



## Research Article

# Kinerja Keuangan PT Utama Karya (Persero): Dampak Kebijakan Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatra

### Citation:

Dimi, F.N.M., & Firmansyah, A. (2022). Kinerja Keuangan PT Utama Karya (Persero): Dampak Kebijakan Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatra. *STATARA: Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 4(1), 17-36. <https://doi.org/10.33510/statara.2022.4.1.17-36>

### Article Process

#### Submitted:

31/01/2022

#### Accepted:

10/02/2022

#### Published:

13/04/2022



### Office:

Departement of Accounting  
Matana University  
ARA Center, Matana  
University Tower  
Jl. CBD Barat Kav. RT.1,  
Curug Sangereng, Kelapa  
Dua, Tangerang, Banten,  
Indonesia



This is an open access  
article published under the  
CC-BY-SA license.

**FN Muktiono Dimi<sup>1</sup>, Amrie Firmansyah<sup>2\*</sup>**

<sup>1,2</sup> Politeknik Keuangan Negara STAN

\*amrie@pknstan.ac.id

## ABSTRACT

*This study aims to investigate the condition of the financial performance of PT Utama Karya before and after the implementation of the Trans Sumatra Toll Road development policy and the impact of the Trans Sumatra toll road assignment on the assignment financial condition of PT Utama Karya. This study employs a qualitative method with a content analysis approach. The research data is sourced from the financial statements and annual reports of the company PT Utama Karya from 2010 to 2019, which were obtained from the company's official website. This study concludes that the level of liquidity and solvency of the company decreased after receiving a government assignment, while the level of profitability increased after receiving a government assignment. Compared to the industry average, the level of liquidity and profitability is still below the industry average, while the company's solvency level is higher than the industry average. The government's assignment to PT Utama Karya impacts the company's declining liquidity. The decline in the company's solvency level resulted in the Government participating in the state capital to reduce company bankruptcy risk.*

**Keywords:** Government Assignment, Financial Performance, Public Service Obligation.

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menginvestigasi kondisi kinerja keuangan PT Utama Karya sebelum dan sesudah kebijakan program pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra diberlakukan dan dampak penugasan penugasan jalan tol Trans Sumatera pada kondisi keuangan PT Utama Karya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan content analysis. Data penelitian bersumber dari laporan keuangan dan laporan tahunan perusahaan PT Utama Karya tahun 2010 sampai dengan tahun 2019 yang diperoleh dari situs resmi perusahaan. Penelitian ini menyimpulkan bahwa tingkat likuiditas dan solvabilitas perusahaan mengalami penurunan setelah mendapatkan penugasan Pemerintah, sedangkan tingkat profitabilitas mengalami peningkatan setelah mendapatkan penugasan pemerintah. Apabila dibandingkan dengan rata-rata industri, tingkat likuiditas dan profitabilitas masih berada dibawah rata-rata industri, sedangkan tingkat solvabilitas perusahaan lebih tinggi dibandingkan dengan rata-rata industri. Adanya penugasan pemerintah terhadap PT Utama Karya berdampak pada likuiditas perusahaan yang semakin menurun. Adanya penurunan tingkat solvabilitas perusahaan mengakibatkan Pemerintah melakukan penyertaan modal negara untuk menurunkan risiko kebangkrutan perusahaan.

**Kata Kunci:** Penugasan Pemerintah, Kinerja Keuangan, Public Service Obligation

ISSN: 2656-9426 (Online)

ISSN: 2656-9418 (Print)

## PENDAHULUAN

Infrastruktur dianggap sebagai pondasi yang kuat dalam mendukung pertumbuhan ekonomi yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam laporan *Global Competitiveness Index (GCI)* yang dirilis oleh *World Economic Forum (WEF)* pada tahun 2019 Indonesia berada pada peringkat ke 50, turun 5 peringkat dibandingkan tahun lalu (Schwab, 2019). Pembangunan infrastruktur yang baik diharapkan dapat menumbuhkan efek positif yang luas seperti menekan biaya, peningkatan lapangan kerja, mempermudah jaringan logistik, serta meningkatkan kesejahteraan umum. Hal ini terlihat pada negara negara maju seperti Singapura, Amerika, China, Belanda, dan Swizterland yang menduduki peringkat lima besar dalam *GCI Report 2019* (Schwab, 2019). Pembangunan infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dan memiliki pengaruh yang sangat signifikan dalam pertumbuhan ekonomi (Lestari & Suhandak, 2019). Tabel 1 menunjukkan anggaran infrastruktur dari tahun 2015 sampai dengan 2019 yang terus menunjukkan peningkatan:

Tabel 1  
Anggaran Infrastruktur pada APBN/APBNP tahun 2015 sampai dengan 2019  
(dalam triliun rupiah)

<b>Tahun APBN/APBNP</b>	<b>Total Anggaran Infrastruktur</b>
2015	290.3
2016	317.1
2017	400.9
2018	410.4
2019	415.0

Sumber: diolah dari *data-apbn.kemenkeu.go.id*

Berdasarkan tabel diatas, total alokasi anggaran infrastruktur terus mengalami peningkatan dari tahun 2015 hingga tahun 2019. Peningkatan anggaran tersebut mengindikasikan bahwa pemerintah pada saat itu terus berusaha untuk mendorong pembangunan infrastruktur. Fokus pemerintah untuk mendorong pembangunan infrastruktur tersebut dibuktikan dengan keluarnya Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Dalam Perpres tersebut dinyatakan bahwa pemerintah dalam melaksanakan percepatan proyek strategis nasional tidak hanya oleh pemerintah pusat, namun juga dilaksanakan oleh pemerintah daerah dan badan usaha (Peraturan Presiden RI, 2016).

Untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur dan dalam rangka memajukan kesejahteraan umum sebagaimana tertuang dalam Pembukaan UUD 1945 alinea keempat, salah satu tujuan bernegara adalah memajukan kesejahteraan umum. Terkait dengan hal tersebut, Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara mengatur bahwa pemerintah dapat memberikan penugasan tertentu pada BUMN terkait penyelenggaraan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN (Undang-Undang RI, 2003). Salah satu penugasan pembangunan infrastruktur pada saat itu adalah dilakukannya pembangunan jalan tol trans sumatra yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 100 tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatra (Peraturan Presiden RI, 2014). Selanjutnya, pada tahun 2015 Perpres ini diubah menjadi Perpres Nomor 117 tahun 2015. Di dalam Perpres Nomor 117 tahun 2015 tersebut mengatur bahwa Pemerintah akan membangun 24 ruas jalan tol dan menugaskan PT Utama Karya (Persero) sebagai pemegang proyek tersebut (Peraturan Presiden RI, 2015).

Dalam kenyataannya, terdapat perbedaan tujuan antara pendirian BUMN yang diharapkan untuk mendapatkan keuntungan dan penugasan oleh pemerintah kepada BUMN terkait *Public Service Obligation (PSO)* yang umumnya berorientasi bersifat sosial. Penugasan pemerintah kepada PT Utama Karya merupakan salah satu bentuk kewajiban pemerintah untuk memajukan kesejahteraan umum dengan penyediaan infrastruktur yang memadai. Oleh karena itu, penugasan ini pada umumnya tidak berorientasi untuk mencari keuntungan. Alasan Pemerintah melakukan penugasan kepada PT Utama Karya karena swasta tidak tertarik untuk mengambil proyek pembangunan infrastruktur yang tidak berorientasi untuk mencari keuntungan

tersebut (Sari, 2015). Namun dalam Pasal 2 ayat 1 Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN menyebutkan bahwa salah satu maksud dan tujuan pendirian BUMN adalah mengejar keuntungan (Undang-Undang RI, 2003). Adanya kontradiksi tersebut dapat mengakibatkan adanya masalah terkait kinerja keuangan pada PT Hutama Karya. Dalam teori *stewardship*, manajer yang berperan sebagai *steward* berusaha menjaga dan memaksimalkan kekayaan pemilik modal melalui kinerja perusahaan (Davis et al., 1997). Dalam teori tersebut, manajemen akan bersikap memprioritaskan kepentingan jangka panjang kelompok di atas kepentingan pribadi dan berfokus pada pelayanan (Hernandez, 2008). Kondisi ini sejalan dengan keadaan PT Hutama Karya selaku *steward* yang menyelaraskan kepentingannya dengan kepentingan Pemerintah. Oleh karena itu, penugasan Pemerintah terhadap PT Humaya Karya yang mungkin berdampak terhadap kinerja perusahaan perlu untuk diinvestigasi lebih lanjut.

Penelitian terkait dengan infrastruktur maupun penugasan pemerintah telah dilakukan dilakukan dalam beberapa penelitian sebelumnya. Nuarisqi & Ubed (2020) menyimpulkan bahwa dengan adanya penugasan pemerintah atas pembangunan jalan tol trans sumatra kepada PT Hutama Karya menyebabkan penurunan indeks kesehatan finansial perusahaan. Dinarjito (2018) melakukan penelitian terhadap kesehatan BUMN sektor konstruksi yang terdaftar di bursa efek Indonesia akibat meningkatnya proyek infrastruktur pemerintah. Fakhri (2019) menguji kinerja keuangan perusahaan BUMN sektor konstruksi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia dan menyimpulkan bahwa kinerja perusahaan cenderung mengalami peningkatan dan termasuk dalam kategori sehat. Sementara itu, Siboro et al. (2017) menguji kinerja keuangan pada perusahaan konstruksi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode 2011-2015 dan menyimpulkan bahwa kinerja keuangan rata rata mengalami fluktuasi. Fitriana et al. (2020) membahas mekanisme pemberian subsidi yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada PT Transportasi Jakarta terkait Public Service Obligation (PSO) dalam penyelenggaraan kebutuhan transportasi untuk masyarakat di Jakarta. Penelitian Kurniawati (2017) menyimpulkan bahwa salah satu penghambat optimalisasi penerimaan laba BUMN adalah kepentingan Pemerintah dalam penugasan *Public Service Obligation* kepada BUMN. Wittman et al. (2016) menyimpulkan bahwa pelaksanaan PSO disetiap negara memiliki fokus yang berbeda-beda meskipun sama-sama menyediakan PSO transportasi udara, Jerman dan Amerika Serikat lebih terfokus pada penyediaan akses jaringan untuk masyarakat kecil, sedangkan Norwegia, Swedia, dan Irlandia sebagian besar fokus bertujuan untuk menyediakan *lifeline services*. Penelitian lainnya, mengulas sisi akuntansi yang digunakan oleh perusahaan penyedia jalan tol terkait dengan adanya hak konsesi yang diberikan oleh Pemerintah (Baskoro & Firmansyah, 2020).

Penelitian ini bertujuan untuk menginvestigasi kinerja keuangan PT Hutama Karya akibat adanya penugasan Pemerintah terkait dengan percepatan pembangunan infrastruktur jalan tol trans Sumatra. Berbeda dengan penelitian Nuarisqi & Ubed (2020) yang mengulas kinerja keuangan PT Hutama Karya pada saat diberikan penugasan oleh pemerintah dari sisi risiko kebangkrutan, penelitian ini menginvestigasi kinerja keuangan PT Hutama Karya sebelum penugasan dan setelah penugasan pemerintah. Dinarjito (2018) hanya memfokuskan ulasan kesehatan BUMN sektor konstruksi saja tanpa mengaitkan adanya penugasan khusus ke perusahaan tertentu, sedangkan penelitian ini memfokuskan pada kinerja salah satu BUMN sektor konstruksi yaitu PT Hutama Karya sebelum dan setelah penugasan perusahaan jalan tol Trans Sumatera dari sisi likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam penelitian pada bidang akuntansi keuangan terkait dengan dampak penugasan pemerintah pada BUMN. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan rekomendasi bagi pemerintah dalam rangka untuk menyempurnakan kebijakan terkait penugasan kepada BUMN. Penelitian ini diharapkan dapat digunakan oleh perusahaan sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan mitigasi risiko terkait dengan kinerja perusahaan ketika adanya penugasan Pemerintah dalam layanan dasar kepada masyarakat.

### STUDI LITERATUR

Teori *stewardship* menggambarkan situasi dimana manajer tidak termotivasi oleh tujuan individu tetapi lebih ditujukan pada hasil utama untuk kepentingan bersama dalam organisasi sehingga dasar teori ini berawal dari psikologi dan sosiologi (Davis et al., 1997). Teori ini menggambarkan hubungan antara pemilik modal sebagai prinsipal dan manajer sebagai *steward* (Jefri, 2018). Teori *stewardship* ini juga merupakan teori alternatif yang timbul dari keberadaan teori agensi yang sudah ada dalam menggambarkan hubungan prinsipal dan agen dalam suatu perusahaan ataupun organisasi. Teori agensi menjelaskan kepentingan yang berlawanan antara kepentingan manajer dengan kepentingan pemilik yang menjadikannya sebagai suatu rintangan (Kholmi, 2011). Oleh karena itu, teori agensi berlawanan dengan teori *stewardship* di mana pihak manajer sebagai agen lebih mementingkan kepentingan dirinya sendiri dibandingkan dengan kepentingan pemilik modal. Teori *stewardship* mengakui berbagai motif non-keuangan untuk perilaku manajer seperti kebutuhan akan prestasi dan pengakuan, kepuasan intrinsik atau kinerja yang baik, penghormatan terhadap otoritas dan etika bekerja (Jefri, 2018). Hernandez (2008) mendefinisikan *stewardship* sebagai sikap serta perilaku yang memprioritaskan kepentingan jangka panjang kelompok di atas kepentingan pribadi yang berfokus pada pelayanan. Selanjutnya, Davis et al. (1997) menyatakan bahwa manajer yang berperan sebagai seorang pelayan berusaha menjaga dan memaksimalkan kekayaan pemilik modal melalui kinerja perusahaan.

Dalam kaitannya dengan penugasan pemerintah kepada BUMN, pemerintah berperan sebagai pemilik modal dan BUMN digambarkan sebagai *steward*. Sejalan dengan Davis et al. (1997), bahwa manajer yang berperan sebagai *steward* akan berusaha menjaga dan menunjukkan kinerja yang baik, maka BUMN juga akan berusaha menunjukkan kinerja yang baik dalam rangka memaksimalkan kekayaan Pemerintah. Dalam rangka memaksimalkan kekayaan Pemerintah tersebut, BUMN akan berusaha sebaik mungkin untuk menunjukkan kinerja yang baik yaitu melalui optimalisasi laba yang dihasilkan oleh BUMN. Optimalisasi laba dapat menjadi terganggu ketika pemerintah memberikan penugasan kepada BUMN untuk menjalankan *Public Service Obligation* (PSO) yang belum tentu menguntungkan. Kurniawati (2017) menyatakan bahwa BUMN yang memiliki peran sebagai fungsi komersil dapat menghasilkan laba yang kurang optimal ketika harus menjalankan PSO. Ketika subsidi yang seharusnya diberikan kepada BUMN untuk menjalankan PSO tidak segera dibayar pemerintah sehingga BUMN akan menanggung biaya terlebih dahulu dan kemudian mengalami kesulitan dalam menghimpun dana segar untuk operasional perusahaan (Kurniawati, 2017).

Kinerja keuangan merupakan hasil yang dicapai oleh manajemen perusahaan dalam menjalankan fungsinya untuk mengelola aset perusahaan secara efektif dan efisien dalam suatu periode tertentu (Brigham & Houston, 2019). Kinerja keuangan perusahaan dapat dikatakan sebagai suatu usaha formal yang dilakukan oleh perusahaan untuk mengevaluasi efisiensi dan efektivitas aktivitas perusahaan yang telah dilaksanakan pada periode tertentu (Sofyan, 2019). Dengan demikian, kinerja keuangan sangat erat kaitannya dengan efektivitas dan efisiensi perusahaan dalam mengelola sumber daya.

Dalam mengukur kinerja perusahaan dengan menggunakan rasio keuangan ada lima kelompok yang dapat menjadi indikator kinerja keuangan yaitu likuiditas, solvabilitas, aktivitas, profitabilitas, dan market value (Brigham & Houston, 2019). Likuiditas mengukur kemampuan jangka pendek perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek dan memenuhi kebutuhan akan kas yang tak terduga (Brigham & Houston, 2019). Likuiditas sering dilihat oleh supplier dan kreditor sebagai dasar untuk memberikan kredit kepada perusahaan. Likuiditas sering dilihat dari rasio keuangan berupa *current ratio*, *quick ratio*, maupun *absolute liquidity ratio* (Brigham & Houston, 2019). Selanjutnya, solvabilitas atau yang biasa disebut dengan leverage adalah jawaban untuk pertanyaan tentang bagaimana suatu perusahaan mendanai aktivitasnya (Brigham & Houston, 2019). Solvabilitas menggambarkan seberapa besar perusahaan menggunakan proporsi hutang untuk mendanai operasinya (Brigham & Houston, 2019). Untuk melihat solvabilitas perusahaan maka rasio keuangan yang digunakan adalah *debt to assets ratio* dan *times interest earned* (Kieso et al., 2018). Tingkat profitabilitas perusahaan menggambarkan tentang tingkat efektivitas pengelolaan perusahaan dalam menghasilkan laba (Brigham & Houston, 2019). Tingkat

profitabilitas dipakai sebagai ukuran apakah pemilik modal dapat memperoleh pengembalian yang layak atas investasinya. Rasio keuangan yang dipakai untuk mengukur tingkat profitabilitas adalah *gross profit margin*, *operating profit margin*, *net profit margin*, *earning per share*, *return on total assets*, dan *return on equity* (Gitman & Zutter, 2015). (Gitman & Zutter, 2015) juga menyatakan beberapa kelemahan analisis rasio yaitu rasio hanya menunjukkan adanya indikasi suatu masalah sehingga perlu dilakukan tambahan analisis, rasio harus dibandingkan dengan rasio lain karena tidak dapat berdiri sendiri, dan rasio juga dapat terdistorsi oleh inflasi.

Salah satu tujuan bernegara yang tertuang dalam Pembukaan UUD 1945 alinea keempat adalah memajukan kesejahteraan umum. Dengan begitu pemerintah memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum agar dapat memenuhi salah satu tujuan bernegara tersebut. Dalam rangka melaksanakan kewajibannya tersebut, pemerintah dapat memberikan suatu penugasan kepada BUMN sesuai dengan Pasal 66 ayat 1 Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN yang menyatakan bahwa pemerintah dapat memberikan suatu penugasan kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan BUMN tersebut. Dalam penjelasan Pasal 66 tersebut juga dijelaskan bahwa meskipun pendirian BUMN dimaksudkan untuk mengejar keuntungan, namun tidak menutup kemungkinan BUMN diberikan penugasan khusus oleh pemerintah yang menurut kajian secara finansial tidak menguntungkan. Akan tetapi penugasan pemerintah yang secara finansial tidak menguntungkan tersebut harus disertai dengan kompensasi berupa pembiayaan atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN termasuk margin yang diharapkan dan tetap memperhatikan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan yang sehat.

### METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan analisis isi. Parveen & Showkat (2017) menyatakan bahwa analisis isi merupakan serangkaian prosedur yang digunakan dalam menggali suatu informasi yang memiliki makna dari sebuah teks untuk memberikan suatu kesimpulan yang bermakna. Langkah-langkah analisis isi yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan mengumpulkan data-data keuangan dari laporan keuangan dan laporan tahunan, membuat ringkasan informasi tentang peristiwa penting dan informasi keuangan terkait penugasan pemerintah atas perusahaan jalan tol Trans Sumatera, menghitung kinerja keuangan sebelum dan setelah penugasan, membandingkan kinerja keuangan setelah penugasan dengan rata-rata industri. Data yang digunakan untuk mengetahui kondisi kinerja keuangan adalah data dari tahun 2010 sampai dengan 2019. Data tahun 2010-2014 digunakan untuk melihat kondisi kinerja keuangan sebelum adanya penugasan, sedangkan data tahun 2015-2019 digunakan untuk melihat kondisi kinerja keuangan setelah adanya penugasan pemerintah dan untuk dibandingkan dengan rata-rata kinerja industri. Data yang digunakan dalam merupakan data sekunder dari laporan keuangan dan laporan tahunan yang bersumber dari situs website resmi PT Utama Karya. Penggunaan metode ini mengikuti penelitian yang dilakukan oleh Adriansyah et al. (2022), Angelia et al. (2021), Budiman & Firmansyah (2021), Kurniawan & Firmansyah (2021), Putra & Firmansyah (2021), Razak & Firmansyah (2021), Saing & Firmansyah (2021), dan Tama & Firmansyah (2021).

Beberapa rasio keuangan yang menunjukkan kinerja perusahaan digunakan dalam penelitian ini karena adanya penugasan pemerintah kepada Utama Karya akan menimbulkan dampak terhadap beberapa pos laporan keuangan seperti meningkatnya kas dan setara kas akibat Penyertaan Modal Negara (PMN), peningkatan jumlah hutang yang digunakan untuk pendanaan penugasan, hingga meningkatnya pendapatan akibat dari penugasan pemerintah tersebut. Rasio lancar digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Gitman & Zutter, 2015). Rasio lancar digunakan dalam pengukuran likuiditas perusahaan karena dengan adanya PMN berupa kas dan setara kas pada aset lancar diharapkan dapat meningkatkan tingkat likuiditas dengan formula sebagaimana Brigham & Houston (2019), Mentari & Firmansyah (2019), dan Utama et al. (2021).

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Liabilitas Jangka Pendek}} \times 100\%$$



Selain rasio lancar, rasio kewajiban terhadap total aset (*Debt to Total Assets Ratio*) juga digunakan untuk mengukur presentase dari total aset yang dibiayai dengan liabilitas atau hutang (Kieso et al., 2018). Gitman & Zutter (2015) juga menyatakan bahwa semakin besar utang yang dimiliki perusahaan maka akan semakin tinggi risiko perusahaan untuk tidak dapat membayar hutangnya sesuai kontrak sehingga semakin besar rasio kewajiban terhadap total aset maka risiko perusahaan untuk tidak dapat membayar hutang semakin tinggi. Formula untuk menghitung rasio kewajiban terhadap total aset dalam penelitian ini mengikuti Firmansyah & Yunidar (2020); Nurhandono & Firmansyah (2017), dan Pajriansyah & Firmansyah (2017).

$$\text{Rasio Kewajiban Terhadap Total Aset} = \frac{\text{Total Liabilitas}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Selanjutnya, untuk melihat risiko kebangkrutan perusahaan, rasio kewajiban terhadap ekuitas (*Debt to Equity Ratio*) digunakan dalam mengukur total hutang terhadap ekuitas (Brigham & Houston, 2019). Pembiayaan dengan menggunakan hutang memiliki dampak untuk perusahaan karena hutang memiliki beban bunga yang sifatnya tetap, sedangkan apabila perusahaan gagal membayar beban bunga tersebut maka dapat menyebabkan kesulitan keuangan yang berakhir dengan kebangkrutan (Firmansyah, Fauzi, et al., 2020; Firmansyah et al., 2021; Jananto & Firmansyah, 2019). Formula yang digunakan dalam perhitungan rasio kewajiban terhadap ekuitas dalam penelitian ini mengikuti (Parendra et al., 2020; Puspitasari et al., 2021; Rahayu et al., 2022; Rosyida et al., 2020; Yulianti et al., 2021) yaitu:

$$\text{Rasio Kewajiban Terhadap Equity} = \frac{\text{Total Liabilitas}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

Selanjutnya, untuk mengukur profitabilitas perusahaan maka salah satunya akan digunakan rasio tingkat pengembalian hasil atas aset (*Return on Assets Ratio*). Rasio ini menggambarkan seberapa efektif manajemen menghasilkan laba dengan aset yang tersedia (Gitman & Zutter, 2015). Sementara itu, Brigham & Houston (2019) menyatakan bahwa semakin tinggi rasio tingkat pengembalian aset maka hal tersebut menunjukkan bahwa pengelolaan aset perusahaan dalam menghasilkan laba semakin bagus. Formula yang digunakan untuk menghitung rasio tingkat pengembalian hasil dalam penelitian ini mengikuti Martinus et al. (2021) dan Puspitasari et al. (2021) yaitu:

$$\text{Rasio Tingkat Pengembalian Aset} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Rasio selanjutnya yang digunakan untuk mengukur profitabilitas perusahaan yaitu rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas (*Return on Equity Ratio*). Rasio ini mengukur tingkat pengembalian hasil berupa laba yang dihasilkan terhadap modal yang diinvestasikan oleh pemegang saham (Brigham & Houston, 2019). Gitman & Zutter (2015) menyatakan bahwa semakin tinggi rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas menunjukkan hal yang baik bagi pemegang saham. Rasio ini digunakan terkait dengan modal yang dimiliki PT Utama Karya merupakan penyertaan modal dari pemerintah. Untuk menghitung rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas menggunakan formula yang digunakan oleh Damayanti & Firmansyah (2021) dan Firmansyah, Sihombing, et al. (2020) yaitu:

$$\text{Rasio Tingkat Pengembalian Ekuitas} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Equity}} \times 100\%$$

Rasio selanjutnya yang digunakan adalah rasio margin laba kotor (*Gross Profit Margin*). (Brigham & Houston, 2019) menyatakan bahwa rasio margin laba kotor mengukur profitabilitas perusahaan setelah mempertimbangkan harga pokok produk. Semakin tinggi rasio margin laba kotor akan semakin lebih baik tingkat profitabilitas perusahaan (Gitman & Zutter, 2015). Untuk menghitung rasio margin laba kotor dalam penelitian ini menggunakan formula yang digunakan oleh (Brigham & Houston, 2019) yaitu:

$$\text{Rasio Margin Laba Kotor} = \frac{\text{Laba Kotor}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

Rasio margin laba bersih (*Net Profit Margin*) mengukur laba bersih yang dihasilkan setiap penjualan (Kieso et al., 2018). Brigham & Houston (2019) menyatakan bahwa rasio margin laba bersih mengukur tingkat profitabilitas setelah mempertimbangkan semua beban yang terjadi dalam periode tertentu. Untuk menghitung rasio laba bersih dalam penelitian ini menggunakan formula yang digunakan oleh Brigham & Houston (2019) dan Mentari & Firmansyah (2019) yaitu:

$$\text{Rasio Margin Laba Bersih} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Penjualan}} \times 100\%$$

### HASIL

Berdasarkan hasil analisis isi yang telah dilakukan, berikut adalah ikhtisar laporan posisi keuangan dan laporan laba rugi konsolidasian PT Utama Karya tahun 2014 sampai dengan 2019.

Tabel 2

Ikhtisar laporan posisi keuangan PT Utama Karya tahun 2014 – 2019 dalam miliaran rupiah.

Posisi Keuangan	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aset Lancar	5,343	10,306	12,431	15,578	14,813	21,807
Aset Tidak Lancar	650	2,031	11,295	33,138	49,720	69,841
Jumlah Aset	5,993	12,337	23,726	48,716	64,533	91,648
Liabilitas Jangka Pendek	3,687	5,554	9,330	14,395	16,937	21,587
Liabilitas Jangka Panjang	1,331	1,527	6,851	25,776	36,980	47,102
Jumlah Liabilitas	5,018	7,081	16,180	40,171	53,917	68,689
Jumlah Ekuitas	974	5,256	7,546	8,545	10,616	22,959
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	5,993	12,337	23,726	48,716	64,533	91,648

Sumber: diolah dari Laporan Posisi Keuangan PT Utama Karya

Pada tabel diatas terlihat bahwa terjadi peningkatan aset berturut turut dari tahun 2014 ke 2019 diikuti juga dengan kenaikan liabilitas dan ekuitas. Sementara itu, ikhtisar laporan laba rugi dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3

Ikhtisar laporan laba rugi PT Utama Karya tahun 2014 – 2019 dalam miliaran rupiah

Laba Rugi	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pendapatan	5,717	6,316	8,530	18,091	26,748	26,392
Beban Pokok Pendapatan	(5,249)	(5,732)	(7,680)	(16,530)	(22,398)	(22,745)
Laba Bruto	468	584	850	1,561	3,350	3,647
Bagian atas Laba bersih Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	48	163	200	256	231	233
Beban Penjualan	(17)	(12)	(15)	(143)	(44)	(113)
Beban Umum dan Administrasi	(377)	(232)	(275)	(386)	(638)	(713)
Beban Pajak Penghasilan Final	-	(177)	(152)	(192)	(251)	(582)
Keuntungan dari akuisisi entitas anak	-	-	-	-	-	464
Pendapatan Lain-lain	138	92	51	106	51	72
Beban Lain-lain	(88)	(152)	(278)	(47)	(164)	(143)
Laba Usaha	171	291	381	1,155	2,535	2,865
Biaya Keuangan	(143)	(179)	(182)	(190)	(293)	(811)
Penghasilan Keuangan	123	220	177	225	156	118
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	150	257	376	1,190	2,398	2,172
Beban Pajak Penghasilan	(6)	(6)	(74)	(119)	(122)	(149)
Laba (Rugi) tahun berjalan	144	251	302	1,071	2,276	2,023

Sumber: diolah dari Laporan Laba Rugi Keuangan PT Utama Karya)

**Kinerja Keuangan PT Utama Karya (Persero): Dampak Kebijakan Program Percepatan  
Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatera**  
*FN Muktiono Dimi, Amrie Firmansyah*

Pada tabel diatas terlihat bahwa terjadi kenaikan laba tahun berjalan mulai dari 2014 sampai 2018, namun pada 2019 mengalami penurunan laba. Pada tanggal 17 September 2014 PT Utama Karya mendapatkan penugasan dari Pemerintah dengan diterbitkannya Perpres Nomor 100 Tahun 2014. Dalam Perpres tersebut Pemerintah memberikan penugasan untuk mendahulukan pembangunan serta pengusahaan empat ruas jalan tol yang pendanaannya bersumber dari APBNP 2015. Sampai dengan 2014, terkait dengan kapitalisasi biaya pengembangan jalan tol tersebut terdapat penambahan sebesar Rp 8.75 miliar dalam pos Aset Tidak Berwujud Lainnya sebagaimana tercantum dalam CaLK dibawah ini :

Tabel 4

Penambahan saldo akun Tol Trans Sumatera pada pos Aset Tidak Berwujud Lainnya dalam  
CaLK 31 Desember 2014.

	Saldo Awal	Penambahan	Pengurangan	Saldo Akhir
Tol Trans Sumatera	13.887.469.297	8.745.144.891	-	22.632.614.188

Sumber: Catatan atas Laporan Keuangan 2014

Penambahan saldo pada akun Tol Trans Sumatera tersebut adalah terkait dengan kapitalisasi biaya pengembangan yang telah dilakukan berdasarkan Surat Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. S-534/MBU/2012 tanggal 1 Oktober 2012 tentang Penugasan PT Utama Karya untuk mengembangkan Jalan Tol Trans Sumatera. Hal tersebut berarti bahwa pada 2014 PT Utama Karya belum melakukan pembangunan atas jalan tol Trans Sumatera. Terkait dengan laporan laba rugi PT Utama Karya ditunjukkan dengan tabel dibawah ini:

Tabel 5

Perbandingan laporan laba rugi PT Utama Karya tahun 2013 dan 2014 dalam miliaran rupiah.

Laba Rugi	2013	2014
Pendapatan	5,502	5,717
Beban Pokok Pendapatan	(5,031)	(5,249)
Laba Bruto	470	468
Beban Usaha	168	207
Laba Operasi	373	308
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	304	337
Beban Pajak Penghasilan	174	194
Laba (Rugi) tahun berjalan	130	144

Sumber: diolah dari data Laporan Tahunan 2014

Dilihat dari tabel diatas pendapatan pada tahun 2014 naik sebesar 3,92% dari Rp 5.502 miliar tahun 2013 menjadi Rp 5.717 miliar. Kenaikan ini disebabkan karena adanya peningkatan pendapatan konstruksi berupa gedung, bangunan, jalan, dan jembatan. Sementara itu beban pokok pendapatan juga mengalami kenaikan sebesar 4,33% dari Rp 5.031 miliar menjadi Rp 5.249 miliar. Kenaikan ini disebabkan karena adanya peningkatan harga material mencapai Rp 78,55 miliar. Dengan begitu laba kotor juga mengalami penurunan sebesar 0,53% dari Rp 470 miliar menjadi Rp 2,49 miliar. Beban usaha juga mengalami peningkatan sebesar 22,57% dari Rp 169 miliar menjadi Rp 207 miliar yang mana peningkatan ini disebabkan oleh adanya kenaikan biaya rekrutmen pegawai dan penyesuaian pendapatan karyawan. Dilihat dari laporan laba rugi, PT Utama Karya masih mampu meningkatkan laba sebesar 10,61% dari Rp 130 miliar menjadi Rp 144 miliar. Dengan ada penugasan pembangunan dan pengusahaan jalan tol Trans Sumatera tersebut, pada 2014 perusahaan hanya masih melanjutkan tahap pengembangan yang telah dilakukan dari tahun 2013.

Pada tahun 2015 beberapa ruas jalan tol yang ditugaskan mulai memasuki tahap pembangunan dimana ditandai dengan dilakukannya *groundbreaking* untuk ruas Medan-Binjai pada 27 Januari dan Bakauheni-Tebanggi Besar serta Palembang-Simpang Indralaya pada 20 April. Perlu diketahui bahwa *groundbreaking* merupakan sebuah acara peresmian yang menandai bahwa suatu proyek pembangunan dimulai. Selain itu pada tanggal 13 Agustus juga dilakukan kerja sama dengan PT Saran Multi Infrastruktur (SMI) untuk merealisasikan pembangunan ruas



Medan-Binjai. Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) untuk ruas Bakauheni-Tebanggi Besar dan Palembang-Indralaya senilai Rp 21,6 T sendiri telah dilakukan penandatanganan pada 4 September. Selanjutnya, pada 22 Oktober terjadi revisi atas Perpres Nomor 100 Tahun 2014 dengan diterbitkannya Perpres Nomor 117 Tahun 2015 yang menambah pengusahaan jalan tol menjadi 24 ruas. Pada 11 November juga dilakukan perjanjian pembiayaan pembangunan jalan tol untuk ruas Palembang-Indralaya dengan PT SMI senilai Rp 3,3 T. Dari peristiwa yang terjadi selama tahun 2015 menyebabkan jumlah aset naik sebesar 105,85% dari Rp 5.993 miliar menjadi Rp 12.336,88 miliar. Kenaikan aset tersebut terutama terjadi karena adanya penyertaan modal negara (PMN) sebesar Rp 3,6 T yang berpengaruh pada peningkatan kas dan setara kas dalam bentuk deposito. Aset tak berwujud berupa hak konsensi jalan tol juga naik Rp 412,38 miliar. Selain itu kapitalisasi biaya atas pengembangan jalan tol Trans Sumatera juga bertambah sebesar Rp 19,74 miliar dikurangi reklasifikasi menjadi hak konsensi sebesar Rp 35,62 miliar. Sementara itu utang bank jangka pendek juga naik sebesar 346,24% dari Rp 78 miliar menjadi Rp 348,07 miliar. Kenaikan utang jangka pendek ini disebabkan karena perusahaan melakukan pembiayaan berupa utang bank untuk mendukung operasional penugasan jalan tol Trans Sumatera. Adapun rincian utang tersebut berasal dari pinjaman PT bank Negara Indonesia (BNI) sebesar Rp 240,77 miliar dan PT Bank Syariah Mandiri sebesar Rp 29,3 miliar.

Pada tahun 2016 terdapat delapan ruas yang telah dikerjakan, ruas tersebut yaitu Medan-Binjai, Palembang-Simpang Indralaya, Pekanbaru-Dumai, Bakauheni-Tebanggi Besar, Tebanggi Besar-Pematang Panggang, Pematang Panggang-Kayu Agung, Palembang-Tanjung Api Api, dan Kisaran-Tebing Tinggi. Namun pada 23 Agustus terdapat penambahan tiga ruas prioritas yang menjadi pengusahaan melalui surat Menteri PUPR KU.09.01-Mn/784 yaitu Banda Aceh-Medan, Padang-Pekanbaru, dan Tebing Tinggi-Prapat. Dalam rangka percepatan pembangunan jalan tol Trans Sumatera, pada tanggal 15 Februari melakukan pelepasan investasi berupa kepemilikan saham PT Jasa Marga Kualanamu Tol. Pelepasan investasi tersebut kemudian dialokasikan untuk meningkatkan kapasitas bisnis anak perusahaan yang bergerak di bidang aspal beton dan produk beton. Pada 10 Februari juga dilakukan kerja sama dengan PT Telekomunikasi Indonesia dalam rangka mendukung pengembangan infrastruktur dan layanan teknologi informasi komunikasi jalan tol. Selanjutnya, PPJT untuk ruas Tebanggi Besar-Kayu Agung telah dilakukan penandatanganan pada 9 Juni. Pada bulan juni sendiri perusahaan telah mendapatkan pembiayaan dari PT SMI sebesar Rp 1,8 triliun untuk mempercepat pembangunan ruas Medan-Binjai, Palembang –Simpang Indralaya, Bakauheni-Tebanggi Besar, dan Pekanbaru-Dumai dimana pembiayaan tersebut merupakan dan talangan yang bersifat non revolving. Atas kejadian di tahun 2016 tersebut mengakibatkan jumlah aset meningkat 94,64% dari Rp 12,34 triliun menjadi Rp 24,01 triliun. Di sisi aset lancar naik sebesar 24,45% dari Rp 10,31 triliun menjadi Rp 12,83 triliun. Kenaikan pada aset lancar tersebut disebabkan karena terdapat penerimaan atas PMN ke-2 di bulan Desember sebesar Rp 2 triliun sehingga menyebabkan kas dan setara kas naik sebesar 14,57% dari Rp 4,31 triliun menjadi Rp 4,93 triliun. Selain kenaikan kas dan setara kas, peningkatan aset lancar juga disebabkan oleh adanya pembayaran dana talangan untuk pembebasan lahan di lokasi proyek yang diupayakan kepada Kementrian PUPERA sehingga piutang lain lain naik sebesar 2265,12% dari Rp 97,29 miliar menjadi Rp 2,30 triliun. Kemudian aset tidak lancar mengalami kenaikan sebesar 450,81% dari Rp 2,30 triliun menjadi Rp 11,19 triliun. Kenaikan ini terutama disebabkan karena kenaikan aset tidak berwujud berupa hak konsensi atas jalan tol Trans Sumatera sebesar Rp 8,23 triliun. Selain itu kapitalisasi biaya pengembangan jalan tol Trans Sumatera bertambah Rp 15,82 miliar namun terdapat reklasifikasi sebesar Rp 8,14 miliar. Untuk kegiatan pelepasan investasi kepemilikan saham pada PT Jasa Marga Kualanamu Tol telah dialihkan ke PT Waskita Toll Road dengan nilai transaksi sebesar Rp 31,25 miliar dan dari transaksi tersebut terdapat laba pelepasan investasi sebesar Rp 13,25 miliar dicatat pada pendapatan lain lain. Sementara itu liabilitas naik sebesar 132,53% dari Rp 7,08 triliun menjadi Rp 16,47 triliun. Kenaikan ini disebabkan oleh kenaikan utang jangka pendek berupa utang usaha yang naik sebesar 66,24% dari Rp 2,79 triliun menjadi Rp 4,64 triliun. Kenaikan utang usaha ini disebabkan karena meningkatnya hutang kepada pihak ketiga yang mengerjakan proyek jalan tol Trans Sumatera. Utang lembaga keuangan non bank juga mengalami kenaikan sebesar 297,58% dari Rp 580 miliar menjadi Rp 2,31 triliun. Utang tersebut

berupa pinjaman dari PT SMI dan Indonesia Eximbank yang digunakan dalam rangka pembangunan jalan tol Trans Sumatera. Selain itu utang jangka panjang juga terjadi kenaikan sebesar 368,52% dari Rp 1,53 triliun menjadi Rp 7,16 triliun. Kenaikan utang jangka panjang tersebut terutama disebabkan karena perusahaan melakukan penawaran obligasi dengan nilai nominal sebesar Rp 1 triliun yang digunakan untuk membiayai pengerjaan jalan tol Trans Sumatera. Utang obligasi tersebut meningkat 163,07% dari Rp 613,04 miliar menjadi Rp 1,61 triliun. Di sisi ekuitas, perusahaan mencatat peningkatan sebesar 43,57% dari Rp 5,26 triliun menjadi Rp 7,55 triliun. Peningkatan ekuitas tersebut disebabkan oleh adanya PMN sebesar Rp 2 triliun. Terkait dengan kinerja laba rugi perusahaan, pendapatan usaha mengalami pertumbuhan sebesar 39,59% dari Rp 6,32 triliun menjadi Rp 8,82 triliun. Kenaikan pendapatan ini salah satunya disebabkan oleh adanya kenaikan pendapatan konstruksi yang berasal dari pendapatan atas konstruksi jalan tol Trans Sumatera sebesar Rp 3,04 triliun. Selain pendapatan usaha yang meningkat, namun beban kontrak konstruksi juga ikut meningkat sebesar 33,05%. Peningkatan beban kontrak konstruksi ini karena meningkatnya beban subkontraktor sebesar Rp 4,18 triliun yang ditimbulkan untuk pengerjaan jalan tol Trans Sumatera. Seiring dengan bertambahnya pendapatan atas konstruksi jalan tol Trans Sumatera, laba tahun berjalan juga mengalami pertumbuhan sebesar 20,12% dari Rp 251,21 miliar menjadi Rp 302 miliar.

Tahun 2017 tepatnya pada tanggal 12 Oktober jalan tol Trans Sumatera ruas Palembang-Simpang Indralaya Seksi 1 yaitu Palembang-Pamulutan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo. Kemudian pada 13 Oktober ruas tol Medan-Binjai seksi Helvetia-Binjai-Semayang dengan panjang 10,45 kilometer juga diresmikan. Lalu pada 27 Desember terjadi penandatanganan kredit investasi untuk pengembangan jalan tol Trans Sumatera ruas Bakauheni-Terbanggi Besar oleh perusahaan dengan sindikasi tujuh perbankan dan PT SMI dengan nilai total Rp 8,067 triliun. Dilihat dari laporan posisi keuangan perusahaan, dari sisi aset kas dan setara kas naik sebesar 19,46% dari Rp 4.933 miliar menjadi Rp 5.893 miliar. Kenaikan kas dan setara kas ini salah satunya disebabkan oleh adanya penerbitan obligasi Penawaran Umum Berkelanjutan I (PUB I) tahap dua dan tiga yang dilakukan dalam rangka pendanaan proyek tol Trans Sumatera sebesar total Rp 5.500 miliar. Piutang lain lain juga meningkat sebesar 92,26% dari Rp 2.301 miliar menjadi Rp 4.424 miliar yang disebabkan oleh piutang kepada Kementerian PUPR berdasarkan PMK Nomor 21/PMK.06/2017 atas dana talangan pembebasan lahan yang dikeluarkan oleh perseroan terlebih dahulu untuk beberapa ruas proyek pengerjaan jalan tol Trans Sumatera. Kemudian aset tak berwujud juga naik sebesar 248,86% dari Rp 8.655 miliar menjadi Rp 30.194 miliar yang disebabkan oleh peningkatan hak konsensi atas jalan tol Trans Sumatera. Disisi lain utang jangka pendek lain lain perusahaan meningkat 3029,53% dari Rp 45 miliar menjadi Rp 1.421 miliar. Peningkatan utang jangka pendek lain lain tersebut disebabkan oleh utang lain lain kepada PT Waskita Karya terkait dana talangan pembebasan lahan untuk proyek jalan tol Trans Sumatera ruas Bakauheni-Tebanggi Besar. Selanjutnya, utang usaha juga tercatat sebesar Rp 4.977 miliar yang merupakan utang jasa subkontraktor atas pembangunan jalan tol Trans Sumatera oleh PT Waskita Karya. Sementara itu dilihat dari kinerja laba rugi perusahaan, proyek jalan tol Trans Sumatera berdampak pada peningkatan pendapatan usaha yang mengalami pertumbuhan sebesar 112,09% dari Rp 8.530 miliar menjadi Rp 18.091 miliar dan diikuti dengan kenaikan beban pendapatan kontrak konstruksi sebesar 133,87% sebesar Rp 9.222 miliar. Oleh karena itu, perusahaan mampu mengalami pertumbuhan laba tahun berjalan sebesar 254,91% dari Rp 302 miliar menjadi Rp 1.071 miliar.

Pada tahun 2018 Jalan Tol Trans Sumatera ruas Bakauheni-Terbanggi Besar seksi 1 dan 5 diresmikan tepat 20 Januari. Selanjutnya, pada 9 Februari terdapat *groundbreaking* atas jalan tol Trans Sumatera ruas Padang-Sicicin. Kemudian tanggal 17 Juli dilakukan penandatanganan perjanjian pengusahaan jalan tol ruas Pekanbaru-Padang. Selain itu pada 14 Desember juga dilakukan *groundbreaking* ruas Sigli-Banda Aceh. Adapun per tanggal 31 Desember ruas jalan tol yang telah dikerjakan adalah Medan-Binjai, Palembang-Simpang Indralaya, Pekanbaru-Padang, Bakauheni-Terbanggi Besar, Terbanggi Besar-Pematang Panggang, Pematang Panggang-Kayu Agung, dan Pekanbaru-Dumai. Dari berbagai peristiwa pada tahun 2018, jumlah aset perusahaan meningkat sebesar 32,47% dari Rp 48.716 miliar menjadi Rp 64.533 miliar. Aset lancar sendiri

mengalam penurunan sebesar 4,91% dari Rp 15.578 miliar menjadi Rp 14.813 miliar yang disebabkan oleh penurunan jumlah kas dan setara kas yang digunakan untuk pembiayaan konstruksi jalan tol Trans Sumatera. Selain itu aset tidak lancar mengalami peningkatan sebesar 49,95% dari Rp 33.138 miliar menjadi Rp 49.720 miliar yang disebabkan adanya peningkatan jumlah hak penguasaan jalan tol sebesar 51,62% dari Rp 30.194 miliar menjadi Rp 45.779 miliar. Peningkatan hak penguasaan jalan tol tersebut sejalan dengan selesainya beberapa ruas jalan tol yang telah dibangun. Kemudian dari sisi liabilitas jangka panjang mengalami peningkatan sebesar 43,47% dari Rp 24.775 miliar menjadi Rp 36.980 miliar yang salah satunya diakibatkan karena peningkatan utang non bank sebesar 1844,74% menjadi Rp 1.478 miliar berasal dari pinjaman PT SMI dan Lembaga Pembiayaan Ekspor dalam rangka pembiayaan pengerjaan konstruksi jalan tol Trans Sumatera. Dari sisi kinerja laba rugi, proyek penugasan ini mampu meningkatkan pendapatan sebesar 47,85% dari Rp 18.091 miliar menjadi Rp 26.748 miliar yang terutama berasal dari pendapatan jasa konstruksi jalan tol yang mencapai Rp 19.497 miliar. Beban pokok pendapatan juga mengalami peningkatan sebesar 41,55% dari Rp 16.530 miliar menjadi Rp 23.398 miliar yang disebabkan oleh peningkatan pembayaran jasa subkontraktor untuk pekerjaan jasa konstruksi jalan tol. Peningkatan beban jasa konstruksi jalan tol ini disebabkan oleh percepatan konstruksi pembangunan jalan tol Trans Sumatera yang salah satunya dengan dipecahnya ruas Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung menjadi Terbanggi Besar-Pematang panggang dan Pematang Panggang-Kayu Agung. Pada tahun 2018 perusahaan mengalami pertumbuhan laba tahun berjalan sebesar 112,51% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 1.071 miliar menjadi Rp 2.276 miliar.

Pada 12 Februari 2019 terdapat penandatanganan nota kesepahaman rencana pembiayaan jalan tol Trans Sumatera melalui skema *Contractor Pre Financing*. Pada 8 Maret ruas Bakauheni-Terbanggi Besar diresmikan. Selanjutnya, pada 16 Maret perjanjian pengusahaan jalan tol ruas Lubuk Linggau-Curup-Bengkulu ditandatangani, sedangkan untuk ruas Indralaya-Muara Enim dan Mura Enim-Lahat-Lubuk Linggau ditandatangani pada 9 April. Kemudian pada 20 Desember juga terjadi penandatanganan perjanjian pengusahaan jalan tol ruas Binjai-Langsa. Adapun per 31 Desember perkembangan proyek jalan tol Trans Sumatera adalah sebagai berikut:

Tabel 6  
Perkembangan proyek jalan tol Trans Sumatera per 31 Desember 2019

No	Ruas	Pengadaan Tanah(%)	Konstruksi (%)	Status
1	Medan-Binjai	96,88	81,57	Pengadaan Lahan dan Konstruksi
2	Palembang-Simpang Indralaya	100	100	Sudah Beroperasi
3	Bakauheni-Terbanggi Besar	100	100	Sudah Beroperasi
4	Pekanbaru-Dumai	99,61	82,36	Pengadaan Lahan dan Konstruksi
5	Terbanggi Besar-Pematang Panggang	100	100	Sudah Beroperasi
6	Pematang Panggang-Kayu Agung	100	100	Sudah Beroperasi
7	Sigli-Banda Aceh	55,01	25,52	Pengadaan Lahan dan Konstruksi
8	Padang-Sicincin	13,61	10,11	Pengadaan Lahan dan Konstruksi

Sumber: diolah dari laporan tahunan PT Hutama Karya tahun 2019

Dari berbagai peristiwa yang terjadi di tahun 2019, aset perusahaan mengalami peningkatan sebesar 42,02% dari Rp 64.533 miliar menjadi Rp 91.648 miliar. Peningkatan aset tersebut disebabkan karena adanya PMN sebesar Rp 10.500 miliar yang mempengaruhi peningkatan kas dan setara kas sebesar 79,66% dari Rp 4.588 miliar menjadi Rp 8.242 miliar. Piutang usaha juga mengalami peningkatan sebesar 187,52% dari Rp 517 miliar menjadi Rp 1.487 miliar. Kenaikan piutang ini disebabkan akibat adanya piutang baru dengan PT Hutama Marga Waskita sebesar Rp 926 miliar terkait pembangunan ruas jalan tol Trans Sumatera. Kemudian piutang lain lain juga meningkat 35,31% dari Rp 2.693 miliar menjadi Rp 3.644 miliar yang disebabkan piutang kepada Kementerian PUPR atas dana talangan pembebasan lahan terkait pengerjaan beberapa ruas proyek jalan tol Trans Sumatera. Bagian tidak lancar dari aset real

**Kinerja Keuangan PT Utama Karya (Persero): Dampak Kebijakan Program Percepatan  
Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatera**  
*FN Muktiono Dimi, Amrie Firmansyah*

estate tumbuh sebesar 139,89% dari Rp 541 miliar menjadi Rp 1.297 miliar yang didorong oleh penambahan tanah terkait pengembangan proyek jalan tol Trans Sumatera. Aset tak berwujud naik 37,91% dari Rp 45.791 miliar menjadi Rp 63.152 miliar diakibatkan dari progress pembangunan jalan tol Trans Sumatera. Sementara itu pada liabilitas pinjaman jangka pendek perusahaan naik sebesar 59,11% dari Rp 3.538 miliar menjadi Rp 5.630 miliar. Kenaikan pinjaman jangka pendek ini disebabkan atas bertambahnya pinjaman untuk operasional terkait proyek jalan tol Trans Sumatera. Utang lain lain jangka pendek turun sebesar 25% dari Rp 751 miliar menjadi Rp 563 miliar yang disebabkan karena pembayaran dana talangan pembebasan lahan untuk proyek jalan tol Trans Sumatera. Untuk liabilitas jangka panjang, utang usaha mengalami penurunan 63,11% dari Rp 15.366 miliar menjadi Rp 5.668 miliar yang disebabkan karena pembayaran pengerjaan proyek jalan tol ruas Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung. Pendapatan ditangguhkan juga mengalami penurunan 14,25% dari Rp 5.073 miliar menjadi Rp 4.350 miliar yang disebabkan oleh rencana progress pembangunan jalan tol Trans Sumatera tahun 2020. Utang retensi naik sebesar 105,48% dari Rp 620 miliar menjadi Rp 1.274 miliar yang disebabkan karena adanya penambahan proyek jalan tol Trans Sumatera yang masih berlangsung. Pinjaman jangka panjang juga mengalami peningkatan sebesar 127,44% dari Rp 15.537 miliar menjadi Rp 35.335 miliar. Pinjaman jangka panjang mengalami peningkatan disebabkan karena adanya kenaikan pinjaman bank yang tumbuh sebesar 299,90% dalam rangka mendukung proyek jalan tol Trans Sumatera. Dari sisi ekuitas sendiri mengalami peningkatan yang disebabkan karena adanya PMN sebesar Rp 10.500 miliar. Dari kinerja laba rugi perusahaan mengalami penurunan pendapatan sebesar 1,33% dari Rp 26.748 miliar menjadi Rp 26.392 miliar. Penurunan pendapatan tersebut masih ditopang oleh adanya pendapatan badan usaha jalan tol yang memiliki kontribusi sebesar 78,77% dari total pendapatan yaitu Rp 20.788 miliar. Pendapatan dari badan usaha jalan tol sendiri mengalami peningkatan sebesar 1.64% seiring dengan penugasan pemerintah dan telah beroperasinya beberapa ruas jalan Tol Trans Sumatera. Namun biaya keuangan akibat peningkatan biaya bunga non bank non produktif untuk ruas jalan tol Trans Sumatera yang sudah beroperasi juga meningkat sebesar 176,27% dari Rp 293 miliar menjadi Rp 811 miliar. Laba tahun berjalan turun sebesar 11,12% dari Rp 2.276 miliar menjadi Rp 2.023 miliar.

Kinerja keuangan perusahaan diukur dengan alat analisis rasio untuk melihat risiko dan profitabilitas perusahaan. Untuk menganalisis risiko perusahaan maka rasio yang digunakan dalam pembahasan ini terkait dampak penugasan pemerintah berupa pengusahaan jalan tol Trans Sumatera adalah rasio lancar (*Current Ratio*), total kewajiban terhadap total aset (*Debt to Total Assets Ratio*), dan total kewajiban terhadap ekuitas (*Debt to Equity Ratio*). Sementara itu untuk menganalisis profitabilitas perusahaan maka rasio yang digunakan adalah rasio tingkat pengembalian atas aset (*Return on Total Assets Ratio*), tingkat pengembalian hasil atas ekuitas (*Return on Equity Ratio*), margin laba kotor (*Gross Profit Margin*), dan margin laba bersih (*Net Profit Margin*).

Adapun profil kinerja perusahaan selama tahun 2010 sampai dengan tahun 2019 adalah sebagai berikut:

Tabel 7  
Rasio Kewajiban Terhadap Total Aset Perusahaan Tahun 2014 Sampai Dengan 2019.

Tahun	Current Ratio	DAR	DER	ROA	ROE	GPM	NPM
2010	127.38%	83.38%	501.78%	3.51%	21.10%	10.21%	4.16%
2011	127.42%	84.82%	558.74%	2.85%	18.77%	9.69%	3.22%
2012	127.39%	85.34%	582.30%	2.19%	14.94%	8.86%	2.15%
2013	140.46%	85.63%	595.66%	2.19%	15.24%	8.54%	2.36%
2014	144.91%	83.73%	515.20%	2.40%	14.78%	8.19%	2.52%
2015	185.56%	57.40%	134.72%	2.03%	4.78%	9.25%	3.97%
2016	133.24%	68.20%	214.42%	1.27%	4.00%	9.96%	3.54%
2017	108.22%	82.46%	470.11%	2.20%	12.53%	8.63%	5.92%
2018	87.46%	83.55%	507.88%	3.53%	21.44%	12.52%	8.51%
2019	101.02%	74.95%	299.18%	2.21%	8.81%	13.82%	7.67%

Sumber: diolah dari laporan keuangan 2010-2019



Gitman & Zutter (2015) menyebutkan beberapa kelemahan penggunaan rasio keuangan yaitu hanya menunjukkan adanya indikasi suatu masalah sehingga perlu dilakukan tambahan analisis, rasio harus dibandingkan dengan rasio lain karena tidak dapat berdiri sendiri, dan rasio juga dapat terdistorsi oleh inflasi. Untuk mengukur kinerja keuangan suatu perusahaan, perbandingan rasio dapat dilakukan terhadap rata rata industri (Kieso et al., 2018). Dalam penelitian ini, untuk mengukur likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas perusahaan, rasio keuangan PT Utama Karya dibandingkan dengan rasio perusahaan sejenis yaitu perusahaan yang bergerak pada sektor infrastruktur jalan tol yang dihitung oleh penulis. Perbandingan tersebut akan tampak pada tabel dibawah ini.

Tabel 8  
Perbandingan Rata-Rata Kinerja PT Utama Karya Dengan Rata-Rata Kinerja Industri Tahun Setelah Penugasan.

Kinerja Keuangan	Rasio Keuangan	Hutama Karya	Rata-rata Industri
Likuiditas	CR	123.10%	186.67%
Solvabilitas	DAR	73.31%	48.67%
	DER	325.26%	137.60%
Profitabilitas	ROA	2.25%	4.85%
	ROE	10.31%	7.47%
	GPM	10.84%	35.98%
	NPM	5.92%	21.28%

sumber: diolah dari Laporan Keuangan

Adapun perkembangan kinerja PT Utama Karya dibandingkan dengan kinerja rata-rata industri pertahun setelah penugasan mulai tahun 2015 hingga tahun 2019, sebagai berikut.

Tabel 9  
Perbandingan rata-rata kinerja Utama Karya Tahun 2015-2019

Kinerja	2015		2016		2017		2018		2019	
	HK	IND	HK	IND	HK	IND	HK	IND	HK	IND
CR	133.24%	222.97%	133.24%	222.97%	108.22%	206.75%	87.46%	190.06%	101.02%	117.30%
DAR	68.20%	48.15%	68.20%	48.15%	82.46%	53.24%	83.55%	49.34%	74.95%	50.84%
DER	214.42%	122.99%	214.42%	122.99%	470.11%	165.53%	507.88%	145.50%	299.18%	155.83%
ROA	1.27%	3.93%	1.27%	3.93%	2.20%	5.30%	3.53%	5.77%	2.21%	4.58%
ROE	4.00%	8.09%	4.00%	8.09%	12.53%	6.39%	21.44%	7.45%	8.81%	6.16%
GPM	9.96%	40.69%	9.96%	40.69%	8.63%	39.72%	12.52%	32.08%	13.82%	30.38%
NPM	3.54%	17.38%	3.54%	17.38%	5.92%	19.15%	8.51%	23.72%	7.67%	23.41%

sumber: diolah dari Laporan Keuangan

## PEMBAHASAN

### Perkembangan Kinerja Keuangan Perusahaan dari Tahun 2010 sampai dengan 2019

Sebelum adanya penugasan, tahun 2010 sampai dengan tahun 2014, rasio lancar menunjukkan sedikit peningkatan yang berada pada angka 127% pada tahun 2010 sampai 2012 kemudian meningkat menjadi 140% keatas pada tahun 2013 dan 2014. Sementara itu setelah melaksanakan penugasan garis tren rasio lancar menunjukkan tren yang menurun dari tahun ke tahun. Pada tahun 2014, sebelum perusahaan melaksanakan penugasan dari pemerintah, besaran rasio menunjukkan angka 144.91% yang kemudian pada tahun selanjutnya dimana perusahaan mendapatkan penugasan, rasio lancar meningkat menjadi 185.56%. Peningkatan ini disebabkan karena adanya PMN sebesar Rp 3,6 T yang berpengaruh pada kenaikan kas dan setara kas. Selanjutnya, pada tahun 2016 rasio lancar mengalami penurunan menjadi 133,24% yang salah satunya disebabkan oleh kenaikan utang jangka pendek berupa utang usaha kepada pihak ketiga akibat pengerjaan proyek jalan tol Trans Sumatera. Pada 2017 angka rasio lancar terus mengalami penurunan menuju 108.22%. Penurunan rasio lancar ini juga disebabkan karena naiknya utang jangka pendek berupa utang lain-lain untuk keperluan pembebasan lahan proyek jalan tol Trans Sumatera dan utang usaha atas jasa subkontraktor pembangunan jalan tol Trans Sumatera. Pada 2018 rasio lancar kembali mengalami penurunan hingga 87,46% yang disebabkan oleh adanya



pembiayaan konstruksi jalan tol Trans Sumatera yang menyebabkan berkurangnya aset lancar berupa kas dan setara kas sebesar Rp 765 miliar. Namun pada tahun 2019 rasio lancar kembali meningkat menjadi 101,02%. Peningkatan pada tahun 2019 ini disebabkan oleh adanya PMN sebesar Rp 10.500 miliar pada kas dan setara kas dan juga kenaikan piutang terkait dengan pembangunan jalan tol Trans Sumatera. Tren rasio lancar yang mengalami penurunan ini menunjukkan bahwa perusahaan semakin mengalami penurunan likuiditas. Semakin rendah rasio lancar membuat risiko kebangkrutan perusahaan semakin tinggi (Widhiari & Merkusiwati, 2015), maka PT Utama Karya setelah mendapatkan penugasan oleh pemerintah memiliki potensi risiko kebangkrutan yang semakin tinggi.

Sebelum adanya penugasan yaitu tahun 2010 sampai dengan tahun 2014, rasio kewajiban terhadap total aset secara konstan berada di rentang 83,38% hingga tertinggi mencapai 85,63% pada 2013. Sementara itu setelah melaksanakan penugasan garis tren rasio total kewajiban terhadap total aset menunjukkan tren penurunan. Tahun 2014 rasio menunjukkan angka 83,73% yang kemudian pada tahun 2015 menurun drastis menjadi 57,40%. Penurunan ini disebabkan oleh adanya PMN sebesar Rp 3,6 T yang berpengaruh pada kenaikan total aset, sedangkan kenaikan hutang masih lebih kecil daripada adanya kenaikan total aset. Kemudian pada tahun 2016 meningkat menjadi 68,02%. Peningkatan tersebut disebabkan oleh adanya penawaran umum obligasi dengan nilai nominal Rp 1 triliun yang digunakan untuk membiayai pengerjaan jalan tol Trans Sumatera, selain itu juga terdapat peningkatan utang jangka pendek berupa utang usaha sebesar Rp 1,9 triliun dan utang lembaga keuangan non bank sebesar Rp 1,7 triliun. Selanjutnya, pada tahun 2017 rasio total kewajiban terhadap total aset meningkat kembali hingga ke 82,46%. Peningkatan ini diakibatkan oleh kenaikan utang jangka pendek berupa utang lain-lain sebesar Rp 1.376 miliar untuk keperluan pembebasan lahan untuk proyek jalan tol Trans Sumatera. Pada tahun 2018 rasio total kewajiban terhadap total aset juga masih mengalami peningkatan menjadi 83,55% yang disebabkan oleh adanya peningkatan utang non bank sebesar Rp1.478 miliar untuk mendanai proyek jalan tol Trans Sumatera. Pada tahun 2019 rasio total kewajiban terhadap total aset sedikit mengalami penurunan menjadi 74,95% yang disebabkan kenaikan aset yang salah satunya diakibatkan oleh PMN sebesar Rp 10.500 miliar. Semakin besar utang yang dimiliki perusahaan maka akan semakin tinggi risiko perusahaan untuk tidak dapat membayar hutangnya sesuai kontrak (Gitman & Zutter, 2015).

Pada tahun sebelum melaksanakan penugasan yaitu tahun 2010 sampai dengan tahun 2014, rasio kewajiban terhadap total aset menunjukkan tren peningkatan namun sedikit landai yang berada dalam rentang angka 501,78% hingga tertinggi pada tahun 2013 mencapai 595,66%. Sementara itu pada periode setelah adanya penugasan tren rasio kewajiban terhadap ekuitas menunjukkan penurunan dari tahun ke tahun. Diawali pada tahun 2014 sebesar 515,20% yang kemudian turun menjadi 134,72% pada tahun 2015. Penurunan tersebut disebabkan oleh adanya PMN sebesar Rp 3,6T yang mengakibatkan kenaikan jumlah ekuitas secara signifikan. Kemudian pada tahun 2016 mengalami peningkatan ke 214,42% yang disebabkan oleh kenaikan liabilitas akibat penawaran umum obligasi untuk pembangunan jalan tol Trans Sumatera dengan nilai nominal Rp 1 triliun, kenaikan utang jangka pendek untuk proyek jalan tol Trans Sumatera, dan utang lembaga keuangan non bank kepada PT SMI dan Indonesia Eximbank untuk keperluan pembangunan jalan tol Trans Sumatera. Selanjutnya, pada tahun 2017 rasio kewajiban terhadap ekuitas meningkat drastis menjadi 470,11%. Peningkatan ini disebabkan oleh peningkatan utang kepada PT Waskita Karya untuk pembebasan lahan terkait proyek jalan tol Trans Sumatera. Kemudian pada tahun 2018 rasio kewajiban terhadap ekuitas kembali mengalami peningkatan menjadi 507,88% yang disebabkan oleh peningkatan utang non bank dari pinjaman PT SMI dan Lembaga Pembiayaan Ekspor dalam rangka pembiayaan pengerjaan konstruksi jalan tol Trans Sumatera. Baru pada tahun 2019 rasio kewajiban terhadap ekuitas mengalami penurunan menjadi 299,18%. Penurunan tersebut disebabkan oleh adanya PMN sebesar Rp 10.500 miliar dan adanya penurunan utang usaha akibat adanya pembayaran pengerjaan proyek jalan tol ruas Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung. Tren rasio kewajiban terhadap ekuitas yang semakin meningkat menunjukkan bahwa perusahaan semakin berisiko untuk mengalami kebangkrutan.

Rasio tingkat pengembalian aset ketika sebelum adanya penugasan yaitu tahun 2010 sampai dengan tahun 2014, rasio menunjukkan tren penurunan secara konsisten dari tahun 2010 hingga 2013 yang berada dibawah 3,51%. Sementara itu, setelah adanya penugasan tren rasio tingkat pengembalian aset semakin mengalami penurunan meskipun ditahun 2018 kembali meningkat. Pada tahun 2014, sebelum perusahaan melaksanakan penugasan dari pemerintah, rasio tingkat pengembalian aset sebesar 2.40% yang kemudian pada tahun selanjutnya dimana perusahaan mendapatkan penugasan, rasio sedikit menurun menjadi 2.03%. Penurunan pada tahun 2015 ini disebabkan kenaikan aset dalam jumlah besar akibat adanya PMN sebesar Rp 3,6T namun tidak diimbangi dengan kenaikan laba yang besar juga. Selanjutnya, pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi 1,27%. Penurunan rasio ini disebabkan oleh adanya PMN yang meningkatkan aset sebesar Rp 2 triliun, sedangkan laba hanya tumbuh sebesar 20,12% dari Rp 251,21 miliar menjadi Rp 302 miliar. Pada tahun 2017 kembali mengalami peningkatan menjadi 2.20%. Peningkatan disebabkan oleh karena adanya pertumbuhan laba sebesar 254,91% dari Rp 302 miliar menjadi Rp 1.071 miliar yang diakibatkan oleh dampak proyek jalan tol Trans Sumatera pada peningkatan pendapatan usaha yang mengalami pertumbuhan sebesar 112,09% dari Rp 8.530 miliar menjadi Rp 18.091 miliar. Pada tahun 2018 rasio tingkat pengembalian aset mengalami peningkatan menjadi 3,53%. Peningkatan disebabkan oleh karena kontribusi pendapatan jasa konstruksi jalan tol yang mencapai Rp 19.497 miliar sehingga laba mengalami pertumbuhan sebesar 112,51% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 1.071 miliar menjadi Rp 2.276 miliar. Kemudian pada tahun 2019 sedikit mengalami penurunan menjadi 2,21%. Penurunan terjadi karena adanya PMN sebesar Rp 10.500 yang meningkatkan jumlah aset dan turunnya laba tahun berjalan turun sebesar 11,12% dari Rp 2.276 miliar menjadi Rp 2.023 miliar.

Rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas ketika sebelum adanya penugasan yaitu tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 sudah menunjukkan tren penurunan secara konsisten dari tahun 2010 hingga 2013 yang berada dibawah 21,10%. Sementara itu sesudah adanya penugasan tren rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas juga menunjukkan tren penurunan meskipun selanjutnya kembali meningkat pada tahun 2017. Diawali pada tahun 2014 sebesar 14,78% kemudian turun pada tahun 2015 menjadi 4.78%. Penurunan pada tahun 2015 ini disebabkan oleh adanya PMN sebesar Rp 3,6T yang meningkatkan jumlah ekuitas namun tidak diimbangi dengan kenaikan laba yang besar juga. Selanjutnya, pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi 4,00%. Penurunan disebabkan oleh adanya PMN yang mempengaruhi jumlah ekuitas sebesar Rp 2 miliar namun laba tahun berjalan hanya mengalami pertumbuhan sebesar 20,12% dari Rp 251,21 miliar menjadi Rp 302 miliar. Pada tahun 2017 kembali mengalami peningkatan menjadi 12.53%. Peningkatan ini disebabkan karena tidak adanya PMN yang mempengaruhi jumlah ekuitas, sedangkan laba tahun berjalan tumbuh sebesar 254,91% dari Rp 302 miliar menjadi Rp 1.071 miliar. Pada tahun 2018 rasio tingkat pengembalian aset mengalami peningkatan menjadi 21,44%. Peningkatan disebabkan oleh karena kontribusi pendapatan jasa konstruksi jalan tol yang mencapai Rp 19.497 miliar sehingga laba mengalami pertumbuhan sebesar 112,51% dari tahun sebelumnya sebesar Rp 1.071 miliar menjadi Rp 2.276 miliar. Kemudian pada tahun 2019 mengalami penurunan menjadi 8,81%. Penurunan terjadi karena adanya PMN sebesar Rp 10.500 yang meningkatkan jumlah aset dan turunnya laba tahun berjalan turun sebesar 11,12% dari Rp 2.276 miliar menjadi Rp 2.023 miliar. Semakin tinggi rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas menunjukkan hal yang baik bagi pemegang saham (Gitman & Zutter, 2015). Tren rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas yang menunjukkan tren peningkatan juga dapat diartikan hal yang baik bagi pemilik modal.

Sebelum adanya penugasan yaitu tahun 2010 sampai dengan tahun 2014, rasio margin laba kotor menunjukkan tren penurunan secara konsisten berada dibawah 10,21%. Sementara itu ketika setelah adanya penugasan rasio margin laba kotor menunjukkan tren yang meningkat secara konsisten. Diawali pada tahun 2014 yaitu sebelum melaksanakan penugasan rasio margin laba kotor berada pada 8,19%. Pada tahun 2015 terus tumbuh menjadi 9,25%. Tahun 2016 rasio margin laba kotor masih meningkat menjadi 9,96%. Peningkatan ini disebabkan oleh kenaikan pendapatan oleh adanya kenaikan pendapatan konstruksi yang berasal dari pendapatan atas konstruksi jalan tol Trans Sumatera sebesar Rp 3,04 triliun, namun disisi lain beban kontrak konstruksi juga ikut meningkat sebesar 33,05%. Peningkatan beban kontrak konstruksi ini karena

meningkatnya beban subkontraktor sebesar Rp 4,18 triliun yang ditimbulkan untuk pengerjaan jalan tol Trans Sumatera. Namun pada tahun 2017 rasio margin laba kotor turun menjadi 8,63%. Penurunan ini disebabkan oleh adanya peningkatan pendapatan yang tidak sebesar peningkatan beban pendapatan kontrak konstruksi. Baru pada tahun 2018 kembali meningkat menjadi 12,52%. Peningkatan ini disebabkan karena besarnya pendapatan jasa konstruksi jalan tol yang mencapai Rp 19.497 miliar akibat penugasan pemerintah. Pada tahun 2019 rasio margin laba kotor juga kembali meningkat menjadi 13,82%. Rasio margin laba kotor yang semakin meningkat menunjukkan bahwa perusahaan memiliki tingkat profitabilitas yang semakin baik.

Sebelum adanya penugasan yaitu tahun 2010 sampai dengan tahun 2014, rasio margin laba bersih juga menunjukkan tren penurunan secara konsisten berada dibawah 4,16%. Selanjutnya, setelah adanya penugasan dari pemerintah rasio margin laba bersih Utama Karya menunjukkan tren peningkatan dari tahun ke tahun. Diawali pada tahun 2014 yaitu sebelum melaksanakan penugasan rasio margin laba bersih berada pada 2,52%. Pada tahun 2015 terus tumbuh menjadi 3,97%. Tahun 2016 rasio margin laba bersih mengalami sedikit penurunan menjadi 3,54%. Namun pada tahun 2017 rasio margin laba bersih kembali meningkat menjadi 5,92%. Pada tahun 2018 meningkat menjadi 8,51%. Kemudian pada tahun 2019 rasio margin laba kotor mengalami sedikit penurunan menjadi 7,67%. Semakin tinggi rasio margin laba bersih, maka kemampuan perusahaan untuk memperoleh laba juga semakin tinggi, dan karena hal tersebut tentunya akan berdampak meningkatnya perubahan laba perusahaan (Ifada & Puspitasari, 2016).

#### **Perbandingan Kinerja Perusahaan dengan Kinerja Rata-Rata Industri Setelah Penugasan Pemerintah Dalam Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatera**

Berdasarkan Tabel 8, tingkat likuiditas PT Utama Karya selama periode 2010 sampai dengan tahun 2014 di bawah dari rata rata industri. Menurut Widhiari & Merkusiwati (2015), semakin rendah rasio lancar membuat risiko kebangkrutan perusahaan semakin tinggi. Sejalan dengan hal tersebut maka PT Utama Karya setelah mendapatkan penugasan oleh pemerintah memiliki risiko kebangkrutan yang lebih tinggi daripada rata-rata industri. Tingkat likuiditas perusahaan yang lebih rendah dari rata-rata industri mendukung penelitian yang telah dilakukan oleh Nuarisqi & Ubed (2020) yang mengatakan bahwa dengan adanya penugasan pemerintah atas pembangunan jalan tol trans sumatra kepada PT Utama Karya menyebabkan penurunan indeks kesehatan finansial perusahaan. Dari sisi tingkat solvabilitas PT Utama Karya lebih besar dibandingkan dengan rata rata industri. Penggunaan hutang yang lebih banyak menimbulkan risiko gagal bayar terhadap biaya keuangan berupa bunga. Gitman & Zutter (2015) menyatakan bahwa semakin besar utang yang dimiliki perusahaan maka akan semakin tinggi risiko perusahaan untuk tidak dapat membayar hutangnya sesuai kontrak, maka Utama Karya dalam hal ini memiliki risiko yang semakin rendah untuk mengalami gagal bayar dibandingkan dengan rata-rata industri. Tingkat profitabilitas perusahaan, hanya rasio tingkat pengembalian hasil atas ekuitas yang lebih baik daripada rata-rata industri, sedangkan ketiga rasio lainnya yang digunakan untuk mengukur kinerja dibawah rata-rata industri. Rendahnya tingkat profitabilitas perusahaan menandakan bahwa perusahaan tersebut tidak cukup baik untuk menghasilkan laba (Gitman & Zutter, 2015).

#### **Dampak Penugasan Pemerintah Dalam Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatera Pada Kondisi Keuangan Perusahaan**

Penugasan pemerintah terkait perusahaan jalan tol Trans Sumatera kepada PT Utama Karya menimbulkan beberapa dampak terhadap kinerja keuangan perusahaan dibandingkan dengan periode sebelum adanya penugasan. Dari sisi likuiditas, adanya penugasan pemerintah menyebabkan penurunan tingkat likuiditas perusahaan dibandingkan dengan periode sebelum adanya penugasan. Penurunan likuiditas tersebut berarti bahwa dengan adanya penugasan pemerintah kepada Utama Karya akan meningkatkan risiko kebangkrutan perusahaan. Hal ini sejalan dengan pernyataan Widhiari & Merkusiwati (2015) bahwa semakin rendah tingkat likuiditas maka tingkat risiko perusahaan untuk mengalami kebangkrutan semakin tinggi. Sementara itu dari sisi solvabilitas juga mengalami penurunan dibandingkan dengan periode

sebelum adanya penugasan, hal ini sangat terlihat ketika PT Utama Karya mendapatkan PMN dari pemerintah. PMN pada tahun 2015 dan 2019 mampu membuat tingkat solvabilitas perusahaan turun. Penurunan tingkat solvabilitas ini mengindikasikan bahwa terjadi penurunan proporsi hutang dibandingkan dengan total aset maupun ekuitas. Sejalan dengan pernyataan Gitman & Zutter (2015) bahwa semakin besar utang yang dimiliki perusahaan maka akan semakin tinggi risiko perusahaan untuk tidak dapat membayar hutangnya sesuai kontrak, maka PT Utama Karya memiliki risiko yang semakin rendah untuk mengalami gagal bayar yang karena hutangnya semakin bertambah. Selanjutnya, dari sisi profitabilitas, adanya penugasan pemerintah ternyata mampu meningkatkan tingkat profitabilitas Utama Karya. Pada periode sebelum penugasan, tingkat profitabilitas perusahaan semakin menurun, sedangkan periode ketika setelah adanya penugasan menunjukkan tingkat profitabilitas yang semakin meningkat. Dari sisi solvabilitas dan profitabilitas, adanya penugasan pemerintah dibandingkan dengan periode sebelum adanya penugasan pemerintah menunjukkan adanya peningkatan kinerja keuangan, namun ketika dibandingkan dengan data rata-rata industri, ternyata kinerja keuangan Utama Karya secara keseluruhan masih berada dibawah kinerja rata-rata industri. Secara konsisten dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019, kinerja keuangan PT Utama Karya masih berada dibawah kinerja rata-rata industri.

Davis et al. (1997) menyatakan bahwa manajer yang berperan sebagai seorang pelayan berusaha menjaga dan memaksimalkan kekayaan pemilik modal melalui kinerja perusahaan. Meskipun Utama Karya berperan sebagai *steward*, namun pemerintah sebagai pemilik modal sebaiknya secara intensif melakukan intervensi terkait penugasan yang diberikan karena Utama Karya selaku *steward* tidak memiliki pilihan lain utk melaksanakan tugas pemerintah, walaupun kinerja keuangannya mengalami penurunan. Walaupun Intervensi pemerintah tersebut sebenarnya telah diatur dalam penjelasan Pasal 66 Ayat 1 Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN yang menyatakan bahwa ketika penugasan yang diberikan pemerintah kepada BUMN tidak fisibel secara finansial, namun pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan berikut margin yang telah ditetapkan. Kompensasi yang diberikan pemerintah kepada Utama Karya sejak adanya penugasan tersebut adalah berupa PMN (Laporan Tahunan PT Utama Karya, 2019). PMN merupakan salah satu bentuk pendanaan dalam rangka perwujudan penugasan perusahaan jalan tol Trans Sumatera. Dari hasil analisis diatas, PMN dapat menurunkan tingkat solvabilitas perusahaan yang berarti bahwa proporsi penggunaan hutang oleh perusahaan semakin kecil karena diganti dengan adanya PMN. Ketika penggunaan hutang semakin kecil maka risiko kebangkrutan perusahaan akibat gagal bayar atas bunga hutang juga akan semakin kecil (Gitman & Zutter, 2015).

### KESIMPULAN

Tingkat likuiditas dan solvabilitas PT Utama Karya mengalami penurunan semenjak mendapatkan penugasan pemerintah atas perusahaan jalan tol Trans Sumatera, sedangkan tingkat profitabilitas mengalami peningkatan setelah penugasan Pemerintah. Sementara itu, setelah adanya penugasan Pemerintah, tingkat likuiditas dan profitabilitas perusahaan di bawah rata rata industri, tingkat solvabilitas perusahaan di atas rata-rata industri. Adanya penugasan Pemerintah terhadap PT Utama Karya berdampak adanya risiko kebangkrutan Utama Karya menjadi semakin tinggi, namun kondisi dapat dimitigasi dengan adanya Penyerahan Modal Negara (PMN). Penelitian ini memiliki keterbatasan yaitu data penelitian menggunakan data tahun 2010 sampai dengan tahun 2019 di mana penugasan kepada PT Utama Karya pada saat penelitian dilakukan belum selesai sepenuhnya dan belum ada pembahasan yang lebih spesifik mengenai PMN. Penelitian selanjutnya dapat mengkaji lebih spesifik terkait dampak penugasan pemerintah terhadap BUMN dari sisi adanya PMN maupun bentuk intervensi pemerintah lainnya yang belum diulas dalam penelitian ini. Hasil penelitian ini menyarankan kepada BUMN yang mendapatkan penugasan dari Pemerintah agar memperhatikan pendanaan dalam struktur modalnya terutama terkait dengan rencana untuk melakukan kredit perbankan. Manajemen perlu memilih dan mempertimbangkan biaya keuangan akibat dari pinjaman karena dapat meningkatkan risiko kebangkrutan yang semakin tinggi. Sementara itu, penelitian ini juga menyarankan kepada Pemerintah selaku pemegang saham BUMN untuk memperhatikan kondisi



kesehatan perusahaan adanya kemungkinan penurunan tingkat likuiditas dan peningkatan tingkat solvabilitas perusahaan. Risiko kebangkrutan menjadi semakin tinggi ketika tingkat likuiditas perusahaan turun dan proporsi penggunaan hutang yang semakin besar.

#### REFERENSI

- Adriansyah, R. T., Pangestu, R., & Firmansyah, A. (2022). Penerapan ISAK 16 pada perjanjian konsesi jasa: studi kasus PT Indonesia Power POWER. *Journal of Law, Administration, and Social Science*, 2(1), 69–80. <https://doi.org/10.54957/jolas.v2i1.161>
- Angelia, L., Tresna, M. F., & Firmansyah, A. (2021). Implementasi PSAK 16 pasca adopsi IFRS pemberian insentif perpajakan pada perusahaan BUMN sektor infrastruktur di Indonesia. *Statera: Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 3(2), 85–94. <https://doi.org/10.33510/statera.2021.3.2.85-94>
- Baskoro, S. I., & Firmansyah, A. (2020). Akuntansi hak konsesi sebagai aset tak berwujud pada perusahaan penyedia jasa jalan tol di Indonesia. *Studi Akuntansi Dan Keuangan Indonesia*, 3(2), 233–264. <https://doi.org/10.21632/saki.3.2.233-264>
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of financial management*. Cengage Learning.
- Damayanti, N., & Firmansyah, A. (2021). Peran tata kelola perusahaan dalam kinerja operasional dan kinerja pasar di Indonesia. *Jurnal Ekonomi*, 26(2), 196–212. <https://doi.org/10.24912/je.v26i2.746>
- Davis, J. H., Schoorman, F. D., & Donaldson, L. (1997). Toward a stewardship theory of management. *Academy of Management Review*, 22(1), 20–47. <https://doi.org/10.5465/amr.1997.9707180258>
- Dinarjito, A. (2018). Menilai kesehatan BUMN konstruksi yang terdaftar di bursa efek Indonesia sebagai akibat meningkatnya proyek infrastruktur Pemerintah. *Sub*, 2(1), 1–18. <https://doi.org/10.35837/subs.v2i1.263>
- Fakih, S. (2019). Analisis kinerja keuangan perusahaan bumh bidang konstruksi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2012-2016. *Journal of Management and Entrepreneurship*, 7(1), 1–19. <https://doi.org/10.26418/ejme.v7i1.27612>
- Firmansyah, A., Andriani, A. F., & Mahrus, M. L. (2021). Biaya modal perusahaan di Indonesia: tanggung jawab sosial dan tata kelola perusahaan. *Jurnal Ekonomi*, 26(3), 361–378. <https://doi.org/10.24912/je.v26i3.796>
- Firmansyah, A., Fauzi, I., & Rizal Yuniar, M. (2020). Biaya utang dari sudut pandang kebijakan dividen, volatilitas laba, dan kualitas akrual. *Akurasi: Jurnal Studi Akuntansi Dan Keuangan*, 3(2), 109–129. <https://doi.org/10.29303/akurasi.v3i2.54>
- Firmansyah, A., Sihombing, P., & Kusumastuti, S. Y. (2020). The determinants of idiosyncratic volatility in Indonesia banking industries. *Jurnal Keuangan Dan Perbankan*, 24(2), 175–188. <https://doi.org/10.26905/jkdp.v24i2.3851>
- Firmansyah, A., & Yunidar, A. (2020). Financial derivatives, financial leverage, intangible assets, and transfer pricing aggressiveness: evidence from Indonesian companies. *Jurnal Dinamika Akuntansi Dan Bisnis*, 7(1), 1–14.
- Fitriana, E. I., Handayani, S., & Biantara, D. (2020). Analisis pemberian public service obligation (psa) pada PT Transportasi Jakarta Periode 2015-2017. *Accounting Cycle Journal*, 1(1), 108–143. <http://journal.podomorouniversity.ac.id/index.php/ACJ/article/view/48>
- Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2015). *Principles of managerial finance fourteenth edition*. Pearson Education Limited.
- Hernandez, M. (2008). Promoting stewardship behavior in organizations: a leadership model. *Journal of Business Ethics*, 80, 345–352. <https://doi.org/10.1007/s10551-007-9440-2>
- Ifada, L. M., & Puspitasari, T. (2016). Analisis pengaruh rasio keuangan terhadap perubahan laba. *Jurnal Akuntansi Dan Auditing*, 13(1), 97–108. <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/akuditi/article/view/13873>



- Jananto, A. E., & Firmansyah, A. (2019). The effect of bonuses, cost of debt, tax avoidance, and corporate governance on financial reporting aggressiveness: evidence from Indonesia. *International Journal of Innovation, Creativity and Change*, 7(5), 280–302.
- Jefri, R. (2018). Teori stewardship dan good governance. *Jurnal Riset*, 4(3), 14–28. <https://doi.org/https://www.economicsbosowa.unibos.id/index.php/eb/article/view/162>
- Kholmi, M. (2011). Akuntabilitas dalam perspektif teori agensi. *Journal of Innovation in Business and Economics*, 2(2), 357–369. <https://doi.org/10.22219/jibe.v2i02.4694>
- Kieso, D. E., Weygandt, J. J., & Warfield, T. D. (2018). *Intermediate accounting: IFRS Edition, 3rd Edition*. John Wiley & Sons, Inc. [https://www.google.co.id/books/edition/Intermediate\\_Accounting/VXH5twEACAAJ?hl=en](https://www.google.co.id/books/edition/Intermediate_Accounting/VXH5twEACAAJ?hl=en)
- Kurniawan, A., & Firmansyah, A. (2021). Implementation of PSAK 71 In Indonesia mutual fund investment in insurance subsector companies. *Jambura Equilibrium Journal*, 3(2), 94–111. <https://doi.org/10.37479/jej.v3i2.11136>
- Kurniawati, L. (2017). Optimalisasi penerimaan laba badan usaha milik negara sebagai upaya memperkuat penerimaan negara. *Jurnal Manajemen Keuangan Publik*, 1(2), 90–106. <https://doi.org/10.31092/jmkp.v1i2.139>
- Lestari, M., & Suhandak, S. (2019). Pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dan pemerataan ekonomi Indonesia. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 70(1), 98–105. <http://administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jab/article/view/2819>
- Martinus, J., Jiwandaningtyas, M. E., Firmansyah, A., & Andriani, A. F. (2021). Penghindaran pajak pada industri barang konsumsi di Indonesia sebelum era pandemi covid19: ukuran perusahaan dan profitabilitas. *Jurnalku*, 1(4), 291–300. <https://doi.org/10.54957/educoretax.v1i4.118>
- Mentari, N. S., & Firmansyah, A. (2019). Kinerja operasi dan kinerja saham pada perusahaan non-keuangan yang melakukan divestasi. *Equilibrium: Jurnal Penelitian Pendidikan Dan Ekonomi*, 16(2), 152–175. <https://doi.org/10.25134/equi.v16i02>
- Nuarisqi, K., & Ubed, R. S. (2020). Analisis dampak proyek strategis nasional (PSN) terhadap kinerja keuangan PT Utama Karya tahun 2012-2018. *Indonesia Rich Journal*, 1(2), 63–72. <https://doi.org/10.31092/irj.v1i2.8>
- Nurhandono, F., & Firmansyah, A. (2017). Pengaruh lindung nilai, financial leverage, dan manajemen laba terhadap agresivitas pajak. *Media Riset Akuntansi, Auditing & Informasi*, 17(1), 31–52. <https://doi.org/10.25105/mraai.v17i1.2039>
- Pajriansyah, R., & Firmansyah, A. (2017). Pengaruh leverage, kompensasi rugi fiskal dan manajemen laba terhadap penghindaran pajak. *Keberlanjutan : Jurnal Manajemen Dan Jurnal Akuntansi*, 2(1), 431–459. <http://openjournal.unpam.ac.id/index.php/keberlanjutan/article/view/571>
- Parendra, A., Firmansyah, A., & Prakoso, D. K. (2020). Ukuran perusahaan, leverage, risiko saham di perusahaan perbankan. *Dinamika Akuntansi, Keuangan, Dan Perbankan*, 9(2), 119–132. <https://www.unisbank.ac.id/ojs/index.php/fe9/article/view/8291>
- Parveen, H., & Showkat, N. (2017). *Content Analysis*. [https://www.researchgate.net/publication/318815342\\_Content\\_Analysis](https://www.researchgate.net/publication/318815342_Content_Analysis)
- Peraturan Presiden RI. (2014). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 100 Tahun 2014 Tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol Di Sumatera*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/41530/perpres-no-100-tahun-2014>
- Peraturan Presiden RI. (2015). *Peraturan Presiden Nomor 117 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 100 Tahun 2014 Tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol Di Sumatera*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/41876/perpres-no-117-tahun-2015>
- Peraturan Presiden RI. (2016). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/38201/perpres-no-3-tahun-2016>

- Puspitasari, D., Radita, F., & Firmansyah, A. (2021). Penghindaran pajak di Indonesia: profitabilitas, leverage, capital intensity. *Jurnal Riset Akuntansi Tirtayasa*, 6(2), 138–152. <https://doi.org/10.48181/jratirtayasa.v6i2.10429>
- Putra, I. K. A. J., & Firmansyah, A. (2021). Evaluasi kebijakan akuntansi biaya pinjaman atas aset tetap di Indonesia. *JUARA (Jurnal Riset Akuntansi)*, 11(2), 274–298. <https://ejournal.unmas.ac.id/index.php/juara/article/view/2924>
- Rahayu, S., Firmansyah, A., Perwira, H., Saputro, S. K. A., & Trisnawati, E. (2022). Liquidity, leverage, tax avoidance: the moderating role of firm size. *Riset: Jurnal Aplikasi Ekonomi, Akuntansi Dan Bisnis*, 4(1), 39–52. <https://doi.org/10.37641/riset.v4i1.135>
- Razak, N. A., & Firmansyah, A. (2021). Penyajian laporan keuangan bank syariah di Indonesia : sudah sesuai dengan PSAK 101? *Syiar Iqtishadi: Journal of Islamic Economics, Finance and Banking*, 5(2), 143–159. <https://doi.org/10.35448/jiec.v5i2.10290>
- Saing, H. J., & Firmansyah, A. (2021). The impact of PSAK 73 implementation on leases in Indonesia telecommunication companies. *International Journal of Economics, Business and Accounting Research (IJEBAR)*, 5(3), 1033–1049. <http://jurnal.stie-aas.ac.id/index.php/IJEBAR/article/view/2804>
- Sari, H. R. (2015). *Swasta tak mampu, alasan pemerintah kuasai proyek infrastruktur*. <https://www.merdeka.com/uang/swasta-tak-mampu-alasan-pemerintah-kuasai-proyek-infrastruktur.html>
- Schwab, K. (2019). *The global competitiveness report*. [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)
- Siboro, D. F., Saerang, I. S., & Tulung, J. E. (2017). Analisis kinerja keuangan pada perusahaan konstruksi yang terdaftar di BEI pada periode 2011-2015. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 5(2), 454–464. <https://doi.org/10.35794/emba.5.2.2017.15695>
- Sofyan, M. (2019). Rasio keuangan untuk menilai kinerja keuangan. *Akademika*, 17(2), 115–121. <https://doi.org/10.51881/jam.v17i2.173>
- Tama, S. B., & Firmansyah, A. (2021). Perbedaan perlakuan pendapatan dari kontrak dengan pelanggan sebelum dan sesudah penerapan PSAK 72 di Indonesia. *Bilancia: Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 5(3), 270–280. <https://www.ejournal.pelitaindonesia.ac.id/ojs32/index.php/BILANCIA/article/view/1392>
- Undang-Undang RI. (2003). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/43919/uu-no-19-tahun-2003>
- Widhiari, N. L. M. A., & Merkusiwati, N. K. L. A. (2015). Pengaruh rasio likuiditas, leverage, operating, capacity, dan sales growth terhadap financial distress. *E-Jurnal Akuntansi*, 11(2), 456–469. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/Akuntansi/article/view/11061>
- Wittman, M. D., Allroggen, F., & Malina, R. (2016). Public service obligations for air transport in the United States and Europe: Connectivity effects and value for money. *Transportation Research Part A*, 94, 112–128. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.08.029>