

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan

PT.Kereta Api (Persero) merupakan suatu perusahaan yang telah lama berdiri di Indonesia dan dalam perkembangannya telah beberapa kali mengalami perubahan status walaupun pada dasarnya sejak berdiri sampai sekarang merupakan perusahaan milik negara. Bagi masyarakat Indonesia, kereta api telah dikenal sejak abad ke-19 dan kereta api pertama dijalankan pada tanggal 17 Juni 1868 antara Semarang dan Tanjung berjarak 26 km.

Sejarah perkembangan kereta api Indonesia terbagi dalam tiga kurun waktu, yaitu:

1. Zaman kolonial belanda

Motivasi pendirian perusahaan kereta api oleh kolonial belanda adalah sebagai sarana logistik untuk menunjang kebutuhan ekonomi kolonial belanda, terutama sejak terjadinya Revolusi Industri di Eropa yang mendorong belanda untuk mengekspor hasil bumi dari Indonesia. Pada tahun 1865 jaringan jalan kereta api tidak hanya terdapat di Jawa, Madura, dan Sumatera saja tetapi sampai sulawesi. Pada zaman itu terdapat kurang lebih 12 perusahaan kereta api milik swasta di Jawa dan Semarang, diantaranya:

- a. Semarang Cherebon Straamstam Matschpij (SCM)
- b. Nederland Indische Spoorweg Matschpij (NISM)

- c. Semarang Joane Straamstram Matschpij (SJM)
 - d. Saraje Dal Straamstram Matschpij (SDM)
 - e. Mojokerjo Straamstram Matschpij (MELSM)
 - f. Oast Java Straamstram Matschpij (SJM)
 - g. Kediri Straamstram Matschpij (KSM)
 - h. Malang Straamstram Matschpij (MSM)
 - i. Pasuruan Straamstram Matschpij (PSM)
 - j. Probolinggo Straamstram Matschpij (PBSM)
 - k. Madura Straamstram Matschpij (MDSM)
 - l. Deli Straamstram Matschpij (DSM)
2. Zaman kedudukan jepang

Pada zaman pemerintahan jepang seluruh jaringan kereta api milik belanda dikuasai oleh jepang dengan nama RYUKU KYOKU dan berubah menjadi TEDSUDO KYOKU yang berkantor pusat di Bandung. Selain itu, jaringan kereta api RYUKU KYOKU dibagi menjadi tiga bagian daerah yaitu:

- a. Bagian barat (SOIBU KYOKU)
 - b. Bagian Tengah (KHUBU KYOKU)
 - c. Bagian Timur (TOBU KYOKU)
3. Zaman Kemerdekaan Republik Indonesia

Pada awal periode 1945 sampai dengan 1949 dimana bangsa Indonesia belum mampu untuk melaksanakan segala kegiatan pengoperasian perkeretaapian yang direbut dari tangan penjajah.

Begitu pula dibidang personalia sebagai fasilitas pendukung dalam kelancaran tugas pokok masih belum terlaksana dengan baik terutama dalam penguasaan dalam peraturan-peraturan yang berlaku. Sebulan setelah kemerdekaan tanggal 17 Agustus 1945 tepatnya tanggal 28 September 1945 pimpinan pusat perkeretaapian mengambil alih dari tangan Jepang, semenjak peristiwa tersebut maka dimulailah sejarah berdirinya perkeretaapian Indonesia dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA). Berdasarkan Undang-undang No. 6 tahun 1967 semua kereta api milik swasta dinyatakan milik pemerintah sepenuhnya yang pelaksanaannya dengan :

1. Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1959
2. Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1959

Dengan demikian seluruh perkeretaapian Indonesia namanya berubah menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Berdasarkan Undang-undang No. 19 tahun 1960 tentang perusahaan negara maka sejak tanggal 11 Mei 1963 nama Djawatan Kereta Api dirubah menjadi Perusahaan Negara Milik Negara (PNKA).

Dengan adanya Undang-undang No. 19 tahun 1969 tentang bentuk-bentuk usaha milik negara yang mengatur landasan hukum pendirian, dimana didalamnya termasuk PNKA yang selanjutnya dengan PP No. 61 tahun 1971 maka bentuk usahanya dialihkan menjadi Perusahaan Jawatan (Perjan) yaitu Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dengan keluarnya PP No. 57 tahun 1971 yang ditandatangani oleh Presiden Soeharto pada tanggal 30 Oktober

1990 maka status PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA).

Berdirinya PT Kereta Api (Persero), didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No.19 tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perumka) Kereta Api menjadi perusahaan Perseroan (Persero) dengan akta Notaris Imas Fatimah, SH, Notaris di Jakarta, tanggal 1 Juni 1999. Akta ini telah disetujui oleh Menteri Kehakiman dengan Surat Keputusan No.PSH C.17171 HT.01.01 tahun 1999 tanggal 1 oktober 1999 dan diumumkan dalam tambahan No.4 pada berita Negara No.240 tanggal 14 januari 2000. Perseroan ini didirikan sejak tanggal penandatanganan akta ini, dan memperoleh status sebagai badan hukum sejak anggaran dasar ini memperoleh pengesahan dari yang berwenang dan didirikan untuk jangka waktu yang tidak terbatas. Isi dari akta yang bertindak sebagaimana ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam :

1. Undang-undang No.9 tahun 1969 tentang penetapan peraturan pemerintah pengganti UU No.1 tahun 1969
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.12 tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (Persero)
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.50 tahun 1998 tentang pengalihan kedudukan, tugas dan kewenangan menteri keuangan selaku pemegang saham atau rapat umum pemegang saham (RUPS) pada perusahaan perseroan kepada menteri negara pendayagunaan BUMN

4. Peraturan Pemerintah No.19 tahun 1998 tentang pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero)
5. Keputusan Presiden Republik Indonesia tanggal 17 Mei 1999 No.38 tahun 1999 tentang jenis dan kriteria perusahaan Persero tertentu yang dapat dikecualikan dari pengalihan kedudukan, tugas dan kewenangan menteri keuangan selaku pemegang saham atau rapat umum pemegang saham kepada menteri negara pendayagunaan BUMN
6. Keputusan Presiden Republik Indonesia tanggal 15 Mei 1999 No.39 tahun 1999 tentang pengecualian terhadap perusahaan perseroan PT Kereta Api dari pengalihan kedudukan, tugas dan kewenangan menteri keuangan selaku pemegang saham atau rapat umum pemegang saham kepada menteri negara pendayagunaan BUMN
7. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia tanggal 19 Mei 1999 No.173/KMK.01/1999 tentang penerapan modal perusahaan perseroan PT Kereta Api.

4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

Visi dan Misi pada PT Kereta Api (Persero) adalah:

Visi : Terwujudnya Kereta Api sebagai pilihan utama jasa transportasi dengan fokus keselamatan dan pelayanan

Misi : Menyelenggarakan jasa transportasi sesuai keinginan Stake Holders dengan meningkatkan keselamatan dan pelayanan serta penyelenggaraan yang semakin efisien.

4.1.3 Sifat, Maksud dan Tujuan Perusahaan

Adapun sifat, maksud dan tujuan PT Kereta Api (Persero) berdasarkan PP No. 57 tahun 1990 yang menetapkan berdirinya PT Kereta Api (Persero), maka sesuai dengan pasal 6 yang berisi sebagai berikut:

1. Sifat usaha PT Kereta Api (Persero) adalah menyediakan pelayanan bagi kemanfaatan umum dan sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.
2. Maksud PT Kereta Api (Persero) adalah mengusahakan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang secara massal untuk menunjang pembangunan nasional.
3. Sedangkan tujuan dari PT Kereta Api (persero) yang meliputi kegiatan-kegiatan sebagai berikut:
 - a. Menyediakan jasa angkutan yang dapat memberikan manfaat kepentingan umum.
 - b. Mendorong pertumbuhan ekonomi, stabilitas politik dan budaya.
 - c. Menyelenggarakan fungsi sebagai agen pembangunan demi peningkatan kegiatan perekonomian.
 - d. Meningkatkan pangsa pasar angkutan dalam kaitannya dengan sistem persaingan.

Sedangkan berdasarkan Undang-Undang No.13 tahun 1992, bab II pasal 3, yang menyatakan tujuan dari perkeretaapian adalah : “Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional”. Selain itu, maksud dan tujuan serta kegiatan usaha untuk mencapai maksud dan tujuan, sebagai berikut:

1. Maksud dan tujuan perseroan ialah untuk turut serta melaksanakan dan menjunjung kebijaksanaan dan pogram pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional khususnya di bidang transportasi, dengan menyediakan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam negeri ataupun internasional di bidang perkeretaapian yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan Kereta Api, kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian, pengusaha prasarana perkeretaapian, pengusaha usaha penunjang prasarana dan sarana kereta api dan kemanfaatan umum dengan menerapkan prinsip-prinsip PT
2. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, perseroan melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:
 - a. Usaha pengangkutan orang atau barang dengan kereta api
 - b. Usaha pengangkutan prasarana, angkutan kereta api, dan bongkar muat
 - c. Usaha penyediaan prasarana dan sarana kereta api dan komponennya
 - d. Pengopersian prasarana kereta api
 - e. Usaha penyewaan sarana dan atau prasarana serta fasilitas perkeretaapian

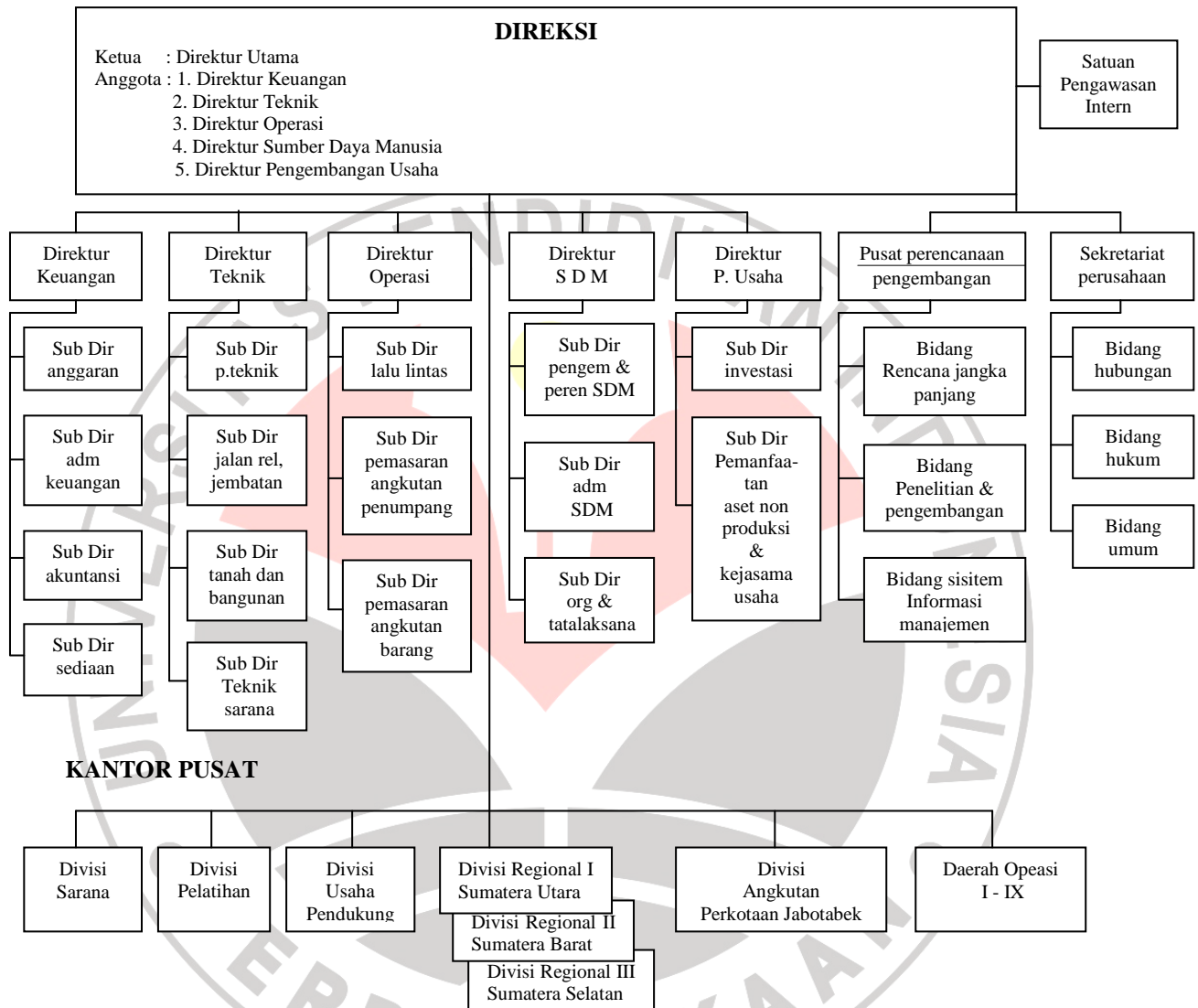
- f. Usaha perawatan sarana kereta api
- g. Jasa konsultan perawatan perkeretaapian
- h. Jasa pemborong peralatan perkeretaapian
- i. Jasa pengadaan barang dan jasa lainnya yang berkaitan dengan perawatan perkeretaapian
- j. Usaha pemanfaatan tanah, bangunan, fasilitas, dan jasa keahlian dibidang perkeretaapian
- k. Usaha keagenan di bidang transportasi
- l. Usaha pendidikan dan pelatihan di bidang perkeretaapian
- m. Usaha perhotelan, perkantoran, pertokoan dan restoran

4.1.4 Kegiatan Usaha Perusahaan

Aktivitas perusahaan adalah misi pokok menyelenggarakan angkutan secara massal, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang dalam perekonomian negara. Selain fungsi tersebut, ada juga fungsi untuk menyediakan pengoperasian, pendayagunaan, pemeliharaan, perbaikan dan pengembangan sarana angkutan diatas rel dan usaha lainnya yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan.

4.1.5 Struktur Organisasi

Bagan Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero)



Gambar 4.1

Bagan Struktur Organisasi PT Kereta Api (Persero)

Sumber : Struktur Organisasi PT Kereta Api (Persero)

PT Kereta Api mempunyai struktur organisasi yang terdiri dari beberapa bagian dan fungsi dari setiap bagian, diantaranya:

1. Direktorat Keuangan

Direktorat keuangan adalah satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT Kereta Api (persero). Direktorat keuangan dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada rapat umum pemegang saham (RUPS). Direktur keuangan mempunyai tugas pokok membina dan mengelola keuangan dan persediaan, serta menetapkan kebijakan tentang pendanaan, pendayagunaan keuangan, akuntansi dan persediaan. Fungsi dari direktorat keuangan:

- a. Perumusan penyusunan anggaran, pengkoordinasian dan pemaduan rencana kerja dan anggaran perusahaan (RKAP), pelaksanaan otorisasi pelaporan, pengendalian pelaksanaan RKAP serta perhitungan *Public Service Obligation (PSO)*, *infrastructure maintenance and operation (IMO)* dan *track access charge (TAC)*.
- b. Penyelenggaraan dan pengelolaan tata usaha kas besar kantor pusat, pelaksanaan pengesahan pembayaran, pengendalian, pendistribusian dana, pendayagunaan kas perusahaan, tuntutan ganti rugi (TGR), asuransi, pembinaan usaha kecil dan koperasi (PUKK), serta melaksanakan kesekretariatan direktorat keuangan.
- c. Perumusan dan penyusunan program sistem dan prosedur akuntansi, penyusunan laporan laba/rugi, pembuatan laporan keuangan, perhitungan dan pelaporan perpajakan, pembinaan akuntansi daerah, pelaksanaan

verifikasi buku kas stasiun, pembinaan pemeriksaan kas dan pengurusan investasi kekayaan milik negara.

- d. Perencanaan pengadaan, evaluasi pelaksanaan pengadaan barang, tata laksana administrasi impor barang perusahaan, pengaturan atau pengendalian persediaan, penyusunan program penyimpanan dan pendistribusian barang persediaan sarana dan prasarana *corporate*, penghapusan barang perusahaan, serta pembinaan dan koordinasi terhadap unit pelaksanaan teknis (UPT) yang melaksanakan tugas pergudangan dan angkutan barang perusahaan antar pulau.

2. Direktorat Teknik

Direktorat Teknik merupakan suatu organisasi di lingkungan kantor pusat PT Kereta Api (persero) dipimpin oleh seorang direktorat sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS, mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun ketetapan kebijakan pembangunan, survey dan desain, standarisasi, kelayakan prasarana pokok dan sarana pemeliharaan jalan rel dan jembatan, pemeliharaan aset tanah dan bangunan, pemeliharaan sinyal, telekomunikasi dan listrik, serta membawahi unit pelaksanaan teknis balai yasa mekanik jalan rel, balai yasa jembatan dan balai yasa sinyal telekomunikasi. Direktorat teknik mempunyai fungsi:

- a. Perencanaan teknik
- b. Penyusunan program pemeliharaan jalan rel dan jembatan
- c. Penyusunan program pemeliharaan tanah dan bangunan

- d. Penyusunan program pemeliharaan instalasi sinyal, telekomunikasi dan listrik
 - e. Survei dan desain, standarisasi dan kelayakan sarana
 - f. Pemeliharaan dan perbaikan alat-alat berat/ringan fasilitas pemeliharaan jalan rel
 - g. Pemeliharaan dan perbaikan serta produksi jembatan dan komponennya
 - h. Pemeliharaan dan perbaikan sinyal dan telekomunikasi
3. Direktorat Operasi

Direktorat operasi merupakan satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT Kereta Api (Persero) dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS, mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun ketetapan kebijakan tentang operasi lalu lintas perjalanan kereta api, pemasaran angkutan penumpang dan pemasaran angkutan barang, direktorat operasi mempunyai fungsi:

- a. Perumusan dan penyusunan program lalu lintas perjalanan kereta api
 - b. Analisis dan evaluasi pasar, tarif dan peraturan, promosi dan penjualan, serta verifikasi pendapatan angkutan penumpang
 - c. Analisis dan evaluasi pasar, tarif dan peraturan, promosi dan penjualan, serta verifikasi pendapatan angkutan barang
4. Direktorat Sumber Daya Manusia

Direktorat sumber daya manusia merupakan satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT Kereta Api (persero) dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS,

mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun ketetapan kebijakan tentang perencanaan, pengembangan dan pengendalian sumber daya manusia, administrasi kepegawaian, serta pengembangan organisasi dan tata laksana, direktorat sumber daya manusia mempunyai fungsi:

- a. Perumusan dan penyusunan program perencanaan dan pengendalian SDM, pembinaan dan pengembangan SDM, serta kebutuhan pendidikan dan pelatihan, kesehatan, keselamatan kerja, kesejahteraan dan pembinaan jasmani dan rohani SDM, pembinaan dan pemberian pelayanan kesehatan
- b. Perumusan dan penyusunan program sistem informasi pegawai PT Kereta Api (Persero) dan tata usaha kepegawaian, mutasi, pemberhentian dan pensiun, pengadaan SDM, penyelesaian masalah kepegawaian dan hubungan ketenagakerjaan
- c. Perumusan dan penyusunan program tentang pengembangan organisasi, tata laksana dan peraturan dinas, serta analisis dan pengukuran jabatan.

5. Direktorat Pengembangan Usaha

Direktorat pengembangan usaha merupakan satuan organisasi di lingkungan kantor pusat PT Kereta Api (Persero) dipimpin oleh seorang direktur sebagai anggota direksi yang bertanggung jawab kepada RUPS, mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun ketetapan kebijakan tentang pengelolaan investasi perusahaan yang bersifat pengembangan usaha, serta pemanfaatan aset non produktif dan pembinaan kerja sama usaha, direktorat pengembangan usaha mempunyai fungsi:

- a. Perumusan dan penyusunan program investasi yang bersifat pengembangan usaha
- b. Perumusan dan penyusunan program penelitian potensi dan perencanaan pengembangan
- c. Pemanfaatan aset perusahaan non produktif dan pembinaan kerja sama usaha

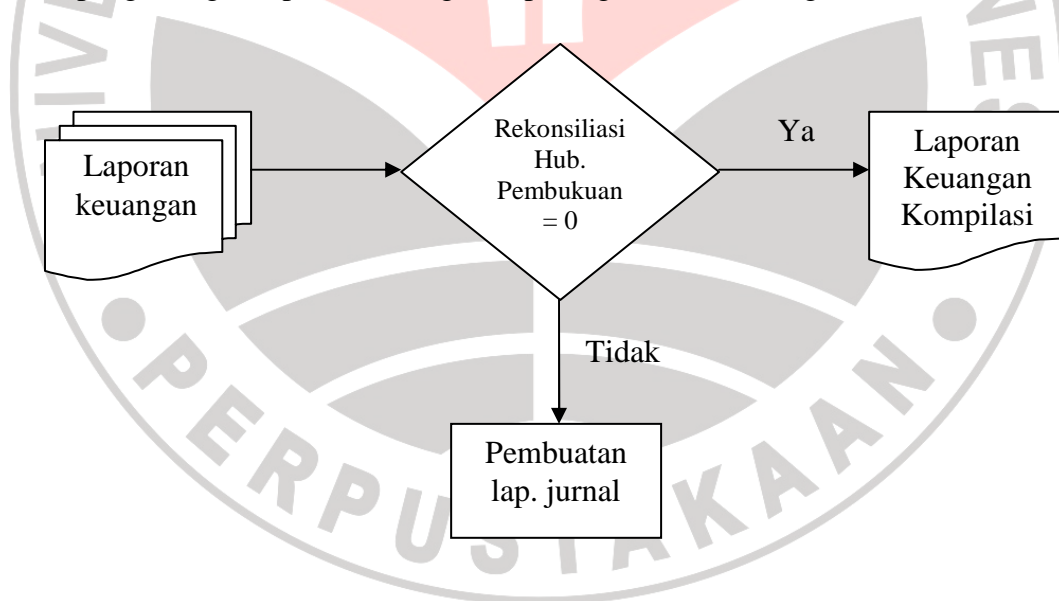
4.1.6 Sistem Yang Digunakan PT Kereta Api (Persero) Dalam Membuat Laporan Keuangan

Laporan keuangan yang dibuat di kantor pusat merupakan hasil penggabungan dari laporan-laporan keuangan yang ada di daerah operasi dan juga dari antar divisi, laporan keuangan tersebut dibuat di bagian kantor unit akuntansi. Adapun dalam pembuatan laporan keuangan ini menggabungkan laporan keuangan dari antar divisi. Terdapat 17 divisi diantaranya:

1. Daerah Operasi (Daop) 1, terdapat di Jakarta
2. Daerah Operasi (Daop) 2, terdapat di Bandung
3. Daerah Operasi (Daop) 3, terdapat di Cirebon
4. Daerah Operasi (Daop) 4, terdapat di Semarang
5. Daerah Operasi (Daop) 5, terdapat di Purwokerto
6. Daerah Operasi (Daop) 6, terdapat di Yogyakarta
7. Daerah Operasi (Daop) 7, terdapat di Madiun
8. Daerah Operasi (Daop) 8, terdapat di Surabaya
9. Daerah Operasi (Daop) 9, terdapat di Jember

10. Daerah Jabodetabek yang memiliki kantor di Jakarta
11. Divisi Regional (Divre) I, terdapat di Sumatra Utara
12. Divisi Regional (Divre) II, terdapat di Sumatra Barat
13. Divisi Regional (Divre) III, terdapat di Sumatra Selatan
14. Kantor Pusat
15. Divisi latihan terdapat di Bandung
16. Divisi sarana terdapat di Bandung
17. Divisi properti yang terdiri dari :
 - a. Sub divisi periklanan terdapat di Bandung
 - b. Sub divisi grafika terdapat di Bandung

Cara penghitungan laporan keuangan dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 4.2

Diagram Alur Laporan Keuangan

Sumber: Diagram alur Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero)

Keterangan :

Perhitungan laporan keuangan dimulai dari perhitungan laporan keuangan di berbagai divisi, dengan demikian disini terjadi 17 kali perhitungan laporan keuangan. Setelah semua divisi melakukan perhitungan laporan keuangan, kemudian dilakukan rekonsiliasi hubungan pembukuan. Rekonsiliasi hubungan pembukuan ini dilakukan di kantor pusat, dengan cara mendatangkan bagian akuntansi dari semua divisi. Kegiatan ini dilakukan empat kali, kegiatan rekonsiliasi hubungan pembukuan dilakukan dengan menghubungkan dari satu divisi dengan divisi lainnya, hal ini dikerjakan seperti halnya perhitungan matrik sehingga dihasilkan angka nol dengan kata lain nihil, maksudnya semua divisi sudah melaporkan laporan keuangan yang sesuai. Seandainya hasil yang dihasilkan tidak nihil, maka divisi yang bersangkutan harus melakukan pembuatan laporan junal saat itu juga. Setelah rekonsiliasi hubungan pembukuan selesai, maka akan menghasilkan laporan keuangan kompilasi. Laporan keuangan tersebut yang dijadikan data dalam perhitungan laporan likuiditas dan profitabilitas.

4.2 Deskripsi Variabel Penelitian

4.2.1 Perkembangan Struktur Modal

Struktur modal dalam setiap perusahaan dapat dibedakan menjadi dua yaitu modal dari pemilik (modal sendiri) dan modal yang berasal dari kreditur (modal asing). Struktur atau komposisi permodalan diukur dan dinyatakan berdasarkan jumlah relatif dari berbagai sumber dana atau permodalan tersebut. Struktur modal

sebaiknya diatur sedemikian rupa sehingga dapat menjamin terciptanya stabilitas finansial. Struktur modal merupakan bagian dari struktur keuangan, struktur modal merupakan perimbangan utang jangka panjang perusahaan yang merupakan sumber-sumber pendanaan perusahaan secara permanen.

Adapun perkembangan persentase utang jangka panjang dan modal sendiri pada PT Kereta Api (Persero) dari tahun 1999 sampai 2007 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1
Persentase Utang Jangka Panjang dan Modal Sendiri
PT Kereta Api (Persero)

Tahun	Utang Jangka Panjang (Rp)	Modal Sendiri (Rp)	Utang Jangka Panjang (%)	Modal Sendiri (%)
1999	87.608.528.615	2.234.997.973.285	3,77	96,23
2000	201.943.740.325	2.257.839.819.159	8,21	91,79
2001	642.013.026.493	2.329.542.747.793	21,61	78,39
2002	788.920.658.747	2.339.681.239.717	25,22	74,78
2003	932.578.619.597	2.344.182.603.317	28,46	71,54
2004	311.075.488.543	2.345.851.815.445	11,71	88,29
2005	436.728.480.715	2.350.354.875.425	15,67	84,33
2006	1.393.277.065.829	3.231.381.270.743	30,13	69,87
2007	1.946.994.008.035	3.649.317.506.094	34,79	65,21
Σ			179,57	720,43
Rata-rata			19,95	80,05

Sumber : Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) diolah

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa struktur modal tahun 1999 menunjukkan komposisi 3,77% untuk utang jangka panjang dan 96,23% untuk modal sendiri. Sedangkan tahun 2000 menjadi 8,21% untuk utang jangka panjang dan 91,79% untuk modal sendiri. Dari data tersebut terlihat bahwa utang jangka panjang mengalami peningkatan pada tahun 2000 dari tahun sebelumnya dan terus

mengalami peningkatan sampai tahun 2003, penurunan utang jangka panjang terjadi pada tahun 2004 menjadi 11,71% dari 28,46% pada tahun 2003. Persentase paling tinggi untuk utang jangka panjang dari tahun 1999 sampai tahun 2007 terjadi pada tahun 2007 sebesar 34,79%. Sedangkan modal sendiri pada tahun 2000 mengalami penurunan sebesar 4,44% dari tahun 1999 sebesar 96,23% yang merupakan persentase paling tinggi untuk modal sendiri, penurunan modal sendiri terus terjadi sampai tahun 2003, mulai terjadi penambahan menjadi 88,29% pada tahun 2004 tetapi pada tahun berikutnya mulai terjadi penurunan sampai tahun 2007.

Bila dilihat dari komposisi masing-masing sebesar 179,57% untuk utang jangka panjang dan 720,43% untuk modal sendiri. Kemudian, bila dilihat dari rata-ratanya sebesar 19,95% untuk utang jangka panjang dan 80,05% untuk modal sendiri. Maka dapat disimpulkan bahwa komposisi utang jangka panjang lebih kecil dari komposisi modal sendiri, artinya komposisi modal yang dimiliki perusahaan mempunyai kemampuan untuk menjamin seluruh modal pinjaman jangka panjang selama periode tertentu atau perusahaan mempunyai kemampuan yang baik dalam menutupi utang jangka panjang. Berikut ini merupakan struktur modal PT Kereta Api (Pesero):

Tabel 4.2
Struktur Modal PT Kereta Api (Persero)

Tahun	Utang Jangka Panjang (Rp)	Modal Sendiri (Rp)	Struktur Modal (%)
1999	87.608.528.615	2.234.997.973.285	3,91
2000	201.943.740.325	2.257.839.819.159	8,94
2001	642.013.026.493	2.329.542.747.793	27,56
2002	788.920.658.747	2.339.681.239.717	33,72
2003	932.578.619.597	2.344.182.603.317	39,78
2004	311.075.488.543	2.345.851.815.445	13,26
2005	436.728.480.715	2.350.354.875.425	18,58
2006	1.393.277.065.829	3.231.381.270.743	43,12
2007	1.946.994.008.035	3.649.317.506.094	53,35
Σ			242,22
Rata-rata			26,91

Sumber : Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) diolah

Untuk melihat lebih jelas peningkatan dan penurunan struktur modal PT. Kereta Api (Persero) dari periode 1999 sampai 2007 dapat dilihat dari grafik berikut ini:



Gambar 4.3
Perkembangan Struktur Modal PT Kereta Api (Persero)
Sumber : Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) diolah

Dari tabel 4.2 dan grafik 4.3 di atas, perkembangan struktur modal dari tahun 1999 sampai dengan tahun 2007 mengalami kenaikan. Struktur modal terendah terjadi pada tahun 1999 sebesar 3,91% dan struktur modal tertinggi terjadi pada tahun 2007 sebesar 53,35%, sedangkan rata-rata struktur modal dari tahun 1999 sampai tahun 2007 sebesar 26,91%.

Pada tahun 1999, perusahaan mempunyai struktur modal sebesar 3,91%, artinya bahwa dari Rp 0,04 setiap utang jangka panjang perusahaan dijamin oleh setiap Rp 1 modal sendiri perusahaan. Tahun 2000, perusahaan mempunyai struktur modal sebesar 8,94% artinya bahwa dari Rp 0,09 setiap utang jangka panjang perusahaan dijamin oleh setiap Rp 1 modal sendiri perusahaan. Dari tahun 1999, struktur modal perusahaan mengalami kenaikan sampai tahun 2003 mencapai 39,78%. Pada tahun 2004, struktur modal perusahaan mengalami penurunan dari tahun sebelumnya menjadi 13,26%, tetapi mulai mengalami kenaikan lagi pada tahun 2005 menjadi 18,58%, kenaikan struktur modal terus terjadi sampai tahun 2007 menjadi 53,35%.

4.2.2 Perkembangan Profitabilitas

Untuk mengukur efisiensi dari penggunaan modal perusahaan biasanya digunakan salah satu rasio profitabilitas. Untuk menghitung profitabilitas suatu perusahaan terdapat beberapa cara, tergantung pada laba dan modal yang akan dibandingkan diantaranya yaitu *Return on Equity* (ROE), rasio ini digunakan untuk mengetahui sampai sejauh mana tingkat efisiensi dari modal sendiri yang

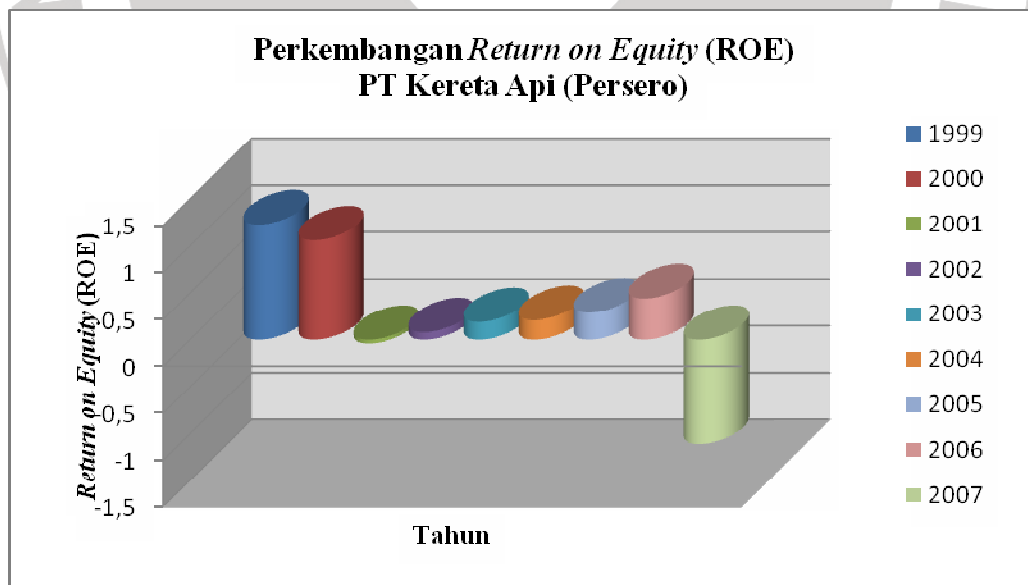
digunakan. Adapun perkembangan ROE pada PT Kereta Api (Persero) dari tahun 1999 sampai 2007 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.3
Return on Equity (ROE) PT Kereta Api (Persero)

Tahun	Laba (Rugi) Bersih (Rp)	Modal Sendiri (Rp)	ROE (%)
1999	27.578.835.708	2.234.997.973.285	1,23
2000	23.856.438.459	2.257.839.819.159	1,06
2001	(820.162.037)	2.329.542.747.793	-0,04
2002	1.851.142.754	2.339.681.239.717	0,08
2003	4.501.363.600	2.344.182.603.317	0,19
2004	4.912.766.267	2.345.851.815.445	0,21
2005	6.907.966.625	2.350.354.875.425	0,29
2006	14.206.708.342	3.231.381.270.743	0,44
2007	(40.506.296.353)	3.649.317.506.094	-1,11
Σ			2,35
Rata-rata			0,26

Sumber : Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) diolah

Untuk melihat lebih jelas peningkatan dan penurunan ROE dari tahun 1999 sampai dengan tahun 2007 dapat dilihat dari grafik berikut ini:



Gambar 4.4
Perkembangan Return on Equity (ROE)
Sumber : Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) diolah

Dari tabel 4.3 dan grafik 4.4 diatas, profitabilitas yang dapat dilihat dalam ROE dari tahun 1999 sampai tahun 2007 mengalami fluktuasi. Profitabilitas tertinggi terjadi pada tahun 1999 sebesar 1,23%, sedangkan profitabilitas terendah terjadi pada tahun 2001 sebesar -0,04%, hal tersebut terjadi karena penurunan laba perusahaan yang cukup besar menjadi Rp 820.162.037. Sedangkan rata-rata profitabilitas dari tahun 1999 sampai tahun 2007 sebesar 0,26%.

Pada tahun 1999, ROE perusahaan sebesar 1,23%, artinya setiap rupiah modal sendiri menghasilkan laba sebesar Rp 0,123 yang tersedia bagi pemegang saham. Tahun 2000, ROE perusahaan mengalami penurunan dari tahun sebelumnya sebesar 0,17%, menjadi 1,06% ,artinya setiap rupiah modal sendiri menghasilkan laba sebesar Rp 0,106 yang tersedia bagi pemegang saham. Pada tahun 2001, ROE perusahaan mengalami penurunan dari tahun sebelumnya menjadi -0,04% karena laba perusahaan mengalami penurunan. Pada tahun 2002, laba perusahaan mulai mengalami kenaikan menjadi Rp 1.851.142.754 dari tahun 2001 sebesar Rp 820.162.037, sehingga nilai ROE perusahaan menjadi 0,08% pada tahun 2002, walaupun kenaikan tersebut relatif kecil. Kenaikan tersebut terjadi sampai tahun 2006 sebesar 0,15% dari tahun 2005, sedangkan pada tahun 2007 kembali menurun menjadi -1,11%.

4.3 Analisis Statistik Data

Tujuan dari analisis statistik data adalah untuk mengetahui apakah struktur modal (variabel X) mempunyai pengaruh atau tidak terhadap profitabilitas (variabel Y) pada PT Kereta Api (Persero). Berikut data variabel X dan Y yang disajikan pada tabel 4.4

Tabel 4.4
Nilai Variabel

Tahun	X	Y	XY	X ²	Y ²
1999	3,92	1,23	4,82	15,37	1,51
2000	8,94	1,06	9,48	79,92	1,12
2001	27,56	-0,04	-1,10	759,55	0
2002	33,72	0,08	2,70	1137,04	0
2003	39,78	0,19	7,56	1582,45	0,04
2004	13,26	0,21	2,78	175,83	0,04
2005	18,58	0,29	5,39	345,22	0,08
2006	43,12	0,44	18,97	1859,33	0,19
2007	53,35	-1,11	-59,22	2846,22	1,23
Σ	242,23	2,35	-8,62	8800,93	4,21

Sumber : Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) diolah

4.3.1 Pengujian Koefisien Korelasi Pearson Product Moment

$$\begin{aligned}
 r &= \frac{n(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n\sum X^2 - (\sum X)^2\} \{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}} \\
 &= \frac{9(-8,62) - (242,23)(2,35)}{\sqrt{\{9(8.800,93) - (242,23)^2\} \{9(4,23) - (2,35)^2\}}} \\
 &= \frac{(-77,58) - (569,24)}{\sqrt{(79.208,37 - 58.675,37)(38,07 - 5,52)}} \\
 &= \frac{-646,82}{\sqrt{(20.533)(32,55)}}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{-646,82}{\sqrt{668.349,15}} \\
 &= \frac{-646,82}{817,53} \\
 &= -0,791
 \end{aligned}$$

Dari hasil perhitungan di atas, maka diperoleh nilai koefisien korelasi antara struktur modal dengan profitabilitas adalah sebesar -0,791 sama dengan hasil perhitungan dengan bantuan SPSS versi 16, yaitu sebesar -0,791 (tabel korelasi terlampir). Berdasarkan perhitungan tersebut nilai tersebut menunjukkan antara struktur modal dan ROE bersifat negatif atau tidak searah.

4.3.2 Koefisien Determinasi

Untuk mengetahui besarnya pengaruh struktur modal terhadap profitabilitas, maka digunakan perhitungan koefisien determinasi sebagai berikut ini:

$$\begin{aligned}
 Kd &= r^2 \times 100\% \\
 &= (0,791)^2 \times 100\% \\
 &= 62,5\%
 \end{aligned}$$

Koefisien determinasi dari data di atas adalah sebesar 62,5% sama dengan hasil perhitungan dengan bantuan SPSS versi 16 (tabel R Square terlampir). Hal ini berarti bahwa profitabilitas dipengaruhi oleh struktur modal sebesar 62,5%, selebihnya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

4.3 Pembahasan

4.4.1 Struktur Modal PT Kereta Api (Persero)

Pada prinsipnya sebuah perusahaan membutuhkan dana. Pemenuhan dana tersebut dapat berasal dari sumber intern maupun sumber ekstern. Namun pada umumnya perusahaan menggunakan modal sendiri sebagai modal permanen dari pada modal asing yang hanya digunakan sebagai pelengkap apabila dana tersebut kurang mencukupi.

Pada tahun 1999, PT Kereta Api (Persero) mengalami pengalihan bentuk perusahaan dari PERUM menjadi PERSERO dimana perusahaan memasuki masa transisi dan dapat terlihat pada neraca dan laporan laba rugi perusahaan bahwa komponen aktiva, kewajiban, dan modal pada saat perusahaan berbentuk PERUM dilikuidasi atau dihilangkan dengan diambil alih pemerintah sehingga proses pencatatannya dalam neraca berubah. Komponen utang jangka panjang setelah perusahaan menjadi PERSERO akan dimasukkan dalam komponen modal sehingga utang jangka panjang yang semula menjadi kewajiban perusahaan menjadi kewajiban yang ditanggung oleh pemerintah.

Berdasarkan deskripsi data variabel sebelumnya, struktur modal PT Kereta Api (Persero) dari tahun 1999 sampai dengan 2007 cenderung mengalami kenaikan, struktur modal tertinggi terjadi pada tahun 2007 sebesar 53,35% dan struktur modal terendah terjadi pada tahun 1999 sebesar 3,91%, sedangkan rata-rata struktur modal dari tahun 1999 sampai tahun 2007 sebesar 26,91%.

Pada tahun 1999, perusahaan mempunyai struktur modal sebesar 3,91% yang artinya bahwa dari Rp 0,04 setiap utang jangka panjang perusahaan dijamin

oleh setiap Rp 1 modal sendiri perusahaan. Kenaikan tersebut terjadi sampai dengan tahun 2003 menjadi 39,78%, penurunan struktur modal terjadi pada tahun 2004 menjadi 13,26%, hal tersebut terjadi karena jumlah utang jangka panjang mengalami penurunan menjadi Rp 311.075.488.543. Tetapi, pada tahun 2005 sampai tahun 2007 jumlah utang jangka panjang dan modal sendiri mengalami peningkatan, sehingga struktur modal pada tahun 2005 sampai tahun 2007 mengalami kenaikan.

Bila dilihat dari persentase jumlah utang jangka panjang sebesar 179,57% dan 720,43% untuk jumlah modal sendiri. Sedangkan persentase rata-rata untuk utang jangka panjang 19,95% dan 80,05% untuk modal sendiri. Setelah diketahui perimbangan antara utang jangka panjang dan modal sendiri, maka apabila dilihat dari aturan struktur finansial konservatif menetapkan bahwa besarnya modal asing dalam keadaan bagaimanapun juga tidak boleh melebihi besarnya modal sendiri. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa perbandingan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri tidak boleh melebihi 1 : 1 atau dengan kata lain Debt ratio jangan lebih dari 50%, sehingga modal sendiri mempunyai kemampuan dalam menanggung risiko usaha atau dapat menjamin seluruh utang jangka panjang, hal ini akan memberikan pengaruh yang baik terhadap kreditur maupun terhadap perusahaan sendiri.

Dari hasil perhitungan dapat dilihat bahwa komposisi utang jangka panjang lebih kecil dari komposisi modal sendiri dengan perimbangan relatif 20% : 80%. Hal tersebut menunjukkan bahwa komposisi modal yang dimiliki perusahaan mempunyai kemampuan untuk menjamin seluruh modal pinjaman atau utang

jangka panjang selama periode tersebut, artinya struktur modal yang dimiliki perusahaan mempunyai kemampuan yang baik dalam menutupi utang jangka panjang.

4.4.2 Profitabilitas PT Kereta Api (Persero)

Untuk mengukur efisiensi perusahaan tidak hanya melihat dari laba perusahaan yang besar, karena laba yang besar bukan merupakan ukuran bahwa perusahaan tersebut telah bekerja secara efisien. Tingkat efisien baru dapat diketahui dengan membandingkan laba yang diperoleh dengan modal yang digunakan untuk menghasilkan laba tersebut, dengan kata lain melalui perhitungan profitabilitas.

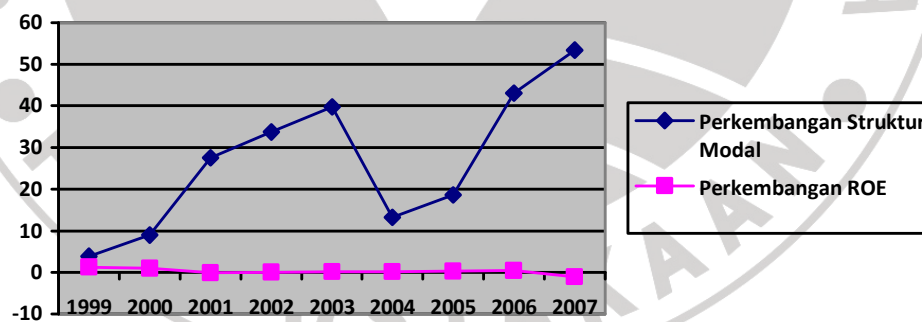
Profitabilitas yang dilihat dari ROE pada PT Kereta Api (Persero) dari tahun 1999 sampai dengan tahun 2007 mengalami fluktuasi. Rata-rata profitabilitas dari tahun 1999 sampai tahun 2007 sebesar 0,26%. Profitabilitas perusahaan paling tinggi sebesar 1,23% pada tahun 1999, artinya setiap rupiah modal sendiri menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,123 yang tersedia bagi pemegang saham. Profitabilitas perusahaan paling rendah sebesar -0,04% pada tahun 2001, karena pada tahun tersebut terjadi penurunan laba perusahaan menjadi Rp 820.162.03, penurunan laba tersebut diakibatkan karena pendapatan yang tidak tercapai atau pendapatan yang diperoleh lebih rendah, begitu pula penurunan laba yang terjadi pada tahun 2007.

Dalam hubungannya dengan ROE, penambahan modal pinjaman hanya dapat dibenarkan apabila penggunaan modal pinjaman memberikan efek yang

menguntungkan terhadap modal sendiri apabila *rate of return* lebih tinggi dari pada biaya modalnya atau bunganya. Dengan kata lain penambahan modal pinjaman itu hanya dibenarkan apabila ROE dengan tambahan modal pinjaman lebih besar dari pada ROE dengan modal sendiri. Sebaliknya penambahan modal pinjaman akan memberikan efek finansial yang merugikan terhadap modal sendiri jika *rate of return* tambahan modal pinjaman tersebut lebih kecil dari pada bunganya.

4.3.3 Pengaruh Struktur Modal terhadap Profitabilitas pada PT Kereta Api (Persero)

Sebelum dilakukan analisis antara struktur modal terhadap profitabilitas perusahaan, berikut ini ditampilkan grafik perbandingan perkembangan antara kedua variabel tersebut dalam satu gambar:



Gambar 4.5
Perbandingan Perkembangan Struktur Modal dan Return On Equity (ROE)
 Sumber : Laporan Keuangan PT Kereta Api (Persero) diolah

Dari grafik tersebut terlihat bahwa perkembangan struktur modal tidak searah dengan kondisi profitabilitas perusahaan.

Berdasarkan deskripsi data variable sebelumnya, nilai koefisien korelasi yang didapat adalah sebesar -0,791 (negatif). Hal tersebut menunjukkan adanya hubungan negatif yang kuat atau korelasi langsung tidak searah antara struktur modal dan profitabilitas, sehingga bila struktur modal meningkat maka profitabilitas akan menurun dan bila struktur modal menurun maka profitabilitas akan meningkat. Dari perhitungan tersebut, maka hipotesis penelitian yang menyatakan bahwa struktur modal berpengaruh positif terhadap profitabilitas pada PT Kereta Api (Persero) periode 1999-2007, ditolak.

Struktur modal mempunyai pengaruh negatif yang kuat terhadap profitabilitas yang berarti bila jumlah modal pinjaman perusahaan meningkat akan menurunkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dari modal sendiri yang digunakan. Pengaruh negatif juga dikarenakan faktor-faktor lain seperti beban biaya yang relatif tinggi sehingga menimbulkan adanya peningkatan beban biaya. Secara umum laba bersih ditunjang oleh pendapatan yang cukup besar. Jadi efisiensi penggunaan dana masih belum optimal, terbukti dengan kecilnya ROE. Dengan demikian manajemen perlu mengoptimalkan penggunaan dana dan meminimalisasi biaya operasi agar tercipta efisiensi dan efektifitas penggunaan dana. Adapun hasil perhitungan koefisien determinasi diperoleh nilai 62,5%. Angka tersebut berarti bahwa variasi naik atau turunnya struktur modal mempengaruhi profitabilitas pada PT. Kereta Api (Persero) sebesar 62,5%, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dibahas pada penelitian ini seperti *net profit margin* dan efisiensi penggunaan aktiva (*total asset turnover*).