BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Sejarah Singkat PT. Kereta Api (Persero) Bandung

Sejarah adalah kejadian dimasa lampau yang berkaitan dengan masa sekarang, dimana kejadian tersebut diyakini kebenaranya. Begitu pula halnya dengan sejarah perkembangan PT. Kereta Api (Persero) Bandung melewati beberapa peristiwa yang penting sejalan dengan Negara Republik Indonesia.

Menurut perkembangannya perkeretaapian di Indonesia mengalami berbagai tahap, antara lain :

a. Zaman Hindia Belanda
b. Zaman Pendudukan Jepang
c. Zaman Kemerdekaan Indonesia (1945-1950)
d. Zaman penyerahan kedaulatan (1950-Kini)

A. Zaman Hindia Belanda

Di Indonesia kereta api sudah dikenal sejak abad ke-19 dan dijalankan pertama kali tanggal 17 Juni 1868 antara Kota Semarang (Kemijen) dan Tanjung dengan jarak 26 Km, sebagai kelanjutan adanya perkeretaapian di Indonesia dimulai dengan pemasangan lalu lintas Semarang-Surakarta oleh NISM (Nedelands Indische Spoorweg Matschappy).

Pencakulan pertama untuk memasang lalu lintas tersebut dilakukan oleh Gubernur Jendral Sloet Van Beele di Semarang pada tanggal 12 Februari 1870, seluruhnya telah dibuka dan dipasang untuk umum.

Lintas Jakarta-Bogor dimulai pemasangan pada tanggal 10 April 1868 dan selasai pada tahun 1873, pemasangan lalu lintas kereta apinya dilakukan oleh NISM kemudian diambil alih oleh SS (State Spoorwagon). Di Suimatra Barat pada bulan Juli 1891 telah dibuka Palu-Aer-Padang. Di Sumatra Utara telah dipasang lalu lintas Labuan-Medan pada tanggal 25 Juli 1886 oleh DSM (Deli Spoorweg Matscchappy). Di Sumatra Selatan pada tanggal 1912 dimulai dengan pemasangan Teluk Bentuk-Prabumulih, juga di Sulawesi pada tanggal 1 Julli 1923 telah dipasang lintas Kassar-Tekelar, disamping SS yang diusahakan oleh Hindia Belanda, terdapat juga 11 tempat perkeretaapian swasta di Jawa dan I di Semarang antara lain :

1. NV Nederlandsch Indische Spoorweg Matschappy (NISM)
2. NV Semarang Cherebon Straamtram Matschappy (SCS)
3. NV Semarang Joane Straamtram Matschappy (SJS)
4. NN Sarajoe Dal Straamtram Matschappy (SDS)
5. NV Oast Java Dal Straamtram Matschappy (SOS)
6. NV Modjokerto Straamtram Matschappy (MELSM)
7. NV Kediri Straamtram Matschappy (KSM)
8. NV Malang Straamtram Matschappy (MSM)
9. NV Pasuruan Straamtram Matschappy (PSM)
10. NV Probolinggo Straamtram Matschappy (PBSM)

11. NV Madura Straamtram Matschappy (MDSM)
12. NV Deli Straamtram Matschappy (DSM).

Peranan perkeretaapian swasta sebagai prasarana perekonomian pada waktu itu menimbangi peranan usaha pemerintah dengan nama Staat Spoorweg (SS). Pemerintah Belanda memasang jaringan-jaringan di Jawa yang diarahkan pada tujuan penyempurnaan administrasi pemerintah dalam rangka menjamin Keamana pertahanan dalam negri. Pemasangan jaringa Kereta Api di Aceh dilaksanakan oleh Departemen Penerangan (Department Van Corleg). Pada tahun 1917 pengesahan beralih dari militer (Dept. Penerangan) kepada SS dengan tujuan untuk mengamankan hasil usaha yang dinamakan ”PASIFIRATIS”.

B. Zaman Pendudukan Jepang

Dengan datangnya bala tentara Jepang, maka semua perkeretaapian di Indonesia disatukan dalam satu pimpinan. Di Jawa berada dibawah Angktatan Darat (Riyuku) dan disumatra dibawah Angkatan Laut (Kaigun). Di Jawa dinamakan SIYUKU SOKYUKU dan kemudian TEKINDO KYUKU dibagi menjadi tiga daerah bagian, yaitu :

1. Barat (Soibu Kyuku)
2. Tengah (Khubu Kyuku)
3. Timur (Tehu Kyuku)

Masing-masing daerah tersebut diatas dibagi lagi dalam inspeksi (Zimusoho) yang masing-masing berdiri sendiri dengan nama Keto Sumatra tetsudo (Aceh dan DSM), Seibu Sumatra Tetsudo (Jawa Barat), dan Nanbu Sumatra tetsudo (Sumatra selatan).

Secara resmi pimpinan pusat dipegang oleh pejabat sipil atau militer Jepang, meskipun pada kenyataannya pegawai bangsa Indonesia yang melaksanakan pekerjaanya.

C. Zaman Kemerdekaan Indonesia (1045 – 1950)

Di tahun 1945-1950 ini, seluruh rakyat Indonesia berjuang untuk mempertahankan kemerdekaan tanah airnya. Perusahaan Kereta Api dengan nama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) yang lahirnya tanggal 28 September 1945 dari semula telah menunjukan dan membuktikan untuk perjuangan kemerdekaan ini.

Perjuangan para karyawan telah berhasil pula menyumbangkan jasa yang penting seperti :

1. Memudahkan anggota Republik Indonesia ke Yogyakarta
2. Angkutan Apsi
3. Angkutan beras untuk Indonesia
4. Angkutan rencana laskar ke Front

Pada masa itu juga berbagai kesulitan, hambatan, dan teknis operasional para karyawan yang secara improvisasi menutup kekurangan atau kebutuhan yang timbul.

D. Zaman Penyerahan Kedaulatan (1950-Kini)

Pada tanggal 25 Mei 1963 DKARI berubah menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) dimana pembiayaan untuk Kereta Api dilakukan berdasarklan Hit And Run Polliey dalam arti bilamana dapat dikemukakan dana –

dana yang belum ada tujuannya, maka dana ini dipergunakan untuk keperluan PNKA.

Pada tanggal 15 September 1971 terjadi perubahan status dari PNKA menjadi PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api), dan status pegawainya menjadi pegawai negri, hal ini sesuai dengan peraturan pemerintah No. 44 dan No. 45 tahun 1974 pasal 23, yaitu bahwa PJKA merupakan unit organisasi dalam lingkungan Departemen Perhubungan, dimana kedudukan, tugas, fungsi, dan susunan organisasi diatur sendiri. Namun Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1971 baru terealisasi setelah dikeluarkan Surat Keputusan bersama antara Menkeu dan Menhub No.127/KMK/07/1979/KM.96/LD.302/PHB/79, juga dengan dikeluarkannya Keputusan Mentri Perhubungan No.SK,33/01.002/PHB/1979 yaitu mengenai pembentukan panitia likuidasi PNKA, maka tanggal 1 April 1979 secara resmi PNKA berubah menjadi PJKA.

Pada tanggal 23 Februari 1991 secara remi berubah status menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Perubahan ini berdasarkan Keputusan Mentri Perhubungan No.8 tahun 1991.

Menurut mentri perhubungan menimbang bahwa perubahan status bentuk usaha, Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perusahaan Kereta Api (PERUM) berdasarklan peraturan pemerintah No.57 tahun 1990 dipandang perlu merumuskan tugas, fungsi, dan susunan organisasi perusahaan dan pelayanan kereta Api. Sehubungan dengan alasan pengalihan bentuk PERJAN menjadi PERUM, pemerintah memandang perlu ditetapkannya Peraturan Pemerintah No.19/1998 tanggal 3 Februari 1998, Keputusan Presiden No.38/1999 tanggal 17

Mei 1999 dan Akta Notaris Imas Fatimah, Sh No.2 tanggal 1 Juni 1999, Perusahaan Umum Kereta Api berubah manjadi PT. Kereta Api (Persero).

4.1.2 Visi dan Misi PT. Kereta Api (Persero) Bandung

Visi dari PT. Kereta Api (Persero) Bandung adalah terwujudnya Kereta Api sebagai pilihan utama jasa transportasi, yang mengutamakan

- Semua lapisan masyarakat sebagai pelanggan.
- Terdepan dalam keselamatan dan keandalan.
- Karyawan bangga dan sejahtera.
- Keuangan Perusahaan Kuat

Misi dari PT. Kereta Api (Persero) Bandung adalah mewujudkan jasa pelayanan transportasi massal dengan menghasilkan jasa sesuai dengan kebutuhan pelanggan dan penugasan pemerintah, tingkat keselamatan dan pelayanan yang semakin tinggi dan penyelenggaraan semakin efisien.

4.1.3 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero)

Semakin banyaknya jasa transportasi di Indonesia menuntut perubahan baik dari segi kelayakan bisnis maupun pelayanan, yang pada gilirannya membawa pengaruh bagi organisai perusahaan. Untuk mengantisipasi hal tersebut, perlu diadakan perubahan struktur organisasi secara bertahap, hal ini mengarah kepada struktur organisasi perusahaan. Untuk lebih jelasnya berikut ini Struktur Organisasi yang terdapat pada PT. Kereta Api (Persero):

1. Direktorat keuangan

Direktorat Keuangan adalah satuan organisasi dilingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero). Direktorat Keuangan dipimpin oleh seorang Direktor

sebagai anggota Direksi yang bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Direktorat keuangan terdiri dari :

a. Sub Direktorat Anggaran
b. Sub Direktorat Administrasi Keuangan
c. Sub Direktorat Akuntasi
d. Sub Direktotar Sediaan

2. Sub Direktorat Anggaran

Sub Direktorat Aggaran adalah satuan organisasi dilingkungan kantor pusat Kereta Api yang berada dibawah Direktorat Keuangan. Sub Direktorat Anggaran terdiri dari

a. Sub Direktorat Anggaran I
b. Sub Direktorat Anggaran II
c. Sub Direktorat Anggaran III
d. Sub Direktorat Anggaran IV

3. Sub Direktorat Administrasi Keuangan

Sub Direktorat Administrasi Keuangan terdiri dari empat seksi, masing-masing dipimpin oleh seorang kepala seksi yaitu :

a. Seksi Bendahara Kantor Pusat
b. Seksi Evaluasi Pelaksanaan Pembayaran
c. Seksi Pengendalian dan Pendayagunaan Kas Perusahaan
d. Seksi Asuransi dan PUKK

4. Sub Direktorat Akuntansi

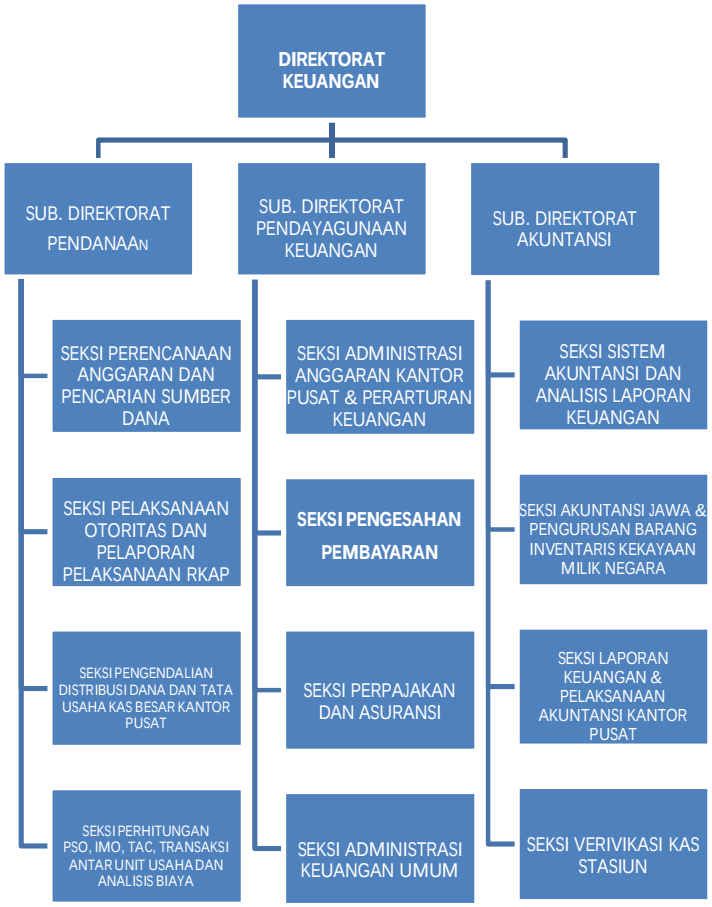
Sub Direktorat Akuntansi terdiri dari empat seksi, masing-masing dipimpin oleh seorang kepala seksi yaitu terdiri darii :

a. Seksi Akuntansi Umum
b. Seksi Akuntansi Biaya
c. Seksi Verivikasi Kas
d. Seksi Akuntansi Pendukung

5. Sub Direktorat Sediaan

Sub Direktorat Sediaan terdiri dari tiga seksi yaitu :

a. Seksi Perencanaan Pengadaan
b. Seksi Pengendalian dan Distribusi
c. Seksi Informasi Sediaan. Untuk lebih struktur organisasi pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung, dapat dilihat pada gambar 4.1 dibawah ini :



Gambar 4.1

Struktur Organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bandung

(Sumber: PT.Kereta Api Indonesia (persero) Bandung. (Data 2010)

4.1.4 Deskripsi Jabatan

I. Direktorat Keuangan

Direktorat Keuangan dipimpin oleh seorang direktur sebagai direksi yang bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Direktur Keuangan mempunyai tugas pokok membina dan mengelola keuangan, serta memetapkan kebijakan tentang pendanaan, pendayagunaan keuangan dan akuntansi.

Untuk menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana disebutkan diatas, Direktorat keuangan mempunyai fungsi :

1. Penatausahaan kas besar, perhitungan Public Service Obligation (PSO), Infrastructure Maintanance and Operation (IMO), Track Acces Charge (TAC), transaksi antar unit usaha dan analisis perumusan dan penyusunan Rencana Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP), perencanaan kebutuhan dan pencairan sumber dana, pelaksanaan otorisasi dan pengendalian anggaran, distribusi dana, serta penatausahaan biaya.
2. Perumusan, penyusunan dan pengendalian peraturan keuangan dan administrasi anggaran, pelaksanaan pengesahan anggaran, pelaksanaan pengesahan pembayaran, perhitungan penyelesaian dan pelaporan perpajakan, asuransi dan Tuntutan Ganti Rugi (TGR), serta melaksanakan kesekretariatan Direktorat keuangan.
3. Perumusan dan penyusunan sistem dan prosedur akuntansi, penyusunan laporan rugi / laba, pembuatan laporan keuangan, pembinaan akuntansi daerah, pelaksanaan buku kas stasiun, serta membina memeriksa kas, laporan keungan komplikasi DAOP di Jawa dan pengurusan barang inventaris.

   Susunan Organisasi Direktorat Keuangan Terdiri dari :

   a. Sub Direktorat Pendanaan

      - Seksi Perencanaan Anggaran dan Pencarian Sumber Dana.
      - Seksi Pelaksanaan Otorisasi dan Pelaporan Pelaksanaan RKAP.

- Seksi Pengendalian, Distribusi Dana dan Tata Usaha Kas Besar Kantor Pusat.
- Seksi Perhitungan PSG, IMO, TAC, Transaksi Antar Unit Usaha dan Analisis Biaya.

b. Sub Direktorat Pendayagunaan Keuangan

- Seksi Administrasi Anggaran Kantor Pusat dan Peraturan Keuangan.
- Seksi Pengesahan Pembayaran.
- Seksi Perpajakan dan Asuransi.
- Seksi Administrasi Keuangan Umum.

c. Sub Direktorat Akuntansi

- Seksi Sistem Akuntansi dan Analisis Laporan Keuangan, Seksi Akuntansi Jawa dan Pengurus Barang Inventaris Kelayakan Milik Negara.
- Seksi Laporan Keuangan dan pelaksanaan Akuntansi Kantor Pusat.

II. Direktorat Teknik

Direktorat teknik mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun ketetapan kebijakan pembangunan, survei dan desain, standarisasi, kenaikan prasarana pokok dan sarana, pemeriharaan jalan rel dan jembatan, pemeliharaan asset tanah dan bangunan, pemeliharaan sinyal, telekomunikasi dan listrik, serta membawahi Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Balai Yasa Mekanik Jalan Rel, Balai Yasa Jembatan dan Balai Yasa Sinyal Telekomunikasi.

Untuk menyelengarakan tugas pokok yang telah disebutkan diatas Direktorat Teknik mempunyai fungsi :

1. Perencanaan teknik.
2. Penyusunan program pemeliharaan jalan rel dan jembatan.
3. Penyusunan program pemeliharaan tanah dan bangunan.
4. Penyusunan program instansi sinyal, telekomunikasi dan listrik.
5. Survei dan desain, standarisasi dan kelaikan sarana.
6. Pemeliharaan dan perbaikan alat-alat berat / ringan fasilitas pemeliharaan jalan rel.
7. Pemeliharaan dan perbaikan serta produksi jembatan serta komponennya.
8. Pemeriharaan dan perbaikan sinyal dan telekomunikasi.

   Susunan organisasi Direktorat Teknik terdiri dari :

   a. Sub Direktorat Perencanaan Teknik
      - Seksi Program Pembangunan Prasarana Pokok dan Sarana Perhitungan IMO dan TAC.
      - Seksi Survei, Desain, Standarisasi dan Kelaikan Jalan Rel dan Jembatan.
      - Seksi Survei, Desain, Standarisasi dan kelaikan sinyal, Telekomunikasi dan Listrik Tingkat Atas.
      - Seksi Evaluasi dan pengendalian Pembangunan Prasarana Pokok dan Sarana.

b. Sub Direktorat Jalan Rel dan Jembatan

- Seksi Program Anggaran Pemeliharaan Jalan Rel dan Jembatan.
- Seksi Program Pemeliharaan Jalan Rel.
- Seksi Program Pemeliharaan Jembatan.
- Seksi Program Pendayagunaan Sarana Fasilitas Pemeliharaan Jalan Rel.

c. Sub Direktorat Tanah dan Bangunan

- Seksi Program Anggaran Pemeliharaan Tanah dan Bangunan.
- Seksi Program Pemeliharaan dan Status Tanah.
- Seksi Program Pemeliharaan dan Rekayasa Bangunan.

d. Sub Direktorat Sinyal, Telekomunikasi dan listrik

- Seksi Program Anggaran dan Pemeliharaan dan Perbaikan SITELIS.
- Seksi Program Pemeliharaan dan Perbaikan Sinyal.
- Seksi program pemeliharaan dan perbaikan telekomunikasi.
- Seksi program pemeliharaan dan perbaikan listrik.

e. Sub Direktorat Teknik Sarana

- Seksi Desain dan standarisasi sarana.
- Seksi kelaikan sarana.
- Seksi evaluasi dan pengendalian sarana.

III. Pusat Perencanaan dan Pengembangan.

Pusat Perencanaan dan Pengembangan mempunyai tugas pokok melaksankan penyusunan dan pemantauan pelaksanaan program Rencana Jangka

Panjang Perusahaan (RJPP), Penelitian dan Pengembangan (LITBANG) pembangunan prasarana dan sarana, serta penyusunan sistem informasi manajemen perusahaan.

Untuk meyelenggarakan tugas pokok tersebut, pusat perencanan dan pengembangan mempunyai fungsi :

1. Penyusunan dan pemantauan pelaksanaan program.
2. Perumusan, penelitian dan pengembangan prasarana dan sarana, jaminan kualitas dan AMDAL pembangunan prasarana dan sarana.
3. Perumusan dan penyusunan program pembangunan sistem informasi manajemen perusahaan.

   Pusat Perencanaan dan Pengembangan terdiri dari :

   a. Bidang Rencana Jangka Panjang Perusahaan.
      - Seksi Penyusunan Rencana Jangka Panjang.
      - Seksi Pemantauan Pelaksanaan Jangka Panjang.
   b. Bidang Penelitian Perencanaan Prasarana dan Sarana
      - Seksi Penelitian dan Pengembangan Prasarana dan Sarana.
      - Seksi Penelitian Pengembangan Prasarana dan Sarana.
      - Seksi Quality Assurance.
      - Seksi AMDAL Pembangunan Prasaran dan Sarana.
   c. Bidang Informasi Manajemen perusahaan.
      - Seksi Perencanaan Sistem Informasi dan Pemanfaatan Informasi Program Paket.
      - Seksi Pengembangan Tenaga Kerja dan Jaringan.

- Seksi Pengembangan Perangkat Lunak.
- Seksi Pemeliharaan dan Pengoperasian Komputer.
- Seksi Data dan Manajemen perusahaan.
- Seksi Data dan Evaluasi Manajemen Perusahaan.

4.1.5 Kegiatan Usaha PT. Kereta Api (Persero) Bandung

Aktivitas perusahaan adalah misi pokok dalam menyelenggarakan angkutan secara masal, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang dalam perekonomian negara. Dalam hal ini, bukan sebagai alat bantu untuk menghasilkan laba maupun sebagai alat pemerintahan. 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.

Setelah PERUMKA berubah status menjadi PT. Kereta Api (Persero) Bandung. Kegiatannya tidak hanya memberikan pelayanan jasa angkutan massal kepada masyarakat (social oriented) tetapi juga sekaligus berorientasi pada laba (Profit oriented).

Adapun sifat usaha PT. Kereta Api (Persero) Bandung adalah sebagai berikut :

1. Menyediakan pelayanan bagi pemanfaatan umum sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.
2. Mengusahakan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka memeperlancar arus perpindahan orang atau barang secara massal untuk menunjang pembangunan nasional.

Tujuan dari perusahaan yang meliputi berbagai kegiatan adalah sebagai berikut :

1. Menyediakan jasa angkutan yang dapat memberikan manfaat bagi kepentingan umum
2. Mendorong pertumbuhan ekonomi, stabilitas politik dan budaya.
3. Meningkatkan pangsa pasar angkutan dalam kaitannya dengan sistem persaingan.

4.2 Pembahasan Penelitian

4.2.1 Biaya Operasia PT. Kereta Api (Persero) Bandung

Berikut ini biaya Operasi yang dikeluarkan oleh PT Kereta Api (Persero) Bandung dari tahun 2003 sampai dengan 2009 beserta perkembangannya adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1

Biaya Operasi PT. Kereta Api (Persero) Bandung

Periode Tahun 2003-2009

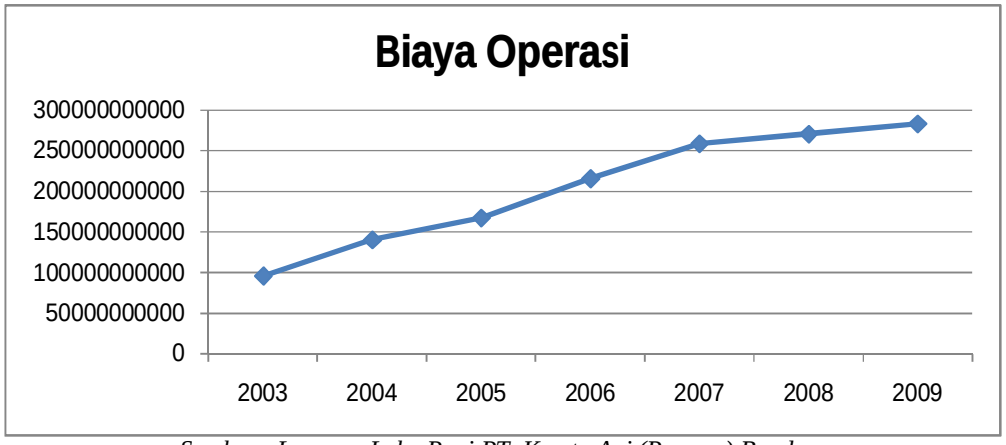
Periode	Total Biaya Operasi	Naik / Turun		Perkembangan
		(Rp)	%	
2002	67,074,739,867			
2003	95,840,132,338	Rp. 28,765,392,471	42,886	
2004	140,324,109,168	Rp. 44,483,976,830	46,415	3,529
2005	167,230,747,853	Rp. 26,906,638,685	19,175	(27,240)
2006	215,664,260,491	Rp. 48,433,512,638	28,962	9,787
2007	258,670,689,388	Rp. 43,006,428,897	19,941	(9,021)
2008	270,639,250,439	Rp. 11,968,561,051	4,627	(15,314)
2009	283,270,876,245	Rp. 12,631,625,806	4,667	0,040

Sumber : Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api (Persero) Bandung
Data Diolah Tahun 2010

Grafik 4.2

Perkembangan Biaya Operasi PT. Kereta Api (Persero) Bandung

Periode Tahun 2003-2009



Sumber : Laporan Laba Rugi PT. Kereta Api (Persero) Bandung
Data Diolah Tahun 2010

Dari tabel dan grafik diatas, dapat dilihat bahwa biaya Operasi dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2009 cenderung mengalami peningkatan. Biaya pemeliharaan tertinggi terjadi pada tahun 2009 sebesar Rp. 283.270.876.245. Sedangkan biaya pemeliharaan terendah terjadi pada tahun 2003 sebesar Rp. 95.840.132.338.

Perkembangan biaya Operasi PT. Kereta Api (Persero) Bandung dari tahun 2002-2003 terjadi peningkatan sebesar Rp. 28.765.392.471 atau 42,886%, tahun 2003-2004 terjadi peningkatan sebesar Rp. 44.483.976.830 atau 46,415%, tahun 2004-2005 terjadi peningkatan sebesar Rp. 26.906.638.685 atau 19,175%, tahun 2005-2006 terjadi peningkatan sebesar Rp. 48.433.512.638 atau 28,962%, tahun 2006-2007 terjadi peningkatan sebesar Rp. 43.006.428.879 atau 19,941%, tahun 2007-2008 terjadi peningkatan sebesar Rp. 11.968.561.051 atau 4,627%, tahun 2008-2009 terjadi peningkatan sebesar Rp. 12.631.625.806 atau 4,667%.

Berdasarkan data diatas ternyata biaya operasi yang dikeluarkan oleh PT. Kereta Api (Persero) Bandung mengalami peningkatan, peningkatan tersebut secara umum disebabkan oleh terjadinya permaslahan pada kendaraan operasional (kereta api) dan jalur perlintasan (rel), tuntutan biaya hidup pekerja yang semakin meningkat, serta biaya suku cadang dan perlengkapan yang terus meningkat.

4.2.2 Tingkat Profitabilitas *(Return On Assets)* PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan perusahaan yang tugas utamanya sesuai dengan visi dan misi, prioritas PT. Kereta Api Indonesia sebagai persuahaan yang fokus terhadap pembiayaan pada sektor transportasi. Untuk menentukan keuntungan yang dihasilkan maka PT. Kereta Api Indonesia memerapkan rasio profitabilitas yang salah satunya adalah rasio profitabilitas *(Return On Assets)* atau pengembalian atas aktiva. Dimana rasio inin menghitung perbandingan antara laba sebelum pajak dibagi total aktiva yang dihasilkan setiap tahunnya.

Untuk mengetahui profitabilitas pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) penulis akan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$ROA = \frac{EBIT}{Total\ Assets}$$

Profitabilitas *(Return On Assets)* merupakan rasio yang sangat umum digunakan oleh setiap perusahaan untuk mengetahui laba yang diperoleh atas aktiva secara keseluruhan. Adapun perkembangan profitabilitas *(Return On*

Assets) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam lima tahun terakhir, yaitu dari tahun 2003 sampai dengan tahun 2009 disajikan dalam tabel berikut :

Tabel 4.2

Perkembangan ROA PT. Kereta Api (Persero) Bandung

Periode Tahun 2003-2009

Periode	EBIT	Total Aset	ROA %	Perkembangan %
2003	Rp. 24,188,937,560	Rp. 267,680,460,466	0.090	
2004	Rp. 16,164,130,818	Rp. 278,937,769,990	0.058	(0,032)
2005	Rp. 35,702,587,319	Rp. 264,712,322,325	0.135	0,077
2006	Rp. 97,688,069,888	Rp. 268,805,699,226	0.363	0,228
2007	Rp. 164,378,355,136	Rp. 242,998,163,022	0.676	0,313
2008	Rp. 159,517,110,020	Rp. 254,159,143,675	0.628	(0,048)
2009	Rp. 180,372,582,376	Rp. 306,423,470,956	0.589	(0,039)

Sumber : Laporan Keuangan PT. Kereta Api (Persero) Bandung
Data Diolah Tahun 2010

Perkembangan profitabilitas PT. Kereta Api (Persero) Bandung dari tahun 2002-2003 terjadi peningkatan sebesar 0,090%, tahun 2003-2004 terjadi penurunan 0,058%, tahun 2004-2005 terjadi peningkatan sebesar 0,135%, tahun 2005-2006 terjadi peningkatan sebesar 0,363%, tahun 2006-2007 terjadi peningkatan sebesar 0,676, tahun 2007-2008 terjadi penurunan sebesar 0,628%, tahun 2008-2009 terjadi peningkatan sebesar 0,589%.

Tinggi rendahnya *Return On Asset* dari setiap tingkat penjualan dalam setiap periodenya berbeda-beda tergantung komposisi antara tingkat penjualan, harga pokok penjualan dan biaya operasionalnya.

4.2.3 Pengaruh Biaya Operasi Terhadap Profitabilitas Pada PT. Kereta Api (Persero) Bandung.

Untuk mempermudah perhitungan diperlukan tabel perhitungan korelasi antara biaya pemeliharaan sarana variabel (X) dan profitabilitas variabel (Y) dengan perhitungan sebagai berikut :

Tabel 4.3

Tabel Perhitungan Korelasi dan Regresi Linier Sederhana

Tahun	X	Y	X^2	Y^2	XY
2003	42,886	0,090	1839,173	0,008	3,875
2004	46,415	0,058	2154,331	0,003	2,690
2005	19,175	0,135	367,667	0,018	2,586
2006	28,962	0,363	838,802	0,132	10,525
2007	19,941	0,676	397,659	0,458	13,490
2008	4,627	0,628	21,409	0,394	2,904
2009	4,667	0,589	21,784	0,346	2,747
$\sum$	166,673	2,539	5640,824	1,360	38,817

Sumber: Sub.Direktorat KC/CKB PT.Kereta Api Indonesia (persero) Bandung. (Data diolah 2010)

Berdasarkan perhitungan tabel korelasi diatas, maka diperoleh :

$\Sigma x = 166,673$

$\Sigma y = 2,539$

$\Sigma xy = 38,817$

$\Sigma x^2 = 5640,824$

$\Sigma y^2 = 1,36$

$(\Sigma x)^2 = 27779,889$

$(\Sigma y)^2 = 6,448$

4.2.3.1 Analisis Statistik

4.2.3.1.1 Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linier sederhana ini digunakan untuk membuktikan sampai sejauh mana hubungan yang diperkirakan antara variabel X (Biaya Pemeliharaan sarana) dan variabel Y (Profitabilitas).

Persamaan regresi linier dengan cara manual adalah

$Y = a + bx$

Keterangan : y : variabel terikat
x : variabel bebas
a : nilai konstan
b : koefisien arah regresi

Dimana nilai a dan nilai b dapat dicari dengan rumus :

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X^2)-(\sum X)(\sum XY)}{n(\sum X^2)-(\sum X)^2}$$

$$a = \frac{(2{,}539)(5640{,}842) - (166{,}673)(38{,}817)}{7(5640{,}824) - (27779{,}889)}$$

$$a = \frac{14322{,}098 - 6469{,}745}{39485{,}768 - 27779{,}889}$$

$$a = \frac{7852{,}353}{11705{,}879}$$

$a = 0{,}670$

Perhitungan mencari nilai b :

$$b = \frac{n(\sum XY)-(\sum X)(\sum Y)}{n(\sum X^2)-(\sum X)^2}$$

$$b = \frac{7(38{,}817) - (166.673)(2{,}539)}{7(5640.824) - (27779{,}8)}$$

$$b = \frac{271{,}719 - 393{,}181}{39485{,}768 - 27779{,}800}$$

$$b = \frac{-\ 121{,}462}{11705{,}968}$$

$$b = -\ 0.0103$$

Sedangkan perhitungan analisis regresi linier sederhana dengan menggunakan SPSS 16.0 *for windows* adalah sebagai berikut :

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.671	.123		5.438	.003
	Biaya	-.013	.004	-.800	-2.979	.031

a. Dependent Variable: Profitabilitas

Berdasarkan langkah-langkah yang telah dilakukan di atas, diperoleh persamaan regresi sebagai berikut :

Y = 0,671 - 0,013 x

Maka hasil yang diperoleh, dapat disimpulkan bahwa nilai a = 0,671 mempunyai arti bahwa setiap perubahan biaya operasi akan diimbangi dengan perubahan profitabilitas karena nilai b = - 0.013 ternyata negatif, maka setiap

terjadi penambahan maupun penurunan biaya operasi akan berbanding terbalik dengan diimbangi pertambahan dan penurunan profitabilitas. Dengan demikian maka setiap perubahan skor biaya operasi sebesar satu satuan dapat diestimasikan skor profitabilitas akan berubah sebesar 0,013 satuan pada arah yang berlawanan (negatif).

4.2.3.2 Analisis korelasi

Analisis korelasi ini digunakan untuk mengetahui tingkat hubungan dua variabel yaitu antara variabel independen (pengaruh biaya operasi) dengan variabel dependen (profitabilitas) yang diteliti. Apakah mempunyai hubungan yang kuat atau lemah. Untuk mengetahui nilai korelasi digunakan rumus sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{n\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n\sum X^2 - (\sum X)^2\}\{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

$$r_{xy} = \frac{7(38.817) - (166,673)(2,539)}{\sqrt{\{7(5640,825) - (166,673)^2\}\{7(1,360) - (2,539)^2\}}}$$

$$r_{xy} = \frac{(271,719) - (423,182)}{\sqrt{\{(39485,775) - (27779,8)\}\{(9,52) - (6,448)\}}}$$

$$r_{xy} = \frac{-151,463}{\sqrt{(11705,975)(3,072)}}$$

$$r_{xy} = \frac{-151,463}{189,633}$$

$$r_{xy} = -0,798$$

Sedangkan perhitungan yang dilakukan dengan program SPSS 16.0 adalah sebagai berikut:

Correlations

		Biaya	Profitabilitas
Biaya	Pearson Correlation	1	-.800*
	Sig. (2-tailed)		.031
	N	7	7
Profitabilitas	Pearson Correlation	-.800*	1
	Sig. (2-tailed)	.031	
	N	7	7

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Untuk mengetahui interpretasi hasil perhitungan korelasi tersebut dapat dilihat pada tabel interpretasi nilai r dibawah ini :

Tabel 4.2
Interpretasi Tingkat Hubungan Korelasi

Interval koefisien	Tingkat hubungan
0,00-0,199	Sangat Rendah
0,20-0,399	Rendah
0,40-0,599	Sedang
0,60-0,799	Kuat
0,80-1,000	Sangat Kuat

Berdasarkan perhitungan diatas maka diketahui r < 1 yaitu – 0,8 artinya telah terjadi hunungan yang sangat kuat antara biaya operasi dengan profitabilitas *(Return On Assets)* korelasi linier negative, yaitu semakin besar biaya operasi maka semakin kecil profitabilitas *(Return On Assets)* PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau semakin kecil biaya operasi maka semakin besar profitabilitas *(Return On Assets)* PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk meningkatkan

profitabilitas *(Return On Assets)* maka PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus mampu mengurangi biaya operasinya.

4.2.3.3 Menghitung Koefisien Determinasi

Koefisien Determinasi digunakan dalam kaitannya dengan penggunaan analisis korelasi *pearson product moment* untuk melihat besar kecilnya pengaruh biaya operasi terhadap profitabilitas. Koefisien determinasi disebut juga koefisien penentu, karena varian yang terjadi pada variabel dependen dapat dijelaskan melalui variabel independen.

Rumus untuk menentukan koefisien determinasi adalah :

$$KD = r_{xy}^2 \times 100\%$$

Maka nilai koefisien determinasi antara biaya operasi terhadap profitabilitas adalah sebagai berikut :

$$KD = (-0{,}800)^2 \times 100\%$$

$$= (0{,}64) \times 100\%$$

$$= 64\ \%$$

Hasil perhitungan dengan menggunakan SPSS 16 adalah sebagai berikut :

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.800[a]	.640	.568	.177821

a. Predictors: (Constant), Biaya

Berdasarkan perhitungan diatas, diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 64 % ini berarti bahwa profitabilitas dipengaruhi biaya operasi sebesar 64

% sehingga sisanya menjadi 36 % dipengaruhi oleh faktor lainnya. Faktor tersebut antara lain pendapatan yang diterima, biaya pokok penjualan, dan biaya operasi lainnya.

4.2.3.4 Pengujian Hipotesis

Berdasarkan rancangan pengujian yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, maka untuk menarik kesimpulan apakah biaya operasi berpengaruh terhadap profitabilitas *(Return On Assets)* harus dilakukan dilakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan uji t.

Tujuan dari pengujian hipotesis tidak hanya semata-mata untuk menghitung nilai statistik, melainkan untuk memutuskan apakah perbedaan antara nilai statistik dan parameter sebagai hipotesis cukup nyata atau tidak. Karena penelitian ini menyangkut bidang social dan ekonomi, maka penulis memilih tingkat signifikansi (*level of significance*) adalah 5% atau *a*= 0.05. karena dinilai cukup ketat untuk mewakili hubungan antara variable dan merupakan tingkat signifikan yang umum digunakan dalam penelitian.

H0 : $\rho \geq 0$: H0 diterima, artinya biaya operasi tidak berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

H1 : $\rho \leq 0$: H0 ditolak, artinya biaya operasi berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat profitabilitas PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Selanjutnya untuk menguji signifikansi nilai t_{yx}, maka digunakan uji t dengan menggunakan rumus:

$$t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

$$= \frac{-0{,}800\sqrt{7-2}}{\sqrt{1-(-0{,}800)^2}}$$

$$= \frac{-0{,}800 \times 2{,}23606}{\sqrt{1-0{,}64}}$$

$$= \frac{-1{,}788}{\sqrt{0{,}36}}$$

$$= \frac{-1{,}7888}{0{,}6}$$

$$= -2{,}98$$

$$= -2{,}98$$

Hasil perhitungan dengan menggunakan SPSS 16.0 adalah sebagai berikut :

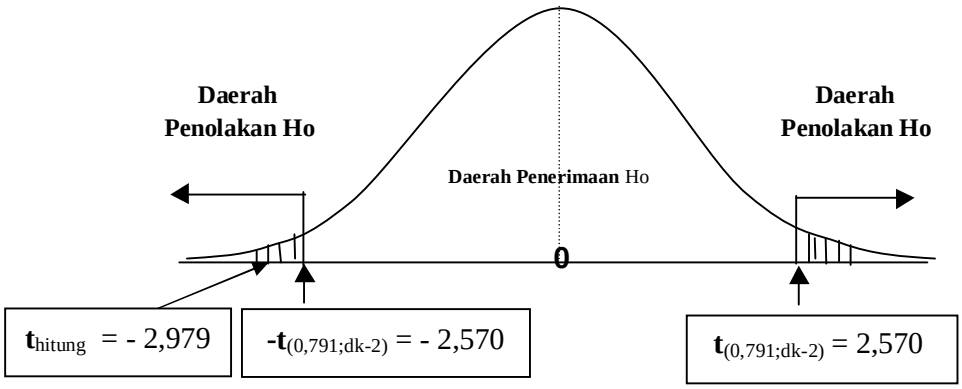
Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.671	.123		5.438	.003
	Biaya	-.013	.004	-.800	-2.979	.031

a. Dependent Variable: Profitabilitas

Sedangkan berdasarkan tabel distribusi t, besarnya t_{tabel} dengan derajat kebebasan (df) = n - 2 dan α = 0,05 atau tingkat kepercayaan 95 % karena pengujian dilakukan dengan 2 sisi atau 2 pihak maka α / 2, maka diperoleh t_{tabel} sebesar 2,570, karena t hitung lebih besar dari t tabel (-2,979 > -2,570) maka Ho

berada didaerah penolakan sehingga keputusannya H_1 diterima, yaitu terdapat pengaruh yang signifikan antara biaya operasi dengan profitabilitas *(Return On Assets)* pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan menolak Ho hasil perhitungan diatas dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4.4

Hasil Daerah Penerimaan H_0 dan Penolakan H_1

Berdasarkan hasil pengujian diatas diketahui bahwa biaya operasi berpengaruh terhadap profitabilitas *(Return On Assets)* dimana tingkat keeratan hubungan (korelasi) yang sangat kuat, sementara pengaruh biaya operasi terhadap profitabilitas (*Return On Assets)* 64 % dan 36 % dipengaruhi oleh faktor lain. Antara lain pendapatan yang diterima, biaya pokok penjualan dan biaya operasi lainnya.

Maka pengaruh biaya operasi tersebut adalah linier negatif, yang berarti semakin besar biaya operasi, maka semakin kecil profitabilitas atau sebaliknya semakin kecil biaya operasi, maka semakin besar profitabilitas perusahaan.