- Taxation in India. 2005. <http://siadipp.nic.in>
- Thuronyi, Victor, ed. 1996. *Tax Law Design And Drafting* (Vol.1). USA: IMF.
- UU No. 11 Tahun 1995 Tentang Cukai, LN 1995 No. 75 TLN 3613
- UU No. 39 Tahun 2007 Tentang Perubahan atas UU No. 11 Tahun 1995 Tentang Cukai, LN 2007 No. 105 TLN 4755
- Wagner, Richard E. 1983. *Public Finance Revenues and Expenditures in a Democratic Society*. Boston: Little Brown and Company.
- Warta Konsumen Edisi 03/XXXIV, Maret 2008

## Analisis Perilaku Investor Institusional dengan Pendekatan *Analytical Hierarchy Process* (AHP)

CECILIA NATAPURA<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Departemen Ilmu Administrasi Universitas Indonesia

**Abstract.** The study is to find out the major type of institutional investors who own the biggest fund in the capital market and to study their behaviors which can affect the market. There are three types of investors: intuitive investors, emotional investors, and rational investors. To analyze the main factor of decision making, the researcher used Analytical Hierarchy Process (AHP) and spread questionnaires to several Indonesian fund managers. The result shows that most institutional investors are rational (55%), 45% are emotional and none of them are intuitive. The main factor influencing them to make an investment decision is the country's economic conditions (25.12%), along with accounting information (liquidity, rentability, solvability, and quality of financial reports).

Keywords: *investor behaviours, fund management, analytical hierarchy process*

### PENDAHULUAN

Bursa Efek Indonesia (BEI) berawal dengan dibukanya sebuah bursa saham oleh pemerintah Hindia Belanda pada 1912 di Batavia. Setelah sempat tutup bebe-rapa kali karena terjadinya perang, BEI kembali dibuka pada 1977 di bawah pengawasan Bapepam (Manurung, 2005). Pada 30 November 2007, pemerintah akhirnya memutuskan penggabungan (*merger*) antara Bursa Efek Jakarta dengan Bursa Efek Surabaya. Bursa Efek Indonesia tersebut telah mulai aktif beroperasi sejak 3 Desember 2007. *Merger* tersebut akan memberikan keuntungan bagi pelaku pasar modal. Selama beroperasi lebih dari 30 tahun, Bursa Efek Indonesia terus menunjukkan peningkatan indeks seperti yang diperlihatkan dalam gambar 1.

Pada awal tahun 2006, indeks dibuka pada 1.171,7. Angka ini terus meningkat hingga di hari pertama tahun 2008 indeks ditutup pada 2.731,507. Bahkan pada 11 Desember 2007, IHSG mencapai rekor tertinggi sepanjang sejarah, yakni pada level 2.810,962. Nilai kapitalisasi pasar BEI yang mencerminkan total aset dari perusahaan-perusahaan yang *listing* di BEI juga pernah mencapai lebih dari Rp 200 triliun pada 11 Desember 2007 sebelum ditutup pada angka Rp 1.982,7 triliun pada 27 Desember 2007. Angka pada penutupan transaksi 2007 tersebut telah menunjukkan peningkatan nilai kapitalisasi pasar lebih dari 57 persen pada tahun 2007. Nilai transaksi saham tahunan dari BEI juga meningkat sebesar lebih dari 130 persen, yaitu dari Rp 445 triliun pada tahun 2006 menjadi Rp 1.043 triliun pada tahun 2007 (BEI, 2008).

Sistem perdagangan di BEI juga telah terkomputerisasi sejak digunakannya sistem otomatisasi komputer JATS

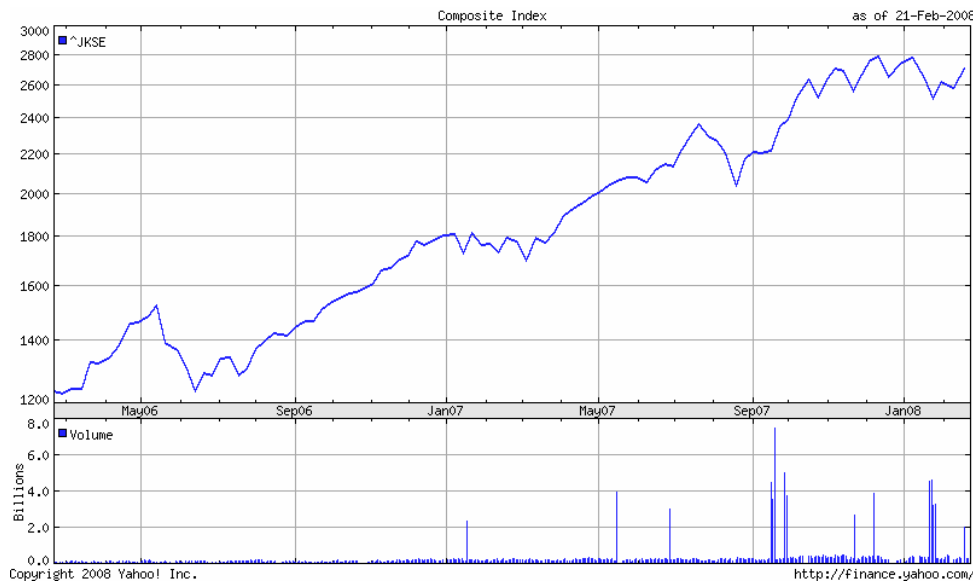
(*Jakarta Automated Trading Systems*). Bahkan sejak tahun 2007, telah diluncurkan sistem perdagangan dan pelaporan Transaksi Surat Utang Negara di bursa dengan menggunakan sistem yang disebut CTP (*Centralized Trading Platform*) dan sistem *New CTP* sebagai penyempurnaannya (Wijaya, 2006).

Berubahnya sistem perdagangan yang semakin terkomputerisasi dan jumlah emiten serta nilai investasi yang semakin meningkat setiap tahunnya, menunjukkan Bursa Efek Indonesia telah berkembang menjadi bursa yang sangat kompleks. Namun Bursa Efek Indonesia belum menunjukkan tingkat efisiensi yang dibutuhkan sebuah pasar modal (Fabozzi, 1992). Hal ini dapat dilihat dengan masih terdapatnya berbagai macam anomali yang terjadi di Bursa Efek Indonesia.

Efisiensi sebuah pasar dapat dibedakan menjadi dua: pasar yang efisien secara operasional (efisien secara internal) dan pasar yang efisien dalam penetapan harga (efisien secara eksternal). Pasar dapat disebut efisien secara operasional jika para investor dapat memperoleh jasa transaksi yang mencerminkan biaya nyata yang berhubungan dengan meningkatkan jasa-jasa tersebut. Sedangkan pasar modal yang efisien dalam penetapan harga adalah pasar dimana harga-harga pada segala waktu mencerminkan semua informasi yang tersedia yang sesuai dengan penilaian sekuritas. Tersedianya informasi yang akurat dan terpercaya bagi seluruh investor menjadi kebutuhan awal untuk pasar modal yang efisien dalam penetapan harga. Sehingga pada akhirnya dapat disimpulkan harga sama dengan faktor dalam informasi yang masuk ke dalam pasar (Iyer and Bhaskar, 2002).

Namun yang terjadi pada harga pada Bursa Efek Indonesia adalah harga tidak mencerminkan ketersediaan informasi. Berbagai macam pelaku pasar yang tidak memiliki sumber informasi memainkan dan mengacaukan harga saham.

\*Korespondensi: +628561607710 atau +628159578448;  
natapura.cecilia@gmail.com



Gambar 1. Kinerja IHSG Januari 2006-Februari 2007

Sumber: Yahoo! Finance, 2008

Joachim Goldberg dan Rudrigger von Nitzsch (2001) menggolongkan investor ke dalam: tipe intuitif, tipe emosional, dan tipe rasional. Penggolongan ketiga tipe ini berdasarkan dari penggolongan otak manusia yang dilakukan oleh Paul D. MacLean, seorang neuropsikologis. Menurutnya, otak manusia terdiri dari tiga buah otak yang berfungsi secara independen yaitu otak reptil (*R-complex*), sistem *Limbic*, dan *Neocortex*. Walaupun memiliki fungsi yang independen, namun kurangnya koordinasi dari ketiga otak tersebut dapat menyebabkan banyak masalah, sehingga strukturnya harus dilihat sebagai satu kesatuan yang disebut sebagai *triune brain* oleh MacLean.

MacLean menyimpulkan bahwa ketiga otak manusia menghasilkan mental yang berbeda: insting, emosi, dan alasan, yang sering kali tidak berjalan beriringan antara satu dan yang lainnya. Berdasarkan ketiga pembagian itu maka investor sebagai seorang manusia dapat digolongkan ke dalam tipe intuitif (yang mengambil keputusan berdasarkan insting), tipe emosional (seseorang yang bertindak berdasarkan emosi), dan tipe rasional (seseorang yang berfokus kepada alasan dibalik sesuatu).

Perilaku para investor tersebut dilatarbelakangi oleh kebutuhan yang menjadi dasar dari keinginan manusia, tujuan, dan motivasi. Selain itu, kebutuhan akan sesuatu juga dapat menjadi dasar dari kesalahan-kesalahan manusia yang berakar dari persepsi pribadi, percaya diri, ketergantungan kepada peraturan (*rule of thumb*), dan emosi. Kesalahan dan bias terdapat dalam seluruh wilayah pasar modal dan mempengaruhi investor individual, investor institusional, analis, strategis, broker, manajer portofolio, pemain *option*, pemain mata uang, pemain *future*, eksekutif keuangan, dan komentator keuangan di dalam media (Shefrin, 2002). Bagi investor, terdapat dua hal penting untuk

diingat selalu. *Pertama*, faktor-faktor yang didasarkan kepada nilai (*value*) dan ukuran (*size*) dari aset yang menjelaskan sekitar variasi imbal hasil. *Kedua*, premium nilai dan ukuran aset yang telah diobservasi dalam berbagai periode waktu (Saragih, 2005).

Karakteristik sebagian besar investor Indonesia akan turut menentukan faktor apa yang berperan penting dalam proses pengambilan keputusan. Investor rasional akan berusaha menganalisis seluruh informasi yang diperolehnya. Sedangkan investor yang masih kurang rasional, akan ikut berbisnis atau menyeter modal dengan (hanya) berpedoman pada naluri, ikut-ikutan, tidak terbiasa menganalisis detail situasi dan kondisi sektor usahanya, bahkan percaya pada aspek mistik dari investasi yang ditawarkan. Hal ini sangat berbahaya bagi kelangsungan investasinya. Jika keputusan yang diambil hanya berdasarkan pertimbangan yang tidak rasional, maka keuntungan (atau kerugian) yang didapatkan juga bersifat irasional.

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui tipe investor institusional Indonesia secara mayoritas dan untuk mengetahui faktor yang paling berpengaruh dalam proses pengambilan keputusan investor institusional dalam melakukan transaksi keuangan di Bursa Efek Indonesia. Terdapat empat faktor yang mempengaruhi perilaku pembelian yang dilakukan konsumen, yaitu budaya, sosial, personal, dan psikologis (Kotler dan Armstrong, 2006).

Budaya didefinisikan sebagai sekelompok nilai-nilai dasar, persepsi, keinginan, dan perilaku yang dipelajari oleh anggota masyarakat dari keluarga ataupun institusi lainnya. Budaya adalah penyebab utama dari keinginan dan perilaku seseorang. Ketika tumbuh dalam suatu lingkungan, seorang anak mempelajari nilai-nilai dasar, persepsi, keinginan, dan perilaku dari keluarga dan institusi penting lainnya. Setiap kelompok memiliki

budaya, dan pengaruh budaya kepada perilaku pembelian berbeda dalam setiap negara. Sub budaya adalah sekelompok orang dengan sistem nilai bersama yang berdasarkan situasi dan pengalaman hidup bersama. Subbudaya termasuk kebangsaan, agama, suku, dan wilayah tempat tinggal. Hampir setiap masyarakat memiliki struktur kelas sosial tertentu. Kelas sosial tidak hanya ditentukan oleh satu faktor seperti pendapatan, namun diukur sebagai kombinasi dari pekerjaan, pendidikan, kekayaan, dan variabel lainnya. Pada beberapa sistem sosial, anggota dari kelas sosial yang berbeda, terikat pada aturan tertentu dan tidak dapat mengubah posisi sosial seseorang.

Faktor sosial perilaku konsumen juga dipengaruhi oleh faktor sosial seperti kelompoknya, keluarganya, peran sosial, dan status konsumen tersebut. Terdapat dua jenis kelompok yang dapat mempengaruhi perilaku konsumen yaitu, *membership groups* dan *reference groups*. *Membership groups* memiliki pengaruh langsung dan merupakan kelompok dimana seseorang menjadi anggotanya. Sedangkan *reference groups* digunakan sebagai perbandingan atau referensi dalam membentuk perilaku seseorang. Dalam *reference groups*, biasanya terdapat seseorang yang karena kemampuan khusus, keahlian, pengetahuan, atau karakteristik lain yang dimilikinya memberikan pengaruh kepada orang lain. Orang ini disebut sebagai *opinion leader*.

Anggota keluarga dapat memberikan pengaruh yang kuat pada perilaku pembelian. Setiap anggota keluarga seperti ayah, ibu, dan anak-anak, memiliki peran dan pengaruh yang berbeda dalam pembelian barang atau jasa tertentu. Posisi seseorang dalam setiap kelompok dapat dibedakan berdasarkan peran dan status sosialnya. Peran merupakan kegiatan yang masyarakat harapkan orang-orang di sekitar lakukan. Setiap peran membawa status yang mencerminkan penghargaan yang diberikan kepadanya oleh masyarakat. Orang cenderung memilih produk yang sesuai dengan peran dan statusnya.

Selain itu, faktor personal juga merupakan faktor yang penting. Keputusan pembelian juga dipengaruhi oleh karakteristik personal seperti usia, pekerjaan, kondisi ekonomi, gaya hidup, dan kepribadian dan konsep diri. Perbedaan dalam faktor-faktor pribadi, membawa hasil yang berbeda dalam keputusan pembelian yang dilakukan seseorang.

Yang terakhir adalah faktor psikologis. Terdapat empat faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku pembelian seseorang yaitu motivasi, persepsi, pembelajaran, dan *beliefs and attitudes*. Motivasi adalah kebutuhan yang memaksa seseorang untuk mencari kepuasan. Terdapat dua teori motivasi yang terkenal, teori Sigmund Freud dan teori Abraham Maslow. Teori Freud mengatakan bahwa orang tidak menyadari dorongan psikologis yang dapat membentuk perilaku. Freud melihat bahwa seseorang tumbuh besar dan berusaha

menghilangkan keinginan-keinginannya. Namun, keinginan ini tidak pernah hilang atau terkontrol sepenuhnya. Keinginan muncul dalam mimpi, ketika seseorang salah bicara, atau dalam perilaku *neurotic* dan *obsessive* (Feldman, 2004).

Teori Maslow mengatakan seseorang berusaha memenuhi kebutuhannya yang paling penting terlebih dahulu. Setelah kebutuhan itu terpenuhi, kebutuhan itu akan berhenti menjadi motivator dan seseorang akan berusaha untuk memenuhi kebutuhan selanjutnya. Maslow membentuk hirarki kebutuhan manusia dimana kebutuhan yang paling mendasar adalah *psychological needs*, diikuti berturut-turut dengan *safety needs*, *social needs*, *esteem needs*, dan yang terakhir adalah *self-actualization needs*.

Persepsi adalah proses dimana seseorang memilih, mengorganisir, dan menginterpretasikan informasi untuk membentuk sesuatu yang berarti. Cara seseorang bertindak dipengaruhi oleh persepsinya yang berbeda-beda mengenai situasi tertentu. Setiap orang membentuk persepsi secara berbeda-beda. Persepsi yang berbeda, walaupun berasal dari stimulus yang sama, dikarenakan tiga proses persepsi: *selective attention*, *selective distortion*, dan *selective retention*.

*Selective attention* merupakan kecenderungan dimana seseorang akan melewatkan sebagian besar stimulus yang dihadapkan. *Selective distortion* merupakan kecenderungan seseorang untuk mengartikan informasi dengan cara tertentu yang akan mendukung sesuatu yang dipercayai sebelumnya. Orang akan mempertahankan informasi yang mendukung kepercayaan dan perilakunya.

Pembelajaran mendeskripsikan perubahan dalam perilaku seseorang yang diakibatkan oleh pengalaman. Teori pembelajaran mengatakan bahwa sebagian besar perilaku manusia diperoleh melalui belajar. Melalui tindakan dan pembelajaran, seseorang memperoleh kepercayaan dan perilaku. Hal ini kemudian mempengaruhi perilaku pembelian. Kepercayaan adalah pemikiran deskriptif mengenai sesuatu yang dimiliki oleh seseorang yang berdasarkan pengalaman, opini, pengetahuan, dan tidak melibatkan emosi. Sedangkan perilaku adalah evaluasi, perasaan, kecenderungan seseorang terhadap sesuatu. Perilaku menempatkan seseorang pada kerangka berpikir untuk mendekati diri dan menyukai sesuatu, atau menjauhkan diri dan tidak menyukai sesuatu. Joachim Goldberg dan Rudiger von Nitzsch (2001) mengelompokkan investor pada pasar modal ke dalam tiga kategori sebagai berikut.

*Pertama*, tipe intuitif (bertindak berdasarkan perasaan) melakukan tindakan berdasarkan rutinitas dan pola kegiatan yang dilakukan. Rutinitas yang dilakukan bertujuan untuk menghasilkan keuntungan. Dalam "program" yang dibuat, investor tipe ini tidak mengenal istilah rugi. Tipe intuitif memiliki intuisi terhadap transaksi dan situasi yang menguntungkan, serta mengambil tindakan berdasarkan intuisi. Investor



Tabel 1. Tabel Perbandingan Investor Intuitif, Emosional, dan Rasional

	Investasi Intuisi	Investor Emosional	Investor Rasional
Tipe Kelompok	Investor harian, investor jangka pendek	Investor jangka menengah, penasihat keuangan, <i>fund manager</i> , <i>asset manager</i>	Analisis, investor jangka panjang
Jangka Waktu	Jangka pendek	Jangka menengah	Jangka panjang
Tujuan Utama	Hasil yang cepat	<i>Freedom of dissonance</i>	Kontrol
Kecenderungan	<i>Heuristic</i> , <i>control illusion</i> , terpaku pada harga pembelian	<i>Selective observation</i>	Menghindari rasa takut, <i>selective observation</i>

Sumber: Goldberg, Joachim dan Rudiger von Nitzsch, 2001  
 Inggris: John Wiley & Sons Ltd. 2001

tipe intuitif tidak menganalisa sebuah situasi secara cermat walaupun memiliki waktu yang memadai. Hal ini dirasa tidak diperlukan karena investor ini dapat mengambil keputusan yang lebih baik dengan intuisinya. Investor intuitif biasanya melakukan perdagangan dalam jangka waktu pendek, bahkan hari-an, sehingga keputusan cenderung diambil secara cepat, melakukan investasi secara cepat, dan menghasilkan keuntungan secepat mungkin. Investor harian tidak memiliki waktu untuk menganalisa informasi yang diterima, walaupun informasi tersebut tersedia dalam jumlah yang banyak. Walaupun tidak menganalisa informasi secara cermat, investor harian merespon setiap informasi dan perkembangan yang diterima sekecil apapun bentuknya. Informasi yang mudah dan cepat diperoleh akan mempengaruhi komitmen dan keputusan investor. Bahkan investor harian yang memiliki tipe intuitif cenderung memilih informasi-informasi kecil karena tidak ingin menghabiskan banyak waktu untuk melakukan evaluasi secara mendalam. Hal ini mengakibatkan investor tipe ini akan mudah terpengaruh oleh semua jenis informasi, baik yang logis maupun tidak, fakta maupun mitos.

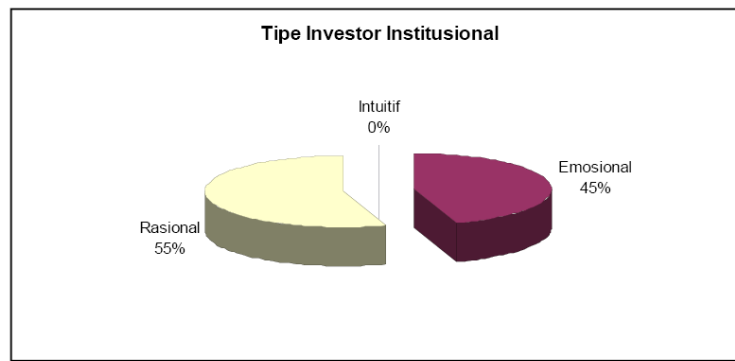
Investor tipe intuitif terbiasa untuk selalu memeriksa harga-harga dari saham, mata uang, dan *future* yang diperdagangkan. Hal ini membuatnya menjadi pecandu sejak kondisi pasar dapat diakses kapan pun dan dimana pun. Investor intuitif selalu bergantung pada pola perilakunya. Pola tersebut akan terganggu jika pasar tiba-tiba berubah di luar harapan.

*Kedua*, tipe emosional, Jon Elster mengklasifikasikan emosi menjadi tiga kategori: emosi sosial meliputi kemarahan, kebencian, perasaan bersalah, malu, dan kagum; emosi yang timbul dari ketidakpastian masa depan seperti harapan dan ketakutan; dan emosi yang timbul dari kejadian yang seharusnya (atau tidak) timbul seperti penyesalan, terkejut, dan kekecewaan. Pelaku pasar yang bersifat emosional akan menghadapi masalah yang berhubungan dengan jenis emosi yang kedua dan ketiga. Investor ini akan mencoba untuk melindungi egonya dan akan berusaha untuk dapat menjadi disukai. Investor tipe ini akan berusaha mengeluarkan perasaan positif dan menekan perasaan negatif yang dimilikinya.

Investor tipe emosional tidak terbiasa untuk mengambil keputusan secara individual, melainkan lebih memilih untuk bertukar pendapat dengan orang lain sebelum mengambil keputusan dan bergabung dengan orang yang memiliki pemikiran yang sama. Hal ini berarti investor emosional dapat mengekspresikan pendapat yang dimiliki tanpa menanggung seluruh akibat dan kewajiban yang ditimbulkan. Jika keputusan yang diambil dalam kelompok pada akhirnya ternyata salah, maka kesalahan tersebut akan dibagi berdasarkan jumlah anggota kelompok tersebut. Dalam pasar keuangan investor tipe ini dapat ditemukan dimana terdapat kelompok-kelompok dan keputusan diambil secara berkelompok. Kelompok yang dimaksud dapat juga berupa hubungan antara konsultan dan kliennya, kelompok investasi, atau kelompok informal antara sesama investor.

Kelemahan dari investor tipe emosional adalah lambatnya proses pengambilan keputusan. Hal ini sering terjadi apabila kelompok yang terbentuk terlalu besar sehingga dibutuhkan waktu yang lama untuk dapat mencapai kata sepakat. Jika kelompok tersebut jarang melakukan diskusi atau pertemuan, maka kemungkinan yang terjadi adalah ketertinggalan dari informasi atau perubahan-perubahan yang terjadi dalam pasar yang berfluktuasi. Investor tipe emosional berusaha untuk mengumpulkan informasi sebanyak-banyaknya melalui sumber-sumber yang dimiliki. Namun investor tipe ini lebih memilih informasi yang cenderung mendukung tindakan atau opini yang telah dimiliki dan akan mengabaikan informasi yang tidak menyenangkan. Kecenderungan lainnya adalah investor emosional akan mengabaikan transaksi yang memiliki risiko yang tidak dapat diperhitungkan dan cenderung akan lebih memilih saham lokal dibandingkan saham asing. Investor ini juga membutuhkan waktu yang lama untuk menyadari kerugian yang terjadi akibat pertumbuhan pasar ke arah yang merugikan. Investor ini memiliki kecenderungan untuk diam dan hanya memperhatikan kerugian yang terjadi sampai benar-benar kalah.

*Ketiga*, tipe rasional. Tipe ini selalu berusaha untuk menyadari bahaya secara cepat dan rutin. Ketakutan terbesarnya adalah jika ia tidak cukup mengetahui untuk



Gambar 2. Grafik Perbandingan Tipe Investor Intuitif, Rasional, dan Emosional  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

dapat menghindari bahaya yang ada. Pengambilan keputusan yang salah juga termasuk dalam ketakutan ini. Oleh karena itu, investor rasional seringkali menunda pengambilan keputusan atau berusaha untuk tidak membuat keputusan sama sekali. Tujuan utama dari investor ini adalah untuk mengurangi ketakutan dari ketidakpastian, sehingga dibutuhkan penjelasan yang rasional untuk semuanya. Baginya, pengetahuan adalah kekuatan, karena itulah investor rasional tidak akan berhenti sebelum menemukan penjelasan yang memadai.

Investor tipe ini memiliki kesulitan untuk melepaskan sesuatu yang telah lama dimiliki. Baginya melepaskan berarti kehilangan kendali, dan investor rasional ingin semuanya dapat dikendalikan. Investor rasional akan berusaha mengendalikan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi perilaku pelaku pasar di masa depan yaitu informasi dan peramalan. Hal ini dilakukan dengan mengumpulkan informasi sebanyak mungkin. Investor tipe ini sering kali ditemukan di antara para analis. Para rasional tidak bergabung dengan investor tipe intuisi dan emosional, dan cenderung berusaha mengamati pasar dari jarak yang dianggap aman.

Investor tipe rasional akan membangun, menguji, dan mengoptimalkan sistem perdagangannya sendiri sebelum mengaplikasikannya dalam transaksi pribadi. Selain itu, investor rasional sering menanamkan modalnya dalam jangka panjang. Tujuan perdagangannya bukanlah keuntungan yang cepat, melainkan peningkatan investasi yang tetap, dalam kurun waktu yang lama, tahunan bahkan puluhan tahun. Investor ini bersedia untuk mengambil risiko jika ia mengetahui bahwa investasi tersebut tidak memberikan keuntungan dalam jangka pendek, namun aman untuk jangka panjang. Jika tujuannya tidak dapat dicapai dengan tingkat risiko tertentu (atau bahkan tanpa risiko), maka setidaknya risiko tersebut harus dapat dikendalikan.

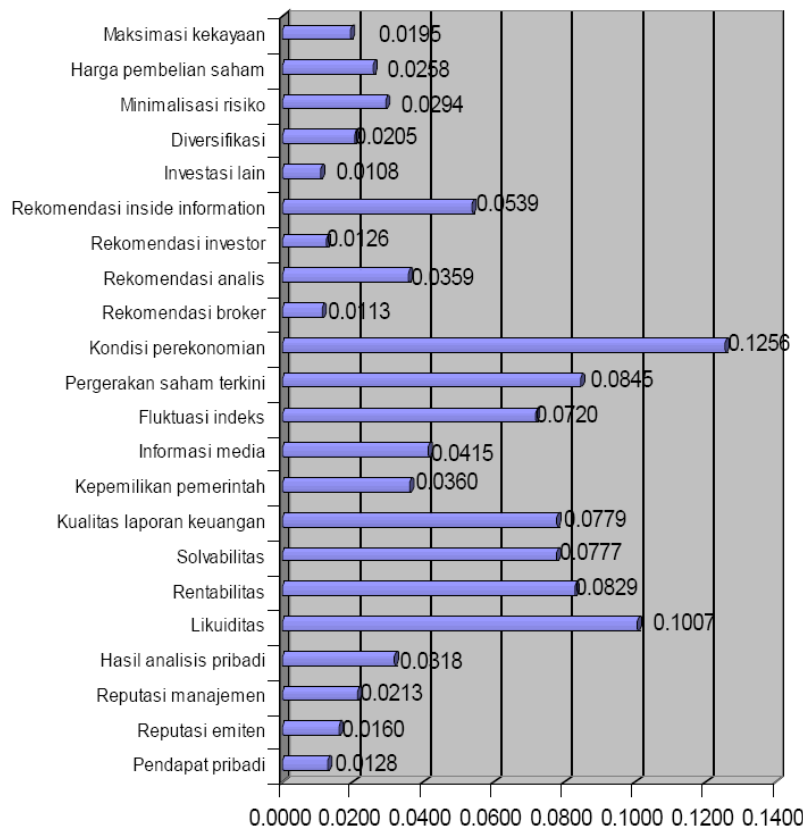
Investor tipe rasional berusaha untuk selalu berada dalam posisi yang aman dan terkendali. Namun, tetap bersedia menanggung risiko yang lebih besar hanya jika hal tersebut dapat meningkatkan performanya. Investor ini berusaha untuk selalu memiliki informasi

yang dapat mendukung pemikirannya. Hal yang tidak disukai adalah jika tiba-tiba harus merasa takut (jika kekurangan kontrol) atau panik (ketika kehilangan seluruh kontrol). Dalam pasar modal, investor tipe rasional cenderung terlalu menahan diri terhadap pasar. Hal ini dapat mengakibatkan hilangnya kesempatan yang menguntungkan yang mungkin dapat ditemukan melalui analisis mendalam yang dilakukan hanya karena menghindari risiko.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif karena peneliti menggunakan metode pengumpulan data survei dengan kuesioner yang ditujukan kepada investor institusional. Penelitian ini digolongkan sebagai penelitian deskriptif karena penelitian ini berusaha untuk menggambarkan perilaku investor institusional di Indonesia ketika melakukan transaksi di Bursa Efek Indonesia. Selain itu, penelitian ini juga akan memperlihatkan faktor apa yang paling mempengaruhi perilaku investor tersebut. Untuk memperoleh data primer, metode yang dilakukan adalah dengan metode pengumpulan data survei. Dalam penelitian ini, yang menjadi populasinya adalah seluruh investor institusi Indonesia yang melakukan investasi di Bursa Efek Indonesia, dan yang menjadi sampel adalah *fund manager* yang menjadi pengambil keputusan dalam perusahaan-perusahaan yang termasuk ke dalam kerangka sampel di bawah ini. Teknik pengambilan sampel yang dilakukan adalah teknik pengambilan sampel nonprobabilita secara *purposive*. Untuk memperoleh data sekunder, metode yang dilakukan adalah melalui studi kepustakaan yang dilakukan dengan cara mengumpulkan literatur atau buku yang berhubungan dengan perilaku investor, serta dokumen-dokumen lainnya. Data ini digunakan untuk mendukung landasan teori yang selanjutnya akan digunakan untuk melakukan interpretasi hasil penelitian.

Salah satu teknik yang dapat digunakan untuk menentukan tingkat signifikansi faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan investor adalah metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Metode



Gambar 3. Perbandingan antar Sub Faktor

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

ini dikembangkan oleh Thomas Saaty pada tahun 1970-an (Kusumadhiyanto, 1998). AHP merupakan sistem pembuat keputusan dengan menggunakan model matematis. AHP membantu dalam menentukan prioritas dari beberapa kriteria dengan melakukan analisa perbandingan berpasangan dari masing-masing kriteria.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Tipe Investor Institusional

Seluruh kuesioner telah diisi oleh responden yang memiliki kriteria khusus, yaitu memiliki pengalaman lebih dari satu tahun dalam bidang investasi. Selain itu, responden juga cukup memahami mengenai metode *Analytical Hierarchy Process*. Kedua hal inilah yang membuat tingkat inkonsistensi dalam seluruh jawaban kuesioner berada dalam batas toleransi, yaitu di bawah 20%. Dari hasil pengolahan seluruh kuesioner, sebanyak 55% menunjukkan perilaku investor rasional, 45% investor emosional, dan 0% investor intuitif (gambar 2).

Investor berusaha untuk selalu memiliki informasi terbaru dan akan berusaha mengendalikan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi perilaku pelaku pasar di masa depan. Terdapat kebutuhan yang besar akan analisis, peramalan, dan informasi sebelum mengambil suatu keputusan investasi. Investor berusaha

untuk dapat memiliki seluruh informasi yang ada, baik yang telah dipublikasikan maupun yang belum dan masih menjadi *inside information* dari suatu emiten. Investor akan berusaha untuk menggali *inside information* tersebut dengan cara berkunjung langsung ke emiten, melihat operasionalnya, dan berbincang dengan manajemennya.

Namun, investor masih menunjukkan sedikit perilaku emosional. Terdapat berbagai macam teori yang menunjukkan irasionalitas dari seorang investor. Salah satunya adalah teori *herding*. Para pelaku pasar menggunakan seluruh informasi fundamental yang tersedia untuk membentuk ekspektasi rasional mengenai harga saham di masa depan. Hal ini berarti seluruh kesalahan dalam pembuatan perkiraan di masa depan, sama sekali tidak terprediksi. Perilaku *herding* seringkali dilakukan investor karena informasi tidak begitu saja tersedia bagi investor. Untuk dapat memperoleh dan mengolah informasi, dibutuhkan waktu dan sumber daya lainnya. Sehingga untuk dapat memenuhi kebutuhan akan informasinya, investor berusaha mencari informasi yang dapat tersedia secara instan, salah satunya melalui informasi dari investor lain atau pelaku pasar lain yang telah berbentuk suatu rekomendasi atau keputusan investasi. Hal ini bertujuan untuk memperoleh informasi yang matang dan valid, atau setidaknya dapat dipercaya dalam waktu yang singkat, sehingga investor dapat mengambil keputusan investasi dengan cepat.

Rekomendasi dari orang lain juga dapat meminimalkan perasaan bersalah yang ditimbulkan ketika seorang investor membuat keputusan yang tidak tepat.

### B. Faktor Yang Paling Mempengaruhi Proses Pengambilan Keputusan Investasi

Terdapat dua faktor yang pada sebagian besar kuesioner memiliki tingkat kepentingan tertinggi, yaitu informasi akuntansi dan informasi netral, dengan rating 33% dan 34%. Dilanjutkan dengan faktor rekomendasi orang lain 14%, kebutuhan keuangan perusahaan tempat bekerja sebagai *fund manager* 10%, dan *image* pribadi terhadap perusahaan emiten (9%). Selain itu, lima subfaktor yang dinilai memiliki pengaruh yang signifikan terhadap proses pengambilan keputusan investasi yaitu kondisi perekonomian negara (12,56%), likuiditas laporan keuangan emiten (10,7%), rentabilitas laporan keuangan emiten (8,29%), pergerakan harga dan volume saham terkini (8,45%), dan kualitas laporan keuangan emiten (7,79%).

Pada sebagian besar kuesioner, kebutuhan akan informasi akuntansi memiliki tingkat kepentingan yang tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa informasi akuntansi dari suatu emiten memberi kontribusi yang cukup besar dalam pengambilan keputusan investasi. Investor sangat membutuhkan laporan keuangan emiten, bahkan jika laporan yang terbaru belum keluar, investor dapat membuat asumsi dari laporan keuangan terdahulu. Laporan keuangan emiten menjadi salah satu fokus utama dari investor karena laporan keuangan emiten cenderung mudah diperoleh, terlebih jika telah dipublikasikan. Selain itu, laporan keuangan yang telah dipublikasikan juga telah diaudit berdasarkan standarisasi sehingga investor percaya terhadap kebenaran dari data yang disajikan.

Pada sebagian kuesioner, investor menilai bahwa seluruh subfaktor pada gambar 3 memiliki tingkat kepentingan yang sama. Hal ini dikarenakan secara umum, seluruh bagian dari laporan keuangan merupakan informasi yang penting dan dapat menunjukkan kondisi emiten. Namun terdapat beberapa investor yang menganggap bahwa tingkat kepentingan ini akan berbeda jika diterapkan pada industri yang berbeda pula. Beberapa investor lebih mementingkan aspek rentabilitas dalam laporan keuangannya karena perusahaan yang rentabel, pada umumnya akan dapat beroperasi secara stabil pula. Sebagian besar investor lebih mengutamakan aspek likuiditas dari laporan keuangan emiten. Informasi netral sangat mempengaruhi investor karena informasi ini dipercaya tidak dipengaruhi pihak manapun seperti emiten, pemerintah, maupun investor lainnya. Pada bagian subfaktor, terdapat informasi akan kondisi perekonomian negara yang memiliki tingkat kepentingan tinggi. Hal ini dikarenakan kondisi perekonomian suatu negara, dapat mempengaruhi pergerakan saham emiten di pasar modal secara *short term* maupun *long term*.

Berubahnya *valuation* tersebut dapat menghasilkan keputusan investasi yang berbeda. Jika di masa depan diperkirakan harga saham suatu emiten akan memburuk akibat dari kondisi perekonomian yang tidak mendukung operasional emiten tersebut, maka investor dapat memutuskan untuk menjual atau terus mempertahankan jumlah (*hold*) saham emiten tersebut. Untuk jangka pendek, kondisi perekonomian juga akan mempengaruhi indeks dan nilai saham. Hal ini dikarenakan masih banyak terdapat investor yang melakukan *panic buying* atau *panic selling*.

Pergerakan dari harga saham emiten dapat menunjukkan saat-saat bagi investor untuk mengambil keputusan investasi, baik keputusan untuk *buy*, *sell*, ataupun *hold*. Investor cenderung memilih untuk membeli saham-saham yang memiliki nilai di bawah intrinsik *value*-nya. Volatilitas yang tinggi dari indeks saham membuat investor sangat berhati-hati dalam menjalankan investasinya. Hal ini dikarenakan perubahan harga dan indeks terlalu cepat sehingga investor tidak dapat memprediksi kejadian di masa depan. Pada pagi hari indeks menunjukkan peningkatan, namun di menit-menit terakhir menjelang penutupan indeks mendadak turun. Di lain pihak, *market* yang *volatile* juga dapat menciptakan suatu peluang mengambil keuntungan bagi investor intuitif yang melakukan perdagangan dalam jangka pendek. Investor intuitif yang membuat keputusan investasi setiap saat, dapat memanfaatkan pergerakan saham yang terjadi dan memperoleh keuntungan darinya.

### KESIMPULAN

Sebagian besar investor institusional termasuk ke dalam tipe investor rasional yang memiliki perilaku: berusaha untuk memperoleh informasi sebanyak-banyaknya, selalu menganalisa informasi yang diperoleh sebelum mengambil keputusan investasi, melakukan investasi dalam jangka panjang, cenderung sulit untuk mengubah keputusan yang telah diambil, dan berusaha untuk meminimalkan risiko yang dihadapi.

Faktor yang paling mempengaruhi investor institusional dalam mengambil keputusan investasi adalah kondisi perekonomian negara. Dilanjutkan berturut-turut oleh likuiditas laporan keuangan emiten, rentabilitas laporan keuangan emiten, pergerakan harga dan volume saham terkini, kualitas laporan keuangan emiten, dan solvabilitas laporan keuangan emiten. Secara umum, informasi netral dan informasi akuntansi sangat berpengaruh dalam proses pengambilan keputusan investasi investor institusional.

### DAFTAR PUSTAKA

- Fabozzi, Frank J. 1992. *Manajemen Investasi*. Jakarta: Salemba Empat.  
Feldman, R.S. 2004. *Understanding Psychology*. USA:Mc Graw Hill.

- Goldberg, Joachim dan Rudriger von Nitzsch. 2001. *Behavioral Finance*. Jerman: John Wiley & Sons Inc.
- Iyer, S. Balaji dan R. Kumar Bhaskar. 2002. *Investor's Psychology: A Study of Investor Behaviour in The Indian Capital Market*. Finance India.
- Kotler, Philip dan Gary Armstrong. 2006. *Principles of Marketing, 11 edition*. New York: Prentice Hall.
- Kusumadiantho, Herman J. 1998. *Teknik Pengambilan Keputusan Berdasarkan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)*.
- Manurung, Adler, Haymans. 2005. Siklus Bursa Saham: Sebuah Penelitian Empiris di BEJ Januari 1998-2004, *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*. Vol.13, No.1 (Januari).
- Saragih, Ferdinand D. 2005. Menjelaskan Perilaku Imbal Hasil Saham dari Perspektif Model Asset Pricing: Suatu Studi Literatur bagi Peneliti di Bidang Keuangan dan Investasi. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.13, No.3 (September).
- Shefrin, Hers. 2002. *Beyond Greed and Fear: Understanding Behavioral Finance and the Psychology of Investing*. New York: Oxford University Press.
- Wijaya, Elysabhet Tri Ayu Murti. 2006. Pengujian Efisiensi Pasar: Analisis Efek Januari di BEJ Periode 1995 Sampai Dengan 2006. [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)



## Pengaruh *Rights Issue* terhadap Imbal Hasil Saham dan Volume Perdagangan

ASKI CATRANTI<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Bank Indonesia Cabang Bandung

**Abstract.** This research examines the behavior of stock returns and trading volumes around the ex-dates of rights issue offerings by firms listed in Jakarta Stock Exchange (now is known as Indonesia Stock Exchange, after the merger with Surabaya Stock Exchange) in the period of 2002-2007. This research describes the effect of warrants issue which is combined with some rights issue. The methods of research used are event study, to examine the behavior of abnormal returns and trading volumes around the ex-dates of rights issue; and regression, to help discriminate among various hypotheses and identify factors that explain the abnormal stock returns associated with rights issue. The results are categorized in three sample groups: (1) a group of firms issuing rights with warrant, (2) a group of firms issuing rights without warrants, and (3) a group of firms issuing rights in between 2001-2006. Abnormal returns in this research are associated negatively with the amount of capital raise relative to existing capital, and positively with the stock returns variance and the offer price as a fraction of firm's stock price.

Keywords: *rights issue, stock returns, warrants*

### PENDAHULUAN

Perusahaan memiliki beberapa sumber dana yang dapat dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu sumber dana dari luar berupa pinjaman (*debt*) dan sumber dana dari dalam perusahaan berupa modal sendiri (*equity*). Dana yang berasal dari luar dapat diperoleh perusahaan dengan menjual obligasi dan melakukan pinjaman terhadap pihak-pihak tertentu (misalnya bank atau menerbitkan obligasi), sedangkan sumber dana dari dalam dapat diperoleh perusahaan melalui penjualan saham kepada publik. Pasar modal merupakan salah satu alternatif pembiayaan selain perbankan.

Beberapa cara yang digunakan perusahaan dalam melakukan penerbitan saham antara lain dengan IPO (*initial public offering*), *rights issue*, *private placements*, dan *share options*. Saat ini, pelaksanaan IPO dan *rights issue* lebih lazim dilakukan di Indonesia. Bagi perusahaan yang telah *go public*, alternatif peningkatan dana di pasar modal adalah melalui *rights issue*. *Rights issue* merupakan penawaran hak (*rights*) yang diberikan kepada pemegang saham lama untuk membeli saham tambahan pada harga yang lebih rendah daripada harga pasar saat ini.

Adanya aksi *rights issue* suatu perusahaan tentu memberikan pengaruh bagi emiten itu sendiri dan bagi pemegang saham lama emiten tersebut. Bagi emiten, kelebihan dari *rights issue* adalah biaya *rights offering* (misalnya: biaya yang harus dibayarkan kepada *investment banker*) biasanya lebih kecil apabila dibandingkan dengan biaya IPO. Bagi pemegang saham lama, *rights issue* memungkinkan pemegang saham mempertahankan persentase kepemilikannya. Hal ini dapat dilakukan

karena terdapat hak untuk memesan terlebih dahulu saham (*pre-emptive rights*) yang dapat diperjualbelikan dengan pihak lain. Keuntungan lain bagi pemegang saham adalah terdapat emiten yang menerbitkan *rights* disertai dengan penerbitan *warrant* sehingga investor masih dapat mencari keuntungan dengan menjual *warrant* yang diperolehnya setelah menggunakan *rights*-nya. *Warrant* itu sendiri merupakan 'pemanis' bagi pemegang saham yang dilakukan emiten dalam menarik pemegang saham untuk berinvestasi pada sahamnya. Namun di sisi lain, apabila pemegang saham lama tidak menggunakan haknya (*rights*) untuk membeli saham baru maka kepemilikan sahamnya dapat mengalami dilusi atau berkurangnya porsi kepemilikan saham sehingga secara otomatis tingkat kendali pemegang saham terhadap perusahaan pun akan berkurang.

Secara fundamental *rights issue* meningkatkan harga saham perusahaan di masa datang karena *rights issue* bertujuan mengumpulkan dana yang akan digunakan perusahaan untuk mengembangkan usahanya (dengan cara melakukan investasi yang dapat memberikan NPV positif, ekspansi usaha, ataupun untuk meningkatkan modal kerja). Dengan demikian, respon investor terhadap kejadian *rights issue* seharusnya menjadi positif karena investor dapat memperoleh *abnormal return* positif. Namun, dalam penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa *rights issue* memberikan dampak negatif terhadap *return* saham. Dampak negatif tersebut dapat dilihat pada beberapa hasil penelitian di Indonesia. Waskito (2003) membuktikan bahwa terdapat *abnormal return* dan CAR (*Cumulative Abnormal return*) yang signifikan negatif di sekitar pengumuman *rights issue* di Indonesia, periode tahun 1997-2002 dan berfokus pada peristiwa *rights issue*

\*Korespondensi: +6281311485448; aski\_c@ui.ac.id

sebelum krisis ekonomi dan sesudah krisis. Sementara penelitian Herdjoeno (1995) menunjukkan bahwa terdapat imbalan *abnormal* yang negatif selama enam minggu setelah pengumuman *rights issue*, periode 1994-1995. Selain itu, penelitian Sari menyatakan bahwa terdapat *abnormal return* yang negatif di sekitar *ex-date* (tanggal dimana *rights* yang diterbitkan emiten sudah tidak berlaku atau tidak dapat dipertukarkan), periode 1994-1996.

Selanjutnya, penelitian lainnya di beberapa negara menunjukkan hasil yang berbeda-beda. Penelitian di Yunani oleh Tsangarakis (1996) menunjukkan bahwa *rights issue* memberi dampak positif pada *abnormal stock returns*, Marsh (1979) di Inggris dan Kim and Lee (1990) di Korea juga menemukan *abnormal return* yang positif di sekitar pengumuman *rights issue*, dan Martin-Ugedo (2003) menemukan bahwa pengumuman *rights issue* memberi dampak negatif pada *abnormal returns* di Spanyol. Hasil penelitian yang bervariasi dan adanya anomali terkait dengan peristiwa *rights issue* membuat *rights issue* menjadi menarik untuk diteliti mengenai dampaknya terhadap *return*. Variasi hasil yang ada dikarenakan penelitian dilakukan pada negara dan periode yang berbeda.

Nilai emisi kumulatif yang diperoleh melalui *rights issue* sejak 1995 hingga 2006 mencapai Rp 191.095.219.200.000, atau jauh melebihi nilai emisi yang diperoleh dalam penawaran saham perdana (*initial public offerings/IPO*) sejak 1995 hingga 2006, yaitu sebesar Rp 105.512.783.000.000. Ini membuktikan *rights issue* banyak dilakukan oleh emiten-emiten di Indonesia sebagai salah satu cara memperoleh dana dengan proses yang lebih mudah dan cepat bila dibandingkan dengan perolehan dana dari sumber lain.

Ketika melihat bahwa belum terdapat penelitian mengenai pengaruh *rights issue* terhadap likuiditas perdagangan di Indonesia, maka penelitian kali ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh yang terjadi akibat adanya *rights issue* terhadap imbal hasil saham (*return*) yang diperoleh pemegang saham dan terhadap likuiditas perdagangan dengan tanggal *ex-date* sebagai  $t=0$ . Likuiditas perdagangan pada penelitian ini dianalisis dengan mengukur volume perdagangan yang terjadi di sekitar *ex-date rights issue*. Penelitian ini menggunakan sampel emiten yang tercatat di Bursa Efek Jakarta (BEJ) yang melakukan *rights issue* pada periode tahun 2001-2006. Selain itu, tujuan penelitian ini juga untuk mengetahui variabel-variabel yang mempengaruhi *abnormal return* yang terjadi pada saat adanya peristiwa *rights issue*.

Emiten yang melakukan *rights issue* biasanya mempertimbangkan beberapa hal dalam melakukan pendanaan melalui penerbitan saham baru dibandingkan dengan melakukan pendanaan dengan cara lainnya, seperti penerbitan obligasi dan melakukan pinjaman pada bank. Selain itu, *rights issue* juga memiliki

beberapa perbedaan apabila dibandingkan dengan pendanaan dengan IPO (*Initial Public Offering*). Tujuan penggunaan dana hasil *rights issue* oleh emiten dapat membawa pengaruh yang berbeda-beda terhadap respon pasar. Hal ini dikarenakan tujuan penggunaan dana tersebut dapat mencerminkan kondisi keuangan perusahaan.

Tujuan penelitian mengenai pengaruh *rights issue* terhadap imbal hasil saham dan likuiditas perdagangan ini adalah (a) untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* mempengaruhi kekayaan pemegang saham di BEJ, (b) untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten non *warrant issuer* mempengaruhi kekayaan pemegang saham di BEJ, (c) untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* dan non *warrant issuer* mempengaruhi kekayaan pemegang saham di BEJ, (d) untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* mempengaruhi likuiditas perdagangan saham di BEJ, (e) untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten non *warrant issuer* mempengaruhi likuiditas perdagangan saham di BEJ, (f) untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* dan non *warrant issuer* mempengaruhi likuiditas perdagangan saham di BEJ, (g) untuk mengetahui relevansi variabel INVEST, SIZE, VAR, OFFER, DTOA, CONTR, LIQUID, MARKET, dan *Warrant* dalam mempengaruhi imbal hasil saham emiten penerbit *rights* di BEJ.

Definisi *rights issue* menurut Briston (1975): “A *rights issue* is an issue of securities for cash, applications for which are invited only from existing shareholder of a company. It is thus only appropriate for a company whose share are already both quoted and widely held.” Sementara Darmadji (1992) menyatakan bahwa *rights issue* adalah “hak yang memberi kesempatan pada pemegang saham yang ada, termasuk kepada pemegang saham publik, untuk membeli saham-saham baru dengan jumlah terbatas, dengan harga yang lebih rendah dari harga pasar.”

Di Indonesia, penerbitan saham baru bagi perusahaan yang sudah *go public* dapat melalui penerbitan *rights (rights issue)* terlebih dahulu melalui mekanisme *preemptive rights* atas efek baru yang dimaksud kepada pemegang saham lama sebanding dengan persentase kepemilikan mereka. Seperti yang tercantum pada keputusan Ketua Bapepam Nomor 26/PM/2003 tanggal 17 Juli 2003, Peraturan Nomor IX.D.1 tentang HMETD.

“Apabila suatu perusahaan yang telah melakukan Penawaran Umum saham atau Perusahaan Publik bermaksud untuk menambah modal sahamnya, termasuk melalui penerbitan Waran atau Efek konversi, maka setiap pemegang saham wajib diberi Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu atas Efek baru dimaksud sebanding dengan persentase pemilikan mereka.”

*Rights* di Indonesia sebelumnya dikenal dengan istilah “klaim”, tetapi kemudian sejak dikeluarkan Keppres Nomor 53/1990 dan Keputusan Menkeu Nomor 1548/KMK.013/ 1990 istilah “klaim” tersebut berubah menjadi *rights*. Dengan adanya *rights issue* maka terdapat *preemptive rights* yang dapat digunakan oleh pemegang saham lama. *Preemptive rights* ini di Pasar Modal Indonesia dikenal dengan istilah hak memesan efek terlebih dahulu (HMETD). Dengan adanya HMETD ini maka pemegang saham lama dapat memperoleh kesempatan untuk membeli saham dari emisi baru sebelum emisi tersebut ditawarkan kepada pihak lain dengan suatu perbandingan yang ditentukan. Definisi hak memesan efek terlebih dahulu menurut Keputusan Kepala Badan Pengawas Pasar Modal Nomor 26/PM/2003 tanggal 17 Juli 2003, Peraturan Nomor IX.D.1 tentang HMETD ialah sebagai berikut.

“Hak memesan efek terlebih dahulu adalah hak yang melekat pada saham yang memungkinkan para pemegang saham yang ada untuk membeli Efek baru, termasuk saham, Efek yang dapat dikonversikan menjadi saham dan waran, sebelum ditawarkan kepada pihak lain. Hal tersebut wajib dapat dialihkan.”

Periode-periode penting dalam pelaksanaan *rights issue* di Indonesia dapat dijelaskan dalam tabel 1. Pemegang saham yang mengabaikan *rights*-nya akan mengalami kerugian karena terjadi penurunan atau dilusi terhadap kepemilikan saham. Dilusi tersebut selanjutnya membawa pengaruh terhadap haknya atas

dividen, hak suara, dan hak-hak lain yang dimiliki pemegang saham. Dibandingkan dengan melakukan pinjaman pada pihak lain, tentu *rights issue* memiliki beberapa keuntungan bagi emitennya. Keuntungan tersebut antara lain emiten tidak perlu memenuhi kewajiban untuk membayar bunga dan pokok utang seperti pada obligasi. Dengan melakukan *rights issue*, emiten hanya membayar deviden kepada pemegang sahamnya, dimana pembagian deviden ini tidaklah wajib bagi emiten. Pembagian deviden dilakukan jika perusahaan memperoleh *earning* dan jika diputuskan oleh dewan direksi serta disetujui RUPS (Rapat Umum Pemegang Saham).

Adanya penerbitan sejumlah saham baru, secara temporer akan menekan harga saham. Jika jumlah saham baru yang diterbitkan sangat besar, tekanan harga ini tidak akan memungkinkan investor memperoleh keuntungan. Kepercayaan pada tekanan harga ini memberi implikasi bahwa saham baru akan menekan harga saham secara temporer di bawah nilai sebenarnya.

Penelitian terhadap penerbitan saham baru, umumnya membuktikan bahwa pengumuman penerbitan itu mengakibatkan penurunan pada harga saham (Douglas dan Finnerty, 1997). Penelitian oleh Widjaja (2000), menemukan bahwa pengumuman penawaran umum terbatas cenderung menimbulkan respon pasar yang negatif, terutama pada tanggal diumumkannya penawaran umum terbatas, serta di sekitar tanggal

Tabel 1. Tanggal dan Periode Penting di Sekitar *Rights Issue*

Tanggal-Tanggal Penting di Sekitar Right Issue	Rentang Waktu antar Tanggal Penting
Pengumuman informasi dan penyediaan Prospektur Penawaran Umum Terbatas	Maksimal 28 hari
Rapat Umum Pemegang Saham	
Tanggal mulai pencatatan Daftar Pemegang Saham yang memperoleh HMETD	1 hari setelah RUPS
Ex-Rights	8 hari setelah RUPS
Distribusi HMETD	1 Hari setelah ex-rights
Awal Perdagangan HMETD	5-30 hari setelah tanggal distribusi
Akhir Perdagangan HMETD	2 hari setelah akhir perdagangan HMETD
Akhir Pembayaran yang berasal dari pesanan efek tambahan	1 hari setelah pembayaran pesanan efek tambahan
Penjatahan	2 hari setelah tanggal penjatahan
Pengembalian kelebihan uang pesanan yang tidak terpenuhi	
<b>Waran</b>	
Awal Perdagangan Waran	Bersamaan dengan tanggal perdagangan <i>rights</i>
Akhir Perdagangan Waran	Tiga tahun atau lebih setelah diperdagangkan
Periode Pelaksanaan Waran	Enam bulan atau lebih setelah dicatatkan
Akhir Masa Laku Waran	Tanggal terakhir periode pelaksanaan

Sumber: [www.baepam.go.id](http://www.baepam.go.id), 2007

tersebut (*short event window*). Sedangkan dalam periode pengamatan jangka panjang (*long event window*), pengumuman itu cenderung menimbulkan respon pasar yang positif.

Volume perdagangan merupakan salah satu indikator likuiditas saham yang sering digunakan. Perubahan volume perdagangan ke arah yang lebih baik berarti menunjukkan tanda optimisme pasar, sebaliknya penurunan volume perdagangan menunjukkan tanda pesimisme pasar. Hal ini didasarkan pada asumsi bahwa saham yang dianggap likuid adalah saham yang rutin dan banyak diperdagangkan di bursa.

Hal tersebut didukung oleh *Expectation Life Cycle Hypothesis* (Bernstein, 1995; Wijaya, 2000) yang menyatakan bahwa volume perdagangan (*turnover*) merupakan indikator yang berguna untuk menunjukkan ketertarikan investor pada suatu saham. Ketika suatu saham 'jatuh', jumlah penjual cenderung melebihi jumlah pembeli. Secara umum, hal ini mengarah pada jatuhnya harga saham dan menurunnya aktivitas perdagangan. Secara berlawanan, ketika suatu saham sedang 'bagus', jumlah pembeli akan melebihi jumlah penjual sehingga harga saham dan aktivitas perdagangan cenderung meningkat.

Hipotesis tersebut dapat relevan dengan adanya penerbitan saham baru melalui *rights issue*, dikarenakan investor dapat memiliki penilaian mengenai pengaruh *rights issue* terhadap harga saham itu sendiri dan terhadap posisi mereka sebagai pemegang saham. Penilaian investor tersebut akan membuat investor bereaksi dan dapat memutuskan apakah akan membeli atau menjual saham dari emiten yang melakukan *rights issue* tersebut, sehingga reaksi investor pun dapat memiliki pengaruh terhadap volume perdagangan saham dari emiten yang melakukan *rights issue*.

Pengaruh *rights issue* terhadap volume perdagangan sebelumnya pernah diuji oleh Kothare di Texas yang menunjukkan bahwa terjadi penurunan volume perdagangan yang signifikan di sekitar tanggal *ex-rights*. Dengan hasil yang diperoleh, Kothare menyimpulkan bahwa penurunan likuiditas yang terjadi di sekitar *ex-rights* konsisten dengan adanya *return* negatif pada tanggal tersebut.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Goyal dkk di Tokyo menunjukkan terjadi peningkatan volume perdagangan yang signifikan pada tanggal *ex-rights* dan lima hari sebelumnya. Sedangkan pada lima hari setelah *ex-rights* terjadi volume perdagangan yang normal. Analisis *cross sectional* yang dilakukan Goyal menunjukkan bahwa tingginya volume perdagangan pada *ex-rights* dan periode sebelumnya disebabkan adanya aktivitas perdagangan jangka pendek yang bertujuan memperoleh keuntungan pada saat *ex-rights*. Hasil yang diperoleh Goyal dkk. (1994) juga mendukung argumen bahwa (a) saham dengan perkiraan *return* yang tinggi pada saat *ex-rights* harus memiliki aktivitas perdagangan yang tinggi

juga, (b) aktivitas perdagangan sebelum *ex-rights* diawali dengan meningkatnya ketertarikan dalam membeli saham, sementara itu yang lainnya membeli saham pada saat *ex-rights*, (c) peningkatan tekanan pada sisi beli (jual) menyebabkan *return* pada waktu perdagangan menjadi positif (negatif).

Argumen yang terdapat pada penelitian Goyal tersebut dapat diterapkan di BEJ dengan adanya penyesuaian, karena penelitian di Indonesia pada umumnya menunjukkan bahwa adanya *rights issue* menimbulkan *return* yang negatif sehingga apabila berdasarkan pada argumen Goyal tersebut maka volume perdagangan juga menurun dengan adanya *rights issue* di Indonesia.

Untuk menganalisis hubungan antara *abnormal returns* dengan peristiwa *rights issue*, pada penelitian ini dilakukan analisis *cross sectional* terhadap *abnormal returns*. Pada analisis ini digunakan metode regresi dimana metode ini berfungsi untuk mengetahui sampai sejauh mana satu variabel berhubungan dengan lainnya atau dengan beberapa variabel lainnya (Ritonga, 1987). Pada penelitian ini diharapkan metode regresi dapat menunjukkan hipotesis mana yang relevan di Indonesia terkait dengan peristiwa *rights issue* dan juga dapat membantu mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi *abnormal stock returns*.

Tsangarakis (1996) berpendapat bahwa beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya *abnormal return* pada *rights issue* misalnya dampak informasi, harga, redistribusi kemakmuran, dan *signaling*. Perubahan-perubahan faktor ini akan menyebabkan investor bereaksi. Investor yang memiliki persepsi bahwa faktor-faktor tersebut akan mampu meningkatkan kinerja perusahaan akan berusaha untuk menambah investasinya sehingga dapat meningkatkan harga saham yang selanjutnya akan menyebabkan terjadinya *abnormal return*. Berikut merupakan beberapa hipotesis yang dapat menjelaskan terjadinya *abnormal returns*, yaitu *pertama*, *Information Effects*. Menunjukkan adanya reaksi harga saham yang negatif terhadap penerbitan saham baru (Miller dan Rock, 1985; Tsangarakis, 1996). Reaksi negatif ini disebabkan karena penerbitan tersebut dianggap sebagai informasi yang negatif mengenai arus kas yang dimiliki perusahaan emiten. Namun, penerbitan saham dapat juga diinterpretasikan sebagai berita baik mengenai peluang investasi yang dimiliki perusahaan. Hal ini dapat dijelaskan karena saham baru yang diterbitkan harus ditawarkan terlebih dahulu kepada pemegang saham lama sehingga *rights issue* membuat pemegang saham yakin akan masa depan perusahaannya. Oleh karena itu, *rights issue* yang dipandang sebagai suatu sinyal yang menunjukkan bahwa perusahaan memiliki peluang NPV (*Net Present Value*) positif di masa depannya, memberi pengaruh adanya penilaian positif terhadap saham perusahaan. Sebagai tambahan, bagi lingkup dimana penawaran *rights* yang lebih besar dihubungkan dengan NPV yang



juga besar, reaksi harga saham harus dikaitkan dengan besarnya jumlah penawaran. Terdapat beberapa bukti empiris yang mendukung hipotesis ini. McConnell dan Muscarella (1985) menemukan bahwa harga saham meningkat sekitar 1% pada saat investasi perusahaan meningkat. Sedangkan Masulis dan Korwar (1986) menemukan bahwa terdapat reaksi harga saham yang negatif terhadap pengumuman penawaran saham, hasil ini dapat dijelaskan sebagian dengan adanya pengumuman peningkatan pengeluaran modal.

*Kedua, price pressure effects.* *Price pressure* memiliki asumsi bahwa kurva permintaan untuk saham perusahaan adalah *downward-sloping* dan adanya peningkatan penawaran saham akan mengurangi harga saham tersebut. Prediksi tersebut bertentangan dengan pandangan klasik yang mengungkapkan bahwa di pasar modal selalu tersedia substitusi yang sempurna bagi efek perusahaan. Berdasarkan hipotesis selanjutnya, saham-saham yang diterbitkan perusahaan dan pengganti saham tersebut harus dijual pada harga yang sama, sesuai dengan kurva permintaan horizontal bagi saham perusahaan. Hipotesis ini telah diuji dengan menginvestigasi hubungan antara perubahan harga dan kuantitas pada penawaran saham baru. Terkait dengan pengujian hubungan tersebut, Marsh (1979) menemukan bahwa tidak terdapat hubungan yang negatif. Sementara itu, Asquith dan Mullins (1986), Masulis dan Korwar (1986), serta Loderer dan Zimmermann (1988) menemukan hubungan yang negatif (Tsangarakis, 1996). Pendekatan ini juga mengalami beberapa pengujian oleh penelitian-penelitian selanjutnya yang menekankan jika fungsi permintaan untuk saham yang berbeda tidaklah identik dan perusahaan tidak menghadapi hubungan harga dan jumlah penawaran perdana yang sama, kurva permintaan *downward-sloping* dapat menciptakan hampir setiap hubungan *cross-sectional* antara perubahan-perubahan dalam harga saham dan jumlah saham beredar. Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai masalah tersebut, Loderer, Cooney, dan Van Drunen (1991) menguji hubungan antara perubahan harga dan determinan yang terjadi dari elastisitas permintaan dalam sebuah sampel penawaran saham utama oleh perusahaan-perusahaan *US-regulated* untuk periode 1969-1982. Berdasarkan model Merton (1987), diharapkan bahwa periode pengumuman *abnormal return* saham secara berlawanan terkait dengan ukuran perusahaan dan *return variance*, dan secara positif terkait dengan dasar investor menahan saham. Loderer, Cooney, dan Van Drunen melaporkan adanya reaksi harga saham yang negatif terkait dengan pengumuman penawaran saham, dengan tidak ada bukti bahwa penurunan yang terjadi merupakan hasil dari informasi yang buruk mengenai arus kas masa depan, dan membuktikan bahwa pengaruh pengumuman penawaran terkait dengan determinan dari elastisitas yang diajukan (Merton 1987; Tsangarakis, 1996).

*Ketiga, wealth redistribution effects.* Suatu penerbitan ekuitas baru yang tidak diharapkan akan mengurangi *corporate financial leverage ratio* dan membuat risiko hutang berkurang. Konsekuensinya, nilai pasar dari hutang meningkat sebesar *expense* yang dikeluarkan pemegang saham. Masulis dan Korwar (1986) melaporkan hasil regresi yang menunjukkan hubungan negatif antara *abnormal return* pada saat tanggal pengumuman dan perubahan *leverage* terkait dengan penerbitan.

*Terakhir, signaling effects.* Tsangarakis (1996) menunjukkan penawaran saham di Yunani mencerminkan karakter penyebaran dari rasio harga penerbitan terhadap harga penutupan pasar selama satu bulan sebelum tanggal pengumuman. Hal ini kemudian menimbulkan pertanyaan apakah harga penerbitan mengandung setiap informasi yang terkait dengan penerbitan saham tersebut. Baru-baru ini, Michaely dan Shaw (1995) berpendapat bahwa reputasi auditor menunjukkan informasi mengenai risiko dari penerbitan. Berdasarkan pandangan sebelumnya, harga penerbitan pada penawaran *rights* tidaklah relevan dengan adanya *mispricing* terhadap saham baru yang tercermin dalam nilai *preemptive rights*. Di sisi lain, harga penerbitan pada penawaran *rights* yang tidak terjamin (*uninsured rights*), dapat menunjukkan suatu sinyal mengenai kualitas perusahaan (Heinkel dan Schwartz, 1986; Tsangarakis, 1996). Pada model tersebut, kegagalan penawaran merupakan biaya bagi emiten dan penerbit *rights* yang mengharapkan harga saham turun selama periode penawaran *rights*, lebih memilih untuk melakukan *self-insure* dengan memilih harga penawaran yang rendah relatif terhadap harga pasar saat ini. Hasilnya, pasar mengasumsikan *private information* penerbit dari besarnya harga penawaran. Oleh karena itu, Heinkel dan Schwartz (1986) berpendapat bahwa harga penawaran merupakan suatu sumber informasi. Mereka juga memprediksikan bahwa harga penawaran yang lebih rendah akan menyebabkan penyesuaian menurun yang lebih besar pada harga saham. Walaupun demikian, menurut pendapat lain, sesuatu yang sangat fundamental dalam pasar keuangan pasti akan berubah, yaitu polemik tentang faktor-faktor yang paling determinan akan lenyap sejalan dengan terungkapnya misteri faktor-faktor yang sebenarnya (Saragih, 2005).

Berdasarkan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian mengenai pengaruh *rights issue* terhadap imbal hasil saham dan likuiditas perdagangan ini adalah *pertama*, untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* mempengaruhi kekayaan pemegang saham di BEJ; untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten non *warrant issuer* mempengaruhi kekayaan pemegang saham di BEJ; serta untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* dan non *warrant issuer* mempengaruhi kekayaan pemegang saham di BEJ.

*Kedua*, untuk mengetahui sejauh mana *rights*

*issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* mempengaruhi likuiditas perdagangan saham di BEJ; untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten non *warrant issuer* mempengaruhi likuiditas perdagangan saham di BEJ; serta untuk mengetahui sejauh mana *rights issue* yang dilakukan oleh emiten *warrant issuer* dan non *warrant issuer* mempengaruhi likuiditas perdagangan saham di BEJ. Ketiga, untuk mengetahui relevansi variabel INVEST, SIZE, VAR, OFFER, DTOA, CONTR, LIQUID, MARKET, dan *Warrant* dalam mempengaruhi imbal hasil saham emiten penerbit *rights* di BEJ.

### METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Berdasarkan tujuannya, penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian eksplanasi karena sesuai dengan tujuan penelitian pertama, kedua, dan ketiga, dimana terdapat pengujian hubungan antar variabel yang dihipotesiskan. Berdasarkan teknik pengumpulan datanya, peneliti mengumpulkan data-data keuangan dari BEJ (Bursa Efek Jakarta) yang sekarang bernama BEI, yang selanjutnya diolah menggunakan metode penghitungan dalam penelitian keuangan.

Peristiwa atau *event* yang dipilih dalam penelitian skripsi ini adalah tanggal *ex-rights* dengan fokus penelitian yang meneliti dampak peristiwa terhadap imbal hasil saham dan volume perdagangan. Periode studi untuk metode *event study* dibagi atas dua bagian, antara lain periode estimasi dan periode *event*/peristiwa. Dalam penelitian ini, penulis menentukan periode estimasi sebanyak 35 hari (*trading days* BEJ) yang mendahului periode *event* yaitu pada saat  $t=-11$  sampai  $t=-45$ . Penelitian ini mengambil sampel perusahaan-perusahaan yang terdaftar pada Bursa Efek Jakarta (BEJ) dan melakukan *rights issue* periode tahun 2001-2006.

Penelitian mengenai dampak penerbitan *rights* terhadap imbal hasil saham kali ini merupakan penelitian *event study*. *Event study* merupakan suatu metodologi yang digunakan untuk mengamati pengaruh dari adanya suatu peristiwa terhadap perubahan harga sekuritas yang umumnya berkaitan dengan seberapa cepat suatu informasi yang masuk ke pasar dapat tercermin pada harga saham. Pada penelitian kali ini pengaruh peristiwa yang ada dilihat pada *abnormal return* yang diperoleh investor dan volume perdagangan. Pada *event study* ini maka akan dihitung *abnormal return* sebelum terjadinya peristiwa dan sesudah terjadinya peristiwa. Pada penelitian kali ini peristiwa yang dimaksud adalah peristiwa *ex-rights*.

Menjawab permasalahan apakah peristiwa *rights issue* memiliki pengaruh terhadap kekayaan pemegang saham, maka hipotesis penelitian metode *event study* yang akan diuji adalah sebagai berikut:

Ho1 (a): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan

tidak mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten *warrant issuer*

Ha1 (a): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten *warrant issuer*

Ho1 (b): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan tidak mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten non *warrant issuer*

Ha1 (b): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten non *warrant issuer*

Ho1 (c): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan tidak mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten *warrant issuer* dan non *warrant issuer*

Ha1 (c): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten *warrant issuer* dan non *warrant issuer*

Sedangkan, untuk menjawab permasalahan apakah peristiwa *rights issue* memiliki pengaruh terhadap volume perdagangan, maka hipotesis yang akan diuji adalah sebagai berikut:

Ho2 (a): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan tidak mempengaruhi volume perdagangan saham emiten *warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Ha2 (a): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi volume perdagangan saham emiten *warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Ho2 (b): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan tidak mempengaruhi volume perdagangan saham emiten non *warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Ha2 (b): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi volume perdagangan saham emiten non *warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Ho2 (c): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan tidak mempengaruhi volume perdagangan saham emiten *warrant issuer* dan non *warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Ha2 (c): Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi volume perdagangan saham emiten *warrant issue* dan non *warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Sementara hipotesis metode regresi pada penelitian ini yang digunakan untuk menganalisis variabel-variabel yang akan mempengaruhi imbal hasil saham terkait dengan adanya penerbitan *rights*.

Variabel INVEST

Ho3: Semakin besar rasio antara jumlah saham baru yang diterbitkan dengan jumlah saham beredar, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha3: Semakin besar rasio antara jumlah saham baru yang diterbitkan dengan jumlah saham beredar, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin



meningkat.

Variabel SIZE

Ho4: Semakin besar ukuran perusahaan (*market capitalization*), maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha4: Semakin besar ukuran perusahaan (*market capitalization*), maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel VAR

Ho5: Semakin besar varians dari imbal hasil saham (*return variance*) sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha5: Semakin besar varians dari imbal hasil saham (*return variance*) sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel OFFER

Ho6: Semakin besar rasio harga penawaran saham terhadap harga penutupan saham sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha6: Semakin besar rasio harga penawaran saham terhadap harga penutupan saham sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Variabel DTOA

Ho7: Semakin besar rasio hutang terhadap aset perusahaan, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha7: Semakin besar rasio hutang terhadap aset perusahaan, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel CONTR

Ho8: Semakin besar jumlah pemegang saham sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha8: Semakin besar jumlah pemegang saham sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel LIQUID

Ho9: Semakin tinggi tingkat volume perdagangan sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha9: Semakin tinggi tingkat volume perdagangan sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Variabel MARKET

Ho10: Semakin tinggi *return* pasar sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha10: Semakin tinggi *return* pasar sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Variabel *Warrant*

Ho11: Semakin banyak emiten yang menerbitkan *warrant*, maka imbal hasil saham (*return*) akan

semakin menurun.

Ha11: Semakin banyak emiten yang menerbitkan *warrant*, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Untuk menganalisis hubungan antara *abnormal returns* dengan peristiwa *rights issue*, pada penelitian kali ini dilakukan analisis *cross sectional* terhadap *abnormal returns*. Pada analisis ini digunakan metode regresi dimana metode ini berfungsi untuk mengetahui sampai sejauh mana satu variabel berhubungan dengan lainnya atau dengan beberapa variabel lainnya.

Untuk menjawab permasalahan apakah peristiwa *rights issue* memiliki pengaruh terhadap kekayaan pemegang saham, maka hipotesis yang akan diuji adalah sebagai berikut:

Ho1: Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan tidak mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten *warrant issuer* dan *non warrant issuer*

Ha1: Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi kekayaan pemegang saham (imbal hasil saham) emiten *warrant issuer* dan *non warrant issuer*

Untuk menjawab permasalahan apakah peristiwa *rights issue* memiliki pengaruh terhadap volume perdagangan, maka hipotesis yang akan diuji adalah sebagai berikut:

Ho2: Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan tidak mempengaruhi volume perdagangan saham emiten *warrant issuer* dan *non warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Ha2: Penerbitan *rights* yang dilakukan perusahaan mempengaruhi volume perdagangan saham emiten *warrant issue* dan *non warrant issuer* di Bursa Efek Jakarta

Berikut merupakan hipotesis pada penelitian ini yang digunakan untuk menganalisis variabel-variabel yang akan mempengaruhi imbal hasil saham terkait dengan adanya penerbitan *rights*.

Variabel INVEST

Ho3: Semakin besar rasio antara jumlah saham baru yang diterbitkan dengan jumlah saham beredar, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha3: Semakin besar rasio antara jumlah saham baru yang diterbitkan dengan jumlah saham beredar, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Variabel SIZE

Ho4: Semakin besar ukuran perusahaan (*market capitalization*), maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha4: Semakin besar ukuran perusahaan (*market*

Tabel 2. Sampel Emiten *Rights Issue* di BEJ (*Warrant Issuer*) Periode 2001-2006

No	Kode	Emiten	Tgl Pengumuman	Tgl <i>Ex-Rights</i>	Rasio	Shares <i>Issued</i>
1	BGMT	SILOAM Health Care	30/01/2001	07/02/2001	20:35	1.003.733.624
2	BHIT	Bhakti Investama	28/06/2001	06/07/2001	4:1	561.750.000
3	BHIT	Bhakti Investama	14/10/2002	03/10/2002	10:4	706.000.250
4	BNGA	Bank Niaga	29/08/2005	05/09/2005	4:2	3.970.987.908
5	CTRA	Ciputra Development	21/11/2006	27/11/2006	8:5	2.449.860.570
6	LPKR	Lippo Karawaci	17/12/2004	22/12/2004	100:43	881.905.813
7	MLPL	Multipolar Corporation	27/11/2006	04/12/2006	18:11	2.573.661.000
8	PNBN	Bank Pan Indonesia	03/07/2006	07/07/2006	4:1	4.016.358.193
9	PNIN	Panin Insurance	03/07/2006	07/07/2006	6:9	3.553.197.483
10	PNLF	Panin Life	03/07/2006	07/07/2006	1:1	11.982.506.676
11	SMMA	Sinar Mas Multiartha	08/01/2003	07/08/2003	1:16	2.137.115.520
12	SMMA	Sinar Mas Multiartha	30/06/2005	06/07/2005	500:174	991.621.601
13	TMPI	Agis Tbk	04/02/2001	09/04/2001	1:4	1.956.360.000
14	ZBRA	Zebra Nusantara	01/09/2001	11/01/2001	2:27	541.113.723

Sumber: JSX Statistics, 2007

*capitalization*), maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel VAR

Ho5: Semakin besar varians dari imbal hasil saham (*return variance*) sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha5: Semakin besar varians dari imbal hasil saham (*return variance*) sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel OFFER

Ho6: Semakin besar rasio harga penawaran saham terhadap harga penutupan saham sebelum penawaran, maka imbal/hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha6: Semakin besar rasio harga penawaran saham terhadap harga penutupan saham sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Variabel DTOA

Ho7: Semakin besar rasio hutang terhadap aset perusahaan, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha7: Semakin besar rasio hutang terhadap aset perusahaan, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel CONTR

Ho8: Semakin besar jumlah pemegang saham sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Ha8: Semakin besar jumlah pemegang saham sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Variabel LIQUID

Ho9: Semakin tinggi tingkat volume perdagangan sebelum penawaran, maka imbal hasil saham

(*return*) akan semakin menurun.

Ha9: Semakin tinggi tingkat volume perdagangan sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Variabel MARKET

Ho10: Semakin tinggi *return* pasar sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha10: Semakin tinggi *return* pasar sebelum penawaran, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

Variabel *Warrant*

Ho11: Semakin banyak emiten yang menerbitkan *warrant*, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin menurun.

Ha11: Semakin banyak emiten yang menerbitkan *warrant*, maka imbal hasil saham (*return*) akan semakin meningkat.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini mengambil sampel perusahaan yang menerbitkan *rights* (HMETD) di Bursa Efek Jakarta pada periode tahun 2001-2006. Pada penelitian ini terdapat tiga kelompok sampel yang ditampilkan dalam analisis data dan pembahasan mengenai hasil penelitiannya, yaitu kelompok sampel emiten *warrant issuer*, non *warrant issuer*, dan emiten keseluruhan (*warrant issuer* dan non *warrant issuer*). Secara keseluruhan, pada penelitian kali ini terdapat 82 emiten yang melakukan *rights issue* pada periode 2001-2006, namun sebanyak 33 emiten dikeluarkan dari sampel dikarenakan tidak memenuhi persyaratan sampel (*outlier*) pada penelitian ini, yaitu saham emiten tersebut tidak likuid diperdagangkan di BEJ atau terdapat aksi korporasi lain di dalam periode estimasi ( $t=-11$  sampai  $t=-45$ ) dan periode pengamatan ( $t=-10$  sampai  $t=+10$ ). Pada akhirnya, terdapat 49 emiten

Tabel 3. Sampel Emiten *Rights Issue* di BEJ (*Non Warrant Issuer*) Periode 2001-2006

No	Kode	Emiten	Tgl Pengumuman	Tgl <i>Ex-Rights</i>	Rasio	Shares Issued
1	ABDA	Asuransi Bina Dana Arta	21/12/2001	02/01/2002	1:2	70.747.200
2	ABDA	Asuransi Bina Dana Arta	27/10/2004	2/11/2004	1:1	137.957.040
3	ADES	Ades Alfindo Putrasetia	14/05/2004	21/05/2004	100:97	73.720.000
4	AKRA	Aneka Kimia Raya	24/09/2004	1/10/2004	1:2	416.000.000
5	ARNA	Arwana Citramulia	4/11/2002	12/11/2002	20:13	356.753.150
6	ASII	Astra Internasional	23/12/2002	10/1/2003	13:7	1.404.780.175
7	BBIA	Bank Buana Indonesia	26/08/2002	2/9/2002	5:1	245.683.086
8	BBIA	Bank Buana Indonesia	28/04/2003	07/05/2003	4:1	737.049.260
9	BKSL	Sentul City	13/09/2006	18/09/2006	1:6	8.151.000.000
10	BLTA	Berlian Laju Tanker	03/01/2001	08/01/2001	2:2	61.152.000
11	BMTR	Bimantara Citra	11/06/2004	21/06/2004	10:3	266.978.118
12	BVIC	Bank Victoria Internasional	14/06/2006	20/06/2006	20:10	670.396.680
13	CPPR	CP. Priima	07/06/2002	18/06/2002	1:1	516.096.000
14	DAVO	Davomas Abadi	20/11/2001	29/11/2001	3:5	283.967.750
15	DOID	Daeyu Orchid Indonesia	2/7/2004	9/7/2004	10000:25000	514.425.000
16	ELTY	Bakrieland Development	30/11/2005	6/12/2005	1:3	4.200.000.000
17	ENRG	Energi Mega Persada	27/12/2005	2/1/2006	29:15	4.909.368.195
18	HERO	Hero Supermarket	14/08/2001	23/08/2001	10:4	94.120.000
19	INTP	Indocement Tunggal Prakarsa	4/4/2001	10/4/2001	1:0.763088	1.196.907.072
20	JAKA	Jaka Inti Realtindo	29/11/2006	5/12/2006	1:6	3.120.000.000
21	MEGA	Bank Mega	28/03/2006	5/4/2006	57:8	200.054.546
22	MLPL	Multipolar Corporation	14/06/2005	20/06/2005	4:5	2.339.710.000
23	MREI	Maskapai Reasuransi Indonesia	01/04/2005	07/04/2005	3:5	197.166.666
24	NISP	Bank NISP	17/06/2002	24/06/2002	3:2	802.478.359
25	NISP	Bank NISP	14/11/2005	18/11/2005	500:97	801.992.008
26	PLAS	Palm Asia Corpora	08/06/2004	14/06/2004	1:30	750.000.000
27	PLAS	Palm Asia Corpora	29/03/2005	01/04/2005	500:264	409.200.000
28	RICY	Ricky Putra Globalindo	29/06/2004	08/07/2004	10:13	353.717.510
29	RMBA	Bentoel Internasional Investama	2/1/2002	11/1/2002	4:2	1.346.625.000
30	SDPC	Mellenium Pharmacon Int.	26/06/2002	4/7/2002	3:1	182.000.000
31	SULI	Sumalindo Lestari Jaya	28/06/2006	4/7/2006	6:1	155.713.448
32	TCID	Mandom Indonesia	27/01/2006	6/2/2006	25:4	24.960.000
33	TRST	Trias Sentosa	14/11/2003	20/11/2003	10:3	648.000.000
34	ULTJ	Ultrajaya Milk Industry TC	12/3/2004	18/03/2004	500:250	962.794.000
35	UNTR	United Tractors	18/05/2004	25/05/2004	5:4	1.261.553.600

Sumber: JSX Statistics, 2007

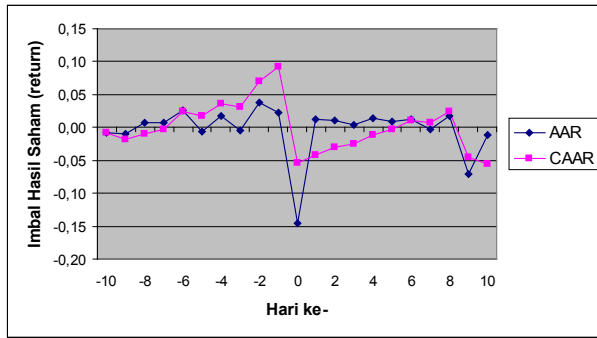
yang memenuhi persyaratan sampel yang selanjutnya akan dibedakan berdasarkan penyertaan *warrant* oleh emiten. Tabel 2 menunjukkan kelompok sampel emiten yang melakukan *rights issue* dengan memberikan *warrant* (*Warrant Issuer*). Sedangkan tabel 3 menunjukkan kelompok sampel emiten yang melakukan *rights issue* tanpa memberikan *warrant* (*Non Warrant Issuer*).

#### A. Analisis Dampak Peristiwa *Rights Issue* terhadap Imbal Hasil Saham (*Warrant Issuer*)

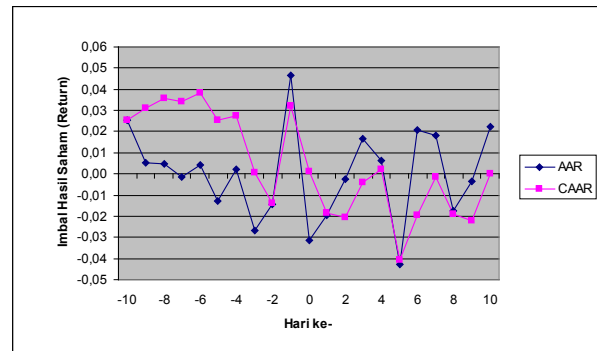
Berdasarkan pengolahan data yang dilakukan, hasil penelitian menunjukkan bahwa peristiwa *rights issue* (tanggal *ex-date* sebagai  $t_0$ ) memiliki pengaruh yang

signifikan terhadap imbal hasil saham yang diperoleh investor (tabel. 4).

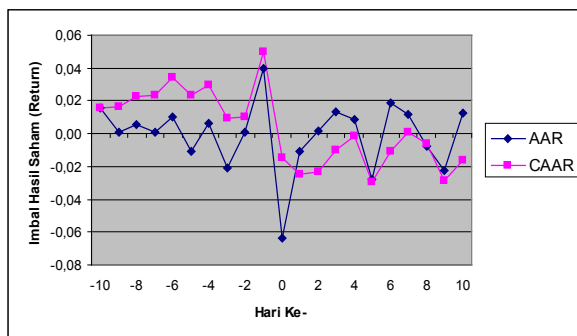
Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan (tabel 4) terhadap kelompok sampel emiten *warrant issuer*, pada saat *ex-date* ( $t=0$ ) atau sehari setelah *cum-date* dimana HMETD (*rights*) sudah tidak berlaku lagi, terdapat AAR yang signifikan negatif sebesar -0,1457. Hal ini berarti terdapat respon pasar yang negatif sebesar 14,57% pada saat *rights* sudah tidak berlaku lagi. Hasil ini juga didukung dalam penghitungan jumlah peristiwa *rights issue* berdasarkan tanda (positif atau negatif) *abnormal return* yang menunjukkan bahwa sebagian besar peristiwa *rights issue* dalam



Gambar 1. AAR & CAAR Sampel Warrant Issuer  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007



Gambar 2. AAR & CAAR Sampel Non Warrant Issuer  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007



Gambar 3. AAR & CAAR Sampel Warrant Issuer dan Non Warrant Issuer  
 Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

kelompok sampel ini direspon negatif oleh pasar pada saat *ex-date* dimana terdapat 11 peristiwa *rights issue* atau 78,6 % (n=14) peristiwa yang direspon negatif oleh pasar.

Pada periode di seputar tanggal *ex-date* (*short event window*), tidak terdapat AAR yang signifikan, bahkan pada saat t=-1 (*cum-date*) hasil AAR pun tidak signifikan. Namun, apabila dilihat berdasarkan penghitungan jumlah peristiwa *rights issue* berdasarkan tanda (positif atau negatif) *Abnormal return*, pada saat t (-2,2) lebih banyak peristiwa *rights issue* yang direspon positif oleh pasar.

Berdasarkan hasil CAAR yang diperoleh (gambar 1) dapat dilihat bahwa pada 6 hari sebelum *ex-date* akumulasi dari AAR menunjukkan bahwa peristiwa *rights issue* direspon secara positif, selanjutnya setelah *cum-date* hingga t=6 akumulasi dari AAR cenderung negatif yang berarti secara kumulatif peristiwa *rights issue* direspon negatif setelah *rights* (HMETD) sudah tidak berlaku.

Hasil yang diperoleh pada emiten *warrant issuer* ini dapat dijelaskan bahwa investor hanya ingin berinvestasi untuk memperoleh *rights* dan *warrant* (yang dapat diperdagangkan di kemudian hari) pada saat sebelum *ex-date*, namun mereka kemudian melepas saham tersebut ketika *ex-date* karena tidak ingin mengalami kerugian dari penurunan harga setelah *ex-date*.

**B. Analisis Dampak Peristiwa Rights issue Terhadap Imbal Hasil Saham (Non Warrant Issuer)**

Tabel 4. AAR (Average Abnormal Return) Sampel Warrant Issuer

Hari ke-	AAR	CAAR	t(AAR)	Prob	(-)	(+)
-10	-0,00858	-0,00858	-0,684396	0,5057	8	6
-9	-0,00967	-0,01825	-0,626455	0,5419	8	6
-8	0,00787	-0,01038	0,723149	0,4824	5	9
-7	0,00776	-0,00262	0,807408	0,434	8	6
-6	0,02651	0,02389	1,321198	0,2092	7	7
-5	-0,00577	0,01813	-0,631017	0,539	8	6
-4	0,01818	0,03630	1,331845	0,2058	5	9
-3	-0,00442	0,03189	-0,249451	0,8069	10	4
-2	0,03825	0,07014	1,39544	0,1863	4	10
-1	0,02244	0,09258	1,268325	0,2269	5	9
0	-0,14570	-0,05312	-2,320541**	0,0372	11	3
1	0,01180	-0,04132	1,072265	0,3031	5	9
2	0,01150	-0,02982	1,643254	0,1243	3	11
3	0,00469	-0,02513	0,4525	0,6584	7	7
4	0,01407	-0,01106	1,080889	0,2994	5	9
5	0,00864	-0,00243	0,763573	0,4588	6	8
6	0,01261	0,01019	0,788056	0,4448	6	8
7	-0,00237	0,00781	-0,355876	0,7276	8	6
8	0,01668	0,02449	1,485946	0,1611	5	9
9	-0,07025	-0,04575	-1,042017	0,3164	8	6
10	-0,01067	-0,05642	-0,442808	0,6652	8	6

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan (tabel 5) terhadap kelompok sampel emiten *non warrant issuer*, pada saat *ex-date* (t=0) atau sehari setelah *cum date* dimana HMETD (*rights*) sudah tidak berlaku lagi, hasil AAR tidaklah signifikan sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi *average abnormal return* (AAR) atau AAR= 0.

Meskipun dalam pengujian signifikansi hasilnya tidaklah signifikan, penghitungan jumlah peristiwa *rights issue* berdasarkan tanda (positif atau negatif) *abnormal return* menunjukkan bahwa sebagian besar peristiwa *rights issue* dalam kelompok sampel ini direspon negatif oleh pasar pada saat *ex-date* dimana terdapat

**Tabel 5. AAR (Average Abnormal Return) Sampel Non Warrant Issuer**

Hari ke-	AAR	CAAR	t(AAR)	Prob	(-)	(+)
-10	0.02540	0.02540	2.040364**	0.0491	15	20
-9	0.00543	0.03083	0.17886	0.8591	18	17
-8	0.00500	0.03583	0.19770	0.8445	12	23
-7	-0.00159	0.03424	-0.11444	0.9096	20	15
-6	0.00397	0.03821	0.12830	0.8987	16	19
-5	-0.01303	0.02519	-0.46420	0.6455	17	18
-4	0.00213	0.02732	0.06884	0.9455	13	22
-3	-0.02696	0.00036	-1.00205	0.3234	18	17
-2	-0.01447	-0.01410	-0.93455	0.3566	18	17
-1	0.04639	0.03229	3.080269***	0.0041	11	24
0	-0.03133	0.00096	-0.87393	0.3883	25	10
1	-0.01929	-0.01833	-0.64648	0.5223	17	18
2	-0.00238	-0.02071	-0.07558	0.9402	17	18
3	0.01667	-0.00404	1.44307	0.1582	17	18
4	0.00633	0.00229	0.48208	0.6328	19	16
5	-0.04276	-0.04047	-1.18732	0.2433	22	13
6	0.02096	-0.01951	1.44525	0.1575	16	19
7	0.01793	-0.00158	1.61745	0.1150	14	21
8	-0.01722	-0.01880	-0.53288	0.5976	14	21
9	-0.00330	-0.02211	-0.12317	0.9027	15	20
10	0.02230	0.00019	1.64455	0.1093	16	19

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

**Tabel 6. Average Abnormal return (AAR) Sampel Warrant Issuer dan Non Warrant Issuer**

Hari ke	AAR	CAAR	t(AAR)	Prob	(-)	(+)
-10	0.01569	0.01569	1.605929	0.1148	23	26
-9	0.00111	0.01680	0.050573	0.9599	26	23
-8	0.00582	0.02262	0.319019	0.7511	17	32
-7	0.00109	0.02371	0.106042	0.916	28	21
-6	0.01041	0.03412	0.457229	0.6496	23	26
-5	-0.01095	0.02317	-0.544149	0.5889	25	24
-4	0.00672	0.02989	0.300284	0.7653	19	30
-3	-0.02052	0.00937	-1.035497	0.3056	28	21
-2	0.00060	0.00997	0.143161	0.9658	23	26
-1	0.03955	0.04952	3.325533***	0.0017	16	33
0	-0.06401	-0.01449	-0.013125**	0.0497	36	13
1	-0.01041	-0.02490	-0.48611	0.6312	22	27
2	0.00159	-0.02331	0.070585	0.944	20	29
3	0.01324	-0.01007	1.515192	0.1363	24	25
4	0.00854	-0.00153	0.85168	0.3986	24	25
5	-0.02808	-0.02960	-1.076735	0.2861	28	21
6	0.01858	-0.01102	1.651291	0.1052	22	27
7	0.01213	0.00110	1.477588	0.1461	22	27
8	-0.00754	-0.00643	-0.323383	0.7478	19	30
9	-0.02243	-0.02886	-0.827458	0.4121	23	26
10	0.01288	-0.01598	1.078926	0.286	24	25

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007



Tabel 7. Turnover Volume Perdagangan Sampel *Warrant Issuer*

Hari ke-	Average Turnover	Volume	Cumulative	t(Vol)	Prob
-10	0,00109		0,00115	2,446113**	0,0294
-9	0,00099		0,00214	3,234993***	0,0065
-8	0,00118		0,00332	2,601204**	0,0220
-7	0,00151		0,00483	1,871025*	0,0840
-6	0,00224		0,00707	2,167379**	0,0494
-5	0,00169		0,00876	2,126211*	0,0532
-4	0,00159		0,01035	1,877416*	0,0831
-3	0,00279		0,01314	1,573064	0,1397
-2	0,00227		0,01541	2,210604**	0,0456
-1	0,00186		0,01727	3,153725***	0,0076
0	0,00184		0,01910	2,118342*	0,0540
1	0,00121		0,02031	2,970161**	0,0108
2	0,00109		0,02139	1,934168*	0,0752
3	0,00109		0,02248	2,42393**	0,0307
4	0,00438		0,02686	2,346552**	0,0355
5	0,00208		0,02894	2,234444**	0,0436
6	0,00414		0,03308	1,481947	0,1622
7	0,00343		0,03649	1,672119	0,1184
8	0,00415		0,04065	1,815623*	0,0926
9	0,00361		0,04425	1,411961	0,1814
10	0,00229		0,04654	2,514178**	0,0259

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

25 peristiwa *rights issue* atau 71,4 % (n=35) peristiwa yang direpson negatif oleh pasar. Pada periode di seputar tanggal *ex-date* (*short event window*), yaitu pada saat  $t=-1$ , terdapat AAR yang signifikan (pada tingkat 1%) sebesar 0,04639, sedangkan pada  $t=+1$  terdapat AAR sebesar -0,01929. Hal ini menunjukkan bahwa sebelum *ex-date* peristiwa *rights issue* masih direpson positif sebesar 4,64%, sedangkan hari kedua setelah *cum date* peristiwa *rights issue* direpson negatif oleh pasar sebesar 1,93%.

Berdasarkan hasil CAAR yang diperoleh dapat dilihat bahwa pada 10 hari sebelum *ex-date* akumulasi dari AAR menunjukkan bahwa peristiwa *rights issue* direpson secara positif, selanjutnya setelah *cum-date* hingga  $t=+9$  akumulasi dari AAR cenderung negatif yang berarti secara kumulatif peristiwa *rights issue* direpson negatif setelah *rights* (HMETD) sudah tidak berlaku. Hasil ini tidak jauh berbeda dengan hasil pada kelompok sampel pertama.

Penjelasan logis terkait dengan hasil penelitian terhadap AAR pada kelompok sampel *non warrant issuer* ini, sebenarnya tidaklah jauh berbeda dengan penjelasan hasil pada kelompok sampel yang pertama. Hal ini dikarenakan kedua sampel menunjukkan pola hasil penelitian yang serupa meskipun terdapat beberapa perbedaan nilai *return* dan signifikansi yang terjadi. Perbedaan yang terlihat adalah pada saat  $t=0$

(*ex-rights*) dimana pada kelompok sampel ini hasil AAR-nya tidak signifikan meskipun negatif, sehingga dapat disimpulkan respon pasar terhadap emiten sampel ini tidak dapat ditentukan pada saat sehari setelah *cum-date*. Namun, pada saat *cum-date* terdapat AAR yang positif signifikan. AAR yang tidak signifikan pada saat *ex-date* (AAR=0) dapat dijelaskan karena investor memang berniat memiliki saham tersebut dalam investasinya sekaligus memperoleh *rights*, sehingga investor tidak langsung menjualnya ketika *ex-date*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *warrant* yang berfungsi sebagai 'pemanis' dalam *rights issue* ternyata memiliki pengaruh dalam menentukan respon pasar (dalam bentuk *average abnormal return*) pada saat terjadi *rights issue*.

### C. Analisis Dampak Peristiwa *Rights Issue* terhadap Imbal Hasil Saham (*Warrant Issuer* dan *Non Warrant Issuer*)

Dari analisis terhadap seluruh emiten yang menjadi sampel penelitian (tabel 6), pada saat *ex-date* ( $t=0$ ) dimana HMETD tidak berlaku lagi, terjadi AAR yang signifikan sebesar -0.06401.

Hal ini berarti terdapat respon pasar yang negatif sebesar 6,40% pada saat *rights* sudah tidak berlaku lagi. Hasil ini juga didukung dengan penghitungan jumlah peristiwa *rights issue* berdasarkan tanda (positif atau



**Tabel 8. Volume Perdagangan Sampel *Non Warrant Issuer***

Hari ke-	Average Volume Turnover	Cumulative	t(Vol)	Prob
-10	0.01994	0.01994	1.86503*	0.0708
-9	0.02650	0.04644	1.41585	0.1659
-8	0.01929	0.06573	1.92035*	0.0632
-7	0.01943	0.08516	1.99014*	0.0547
-6	0.01747	0.10262	1.82158*	0.0773
-5	0.01145	0.11408	2.66820**	0.0116
-4	0.00643	0.12051	2.14564**	0.0391
-3	0.00738	0.12789	2.26218**	0.0302
-2	0.00468	0.13257	1.61538	0.1155
-1	0.00402	0.13659	1.81211*	0.0788
0	0.00576	0.14235	2.28098**	0.0289
1	0.00360	0.14596	1.89374*	0.0668
2	0.00400	0.14996	1.76572*	0.0864
3	0.00326	0.15321	1.70907*	0.0966
4	0.00472	0.15793	1.70749*	0.0968
5	0.00328	0.16121	1.63476	0.1113
6	0.00420	0.1654	1.87009*	0.0701
7	0.01970	0.18511	1.20787	0.2354
8	0.00428	0.18939	2.01386*	0.052
9	0.00279	0.19218	1.5868	0.1218
10	0.00385	0.19604	1.81470*	0.0784
<i>Cum Average Vol Turnover Sebelum</i>	0.13659			
<i>Cum Average Vol Turnover Sesudah</i>	0.05368			
t-stat Uji Beda Rata-Rata	2.48430**			
Prob	0.03475			

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

negatif) *Abnormal return* menunjukkan terdapat 36 peristiwa *rights issue* yang direspon negatif oleh pasar pada saat *ex-date* tersebut.

Gambar 3 menunjukkan pola pergerakan AAR dan CAAR pada periode penting *rights issue* untuk emiten yang menerbitkan *warrant* maupun tidak. Pada periode di seputar tanggal *ex-date* (*short event window*), yaitu pada saat  $t=-1$ , terdapat AAR yang signifikan (pada tingkat 1%) sebesar 0,03955, sedangkan pada  $t=+1$  terdapat AAR sebesar -0,01041. Hal ini menunjukkan bahwa sebelum *ex-date* peristiwa *rights issue* masih direspon positif sebesar 3,95%, sedangkan hari kedua setelah *cum-date* peristiwa *rights issue* direspon negatif oleh pasar sebesar 1,04%. Respon pasar yang positif signifikan pada satu hari sebelum *ex-rights* (*cum-rights*) dapat dijelaskan karena pada saat ini merupakan hari terakhir saham diperdagangkan disertai dengan *rights*, sehingga permintaan investor terhadap saham akan meningkat dan menyebabkan harga saham meningkat pula. Permintaan saham yang meningkat ini menunjukkan bahwa investor ingin memiliki saham tersebut untuk memperoleh *rights* di kemudian hari. Namun, investor segera menjual saham tersebut pada saat *rights* sudah tidak berlaku (*ex-date*=10) untuk menghindari kerugian akibat penurunan harga saham. Berdasarkan hasil CAAR yang diperoleh dapat

dilihat bahwa pada 10 hari sebelum *ex-date* akumulasi dari AAR menunjukkan bahwa peristiwa *rights issue* direspon secara positif, selanjutnya pada saat *ex-date* dan setelahnya (hingga  $t=+10$ ) akumulasi dari AAR cenderung negatif yang berarti secara kumulatif peristiwa *rights issue* direspon negatif setelah *rights* (HMETD) sudah tidak berlaku.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori dan hasil pada beberapa penelitian sebelumnya yang mengemukakan bahwa harga saham setelah *cum-date* akan mengalami penurunan atau menimbulkan respon pasar yang negatif karena mulai tanggal *ex-rights* (sehari setelah *cum-date*) pembelian saham tidaklah lagi disertai dengan perolehan *rights*. Oleh karena itu, harga saham akan terkoreksi dan harga yang timbul adalah berdasarkan mekanisme pasar. Namun, hasil penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Nickolaos V. Tsangarakis di Yunani yang menemukan adanya positif *abnormal returns* di sekitar tanggal pengumuman *rights issue*. Selain itu, penelitian Goyal dkk. (1994) di Tokyo juga menemukan adanya peningkatan *abnormal returns* yang signifikan pada periode setelah *ex-date*.

#### D. Analisis Dampak Pengumuman *Rights Issue*

Tabel 9. *Turnover Volume Perdagangan Sampel Warrant Issuer dan Non Warrant Issuer*

Hari ke-	Average Volume Turnover	Cumulative	t(Vol)	Prob
-10	0.01455	0.01455	1.88890*	0.065
-9	0.01921	0.03377	1.43197	0.1586
-8	0.01411	0.04788	1.94871*	0.0572
-7	0.01431	0.06219	2.03114**	0.0478
-6	0.01312	0.07531	1.90141*	0.0633
-5	0.00866	0.08397	2.77077***	0.0079
-4	0.00505	0.08902	2.32802**	0.0242
-3	0.00607	0.09509	2.53780**	0.0145
-2	0.00399	0.09908	1.91276*	0.0618
-1	0.00341	0.10248	2.13644**	0.0378
0	0.00464	0.10712	2.53456**	0.0146
1	0.00292	0.11004	2.13558**	0.0378
2	0.00317	0.11321	1.94295*	0.0579
3	0.00264	0.11584	1.92661*	0.06
4	0.00462	0.12046	2.27327**	0.0275
5	0.00294	0.1234	2.02149**	0.0488
6	0.00418	0.12758	2.35464**	0.0227
7	0.01505	0.14263	1.29029	0.2031
8	0.00425	0.14688	2.58653**	0.0128
9	0.00303	0.1499	2.09992**	0.041
10	0.00341	0.15331	2.21902**	0.0312
Cum Average Vol Turnover Sebelum	0.10248			
Cum Average Vol Turnover Sesudah	0.04621			
t-stat Uji Beda Rata-Rata	2.321**			
Prob	0.045			

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2007

#### terhadap Volume Perdagangan (*Warrant Issuer*)

Pengaruh adanya *rights issue* juga dapat dianalisis terhadap likuiditas perdagangan dengan menguji perputaran volume perdagangan (*volume turnover*) saham yang terjadi pada waktu sebelum dan sesudah *ex-date* ( $t=0$ ). Pengujian signifikansi terhadap volume perdagangan dilakukan dengan menguji rata-rata perputaran volume perdagangan tiap hari *event* dan juga dilakukan uji beda antara rata-rata perputaran volume perdagangan sebelum dan rata-rata perputaran volume perdagangan sesudah *ex-date*. Apabila terdapat perbedaan antara rata-rata *trading volume turnover* sebelum dan sesudah artinya terdapat pengaruh yang signifikan dari *rights issue* yang dilakukan terhadap volume perdagangan.

Berdasarkan hasil pengolahan data terhadap volume perdagangan emiten *warrant issuer* yang melakukan *rights issue*, dapat dilihat pada tabel 7 dimana hasil menunjukkan kecenderungan terjadinya peningkatan perputaran volume perdagangan setelah *ex-date*. Pada kelompok emiten ini juga terjadi peningkatan rata-rata volume perdagangan yang cukup besar pada  $t=-3$  (tanggal *ex-rights* sebagai  $t=0$ ) sebesar 0,0012 atau 75,6% dari rata-rata volume perdagangan pada hari

sebelumnya yaitu  $t=-4$ . Peningkatan yang cukup besar ini dapat disebabkan karena terdapat investor yang sudah mengantisipasi adanya penerbitan *rights* disertai dengan *warrant* sehingga investor banyak yang berminat untuk memperoleh *warrant* dengan membeli saham tersebut. Tabel di atas juga menunjukkan kecenderungan peningkatan perputaran volume perdagangan dari  $t=-10$  hingga  $t=+10$ , meskipun pada beberapa hari *event* terdapat penurunan yang tidak begitu besar dibanding peningkatan yang terjadi.

Pada tabel 7 juga dapat dilihat bahwa terjadi perbedaan yang signifikan (pada level 5%) antara rata-rata perputaran volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights* dan sesudah tanggal *ex-rights* (sesudah  $t=0$ ). Perbedaan tersebut dapat dilihat dari kumulasi rata-rata volume perdagangan sesudah tanggal *ex-rights* ( $t=1$  sampai  $t=+10$ ) yang lebih tinggi apabila dibandingkan dengan kumulasi rata-rata volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights* ( $t=-10$  sampai  $t=1$ ). Besarnya peningkatan setelah tanggal *ex-rights* adalah sebesar 0,01023 atau 59,4% dari kumulasi rata-rata volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights*. Hal ini berarti bahwa adanya peristiwa *rights*

*issue* terbukti meningkatkan aktivitas perdagangan saham emiten penerbit *rights* yang disertai *warrant* di BEJ yang disebabkan adanya permintaan yang tinggi terhadap saham oleh investor yang ingin memperoleh keuntungan dengan memiliki *warrant* di kemudian hari. Meskipun peningkatan aktivitas perdagangan ini tidak cukup besar untuk dapat meningkatkan *return* setelah *ex-date*.

#### E. Analisis Dampak Pengumuman *Rights Issue* terhadap Volume Perdagangan (*Non Warrant Issuer*)

Berdasarkan hasil pengolahan data terhadap volume perdagangan emiten *non warrant issuer* yang melakukan *rights issue*, dapat dilihat pada tabel 8 dimana hasil yang ada berbeda dengan hasil pada kelompok sampel *warrant issuer*. Pada kelompok emiten ini terjadi penurunan rata-rata volume perdagangan yang cukup besar pada  $t=-5$  (tanggal *ex-rights* sebagai  $t=0$ ) sebesar 0,00602 atau 34% dari rata-rata volume perdagangan pada hari sebelumnya yaitu  $t=-6$ . Penurunan yang cukup besar ini dapat disebabkan karena pada tanggal tersebut biasanya merupakan tanggal pengumuman *rights issue* emiten oleh BEJ dan apabila dikaitkan dengan hasil analisis terhadap *return* dalam penelitian ini, maka respon negatif yang menjadi penyebab adanya penurunan tersebut. Dengan adanya respon negatif pasar terhadap *rights issue* maka sebagian besar pemegang saham tentu akan menjual sahamnya di pasar, namun dalam menjual saham tersebut tentu akan sulit karena hanya sedikit investor yang mau membeli saham tersebut sehingga aktivitas perdagangan saham tersebut menjadi berkurang. Selanjutnya dapat dilihat bahwa rata-rata volume perdagangan pada kelompok sampel ini mulai  $t=-5$  sampai  $t=+10$  juga cenderung mengalami penurunan meskipun terdapat sedikit peningkatan (bila dibandingkan dengan penurunannya) pada beberapa hari *event*.

Pada tabel 8 tersebut juga dapat dilihat bahwa terjadi perbedaan yang signifikan (pada level 5%) antara rata-rata perputaran volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights* dan sesudah tanggal *ex-rights* (sesudah  $t=0$ ). Perbedaan tersebut dapat dilihat dari kumulasi rata-rata volume perdagangan sesudah tanggal *ex-rights* ( $t=+1$  sampai  $t=+10$ ) yang lebih rendah apabila dibandingkan dengan kumulasi rata-rata volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights* ( $t=-10$  sampai  $t=-1$ ). Besarnya penurunan setelah tanggal *ex rights* adalah sebesar 0.08291 atau 60,7% dari kumulasi rata-rata volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights*. Hal ini berarti bahwa adanya peristiwa *rights issue* terbukti menurunkan aktivitas perdagangan saham emiten penerbit *rights* di BEJ dikarenakan respon negatif terhadap peristiwa *rights issue* sehingga aksi jual akan mendominasi pada perdagangan saham setelah tanggal *ex-rights*, karena investor tidak mau mengalami kerugian dengan risiko

jatuhnya harga saham setelah tanggal *ex-rights*. Hasil ini sesuai dengan *Expectation Life Cycle Hypothesis* yang menyatakan bahwa ketika suatu saham 'jatuh', jumlah penjual cenderung melebihi jumlah pembeli. Secara umum, hal ini mengarah pada jatuhnya harga saham dan menurunnya aktivitas perdagangan.

#### F. Analisis Dampak Pengumuman *Rights Issue* terhadap Volume Perdagangan (*Warrant Issuer* dan *Non Warrant Issuer*)

Berdasarkan hasil pengolahan data terhadap volume perdagangan seluruh emiten yang melakukan *rights issue*, dapat dilihat pada tabel 9 dimana terjadi penurunan rata-rata volume perdagangan yang cukup besar pada  $t=-5$  (tanggal *ex-rights* sebagai  $t=0$ ) sebesar 0.00446 atau 34% dari rata-rata volume perdagangan hari sebelumnya yaitu pada  $t=-6$ . Penurunan yang cukup besar ini dapat disebabkan karena pada tanggal tersebut biasanya merupakan tanggal pengumuman *rights issue* emiten oleh BEJ dan apabila dikaitkan dengan hasil analisis terhadap *return* dalam penelitian ini, maka respon negatif yang menjadi penyebab adanya penurunan tersebut. Dengan adanya respon negatif pasar terhadap *rights issue*, maka sebagian besar pemegang saham tentu akan menjual sahamnya di pasar, namun dalam menjual saham tersebut tentu akan sulit karena hanya sedikit investor yang mau membeli saham tersebut sehingga aktivitas perdagangan saham tersebut pun menjadi berkurang. Selanjutnya dapat dilihat bahwa rata-rata volume perdagangan mulai  $t=-5$  sampai  $t=+10$  cenderung mengalami penurunan meskipun terdapat sedikit peningkatan (bila dibandingkan dengan penurunannya) pada beberapa hari *event*.

Pada tabel 9 dapat dilihat bahwa terjadi perbedaan yang signifikan (pada level 5%) antara rata-rata perputaran volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights* dan sesudah tanggal *ex-rights* (sesudah  $t=0$ ). Perbedaan tersebut dapat dilihat dari kumulasi rata-rata volume perdagangan sesudah tanggal *ex-rights* ( $t=+1$  sampai  $t=+10$ ) yang lebih rendah apabila dibandingkan dengan kumulasi rata-rata volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights* ( $t=-10$  sampai  $t=-1$ ). Besarnya penurunan setelah tanggal *ex-rights* adalah sebesar 0,05627 atau 55% dari kumulasi rata-rata volume perdagangan sebelum tanggal *ex-rights*. Hal ini berarti bahwa adanya peristiwa *rights issue* terbukti menurunkan aktivitas perdagangan saham emiten penerbit *rights* di BEJ dikarenakan respon negatif terhadap peristiwa *rights issue* sehingga aksi jual akan mendominasi pada perdagangan saham setelah tanggal *ex-rights* karena investor tidak mau mengalami kerugian dengan risiko jatuhnya harga saham setelah tanggal *ex-rights*. Hasil ini juga sesuai dengan *Expectation Life Cycle Hypothesis* yang telah disebutkan sebelumnya.

Analisis regresi terhadap *cumulative abnormal*

*returns* dengan metode *stepwise* menunjukkan model regresi dapat menjelaskan 48,66% variasi yang terjadi pada variabel dependen oleh variabel-variabel independennya. Selanjutnya apabila melihat nilai signifikansi dari *F-Test* (0,000001), dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  ditolak karena  $\text{Prob. } F < \text{Prob } \alpha$ , pada alpha 1%. Dengan ditolaknya  $H_0$  berarti semua variabel independen dalam model secara bersama-sama mampu menjelaskan variabel dependennya (CAR). Apabila dilihat dari nilai standar *error* model regresi, yaitu sebesar 0,1784 maka dapat disimpulkan model regresi ini memiliki koefisien penduga yang stabil karena nilai standar *error* yang kecil.

### KESIMPULAN

Adanya peristiwa penawaran umum terbatas atau *rights issue* cenderung menimbulkan reaksi pasar yang negatif terhadap harga saham pada saat *ex-date* (*rights* sudah tidak berlaku lagi). Namun, pada *cum-date* (satu hari sebelum *ex-date*) reaksi pasar masih positif dengan rata-rata *abnormal return* yang cukup tinggi. Pola perilaku *average abnormal return* (AAR) tersebut cenderung serupa pada kelompok sampel *Warrant Issuer* maupun *non Warrant Issuer*. Perbedaan pada kedua kelompok sampel tersebut adalah pada tingkat signifikansi AAR, dimana pada kelompok sampel *Warrant Issuer* terjadi AAR yang signifikan negatif pada saat  $t=0$  (*ex-date*), sedangkan pada kelompok sampel *non Warrant Issuer* terjadi AAR yang signifikan positif pada saat  $t-1$  (*cum-date*). Adanya *warrant* memiliki pengaruh tersendiri terhadap reaksi pasar yang dianalisis dari AAR. Analisis pengaruh *rights issue* terhadap volume perdagangan pada kedua kelompok emiten (*warrant issuer* dan *non warrant issuer*) dalam penelitian ini menunjukkan hasil yang berbeda. Pada sampel *warrant issuer*, terjadi peningkatan volume perdagangan sebesar 59,4% sedangkan pada sampel *non warrant* terjadi penurunan volume perdagangan sebesar 60,7%. Perbedaan pada kedua kelompok sampel ini menunjukkan bahwa adanya *warrant* sebagai ‘pemanis’ memberikan pengaruh tersendiri pada aktivitas perdagangan saham yang melakukan *rights issue* di BEJ. Pada analisis regresi penelitian ini menunjukkan adanya *warrant* ternyata tidak memiliki pengaruh yang signifikan dalam menentukan reaksi pasar terhadap harga saham sebelum *ex-date*.

### DAFTAR PUSTAKA

- Briston, R.J. 1975. *The Stock Exchange and Investment Analysis*, 3rd Ed. London: Unwin University Books.
- Darmadji, Tjiptono. 1992. “*Rights issue*”, *Info Finansial*, 39/III/22. (Juli).
- Douglas R. Emery and John D. Finnerty. 1997. *Corporate Financial Management*, Prentice Hall Inc., New Jersey.
- Goyal, Vidhan, Chuan-Yang Hwang, Narayanan Jayaraman, and Kuldeep Shastri. 1994. The ex-date impact of rights offerings: The Evidence from Firms listed on the Tokyo Stock Exchange, *Pacific-Basin Finance Journal*, Vol. 2..
- Herdjoeno, Donny Bima. 1995. “Pengaruh *Rights issue* terhadap Kinerja Harga Saham serta Kaitannya dengan Efisiensi Pasar Modal Suatu *Event* study pada Bursa Efek Jakarta”, Skripsi pada Departemen Ilmu Manajemen FE UI, Depok.
- Indra Widjaja. 2000. *Pengaruh Penawaran Umum Terbatas (Rights Issue) terhadap Imbalan Saham*, Disertasi pada Bidang Ilmu Ekonomi Program Studi Ilmu Ekonomi Program Studi Ilmu Manajemen FE UI, Jakarta..
- J.J. McConnell and C.J. Muscarella, 1985., *Corporate Capital Expenditure Decisions and The Market Value of The Firm*, *Journal of Financial Economics*,
- Kim, E. Han and Y.K. Lee. “Issuing Stock in Korea”, *Pacific-Basin Finance*.
- Loderer C. and H. Zimmermann. 1988. "Stock Offerings in a Different Institutional: Setting The Swiss Case", *Journal of Banking and Finance*.
- Loderer C, J.W. Cooney, dan L. D. Van Drunen. 1991. "The Price Elasticity of Demand for Common Stock", *Journal of Finance*.
- Manurung, Adler, H. 2005. Siklus Bursa Saham: Sebuah Penelitian Empiris di BEJ Januari 1998-2004, *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Volume. XIII, Nomor 1, (Januari).
- Marsh, Paul. 1979. “Equity *Rights issues* and the Efficiency of the UK Stock Market”, *Journal of Finance*. Vol. 34, No. 4.
- Martin-Ugedo, Juan Fransisco. 2003. “Equity *Rights issues* in Spain: Flotation Costs and Wealth Effects”, *Journal of Business Finance and Accounting* (Desember).
- Masulis R. W. dan A. N. Korwar. 1986. "Seasoned Equity Offerings: An Empirical Investigation, *Journal of Financial Economics*.
- Michaely R. dan W.H. Shaw. 1995. "Does the Choice of Auditor Convey Quality in an Initial Public Offering?", *Financial Management*.
- Ritonga, Abdulrahman. 1987. *Statistika Terapan Untuk Penelitian*, Lembaga Penerbit Ekonomi Universitas Indonesia.
- Saragih, Ferdinand D. 2005. Menjelaskan Imbal Hasil Saham dari Perspektif Model Asset Pricing: Suatu Studi Literatur bagi Peneliti di Bidang Keuangan dan Investasi. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Vol.13, No.3 (September).
- Sari, Prima Yusi. 2002. “*Rights issue* dan Tingkat Keuntungan Saham Setelah Cum Date”, *Jurnal Manajemen Indonesia* Vol.1.
- Tsangarakis, Nickolaos V. 1996. "Shareholder Wealth Effects of Equity Issues in Emerging Markets: Evidence from Rights Offering in Greece", *Financial Management*, Vol.25, No.3.
- Waskito, Adi. 2003. “Dampak Peristiwa *Rights issue* terhadap Return Saham di Bursa Efek Jakarta periode 1997-2000”, Skripsi pada Departemen Ilmu Manajemen FE UI, Depok.

## **Index Penulis**

### **Volume 16, Nomor 3**

Catranti, Aski, 189.	Rusli, Iskandar, 161
Chandra, Esther Maria, 171.	Saefuddin, Asep, 121.
Gufraeni, Rini, 171.	Sisilia, Yuanna, 141.
Mangkuprawira, Syafitri, 121.	Sumardjo, 121.
Natapura, Cecilia, 181.	Tadjoedin, Achmad Ramzy, 121.
Rosdiana, Haula, 148.	Yullyanti, Ellyta, 131.

## **Index Subyek**

### **Volume 16, Nomor 3**

<i>Analytical Hierarchy Process</i> , 181.	Pelayanan Lalu Lintas Udara, 141.
<i>Assets</i> , 161.	Perilaku Investor, 181.
Cukai, 171.	PKB, 148.
BBNKN, 148.	<i>Profit Management</i> , 161.
Bursa Efek Indonesia, 181.	PT Angkasa Pura I, 121.
Bursa Efek Jakarta, 189.	PT Angkasa Pura II, 141.
DKI Jakarta, 148.	Rekrutment, 121.
Ekstensifikasi Barang, 171.	<i>Rights Issue</i> , 189.
Imbal hasil saham, 189.	<i>Safety Management</i> , 131.
<i>Inventory Management</i> , 161.	Seleksi, 121.
Kinerja Lingkungan, 121.	Sekretariat Jenderal Departemen Energi
Kinerja Pegawai, 131.	Sumber Daya Mineral, 131.
Minuman Ringan, 171.	Standar Keselamatan, 141.
Model Proyeksi, 148.	Volume Perdagangan, 189.
Nilai Kerja, 121.	

## PERSANTUNAN

Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi mengucapkan terima kasih kepada Dewan Editor dan Mitra Bestari yang telah berpartisipasi pada Volume 16 Nomor 3, September-Desember 2009

**Astera Primanto Bhakti**, Pakar Peraturan PPh Subdit, Badan Direktorat Peraturan Perpajakan II  
Dirjen Pajak Departemen Keuangan RI

**Bernardus Y. Nugroho**, Pakar Ekonomi dan Keuangan, Departemen Ilmu Administrasi,  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

**Budi Frensidy**, Pakar Investasi dan Pasar Modal, Konsultan Pasar Modal, Kolumnis Tetap Harian Bisnis Indonesia,  
Kontan, Penulis Buku Matematika Keuangan

**Djaka Permana**, Pakar Manajemen Sumber Daya Manusia, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,  
Universitas Maritim Raja Ali Haji

**Ferdinand Dehoutman Saragih**, Pakar Keuangan Bisnis, Departemen Ilmu Administrasi,  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

**Gunadi**, Pakar Perpajakan Internasional, Departemen Ilmu Administrasi,  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia  
Pusat Pelaporan dan Analisis Transaksi Keuangan (PPATK)

**Harfiah Widiawati**, Konsultan Bahasa dan Editor Ahli, Program Studi Sastra Inggris, Universitas Padjadjaran

**Hasbi Hasibuan**, Pakar Kebijakan Transportasi, Dinas Perhubungan Pemerintah DKI Jakarta

**Irwan Hadi Eka Putra**, Pakar Pasar Modal dan *Financial Behaviour*, *The Indonesia Capital Market Institute*

**K. Subagyo**, Hakim Pengadilan Pajak Kementerian Keuangan

**Liberty P Sihombing**, Penulis Buku, Pakar Linguistik, dan Konsultan Bahasa dari Antar Bahasa *Language Service*

**Lisman Manurung**, Pakar Kebijakan Publik, Departemen Ilmu Administrasi,  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

**Rozan Anwar**, Pakar Manajemen Sumber Daya Manusia, Master Trainer,  
Konsultan Manajemen Strategik dan SDM, Pendiri PT Daya Dimensi Indonesia

**Soedarsono Hardjosukarto**, Pakar *System Thinking* dan Organisasi Pembelajar, Departemen Sosiologi,  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia



# PEDOMAN PENULISAN NASKAH JURNAL ILMU ADMINISTRASI DAN ORGANISASI, BISNIS & BIROKRASI

Penulis diharapkan berpedoman kepada ketentuan yang dibuat ketika menyiapkan naskahnya. Semua naskah yang dikirim akan ditelaah oleh satu editor dan paling sedikit dua *reviewer*. Penulis bisa mengajukan nama-nama calon *reviewer*.

Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi Bisnis & Birokrasi memegang prinsip *anonymous* (tanpa nama) ketika dilakukan *review* terhadap naskah dimana identitas baik penulis maupun *reviewer* akan dijaga kerahasiaannya.

## I. BENTUK NASKAH

Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi Bisnis & Birokrasi menerima naskah dalam bentuk hasil penelitian (*research article*), ulasan (*review*), baik dalam Bahasa Indonesia maupun dalam Bahasa Inggris.

1. **Hasil Penelitian (Research Article)**, ide penting dan asli (original) dalam ilmu administrasi yang memiliki ruang lingkup penelitian yang luas, serta pembahasan temuan yang mendalam, baik dalam bentuk *field research* maupun *desk research*.
2. **Ulasan (Review)** dapat berupa
  - perkembangan keilmuan terkini,
  - ringkasan hasil beberapa penelitian dengan penekanan pada ide penelitian selanjutnya (*what next research idea*),
  - perkembangan kebijakan di tingkat nasional dan internasional,
  - pemikiran mendalam peneliti,
  - perkembangan telaah buku-buku yang menjadi pokok ilmu.

Catatan:

Kepioniran isi tulisan ditentukan oleh kemutakhiran *state-of the art* ilmu dan teknologi yang dikandung, kecanggihan sudut pandang dan pendekatan, kebaruan temuan bagi ilmu (*novelties, new to science*) yang disajikan, ketuntasan penggarapan (tidak hanya mengulang penelitian sejenis sebelumnya, tidak memermutasikan metodologi dan objek, tidak memecah satu persoalan penelitian dalam serangkaian tulisan), dan kehebatan teori serta keluasan perampatan setiap artikel yang dimuatnya.

(Sumber: Keputusan Dirjen DIKTI No. 11/DIKTI/Kep./2006 tentang *Paduan Akreditasi Berkala Ilmiah*, Dirjen DIKTI, Depdiknas, 2006, hal. 9)

## II. PENGIRIMAN NASKAH

Naskah dikirim ke

Ruang Redaksi Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi, Gedung B Prof. Dr. Tapi Omas Ihromi Lantai 2 Kampus FISIP Universitas Indonesia, Depok 16424

Atau kirim email ke: [jbbfisip@ui.ac.id](mailto:jbbfisip@ui.ac.id), [bisnis.birokrasi\\_fisipui@yahoo.co.id](mailto:bisnis.birokrasi_fisipui@yahoo.co.id), atau [telp/faks +6221 78849145](tel:+622178849145)

Penulis diharap menyebutkan bentuk naskah yang dikirim: **Hasil Penelitian (Research Article)**, atau **Ulasan (Review)** di **POJOK KANAN ATAS HALAMAN JUDUL ARTIKEL**.

Naskah dikirim dalam tiga *hard copy*, satu *soft copy* dalam bentuk CD atau melalui email [jbbfisip@ui.ac.id](mailto:jbbfisip@ui.ac.id) dan [bisnis.birokrasi\\_fisipui@yahoo.co.id](mailto:bisnis.birokrasi_fisipui@yahoo.co.id).

## III. FORMAT NASKAH

1. Naskah dapat berupa hasil pemikiran maupun hasil penelitian. Naskah ditulis dalam bahasa Indonesia dengan gaya naratif. Pembabakan dibuat sederhana sedapat mungkin menghindari pembabakan bertingkat. Tabel dan gambar harus mencantumkan sumber. Tabel dan gambar diberi nomor secara berurut sesuai dengan kemunculannya. Semua kutipan dan referensi dalam naskah harus tercantum dalam daftar pustaka dan sebaliknya, sumber bacaan yang tercantum dalam daftar pustaka harus ada dalam naskah.
2. Nomor halaman diletakkan di ujung kanan atas. Bagian pertama tulisan tidak perlu diberi halaman.
3. Nomor baris diletakkan di sebelah kiri tiap kalimat
4. Halaman *cover* harus menunjukkan judul tulisan, nama penulis, institusinya, dan korespondensi berupa nomor telepon dan *e-mail* (diharapkan *e-mail* institusi).
5. Angka dilafalkan dari satu sampai sepuluh, kecuali jika digunakan dalam tabel atau daftar dan ketika digunakan dalam unit atau kuantitas matematika, statistik, atau teknis, misalnya *empat hari, 5 kilometer, 25 tahun*. Semua angka lainnya disajikan secara numerik.
6. Persentase dan desimal untuk penggunaan teknis dapat menggunakan simbol (%) dan (,).
7. Tabel dan gambar diletakkan pada halaman yang terpisah dan diletakkan pada akhir teks. Masing-masing tabel atau gambar diberi nomor dan judul lengkap yang menunjukkan isi tabel atau gambar.
8. Acuan ke masing-masing tabel atau gambar harus ada dalam teks.

## IV. URUTAN NASKAH

Naskah disusun dengan urutan sebagai berikut :

1. **Judul** dalam Bahasa Indonesia dan Inggris untuk naskah Bahasa Indonesia, Judul dalam Bahasa Inggris untuk naskah bahasa Inggris (judul maksimum 14 kata)
2. **Nama lengkap** penulis tanpa gelar
3. **Nama, telepon, dan email penulis** untuk korespondensi
4. **Abstrak** dalam bahasa Inggris (diutamakan di bawah 200 kata). Abstrak diharapkan mencakup latar belakang masalah, tujuan penelitian, metode penelitian, dan kontribusi penelitian
5. **Kata kunci (keywords)** dalam Bahasa Inggris paling banyak 3-5 kata kunci yang akan memudahkan pemberian indeks. Kata pertama menjadi kata yang paling penting, dan diurut seterusnya
6. Korespondensi penulis pada catatan kaki halaman pertama
7. Bentuk naskah terdiri dari 2 (dua) jenis, yaitu
  - (1) **Hasil Penelitian (Research Article)**. Naskah dibuat menggunakan Microsoft Office Word. Seluruh bagian dalam naskah diketik dengan huruf times new roman. Ukuran 12 pt, spasi 1, ukuran kertas A4, dan margin

2 cm untuk semua sisi serta jumlah halaman tidak melebihi 25 halaman termasuk daftar pustaka. Untuk kepentingan penyuntingan naskah seluruh bagian naskah (termasuk tabel, gambar, dan persamaan matematika) dibuat dalam format yang dapat disunting oleh editor. Editor dapat meminta data yang digunakan dalam gambar untuk kepentingan penyuntingan.

Struktur artikel ini meliputi

1. Judul
2. Nama penulis
3. Jabatan institusi
4. Abstrak dan *Keywords*
5. Pendahuluan (termasuk kerangka teori dan tujuan penelitian)
6. Metode Penelitian
7. Hasil dan Pembahasan
8. Kesimpulan
9. Daftar Pustaka, dengan mempertimbangkan
  - a. derajat kemutakhiran bahan yang diacu dengan melihat proporsi, diharapkan mencakup minimal 60% terbitan sepuluh tahun terakhir,
  - b. semakin tinggi pustaka primer yang diacu, semakin tulisan bermutu,
  - c. keseringan pengarang mengacu pada diri sendiri (*self citation*) dapat mengurangi nilai jurnal.
7. Ucapan terima kasih jika ada.

(2) **Ulasan (Review).** Naskah dibuat menggunakan Microsoft Office Word. Seluruh bagian dalam naskah diketik dengan huruf times new roman. Ukuran 12 pt, spasi 1, ukuran kertas A4, dan margin 2 cm untuk semua sisi serta jumlah halaman tidak melebihi 20 halaman termasuk daftar pustaka.

Struktur artikel ini meliputi

1. Abstrak dan *Keywords*
2. Pendahuluan (termasuk kerangka teori)
3. Pembahasan
4. Kesimpulan
5. Daftar Pustaka, dengan mempertimbangkan
  - a. derajat kemutakhiran bahan yang diacu dengan melihat proporsi, diharapkan mencakup minimal 60% terbitan sepuluh tahun terakhir,
  - b. keseringan pengarang mengacu pada diri sendiri (*self citation*) dapat mengurangi nilai jurnal.
6. Ucapan terima kasih jika ada.

## V. DOKUMENTASI

### Acuan

Karya yang diacu harus menggunakan format penulis-tahun, yang mengacu pada karya pada daftar acuan.

- Dalam teks, karya diacu dengan cara berikut : *nama akhir/keluarga penulis dan tahun* dalam tanda kurung. Contoh (Andi, 1984), dua penulis (Andi dan Clark, 1984), lebih dari dua penulis (Andi dkk., 1984), lebih dari dua sumber diacu bersamaan (Andi, 1984; Cipta, 1990), dua tulisan atau lebih oleh satu penulis (Andi, 1984; 1990).
- Acuan penulisan yang merupakan karya institusional sedapat mungkin harus menggunakan akronim atau singkatan sependek mungkin. Contoh: (Komite SAK-IAI, PSAK28, 1984)

### Catatan Kaki

Catatan kaki tidak digunakan untuk acuan. Catatan kaki digunakan hanya untuk perluasan informasi yang jika dimasukkan ke dalam teks bisa mengganggu kontinuitas bacaan. Catatan kaki diketik dalam spasi 1 dan ditempatkan pada akhir teks.

### Daftar Acuan (Daftar Pustaka)

Setiap naskah harus mencantumkan daftar Acuan (Daftar Pustaka) yang isinya hanya karya yang diacu. Hal-hal yang harus diperhatikan dalam penulisan daftar pustaka adalah

1. nama penulis didahului dengan penulisan nama belakang atau nama keluarga,
2. disusun secara urut berdasarkan abjad,
3. tidak menyebutkan nomor halaman,
4. penulisan dilakukan dengan sistem paragraf menggantung.

Contoh :

#### Buku:

- Bromley, Daniel W. 1989. *Economic Interests and Institutions, the Conceptual Foundations of Public Policy*. New York: Basil Blackwell.
- Senge, Peter M. 1990. *The Fifth Discipline Fieldbook: the Art and Practice of the Learning Organization*. New York: Currency-Doubleday.
- \_\_\_\_\_. 1994. *The Fifth Discipline Fieldbook: Strategies and Tools for Building a Learning Organization*. New York: Currency-Doubleday.

Keterangan: jika ada lebih dari satu buku yang dikarang oleh seorang penulis, tidak perlu menulis nama lagi, hanya membuat garis sepanjang empat ketukan.

#### Peraturan Perundang-Undangan:

- Republik Indonesia. *Ketetapan MPR No. II/MPR/1998 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara*.
- \_\_\_\_\_. *Undang-Undang No. 7 Tahun 2004 tentang Sumber Daya Air*. Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 32.

#### Jurnal :

- Chotim, Erna E dan Yulia I. Sari. 1999. Krisis: Peluang bagi Usaha Kecil?. *Jurnal Analisis Sosial*. Vol. 4 No. 1 (Januari).
- Hardjosoekarto, Sudarsono. 1993. Perubahan Kelembagaan: Teori, Implikasi, dan Kebijakan Publik. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, Volume 1, Nomor 1 (Januari).

#### Internet :

- Depdiknas Libatkan Elemen Masyarakat Dalam Berantas Buta Huruf. 2005. [www.kompas.com](http://www.kompas.com). 27 Januari.
- Kramadibrata, Ade Moetangad. 2004. Pengelolaan Sampah Terpadu. [www.detik.com](http://www.detik.com). 13 Mei.

#### SUMBER :

- Keputusan Dirjen DIKTI No. 11/DIKTI/Kep./2006 tentang *Paduan Akreditasi Berkala Ilmiah*, Dirjen DIKTI, Depdiknas, 2006.
- HAYATI Journal of Biosciences, Penerbit: Perhimpunan Biologi Indonesia dan Departemen Biologi FMIPA IPB, ISSN 0854-8587

---

## Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi BISNIS & BIROKRASI

---

Naskah yang diserahkan penulis haruslah sebuah karya yang tidak melanggar hak cipta (*copyright*) yang ada. Naskah yang dimasukkan harus yang belum pernah diterbitkan dan tidak dikirimkan pada waktu yang bersamaan kepada penerbit lain. Hak cipta atas semua material termasuk yang berbentuk cetak, elektronik dan bentuk lainnya dipegang oleh Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi BISNIS dan BIROKRASI. Untuk itu penulis perlu menyetujui pengalihan hak cipta dengan mengisi dan menandatangani **Pernyataan Pengalihan Hak Cipta** dibawah ini untuk diserahkan bersamaan dengan penyerahan naskah. Pernyataan Pengalihan Hak Cipta dalam bentuk *softcopy* (*hasil pemindaian/scan*). Setelah naskah telah melewati proses penyuntingan substansi dan positif diterima, penulis mengirimkan berkas Pernyataan Hak Cipta dalam bentuk *hardcopy* asli ke alamat redaksi Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi BISNIS & BIROKRASI.

### Pernyataan Pengalihan Hak Cipta Tulisan

Hak Cipta dari tulisan yang tertera dibawah ini dialihkan kepada Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi BISNIS & BIROKRASI dan berlaku efektif sejak tulisan diterima dan dipublikasikan. Pengalihan Hak Cipta mencakup hak eksklusif untuk mencetak kembali dan mendistribusikan tulisan, termasuk menerjemahkan, reproduksi fotografi, microform, bentuk elektronik atau bentuk reproduksi lainnya.

Penulis menjamin tulisan ini adalah hasil karya asli dan penulis mempunyai wewenang penuh untuk mengalihkan hak cipta. Penulis menandatangani dan menerima tanggung jawab untuk memberikan Tulisan ini atas nama penulis yang lain.

Judul Tulisan :

.....  
.....

Penulis (sebutkan semua) :

.....  
.....

.....  
Tanda Tangan Penulis (atas nama)

.....  
Tanggal

---

**Untuk diisi oleh Ketua Dewan Editor:**

Diterbitkan pada Volume....., Nomor ....., Tahun .....

---

**FORMULIR INI DAPAT DIFOTOKOPI**





Kepada yth : Redaksi Jurnal Bisnis dan Birokrasi Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI  
Kampus Baru FISIP UI Gedung B Lt.2 Ruang Jurnal Bisnis & Birokrasi  
Telp/fax : (021)78849145  
E-mail : jbbfisip@ui.ac.id, bisnis.birokrasi\_fisipui@yahoo.co.id

**FORMULIR BERLANGGANAN  
JURNAL ILMU ADMINISTRASI DAN ORGANISASI  
BISNIS & BIROKRASI**

Mohon dicatat sebagai pelanggan Jurnal Bisnis & Birokrasi

Nama Lengkap : \_\_\_\_\_

Pekerjaan : \_\_\_\_\_

Alamat Rumah : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Telepon/Hp : \_\_\_\_\_

Nama Institusi : \_\_\_\_\_

Alamat : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Telepon : \_\_\_\_\_

Bersama ini kami mohon dikirimkan Jurnal Bisnis & Birokrasi untuk :

1 kali 6 bulan sebanyak.....expl. @ Rp.30.000,- = Rp. ....

1 tahun sebanyak.....expl. @ Rp.30.000,- = Rp. ....

Pembayaran di muka melalui :

Tunai Rp. ....

Terbilang :

Transfer ke : BNI Cab UI Depok a/n : FISIP UI Non BP No. Rek . 127 3000 295

Hormat kami, \_\_\_\_\_ , 20.....

( \_\_\_\_\_ )  
Nama Pelanggan

