
**PENGARUH LIABILITAS JANGKA PENDEK DAN JANGKA PANJANG
TERHADAP PROFITABILITAS PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
PERIODE 2017-2023**

Aminah Imro'atus Sholiha¹, Athifa Aswa Ramadhani², Asyifa Putry Fadhilla³
Program Studi Akuntansi, Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Negeri Surabaya
Email : 24080694099@mhs.unesa.ac.id¹, 24080694154@mhs.unesa.ac.id²,
24080694154@mhs.unesa.ac.id³

ABSTRACT

PT Kereta Api Indonesia (Persero), as a strategic state-owned transportation enterprise, faced significant financial dynamics due to large-scale expansion and external shocks. This study aims to examine how short-term liabilities and long-term liabilities affected the profitability of the company during the turbulent period of 2017–2023. Using a descriptive quantitative approach, the research processes secondary data from financial statements through trend analysis as the primary method, supported by multiple linear regression as an exploratory analysis. The findings indicate that profitability (ROA) declined sharply and turned negative during the COVID-19 pandemic, coinciding with a high Debt to Asset Ratio (DAR). The regression results show that DAR has a negative relationship with ROA. In contrast, short-term liabilities represented by the Current Ratio were not statistically significant. Although the statistical results are not fully conclusive due to data limitations, collectively both liability variables explain 44.5% of the variation in profitability. It is concluded that reliance on long-term debt to finance investments places significant pressure on the company's ability to generate profits, particularly during periods of revenue crisis.

Keywords: *Profitability, Short-Term Liabilities, Long-Term Liabilities, ROA, PT Kereta Api Indonesia*

PENDAHULUAN

Perusahaan milik negara yang beroperasi di sektor transportasi, termasuk PT Kereta Api Indonesia (Persero), memegang peranan vital sebagai tulang punggung konektivitas dan distribusi ekonomi nasional. Sebagai operator utama transportasi berbasis rel, PT KAI tidak hanya melayani mobilitas jutaan penumpang setiap tahunnya tetapi juga mendukung kelancaran arus logistik barang, yang secara langsung berkontribusi pada stabilitas dan pertumbuhan ekonomi negara. Mengingat peran strategis tersebut, kesehatan keuangan perusahaan menjadi faktor krusial yang menentukan keberlanjutan operasional, kemampuan berinvestasi dalam modernisasi infrastruktur, serta pemenuhan mandat pelayanan publik dari pemerintah.

Untuk menjalankan ekspansi dan membiayai proyek-proyek skala besar, perusahaan seringkali mengandalkan pendanaan eksternal melalui liabilitas atau utang. Liabilitas merupakan sumber pendanaan strategis yang memungkinkan perusahaan untuk mengakselerasi pertumbuhan tanpa hanya bergantung pada modal internal. Namun, pemanfaatan utang juga menghadirkan dilema, di satu sisi memungkinkan ekspansi, namun di sisi lain menimbulkan beban kewajiban berupa bunga dan cicilan pokok yang dapat menekan profitabilitas (Leni Hartati, 2021) Dengan demikian, pengelolaan struktur utang, baik liabilitas jangka pendek yang digunakan untuk kebutuhan operasional maupun liabilitas jangka panjang yang dialokasikan untuk investasi, menjadi faktor penting dalam mempertahankan keseimbangan antara pertumbuhan perusahaan dan stabilitas keuangannya. (Sunaryo, 2018). Sejumlah studi terdahulu mengungkapkan bahwa utang jangka pendek ataupun jangka panjang dapat memiliki dampak yang berbeda terhadap tingkat keuntungan suatu perusahaan (Andariyani, 2023).

Fenomena signifikan terjadi pada PT KAI selama periode 2017-2023 yang sangat menarik untuk dianalisis. Pada periode pra-pandemi (2017-2019), Perusahaan sedang menjalani periode ekspansi besar-besaran seiring dengan penugasan pemerintah untuk melaksanakan berbagai proyek strategis nasional, termasuk pembangunan LRT Jabodebek dan Kereta Cepat Jakarta–Bandung. Proyek-proyek ini secara substansial meningkatkan postur liabilitas jangka panjang perusahaan. Memasuki periode pandemi COVID-19 (2020-2021), PT KAI mengalami tekanan operasional yang luar biasa akibat kebijakan pembatasan mobilitas masyarakat, yang menyebabkan penurunan drastis volume penumpang dan mengakibatkan perusahaan mencatatkan kerugian finansial. Fase berikutnya (2022-2023) adalah periode pemulihan, di mana mobilitas masyarakat kembali normal dan perusahaan berupaya memulihkan profitabilitasnya.

Dinamika kondisi eksternal dan strategis tersebut diduga kuat telah menyebabkan perubahan signifikan pada struktur liabilitas dan kinerja profitabilitas PT KAI. Meskipun beberapa studi telah meneliti hubungan antara utang dan profitabilitas di berbagai sektor misalnya, (Nurdiana, Sissah, 2022) ; (Prasetyo, 2021), analisis spesifik yang mengkaji dampak liabilitas terhadap profitabilitas pada BUMN transportasi strategis seperti PT KAI, terutama yang mencakup periode turbulen pandemi dan pemulihan, masih terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki tujuan untuk mengkaji dampak dari liabilitas jangka pendek serta liabilitas jangka panjang terhadap tingkat profitabilitas perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam periode tahun 2017 hingga tahun 2023.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Landasan Teori

Teori agen menyatakan bahwa konflik kepentingan terjadi antara manajemen, yang bertindak sebagai agen, dan pemegang saham, yang merupakan prinsipal, karena adanya ketidakseimbangan informasi dan tujuan yang berbeda di antara mereka. Penggunaan utang dapat berfungsi sebagai alat pengendalian, karena mengurangi arus kas bebas yang dapat digunakan manajemen, sehingga membatasi potensi investasi yang tidak efisien dan mendorong manajemen untuk lebih berfokus pada peningkatan profitabilitas (Jensen & Meckling, n.d, 1976) Teori Struktur Modal, khususnya Trade-Off Theory, menyatakan perusahaan berupaya menentukan kombinasi yang paling ideal antara pendanaan melalui utang dan pendanaan melalui ekuitas dengan menyeimbangkan manfaat penghematan pajak terhadap risiko kesulitan keuangan (Nurdiana, Sissah, 2022) Sementara Pecking Order Theory menjelaskan hierarki preferensi pendanaan dimana laba ditahan sebagai prioritas pertama, kemudian utang, dan terakhir penerbitan saham baru karena dianggap mengirimkan sinyal negatif ke pasar (Myers, 1984)

Liabilitas dibagi menjadi dua kategori, yaitu jangka pendek yang digunakan untuk keperluan modal kerja dan jangka panjang yang dialokasikan untuk investasi aset tetap. Kedua jenis liabilitas ini memengaruhi tingkat profitabilitas perusahaan, yang diukur melalui Return on Assets (ROA). ROA berfungsi sebagai indikator efisiensi dalam menggunakan aset untuk menghasilkan laba bersih (Prasetyo, 2021; Mengga et al., 2023).

2. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu memberikan hasil yang beragam mengenai pengaruh liabilitas terhadap profitabilitas. (Prasetyo, 2021), (Nurdiana, Sissah, 2022) serta (Mengga et al., 2023) menemukan pengaruh signifikan secara simultan, namun hasil parsial bervariasi dari negatif signifikan hingga tidak signifikan, mengindikasikan peran karakteristik industri dan kondisi spesifik perusahaan. Penelitian ini mengisi gap dengan fokus pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2017-2023, mencakup dinamika unik mulai dari ekspansi melalui penugasan

pemerintah, dampak pandemi COVID-19 yang menyebabkan kerugian, hingga fase pemulihan konteks yang belum banyak diteliti pada sektor BUMN transportasi strategis.

Temuan tersebut diperkuat oleh (Poltak T. Parhusip et al., (2025) yang menunjukkan bahwa leverage memiliki pengaruh signifikan terhadap kebijakan dividen sebagai bagian dari kinerja keuangan perusahaan manufaktur. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat utang yang tinggi dapat memengaruhi laba bersih melalui beban bunga yang harus dibebankan oleh perusahaan. Penelitian (SARAGIH & PURBA, 2023) juga menunjukkan bahwa leverage memiliki dampak positif tetapi tidak signifikan terhadap tax planning pada perusahaan industri dasar dan kimia. Artinya, penggunaan utang tidak selalu langsung memengaruhi indikator kinerja seperti profitabilitas, jika struktur pendanaan perusahaan relatif stabil dan efisien.

(Hutabalian, 2022) menemukan bahwa leverage memiliki dampak positif dan signifikan terhadap praktik penghindaran pajak, sedangkan profitabilitas menunjukkan pengaruh negatif yang signifikan pada perusahaan di sektor properti dan real estat. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan liabilitas dapat dimanfaatkan sebagai alat efisiensi pajak, meskipun dapat menurunkan profitabilitas jika tidak dikelola dengan baik. Penelitian terbaru oleh (Sabeth Sembiring et al., 2024) di industri pertambangan juga menunjukkan bahwa struktur modal (leverage) mempunyai pengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan, sedangkan likuiditas tidak menunjukkan dampak yang nyata. Temuan ini kembali menegaskan bahwa penggunaan utang memiliki peran penting dalam menentukan tingkat profitabilitas dan efisiensi perusahaan. Perbedaan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa dampak liabilitas jangka pendek maupun jangka panjang terhadap pada profitabilitas sangat bergantung pada kondisi industri, karakteristik struktur pendanaan, serta stabilitas alur kas yang dimiliki perusahaan.

3. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan landasan teori dan tinjauan penelitian terdahulu, hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. H1: Liabilitas jangka pendek berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROA).
- b. H2: Liabilitas jangka panjang berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROA).
- c. H3: Liabilitas jangka pendek dan liabilitas jangka panjang secara bersama-sama memiliki dampak yang signifikan terhadap profitabilitas (ROA).

METODE PENELITIAN

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif untuk menganalisis data numerik yang berasal dari laporan keuangan. Jenis penelitian yang digunakan sebagai metode utama adalah penelitian deskriptif dengan analisis tren. Pendekatan ini dipilih untuk menggambarkan secara sistematis dan faktual pergerakan variabel-variabel penelitian, yaitu profitabilitas (ROA), liabilitas jangka pendek (CR), dan liabilitas jangka panjang (DAR), selama periode waktu 2017-2023.

2. Objek, Populasi, dan Sampel

Objek penelitian yang digunakan adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebuah perusahaan umum negara (BUMN) dalam sektor transportasi perkeretaapian. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah purposive sampling, dengan kriteria utama yaitu tersedianya data lengkap selama periode pra-pandemi, masa pandemi, dan pasca-pandemi COVID-19. Sampel penelitian berupa laporan keuangan tahunan yang telah diaudit selama periode 2017 hingga 2023, sehingga diperoleh tujuh titik data observasi dalam bentuk time series. Data tersebut didapatkan dari publikasi resmi di Bursa Efek Indonesia (IDX).

3. Definisi Operasional Variabel

Penelitian ini menggunakan tiga variabel utama:

- a. Profitabilitas (Y) sebagai variabel dependen, diukur dengan

$$\text{Return on Assets (ROA)} = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Asset}}$$

- b. Liabilitas Jangka Pendek (X_1), diproksikan dengan mengukur kemampuan membayar kewajiban lancar

$$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Asset Lancar}}{\text{Liabilitas Jangka Pendek}}$$

- c. Liabilitas Jangka Panjang (X_2), diukur menggunakan Debt to Asset Ratio yang menunjukkan porsi aset yang dibiayai utang dan tingkat risiko keuangan perusahaan.

$$(DAR) = \frac{\text{Total Liabilitas}}{\text{Total Asset}}$$

4. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan melalui dua tahap utama, yaitu analisis deskriptif sebagai metode utama dan analisis regresi sebagai metode pendukung yang bersifat eksploratif.

a. Analisis Deskriptif dan Analisis Tren

Metode analisis utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kuantitatif deskriptif. Langkah pertama dalam analisis ini melibatkan penyajian statistik deskriptif, yang mencakup nilai rata-rata, nilai minimum, nilai maksimum, dan simpangan baku untuk setiap variabel penelitian (ROA, CR, dan DAR) sepanjang periode 2017–2023. Data tersebut akan ditampilkan dalam bentuk tabel guna memberikan gambaran umum mengenai karakteristik variabel yang dianalisis.

Tahap selanjutnya adalah melakukan analisis tren dengan memvisualisasikan pergerakan setiap variabel dalam bentuk grafik garis (*line chart*). Grafik ini berfungsi sebagai alat analisis visual utama untuk mengidentifikasi pola, fluktuasi, dan arah pergerakan variabel dari tahun ke tahun. Interpretasi naratif yang mendalam akan dilakukan terhadap pola grafik tersebut, dengan menghubungkan setiap perubahan signifikan pada data dengan fenomena-fenomena nyata yang terjadi pada PT KAI selama periode penelitian, seperti pelaksanaan proyek strategis nasional, dampak pandemi COVID-19, serta fase pemulihan ekonomi pasca-pandemi.

b. Analisis Regresi Linier Berganda (Analisis Eksploratif)

Sebagai analisis tambahan, studi ini menggunakan regresi linier berganda untuk memberikan pemahaman awal mengenai arah dan kekuatan hubungan antara variabel-variabel tersebut.. Perlu ditekankan bahwa analisis ini bersifat eksploratif dan tidak dimaksudkan untuk menghasilkan kesimpulan yang definitif, mengingat keterbatasan jumlah data. Adapun model persamaan regresi yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$ROA = \alpha + \beta_1(CR) + \beta_2(DAR) + e$$

Dimana:

- ROA = Return on Assets (Profitabilitas)
- α = Konstanta
- β_1, β_2 = Koefisien regresi variabel independen
- CR = Current Ratio (Liabilitas Jangka Pendek)
- DAR = Debt to Asset Ratio (Liabilitas Jangka Panjang)

f.e = *Standard error*

Pengujian hipotesis secara statistik dilakukan melalui:

- Koefisien Determinasi (R^2) digunakan untuk mengevaluasi seberapa besar perubahan pada variabel profitabilitas (ROA) dapat dijelaskan secara bersama oleh

dua variabel independen yaitu liabilitas jangka pendek (CR) dan liabilitas jangka panjang (DAR).

- b. Tujuan dari uji signifikansi simultan (uji F) adalah untuk mengetahui apakah kedua variabel independen (CR dan DAR) secara bersama-sama mempengaruhi signifikan terhadap variabel dependen (ROA).
- c. Uji Signifikansi Parsial (Uji t) digunakan untuk menunjukkan arah pengaruh (positif atau negatif) serta tingkat signifikansi masing-masing variabel independen (CR dan DAR) secara terpisah terhadap variabel dependen (ROA).

5. Keterbatasan Metodologi

Peneliti menyadari sepenuhnya adanya keterbatasan fundamental dalam penelitian ini yang berkaitan dengan jumlah sampel data. Dengan hanya menggunakan 7 titik data observasi (data tahunan dari 2017-2023), analisis deret waktu ini secara statistik tidak ideal untuk menghasilkan kesimpulan yang dapat digeneralisasi. Jumlah sampel yang sangat terbatas ini memiliki implikasi signifikan terhadap validitas analisis inferensial.

Karena keterbatasan jumlah data, uji asumsi klasik yang mencakup uji normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi tidak dilakukan. Penerapan uji tersebut pada data dengan jumlah N=7 tidak dapat menghasilkan output yang valid maupun reliabel secara statistik. Oleh sebab itu, hasil analisis regresi linier berganda, termasuk nilai Uji F dan Uji t, harus ditafsirkan dengan sangat hati-hati. Temuan regresi pada penelitian ini hanya bersifat indikatif atau eksploratif untuk melihat kecenderungan hubungan dan tidak dapat dianggap sebagai bukti kausal yang bersifat konklusif.

HASIL PENELITIAN

Bab ini menyajikan temuan penelitian secara sistematis, dimulai dari penyajian data mentah, perhitungan variabel, analisis deskriptif, analisis tren, hingga analisis regresi linier berganda yang bersifat eksploratif. Setiap temuan akan dianalisis dan dibahas secara mendalam untuk menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan.

1. Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pada tahap ini, disajikan proses pengumpulan data dari laporan keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2017-2023. Data mentah yang dikumpulkan mencakup lima akun utama yang relevan dengan variabel penelitian.

a. Data Mentah Penelitian

Data mentah untuk lima akun pokok, yaitu Laba Bersih, Jumlah Aset, Aset Lancar, Liabilitas Jangka Pendek, dan Jumlah Liabilitas, yang diambil dari Laporan Keuangan Tahunan PT KAI disajikan dalam tabel 1 berikut. Semua nilai disajikan dalam ribuan Rupiah.

Tabel 1. Data Mentah Penelitian

Tahun	Laba Bersih (Rp)	Total Aset (Rp)	Aset Lancar (Rp)	Liabilitas Jangka Pendek (Rp)	Total Liabilitas (Rp)
2017	1.720.316.985	33.538.405.658	12.248.380.070	6.539.213.173	20.438.591.787
2018	1.535.582.583	38.995.759.409	8.950.940.631	7.251.783.978	20.695.703.682
2019	2.023.013.519	45.875.097.281	6.898.723.626	9.918.214.549	25.099.922.978
2020	-1.736.237.692	53.207.069.002	9.164.500.411	9.281.616.345	36.167.089.500
2021	-362.460.073	62.768.826.772	9.706.681.516	9.574.299.758	39.357.086.447

2022	1.341.272.937	68.324.937.113	12.083.522.658	12.381.011.758	44.593.181.722
2023	1.785.642.492	64.032.222.186	10.609.919.553	12.072.015.656	40.596.110.027

b. Perhitungan Variabel Penelitian

Berdasarkan data mentah di atas, dilakukan perhitungan untuk mendapatkan nilai dari setiap variabel penelitian, yaitu Profitabilitas (ROA), Liabilitas Jangka Pendek (CR), dan Liabilitas Jangka Panjang (DAR). Hasil perhitungan variabel disajikan pada tabel 2 berikut.

Tabel 2. Data Variabel Penelitian

Tahun	ROA	Current Ratio (CR)	Debt to Asset Ratio (DAR)
2017	0,0513	1,87	0,61
2018	0,0394	1,23	0,53
2019	0,0441	0,7	0,55
2020	-0,0326	0,99	0,68
2021	-0,0058	1,01	0,63
2022	0,0196	0,98	0,65
2023	0,0279	0,88	0,63

2. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran umum mengenai data dari variabel-variabel penelitian selama periode tahun 2017 hingga 2023. Hasil dari analisis statistik deskriptif tersebut ditampilkan dalam tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

Descriptive Statistics	ROA	Current Ratio (CR)	Debt to Asset Ratio (DAR)
Median	0.028	0.99	0.63
Mean	0.021	1.094	0.611
Std. Deviation	0.03	0.377	0.054
MAD	0.016	0.11	0.02
Variance	9.049×10^{-4}	0.142	0.003
Range	0.084	1.17	0.15
Minimum	-0.033	0.7	0.53
Maximum	0.051	1.87	0.68

Berdasarkan hasil statistik deskriptif untuk periode 2017-2023, kinerja keuangan PT KAI menunjukkan volatilitas yang cukup signifikan. Profitabilitas (ROA) memiliki nilai rata-rata sebesar 2,1%, namun rentang datanya sangat lebar, bergerak dari nilai minimum -3,3% (menandakan kerugian) hingga nilai maksimum 5,1% (menandakan laba), yang dikonfirmasi oleh standar deviasi sebesar 0,030. Dari sisi liabilitas jangka pendek, *Current Ratio* (CR) rata-rata berada di angka 1,094, yang mengindikasikan kemampuan membayar kewajiban lancar yang cukup, namun rentang yang lebar antara 0,700 hingga 1,870 menunjukkan adanya inkonsistensi dalam manajemen likuiditas. Sementara itu, *Debt to Asset Ratio* (DAR) menunjukkan bahwa rata-rata 61,1% aset perusahaan dibiayai oleh utang, dengan data yang relatif lebih stabil (standar deviasi 0,054) dan konsisten berada di level yang tinggi antara 53% hingga 68%.

3. Analisis Tren



Gambar 1. Gambar Tren ROA, DAR, CR tahun 2017-2023

Selama periode pra-pandemi (2017-2019), data menunjukkan dinamika keuangan yang didorong oleh ekspansi. *Return on Assets* (ROA) berada pada level yang sehat, mencapai puncaknya di 5,13% pada tahun 2017. Namun, pada saat yang sama, *Current Ratio* (CR) mengalami tren penurunan tajam dari 1,87 menjadi 0,70, yang mengindikasikan bahwa liabilitas jangka pendek meningkat lebih cepat daripada aset lancar. Hal ini sejalan dengan peningkatan *Debt to Asset Ratio* (DAR) dari 53,07% ke 54,71% setelah sebelumnya sempat turun, yang menandakan perusahaan aktif menggunakan utang, baik jangka pendek maupun jangka panjang, kemungkinan besar untuk membiayai proyek-proyek strategis nasional yang sedang berjalan. Tren ini menggambarkan fase investasi besar yang mulai memberikan tekanan pada likuiditas dan meningkatkan leverage perusahaan.

Memasuki periode pandemi COVID-19 (2020-2021), terjadi guncangan hebat pada profitabilitas perusahaan. ROA anjlok secara drastis hingga menyentuh titik terendah di -3,26% pada tahun 2020 dan tetap negatif di tahun 2021. Penurunan ekstrem ini secara jelas merefleksikan dampak kebijakan pembatasan mobilitas yang menyebabkan hilangnya pendapatan utama dari angkutan penumpang. Menariknya, selama periode krisis ini, *Debt to Asset Ratio* (DAR) justru mencapai puncaknya di angka 67,97% pada tahun 2020. Hal ini kemungkinan disebabkan oleh penurunan nilai buku ekuitas akibat kerugian besar, sementara total liabilitas tetap tinggi. Di sisi lain, *Current Ratio* (CR) menunjukkan sedikit pemulihan, yang bisa mengindikasikan adanya upaya manajemen dalam mengelola arus kas operasional atau memperoleh pendanaan jangka pendek untuk bertahan.

Pada fase pemulihan pasca-pandemi (2022-2023), terlihat adanya perbaikan kinerja keuangan yang signifikan. ROA berhasil kembali ke teritori positif, meskipun belum mencapai level pra-pandemi, yang menandakan bahwa operasional perusahaan mulai pulih seiring dengan normalisasi mobilitas masyarakat. *Current Ratio* (CR) sempat melonjak drastis pada tahun 2022 sebelum kembali turun, menunjukkan adanya perubahan signifikan dalam manajemen likuiditas jangka pendek, mungkin terkait restrukturisasi utang atau penerimaan dana pemulihan. Sementara itu, *Debt to Asset Ratio* (DAR) mulai menunjukkan tren penurunan walau tetap berada di level yang tinggi, mengindikasikan bahwa meskipun profitabilitas membaik, struktur permodalan perusahaan masih sangat dipengaruhi oleh beban utang jangka panjang dari investasi yang dilakukan pada tahun-tahun sebelumnya.

4. Analisis Regresi Linier Berganda (Analisis Eksploratif)

Sebagai analisis tambahan, regresi linier berganda digunakan untuk memberikan gambaran awal mengenai arah serta tingkat kekuatan hubungan antar variabel. Sebagaimana

telah dijelaskan pada bab metodologi, hasil dari analisis ini harus diinterpretasikan dengan sangat hati-hati karena keterbatasan jumlah data observasi (N=7). Analisis ini bertujuan untuk melihat kecenderungan hubungan, bukan untuk membuktikan hubungan sebab-akibat secara konklusif.

a. Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi yang disesuaikan (Adjusted R²) digunakan untuk mengetahui seberapa besar perubahan pada variabel dependen yaitu ROA yang dapat dijelaskan oleh perubahan pada variabel independen yaitu CR dan DAR ketika kedua variabel tersebut dianalisis secara bersamaan dalam satu waktu.

Tabel 4. Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.794	0.63	0.445	0.022

Merujuk pada Tabel 4, nilai *Adjusted R Square* tercatat sebesar 0,445. Nilai ini menunjukkan bahwa sekitar 44,5% variasi pada profitabilitas (ROA) PT KAI selama periode 2017–2023 dapat dijelaskan oleh liabilitas jangka pendek (*Current Ratio*) dan liabilitas jangka panjang (*Debt to Asset Ratio*) secara simultan. Adapun 55,5% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian. Temuan ini mengindikasikan bahwa kedua jenis liabilitas tersebut memiliki peranan yang cukup berarti dalam menjelaskan perubahan tingkat profitabilitas perusahaan.

b. Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk melihat apakah variabel independen, yaitu CR dan DAR, secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen berupa ROA.

Tabel 5. Uji Signifikansi Simultan

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig. (p)
Regression	0.003	2	0.002	3.402	0.137
Residual	0.002	4	0		
Total	0.005	6			

Berdasarkan hasil uji F pada Tabel 6, nilai F yang dihitung adalah 3.402 dengan tingkat signifikansi (p-value) sebesar 0.137. Karena tingkat signifikansi ini lebih tinggi dari ambang batas alpha sebesar 0.05, dapat disimpulkan bahwa, secara statistik, liabilitas jangka pendek (CR) dan liabilitas jangka panjang (DAR) tidak memiliki efek gabungan yang signifikan terhadap profitabilitas (ROA). Meski demikian, keterbatasan jumlah data sangat memengaruhi hasil ini, sehingga temuan tersebut lebih tepat dipandang sebagai indikasi bahwa pengaruh bersama kedua variabel belum cukup kuat untuk dibuktikan secara statistik dengan ukuran sampel yang tersedia.

c. Uji Signifikansi Parsial (Uji t)

Uji t digunakan untuk melihat pengaruh masing-masing variabel independen, yaitu CR dan DAR, secara individual terhadap variabel dependen (ROA). Hasil pengujian ini juga menjadi dasar dalam pembentukan persamaan regresi.

Tabel 6. Uji Signifikansi Parsial

Model	Unstandardized Coefficients (B)	Std. Error	t	Sig. (p)
(Constant)	0.046	0.051	0.906	0.414
Current Ratio (CR)	0.022	0.021	1.05	0.352

Debt to Asset Ratio (DAR)	-0.155	0.116	-1.332	0.254
------------------------------	--------	-------	--------	-------

Berdasarkan hasil pada Tabel 7, dapat dibentuk persamaan regresi sebagai berikut:

$$ROA = 0.046 + 0.022(CR) - 0.155(DAR) + e$$

Interpretasi dari hasil Uji t untuk setiap hipotesis yakni sebagai berikut:

- H1: Pengaruh Liabilitas Jangka Pendek (CR) terhadap Profitabilitas (ROA) menunjukkan koefisien regresi (B) bernilai positif sebesar **0.022**. Arah positif ini memberikan indikasi awal bahwa peningkatan *Current Ratio* (kemampuan membayar utang jangka pendek yang lebih baik) cenderung diikuti oleh peningkatan profitabilitas (ROA). Namun, secara statistik temuan ini tidak signifikan karena nilai signifikansi (p-value) sebesar **0.352**, yang jauh lebih besar dari 0,05.
- H2: Pengaruh Liabilitas Jangka Panjang (DAR) terhadap Profitabilitas (ROA) menunjukkan koefisien regresi (B) bernilai negatif sebesar **-0.155**. Arah negatif ini mengindikasikan bahwa setiap kenaikan rasio utang terhadap total aset cenderung akan menurunkan profitabilitas. Temuan ini sejalan dengan argumen teori bahwa beban utang yang lebih tinggi dapat menekan laba perusahaan. Meskipun demikian, temuan ini juga tidak signifikan secara statistik, dengan nilai signifikansi (p-value) sebesar 0.25

KESIMPULAN

Penelitian terhadap PT Kereta Api Indonesia periode 2017-2023 menunjukkan bahwa liabilitas jangka pendek (*Current Ratio*) secara statistik tidak berpengaruh signifikan terhadap profitabilitas (ROA), mengindikasikan faktor-faktor lain seperti pendapatan operasional lebih dominan dalam kondisi volatil. Sebaliknya, liabilitas jangka panjang (*Debt to Asset Ratio*) secara indikatif memberikan tekanan negatif terhadap profitabilitas, di mana puncak rasio utang tahun 2020 bertepatan dengan ROA terendah, menunjukkan beban utang tinggi untuk membiayai proyek-proyek besar menekan kemampuan menghasilkan laba. Secara simultan, kedua variabel liabilitas tidak berpengaruh signifikan secara statistik namun mampu menjelaskan 44,5% variasi profitabilitas, mengonfirmasi bahwa manajemen struktur utang merupakan faktor relevan meskipun tidak konklusif karena keterbatasan data.

Manajemen PT KAI disarankan melakukan evaluasi mendalam terhadap struktur utang jangka panjang melalui strategi refinancing atau skema pendanaan alternatif untuk mengurangi ketergantungan utang, serta tetap menjaga *Current Ratio* di atas 1 sebagai bantalan likuiditas menghadapi guncangan eksternal. Penelitian selanjutnya sangat disarankan menggunakan data kuartalan untuk meningkatkan jumlah observasi guna analisis statistik yang lebih valid, serta menambahkan variabel-variabel lain seperti rasio efisiensi operasional, volume penumpang dan barang, belanja modal, dan variabel makroekonomi (pertumbuhan PDB, inflasi) untuk memperoleh gambaran komprehensif mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi profitabilitas BUMN transportasi.

DAFTAR REFERENSI

- Andariyani, I. M. (2023). *Pengaruh Hutang Jangka Pendek Dan Jangka Panjang Serta Modal Terhadap Laba Perusahaan Pada Pt . Yodya Karya (Persero) Cabang Pekanbaru. 1*, 88-96.
- Hutabalian, Y. C. B. S. N. Y. (2022). *Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas Dan Leverage Terhadap Penghindaran Pajak Pada Perusahaanproperty Dan Real Estate Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2015-2019*. 8(1).
- Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (N.D.). *Theory Of The Firm : Managerial Behavior , Agency*

Costs And Ownership Structure Theory Of The Firm : Managerial Behavior , Agency Costs And Ownership Structure.

- Leni Hartati, B. S. M. (2021). *Pengaruh Hutang Jangka Pendek Dan Hutang Jangka Panjang Terhadap Profitabilitas*. 8(3).
- Mengga, G. S., Pongtuluran, A. K., Samaa, J., Kristen, U., Toraja, I., Toraja, K. T., & Panjang, H. J. (2023). *Pengaruh Liabilitas Jangka Pendek Dan Liabilitas Jangka Panjang Terhadap Profitabilitas Pada Pt Astra Agro Lestari Tbk*. 1(1).
- Myers, S. C. Dan N. S. M. (1984). Corporate Financing And Investment Decisions When Firms Have Information That Investors Do Not Have. *Journal Of Financial Economics*, 13, 187-221.
- Nurdiana, Sissah, M. Y. (2022). *Pengaruh Hutang Jangka Pendek Dan Hutang Jangka Panjang Terhadap Profitabilitas Pada Pt Unilever Indonesia Tbk*. 1(3), 251-260. <https://doi.org/10.54259/Akua.V1i3.882>
- Poltak T. Parhusip, A. Mahendra, Tasya Maria Siregar, S. B. S. (2025). *Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas Dan Leverage Terhadap Kebijakan Dividen Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2022*. 11(2), 269-280.
- Prasetyo, N. A. R. Dan M. S. (2021). *Pengaruh Liabilitas Jangka Pendek Dan Liabilitas Jangka Panjang Terhadap Tingkat Profitabilitas Pt. Indospring Tbk*. 12, 134-148.
- Sabeth Sembiring, Witya Shalini, A. Mahendra, P. T. P. (2024). *Pengaruh Ukuran Perusahaan, Struktur Modal Dan Likuiditas Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Pertambangan Yang Terdaftar Di Bei Periode 2020-2022*. 10(2), 158-171.
- Saragih, A. E., & Purba, Y. C. B. S. M. R. F. B. P. (2023). *Pengaruh Leverage, Profitability, Ukuran Perusahaan Dan Proporsi Kepemilikan Institusional Terhadap Tax Planning*. 9(1), 1-19.
- Sunaryo, D. (2018). *Pengaruh Utang Jangka Pendek Dan Utang Jangka Panjang Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Industri Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (Bei) Periode Tahun 2013-2017*. 1, 1-11.