

ANALISIS PENGELOLAAN HUTANG DALAM MENINGKATKAN
LABA BERSIH PADA PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Ahmad Wahfiuddin¹

Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI

wahfiahmad16@gamil.com

Abstract. This final work report discusses the factors causing the increase in PT KAI (Persero)'s corporate debt in 2019-2020 and its relation to the increase in company profits, by conducting a financial analysis of the financial publication reports of PT KAI (Persero). It turns out that an increase in uncertain debt can increase company profits caused by several factors. Then the authors also analyze the significant effect of debt on company profits where there is no influence in the financial statements.

Keywords: Debt, Profit, PT Kereta Api Indonesia

PENDAHULUAN

Umumnya perusahaan dalam menjalankan usahanya memiliki tujuan yang sama dalam menjaga kelangsungan usahanya, yakni meningkatkan laba yang diterima. Untuk mencapai tujuan tersebut, perusahaan menggunakan aset dan hutang untuk melaksanakan kebutuhan operasional perusahaan sehari-hari. Dari kegiatan operasional tersebut diharapkan perusahaan mendapatkan pemasukan kembali dalam jangka waktu pendek melalui penjualan ataupun hasil produksinya. Oleh karena itu, perusahaan harus dapat mengoptimalkan dan memanfaatkan hutang yang didapat. Hutang merupakan komponen yang tidak terpisahkan dari sebuah usaha, hampir semua bentuk-bentuk usaha memiliki akun Hutang dalam laporan keuangannya. Hutang memiliki kemampuan untuk meningkatkan kapasitas pendanaan sebuah perusahaan sehingga mampu untuk memenuhi kebutuhan perusahaan tersebut.

Bagi perusahaan, laba yang diperoleh merupakan pencapaian rencana (target) yang telah ditentukan sebelumnya. Pencapaian target laba sangat penting karena dengan memperoleh laba yang telah ditetapkan atau bahkan melebihi target yang diinginkan akan memberikan kepuasan tersendiri bagi pemilik perusahaan (Agus Salim, 2014). Laba merupakan salah satu faktor penentu dalam proses pengembalian keputusan oleh para

pengguna laporan keuangan. Hal ini mendorong manajemen bekerja lebih efektif dan efisien agar perusahaan dapat menghasilkan laba yang maksimal dengan tetap menjaga kestabilan aktivitas operasi sekaligus meningkatkan kinerja manajemen, sehingga dapat menumbuhkan kepercayaan bagi para investor maupun kreditor pengguna laporan keuangan (Melisa, Pan Budi Marwoto & Lona Miranda, 2015).

Setiap aktivitas perusahaan menggunakan Aset dalam kegiatan operasionalnya dan akan menghasilkan tingkat pengembalian atas aset yang telah digunakan yaitu berupa laba yang dapat diukur dengan rasio profitabilitas. Pemanfaatan aset mengaitkan hutang dengan aset yang dimiliki Perusahaan (Subramanyam dan Wild :2010,47). semakin baik kemampuan perusahaan mengelola asetnya akan menentukan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Diketahui bahwa laba perusahaan tidak terlepas dari hutang, melalui penggunaan hutang diharapkan dapat meningkatkan laba yang diperoleh perusahaan sehingga tujuan dari perusahaan dalam meningkatkan laba tercapai (Ardansyah, 2015). Munawir (2017:18) Hutang adalah semua kewajiban keuangan perusahaan kepada pihak lain yang belum terpenuhi, dimana hutang ini merupakan sumber dana atau modal perusahaan yang berasal dari

kreditor. Menurut Syafrida Hani (2014:29) Analisa terhadap hutang merupakan hal yang penting dilakukan untuk pengambilan keputusan bagi pihak yang memerlukan informasi tentang hutang, baik internal perusahaan, kreditor, dan pihak eksternal lain seperti investor. Masing-masing pihak memerlukan informasi yang sesuai dengan kebutuhannya.

Pada kondisi tertentu perusahaan dapat memenuhi kebutuhan dananya dengan mengutamakan sumber dana yang berasal dari dalam, namun karena adanya pertumbuhan perusahaan, maka mengakibatkan kebutuhan dana makin besar, sehingga dalam memenuhi sumber dana tersebut, perusahaan dapat menggunakan sumber dana dari luar perusahaan yaitu hutang. Akan tetapi dalam penggunaan hutang ini, perlu adanya kehati-hatian atas resiko yang diakibatkan dari penggunaan hutang mempunyai resiko yang tinggi. Oleh sebab itu dalam pengambilan keputusan untuk menggunakan hutang, perusahaan harus memperhatikan perimbangan antara modal dan modal luar yang akan digunakan. Jika perusahaan mempunyai beban hutang yang bertambah, namun yang dibiayai dari hutang itu memberikan penghasilan yang lebih besar dibandingkan biaya hutangnya. maka perusahaan tersebut mampu menambah laba perusahaan, sedangkan penggunaan hutang dalam jumlah besar juga dapat mengurangi laba perusahaan sehingga dapat membawa kebangkrutan perusahaan.

Dengan demikian dapat dijelaskan bahwa Hutang dan Laba merupakan satu kesatuan yang diperlukan dalam mencapai tujuan perusahaan yang terbuka, besarnya nilai aset dan hutang akan mendukung meningkatnya laba. Pernyataan tersebut juga sesuai dengan definisi dari munawir (2017:116) dalam konsep fungsional yang menyatakan bahwa pada dasarnya dana - dana yang dimiliki perusahaan seluruhnya digunakan untuk menghasilkan laba.

PT Kereta Api Indonesia (persero) adalah sebuah badan usaha milik Negara (BUMN) mempunyai hutang yang digunakan untuk kegiatan pembiayaan aktivitas operasional perusahaan, yang mana gunanya adalah untuk meningkatkan laba perusahaan. berikut ini adalah tabel Total Aset, Total hutang dan laba Bersih PT Kereta Api Indonesia (persero) dimana perusahaan mengalami laba yang naik membalikan keadaan dari tahun 2020.

Setiap perusahaan perlu memperhatikan penggunaan aset dan hutang yang dimiliki selama kegiatan operasional perusahaan berlangsung agar dapat memperoleh laba yang diinginkan demi keberlangsungan usahanya. Pemanfaatan aset yang dimiliki perusahaan semakin baik kemampuan perusahaan mengelola asetnya akan menentukan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

Salah satu ukuran keberhasilan manajemen perusahaan adalah profitabilitas. Profitabilitas menggambarkan kemampuan perusahaan mendapat laba melalui semua kemampuan dan sumber yang ada seperti kegiatan penjualan, kas, modal, jumlah karyawan, jumlah cabang dan sebagainya (Harahab, 2012:305). *Rasio profitabilitas* terdiri atas *Profit Margin*, *Basic Earning Power*, *Return On Assets*, dan *Return On Equity*. Rasio profitabilitas akan memberikan gambaran tentang tingkat efektifitas pengelolaan perusahaan. Semakin besar rasio, akan semakin baik, karena kemakmuran pemilik perusahaan meningkat dengan semakin besarnya profitabilitas. ROE merupakan rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur profitabilitas dari ekuitas. Rasio ini yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih untuk pengembalian ekuitas pemegang saham, dimana semakin besar tingkat ROE, maka kinerja perusahaan semakin baik. Menurut Sartono struktur modal yang optimal dapat dicapai apabila keuntungan penggunaan

pajak seimbang dengan beban biaya sebagai akibat penggunaan hutang yang semakin besar, yang berarti bahwa terdapat tradeoff biaya dan manfaat atas penggunaan hutang (Sartono,2010:225). Maka dari itu, perusahaan harus berupaya untuk mencapai struktur modal yang optimal, yaitu struktur modal yang dapat meminimalisasi biaya penggunaan modal rata-rata. Akan tetapi, tingkat hutang yang rendah yang dijelaskan pada *Pecking Order Theory* justru dimiliki oleh perusahaan yang tingkat profitabilitasnya tinggi, karena perusahaan yang profitabilitasnya tinggi sudah memiliki sumber dana internal yang berlimpah (Wijaya,2013:55). *Pecking Order Theory* ini dapat menjelaskan mengapa perusahaan yang mempunyai tingkat keuntungan yang tinggi justru mempunyai tingkat hutang yang kecil.

Untuk itulah peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Analisis Pengelolaan Hutang Dalam Meningkatkan Laba Bersih Pada PT Kereta Api Indonesia (persero)”.

Pengertian Analisis

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) definisi dari Analisis adalah: “Penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab - musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).”

Pengelolaan

Menurut Nugroho (2003: 119), mengatakan bahwa : “Pengelolaan adalah bahasa yang biasa dipakai pada ilmu manajemen. Secara etimologis, istilah menegemen berasal dari kata management yang biasanya mengacu pada proses mengelola atau menangani sesuatu dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Oleh karena itu, menejemen adalah ilmu manajemen yang menyangkut pada proses

pengelolaan dan pengolahan sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu.”

Jadi dapat disimpulkan bahwa Pengelolaan adalah mengatur, mengelola, menangani, serta membuat sesuatu sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

Hutang

Pengertian Hutang menurut Kieso et. Al (2008:172) yang dimana menjelaskan hutang merupakan kemungkinan pengorbanan masa depan atas manfaat ekonomi yang muncul dari kewajiban saat ini entitas tertentu untuk mentransfer aktiva atau menyediakan jasa kepada entitas lainnya dimasa depan sebagai hasil dari transaksi atau kejadian masa lalu.

Definisi hutang menurut kerangka dasar pengukuran dan pengungkapan laporan keuangan (KDP2LK) dalam Dwi Martani, et. al. (2012:5) adalah sebagai berikut: “Liabilitas adalah utang entitas masa kini yang timbul dari peristiwa masa lalu, penyelesaiannya diharapkan mengakibatkan arus keluar dari sumber daya entitas yang mengandung manfaat ekonomi”.

Menurut Fahmi (2015:160) : “Hutang adalah kewajiban (liabilities). Maka liabilities atau hutang merupakan kewajiban yang dimiliki oleh pihak perusahaan yang bersumber dari dana eksternal baik yang berasal dari sumber pinjaman perbankan, leasing, penjualan obligasi dan sejenisnya”

Dari definisi tentang hutang diatas dapat disimpulkan bahwa hutang merupakan satu sumber pembiayaan eksternal atau modal dari kreditur yang digunakan oleh perusahaan untuk membiayai kegiatan kebutuhan perusahaan.

1) Jenis-Jenis Hutang

Menurut L.M. Samryn (2012:38) dalam bukunya “Pengantar Akuntansi” Karakteristik ini memunculkan pembagian dasar hutang menjadi

- a) Hutang Jangka Pendek (*Short-term Debt*)
- b) Hutang Jangka Panjang (*Long-term Debt*)
- c) Hutang Lain-lain

Sedangkan Menurut Irham Fahmi (2015:162) secara umum liabilities (utang) terbagi dalam 2 (dua) golongan yaitu:

- a) *Current Liabilities* atau *Short-term liabilities* (utang jangka pendek) atau utang lancar, dan
- b) *Non Current Liabilities* atau *Long-term liabilities* atau *long-term debt* (utang jangka panjang)”.

Hutang Jangka Pendek (*Short-term Debt*)

Menurut L.M. Samryn (2012:38) dalam bukunya yang berjudul “Pengantar Akuntansi” menjelaskan bahwa : “Utang jangka pendek atau *short-term debt* merupakan utang yang jangka waktu pengembaliannya paling lama satu tahun. Intinya, utang jangka pendek ini harus dibayar lunas dalam jangka waktu satu tahun”.

Sedangkan Irham Fahmi (2015:165) menjelaskan tentang definisi *current liability* adalah sebagai berikut : “*Current liabilities* adalah kewajiban yang bersifat jangka pendek, dimana kewajiban tersebut memiliki periode waktu yang kurang dari 1 (satu) tahun, dan umumnya berurusan dengan persoalan internal dan eksternal perusahaan”.

Hutang Jangka Panjang (*long term Debt*)

Menurut Irham Fahmi (2015:167) penjelasan non current liabilities adalah sebagai berikut: “Non current liabilities atau long-term liabilities (utang jangka panjang) sering disebut dengan utang tidak lancar. Penyebutan utang tidak lancar karena dana yang dipakai dari sumber utang ini dipergunakan untuk membiayai kebutuhan yang bersifat jangka panjang. Alokasi pembiayaan jangka panjang

biasanya bersifat tangible asset (aset yang bisa disentuh), dan memiliki nilai jual tinggi jika suatu saat dijual kembali.”

Laba

Menurut Henry Simamora (2000:25) Laba adalah: “Perbedaan antara pendapatan dengan beban jika pendapatan melebihi beban makahasilnya adalah laba bersih”.

Pengertian laba di ungkapkan oleh Zaki Baridwan (2010:31) dalam bukunya *intermediate Accounting* menyebutkan bahwa : “Gains (laba) adalah kenaikan modal (aktiva bersih) yang berasal dari transaksi sampingan atau transaksi yang jarang terjadi dari suatu badan usaha, dan dari semua transaksi atau kejadian lain yang mempengaruhi badan usaha selama satu periode kecuali yang timbul dari pendapatan (revenue) atau investasioleh pemilik. Contoh: laba dari penjualan aktiva tetap”.

Laba Bersih

Pada perusahaan manufaktur upaya yang dilakukan untuk mendapatkan laba adalah dengan membeli bahan baku dan bahan pendukung lainnya yang kemudian diolah lebih lanjut dalam proses produksi, sehingga menghasilkan suatu produk, kemudian dari produk yang dihasilkan tersebut nantinya akan dijual, dan hasil dari penjualan tersebut akan diperoleh laba, seperti yang diharapkan perusahaan. Laba tersebut diperoleh apabila jumlah pendapatan lebih besar dari jumlah biaya yang terjadi.

Menurut Soemarsono S.R (2005:227) mengemukakan bahwa: “Laba Bersih adalah selisih semua pendapatan dan keuntungan terhadap semua beban dan kerugian. Jumlah ini merupakan kenaikan bersih terhadap modal”.

Sedangkan menurut Budi Rahardjo (2009:83) menyatakan bahwa: “Laba Bersih atau laba bersih sesudah pajak penghasilan diperoleh dengan mengurangi laba atau penghasilan

sebelum kena pajak dengan pajak penghasilan yang harus dibayar oleh perusahaan”.

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa laba bersih merupakan selisih semua pendapatan dan keuntungan terhadap semua beban dan kerugian diperoleh dengan mengurangi laba atau penghasilan sebelum kena pajak dengan pajak penghasilan yang harus di bayar oleh perusahaan.

Hasil Penelitian

Total hutang

Total hutang merupakan penjumlahan dari hutang jangka pendek dan hutang jangka panjang yang merupakan semua kewajiban keuangan perusahaan kepada pihak lain yang belum terpenuhi, dimana hutang ini merupakan sumber dana atau modal perusahaan yang berasal dari kreditor. PT Kereta Api harus dapat mengoptimalkan dan memanfaatkan hutang yang didapat. Aset merupakan komponen yang tidak terpisah dari sebuah usaha ,hampir semua bentuk-bentuk usaha memiliki akun hutang dalam laporan keuangannya. Hutang memiliki kemampuan untuk meningkatkan kapasitas pendanaan sebuah perusahaan sehingga mampu untuk memenuhi kebutuhan perusahaan tersebut.

Berdasarkan pada data laporan posisi keuangan yang disajikan perusahaan, maka perlu diketahui seluruh besarnya jumlah hutang. Berikut ini data total hutang yang disediakan oleh PT Kereta Api Indonesia (persero) yaitu dari tahun 2019 sampai dengan 2020 adalah sebagai berikut :

Diketahui bahwa dari tahun 2019-2020 total hutang mengalami peningkatan. Dari hasil analisis yang telah dilakukan peneliti terhadap total hutang, dapat dilihat dari tabel total hutang bahwa tahun 2019 sampai dengan tahun 2020 total hutang mengalami peningkatan. Peningkatan terjadi setiap tahunnya dari tahun 2019 sebesar Rp Rp 36.167.089.500 meningkat menjadi Rp

39.357.086.447 pada tahun 2020, Dengan demikian pada tahun 2019 sampai dengan 2020 total aset mengalami peningkatan.

Laba bersih

Laba bersih adalah selisih lebih penjualan atas beban sehubungan dengan usaha untuk memperoleh penjualan tersebut selama periode tertentu. Dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan laba sejauh mana suatu perusahaan memperoleh penjualan dari kegiatan penjualan sebagai selisih dari keseluruhan usaha yang didalam usaha itu terdapat biaya yang dikeluarkan untuk proses penjualan selama periode tertentu.

Berdasarkan pada data laporan posisi keuangan yang disajikan perusahaan, maka perlu diketahui seluruh besarnya jumlah laba bersih. Berikut ini data laba bersih yang disediakan oleh PT Kereta Api Indonesia (persero) yaitu dari tahun 2019 sampai dengan 2020 adalah sebagai berikut : Dilihat bahwa nilai laba bersih pada tahun 2020 dapat membalikan keadaan dimana rugi bersih di tahun 2019 berjumlah Rp. (1.736.237.692) dan pada tahun 2020 laba bersih berjumlah Rp 224.418.884, hal ini mengakibatkan perusahaan akan mengalami peningkatan laba yang dihasilkan oleh perusahaan.

Nilai laba bersih tahun 2020 mengalami perbaikan hal tersebut menunjukkan bahwa laba perusahaan yang dihasilkan berhasil untuk meningkatkan nilai laba bersih.

Pengaruh Hutang terhadap Laba Bersih

Pengujian hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini dengan menggunakan pengujian analisis regresi sederhana, uji hipotesis (uji t), dan uji koefisien determinasi dengan bantuan software SPSS versi 22. Prosedur dimulai dengan memasukkan variabel-variabel penelitian yaitu variabel bebas hutang dan variabel terikat laba bersih.

PT Kereta Api mempunyai Hutang yang digunakan untuk kegiatan pembiayaan aktivitas operasional, pada laporan keuangan PT Kereta Api Hutang mengalami kenaikan dari tahun 2019-2020. hal ini disebabkan oleh beberapa faktor menurut (Hartono 2000:254) yaitu :

Faktor-faktor yang menyebabkan total hutang meningkat

- a. Profitabilitas, perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang tinggi cenderung akan menggunakan hutang dalam melakukan pendanaannya. Hal ini untuk menghindari dari penyalahgunaan dan oleh pihak manajemen pada PT Kereta Api penggunaan profitabilitas cenderung tinggi sehingga hutang yang digunakan untuk pendanaan juga mengalami peningkatan.
- b. Pertumbuhan total aset, perusahaan dengan pertumbuhan total aset yang tinggi merupakan perusahaan yang memiliki kinerja yang baik dan dapat menghasilkan keuntungan atau nilai tambah bagi perusahaan .perusahaan dengan pertumbuhan total aset yang tinggi merupakan perusahaan yang memiliki kinerja yang baik dan aset yang tinggi keuntungan nilai tambah bagi perusahaan.perusahaan dengan pertumbuhan aset yang tinggi akan menggunakan hutang yang relative kecil karena perusahaan tersebut lebih memiliki menggunakan dana internalnya. Pada PT Kereta Api pertumbuhan total aset tinggi yang seharusnya akan menghasilkan keuntungan yang tinggi juga, akan tetapi justru sebaliknya perusahaan mengalami penurunan laba.
- c. Laba ditahan, laba ditahan meenunjukkan bahwa perusahaan menunda pembagian deviden kepada para pemegang saham untuk digunakan sebagai investasi,semakin besar laba ditahan maka perusahaan akan men ggunakan dana internal

yang semakin besar pula.sehingga penggunaan hutang akan relative kecil

- d. Struktur aktiva, perusahaan yang memiliki aktiva tetap yang besar memiliki potensi untuk mendapatkan pinjaman atau hutang yang besar pula.

Faktor –faktor yang menyebabkan laba bersih meningkat adalah sebagai berikut:

- a. Pandemi Covid-19

PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI membukukan kerugian sebesar Rp 2,37 triliun hingga September atau kuartal III-2020. Dikutip dari publikasi laporan keuangan KAI, Selasa (27/10/2020), realisasi tersebut jauh lebih buruk ketimbang periode yang sama pada tahun sebelumnya. Pasalnya, dalam periode yang sama pada 2019, KAI berhasil membukukan laba bersih sebesar Rp 1,5 triliun. Anjloknya laba perusahaan pelat merah itu diakibatkan merosotnya pendapatan perseroan selama pandemi Covid-19 merebak. Sejak Januari hingga September 2020, pendapatan dari jasa angkutan KAI mengalami penurunan menjadi Rp 9,8 triliun. Padahal, pada periode yang sama 2019, jasa angkutan KAI mampu mencatatkan pendapatan sebesar Rp 16,3 triliun. Berbeda dari jasa angkutan, pendapatan konstruksi KAI justru mengalami kenaikan menjadi Rp 2,3 triliun. Dengan demikian, total pendapatan KAI sejak awal tahun ini hingga September mencapai Rp 12,2 triliun, turun dari periode yang sama pada tahun lalu sebesar Rp 17,8 triliun. Sementara itu, dari sisi beban angkutan dan konstruksi, KAI perlu mengucurkan dana sebesar Rp 12,08 triliun. Baca juga: Ultah ke-75, KAI Ubah Logo Perusahaannya Lalu, dana beban usaha perseroan mencapai Rp 1,8 triliun, lebih rendah dibanding periode yang sama tahun lalu sebesar Rp 2,3 triliun. Setelah

ditambah oleh pengeluaran pajak, KAI membukukan rugi bersih sebesar Rp 2,3 triliun. Sebagaimana diketahui, pandemi Covid-19 memberikan dampak signifikan terhadap hampir semua sektor usaha, khususnya transportasi. Dengan adanya berbagai kebijakan pembatasan operasional transportasi, jumlah penumpang KAI mengalami penurunan signifikan. (Sumber: <https://money.kompas.com> diakses pada tanggal 25 Juni 2022).

PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI mencatatkan kenaikan pendapatan menjadi Rp 7,46 triliun di semester I-2020. Kinerja ini sekaligus memangkas rugi bersih yang dialami perseroan. Corporate Deputy Director of Finance Consolidation KAI Jagatsyah Aminullah memproyeksikan, kerugian perusahaan hingga akhir tahun bisa berada di Rp 700 miliar, dari sebelumnya di 2020 KAI mencatatkan rugi bersih Rp 1,7 triliun. Ia bilang, KAI terus berupaya melakukan efisiensi untuk mengurangi beban kinerja keuangan perusahaan akibat ketidakpastian dampak pandemi Covid-19. Salah satunya dengan integrasi data perpajakan.

Berdasarkan data hasil observasi tersebut dapat diketahui bahwa peningkatan laba bersih PT KAI sangat signifikan terutama terjadi pada periode tahun 2020 sampai dengan tahun 2020.

b. Faktor peningkatan laba perusahaan

Untuk menjelaskan fenomena tersebut maka peneliti menguraikannya dengan melihat faktor-faktor apa saja yang menyebabkan fenomena tersebut dapat terjadi.

Menurut Hanafi dan Halim (2005) laba perusahaan dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu besarnya

perusahaan, umur perusahaan, tingkat leverage, tingkat penjualan dan perubahan laba di masa lalu. Pada penelitian ini kelima faktor tersebut yang peneliti gunakan sebagai indikator dalam mengetahui penyebab dari peningkatan laba bersih PT KAI pada periode Tahun 2020 sampai dengan 2020.

1) Besarnya perusahaan

Hanafi dan Halim (2005) menyampaikan bahwa Semakin besar suatu perusahaan, maka ketepatan pertumbuhan laba yang diharapkan semakin tinggi. Menurut Sandy, dkk (2019) besar dan kecilnya perusahaan dapat diukur dari besar kecilnya penjualan, jumlah modal atau juga melalui total aset yang dimiliki oleh sebuah perusahaan. Ia juga menjelaskan bahwa Semakin besar ukuran atau skala perusahaan maka akan semakin mudah pula perusahaan memperoleh sumber pendanaan baik yang bersifat internal maupun eksternal. Selain itu Menurut Prasetyantoko (2010:56) dalam menentukan ukuran perusahaan yang perlu diperhatikan adalah besarnya total aset karena semakin besar aset biasanya perusahaan tersebut semakin besar. Sehingga pada penelitian ini besarnya perusahaan dilihat berdasarkan besarnya aset dan modal yang dimiliki oleh PT KAI.

Dari hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti aset dan modal PT KAI mengalami kenaikan pada tahun 2020 dikarenakan PT KAI telah mendapatkan Tambahan Modal Pemerintah melalui Penyertaan Modal Negara. Penyertaan Modal Negara dilakukan pada Bulan Desember Tahun 2020. Berdasarkan Laporan Perubahan Ekuitas Tahun 2020 diketahui bahwa PT KAI telah

menerima Penyertaan Modal Negara sebesar Rp 6.900.000.000 pada Tahun 2020. Secara keseluruhan perubahan ekuitas atau modal yang terjadi di PT KAI Tahun 2020 dari Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2020 ditemukan bahwa: Jumlah ekuitas yang berhasil dibukukan pada tahun 2020 adalah Rp 23.411.740.325, naik sebesar Rp 6,371 miliar atau naik 37,40% dibandingkan dengan jumlah ekuitas tahun 2020. Kenaikan jumlah ekuitas ini berasal dari penambahan PMN ke dalam modal saham Perusahaan.

2) Umur Perusahaan

Menurut Harianto dan Sudomo (2008), umur perusahaan merupakan umur sejak perusahaan tersebut berdiri hingga masa operasinya sekarang. Terkait dengan laba perusahaan Hanafi dan Halim (2005) menyampaikan bahwa Perusahaan yang baru berdiri kurang memiliki pengalaman dalam meningkatkan laba, sehingga ketepatannya masih rendah. Pendapat tersebut kemudian didukung oleh Sefiani (2015) yang menyatakan bahwa perusahaan yang umurnya lebih kecil dianggap masih belum memiliki laba yang besar dan pengalaman yang masih terbatas sehingga kurang menarik bagi investor. Pada umumnya, perusahaan yang lebih kecil sulit untuk mendapatkan dana dari pihak luar sehingga kebanyakan memanfaatkan modal sendiri dengan sebaik mungkin untuk kegiatan operasional perusahaannya. Umur perusahaan menjadi bagian penting. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh Peneliti baik dari dokumen dan keadaan di lapangan diketahui bahwa PT KAI telah memiliki umur yang cukup matang sebagai suatu perusahaan. Sejarah

perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV. NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm. Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui *Staatssporwegen* (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang *Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), Semarang Cheribon *Stoomtram Maatschappij* (SCS), Serajoedal *Stoomtram Maatschappij* (SDS), Oost Java *Stoomtram Maatschappij* (OJS), Pasoeroean *Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM), Kediri *Stoomtram Maatschappij* (KSM), Probolinggo *Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), Modjokerto *Stoomtram Maatschappij* (MSM), Malang *Stoomtram Maatschappij* (MS), Madoera *Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), Deli *Spoorweg Maatschappij* (DSM). Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di

Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatssporwegen /Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konferensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan

pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998. Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni KAI Services (2003), KAI Bandara (2006), KAI Commuter (2008), KAI Wisata (2009), KAI Logistik (2009), KAI Properti (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015). (Sumber: <https://kai.id/> diakses pada tanggal 25 Juni 2022) Hal ini menunjukkan bahwa semakin bertambah usia perusahaan maka laba yang dicatatkan juga semakin meningkat. Pendapat tersebut juga didukung dengan pendapat dari Widiastuti (2002) dalam Rahmawati (2012:187) dimana ia menyampaikan bahwa umur perusahaan menjadi gambaran bahwa perusahaan masih tetap eksis dan mampu bersaing di dunia bisnis. Perusahaan dengan umur yang lebih tua lebih banyak memiliki pengalaman sehingga

lebih banyak pula informasi yang dapat digunakan sebagai dasar pertimbangan dalam penentuan kebijakan perusahaan.

3) Tingkat leverage

Menurut Warsono (2003:204) leverage adalah setiap penggunaan asset dan dana yang membawa konsekuensi biaya dan beban tetap. Jika perusahaan menggunakan sumber pembiayaan dari luar (modal asing) maka beban tetap yang ditanggung adalah bunga pinjaman, sedangkan apabila perusahaan menggunakan mesin-mesin maka beban tetapnya berupa biaya penyusutan mesin-mesin (depresiasi), dan jika perusahaan menyewa suatu aktiva tetap kepada pihak lain, maka konsekuensinya yaitu harus membayar biaya tetap berupa biaya sewa. Berdasarkan pengertian tersebut maka beban tetap yang ditanggung oleh perusahaan tergantung jenis sumber dana dan aset yang digunakan. Selain itu Warsono (2003:204) menambahkan bahwa tujuan perusahaan menggunakan leverage adalah untuk meningkatkan hasil pengembalian (return) bagi para pemegang saham biasa (pemilik) perusahaan. Hal ini sejalan dengan pendapat Hanafi dan Halim (2005), ia menyampaikan bahwa bila perusahaan memiliki tingkat hutang yang tinggi, maka manajer cenderung memanipulasi laba sehingga dapat mengurangi ketepatan pertumbuhan laba. Berdasarkan hasil observasi peneliti pada laporan keuangan dan Laporan tahunan PT KAI Tahun 2020 ditemukan bahwa PT KAI telah menerima pinjaman atau hutang yang cukup besar pada Tahun 2020. Hasil observasi peneliti sebagai berikut: Pada tahun 2020, KAI membukukan liabilitas jangka panjang sebesar Rp

29.782.786.689, naik sebesar 10,78 % dibandingkan dengan liabilitas jangka panjang tahun 2020 yang berjumlah Rp 26.885.473.155. Kenaikan jumlah liabilitas jangka panjang tersebut akibat dari pinjaman program PEN sebesar Rp 3.500.000.000.

4) Tingkat Penjualan

Menurut (M. Narafin, 2006: 60), Penjualan merupakan suatu proses menjual. Sedangkan menurut (Schiffan, 2005: 118). Penjualan adalah interaksi antara individu saling bertemu muka yang ditujukan untuk menciptakan, memperbaiki, menguasai atau mempertahankan hubungan pertukaran sehingga menguntungkan bagi pihak lain. Tingkat Penjualan atau Volume Penjualan menurut (Alamiyah dan Padji, 2003: 126) adalah kuantitas atau Total Penjualan dalam satu Periode tertentu. Hanafi dan Halim (2005) menyampaikan bahwa Tingkat penjualan di masa lalu yang tinggi, semakin tinggi tingkat penjualan di masa yang akan datang sehingga pertumbuhan laba semakin tinggi. Pendapat ini dijadikan dasar oleh peneliti dalam melakukan observasi dan wawancara kepada para informan. Berdasarkan hasil observasi peneliti tingkat penjualan PT KAI mengalami tren kenaikan pada periode tahun 2020 samapai dengan 2020. Hal tersebut sejalan dengan beberapa data yang didapat dari hasil pengolahan data baik yang bersumber dari informan maupun hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti. Berdasarkan informasi yang didapat diketahui bahwa faktor utama dalam peningkatan laba perusahaan adalah peningkatan jumlah penjualan. Dimulai dengan angka Rp 18.074.850.763 di tahun 2020 kemudian Rp 17.916.775.924

di akhir tahun 2020, meskipun terlihat penurunan dari jumlah pendapatan namun hal tersebut merupakan upaya kebangkitan dari era pandemi dimana jumlah pendapatan tercatat turun tipis 0,87% dari Rp 18,07 triliun pada 2020, menjadi Rp 17,92 triliun pada 2020. Rinciannya, pendapatan angkutan dan usaha lainnya menyumbang Rp 15,53 triliun dan pendapatan konstruksi menyumbang Rp 2,39 triliun. Namun, jumlah beban pokok pendapatan berhasil ditekan 10,4%, dari semula Rp 16,91 triliun menjadi Rp 15,15 triliun.

5) Perubahan laba masa lalu

Hanafi dan Halim (2005) menyampaikan bahwa Semakin besar perubahan laba masa lalu, semakin tidak pasti laba yang diperoleh di masa mendatang. Hal tersebut sejalan dengan yang tercantum dalam SFAC No. 1 dalam Harahap (2011), yang menjelaskan bahwa laba dapat digunakan untuk memprediksikan laba. Berdasarkan hasil observasi peneliti laba PT KAI Setelah dikurangi beban usaha, perseroan berhasil membukukan laba usaha sebesar Rp 224,42 miliar pada 2020, membalikkan keadaan dari rugi usaha sebesar Rp 1 triliun pada tahun sebelumnya. Dalam kurun waktu satu tahun PT KAI berhasil mencatatkan tren perolehan laba bersih yang terus meningkat. Sehingga mendukung peningkatan laba bersih perusahaan di masa depan. Di tingkat nasional PT KAI memimpin sebagai BUMN Industri Transportasi dengan bangkitnya dari keterpurukan masa pandemi Covid-19 membalikkan rugi usaha dengan terus meningkatkan laba bersih pada periode Tahun 2020 sampai dengan 2020.

Pengaruh Hutang terhadap Laba Bersih PT Kereta Api Indonesia (persero)

Hasil penelitian ini menunjukkan tidak ada pengaruh secara signifikan hutang terhadap laba bersih pada PT Kereta Api Indonesia (Persero). Berdasarkan hasil pengujian maka diperoleh hasil sebagai berikut : dari hasil penelitian diperoleh thitung -2.873 sedangkan ttabel sebesar 3,182 ternyata (thitung < ttabel) maka H_0 diterima dan H_a ditolak, sehingga tidak ada pengaruh hutang terhadap laba bersih. Pengujian dengan menggunakan koefisien determinasi kontribusi variabel bebas (hutang) terhadap variabel terikat (laba bersih) tingkat hubungan kategori rendah hanya sebesar 18,8% sisanya 81,2% dipengaruhi variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Dimana hasil tersebut tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Nazahah Kusuma Dini (2015) yang menyebutkan bahwa “Total Utang memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Laba Bersih dengan besarnya pengaruh yang masuk kategori sedang. Hal ini menunjukkan ketika Total Utang perusahaan meningkat maka Laba Bersih yang dibagikan perusahaan akan meningkat”.

Gita Laura Manoppo (2015) dalam penelitian juga menegaskan bahwa “hutang berpengaruh terhadap laba perusahaan, Ini dapat dijelaskan bahwa perusahaan mendapatkan keuntungan dari adanya pemakaian hutang. Dengan menggunakan hutang maka akan terdapat pembayaran biaya bunga dan berdampak pada penghematan pajak yang dibayarkan oleh perusahaan. jika aktivitas perusahaan semakin tinggi maka pendapatan atau laba perusahaan juga akan semakin meningkat, karena laba atau profit merupakan indikasi kesuksesan perusahaan dari suatu badan usaha serta merupakan salah satu tujuan mendorong suatu perusahaan untuk dapat berkembang lebih lanjut, suatu perusahaan tidak akan mampu mencapai tujuan apabila perusahaan tersebut tidak mampu menghasilkan pendapatan dan laba.

Hutang menjadi salah satu faktor dalam meningkatnya atau menurunnya laba yang dihasilkan perusahaan setiap tahunnya. Hutang digunakan untuk kegiatan operasional atau investasi bagi perusahaan. Apabila hutang yang diperoleh perusahaan meningkat maka diharapkan akan berdampak baik terhadap peningkatan laba sehingga kelangsungan hidup perusahaan dimasa yang akan datang dapat terjamin. Dan menurut Hartono (2000 : 254) yang menyatakan bahwa semakin besar hutang, maka semakin besar pula profitabilitas yang diharapkan. karena manajemen perusahaan memilih hutang sebagai alternatif bagi tersedianya sumber modal perusahaannya, maka manajemen perusahaan bertanggungjawab untuk lebih bekerja keras agar modal yang digunakan tersebut dapat memberikan keuntungan yang lebih besar bagi perusahaan, sehingga perusahaan dapat berkembang dengan baik dan mampu memenuhi kewajibannya (Ingriani Elim, 2010).

Dapat dilihat pada perusahaan yang mengalami penurunan nilai laba sementara teori menyatakan bahwa tujuan yang ingin dicapai perusahaan yang terpenting adalah memperoleh laba atau keuntungan yang maksimal. Dengan memperoleh laba yang maksimal perusahaan dapat berbuat banyak bagi kesejahteraan pemilik, karyawan, serta meningkatkan produk dan melakukan investasi baru. (Kasmir, 2008:196).

Dampak penurunan laba terhadap perusahaan adalah apabila perusahaan mengalami kesulitan keuangan atau penurunan laba, dan perusahaan tidak mampu mencukupi atau menutupi kekurangan tersebut, maka perusahaan akan bangkrut. Hutang dapat menghambat perkembangan perusahaan yang pada akhirnya dapat membuat pemegang saham berfikir dua kali untuk tetap menambahkan modalnya. Peningkatan laba juga penting karena menyangkut kelangsungan hidup suatu perusahaan. Suatu perusahaan harus selalu berada dalam keadaan menguntungkan, karena tanpa adanya

keuntungan akan sulit bagi perusahaan untuk menarik modal dari luar.

Hubungan yang positif dan signifikan antara hutang terhadap profitabilitas PT Kereta Api Indonesia (persero).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah hutang baik secara simultan maupun secara parsial berpengaruh terhadap profitabilitas PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2017-2020. Setelah melakukan analisis regresi dengan menggunakan SPSS versi 22 dapat diketahui bahwa nilai konstanta 7383874447.852 yang berarti bahwa apabila hutang (X) sama dengan nol atau tetap, maka profitabilitas (Laba Bersih) juga tetap sebesar 7383874447.852. Koefisien hutang (X) sebesar -0,209 menunjukkan bahwa apabila hutang mengalami kenaikan satu satuan (1,00) maka profitabilitas (Laba Bersih) akan mengalami penurunan sebesar -0,209. Berdasarkan hasil perhitungan uji hipotesis secara parsial dapat diketahui bahwa hutang tidak berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas (Net Profit Margin). Hal tersebut terbukti dari hasil uji t, dimana hutang memiliki thitung < ttabel yaitu $-2,873 < 3,182$ dengan nilai Sig > α yaitu $0,064 > 0,05$.

Pengaruh hutang terhadap profitabilitas PT Kereta Api Indonesia (persero).

Dari hasil perhitungan menunjukkan Fhitung > Ftabel yaitu $8,253 > 3,35$ yang berarti H0 ditolak. Kesimpulan yang sama juga bisa diperoleh dengan membandingkan nilai sig. dengan taraf signifikansi Karena nilai sig. < α yaitu $0,000 < 0,05$. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara hutang terhadap profitabilitas (Net Profit Margin) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2017-2020. Hal tersebut sejalan dengan dengan teori yang menyatakan bahwa hutang itu mengandung resiko. Semakin

tinggi risiko suatu perusahaan, semakin tinggi tingkat profitabilitas yang diharapkan sebagai imbalan terhadap tingginya risiko dan sebaliknya semakin rendah risiko perusahaan, semakin rendah tingkat profitabilitas yang diharapkan sebagai imbalan terhadap rendahnya risiko, Hartono (2000 : 254).

Kesimpulan

Dari hasil pembahasan diatas maka penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Nilai total hutang mengalami kenaikan sedangkan nilai laba bersih mengalami penurunan , hal ini dikarenakan bahwa ada faktor-faktor yang menyebabkan nilai total hutang mengalami peningkatan yaitu : Profitabilitas, Pertumbuhan total asset , Laba ditahan, Struktur aktiva.
2. Apabila tingkat penggunaan total hutang meningkat maka seharusnya laba bersih juga harus meningkat. Apabila laba mengalami penurunan seharusnya perusahaan dalam menggunakan total aset dan total hutangnya harus efisien dan efektif. Faktor –faktor yang menyebabkan laba bersih meningkat adalah sebagai berikut:
 - a. Besarnya perusahaan
 - b. Umur Perusahaan
 - c. Tingkat leverage
 - d. Tingkat Penjualan
 - e. Perubahan laba masa lalu
3. Berdasarkan analisa data dan pembahasan dalam penelitian maka diperoleh jawaban dari rumusan masalah dengan pengujian hipotesis (Uji-t) yaitu tidak ada pengaruh secara signifikan hutang terhadap laba bersih tahun 2019-2020 pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Hasil pengujian koefisien determinasi berdasarkan tabel model summary diketahui bahwa kontribusi variabel bebas (hutang) terhadap variabel terikat (laba bersih) sebesar 18,8% sedangkan sisanya 81,2% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini, misalnya

penerimaan kas, total aktiva, modal kerja dan faktor – faktor lain yang memberikan pengaruh terhadap laba bersih.

Terjadinya peningkatan hutang yang tidak diiringi dengan peningkatan laba Bersih. Dikarenakan tingginya resiko dalam penggunaan hutang tersebut.

4. Berdasarkan hasil perhitungan uji hipotesis secara parsial dapat diketahui bahwa hutang tidak berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas (Net Profit Margin). Hal tersebut terbukti dari hasil uji t, dimana hutang memiliki thitung < ttabel yaitu $-2,873 < 3,182$ dengan nilai Sig > α yaitu $0,064 > 0,05$.
5. Terdapat pengaruh yang signifikan antara hutang terhadap profitabilitas (Net Profit Margin) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2017-2020. Hal tersebut sejalan dengan dengan teori yang menyatakan bahwa hutang itu mengandung resiko. Semakin tinggi risiko suatu perusahaan, semakin tinggi tingkat profitabilitas yang diharapkan sebagai imbalan terhadap tingginya risiko dan sebaliknya semakin rendah risiko perusahaan, semakin rendah tingkat profitabilitas yang diharapkan sebagai imbalan terhadap rendahnya risiko.

Referensi

- Alimiyah & Padji. (2003). *Kamus Istilah Akuntansi*. Bandung: YramaWidya
- Ani Rahmانيar dan Soegijanto, 2016. *Pengantar Akuntansi Dasar 1*. Bogor: In Media.
- Ardansyah, 2015. “Analisis Penggunaan Hutang Terhadap Profitabilitas Perusahaan Pada PT. Wahana Abadirukun Agungsejahtera Bandar Lampung”. *jurnal manajemen dan bisnis universitas Bandar Lampung*. vol6.No.1.
- Bambang Riyanto. 2009. *Dasar-dasar Pembelanjaan Perusahaan*. Yogyakarta: BPFE.

- Baridwan, Zaki. 2010. *Sistem Akuntansi Penyusunan Prosedur dan Metode*. Edisi. 5. Yogyakarta : BPPE. Institut Akuntan Publik
- Budi Raharjo, 2009. *Laporan Keuangan Perusahaan*. Gadjah Mada University press. Yogyakarta.
- Dwi Martani. 2012. *Akuntansi Keuangan Menengah Berbasis PSAK*. Jakarta: Salemba Empat
- Fahmi, Irham. 2015. *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta
- Hanafî, mamduh M. 2005. *Analisis Laporan Keuangan Edisi Kedua*, Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Hani, Syafrida. 2015. *Teknik Analisa Laporan Keuangan*. Medan: UMSU PRESS
- Harahab Syofan Syafri, *Teori Akuntansi*, Cet. Ke- 12 (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012)
- Harianto, F. Dan S. Sudomo. (2008). *Perangkat Teknik Analisa Investasi di Pasar Modal Indonesia*. PT. BEJ. Jakarta
- Hartono, Jogianto. 2000. *Teori portofolio dan Analisis Investasi*, Edisi kedua. Yogyakarta : UPP AMP YKPN
- I Ketut Patra dan Agus Salim, 2014. "Analisis Penetapan Harga Jual Dalam Meningkatkan Laba Pada Rumah Makan Ulu Bete Laut di Masamba Kab.Luwu Utara" *Jurnal Ekonomi Pembangunan*.vol.01 No.02,hal17-27.
- Kieso, Donald E., dkk. (2008). *Pengantar Akuntansi*. Edisi 7. (Alih Bahasa Desi Adhariani dan Vera Diyanti). Jakarta: Salemba Empat.
- Melisa, Pan Budi Marwoto dan Lona Miranda, 2015. "Analisis Pengaruh Peralatan Laba, Pendanaan Hutang, ROA dan Bonus Plan terhadap Laba".*jurnal ilmiah akuntansi bisnis dan keuangan (JIABK)*.volume 3,issue 2.
- Munawir, 2017. *Analisa Laporan Keuangan*. Edisi Keempat. Liberty: Yogyakarta.
- Nafarin, M, 2007. *Penganggaran Perusahaan*. Penerbit: Salemba Empat. Jakarta.
- Nugroho J. S, 2003, *Perilaku Konsumen*, Edisi Pertama, Prenada Media, Jakarta.
- PASMA SUARTIKA, I., SUARTANA, I., & PUTRA DARMAWAN, D. (2014). *Pengaruh Aktiva Tetap, Hutang Jangka Panjang, dan Modal terhadap Laba Bersih Perusahaan*
- Prasetyantoko. (2010). *Corporate Governance*. Jakarta, Indonesia: PT. Gramedia Pustaka Utama
- Rahmawati. (2012). *Teori Akuntansi Keuangan*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Samryn, L.M., 2012, *Akuntansi Manajemen Informasi Biaya untuk Mengendalikan Aktivitas Operasi dan Investasi*. Edisi Pertama. Jakarta: Kencana Prenada Media
- Sartono, R.A., *Manajemen Keuangan, Edisi keempat* (Yogyakarta: BPFE, 2010)
- Sefiani, Claudia Yuke Kartika. (2015). *Pengaruh Current Ratio, Total Asset Turn Over, Dan Umur Perusahaan Terhadap Profitabilitas*. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (STIESIA) Surabaya
- Soemarso. 2005. *Akuntansi Suatu Pengantar*. Edisi Revisi, Jakarta: Salemba. Empat.
- Subramanyam, K. R dan John J. Wild (2010). *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi 10. Jakarta: Salemba Empat
- Sugiyono (2011). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Alfabeta
- Wijaya, T., *Pengaruh struktur modal terhadap nilai perusahaan*. *Jurnal Manajemen*, (2013)