

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sektor industri adalah salah satu sektor manufaktur di Indonesia yang memiliki peran strategis dalam perekonomian nasional. Berbagai subsektor dalam industri aneka industri berfungsi sebagai produsen barang-barang yang memenuhi kebutuhan dasar masyarakat. Produk yang dihasilkan pada umumnya bersifat konsumtif dan memiliki tingkat permintaan yang tinggi, sehingga berkontribusi terhadap peningkatan volume penjualan serta mendorong pertumbuhan sektor industri secara keseluruhan. Perkembangan sektor industri yang berlangsung secara cepat dan dinamis menuntut setiap perusahaan untuk mampu mempertahankan serta meningkatkan kinerja operasionalnya agar tetap kompetitif. Salah satu subsektor yang memiliki peran penting adalah industri otomotif, yang meliputi kegiatan perancangan, pengembangan, produksi, hingga pemasaran dan penjualan kendaraan bermotor. Pengembangan industri otomotif perlu terus ditingkatkan karena sektor ini memiliki hubungan yang erat dengan berbagai sektor ekonomi lainnya, serta didukung oleh besarnya potensi pasar domestik yang tersedia. (Alya Zalfi et al., 2023). Sektor otomotif di Indonesia memainkan peranan strategis dalam memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Sebagai salah satu pilar industri manufaktur, sektor ini tidak hanya mencakup produksi kendaraan bermotor, tetapi juga berbagai komponen pendukung yang mendukung keseluruhan ekosistem otomotif (Bondan & Pristiana, 2025).

Namun, periode antara tahun 2020 hingga 2021 bukanlah waktu yang mudah bagi sektor ini, tantangan yang kompleks muncul akibat pandemi COVID-19 yang melanda pada tahun 2020-2021. Pandemi ini menyebabkan penurunan daya beli masyarakat, gangguan dalam rantai pasokan, serta penurunan dalam penjualan kendaraan. Namun, memasuki tahun 2022-2023, sektor ini mulai menunjukkan tanda-tanda pemulihan ekonomi yang membawa momentum baru, didorong oleh insentif pemerintah, seperti keringanan pajak penjualan barang mewah (PPnBM). Di samping itu, tren global seperti pergeseran menuju kendaraan listrik dan otomatisasi mengharuskan perusahaan-perusahaan di sektor ini untuk beradaptasi dengan perkembangan teknologi dan regulasi yang baru (Bondan & Pristiana, 2025).

Perusahaan di sektor otomotif dihadapkan pada struktur biaya produksi yang kompleks dan bersifat dinamis. Terdapat 3 komponen penting dalam biaya produksi, yaitu biaya bahan baku, biaya tenaga kerja, dan biaya *overhead*, yang masing-masing memiliki peran penting dalam perencanaan entitas. Analisis dan evaluasi terhadap komponen biaya tersebut dapat memberikan gambaran yang relevan mengenai potensi kinerja perusahaan di masa mendatang. Dalam praktiknya, perusahaan kerap menghadapi kendala berupa ketidaksesuaian antara biaya yang telah direncanakan dengan realisasi biaya aktual. Oleh karena itu, diperlukan penerapan strategi pengelolaan biaya produksi yang efektif guna mencapai tingkat efisiensi produksi yang optimal (Syahfitri & Andriani, 2024).

Dalam struktur biaya produksi, bahan baku menjadi salah satu elemen yang merepresentasikan keseluruhan nilai ekonomis dari setiap sumber daya yang terlibat langsung dalam pembentukan produk jadi. Secara umum, *raw material costs* dikategorikan menjadi 2 kelompok, yakni *raw material costs* dan *direct raw material costs*. Bahan baku langsung merujuk pada seluruh pengeluaran yang memiliki keterkaitan langsung dan dapat dilacak secara spesifik terhadap produk yang diproduksi. Adapun bahan baku tidak langsung mencakup pengeluaran yang sulit diatribusikan secara khusus kepada produk tertentu, mengingat perannya tidak secara eksplisit terlibat dalam proses pengerjaan setiap unit produksi. Dengan demikian, biaya ini umumnya bersifat pendukung dalam keseluruhan proses produksi (Syahfitri & Andriani, 2024). Mengingat industri otomotif ini sangat bergantung pada bahan baku seperti baja, aluminium dan berbagai komponen elektronik yang sebagian besar masih diimpor. Serta fluktuasi harga komoditas global, volatilitas nilai tukar rupiah, dan gangguan rantai pasokan internasional memberikan tekanan signifikan terhadap komponen biaya ini.

Data *direct raw material costs* pada sejumlah entitas di sektor industri otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia periode 2018–2024 menunjukkan fenomena menarik, di mana kenaikan biaya bahan baku langsung justru diiringi oleh penurunan laba bersih perusahaan.

**Tabel 1. 1 Biaya Bahan Baku Langsung
Pada Entitas Industri Otomotif Yang Mengalami Peningkatan Yang Terdaftar di
BEI Periode 2018-2024**

Kode Saham	Tahun	Laba Bersih (Rp)	%	Bahan Baku (Rp)	%
ASII	2023	44.501.000.000.000	-	176.616.000.000.000	-
	2024	43.424.000.000.000	2,42%	183.851.000.000.000	4,10%
BOLT	2021	82.749.100.903	-	564.097.769.341	-
	2022	57.466.752.277	30,55%	703.453.733.107	24,70%
	2023	116.439.800.798	-	634.937.814.432	-
	2024	100.371.259.207	13,80%	672.870.502.294	5,97%
GJTL	2020	320.376.000.000	-	5.969.459.000.000	-
	2021	86.364.000.000	73,04%	8.726.995.000.000	46,19%
	2022	(181.389.000.000)	310,03%	10.103.244.000.000	15,77%
IMAS	2019	155.830.717.982		105.499.269.374	
	2020	(675.711.000.000)	533,64%	211.256.000.000	100,24%
	2023	777.342.000.000		161.350.000.000	
INDS	2024	362.932.000.000	53,31%	379.672.000.000	135,31%
	2022	224.736.392.575	-	2.187.190.929.790	-
	2023	190.521.282.654	15,22%	2.277.562.862.511	4,13%

(Sumber: Laporan Keuangan www.idx.co.id tahun 2025)

Direct raw material costs pada perusahaan industri otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2018–2024 menunjukkan fluktuasi yang signifikan dan cenderung mengalami peningkatan pada beberapa perusahaan. Walaupun demikian, kondisi tersebut tidak selalu disertai dengan meningkatnya laba bersih. Hal ini mengindikasikan bahwa kenaikan biaya bahan baku belum tentu sejalan dengan kinerja profitabilitas perusahaan. Pada PT Astra International Tbk (ASII), biaya bahan baku mengalami peningkatan sebesar 4,10% pada tahun 2024. Namun, pada periode yang sama laba bersih justru mengalami penurunan sebesar 2,42%. Kondisi ini memperlihatkan bahwa peningkatan biaya bahan baku berpotensi menekan laba bersih perusahaan. PT Garuda Metalindo Tbk (BOLT) menunjukkan fluktuasi yang cukup signifikan. Pada tahun 2022, biaya bahan baku meningkat sebesar 24,70%, sementara laba bersih mengalami penurunan sebesar 30,55%. Pada tahun 2024, biaya bahan baku kembali meningkat sebesar 5,97%, diikuti oleh penurunan laba bersih sebesar 13,80%. Pola ini mengindikasikan adanya hubungan berlawanan arah antara perubahan biaya bahan baku dan laba bersih. Pada PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL), biaya bahan baku meningkat cukup tinggi sebesar 46,19% pada tahun 2021, sementara laba bersih justru menurun tajam sebesar 73,04%. Selanjutnya, pada tahun 2022 biaya bahan baku kembali meningkat sebesar 15,77%,

namun laba bersih mengalami penurunan yang lebih besar hingga 310,03%, yang mencerminkan terjadinya kerugian perusahaan. Keadaan tersebut mencerminkan bahwa peningkatan biaya bahan baku memberikan tekanan signifikan terhadap kinerja laba. PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS) menunjukkan pola yang berbeda. Pada tahun 2020, biaya bahan baku meningkat sebesar 100,24%, namun laba bersih justru mengalami penurunan sebesar 533,64%. Sebaliknya, pada tahun 2024 biaya bahan baku kembali meningkat sebesar 135,31% dan disertai dengan penurunan laba bersih kembali sebesar 53,31%. Kondisi ini menunjukkan bahwa peningkatan biaya bahan baku belum mampu diimbangi dengan peningkatan laba bersih. Disisi lain, PT Indospring Tbk (INDS) pada tahun 2023 mengalami peningkatan biaya bahan baku sebesar 4,13%, namun laba bersih justru menurun sebesar 15,22%. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan biaya bahan baku belum mampu diimbangi dengan peningkatan laba bersih.

Peningkatan biaya bahan baku langsung umumnya disebabkan oleh kenaikan harga *raw material* di pasar. Keadaan tersebut berpotensi menurunkan laba bersih perusahaan, hal ini disebabkan oleh semakin besarnya biaya produksi yang dikeluarkan, yang pada akhirnya menyebabkan keuntungan yang diperoleh menjadi semakin kecil. Biaya bahan baku langsung ialah salah satu komponen utama dalam struktur biaya produksi yang memiliki pengaruh signifikan terhadap penentuan harga jual serta tingkat laba dan rugi perusahaan (Wahyuni et al., 2023). Industri otomotif perlu mewaspadai dampak pelemahan rupiah ke kurs Amerika Serikat (AS). Pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat (AS) berpotensi turut mempengaruhi kinerja industri otomotif. Pelemahan rupiah mengakibatkan naiknya biaya produksi industri-industri yang menggunakan bahan baku impor dalam kegiatan produksinya, termasuk di antaranya industri otomotif. Yang menggunakan bahan baku impor pasti akan terkena dampak pelemahan rupiah karena biaya produksinya menjadi meningkat (Gaikindo, 2020).

Sejumlah penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa salah satu penyebab yang mempengaruhi laba bersih ialah biaya bahan baku langsung yang memiliki peran sangat penting untuk menentukan peningkatan keuntungan suatu perusahaan. Penelitian yang dilakukan oleh Pranajaya & Widhiastuti, (2021) menyatakan bahwa *raw material costs*

tidak berdampak terhadap laba bersih perusahaan. Disisi lain, menurut Resdiana (2022) menyatakan bahwa *raw material costa* memiliki pengaruh negatif terhadap *net profit* entitas. Namun, riset yang dilakukan oleh Syahfitri & Andriani (2024) mengemukakan bahwa biaya bahan baku berpengaruh positif terhadap *net profit* perusahaan. kajian ini juga sama dengan kajian yang dilakukan oleh Noor (2025) yang memperlihatkan bahwa *raw material cost* memberikan dampak positif terhadap *net profit* perusahaan.

Biaya tenaga kerja langsung ialah total pengeluaran yang ditanggung perusahaan dalam rangka memberikan imbalan untuk semua pekerja yang secara langsung berkontribusi dalam aktivitas produksi maupun operasional perusahaan. Elemen-elemen yang termasuk dalam komponen biaya ini meliputi gaji pokok, tunjangan, serta berbagai fasilitas yang diberikan kepada karyawan. Sebagaimana halnya dengan *raw material costs*, biaya tenaga kerja dapat diklasifikasikan ke dalam dua kategori utama, yaitu biaya tenaga kerja langsung dan biaya tenaga kerja tidak langsung. Biaya tenaga kerja langsung mengacu pada seluruh pengeluaran yang berkaitan dengan tenaga kerja yang terlibat dengan langsung dalam aktivitas produksi, misalnya operator mesin atau tenaga kerja yang menjalankan pekerjaan manual di lingkungan pabrik. Sementara itu, biaya tenaga kerja tidak langsung mencakup pengeluaran yang dialokasikan bagi pekerja yang tidak memiliki keterlibatan langsung dalam proses produksi, seperti staf administrasi atau karyawan pendukung lainnya. Meskipun tidak berkontribusi secara langsung terhadap pembuatan produk, tenaga kerja ini tetap memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran operasional perusahaan secara keseluruhan (Syahfitri & Andriani, 2024). biaya tenaga kerja langsung mengalami tren peningkatan sejalan dengan kenaikan upah minimum provinsi (UMP) dan tuntutan peningkatan kesejahteraan pekerja, pengendalian biaya dan kebutuhan tenaga kerja langsung yang terampil untuk menjaga kualitas produk dan produktivitas.

Data biaya tenaga kerja langsung di sejumlah entitas di sektor industri otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia periode 2018–2024 menunjukkan fenomena menarik, di mana kenaikan biaya tenaga kerja langsung justru diiringi oleh penurunan laba bersih perusahaan.

**Tabel 1. 2 Biaya Tenaga Kerja Langsung
Pada Entitas Industri Otomotif Yang Mengalami Kenaikan Yang Terdaftar Di
BEI Tahun 2018-2024**

Kode Saham	Tahun	Laba Bersih (Rp)	%	Tenaga Kerja (Rp)	%
ASII	2018	27.372.000.000.000	-	20.090.000.000.000	-
	2019	26.621.000.000.000	2,74%	20.828.000.000.000	3,67%
	2023	44.501.000.000.000	-	24.587.000.000.000	-
	2024	43.424.000.000.000	2,42%	27.160.000.000.000	10,46%
BOLT	2021	82.749.100.903	-	108.315.860.284	-
	2022	57.466.752.277	30,55%	118.132.166.814	9,06%
	2023	116.439.800.798	-	126.658.728.657	-
	2024	100.371.259.207	13,80%	128.121.470.541	1,15%
GJTL	2020	320.376.000.000	-	1.851.774.000.000	-
	2021	86.364.000.000	73,04%	1.880.686.000.000	1,56%
	2022	(181.389.000.000)	310,03%	1.962.621.000.000	4,36%
INDS	2022	224.736.392.575	-	154.271.276.236	-
	2023	190.521.282.654	15,22%	157.248.802.891	1,93%

(Sumber: Laporan Keuangan www.idx.co.id tahun 2025)

Perubahan biaya tenaga kerja langsung dan keuntungan bersih pada entitas industri otomotif yang tercatat di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020–2024 menunjukkan variasi persentase perubahan yang berbeda antarperusahaan, baik dari sisi arah maupun besaran perubahan. PT Astra International Tbk (ASII), biaya tenaga kerja mengalami kenaikan sebesar 3,64% dari 2018 ke 2019, sedangkan laba bersih pada periode yang sama justru mengalami penurunan sebesar 2,74%. Pola yang sama terlihat pada 2023–2024 di mana biaya tenaga kerja meningkat 10,39%, sementara laba bersih mengalami penurunan sebesar 2,42%. Kondisi ini menunjukkan bahwa peningkatan biaya tenaga kerja berpotensi memberikan tekanan terhadap laba bersih perusahaan dari waktu ke waktu. PT Garuda Metalindo Tbk (BOLT) menunjukkan pola yang relatif konsisten. Pada tahun 2022, biaya tenaga kerja langsung meningkat sebesar 9,06%, sementara laba bersih mengalami penurunan sebesar 30,55%. Selanjutnya, pada tahun 2024 biaya tenaga kerja langsung kembali meningkat sebesar 1,15%, yang diikuti oleh penurunan laba bersih sebesar 13,80%. Pola ini menunjukkan kecenderungan hubungan berlawanan arah antara biaya tenaga kerja langsung dan keuntungan bersih. PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL), biaya tenaga kerja meningkat sebesar 1,56% pada tahun 2021, sementara laba bersih justru menurun tajam sebesar 73,04%. Selanjutnya, pada tahun 2022 biaya bahan baku kembali meningkat sebesar 4,36%, namun laba bersih mengalami penurunan yang lebih besar hingga 310,03%, yang mencerminkan

terjadinya kerugian perusahaan. Hal tersebut menandakan bahwa peningkatan biaya bahan baku memberikan tekanan terhadap kinerja laba. Sementara itu, PT Indospring Tbk (INDS) pada tahun 2023 mengalami peningkatan biaya tenaga kerja langsung sebesar 1,93%, namun laba bersih justru mengalami penurunan sebesar 15,22%. Temuan ini menunjukkan bahwa kenaikan biaya tenaga kerja langsung belum mampu diimbangi dengan peningkatan laba bersih perusahaan.

Peningkatan biaya tenaga kerja langsung dapat mempengaruhi berbagai faktor, seperti inflasi yang mendorong kenaikan tingkat upah setiap tahunnya. Selain itu, pandemi COVID-19 juga turut memberikan dampak terhadap peningkatan biaya tersebut, terutama akibat menurunnya efisiensi kerja karyawan serta adanya kebijakan karantina yang menyebabkan sebagian tenaga kerja tidak dapat beroperasi secara optimal. Perubahan biaya tenaga kerja langsung tersebut pada akhirnya memberikan pengaruh terhadap total biaya produksi yang berpotensi menekan laba bersih perusahaan (Wahyuni et al., 2023).

Berbagai penelitian terdahulu telah menunjukkan bahwa yang mempengaruhi laba bersih yaitu biaya tenaga kerja langsung yang memiliki peran sangat penting untuk menentukan peningkatan keuntungan suatu perusahaan. Penelitian yang dilakukan oleh (Wahyuni et al., 2023) mengemukakan bahwa biaya tenaga kerja langsung tidak memiliki pengaruh terhadap laba bersih perusahaan. Disisi lain, menurut (Tarigan & Siagian, 2022) menunjukkan bahwa biaya tenaga kerja langsung memiliki pengaruh negatif terhadap profitabilitas perusahaan. Namun, penelitian yang diteliti (Setiawan & Kurniasih, 2020) biaya tenaga kerja mendapatkan pengaruh positif dalam laba bersih entitas. Hasil tersebut sejalan sesuai penelitian (Noor, 2025) yang menunjukkan biaya tenaga kerja langsung berdampak positif dan signifikan pada laba bersih perusahaan.

Biaya *overhead* pabrik yaitu semua pengeluaran yang timbul dalam rangka memproses bahan mentah kedalam produk jadi, namun tidak memiliki keterkaitan langsung dengan bahan baku langsung maupun tenaga kerja langsung. Sejumlah pengeluaran tidak langsung yang muncul selama aktivitas produksi berlangsung antara lain yaitu bahan baku tidak langsung, imbalan bagi tenaga kerja tidak langsung berupa gaji dan upah, serta berbagai komponen biaya *overhead* pabrik lainnya (Syahfitri & Andriani, 2024). biaya *overhead* pabrik semakin kompleks dengan adanya kebutuhan

investasi teknologi baru, biaya energi yang fluktuatif, serta biaya penelitian dan pengembangan untuk mengikuti tren kendaraan ramah lingkungan dan kendaraan otonom. Meskipun tidak memiliki hubungan langsung dengan setiap unit produk yang dihasilkan, biaya *overhead* pabrik mempunyai pengaruh yang cukup signifikan terhadap harga pokok produksi, yang berdampak dalam perolehan *net profit* entitas.

Data biaya *overhead* pabrik pada sejumlah entitas di sektor industri otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia periode 2018–2024 menunjukkan fenomena menarik, di mana kenaikan biaya *overhead* pabrik justru diiringi oleh penurunan laba bersih perusahaan.

**Tabel 1. 3 Biaya *Overhead* Pabrik
Pada Perusahaan Industri Otomotif Yang Mengalami Kenaikan Yang Tercatat
Di BEI Tahun 2018-2024**

Kode Saham	Tahun	Laba Bersih	%	Biaya <i>Overhead</i>	%
ASII	2018	27.372.000.000.000	-	44.066.000.000.000	-
	2019	26.621.000.000.000	2,74%	47.818.000.000.000	8,51%
	2023	44.501.000.000.000	-	63.008.000.000.000	-
	2024	43.424.000.000.000	2,42%	69.557.000.000.000	10,39%
BOLT	2018	74.293.270.733	-	256.958.365.189	-
	2019	47.625.766.393	35,89%	292.729.162.739	13,92%
	2021	82.749.100.903	-	280.073.879.250	-
	2022	57.466.752.277	30,55%	383.179.207.205	36,81%
GJTL	2020	320.376.000.000	-	2.438.454.000.000	-
	2021	86.364.000.000	73,04%	2.854.269.000.000	17,05%
	2022	(181.389.000.000)	310,03%	3.063.584.000.000	7,33%
IMAS	2023	777.342.000.000	-	24.835.000.000	-
	2024	362.932.000.000	53,31%	25.458.000.000	2,51%
INDS	2022	224.736.392.575	-	716.105.545.264	-
	2023	190.521.282.654	15,22%	751.703.081.619	4,97%

(Sumber: Laporan Keuangan www.idx.co.id tahun 2025)

Perubahan biaya *overhead* pabrik dan laba bersih pada perusahaan industri otomotif dan komponen yang tercatat di Bursa Efek Indonesia selama tahun 2018–2024 menunjukkan variasi persentase perubahan yang berbeda antarperusahaan, baik dari sisi arah maupun besaran perubahan. Pada PT Astra International Tbk (ASII), biaya *overhead* pabrik mengalami kenaikan sebesar 8,51% dari 2018 ke 2019, sedangkan laba bersih pada periode yang sama justru mengalami penurunan sebesar 2,74%. Pola yang sama terlihat pada 2023–2024 di mana biaya *overhead* meningkat 10,39%, sementara laba bersih mengalami penurunan sebesar 2,42%. Kondisi ini menunjukkan bahwa peningkatan biaya *overhead* berpotensi memberikan tekanan terhadap laba bersih

perusahaan dari waktu ke waktu. Pada PT Garuda Metalindo Tbk (BOLT), pola perubahan menunjukkan kontras yang cukup kuat. Pada tahun 2019 biaya *overhead* meningkat sebesar 13,92%, sedangkan laba bersih turun sebesar 35,89%. Pada 2022, biaya *overhead* kembali meningkat signifikan sebesar 36,81%, sementara laba bersih kembali mengalami penurunan sebesar 30,55%. Kondisi ini mengindikasikan adanya hubungan yang semakin jelas bahwa kenaikan biaya *overhead* diikuti oleh penurunan laba bersih perusahaan. Pada PT Gajah Tunggal Tbk (GJTL), *overhead* meningkat cukup tinggi sebesar 17,05% pada tahun 2021, sementara laba bersih justru menurun tajam sebesar 73,04%. Selanjutnya, pada tahun 2022 biaya bahan baku kembali meningkat sebesar 7,33%, namun laba bersih mengalami penurunan yang lebih besar hingga 310,03%, yang mencerminkan terjadinya kerugian perusahaan. Kondisi ini membuktikan bahwa peningkatan biaya *overhead* pabrik memberikan tekanan signifikan terhadap kinerja laba. Pada PT Indomobil Sukses Internasional Tbk (IMAS), tahun 2024 biaya *overhead* mengalami kenaikan sebesar 2,51%, sementara laba bersih justru mengalami penurunan sangat besar yaitu 53,31%. Kondisi ini menunjukkan bahwa penurunan laba bersih tidak hanya dipengaruhi oleh *overhead*, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor lain seperti beban operasional atau pendapatan perusahaan. Pada PT Indospring Tbk (INDS), biaya *overhead* meningkat sebesar 4,97% pada tahun 2023, sementara laba bersih mengalami penurunan sebesar 15,22%. Pola ini kembali memperlihatkan hubungan berlawanan arah antara kenaikan biaya *overhead* dan penurunan laba bersih perusahaan.

Kenaikan biaya *overhead* pabrik ini terjadi karena perusahaan kurang memperhatikan pengeluaran biaya *overhead* pabrik, selain itu pandemi covid-19 dan krisis keuangan juga mempengaruhi kenaikan biaya *overhead* pabrik (Rolli et al., 2024).

Berbagai penelitian terdahulu telah menunjukkan bahwa faktor yang berdampak pada *net profit* yaitu biaya *overhead* pabrik yang memiliki peran sangat penting untuk menentukan peningkatan keuntungan suatu perusahaan. Penelitian yang dilakukan oleh (Pranajaya & Widhiastuti, 2021) mengemukakan bahwasannya biaya *overhead* pabrik tidak berdampak kepada laba bersih entitas. Disisi lain, menurut (Rolli et al., 2024) menunjukkan bahwa biaya tenaga kerja langsung mempunyai pengaruh negatif kepada

net profit perusahaan. Namun, riset yang dilakukan oleh (Tarigan & Siagian, 2022) menghasilkan bahwasannya biaya *overhead* pabrik mempunyai pengaruh positif kepada profitabilitas perusahaan. Riset ini sesuai dengan hasil kajian (Syahfitri & Andriani, 2024) yang menunjukkan bahwasannya biaya tenaga kerja langsung mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap *net profit* perusahaan.

Laba bersih (*net profit*) ialah pendapatan yang dihasilkan entitas setelah dikurangi semua beban biaya serta pajak penghasilan (Wahyuni et al., 2023). Untuk mencapai target keuntungan yang optimal, entitas sangat perlu menerapkan pengelolaan biaya secara efektif dan efisien. Pengelolaan biaya dalam perusahaan berkaitan dengan upaya mengendalikan dan meminimalkan berbagai jenis pengeluaran, baik yang termasuk dalam biaya produksi maupun biaya operasional, mulai dari proses pengolahan bahan baku hingga menjadi produk jadi yang siap dipasarkan. Oleh karena itu, penerapan manajemen biaya produksi yang tepat menjadi salah satu strategi penting bagi perusahaan dalam meningkatkan perolehan laba (Wahyuni et al., 2023).

Meskipun telah banyak riset yang menganalisis pengaruh komponen biaya produksi pada laba bersih, sebagian besar kajian sebelumnya lebih berfokus terhadap sektor industri barang konsumsi, khususnya subsektor makanan dan minuman, maupun pada perusahaan dengan skala yang relatif kecil. Sementara itu, Penelitian yang secara khusus mengkaji pengaruh biaya bahan baku langsung, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya *overhead* pabrik kepada *net profit* pada entitas sektor industri otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia masih relatif terbatas. Selain itu, sebagian besar penelitian terdahulu menggunakan periode observasi yang lebih pendek atau fokus pada tahun-tahun pra-pandemi, sehingga kurang mencerminkan dinamika industri otomotif di era pasca-pandemi dan perubahan regulasi yang lebih ketat. Mengingat pentingnya sektor otomotif bagi ekonomi nasional dan kompleksitas tantangan yang dihadapi.

Merujuk dari latar belakang yang sudah dijabarkan, tujuan dari riset ini yaitu untuk mengkaji bagaimana **“Pengaruh biaya bahan baku langsung, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya *overhead* pabrik terhadap laba bersih pada perusahaan industri sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2024”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, beberapa permasalahan dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Masalah utama yang dialami oleh entitas manufaktur sub sektor otomotif yang terjadi kenaikan biaya bahan baku namun mengalami penurunan laba bersih, yang dimana penurunan ini dirasakan oleh perusahaan ASII, BOLT, GJTL, IMAS, dan INDS, faktor yang menyebabkan karena adanya inflasi dan dampak pandemi covid-19.
2. Masalah utama yang dialami oleh perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang mengalami kenaikan biaya tenaga kerja namun mengalami penurunan laba bersih suatu perusahaan, yang dimana dialami oleh perusahaan ASII, BOLT, GJTL, dan INDS, faktor yang menyebabkan karena adanya inflasi dan dampak pandemi covid-19.
3. Masalah utama yang dialami oleh perusahaan manufaktur sub sektor otomotif yang terjadi kenaikan biaya *overhead* namun mengalami penurunan laba bersih, yang dimana penurunan ini dialami oleh perusahaan ASII, BOLT, GJTL, IMAS dan INDS, faktor yang menyebabkan karena adanya inflasi dan dampak pandemi covid-19.

C. Keterbatasan Penelitian

Sebagai bahan pertimbangan karena terdapat keterbatasan waktu dan data yang diperoleh serta agar membantu arah penelitian yang terfokus, maka dalam penelitian ini tidak akan membahas semua variabel. Tetapi penelitian ini hanya fokus pada empat variabel saja, diantaranya biaya bahan baku langsung, biaya tenaga kerja langsung dan biaya *overhead* pabrik serta *net profit*, selain itu juga penelitian ini hanya membatasi objek penelitiannya pada perusahaan industri sub sektor otomotif dan komponen serta menggunakan periode pengamatan selama tujuh tahun dari tahun 2018-2024.

D. Rumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang serta identifikasi masalah yang sudah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini dapat ditetapkan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh biaya bahan baku langsung terhadap laba bersih pada entitas subsektor otomotif dan komponen yang terdapat di BEI selama periode 2018–

2024?

2. Bagaimana pengaruh biaya tenaga kerja langsung terhadap *net profit* pada entitas subsektor otomotif dan komponen yang tercatat di BEI selama periode 2018–2024?
3. Bagaimana pengaruh biaya *overhead* pabrik terhadap *net profit* pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2018–2024?
4. Bagaimana pengaruh biaya bahan baku langsung, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya *overhead* pabrik secara simultan terhadap laba bersih pada perusahaan subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI selama periode 2018–2024?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, terdapat tujuan yang ingin dicapai oleh peneliti. Adapun tujuan dalam riset ini untuk:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana pengaruh biaya bahan baku langsung terhadap laba bersih pada entitas subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI selama periode 2018-2024.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana pengaruh biaya tenaga kerja langsung terhadap laba bersih pada entitas subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI selama periode 2018-2024.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana pengaruh biaya *overhead* pabrik terhadap laba bersih pada entitas subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI selama periode 2018-2024.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana pengaruh biaya bahan baku langsung, biaya tenaga kerja langsung dan biaya *overhead* pabrik terhadap laba bersih pada entitas subsektor otomotif dan komponen yang terdaftar di BEI selama periode 2018-2024.

E. Manfaat Penelitian

Dengan dibuatnya penelitian ini, peneliti berharap agar penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti

Hasil dari riset yang telah dilakukan ini untuk menambah ilmu dan wawasan serta mengasah kemampuan khususnya dalam bidang akuntansi, mengenai proses dan pengaruh harga pokok produksi terhadap laba bersih.

2. Bagi Perguruan Tinggi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam memperkaya literatur serta menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya di bidang Akuntansi.

3. Bagi Instansi

Dilakukannya penelitian ini, peneliti berharap dapat memberikan masukan yang berguna bagi peningkatan laba bersih pada perusahaan otomotif dan komponen di Indonesia.

4. Bagi Pihak Luar

Dapat digunakan untuk bahan referensi bagi pihak lain untuk menambah wawasan, serta menjadi acuan dalam pelaksanaan penelitian selanjutnya.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini bertujuan untuk memberikan penjelasan yang singkat dan jelas bagi para pembaca guna memahami isi penelitian. Berikut sistematika penelitian yang telah disusun:

BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab ini, peneliti menjelaskan latar belakang penelitian yang berisi fenomena, peta permasalahan serta urgensi penelitian. Selain itu, terdapat persoalan penelitian dalam bentuk pertanyaan, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II: LANDASAN TEORI

Pada bab ini, penulis menyajikan landasan teori dengan mengutip penelitian terdahulu dengan teori yang relevan sesuai topik yang dibahas, merumuskan hipotesis dan membuat model penelitian atau kerangka penelitian.

BAB III: METODE PENELITIAN

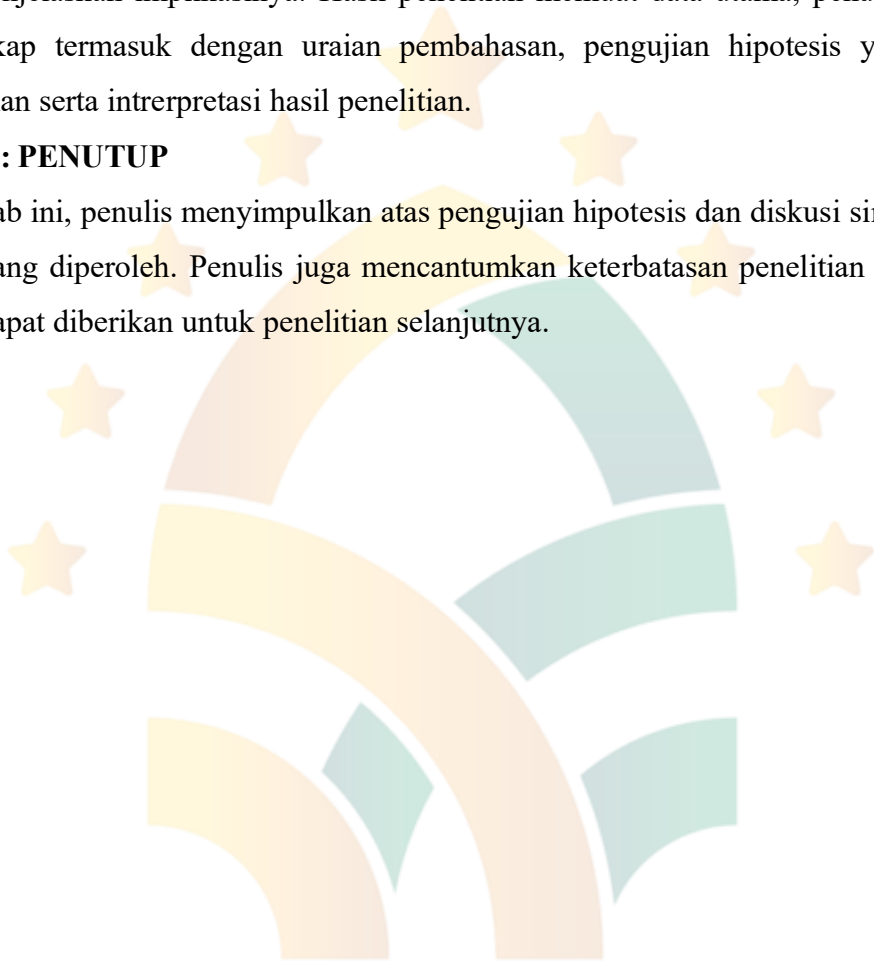
Pada bab ini, peneliti menjelaskan metode penelitian yang akan digunakan, metode pengumpulan dan analisis data, objek penelitian, sampel dan populasi serta jenis dan sumber data yang akan digunakan.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis menyampaikan hasil analisis serta pembahasan secara mendalam dan menjelaskan implikasinya. Hasil penelitian memuat data utama, penunjang dan pelengkap termasuk dengan uraian pembahasan, pengujian hipotesis yang telah dilakukan serta interpretasi hasil penelitian.

BAB V: PENUTUP

Pada bab ini, penulis menyimpulkan atas pengujian hipotesis dan diskusi singkat atas hasil yang diperoleh. Penulis juga mencantumkan keterbatasan penelitian dan saran yang dapat diberikan untuk penelitian selanjutnya.



UINSSC

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SIBER
SYEKH NURJATI CIREBON