

**ANALISIS PERBANDINGAN PROFITABILITAS
SEBELUM DAN SETELAH PENERAPAN CSR
PADA PT ANGKASA PURA II CABANG
BANDAR UDARA SOEKARNO HATTA
TANGERANG**

Oleh:
Fasyaa Ridlwansyah
4122.4.15.12.0026

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat ujian
Guna memperoleh gelar Sarjana
Pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Winaya Mukti



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS WINAYA MUKTI
BANDUNG**

2019

**ANALISIS PERBANDINGAN PROFITABILITAS
SEBELUM DAN SETELAH PENERAPAN CSR
PADA PT ANGKASA PURA II CABANG
BANDAR UDARA SOEKARNO HATTA
TANGERANG**

Oleh:

Fasyaa Ridlwansyah
4122.4.15.12.0026

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat ujian
Guna memperoleh gelar Sarjana
Pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Winaya Mukti

Bandung, 01 Oktober 2019

Maria Lusiana Yulianti, SE., MM.

Pembimbing

Mengetahui,

Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Dr. H. Deden Komar Priatna, ST., SIP., MM., CHRA

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Fasyaa Ridlwansyah

NIM : 4122.4.15.12.0026

Program Studi : Akuntansi

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya dengan judul “Analisis Perbandingan Profitabilitas Sebelum dan Setelah Penerapan CSR Pada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarna Hatta Tangerang” adalah:

1. Merupakan skripsi asli dan belum pernah diajukan sebelumnya oleh siapapun untuk mendapatkan gelar akademik Sarjana/Magister, baik di Universitas Winaya Mukti maupun diperguruan tinggi lainnya.
2. Skripsi ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan Pembimbing.
3. Di dalam Skripsi ini tidak terdapat karya-karya atau pendapat-pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang serta dicantumkan dalam daftar pustaka seperti yang terlampir di dalam naskah skripsi ini.

Demikian penryataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh dengan penuh kesadaran dan rasa tanggungjawab dan bersedia menerima konsekuensi hukum sebagai akibat ketidaksesuaian isi pernyataan ini dengan keadaan sebenarnya.

Bandung, 01 Oktober 2019
Yang membuat pernyataan,

Fasyaa Ridlwansyah
NIM: 4122.4.15.12.0026

ABSTRAK

Analisis Perbandingan Profitabilitas Sebelum dan Setelah Penerapan *CSR* Pada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perbedaan profitabilitas sebelum dan setelah penerapan *Corporate Social Responsibility (CSR)*, serta hubungan penerapan *CSR* terhadap profitabilitas pada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang. Data yang digunakan ialah laporan keuangan sebelum penerapan *CSR* dan setelah penerapan *CSR*, serta realisasi anggaran *CSR*. Berdasarkan hasil analisis *paired samples t test*, fakta menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan atas profitabilitas PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang setelah menerapkan *CSR*, tetapi perbedaan tersebut bersifat negatif karena setelah penerapan *CSR*, rata-rata *ROI* menurun. Walaupun demikian, dari hasil pengujian korelasi, ditemukan bahwa penerapan *CSR* memiliki hubungan positif kuat terhadap profitabilitas berdasarkan *ROI*.

Kata Kunci: Tanggung Jawab Sosial Perusahaan, Profitabilitas, Laba Atas Investasi.

ABSTRACT

Comparative Analysis of Profitability Before and After Implementation of CSR at PT Angkasa Pura II Branch Soekarno Hatta Airport in Tangerang.

This study was conducted to determine differences in profitability before and after the implementation of Corporate Social Responsibility (CSR), as well as the implementation of CSR on profitability relationship in PT Angkasa Pura II Soekarno Hatta Airport in Tangerang. The data use disreported total assets and net income (loss) before applying and after the implementation of CSR, as well as therealization of the CSR budget period. Based on analysis of paired samples t test, the fact remains that there are significant differences on the profitability of PT Angkasa Pura II Soekarno Hatta Tangerang after applying CSR, but the difference is negative because after application of the CSR, the average ROI decreased. Nevertheless, the correlation of the test results, it was found that the implementation of CSR has a positive connection to profitability based on ROI.

Keywords: *Corporate Social Responsibility, Profitability, Return on Investment*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT yang sudah melimpahkan rahmat, taufiq, hidayah dan inayah-Nya kepada kami sehingga penulis mampu merampungkan pembuatan skripsi dengan judul “**Analisis Perbandingan Profitabilitas Sebelum dan Setelah Penerapan CSR Pada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang**”. Pembuatan skripsi ini untuk melengkapi salah satu persyaratan untuk lulus pada Universitas Winaya Mukti/Fakultas Ekonomi. Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan tidak lepas dari bantuan berbagai pihak dan pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Hj. Ai Komariah, Ir., MS. Selaku Rektor Universitas Winaya Mukti Bandung.
2. H. Deden Komar Priatna., SIP., ST., M.M., CHRA. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Winaya Mukti Bandung.
3. Maria Lusiana, SE., MM Selaku Ketua Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Winaya Mukti Bandung.
4. Maria Lusiana Yulianti, SE., MM. Selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan dengan penuh kesabaran dan ketelitian dalam penyusunan Skripsi.
5. Kedua orang tua ku tercinta yang telah banyak berkorban baik moril maupun materil, yang selalu mencurahkan kasih sayangnya yang tak terhingga, serta dengan penuh ketabahan dan kesabaran selalu memberikan motivasi , dukungan dan do’a.

6. Teman-Teman Angkatan Program Studi Akuntansi Universitas Winaya Mukti yang telah membantu mensupport dalam terselesaikannya Skripsi Ini.
7. Sahabat-sahabatku yang selalu bersama dalam suka maupun duka.
8. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyusunan Skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Terakhir, penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Skripsi ini masih banyak kekurangan dan kesalahan karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang penulis miliki. Oleh karena itu penulis berharap ada saran dan kritikan dari pembaca semua agar penulis bisa lebih baik lagi dimasa yang akan datang.

Tasikmalaya, 01 Oktober 2019

Penulis
Fasyaa Ridlwansyah

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	
SURAT PERNYATAAN	
ABSTRAK	
ABSTRACT	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Fokus Penelitian	7
1.3 Rumusan Masalah	7
1.4 Tujuan Penelitian	8
1.5 Kegunaan Penelitian	8
1.5.1 Manfaat Penelitian	8
1.5.2 Manfaat Teoritis	8
BAB II KAJIAN PUSTAKA	10
2.1 Kajian Pustaka	10
2.1.1 Kajian Teoritis	10
2.1.2 Definisi <i>Corporate Social Responsibility</i>	12
2.1.3 Manfaat-manfaat <i>Corporate Social Responsibility</i>	15
2.1.4 Model-model <i>Corporate Social Responsibility</i>	17
2.1.5 CSR dalam Paradigma Akuntansi	18
2.1.6 Laporan Keuangan	20
2.1.7 Jenis Laporan Keuangan	20
2.1.7.1 Neraca (<i>Balance Sheet</i>)	21
2.1.7.2 Laporan Laba/Rugi (<i>Income Statement</i>)	23
2.1.7.3 Laporan Arus Kas (<i>Cash Flow Statement</i>)	24
2.1.8 Tujuan Laporan Keuangan	24
2.1.9 Keterbatasan Laporan Keuangan	25
2.1.10 Profitabilitas	26
2.1.11 Penelitian Terdahulu	27
2.2 Kerangka Pemikiran	28
2.3 Hipotesis Penelitian	29
BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1 Rancangan Penelitian	30
3.2 Tempat Penelitian	30
3.3 Parameter Penelitian	30
3.3.1 Definisi Parameter	30

3.3.2	Operasional Parameter	31
3.4	Sumber Data Penelitian	32
3.5	Teknik Pengumpulan Data	32
3.6	Teknik Analisis Data	32
3.7	Uji Keabsahan Data	33
BAB IV	HASIL PENELITIAN	35
4.1	Gambaran Umum	35
4.1.1	Sejarah Singkat PT Angkasa Pura II	35
4.1.2	Sejarah Singkat Bandar Udara Soekarno Hatta	36
4.1.3	Visi, Misi PT Angkasa Pura II	39
4.1.4	Struktur Organisasi PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang	41
4.1.5	Bidang Usaha PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang	41
4.2	Penyajian Data.....	43
4.3	Analisis Data	45
4.4	Pembahasan Hasil Penelitian.....	51
BAB V	Kesimpulan dan Saran	53
5.1	Kesimpulan	53
5.2	Saran	54
5.2.1	Bagi Peneliti Selanjutnya	54
5.2.2	Bagi Pihak Perusahaan	54
5.3	Keterbatasan Penelitian	54

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Laba Bersih dan Aktiva PT Angkasa Pura II	6
Tabel 4.1 Bentuk-bentuk PKBL Objek Penelitian	44
Tabel 4.2 Realisasi Anggaran PKBL Periode 2008-2015	45
Tabel 4.3 <i>Return on Investment (ROI)</i> Sebelum Penerapan PKBL (<i>CSR</i>)	46
Tabel 4.4 <i>Return on Investment (ROI)</i> Setelah Penerapan PKBL (<i>CSR</i>)	47
Tabel 4.5 <i>Paired Samples Statistics</i>	48
Tabel 4.6 <i>Paired Samples Test</i>	49
Tabel 4.7 <i>Correlations</i>	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Penyaluran Bina Lingkungan PT Angkasa Pura II	5
Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	28
Gambar 4.1 Struktur Organisasi	41

DAFTAR LAMPIRAN

Biodata

Hasil Statistik

Paired Samples t Test

Correlations

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dalam beberapa tahun belakangan ini, isu-isu mengenai *Corporate Social Responsibility* atau biasa disingkat *CSR* ramai diperbincangkan oleh para pelaku bisnis. *CSR* sendiri merupakan tanggung jawab suatu perusahaan (PT) terhadap sosial dan lingkungan bisnisnya seperti yang tertuang dalam Undang-Undang Perseroan Terbatas (UUPT) Nomor 40 Tahun 2007 Pasal 74 Ayat 1 yang menyebutkan bahwa “perseroan yang menjalankan kegiatan usahanya di bidang dan/atau berkaitan dengan sumber daya alam wajib melaksanakan tanggung jawab sosial dan lingkungan.”

Kewajiban perusahaan atas implementasi *CSR* tersebut ternyata banyak menuai pro-kontra. PT Sido Muncul tidak memiliki masalah atas UUPT tersebut. Menurut pengakuan Irwan Hidayat (CEO PT Sido Muncul) sebagai pihak yang pro terhadap implementasi *CSR* yang dilaporkan oleh Lako (2011:9), bahwa strategi *CSR* yang telah diterapkan sejak tahun 1989 oleh Sido Muncul sangat efektif untuk meningkatkan etos kerja, efisiensi, produktivitas, pangsa pasar dan penjualan, serta reputasi perusahaan tersebut. Untuk pihak yang kontra terhadap *CSR* Menurut Lako (2011:2), sedikitnya terdapat tiga alasan yang menyebabkan beberapa kalangan pelaku usaha bersikeras menolak implementasi *CSR*, yang pertama, praktik *CSR* di dunia umumnya bersifat suka rela sehingga sangat aneh apabila Indonesia menjadikannya sebagai kewajiban perseroan. Kedua,

menjadikan *CSR* sebagai kewajiban akan kian membebani perseroan dan mengurangi laba perseroan untuk pemilik atau pemegang saham. Ketiga bisa mengganggu iklim investasi di tanah air dan bisa menyebabkan para investor asing berpindah ke Negara lain.

Di sisi lain, tanggung jawab perusahaan atas sosial dan lingkungan bisnisnya memang perlu dilakukan agar tidak terjadi kasus seperti kasus lumpur panas PT Lapindo Brantas di Sidoarjo. Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan pemerintah juga bersikeras bahwa *CSR* harus tetap menjadi kewajiban perseroan. Alasannya, perseroan dalam melakukan aktivitas bisnis dan mengeruk keuntungan telah menimbulkan dampak-dampak negatif yang merugikan masyarakat (Lako, 2011:3).

Pihak yang kontra terhadap kewajiban akan penerapan *CSR* serta Dewan Perwakilan Rakyat yang merancang UUPT tahun 2007 tersebut salah memahami esensi *CSR* dan hakikatnya. Alasan yang pertama ialah pelaku bisnis hanya memandang *CSR* sebagai beban, bukan sebagai suatu investasi strategis yang bakal mendatangkan berkah melimpah atau keuntungan ekonomi dalam jangka panjang bagi perusahaan. Kedua, konsepsi *CSR* yang dirumuskan dalam pasal 74 UUPT tampak konservatif, kerdil, dan berpotensi meningkatkan beban masyarakat dan konflik kepentingan (Lako, 2011:3). Alasan yang pertama tersebut sejalan dengan apa yang diungkapkan oleh Rachman dkk (2011:9) bahwa *CSR* bukan hanya sebuah kesukarelaan, tetapi telah menjadi tuntutan agar perusahaan bisa bertahan dan berkembang. Rachman dkk (2011:11) menambahkan bahwa *CSR* sangat erat hubungannya dengan pembangunan

berkelanjutan. Jika mencermati *statement* tersebut, maka dapat dikatakan bahwa implementasi *CSR* ialah salah satu bentuk investasi sosial, dan jika *CSR* merupakan suatu bentuk investasi, maka dalam suatu jangka waktu tertentu akan terjadi pengembalian dari apa yang diinvestasikan oleh perusahaan.

Pengembalian investasi sosial tersebut juga dikonfirmasi oleh Mursitama dkk (2011:25). Menurut mereka investasi sosial perusahaan dapat membantu meningkatkan/memperbarui sumber daya internal dan kapabilitas perusahaan, kemudian dari sisi eksternal perusahaan, investasi tanggung jawab sosial perusahaan akan meningkatkan reputasi perusahaan. Tetapi dalam paradigma akuntansi konvensional, informasi sosial dan lingkungan (*CSR*) tidak dapat disajikan dalam laporan keuangan. Artinya, walaupun biaya-biaya atau beban-beban yang dikeluarkan oleh perusahaan dapat terdokumentasikan dalam suatu laporan keuangan, tetapi fakta-fakta mengenai keuntungan sosial dan lingkungan yang dikontribusikan oleh implementasi *CSR* seperti *brand image*, loyalitas pekerja, tingkat kepercayaan investor dan reputasi perusahaan tidak dapat terefleksikan dalam laporan keuangan karena hal-hal tersebut tidak dinilai secara material (rupiah). Sedangkan dalam proses akuntansi dan pelaporan keuangan, hanya informasi yang dinilai material yang boleh disajikan dalam laporan keuangan (Lako, 2011:10).

Namun, tidak dapat dipungkiri bahwa citra atau *brand image* suatu perusahaan, tingkat kepercayaan investor, serta reputasi perusahaan dapat menarik para investor lain untuk berinvestasi pada perusahaan tersebut. Kemudian loyalitas pekerja juga akan meningkatkan kinerja karyawan sehingga merangsang

meningkatnya produktivitas karyawan tersebut yang berujung pada meningkatnya profitabilitas dan kinerja keuangan perusahaan.

Secara empiris, implementasi *CSR* dalam suatu kasus ternyata memiliki hubungan positif terhadap profitabilitas perusahaan. Hariyani (2011) mengonfirmasi melalui penelitiannya pada PT Unilever Indonesia Tbk bahwa perusahaan tersebut lebih mampu memanfaatkan seluruh kekayaannya untuk menghasilkan laba setelah melakukan implementasi *CSR* dibandingkan dengan sebelum melakukan implementasi *CSR*.

Jika disandingkan dasar teori dan fakta empiris Hariyani yang telah dijelaskan sebelumnya, maka terjadi pemikiran yang dilematis mengenai implikasi penerapan *CSR* terhadap profitabilitas. Yakni apakah benar bahwa penerapan *CSR* merupakan beban yang hanya akan mengurangi laba perusahaan tanpa meningkatkan profitabilitas perusahaan, ataukah penerapan tersebut justru dapat meningkatkan profitabilitas perusahaan. Walaupun secara empiris *CSR* berdampak positif atas profitabilitas, tetapi hasil penelitian Hariyani tersebut tidak dapat menggeneralisasikan dampak implementasi *CSR* pada seluruh perusahaan, salah satunya ialah PT Angkasa Pura II (Persero).

PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan perusahaan yang bergerak pada pengelolaan dan pengusahaan Bandar udara yang dibentuk pada tahun 1984. Implementasi *CSR* PT Angkasa Pura II (Persero) dikenal dengan Program Kemitraan Bina Lingkungan atau PKBL. Penerapan PKBL telah dilakukan sejak tahun 2002 dengan enam bentuk program, antara lain bantuan kepada korban bencana alam, bantuan pendidikan dan/atau pelatihan, bantuan peningkatan

kesehatan masyarakat, bantuan pengembangan prasarana dan sarana umum, bantuan sarana ibadah dan pelestarian alam. Berikut merupakan salah satu bentuk dokumentasi dari implementasi PKBL PT Angkasa Pura II (Persero) Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

Gambar 1.1
Penyaluran Bina Lingkungan PT Angkasa Pura II



Sumber: PT Angkasa Pura II, Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang, 2017

Data pasti mengenai besar biaya PKBL PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta saat ini belum diperoleh oleh penulis, tetapi pada gambar 1 dapat dilihat bahwa untuk satu program tersebut, dana yang dikeluarkan PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta sedikitnya Rp. 409.381.300,-. Kemudian masih terdapat sedikitnya lima bentuk program PKBL lain yang telah diuraikan sebelumnya. Besarnya biaya-biaya tersebut dalam beberapa program PKBL merupakan investasi sosial yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura II kepada masyarakat sekitarnya. Tetapi jika melihat kembali alasan pihak yang kontra terhadap kewajiban atas *CSR*, anggaran biaya PKBL tersebut

justru dianggap oleh pihak yang kontra sebagai beban yang akan mengurangi laba atau profitabilitas tanpa ada manfaat ekonomi pada tahun-tahun berikutnya.

Berbicara mengenai profitabilitas, seperti paragraf di atas, informasi mengenai aset dan laba PT Angkasa Pura II (Persero) untuk Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta, walaupun belum dapat diperoleh oleh penulis karena sampel dokumen tersebut bersifat rahasia, tetapi sebagai gambaran, informasi secara keseluruhan aset dan laba PT Angkasa Pura 1 (Persero) dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 1.1
Laba Bersih dan Aktiva PT Angkasa Pura II
dalam jutaan rupiah

Tahun	Laba Bersih Setelah Pajak	Aktiva
2008	Rp. 286,752	Rp. 3,634,378
2009	Rp. 334,864	Rp. 4,724,944
2010	Rp. 285,738	Rp. 4,924,201
2011	Rp. 326,962	Rp. 7,476,187
2012	Rp. 528,655	Rp. 8,157,603

Sumber: *Annual Report* PT Angkasa Pura II (Persero) tahun 2012. Data diolah kembali. 2017

Informasi mengenai laba bersih PT Angkasa Pura II (Persero) yang diuraikan pada tabel 1.1 merupakan pencapaian PT Angkasa Pura II (Persero) dua tahun setelah pertama kali melakukan implementasi CSR atau PKBL. Walaupun bergerak secara fluktuatif, tetapi laba bersih dan aset PT Angkasa Pura II memiliki *tren* naik atau positif setiap tahunnya. *Tren* tersebut juga diyakini oleh penulis merefleksikan gambaran aset dan laba PT Angkasa Pura II (Persero) Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta. Jika dikaitkan dengan penjelasan pada paragraf sebelumnya mengenai biaya-biaya PKBL yang dikeluarkan PT Angkasa

Pura II (Persero) Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta, belum diketahui secara pasti apakah *tren* positif tersebut merupakan memiliki hubungan dengan implementasi PKBL. Kemudian bagaimana dengan pencapaian *profit* pada tahun-tahun sebelumnya saat PKBL atau *CSR* belum diterapkan dibandingkan dengan setelah mengimplementasikan *CSR*. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelusuran secara ilmiah mengenai hal tersebut.

1.2 Fokus Penelitian

Berdasarkan apa yang telah dijelaskan pada paragraf-paragraf sebelumnya, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “**Analisis Perbandingan Profitabilitas Sebelum dan Setelah Penerapan *Corporate Social Responsibility* Pada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang**”.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka dapat dirumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Seberapa besar perbedaan profitabilitas PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang sebelum dan setelah penerapan *Corporate Social Responsibility*?
2. Seberapa besar penerapan *Corporate Social Responsibility* memiliki hubungan pada profitabilitas PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui perbedaan profitabilitas PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang sebelum dan setelah penerapan *Corporate Social Responsibility*.
2. Mengetahui hubungan penerapan *Corporate Social Responsibility* terhadap profitabilitas PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang

1.5 Kegunaan Penelitian

1.5.1 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumbangsih pemikiran bagi dunia pendidikan dan kalangan akademisi mengenai topik yang diteliti.

1.5.2 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memiliki kegunaan bagi banyak pihak, baik itu sebagai bahan referensi penelitian untuk pihak-pihak yang ingin meneliti mengenai *CSR*, sebagai dasar pengambilan keputusan bagi pihak PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang maupun PT Angkasa Pura secara keseluruhan terkait dengan fokus yang diteliti. Penelitian ini juga diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan penulis mengenai topik yang diteliti, serta sebagai implementasi ilmu yang diperoleh oleh penulis di bangku pendidikan.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1 Kajian Teoritis

Menurut Hadi (2011:87), legitimasi merupakan sistem pengelolaan perusahaan yang berorientasi pada keberpihakan terhadap masyarakat (*society*), pemerintah individu dan kelompok masyarakat. Mengutip O'Donovan dalam Hadi (2011:87), legitimasi organisasi dapat dilihat sebagai sesuatu yang diberikan masyarakat kepada perusahaan dan sesuatu yang diinginkan atau dicari perusahaan dari masyarakat. Dengan demikian, legitimasi merupakan manfaat atau sumber daya potensial bagi perusahaan untuk bertahan hidup.

Berdasarkan teori tersebut, maka dapat dikatakan bahwa teori legitimasi merefleksikan hubungan antara pihak perusahaan dengan masyarakat. Keberpihakan terhadap masyarakat dalam teori tersebut juga menunjukkan bahwa setiap perencanaan kerja yang disusun oleh pihak perusahaan, para penyusun akan selalu memperhatikan mengenai implikasi yang mungkin terjadi kepada masyarakat dalam implementasi rencana kerja tersebut, sehingga mereka dapat menghindari implikasi negatif yang mungkin timbul dari implementasi rencana kerja. Sebaliknya, pihak penyusun akan mempertimbangkan apa yang dibutuhkan perusahaan dan masyarakat, sehingga dalam perencanaan kerja tersebut akan diperoleh manfaat bagi kedua belah pihak.

Banyak teori yang ditemukan oleh para ahli yang mendasari pentingnya penerapan *Corporate Social Responsibility (CSR)* oleh setiap perusahaan. Salah satunya ialah teori sustainabilitas korporasi. Teori ini menurut Lako (2011:6), agar bisa hidup dan tumbuh secara berkelanjutan, korporasi harus mengintegrasikan tujuan bisnis dengan tujuan sosial dan ekologi secara utuh. Lako (2011:6) menjelaskan bahwa dalam pembangunan bisnis harus berlandaskan pada tiga pilar utama yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan secara terpadu, serta tidak mengorbankan kepentingan-kepentingan generasi berikutnya untuk hidup dan memenuhi kebutuhannya. Lako (2011:6) juga menambahkan bahwa dalam perspektif *corporate sustainability theory*, masyarakat dan lingkungan adalah pilar dasar dan utama yang menentukan keberhasilan bisnis suatu perusahaan sehingga harus selalu diproteksi dan diberdayakan.

Dapat dilihat bahwa teori tersebut menekankan bahwa dengan memperhatikan ekonomi, sosial, dan lingkungan yang terefleksikan dalam penerapan *CSR*, maka keberhasilan bisnis suatu perusahaan akan dapat diproteksi untuk jangka panjang. Secara tidak langsung teori tersebut menjelaskan bahwa masyarakat (sosial) dan lingkungan dapat berkontribusi terhadap keberhasilan bisnis perusahaan. Seperti diketahui bahwa setiap bisnis perusahaan bertujuan untuk mendapatkan nilai dan *profit*. Artinya, keberhasilan bisnis yang disinggung dalam teori sustainabilitas korporasi akan dilihat dan diukur dari pertumbuhan pendapatan atau juga dapat dilihat dari profitabilitasnya perusahaan.

2.1.2 Definisi *Corporate Social Responsibility*

Corporate Social Responsibility (CSR) atau tanggung jawab pelaku usaha terhadap sosial dan lingkungan usahanya terdeskripsikan dalam model *triple bottom line*, yaitu komunitas sekitar (*people*), lingkungan hidup/bumi (*planet*) dan peningkatan kualitas perusahaan (*profit*). *Triple Bottom Line* sendiri merupakan istilah yang dipopulerkan oleh Elkington pada tahun 1997 dan telah dikutip oleh banyak penulis yang membahas mengenai *CSR* baik itu dalam buku, artikel, maupun karya ilmiah lainnya. Dalam konsep tersebut, Elkington (1997:9) berpendapat bahwa untuk dapat *sustainable* (berkelanjutan), selain mengejar profit, setiap perusahaan juga harus memperhatikan pemenuhan kesejahteraan masyarakat dan lingkungannya.

Corporate Social Responsibility (CSR) menurut Rachman dkk (2011:15) ialah sebagai berikut:

Corporate Social Responsibility (CSR) adalah upaya sungguh-sungguh dari entitas bisnis untuk meminimalkan dampak negatif dan memaksimalkan dampak positif operasinya terhadap seluruh pemangku kepentingan dalam ranah ekonomi, sosial, dan lingkungan agar mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan.

Definisi *CSR* yang diungkapkan oleh Susanto (2012:23) terbagi atas dua golongan besar tanggung jawab sosial, yaitu:

1. Tanggung jawab internal yang meliputi tanggung jawab kepada para pemangku kepentingan dalam hal *profit* dan pertumbuhan, serta kepada para pekerja dalam hal pekerjaan dan pengembangan karir yang menguntungkan pekerja dan perusahaan, dan

2. Tanggung jawab eksternal yang menyajikan perusahaan sebagai pembayar pajak dan penyedia pekerjaan yang berkualitas, meningkatkan kesejahteraan dan kompensasi masyarakat baik dalam bidang bisnis yang sesuai dengan bisnis perusahaan maupun tidak, serta menjaga lingkungan untuk generasi masa depan.

Dari beberapa definisi *CSR* yang telah dijelaskan, penulis menggunakan definisi yang dikemukakan oleh Susanto sebagai landasan teori untuk interpretasi hasil mengenai masalah yang diteliti. Definisi tersebut secara spesifik searah dengan konsep *triple bottom line* yang memandang bahwa sasaran *CSR* tidak hanya eksternal perusahaan (masyarakat dan lingkungan), tetapi juga internal perusahaan (*profit* dan kesejahteraan karyawan) (Elkington, 1997), di mana hal itu mendasari permasalahan dalam penelitian ini yang juga mempertanyakan mengenai dampak *CSR* terhadap internal perusahaan (profitabilitas).

Penerapan *CSR* oleh perseroan telah diatur dalam perundang-undangan, yakni Undang-Undang Perseroan Terbatas Nomor 40 Pasal 74 Tahun 2007. UU tersebut terdiri dari empat ayat, antara lain sebagai berikut:

- (1) Perseroan yang menjalankan usahanya di bidang dan/atau berkaitan dengan sumber daya alam wajib melaksanakan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan.
- (2) Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kewajiban Perseroan yang dianggarkan dan diperhitungkan sebagai biaya Perseroan yang pelaksanaannya dilakukan dengan memperhatikan kepatutan dan kewajaran.

- (3) Perseroan yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan diatur dengan peraturan pemerintah.

Berdasarkan UUPT yang diuraikan di atas, sangat jelas bahwa *CSR* merupakan tanggung jawab sosial dan lingkungan perseroan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perseroan. Penulis menganggap bahwa *CSR* memang perlu di atur dalam perundang-undangan mengingat banyaknya kasus di mana suatu perusahaan mengeksploitasi lingkungan usahanya tanpa ada usaha untuk meminimalisir dampak negatif dari eksploitasinya seperti kasus lumpur lapindo. Tetapi undang-undang tersebut haruslah ketat dan tegas. Dalam UUPT Nomor 40 Pasal 74 tahun 2007 yang diuraikan sebelumnya, penulis masih melihat kelemahan di dalamnya, seperti pada ayat pertama yang menyebutkan bahwa perseroan yang kegiatan usahanya berkaitan dengan sumber daya alam wajib melaksanakan *CSR*. Dapat diartikan bahwa sasaran ayat tersebut hanyalah perusahaan yang kegiatan usahanya berkaitan langsung dengan sumber daya alam, dan secara tidak langsung mengonfirmasi bahwa perseroan yang kegiatan usahanya tidak berkaitan dengan sumber daya alam tidak wajib melaksanakan *CSR*. Oleh karena itu, penulis menyimpulkan UUPT Nomor 40 Pasal 74 tahun 2007 tersebut ialah perlu untuk ditinjau/didesain ulang.

2.1.3 Manfaat-manfaat *Corporate Social Responsibility*

Penerapan *CSR* menurut beberapa pihak, baik itu pelaku usaha maupun kalangan akademisi dapat memberi manfaat jangka panjang terhadap suatu perusahaan yang menerapkannya. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, bahwa walaupun penerapan *CSR* memerlukan biaya yang tidak sedikit, secara empiris penerapan *CSR* ternyata memiliki manfaat dalam profitabilitas perusahaan. Kemudian secara teoretis, penerapan *CSR* juga memiliki manfaat yang tidak hanya meningkatkan profitabilitas perusahaan. Menurut Lako (2011:90), kemauan baik, komitmen dan kepedulian dunia usaha untuk menyisihkan dana untuk aktivitas *CSR* secara berkelanjutan akan mendatangkan manfaat bagi dunia bisnis itu sendiri, yaitu:

1. Sebagai investasi sosial yang menjadi sumber keunggulan kompetitif perusahaan dalam jangka panjang.
2. Memperkokoh profitabilitas dan kinerja keuangan perusahaan.
3. Meningkatnya akuntabilitas dan apresiasi positif dari komunitas investor, kreditor, pemasok, dan konsumen.
4. Meningkatnya komitmen, etos kerja, efisiensi, dan produktivitas karyawan.
5. Menurunnya kerentanan gejolak sosial dan resistensi dari komunitas sekitarnya karena diperhatikan dan dihargai perusahaan.
6. Meningkatnya reputasi, *goodwill* dan nilai perusahaan dalam jangka panjang.

Selain daripada enam poin tersebut, manfaat-manfaat penerapan *CSR* juga diuraikan oleh Branco dan Rodrigues dalam Mursitama dkk (2011:27) yang

membagi dua manfaat *CSR* bila dikaitkan dengan keunggulan kompetitif dari sebuah perusahaan, yaitu sisi internal dan sisi eksternal. Manfaat dari sisi internal yang dimaksud antara lain sebagai berikut:

1. Pengembangan aktivitas yang berkaitan dengan sumber daya manusia.
2. Adanya pencegahan polusi dan reorganisasi pengelolaan proses produksi dan aliran bahan baku, serta hubungan dengan *supplier* yang berjalan dengan baik.
3. Menciptakan budaya perusahaan, kapabilitas sumber daya manusia, dan organisasi yang baik.
4. Kinerja keuangan yang baik.

Sedangkan manfaat-manfaat dari eksternal yang dimaksud ialah sebagai berikut:

1. Penerapan *CSR* akan meningkatkan reputasi perusahaan sebagai badan yang mengemban dengan baik pertanggungjawaban secara sosial.
2. *CSR* merupakan diferensiasi produk yang baik. Sebuah produk yang memenuhi persyaratan-persyaratan ramah lingkungan dan merupakan hasil dari perusahaan yang bertanggung jawab secara sosial.
3. Melaksanakan *CSR* dan membuka kegiatan *CSR* itu secara publik merupakan instrument untuk komunikasi yang baik dengan khalayak.
4. Kontribusi *CSR* terhadap kinerja perusahaan pun dapat terwujud dalam dua bentuk. Pertama, dampak positif yang timbul sebagai insentif (*rewards*) atas tingkah laku positif perusahaan. Kedua, kemampuan perusahaan untuk

mencegah munculnya konsekuensi dari tindakan yang buruk atau dikenal sebagai “jaring pengaman” atau *safety nets* bagi perusahaan.”

Dari uraian-uraian tersebut, diketahui bahwa penerapan *CSR* dapat mendatangkan manfaat kepada perusahaan tidak hanya manfaat ekonomis, tetapi juga manfaat moral bagi perusahaan yang menerapkan *CSR*.

2.1.4 Model-model *Corporate Social Responsibility*

Dalam implementasi *CSR* oleh perusahaan, metode penerapannya dapat berbeda-beda. Secara garis besar, terdapat dua model implementasi *CSR* (Rachman dkk, 2011:19), yakni model *Charity* dan model *Community Development (CD)*. Model *charity* ialah model implementasi *CSR* dalam bentuk sukarela. Mursitama dkk, (2011:39) menjelaskan bahwa kekuatan model *Charity* terletak pada kontribusi perusahaan dengan mempertahankan akuntabilitas yang ketat dan memunculkan kontribusi tingkat tinggi, serta komitmen organisasi untuk menyumbang secara sukarela tanpa mengharapkan imbalan. Model *community development (CD)* ialah model implementasi *CSR* oleh perusahaan tidak hanya secara sukarela, tetapi juga menempatkan sasaran *CSR* dalam hal ini masyarakat sebagai mitra kerja.

Mursitama dkk (2011:39) menilai model *charity* memiliki beberapa kelemahan. Pertama, kontribusi perusahaan bisa saja menggantikan pemberian/donasi individual dan memperlemah rasa keterikatannya terhadap warga/masyarakat. Kedua, organisasi penerima sangat boleh jadi akan terekspos secara negatif karena dikaitkan dengan perusahaan penyangga. Ketiga, konsumen dan/atau pekerja mungkin memandangnya sebagai hal yang mendua. Keempat,

munculnya suatu cita-cita sosial boleh jadi lebih memperlihatkan kesempatan mendapatkan keuntungan daripada kebutuhan sosial yang penting.

Rachman dkk, (2011:19) juga mengatakan bahwa implementasi dengan model *Charity* hanya berpatok sekedar menghabiskan anggaran dan menafikkan kebutuhan masyarakat. Model *Charity* mendapat kritikan karena model tersebut hanya menjadi candu bagi masyarakat dan membuat masyarakat tergantung serta tidak berdaya. Menurut Widiyanarti (2005), pendekatan yang dilakukan oleh perusahaan kepada masyarakat dalam implemntasi *CSR* harus bergerak dari yang sifatnya derma (*charity*) menuju ke arah yang lebih menekankan pada keberlanjutan pengembangan masyarakat (*community development*).

2.1.5 CSR dalam Paradigma Akuntansi

Lako (2011:9-10) menjelaskan bahwa terdapat sejumlah keterbatasan mendasar dalam akuntansi konvensional yang menyebabkan informasi sosial dan lingkungan (*CSR*) tidak dapat disajikan dalam laporan keuangan. Keterbatasan-keterbatasan tersebut ialah sebagai berikut:

- 1 Akuntansi keuangan hanya berfokus pada kebutuhan informasi dari pihak-pihak yang terlibat dalam pengambilan keputusan alokasi sumber daya ekonomi. Fokus itu cenderung terbatas pada para *stakeholder* yang memiliki kepentingan keuangan dengan perusahaan. Karena itu, fokus pelaporan informasi dalam laporan keuangan tertuju pada pihak-pihak yang memiliki relasi keuangan dengan perusahaan seperti pemegang saham, manajemen, kreditor, pemasok, konsumen, karyawan, pemerintah, dan mitra bisnis lainnya. Sementara masyarakat dan lingkungan di

sekitarnya dianggap bukan *stakeholder* karena tidak memiliki relasi keuangan dengan perusahaan.

2. Pertimbangan utama dalam proses akuntansi dan pelaporan keuangan adalah “materialitas” informasi yang disajikan. Artinya, hanya informasi yang dinilai material yang boleh disajikan dalam laporan keuangan. Informasi *CSR* dianggap tidak material untuk disajikan dalam laporan keuangan karena sulit mengkuantifikasi *cost* dan *benefit*.
3. Pelaporan akuntansi cenderung memperlakukan pengorbanan sumber daya ekonomi yang tidak jelas manfaat ekonominya di masa datang sebagai beban periodik. Pengorbanan untuk *CSR* dianggap tidak memiliki manfaat tersebut sehingga harus diperlakukan sebagai beban periodik. Konsekuensinya, kepedulian pebisnis pada *CSR* akan mengurangi laba, ekuitas, dividen, kompensasi manajemen, likuiditas, dan solvabilitas perusahaan. Inilah yang menyebabkan pebisnis enggan melaksanakan *CSR*.
4. Akuntansi masih mengadopsi “asumsi entitas” yang mengharuskan perusahaan diperlakukan sebagai suatu entitas yang berbeda dari pada *stakeholder*-nya. Implikasinya, jika suatu transaksi atau peristiwa tidak berdampak langsung terhadap perusahaan, maka harus diabaikan untuk tujuan akuntansi. Karena itu, informasi *CSR* atau eksternalitas yang disebabkan oleh tindakan dan pelaporan perusahaan umumnya diabaikan dalam pelaporan akuntansi, Karen dinilai tidak memberi dampak langsung terhadap ukuran kinerja keuangan.

5. Akuntansi hanya terfokus pada item-item yang dapat “dikendalikan” perusahaan. item-item itu harus sudah lolos ujian “*recognition criteria*”. Yaitu memenuhi syarat “*definition*” sebagai item pelaporan, dapat diukur nilainya secara andal, informasinya relevan untuk pemakai, dan keakuratan dan keandalan informasinya dapat dipercaya. Informasi akuntansi sosial dan lingkungan dianggap tidak memenuhi keempat kriteria tersebut sehingga tidak bisa disajikan dalam laporan keuangan.”

2.1.6 Laporan Keuangan

Laporan keuangan merupakan proses akhir aktivitas akuntansi yang dilaksanakan dalam suatu periode tertentu dan memuat informasi-informasi keuangan suatu perusahaan.

Harahap (2011:105) menjelaskan bahwa laporan keuangan menggambarkan kondisi keuangan dan hasil usaha perusahaan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu.

Menurut Munawir (2002:56), laporan keuangan ialah sebagai berikut:

Laporan keuangan merupakan alat yang sangat penting untuk memperoleh informasi sehubungan posisi keuangan dan hasil hasil operasi yang telah dicapai oleh perusahaan yang bersangkutan. Informasi tersebut dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan ekonomik, baik oleh pihak manajemen maupun oleh pihak eksternal.

2.1.7 Jenis Laporan Keuangan

Laporan keuangan memiliki beberapa jenis. Secara umum, laporan keuangan terdiri dari tiga jenis, antara lain neraca, laporan laba/rugi, dan laporan arus kas. Harahap (2011:120) menjelaskan bahwa neraca adalah laporan yang menggambarkan keadaan masa kini, laba/rugi menggambarkan keadaan masa lalu, dan laporan arus kas menggambarkan keadaan di masa datang, karena informasinya dapat digunakan untuk melakukan prediksi di masa yang akan datang.

2.1.7.1 Neraca (*Balance Sheet*)

Menurut Harahap (2011:107), laporan neraca menggambarkan posisi aktiva, kewajiban, dan modal pada saat tertentu.

Kasmir (2011:8) menjelaskan bahwa neraca merupakan laporan yang menunjukkan jumlah aktiva (harta), kewajiban (utang), dan modal (ekuitas) perusahaan pada saat tertentu, dan pembuatannya biasanya dibuat berdasarkan periode tertentu.

Secara lebih spesifik, Munawir (2002:39) mendefinisikan neraca sebagai berikut:

Neraca atau *balance sheet* adalah laporan yang menyajikan sumber-sumber ekonomis dari suatu perusahaan atau aktiva, kewajiban-kewajiban atau utang, dan hak para pemilik perusahaan yang tertanam dalam perusahaan tersebut.

Dari definisi-definisi tersebut, maka diketahui bahwa neraca memiliki beberapa komponen, yakni aktiva (harta/aset), kewajiban (utang), dan modal

(ekuitas). Penjelasan mengenai komponen-komponen tersebut akan diuraikan pada *bullet point* yang berbeda.

1. Aktiva (harta/aset)

Harahap (2011:107) menjelaskan bahwa aktiva adalah harta yang dimiliki perusahaan yang berperan dalam operasi perusahaan, misalnya kas, persediaan, aktiva tetap, aktiva yang tak berwujud, dan lain-lain.

Harahap (2011:107) juga mengutip *APB Statement* yang mendefinisikan aktiva sebagai berikut:

Kekayaan ekonomi perusahaan, termasuk di dalamnya pembebanan yang ditunda, yang dinilai dan diakui sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku.

Sedangkan menurut *FASB* dalam tulisan Harahap (2011:107), aset adalah sebagai berikut:

Adalah kemungkinan keuntungan ekonomi yang diperoleh atau dikuasai di masa yang akan datang oleh lembaga tertentu sebagai akibat transaksi atau kejadian yang sudah berlalu.

2. Kewajiban (utang)

APB Statement mendefinisikan kewajiban (utang) yang dikutip Harahap (2011:109) sebagai kewajiban ekonomis dari suatu perusahaan yang diakui dan dinilai sesuai prinsip akuntansi. Kewajiban di sini termasuk juga saldo kredit yang ditunda yang bukan merupakan utang atau kewajiban.

Soemarso (2004:230) membagi kewajiban menjadi dua golongan, yakni kewajiban lancar dan kewajiban jangka panjang.

Kewajiban lancar adalah kewajiban-kewajiban yang akan jatuh tempo dalam satu tahun atau dalam satu siklus kegiatan normal perusahaan. Kewajiban jangka panjang adalah kewajiban-kewajiban yang jatuh tempo lebih dari satu tahun.

3. Modal (ekuitas)

Menurut Kasmir (2011:44), modal (ekuitas) merupakan hak yang dimiliki perusahaan.

Secara lebih terperinci, Harahap (2011:110) menjelaskan bahwa modal adalah hak yang tersisa atas aktiva suatu lembaga (*entity*) setelah dikurangi kewajibannya.

2.1.7.2 Laporan Laba/Rugi (*Income Statement*)

Menurut *Van Horne*(2009:193), laporan laba rugi adalah ringkasan dari pendapatan dan biaya perusahaan selama periode waktu tertentu, diakhiri dengan laba bersih atau rugi bersih untuk periode tertentu.

Informasi yang disajikan dalam laporan laba rugi meliputi:

- a) Jenis-jenis pendapatan yang diperoleh dalam satu periode
- b) Jumlah rupiah dari masing-masing jenis pendapatan
- c) Jumlah keseluruhan pendapatan
- d) Jenis-jenis biaya atau beban dalam satu periode
- e) Jumlah rupiah masing-masing biaya atau beban
- f) Jumlah keseluruhan biaya yang dikeluarkan
- g) Hasil usaha yang diperoleh dengan mengurangi jumlah pendapatan dan biaya selisihnya disebut laba atau rugi.

Menurut *APB Statement* dalam kutipan Harahap (2011:113) mengartikan Laba/Rugi sebagai kelebihan/defisit penghasilan di atas biaya selama satu periode akuntansi.

2.1.7.3 Laporan Arus Kas (*Cash Flow Statement*)

Menurut Kasmir (2011:59), laporan yang menunjukkan arus kas masuk (pendapatan) dan arus kas keluar (biaya-biaya). Laporan arus kas mendeskripsikan tentang kas masuk dan kas keluar perusahaan pada periode tertentu.

2.1.8 Tujuan Laporan Keuangan

Tujuan laporan keuangan yang dikemukakan oleh Mamduh (2004:79) ialah sebagai berikut:

- a. Menyajikan informasi sebagai dasar untuk pengambilan keputusan.
- b. Memberikan informasi yang bermanfaat untuk pemakai eksternal untuk memperkirakan jumlah, waktu dan ketidakpastian penerimaan kas yang berkaitan.
- c. Memberikan informasi yang bermanfaat untuk membantu pihak eksternal untuk memperkirakan jumlah, waktu dan ketidakpastian aliran kas masuk bersih perusahaan,
- d. Memberikan informasi mengenai sumber daya ekonomi perusahaan dan klaim-klaim atas sumber daya tersebut yang meliputi utang dan modal saham.
- e. Memberikan informasi mengenai prestasi perusahaan selama periode tertentu untuk membantu pihak eksternal menentukan harapannya mengenai

prestasi perusahaan pada masa-masa mendatang atau dengan kata lain memberikan informasi mengenai pendapatan dan komponen-komponennya.

- f. Memberikan informasi mengenai aliran kas perusahaan, bagaimana perusahaan menerima kas, mengenai pinjaman dan pelunasan pinjaman, mengenai transaksi permodalan termasuk dividen yang dibayarkan dan mengenai faktor-faktor lain yang bisa mempengaruhi likuiditas perusahaan.

2.1.9 Keterbatasan Laporan Keuangan

Kasmir (2011:16) menguraikan mengenai keterbatasan laporan keuangan yang dimiliki perusahaan, uraian-uraiannya ialah sebagai berikut:

- a. Pembuatan laporan keuangan disusun berdasarkan sejarah (*historis*), dimana data-data yang diambil dari data masa lalu.
- b. Laporan keuangan dibuat umum, artinya untuk semua orang, bukan hanya untuk pihak tertentu saja.
- c. Proses penyusunan tidak terlepas dari taksiran-taksiran dan pertimbangan-pertimbangan tertentu.
- d. Laporan keuangan bersifat konservatif dalam menghadapi situasi ketidakpastian. Misalnya dalam suatu peristiwa yang tidak menguntungkan selalu dihitung kerugiannya. Sebagai contoh harta dan pendapatan, nilainya dihitung dari yang paling rendah.
- e. Laporan keuangan selalu berpegang teguh kepada sudut pandang ekonomi dalam memandang peristiwa-peristiwa yang terjadi bukan kepada sifat formalnya.

2.1.10 Profitabilitas

Profitabilitas bukanlah laba, tetapi merupakan kemampuan perusahaan dalam mendapatkan laba. Profitabilitas diukur dengan menggunakan rasio yang membandingkan laba dengan komponen yang ingin diukur.

Harahap (2011:304) mendefinisikan rasio profitabilitas sebagai kemampuan perusahaan mendapatkan laba melalui semua kemampuan, dan sumber yang ada seperti kegiatan penjualan, kas, modal, jumlah karyawan, jumlah cabang, dan sebagainya. Rasio profitabilitas pada umumnya dilakukan dengan membandingkan berbagai komponen yang ada dalam laporan keuangan, terutama neraca dan laporan laba/rugi. Tujuannya ialah untuk melihat perkembangan perusahaan dalam rentang waktu tertentu, baik penurunan atau kenaikan.

Rasio profitabilitas memiliki beberapa jenis. Harahap (2011:304-305) menguraikan jenis-jenis rasio profitabilitas yang secara umum digunakan oleh perusahaan, ialah sebagai berikut:

1. Margin Laba (*Profit Margin*)

$$\text{Margin Laba (Profit Margin)} = \frac{\text{Pendapatan Bersih}}{\text{Penjualan}}$$

2. *Return on Asset (ROA)*

$$ROA = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

3. *Return on Equity (ROE)*

$$ROE = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Equity}}$$

4. *Return on Investment (ROI)*

$$ROI = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya yang menjelaskan bahwa implementasi *CSR* merupakan satu bentuk investasi, di mana jika *CSR* merupakan suatu bentuk investasi, maka akan ada probabilitas bahwa perseroan yang melakukan investasi akan mendapat pengembalian dari apa yang diinvestasikan, dalam hal ini ialah *profit*. Oleh karena itu, dari keempat rasio yang telah diuraikan sebelumnya, profitabilitas dalam penelitian ini akan diukur dengan menggunakan rasio *Return on Investment (ROI)* yang merefleksikan kemampuan perseroan untuk menghasilkan laba dari apa yang telah diinvestasikan oleh perseroan tersebut.

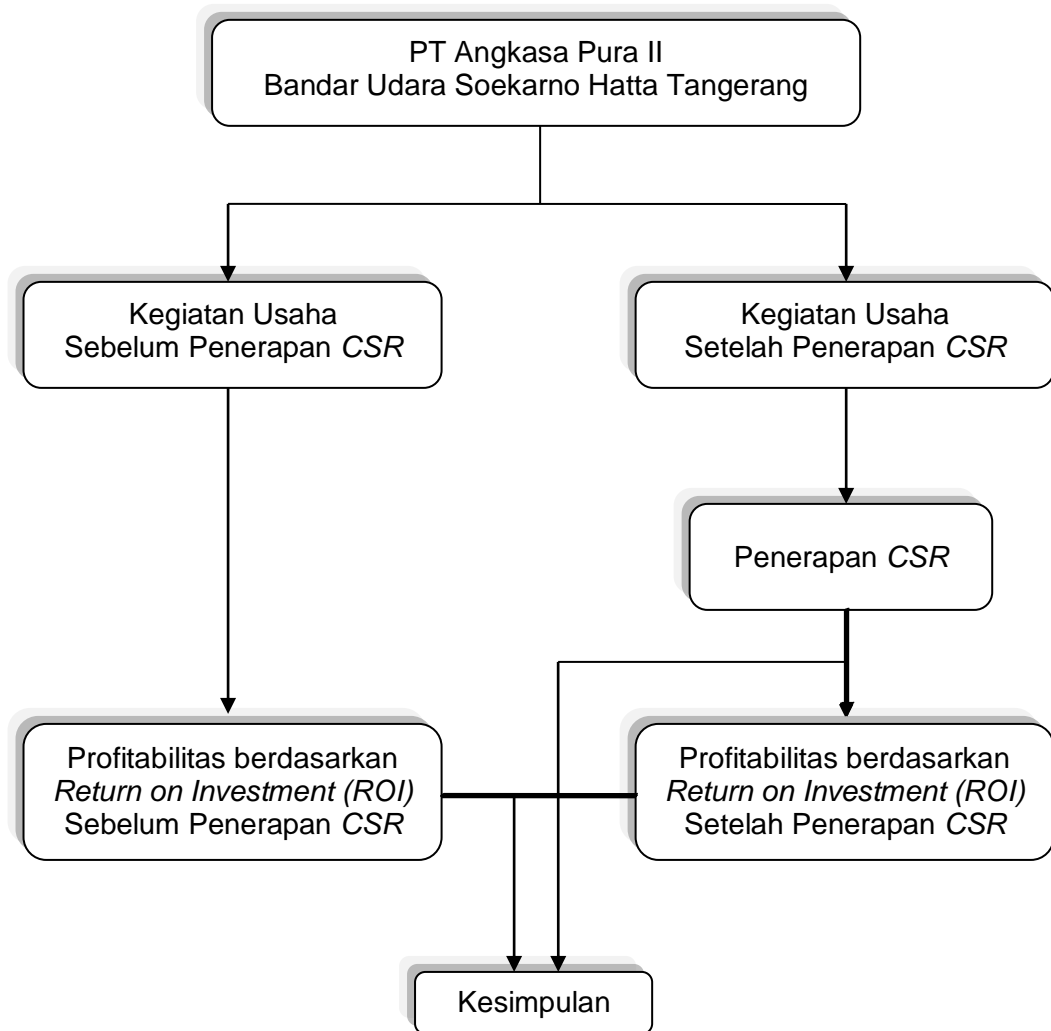
2.1.11 Penelitian Terdahulu

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Dian Pratiwi (2014) dengan judul analisis pengaruh biaya *CSR* terhadap profitabilitas pada perusahaan manufaktur yang tercatat di BEI menyimpulkan bahwa biaya *CSR* berpengaruh nyata dan searah terhadap profitabilitas (*ROI*) yang artinya jika terjadi kenaikan biaya *CSR* akan menyebabkan kenaikan profitabilitas pada perusahaan yang tercatat di BEI dengan determinasi sebesar 89,6%.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Reni Hariyani (2011) dengan judul pengaruh implementasi *CSR* terhadap perbedaan profitabilitas PT Unilever Indonesia Tbk menyimpulkan bahwa terjadi kenaikan profitabilitas dengan selisih rata 0,1919 setelah PT Unilever Indonesia Tbk mengimplementasikan *CSR*.

2.2 Kerangka Pemikiran

Gambar 2.1
Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 menguraikan mengenai alur pikir penelitian ini. Berdasarkan gambar tersebut, maka dapat dijelaskan bahwa akan dibandingkan tingkat profitabilitas PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang antara periode sebelum penerapan CSR dan periode setelah penerapan CSR yang diperoleh dari hasil kegiatan usahanya pada periode masing-masing. Kemudian juga akan diteliti apakah implementasi CSR pada periode setelah penerapan CSR

memiliki kontribusi pada tingkat profitabilitas PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang berdasarkan *Return On Investment (ROI)*.

Garis yang menghubungkan profitabilitas pada masing-masing periode ukur ialah hasil perhitungan perbandingan profitabilitasnya yang kemudian akan diinterpretasikan lebih jauh untuk mengetahui apakah perbandingan PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang tersebut memiliki perbedaan yang signifikan. Sedangkan garis perpotongan antara kotak “penerapan *CSR*” dan profitabilitas periode setelah penerapan *CSR* merupakan garis pengujian bahwa apakah *CSR* memiliki dampak atau kontribusi terhadap profitabilitas PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang berdasarkan *Return On Investment (ROI)* setelah menerapkan *CSR*.

2.3 Hipotesis Penelitian

1. Diduga terdapat perbedaan yang signifikan antara profitabilitas sebelum penerapan *CSR* dan setelah penerapan *CSR* pada PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.
2. Diduga penerapan *CSR* memiliki hubungan terhadap profitabilitas PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kuantitatif. Pendekatan tersebut dipilih karena data-data *variable* yang akan digunakan untuk dianalisis merupakan data numerik. Kemudian tahapan penelitian ini dimulai dengan merancang rumusan masalah dari hasil pengkajian latar belakang masalah, menguraikan teori-teori dan dasar empiris sebagai dasar interpretasi hasil, menetapkan waktu dan tempat penelitian, menetapkan dimensi dan indikator variabel, mengumpulkan data, menganalisis data dan kemudian menyajikan hasil analisis sebagai karya ilmiah Strata Satu atau skripsi.

3.2 Tempat Penelitian

Seperti apa yang telah dijelaskan pada BAB 1, penulis menetapkan tempat penelitian pada PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

3.3 Parameter Penelitian

3.3.1 Definisi Parameter

Parameter merupakan ukuran seluruh populasi penelitian yang harus diperkirakan. Parameter juga merupakan indikator dari suatu distribusi hasil pengukuran. Keterangan informasi yang dapat menjelaskan batas-batas atau bagian-bagian tertentu dari suatu sistem. Suatu parameter didefinisikan, terukur dan konstan atau variabel karakteristik, dimensi, properti, atau nilai dari sekumpulan data (populasi) karena dianggap

penting untuk memahami situasi (dalam memecahkan masalah). Sebagai perbandingan parameter menetapkan batas eksternal situasi tetapi tidak membantu dalam menilai, dan statistik adalah ukuran sampel dan bukan dari populasi. Populasi yang menjadi ukuran dalam penelitian kualitatif, menurut Sugiyono (2006: 215) populasi dinamakan sebagai situasi sosial (*social situation*) yang terdiri atas tiga elemen (tempat, pelaku dan aktivitas) yang berinteraksi secara sinergi

Sugiyono (2010:80) menjelaskan populasi sebagai wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh penulis untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini, wilayah karakteristik atau populasi ialah laporan keuangan (neraca, laba/rugi, dan laporan biaya *CSR*) PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

3.3.2 Operasional Parameter

Corporate Social Responsibility (CSR) atau PKBL merupakan bentuk tanggung jawab PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang atas internal dan eksternal (sosial dan lingkungan) usahanya. Indikator *CSR* atau PKBL yang digunakan pada penelitian ini ialah berdasarkan dimensi kuantitatif, yakni biaya/beban PKBL.

Profitabilitas merupakan kemampuan PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang menggunakan kekayaannya untuk menghasilkan laba (profit). Penulis memakai rasio *Return on Investment*

(*ROI*) sebagai indikator ukur rasio profitabilitas PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

3.4 Sumber Data Penelitian

Seperti yang telah dijelaskan pada rancangan penelitian, jenis data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data numerik atau data kuantitatif. Data-data kuantitatif yang dimaksud ialah kumpulan data angka-angka. Data tersebut bersumber dari sumber sekunder seperti dokumen-dokumen (neraca, laporan biaya *CSR*, dan laporan laba/rugi) PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik mengumpulkan data dan informasi dilakukan dengan beberapa metode, antara lain sebagai berikut:

1. Studi kepustakaan. Yakni penulis mengumpulkan data yang diperlukan dengan cara membaca literatur-literatur, bahan referensi, bahan kuliah, dan hasil penelitian yang relevan dengan topik yang akan diteliti.
2. Dokumentasi perusahaan. Data ini ialah laporan PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang yang diperoleh melalui surat permohonan izin penelitian yang disetujui untuk digunakan oleh penulis.

3.6 Teknik Analisis Data

Variabel yang akan diteliti pada penelitian ini ialah *Corporate Social Responsibility (CSR)* atau Program Kemitraan Bina Lingkungan (PKBL) sebagai variabel X dan profitabilitas sebagai variabel Y pada PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

Teknik analisis data dilakukan dengan menggunakan metode perhitungan statistik. Analisis dilakukan dengan menggunakan bantuan aplikasi pengolah data *Statistical Product and Services Solutions (SPSS) V.20*.

Paired sample t-test (uji t berpasangan) merupakan satu bentuk analisis komparatif. Teknik ini digunakan untuk membandingkan rata-rata dua variabel dalam satu grup. Salah satu penggunaan *paired sample t test* yang paling umum ialah *pre-post* desain. *Pre-post* desain merupakan suatu studi pengukuran subjek yang sama, tetapi dalam suatu stimulus dan/atau rentang waktu yang berbeda.

Dalam penelitian ini, *paired sample t-test* digunakan untuk membandingkan *Return on Investment (ROI)* yang dicapai PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang sebelum penerapan dan setelah penerapan *CSR*. Rentang tahun yang digunakan ialah enam tahun, yakni periode 1996-2001 untuk periode sebelum penerapan *CSR* dan periode 2007-2012 untuk periode setelah penerapan *CSR*. Profitabilitas PT Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang dikatakan memiliki perbedaan yang signifikan sebelum dan setelah penerapan *CSR* saat perubahan rata-rata *Return on Investmen* memiliki nilai t_{hitung} lebih besar dari nilai t_{tabel} , atau saat nilai *p value* (signifikansi) dari perubahan rata-rata tidak melebihi *standard p value approved* 0,05 atau 5%.

3.7 Uji Keabsahan Data

Pengujian korelasi merupakan satu bentuk analisis asosiatif yang relevan digunakan untuk mengetahui hubungan dari satu variabel bebas terhadap satu variabel terikat. Dalam penelitian ini, uji korelasi digunakan untuk mengetahui korelasi penerapan PKBL atau *CSR* terhadap profitabilitas (*ROI*) PT Angkasa

Pura II Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang. Rentang tahun data yang digunakan untuk diuji ialah delapan tahun, yakni periode 2008 sampai dengan 2015. Skala ukur koefisien korelasi berkisar antara -1 sampai 1. Interpretasi skala ukur korelasi yang dikategorikan oleh Sarwono (2006) ialah sebagai berikut:

(+/-) 0	=	Tidak ada korelasi
(+/-) 0,001 sampai 0,250	=	Korelasi (+/-) sangat lemah
(+/-) 0,251 sampai 0,500	=	Korelasi (+/-) cukup
(+/-) 0,501 sampai 0,750	=	Korelasi (+/-) Kuat
(+/-) 0,751 sampai 0,999	=	Korelasi (+/-) sangat kuat
(+/-) 1	=	Korelasi (+/-) sempurna

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum

4.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura II

PT Angkasa Pura II (Persero), selanjutnya disebut “Angkasa Pura II” atau “Perusahaan” merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia Barat. Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan perusahaan Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang kini berubah nama menjadi Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta serta Bandara Halim Perdanakusuma sejak 13 Agustus 1984.

Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH, SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero).

Berdirinya Angkasa Pura II bertujuan untuk menjalankan pengelolaan dan pengusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara dengan mengoptimalkan pemberdayaan potensi sumber daya yang dimiliki dan penerapan praktik tata kelola perusahaan yang baik. Hal tersebut diharapkan agar dapat menghasilkan produk dan layanan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat sehingga dapat meningkatkan nilai Perusahaan dan kepercayaan masyarakat.

Kiprah Angkasa Pura II telah menunjukkan kemajuan dan peningkatan usaha yang pesat dalam bisnis jasa kebandarudaraan melalui penambahan berbagai sarana prasarana dan peningkatan kualitas pelayanan pada bandara yang dikelolanya.

Angkasa Pura II telah mengelola 16 Bandara, antara lain yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Padang), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang), Tjilik Riwut (Palangkaraya), Silangit (Tapanuli Utara), Kertajati dan Banyuwangi.

4.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Soekarno Hatta

Bandar Udara Internasional Soekarno–Hatta (bahasa Inggris: *Soekarno–Hatta International Airport*) (IATA: CGK, ICAO: WIII) disingkat SHIA atau

Soetta atau Bandar Udara Cengkareng (bahasa Inggris: *Cengkareng Airport*) (dengan IATA penunjuk "CGK"), merupakan sebuah bandar udara utama yang melayani penerbangan untuk Jakarta, Indonesia. Bandar udara ini diberi nama sesuai dengan nama dwitunggal tokoh proklamator kemerdekaan Indonesia, Soekarno dan Mohammad Hatta, yang sekaligus merupakan Presiden dan Wakil Presiden Indonesia pertama. Nama populer dalam masyarakat adalah Bandara Cengkareng oleh karena berdekatan dengan wilayah Cengkareng, Jakarta Barat, meskipun secara geografis berada di Kecamatan Benda, Kota Tangerang.

Bandara ini mulai beroperasi pada tanggal 1 Mei 1985, menggantikan Bandar Udara Kemayoran (penerbangan domestik) di Jakarta Pusat, dan Halim Perdanakusuma di Jakarta Timur. Bandar Udara Kemayoran telah ditutup, sementara Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma masih beroperasi, melayani penerbangan charter dan militer. Terminal 2 dibuka pada tanggal 11 Mei 1992.

Soekarno-Hatta memiliki luas 18 km², memiliki 2 landasan paralel yang dipisahkan oleh 2 *taxiway* sepanjang 2,4 km. Terdapat dua bangunan terminal utama: Terminal 1 untuk semua penerbangan domestik kecuali penerbangan yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia dan Terminal 2 melayani semua penerbangan internasional kecuali penerbangan Garuda.

Terminal 1 adalah terminal pertama yang dibangun, selesai pada tahun 1985. Terletak di sisi selatan bandara, di seberang Terminal 2. Terminal 1 memiliki 3 sub-terminal, masing-masing dilengkapi dengan 25 loket check-in, 5

loket bagasi dan 7 Gerbang. Ini memiliki kapasitas untuk menangani 9 juta penumpang per tahun. Setiap bangunan terminal dibagi menjadi 3 *concourse*. Terminal 1A, 1B, dan 1C. digunakan (kebanyakan) untuk penerbangan domestik oleh maskapai lokal. Terminal 1A melayani penerbangan oleh Lion Air (Kecuali Sumatra dan Bali), Dan Wings Air. Terminal 1B melayani penerbangan Lion Air (Khusus Sumatra Dan Bali). Sedangkan terminal 1C melayani penerbangan oleh Batik Air Domestik dan Citilink Domestik. Gerbang di Terminal 1 memiliki awalan A, B Dan C. Gerbangnya adalah A1-A7, B1-B7 dan C1-C7. Dalam rencana baru, Terminal 1 akan memiliki kapasitas meningkat menjadi 18 juta penumpang per tahun

Terminal 2D dan 2E digunakan untuk melayani semua penerbangan internasional kecuali Garuda Indonesia. Terminal 2D untuk semua maskapai asing yang dilayani oleh PT Jasa Angkasa Semesta, salah satu kru darat bandara. Terminal 2E dan 2F untuk penerbangan internasional untuk maskapai lokal.

Terminal 3 selesai dibangun pada tanggal 15 April 2009. Terminal 3 ini akan dipergunakan sementara oleh Maskapai penerbangan berbiaya murah. Saat ini ada 2 Maskapai penerbangan yang menggunakan Terminal 3 yaitu Indonesia AirAsia dan Mandala Airlines. Dan direncanakan dapat didarati pesawat model Airbus A380. SHIA melakukan pendaratan perdana pesawat A380 (SQ-232) pada tanggal 4 Mei 2012 walaupun status pendaratan sendiri adalah *divert landing*. Ketika penyelesaian Terminal 3 telah dibuka,seluruh penerbangan Garuda

Indonesia akan berpindah ke Terminal 3 dan maskapai pengguna lama akan kembali tempat semula.

Bandar udara ini dirancang oleh arsitek Prancis Paul Andreu, yang juga merancang Bandar Udara Charles de Gaulle di Paris, Prancis. Salah satu karakteristik besar bandara ini adalah gaya arsitektur lokalnya, dan kebun tropis di antara *lounge* tempat tunggu.

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta memiliki 180 gerai lapor-masuk (*check-in counter*), 42 pengklaiman bagasi, dan 45 gerbang. Setiap sub-terminal (A-F, terminal 1-2) memiliki 25 gerai lapor-masuk, 5 pengklaiman bagasi (8 di 2D-2E) dan 7 gerbang. Terminal 3 memiliki 30 gerai lapor-masuk, 6 pengklaiman bagasi dan 3 gerbang.

PT Angkasa Pura II sedang merencanakan pembangunan terminal baru dengan fitur desain yang modern. Terdapat sebuah rencana besar untuk membangun 5 terminal penumpang + 1 terminal haji dan 4 landasan pacu. Bandar udara ini membebankan pajak sebesar Rp. 150.000 (US\$15) untuk setiap penumpang internasional dan Rp. 40.000 (US\$4) untuk setiap penumpang domestik.

4.1.3 Visi, Misi PT Angkasa Pura II

Visi Perusahaan

The best smart connected airport operator in the region memiliki makna bahwa bandara-bandara yang dikelola Angkasa Pura II menjadi bandara yang

terhubung ke banyak rute atau tujuan baik di dalam maupun di luar negeri, sesuai dengan status masing-masing bandara (bandara domestik/internasional). Connecting time dan connecting process baik untuk penumpang maupun barang harus bisa berjalan dengan mudah dan tanpa sekat. Bandara-bandara APII juga sepenuhnya menjadi bandara yang pintar (smart) dengan memanfaatkan teknologi modern. Region yang dimaksud dalam visi adalah Asia. Sehingga dapat disimpulkan bahwa visi Angkasa Pura II adalah menjadi bandara dengan konektivitas tinggi ke banyak kota atau negara dan mempergunakan teknologi modern yang terintegrasi dalam operasional bandara dan peningkatan pelayanan penumpang.

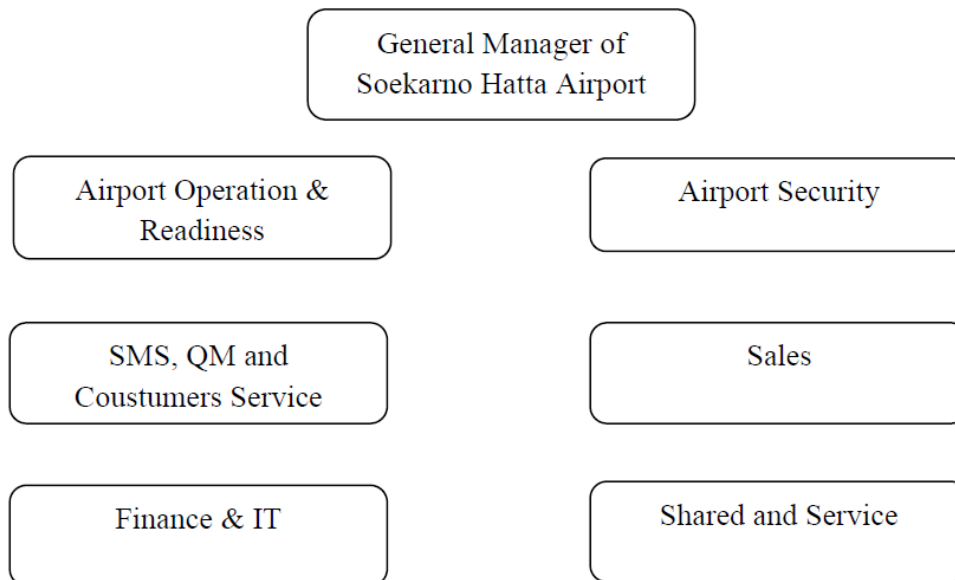
Misi Perusahaan

1. Memastikan keselamatan dan keamanan sebagai prioritas utama
2. Menyediakan infrastruktur dan layanan kelas dunia untuk mendukung perkembangan ekonomi Indonesia melalui konektivitas antar daerah maupun negara
3. Memberikan pengalaman perjalanan yang terpercaya, konsisten, dan menyenangkan kepada seluruh pelanggan dengan teknologi modern
4. Mengembangkan kemitraan untuk melengkapi kemampuan dan memperluas penawaran perusahaan
5. Menjadi BUMN pilihan dan memaksimalkan potensi dari setiap karyawan perusahaan
6. Menjunjung tinggi tanggung jawab sosial perusahaan

4.1.4 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang

Gambar 4.1

Struktur Organisasi



4.1.5 Bidang Usaha PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang

Bidang usaha PT Angkasa Pura II (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta Tangerang adalah jasa keBandarudaraan (airport services) yang terbagi atas 2 bagian besar yaitu jasa aeronautika dan jasa non-aeronautika.

Jasa Aeronautika

Jasa aeronautika adalah jasa layanan yang diberikan kepada perusahaan penerbangan dan penumpang yang terdiri dari:

Aircraft Parking, jasa penempatan dan penyimpanan pesawat dalam Bandar udara.

Untuk itu, PT Angkasa Pura II (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional

Soekarno Hatta Tangerang memberikan fasilitas apron yang dapat menampung sampai dengan 17 pesawat dari berbagai jenis. Selain apron, bekerja sama dengan berbagai instansi, disediakan pula fasilitas pengisian bahan bakar, perawatan pesawat dan kebutuhan pendukung operasional perusahaan penerbangan.

Passenger Processing, jasa layanan penumpang dalam Bandar udara. PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta memberikan fasilitas terminal penumpangnya nyaman dan dapat menampung sampai dengan 7 Juta penumpang pertahun. Dalam terminal penumpang tersebut diberikan fasilitas check-in, transit, boarding penumpang dan 6 buah garbarata sebagai anjungan menuju pesawat, serta fasilitas pendukung lainnya.

Jasa Non-Aeronautika

Jasa non-aeronautika adalah jasa layanan pendukung kebutuhan perusahaan penerbangan dan penumpang dengan bekerjasama dengan berbagai pihak yang terdiri dari:

Food and Beverages, layanan makanan dan minuman didalam maupun diluar terminal Bandar udara.

Retail, layanan perbelanjaan untuk kebutuhan penumpang dimana didalamnya termasuk dutyfree.

Advertising, sebagai fasilitas umum yang strategis, Bandar udara menyediakan ruang bagi iklan yang dapat digunakan oleh berbagai perusahaan.

Hotel, bekerjasama dengan Angkasa Pura Hotel, Bandar udara menyiapkan hotel transit di dalam terminal penumpang.

Property, Bandar udara menyewakan ruang (space) dalam maupun diluar terminal penumpang yang dapat disewa untuk berbagai kebutuhan.

Parkir Kendaraan, layanan parkir kendaraan penumpang maupun penjemput termasuk didalamnya layanan airport shuttle, taxi, bus dan lainnya.

Cargo Service, layanan pengelolaan kargo pesawat termasuk didalamnya pemeriksaan dan penyimpanan kargo.

4.2 Penyajian Data

Bentuk Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) ialah istilah lain dari *Corporate Social Responsibility* yang digunakan oleh PT Angkasa Pura II. Secara substansial, PKBL memiliki dua penggunaan anggaran yang berbeda. Penggunaan anggaran program kemitraan umumnya bersifat pembiayaan (kredit atau pinjaman) kepada sasaran program, tetapi dengan bunga yang rendah. Jadi, PT Angkasa Pura II akan mendapatkan keuntungan langsung berupa bunga pinjaman dari program tersebut, sedangkan penggunaan anggaran dalam program bina lingkungan bersifat pendanaan tanpa ada *feedback* langsung (materi) yang diterima oleh PT Angkasa Pura II.

Bentuk-bentuk program kemitraan dan bina lingkungan PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang secara garis besar ialah sebagai berikut:

Tabel 4.1
Bentuk-bentuk PKBL Objek Penelitian

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan	
Kemitraan	Bina Lingkungan
1.Penyaluran	1.Bantuan Pendidikan
2.Pembinaan:	2.Bantuan Kesehatan
a.Pemagangan	3.Bantuan Sarana Ibadah
b.Promosi/Pameran	4.Bantuan Sarana Prasarana Umum
c.Pelatihan	5.Bantuan Pengentasan Kemiskinan
	6.Bantuan Pelestarian Alam

Sumber: PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta 2017.

Realisasi Anggaran PKBL PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang

Anggaran program kemitraan dan bina lingkungan ditentukan berdasarkan rencana kerja tahunan PT Angkasa Pura II setelah mendapatkan persetujuan Dewan Komisaris atau Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) (PP No 47 Pasal 4 Ayat 1 tahun 2012). Dalam rencana kerja tersebut, dimuat secara garis besar rencana kegiatan PKBL, serta besar anggaran yang dibutuhkan dalam pelaksanaannya. Berikut ini akan diuraikan data-data mengenai anggaran dan realisasi anggaran program kemitraan dan bina lingkungan (PKBL) PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

Tabel 4.2
Realisasi Anggaran PKBL Periode 2008-2015

Tahun	Anggaran PKBL	Realisasi Anggaran PKBL	Selisih	Persentase
2008	1,914,004,551	1,879,552,469	34,452,082	0.982
2009	3,024,850,719	2,964,353,705	60,497,014	0.980
2010	1,916,514,436	1,870,518,090	45,996,346	0.976
2011	254,158,494	247,296,215	6,862,279	0.973
2012	886,664,654	833,464,775	53,199,879	0.940
2013	1,251,368,453	1,173,783,609	77,584,844	0.938
2014	2,015,364,855	1,942,811,720	72,553,135	0.964
2015	1,775,322,625	1,746,917,463	28,405,162	0.984

Sumber: Laporan keuangan PT Angkasa Pura II, Bandar Soekarno Hatta Tangerang. Data diolah kembali. 2017.

Dapat dilihat pada tabel 4.2, bahwa anggaran pada tahun 2008 sampai dengan 2015 hampir terealisasi secara penuh. Realisasi realisasi anggaran berkisar antara 0.938 atau 93,8% sama dengan 0.984 atau 98,4%. Hal tersebut menunjukkan bahwa PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang mampu memprediksi dengan cukup akurat biaya-biaya yang akan dikeluarkan dalam proses pelaksanaan program kemitraan dan bina lingkungan atau *CSR*.

4.3 Analisis Data

Sebelum Penerapan PKBL (*CSR*)

Pada bab sebelumnya telah dijelaskan bahwa data mengenai profitabilitas PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta yang akan digunakan ialah data periode 1996-2001. Tetapi dalam proses penarikan data, tidak semua data dapat diperoleh. Pihak perusahaan tidak dapat memberikan laporan keuangan periode 1998 dan 1999 karena suatu alasan, sedangkan dalam *website* resminya tidak dipublikasi laporan keuangan karena keterbatasan wewenang. Walaupun

demikian, data-data profitabilitas sebelum penerapan PKBL yang diperoleh dinilai oleh penulis mampu menggeneralisasikan profitabilitas sebelum penerapan PKBL. Hal tersebut dikarenakan data yang diperoleh menunjukkan profitabilitas yang sangat tinggi tiap tahunnya. Jadi, walaupun profitabilitas pada data yang tidak diperoleh memiliki kemungkinan yang kecil, hal tersebut tidak menurunkan rata-rata profitabilitas sebelum penerapan *CSR* secara signifikan.

Profitabilitas berdasarkan *ROI* merupakan rasio pendapatan atas total aset perusahaan. Rasio tersebut menjelaskan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dengan menggunakan seluruh asetnya. Berikut data-data mengenai aset, pendapatan, dan *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

Tabel 4.3
Return on Investment (ROI) Sebelum Penerapan PKBL (CSR)

Tahun	Total Aktiva	Laba (Rugi)	Rasio	Persentase
1996	66,727,373,259.06	18,188,837,567.52	0.273	27,3%
1997	91,844,492,396.00	29,534,765,988.74	0.322	32,2%
1998	Tidak didapatkan	Tidak didapatkan	-	-
1999	Tidak didapatkan	Tidak didapatkan	-	-
2000	190,040,620,209.00	138,897,786,513.00	0.731	73,1%
2001	113,299,955,432.00	70,147,034,231.00	0.619	61,9%

Sumber: Laporan keuangan PT Angkasa Pura 1, Bandar Sultan Hasanuddin Makassar. Data diolah kembali. 2017.

Dapat dilihat pada tabel 4.3, walaupun data pada periode 1998 dan 1999 tidak diperoleh, *Return on Investment* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang bergerak dengan *tren* positif. *ROI* terendah berdasarkan data yang diperoleh ditunjukkan pada periode 1996, yakni 27,3%. Jika ditinjau berdasarkan penilaian tingkat kesehatan dalam salinan keputusan kementerian BUMN Nomor 100 tahun 2002, *ROI* terendah tersebut bahkan memiliki skor tertinggi, karena dalam salinan keputusan tersebut, *ROI* di atas 18%

memiliki skor 10 sebagai skor tertinggi. Jadi, dapat dikatakan bahwa pengembalian atas aset atau *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta pada periode 1996-2001 ialah sehat.

Setelah Penerapan PKBL (CSR)

Tabel 4.4

Return on Investment (ROI) Setelah Penerapan PKBL (CSR)

Tahun	Total Aktiva	Laba (Rugi)	Rasio	Persentase
2008	758,365,809,853.00	76,981,280,864.00	0.102	10.2%
2009	858,814,190,829.00	87,122,514,405.00	0.101	10.1%
2010	1,125,905,253,084.20	88,086,365,172.71	0.078	7.8%
2011	693,349,057,062.00	43,084,514,383.51	0.062	6.2%
2012	572,312,875,812.65	(21,183,622,962.26)	-0.037	-3.7%
2013	588,126,078,912.10	19,613,703,543.56	0.033	3.3%
2014	1,260,117,653,425.44	18,930,832,995.48	0.015	1.5%
2015	1,304,273,498,280.16	45,291,533,153.52	0.035	3.5%

Sumber: Laporan keuangan PT Angkasa Pura II, Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang. Data diolah kembali. 2017.

Pada tabel 4.4, dapat dilihat bahwa *ROI* bergerak secara fluktuatif. *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang pada tahun 2005 ialah yang tertinggi, yakni 10,2%, kemudian terus menurun hingga -3,7% pada tahun 2009, setelah itu pada tahun 2010 sampai dengan 2012 kembali dengan *tren* positif walaupun sempat mengalami penurunan pada tahun 2011. Tetapi secara keseluruhan, *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta dari tahun 2005-2012 memiliki *tren* yang negatif.

Perbandingan Profitabilitas PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang Sebelum dan Setelah Penerapan PKBL

Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, perbandingan tingkat *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta sebelum dan

setelah penerapan PKBL dianalisis dengan menggunakan *paired samples t Test*. Analisis ini merupakan jenis teknik analisis komparatif (uji beda) yang relevan digunakan untuk mengetahui perbedaan profitabilitas sebelum distimuli dan setelah distimuli oleh *CSR*. Analisis ini dilakukan dengan membandingkan rata-rata *ROI* sebelum dan setelah penerapan PKBL, kemudian menganalisis lebih jauh perbedaan tersebut dengan menguji signifikansi perbedaannya. Berikut hasil analisisnya.

Tabel 4.5

Paired Samples Statistics				
	Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	ROI Sebelum Penerapan CSR (1996-2001)	4	.223591	.111795
	ROI Setelah Penerapan CSR (2009-2012)	4	.033561	.016780

Sumber: *Output SPSS V.20. 2017*

Tabel 4.5 diuraikan mengenai rata-rata *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta sebelum dan setelah penerapan PKBL atau *CSR* dengan periode ukur 1996-2001 dan 2009-2012. Dapat dilihat pada tabel tersebut, rata-rata *ROI* sebelum PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta menerapkan PKBL yakni pada periode 1996-2001 ialah 0,486 atau 48,6%, sedangkan setelah penerapan PKBL pada periode 2009-2012 memiliki rata-rata *ROI* sebesar 0,012 atau 1,2%. Angka tersebut memiliki selisih yang dapat dikatakan sangat besar. Uraian mengenai hasil analisis atas selisih rata-rata tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.6

Paired Samples Test

	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
				Lower	Upper			
				Pair 1 1996 s/d 2001 - 2009 s/d 2012	.474750			

Sumber: *Output SPSS V.20. 2017*

Dapat dilihat bahwa *ROI* sebelum dan setelah penerapan PKBL memiliki selisih rata-rata sebesar 0,4748 atau 47,5%. Artinya ialah PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta mengalami penurunan *ROI* dengan rata-rata penurunan sebesar 47,5%. Penurunan tersebut memiliki nilai t_{hitung} sebesar 4,530 dengan tingkat signifikansi 0,020. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, bahwa *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta dikatakan memiliki perbedaan jika tingkat signifikansinya atau *p-value* tidak melebihi 0,050. Tingkat signifikansi yang ditunjukkan pada kolom *Sig. (2-tailed)* di atas tidak melebihi 0,050 ($0,020 < 0,050$). Dapat dikatakan bahwa profitabilitas berdasarkan indikator *ROI* memiliki perbedaan yang signifikan. Karena rata-rata *ROI* setelah penerapan PKBL mengalami penurunan daripada sebelum penerapan PKBL, maka perbedaan tersebut dapat diinterpretasikan sebagai penurunan. Jadi, dapat disimpulkan bahwa profitabilitas PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta mengalami penurunan yang signifikan setelah menerapkan program kemitraan dan bina lingkungan (PKBL) atau *CSR*.

Pengujian Korelasi PKBL Terhadap *ROI* PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang

Berdasarkan hasil analisis perbedaan yang telah dijelaskan sebelumnya, telah diketahui bahwa PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta mengalami penurunan *ROI* setelah menerapkan PKBL atau *CSR*. Tetapi belum diketahui secara pasti bahwa apakah penerapan PKBL memiliki korelasi terhadap penurunan *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta. Pengujian korelasi dilakukan untuk mengetahui hal tersebut. Berikut hasil analisisnya.

Tabel 4.7

Correlations		
	Corporate Social Responsibility	Return on Investment
Pearson Correlation	1	.734*
Corporate Social Responsibility Sig. (2-tailed)		.038
N	8	8
Pearson Correlation	.734*	1
Return on Investment Sig. (2-tailed)	.038	
N	8	8

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
Sumber: *Output SPSS V.20. 2017*

Korelasi atau hubungan antara penerapan PKBL dengan tingkat *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta pada tabel 4.7 ditunjukkan pada kolom yang mempertemukan *Return on Investment* dengan *Corporate Social Responsibility*. Dapat dilihat bahwa koefisien korelasi penerapan *CSR* atau PKBL terhadap *ROI* ialah 0,734. Berdasarkan klasifikasi Sarwono (2006), koefisien tersebut berada pada kisaran 0,501 s/d 0,750 (0,501 > **0,734** > 0,750). Kisaran

tersebut diinterpretasikan sebagai korelasi positif yang kuat. Jadi, dapat disimpulkan bahwa penerapan PKBL atau *CSR* memiliki korelasi positif yang kuat terhadap *ROI* PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta.

4.4 Pembahasan Hasil Penelitian

Secara teoretis dalam teori sustainabilitas korporasi disebutkan bahwa agar bisa hidup dan tumbuh secara berkelanjutan, korporasi harus mengintegrasikan tujuan bisnis dengan tujuan sosial dan ekologi secara utuh (Lako, 2011:6). Integrasi tujuan bisnis dengan tujuan sosial yang dimaksud dalam teori tersebut ialah tanggung jawab sosial perusahaan kepada lingkungan sekitarnya atau *CSR*, sedangkan salah satu tujuan akhir hampir setiap perusahaan ialah *profit*. Keberlanjutan suatu perusahaan sendiri terefleksikan dalam tingkat profitabilitasnya. Jadi, secara teoretis, implementasi *CSR* memiliki hubungan dengan profitabilitas.

Dalam penelitian terdahulu, yakni hasil penelitian Hariyani pada tahun 2011 pada PT Unilever Indonesia Tbk, dikonfirmasi bahwa terdapat perbedaan yang positif (kenaikan) atas profitabilitas PT Unilever Indonesia Tbk setelah menerapkan *CSR*. Pratiwi (2014) juga mengonfirmasi bahwa biaya *CSR* yang dikeluarkan oleh perusahaan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) memiliki pengaruh yang nyata dan positif terhadap profitabilitas perusahaan, kemudian diperkuat oleh determinasi atau keeratan sebesar 89,6% dibandingkan faktor-faktor lainnya.

Berdasarkan hasil analisis pada PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta yang telah diuraikan pada sub-bab sebelumnya menunjukkan

bahwa program kemitraan dan bina lingkungan atau *CSR* yang dilakukan PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta memiliki hubungan positif yang kuat terhadap profitabilitas berdasarkan *Return on Investment*. Hal tersebut terbukti dari nilai koefisien korelasi realisasi anggaran *CSR* sebesar 73,4%, di mana dalam klasifikasi Sarwono (2006) koefisien tersebut berada pada skala 0,501 s/d 0,750 (0,501 >**0,734**> 0,750). Jadi, dapat dikatakan bahwa hasil penelitian ini mengonfirmasi positif teori dan hasil penelitian terdahulu yang telah diuraikan pada paragraf-paragraf sebelumnya.

Selain itu, walaupun terdapat perbedaan dengan refleksi penurunan yang signifikan antara profitabilitas sebelum implementasi *CSR* dengan setelah implementasi *CSR* yang diketahui dari hasil analisis *paired sample t-test*, implementasi *CSR* dapat dikatakan tidak memiliki hubungan terhadap penurunan signifikan tersebut, karena hasil analisis korelasi menunjukkan bahwa *CSR* memiliki hubungan positif yang kuat yang seharusnya dapat meningkatkan profitabilitas PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta jika implementasi *CSR* ditingkatkan. Oleh karena itu, untuk pihak yang kontra atas diwajibkannya penerapan *CSR*, kekhawatiran atas penerapan *CSR* sebagai beban yang dapat mengurangi pendapatan usahanya secara empiris dalam penelitian ini telah terjawab, karena walaupun penelitian ini bukan bermaksud untuk menggeneralisasikan hasil penelitian pada objek lainnya, setidaknya hasil penelitian ini dapat dijadikan salah satu acuan bahwa terdapat perusahaan besar yang menganggarkan biaya *CSR* dengan realisasi 90% ke atas memiliki korelasi positif terhadap profitabilitasnya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik dua kesimpulan sebagai jawaban atas rumusan masalah, di mana yang pertama mempertanyakan perbedaan profitabilitas sebelum dan setelah penerapan *CSR*, serta mengenai hubungan *CSR* terhadap profitabilitas PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang.

Temuan menunjukkan bahwa terdapat perbedaan dengan penurunan yang signifikan antara profitabilitas sebelum dan setelah penerapan *CSR* (PKBL) pada PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang dengan penurunan rata-rata sebesar 0,474750 dan tingkat signifikansi 0,020. Temuan kedua juga menunjukkan bahwa penerapan *CSR* (PKBL) memiliki hubungan positif yang kuat sebesar 73,4% terhadap profitabilitas PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang. Secara teoretis pada teori sustainabilitas korporasi dijelaskan bahwa *CSR* dapat menunjang peningkatan profitabilitas, kemudian secara empiris dalam penelitian Pratiwi dan Hariyani juga disebutkan bahwa terdapat perbedaan yang nyata antara profitabilitas sebelum dan setelah implementasi *CSR* serta terdapatnya hubungan positif yang nyata *CSR* terhadap profitabilitas.

5.2 Saran

5.2.1 Bagi Peneliti Selanjutnya

Penulis menyarankan kepada peneliti selanjutnya yang ingin melakukan penelitian mengenai topik yang sama agar melakukan analisis menggunakan indikator profitabilitas lainnya serta melakukan penambahan variabel.

5.2.2 Bagi Pihak Perusahaan

Penulis menyarankan kepada pihak PT Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Soekarno Hatta Tangerang agar lebih meningkatkan akurasi taksiran anggaran, serta memerhatikan realisasi anggaran agar tidak terjadi defisit.

5.3 Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini terdapat keterbatasan-keterbatasan yang dialami oleh peneliti, antara lain keterbatasan akses data yang menyebabkan tidak semua data yang dibutuhkan bisa terpenuhi, keterbatasan dalam optimalisasi waktu yang disebabkan oleh kewajiban penulis dalam lingkup pekerjaan dan kewajiban penulis dalam lingkup pendidikan (perkuliahan) sehingga mempersulit manajemen waktu penelitian. Pada penelitian ini, penulis juga hanya menggunakan pendekatan kuantitatif di mana dalam prosesnya masih terdapat kemungkinan-kemungkinan terjadinya kesalahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Elkington, John. 1997. *Cannibal With Forks The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Oxford: Capstone Publishing Ltd.
- Hadi, Nor. 2011. *Corporate Social Responsibility*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Harahap, Sofyan, Syafri. 2011. *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hariyani, Reni. 2011. Pengaruh Implementasi Corporate Social Responsibility (CSR) Terhadap Perbedaan Profitabilitas Perusahaan (Studi Kasus PT Unilever Indonesia Tbk). Jurnal diterbitkan. (Online) (fe.budiluhur.ac.id/). Jakarta: Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Budi Luhur.
- Kasmir. 2011. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers
- Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor 100 Tahun 2002 Tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara*. Kementrian Badan Usaha Milik Negara. (Online), (www.bumn.go.id, diakses 19 Oktober 2014)
- Mamduh, Hanafi. 2014. *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: BPFE.
- Mursitama, Tirta N., Hasan, M Fadil., Fakhruddin, Iman Y. 2011. *Corporate Social Responsibility (CSR) di Indonesia*. Jakarta: Institute for Development of Economics and Finance (INDEF).
- Lako, Andreas. 2011. *Dekonstruksi CSR dan Reformasi Paradigma Bisnis dan Akuntansi*. Jakarta: Erlangga.
- Poerwanto. 2010. *Corporate Social Responsibility, Menjinakkan Gejolak Sosial di Era Pornografi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 47 Tahun 2012 Tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Perseroan Terbatas*. (Online), (<http://www.hukumonline.com>, diakses pada tanggal 21 Oktober 2014).
- PT Angkasa Pura1 (Persero). (Online), (<http://www.angkasapura1.co.id/>), diakses pada tanggal 19 Oktober 2014.

- P, N, Dian, Pratiwi. 2014. Analisis Pengaruh Biaya Corporate Social Responsibility Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Yang Tercatat di Bursa Efek Indonesia. Skripsi diterbitkan.(Online) (repository.unhas.ac.id). Makassar: Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin.
- Rachman, Nurdizal M., Efendi, Asep., Emir, Wicaksana. 2011. *Panduan Lengkap Perencanaan CSR*. Jakarta: Penebar Swadaya.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas*.(Online).bapepam.go.id, diakses pada tanggal 24 Agustus 2014, pukul 16.00 WITA.
- Sarwono, Jonathan. 2006. Prosedur-Prosedur Populer Statistik Untuk Mempermudah Riset Skripsi. (Online). (<http://www.jonathansarwono.info>, diakses pada tanggal 17 September 2014 pukul 05:31).
- Soemarso. 2004. *Akuntansi Suatu Pengantar*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Susanto, A, B. 2012.*Corporate Social Responsibility: A Strategy Management Approach*. Jakarta: The Jakarta Consulting Group.
- Van Horne, James C dkk. 2010. *Prinsip – Prinsip Manajemen Keuangan*. Edisi keduabelas buku 1. Jakarta: Salemba Empat.
- Widiyanarti, Tantry. 2011. Corporate Social Responsibility: Model Community Development oleh korporat.Jurnal diterbitkan. (Online) (repository.usu.ac.id). Jakarta: Jurusan Antropologi Sosial Budaya, Universitas Atma Jaya.

LAMPIRAN-LAMPIRAN

BIODATA

Nama : Fasyaa Ridlwansyah

Tempat, Tanggal Lahir : Tasikmalaya, 15 Oktober 1996

Jenis Kelamin : Laki-laki

Alamat Rumah :Kp.Pinngirsari 002/003 Ds.Cikadongdong
Kec.Singaparna Kab.Tasikmalaya

No.HP : 082216828567

Alamat *E-mail* : fasyaa.ridlwansyah11@gmail.com

Bandung, Oktober 2019

Fasyaa Ridlwansyah

HASIL STATISTIK

T-TEST PAIRS=Y1 WITH Y2 (PAIRED)
 /CRITERIA=CI(.9500)
 /MISSING=ANALYSIS.

T-Test

Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	ROI Sebelum Penerapan CSR	.48625	4	.223591	.111795
	ROI Setelah Penerapan CSR	.01150	4	.033561	.016780

Paired Samples Test

		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
					Lower	Upper			
					Pair 1	1996 s/d 2001 - 2009 s/d 2012			

CORRELATIONS

/VARIABLES=X Y
/PRINT=TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.

KORELASI

Correlations

		Corporate Social Responsibility	Return on Investment
Corporate Social Responsibility	Pearson Correlation	1	-.064
	Sig. (2-tailed)		.881
	N	8	8
Return on Investment	Pearson Correlation	-.064	1
	Sig. (2-tailed)	.881	
	N	8	8