PENGARUH CAPITAL EXPENDITURE TERHADAP PENDAPATAN PADA PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) PERIODE 2009-2013

EFFECT OF CAPITAL EXPENDITURE TO INCOME AT PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) PERIOD 2009-2013

Heri Winarko[(1)], Budi Rustandi Kartawinata[(2)]

[1),2)]Program Studi S1 Administrasi Bisnis, Fakultas Komunikasi dan Bisnis, Universitas Telkom
Jl. Telekomunikasi, Terusan Buah Batu Dayeuh Kolot Bandung 40257
1) email: heriwinarkoo@telkomuniversity.ac.id
2) email: budi.kartawinata@telkomnuniversity.ac.id

Abstrak

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau PT KAI sebagai salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi sekaligus sebagai satu-satunya perusahaan perkeretaapian di Indonesia, mempunyai beberapa masalah diantaranya stasiun kereta yang kumuh, sumpek dan pemasangan pendinggin ruangan. Untuk perbaikan masalah tersebut, PT KAI melakukan investasi baik dalam bidang sarana maupun prasarana. Salah satu caranya yaitu dengan melakukan *capital expenditure*. Penelitian ini bertujuan untuk membahas pengaruh *capital expenditure* terhadap Pendapatan PT KAI tahun 2009-2013.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan menggunakan metode kuantitatif. Kemudian untuk analisis data digunakan analisis diskriptif dan analisis regresi sederhana dengan pengujian hipotesis uji t. Objek penelitian dalam penelitian ini adalah laporan keuangan PT. KAI tahun 2009-2013.

Berdasarkan hasil pengujian regresi sederhana menunjukan hasil c*apital expenditure (CAPEX)* berpengaruh positif terhadap Pendapatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Hal ini dibuktikan bahwa CAPEX memiliki nilai t hitung = 11,402 > t tabel 2,353 dan hasil Sementara berdasarkan koefisien determinasi variabel *capital expenditure* mampu mempengaruhi pendapatan sebesar 97,7%.

Kata Kunci : *capital expenditure*, pendapatan.

Abstract

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) or PT KAI as one of the companies engaged in transportation as well as the only railway company in Indonesia, has several problems including train stations are rundown, crowded and installation pendinggin room. To repair the problem, PT KAI to invest both in the field of facilities and infrastructure. One way is by making capital expenditure. This study aims to discuss the influence of capital expenditure to Revenues PT KAI years 2009-2013.

This type of research used in this research is a descriptive study using quantitative methods. Then for data analysis used descriptive analysis and simple regression analysis with t test hypothesis testing. The object of this research is financial statements. KAI 2009 2013.

Based on the results of a simple regression testing shows the results of capital expenditure (CAPEX) positive effect on income PT. Kereta Api Indonesia (Persero). It was proven that CAPEX has a value t = 11.402> t table 2,353 and outcome based on the coefficient of determination while capital expenditure variables can influence revenue of 97.7%.

Keywords: *capital expenditure, income.*

1. Pendahuluan

Transportasi mempunyai peran sangat penting dalam perpindahan masyarakat. Ketergantungan masyarakat terhadap transportasi sangat tinggi. Sehingga, memiliki transportasi yang nyaman, cepat dan aman merupakan suatu impian dari masyarakat perkotaan. Sayangnya, transportasi khususnya darat di Indonesia masih jauh dari memuaskan. Permasalahan transportasi darat tidak hanya terjadi di pedesaan bahkan Jakarta sebagai Ibu Kota (http://www.gatra.com/).

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau PT KAI sebagai salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi sekaligus sebagai satu-satunya perusahaan perkeretaapian di Indonesia, mempunyai beberapa masalah diantaranya stasiun kereta yang kumuh dan sumpek, penumpang yang berada di atas atap kereta (http://metro.kompasiana.com/), Jumlah penumpang kereta semakin bertambah ,sementara penambahan armada

kereta dari tahun 2008 hanya 488 gerbong (http://news.liputan6.com/), pedagang kaki lima di kereta ekonomi, memasang pendingin ruangan di kereta ekonomi (http://www.bglconline.com/) dan banyaknya praktik percaloan (http://katadata.co.id/).

Dalam rangka meningkatkan pertumbuhan perusahaan, di tahun 2009, PT KAI melakukan berbagai perbaikan, diantaranya : pemasaran dan promosi produk jasa angkutan penumpang dan barang, pengkondisian operasi kereta api yang prima melalui pelaksanaan pemeliharaan dan perawatan prasarana, sarana, fasilitas operasional, dan pencegahan kecelakaan kereta api dengan menerapkan manajemen resiko, serta optimalisasi asset non produktif untuk peningkatan pendapatan perusahaan. (*Annual report* PT KAI)

Untuk perbaikan tersebut, PT KAI melakukan investasi baik dalam bidang sarana maupun prasarana. Salah satu caranya yaitu dengan melakukan belanja modal atau *capital expenditure* (CAPEX). Dalam salah satu artikel di *http://www.berita satu.com/* pada 5 Maret 2012 diketahui bahwa PT KAI mengalokasikan belanja modal (*capital expenditures/capex*) untuk periode 2010-2013 sebesar Rp 7,2 triliun. Belanja modal sebanyak itu digunakan untuk menggenjot kontribusi angkutan barang yang disiapkan untuk periode 2010-2013.

Berdasarkan laporan keuangan perusahaan diketahui bahwa dari sisi sarana, PT. KAI berinvestasi dengan melakukan kontrak pembelian 1.200 unit gerbong PPCW dan 1.200 unit gerbong KKBW, dimana sebanyak 720 unit gerbong PPCW dan 436 unit gerbong KKBW telah dioperasikan pada tahun 2012. Selain itu, PT KAI menambah 100 lokomotif CC 206 dan 44 lokomotif CC 205 yang seluruhnya akan siap operasi pada tahun 2013.

Selain itu, di Sumatera dilakukan pembangunan jalur ganda sepanjang 5 km untuk angkutan penumpang kereta api ke Bandara Internasional Kuala Namu, Sumatera Utara dan sepanjang 29 km untuk lintas Prabumulih-Panimur-Niru, serta sepanjang 36 km untuk lintas Blambanganumpu-Negeriagung-Tulungbuyut. Untuk meningkatkan kehandalan angkutan kereta api, di lintas utara Jawa pada tahun 2012 dilakukan pembangunan jalur ganda (*double track*), meliputi Cirebon-Brebes sepanjang 63 km, Pekalongan-Semarang sepanjang 90 km, Semarang-Bojonegoro sepanjang 180 km, dan Bojonegoro–Surabaya sepanjang 103 km oleh pemerintah. (laporan keuangan PT. KAI tahun 2012).

PT. KAI sebagai satu-satunya penyedia jasa angkutan perkeretaapian yang berada di Indonesia diharapkan mampu menghasilkan kinerja yang baik, salah satunya dibuktikan dengan pendapatan yang terus meningkat. Humas PT. KAI sebagaimana diberitakan situs web *(http://news.detik.com/surabaya/)* tanggal 31 Desember 2013, menyebutkan bahwa dibandingkan dengan tahun 2012, volume penumpang kereta api meningkat di tahun ini. Adanya kereta tambahan menjadi faktor naiknya volume penumpang di tahun 2013. Selain itu, volume penumpang kereta jarak jauh untuk tahun 2012 adalah 874.500 orang per hari. Jumlah itu meningkat menjadi 1.090.300 orang per hari di tahun 2013.

Selain itu dalam artikel di koran Kompas *(http://bisniskeuangan.kompas.com/)* tanggal 12 Agustus 2013, khusus untuk pendapatan selama Lebaran, Jonan sebagai direktur utama PT. KAI mengakui terjadi peningkatan dimana H-7 sampai H+2 Lebaran, pendapatan naik 24 persen sampai kemarin (Minggu 11/8/2013). Pendapatan tahun ini Rp 147,2 miliar untuk kereta jarak jauh dan menengah. Pendapatan tahun lalu Rp 118,9 miliar".

Peningkatan pendapatan PT. KAI tersebut mempengaruhi laba. Untuk lebih jelasnya pada tabel 1.1 berikut :

Tabel 1.1
Laba bersih PT KAI
(dalam miliar rupiah)

Tahun	Laba Bersih
2008	(82)
2009	155
2010	216
2011	201
2012	425
2013	560

Sumber: Data olahan peneliti dari laporan keuangan PT KAI

Hubungan CAPEX dengan Pendapatan dalam penelitian terdahulu yaitu yang dilakukan Ching-Hai Jiang (2006) menunjukan terdapat pengaruh positif dan signifikan antara CAPEX dengan pendapatan di masa depan perusahaan manufaktur yang terdaftar di Taiwan Stocks Exchange. Hal ini sesuai dengan Gitman (2009:376) bahwa pembelanjaan modal ini diharapkan dapat meningkatkan kinerja perusahaan.

2. Dasar Teori dan Metodelogi Penelitian

Menurut Baridwan (2004:272) *Capital Expenditure* adalah pengeluaran-pengeluaran untuk memperoleh suatu manfaat yang akan dirasakan lebih dari satu periode akuntansi. Menurut Soemarso (2008:51) *Capital Expenditure* adalah pengeluaran – pengeluaran yang harus dicatat sebagai aktiva (dikapitalisir). Sedangkan menurut Gitman (2009:380) *Capital Expenditure is an outlay of funds by the firm that is expected to produce benefits over a period of time greater than one year* (adalah pengeluaran perusahaan yang diharapkan dapat menghasilkan keuntungan sepanjang periode lebih dari satu tahun). Adapun cara menghitung capital expenditure menurut Syamsuddin (2011:136)adalah dengan menggunakan rumus perubahan aktiva tetap yaitu sebagai berikut :

$$\Delta F_{\text{[illegible]}} = \text{[illegible]} + \text{[illegible]}_{p_t} - \text{[illegible]}_{\text{[illegible]}-\text{[illegible]}}$$

Keterangan :

$\Delta F_{\text{[illegible]}}$ = Perubahan aktiva tetap yang diakui sebagai CAPEX
[illegible] = Nilai aktiva tetap bersih periode sekarang
[illegible]_{p_t} = Depresiasi aktiva tetap periode sekarang
$\text{[illegible]}_{\text{[illegible]}-\text{[illegible]}}$ = Nilai aktiva tetap bersih periode sebelumnya.

Pendapatan menurut Ikatan Akuntan Indonesia (2012:23.2)"Arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama suatu periode bila arus masuk itu mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanam modal".

Menurut Stice, et al. (2009:493) "Pendapatan adalah arus kas masuk atau peningkatan lain dari suatu asset suatu entitas atau pelunasan utang-utangnya yang dihasilkan dari penyerahan atau produksi barang, pemberian jasa, atau aktivitas-aktivitas lainnya yang merupakan operasi utama atau operasi sentral yang berkelanjutan dari entitas tersebut"

Menurut Eldon S. Hendriksen (2008:374) menjelaskan bahwa pendapatan adalah: "Pendapatan (revenue)" dapat didefinisikan secara umum sebagai hasil dari suatu perusahaan. Hal itu biasanya diukur dalam satuan harga pertukaran yang berlaku. Pendapatan diakui setelah kejadian penting atau setelah proses penjualan pada dasarnya telah diselesaikan. Dalam praktek ini biasanya pendapatan diakui pada saat penjualan".

Aset tetap menurut SAK (2012:16.2) adalah aset berwujud yang diperoleh dalam bentuk siap pakai atau dengan dibangun lebih dahulu, yang digunakan dalam operasi perusahaan, tidak dimaksudkan untuk dijual dalam rangka kegiatan normal perusahaan dan mempunyai masa manfaat lebih dari satu tahun. Menurut Reeve, at al (2012:4) aset tetap disebut dengan istilah aktiva tetap.

Menurut Hery (2014:274) Depresiasi adalah alokasi secara periodik dan sistematis dari harga perolehan aset selama periode – periode berbeda yang memperoleh manfaat dari penggunaan aset bersangkutan. Ada beberapa metode penyusutan antara lain sebagai berikut:

A. Metode garis lurus (*straight line method).*
   Metode ini menghasilkan jumlah beban penyusutan yang sama untuk setiap tahun selama masa kegunaan.
B. Metode jumlah angka tahun (*sum of the years digits method*).
   Metode ini menghasilkan beban penyusutan yang menurun dalam setiap tahun berikutnya.
C. Metode saldo menurun berganda (*double declining balance method*).
   Metode ini menghasilkan suatu beban penyusutan periodic yang menurun selama estimasi umur ekonomis aset.
D. Metode jam jasa (*service hours method*).
   Dalam menghitung besarnya beban penyusutan, metode ini membutuhkan estimasi umur aset berupa jumlah jam jasa yang dapat diberikan oleh aset bersangkutan.
E. Metode unit produksi (*productive output method*).
   Metode ini menghasilkan jumlah beban yang sama untuk setiap unit yang diproduksi atau setiap unit kapasitas yang digunakan oleh aset.

2.1 Kerangka Pemikiran dan Hipotesis

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaruh antara variabel CAPEX dan variabel pendapatan. Pengaruh tersebut diuraikan dalam Gambar 1.

Gambar 1. Kerangka Pemikiran

Hipotesis penelitian adalah sebagai berikut:

$H_0 = 0$ Artinya tidak terdapat pengaruh *capital expenditure* terhadap pendapatan perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2009-2013.

$H_1 \neq 0$ Artinya terdapat pengaruh *capital expenditure* terhadap pendapatan perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2009-2013.

2.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan menggunakan metode kuantitatif.

2.3 Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini yaitu laporan keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dalam penelitian ini, penulis menggunakan cara pengambilan sampel menggunakan *Nonprobability Sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah secara *purposive sampling.* karena sasaran sampel yang diteliti memiliki karakteristik tertentu. Karakteristik yang ditetapkan oleh penulis dalam hal pengambilan sampel adalah laporan tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang membukukan laba. Sehingga sampel dari penelitian adalah laporan tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2009 – 2013.

2.4 Analisis Diskriptif

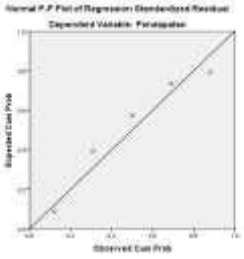
Untuk menjawab rumusan masalah pertama yaitu bagaimana CAPEX PT KAI dengan menggunakan analisis deskriptif. Setelah dilakukan pengolahan data, maka diperoleh hasil bahwa perkembangan CAPEX PT KAI dari tahun 2009 ke tahun 2010 mengalami penurunan sebesar 6%, dari tahun 2010 ke tahun 2011 mengalami kenaikan yang sangat tinggi, yaitu sebesar 59%, dan pada tahun 2011 ke tahun 2012 mengalami kenaikan lagi sebesar 7%, sedangkan pada tahun 2012 ke tahun 2013 CAPEX meningkat sebesar 10%.

Untuk menjawab rumusan masalah kedua yaitu bagaimana Pendapatan PT KAI dengan menggunakan analisis deskriptif. Setelah dilakukan pengolahan data, maka diperoleh hasil bahwa tingkat pendapatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selalu mengalami peningkatan di tahun 2009 ke tahun 2010 mengalami peningkatan sebesar 0,7%, dari tahun 2010 ke tahun 2011 meningkat sebesar 13%, dan di tahun 2011 ke tahun 2012 mengalami peningkatan sebesar 14%, sedangkan pada tahun 2012 ke tahun 2013 meningkat sebesar 23%.

2.5 Uji Asumsi Klasik

2.5.1 Uji Normalitas

Dalam Sunyoto (2011:59) Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data yang diperoleh dari hasil observasi berdistribusi normal atau tidak, sehingga data tersebut dapat digunakan atau tidak dalam model regresi. Untuk mengetahui apakah data yang diperoleh berdistribusi normal atau tidak, dapat dilakukan dengan analisis grafik dan uji statistik**.**

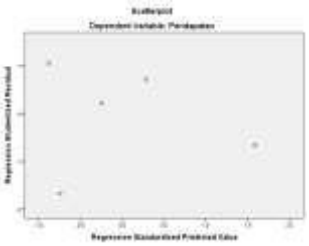


Gambar 2. Grafik Normal *Probability* Plot

Pada Gambar 2 yang ditunjukkan oleh grafik normal *probability* plot menjelaskan bahwa data pada variabel yang digunakan dinyatakan berdistribusi normal. Hal ini dapat dilihat dengan adanya titik-titik data yang menyebar di sekitar garis diagonal, serta penyebaran titik-titik data searah mengikuti garis diagonal.

2.5.2 Uji Homoskedastisitas

Uji Homoskedastisitas digunakan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varian dan residual dari satu pengamatan ke pengamatan lain. Jika varian dan residual dari suatu pengamatan ke pengamatan lain tetap maka disebut homokedastisitas dan jika varian berbeda disebut homoskedastisitas.



Gambar 3. **Grafik Scatterplot**

Berdasarkan gambar 3 terlihat bahwa titik-titik menyebar secara acak di atas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y. Hal ini mengindikasikan bahwa tidak terjadi homoskedastisitas, atau model dinyatakan terbebas dari masalah homoskedastisitas

2.6 Analisis Pengaruh *Capital Expenditure* (CAPEX) Terhadap Pendapatan.

Pada penelitian ini menggunakan analisis regresi linear sederhana digunakan untuk mengetahui pengaruh *Capital Expenditure (CAPEX)* terhadap Pendapatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Analisis regresi linear sederhana digunakan karena hanya terdapat dua variabel yaitu variabel bebas dan variabel terikat, dimana variabel bebasnya adalah *Capital Expenditure (CAPEX)* dan variabel terikatnya adalah Pendapatan. Berikut ini merupakan tabel hasil uji regresi sederhana:

Tabel 1
Uji Regresi Sederhana
Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	4992827.107	166827.939		29.928	.000
	CAPEX	.795	.070	.989	11.402	.001

a. Dependent Variable: Pendapatan

(Sumber : Hasil pengolahan dengan SPSS 22)

Berdasarkan tabel di atas diketahui nilai constant-nya adalah 4992827,107 dan CAPEX adalah 0.795. Dari keterangan tersebut kita dapat memperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

Y = 4992827,107 + 0,795X.

Hasil dari analisis tersebut dapat diintepretasikan sebagai berikut :

a. Nilai Konstanta a sebesar 4992827,107 artinya jika CAPEX (X) nilainya adalah 0, maka Pendapatan (Y) nilainya positif yaitu sebesar 4992827,107.
b. Nilai koefisien regresi (b) sebesar + 0,795 atau sebesar 79,5%. Hal ini berarti setiap penambahan 1 poin CAPEX, diprediksi akan meningkatkan Pendapatan sebesar 0,795 poin. Koefisien bernilai positif artinya terjadi hubungan positif antara CAPEX dengan Pendapatan, semakin naik CAPEX maka semakin meningkatkan Pendapatan.

2.7 Uji Hipotesis (uji t)

TABEL 2
Hasil Uji t
Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	4992827.107	166827.939		29.928	.000
	CAPEX	.795	.070	.989	11.402	.001

a. Dependent Variable: Pendapatan

(Sumber : Hasil pengolahan dengan SPSS 22)

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat bahwa t hitung = 11,402 > t tabel 2,353, dimana t tabel diperoleh dari df = 3 dengan tingkat signifikan 0,05. Nilai Sig yang dihasilkan diketahui 0,001 pada tabel koefisien bernilai lebih kecil dengan nilai probabilitas sebesar 0,05 [nilai Sig.(0,001) < 0,05]. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa hipotesis penelitian diterima, yaitu ada pengaruh signifikan *Capital Expenditure* terhadap Pendapatan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2009-2013.

Berikut ini merupakan hasil analisis pengujian hipotesis yaitu :

H_0 : Tidak ada pengaruh signifikan *Capital Expenditure* terhadap Pendapatan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2009-2013.

H_1 : Ada pengaruh signifikan *Capital Expenditure* terhadap Pendapatan Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2009-2013.

Nilai Sig yang dihasilkan diketahui 0,001 pada tabel koefisien dibandingkan dengan nilai probabilitas sebesar 0,05. Sedangkan, hasil yang diketahui (0,05 > 0,001). Sehingga, dapat disimpulkan bahwa Ho ditolak dan H1 diterima, yang berarti terdapat pengaruh yang signifikan *Capital Expenditure* terhadap Pendapatan.

2.8 Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Sementara besar pengaruh *Capital Expenditure* terhadap Pendapatan dapat ditentukan dari hasil perkalian koefisien regresi terhadap matriks korelasi variabel sebab dengan variabel akibat seperti pada tabel 4.5 berikut ini:

Tabel 3
Hasil Uji R^2
Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.989[a]	.977	.970	250285.211

a. Predictors: (Constant), CAPEX

(Sumber : Hasil pengolahan dengan SPSS 22)

Berdasarkan tabel di atas, R^2 menunjukkan angka 0,977. Koefisien determinasi digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Besarnya Salah satu ciri dari R^2 yang berarti semakin kecil nilai R^2 maka hubungan kedua variabel semakin lemah. Sebaliknya semakin besar nilai R square maka hubungan kedua variabel semakin kuat. Sehingga, dari hasil pengolahan data regresi sederhana terhadap *Capital Expenditure* dan Pendapatan di atas dapat disimpulkan bahwa *Capital Expenditure* mempengaruhi Pendapatan PT. KAI dengan pengaruh sebesar 98%.

3. Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti dapat diketahui bahwa tingkat perkembangan CAPEX dari tahun 2009 ke tahun 2010 mengalami penurunan sebesar 6%. Ditahun 2009 dan 2010 CAPEX digunakan untuk melakukan perawatan sarana dan prasarana. Ditahun 2011 tingkat CAPEX mengalami kenaikan 59% yang digunakan untuk pembangunan jalan rel kereta di Sumatra dan pembangunan rel kereta *double track* lintas utara antara Jakarta – Surabaya. Ditahun 2012 CAPEX digunakan untuk pembelian lokomotif, gerbong diharapkan dapat menaikan pendapatan dari jasa angkutan barang. Ditahun 2013 CAPEX diharapkan dapat meningkatkan pendapatan dari jasa angkutan penumpang, dan rata-rata CAPEX PT KAI selama 4 tahun sebesar Rp.1,774,971,000,000.

Tingkat pendapatan PT KAI dari tahun 2009 – 2013 terus mengalami kenaikan, pendapatan paling tinggi terjadi pada tahun 2013 sebesar Rp.8,602,983,000,000 dan rata – rata pendapatan pada PT KAI sebesar Rp.6,403,373,000,000. Pendapatan terbesar PT KAI diperoleh dari jasa angkutan penumpang sebesar 48%, jasa angkutan barang sebesar 35%, Public service obligation (PSO) dan lainnya sebesar 17%.

Setelah melakukan pengolahan data dan dilakukan uji regresi linear sederhana diperoleh hasil bahwa CAPEX memikili hubungan yang positif terhadap pendapatan. Hal ini ditunjukan dari nilai konstanta a + 4992827,107 dan nilai koefisien regresi sebesar 0,795 atau sebesar 76%, hal ini berarti setiap penambahan 1 satuan CAPEX, diprediksi akan meningkatkan Pendapatan sebesar 0,795 satuan.

Setelah melakukan pengolahan data untuk uji hipotesis (uji t), maka diperoleh hasil bahwa CAPEX berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan dapat dilihat dari t_{hitung} (11,402) > t_{tabel} (2,353) dan nilai Sig. (0,001)

< 0,05. Hal ini menunjukan bahwa hipotesis penelitian diterima, yaitu terdapat pengaruh signifikan CAPEX terhadap Pendapatan pada PT KAI.

Sedangkan besarnya pengaruh variabel bebas yaitu CAPEX (X) terhadap variabel terikat yaitu Pendapatan (Y) dapat dilihat dari perhitungan koefisien determinasi (R^2), berdasarkan perhitungan koefisien determinasi diperoleh nilai 0,977. Hal ini menunjukan bahwa pengaruh CAPEX terhadap Pendapatan adalah sebesar 97,7%, sedangkan sisanya 2,3% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat diambil beberapa kesimpulan yang diharapkan dapat memberikan jawaban terhadap permasalahan yang dirumuskan dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

a. *Capital Expenditure* PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di tahun 2009 ke tahun 2010 mengalami penurunan dan di tahun selanjutnya yaitu tahun 2010-2013 terus mengalami peningkatan. Sedangkan rata – rata CAPEX sebesar Rp. 1,774,971,000,000.
b. Pendapatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2009 – 2013 selalu mengalami peningkatan. Pendapatan terbesar PT KAI diperoleh dari jasa angkutan penumpang sebesar 48%, jasa angkutan barang sebesar 35%, Public service obligation (PSO) dan lainnya sebesar 17%.
c. Pada penelitian ini hasil yang diperoleh adalah *Capital Expenditure (CAPEX)* berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Hal ini dibuktikan bahwa CAPEX memiliki nilai t hitung = 11,402 > t tabel 2,353 dan hasil perhitungan (R^2) CAPEX mempunyai pengaruh 97,7% terhadap pendapatan.

Daftar Pustaka

[1] Baridwan, Zaki. (2004). *Intermediate Accounting : Edisi 8*. Yogyakarta: BPFE.
[2] FEB. *Genjot Angkutan Barang, KAI Alokasikan Capex Rp 7,2 T*. http://www.beritasatu.com/ekonomi/35200-genjot-angkutan-barang-kai-alokasikan-capex-rp-7-2-t.html. [Diakses tanggal 5 Februari 2015].
[3] Fitri, Safrezi. *Ignasius Jonan, Tangan Dingin Mereformasi PT KAI.* http://katadata.co.id/berita/2014/08/06/ignasius-jonan-tangan-dingin-mereformasi-pt-kai. [Diakses tanggal 8 Mei 2015].
[4] Gitman, Lawrence J. (2009). *Principle of Managerial Finance Twelfth Edition*. New Jersey: Pearson International, Prentice Hall.
[5] Hendriksen, Eldon S. Michael F. Van Breda (2008). *Teori Akunting Buku 1 -5/E*. Tangerang: Interaksara.
[6] Hery. (2014). *Akuntansi Dasar 1 dan 2.* Jakarta: PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
[7] Ikatan Akuntansi Indonesia. (2012). *Standar Akuntansi Keuangan*, Jakarta: Salemba Empat.
[8] Jatmiko, Bambang Priyo. *PT. KAI Perbesar Angkutan Barang. http://bisniskeuangan.kompas.com /read/2014/05/30/0945055/PT.KAI.Perbesar.Angkutan.Barang*. [Diakses 5 Februari 2015].
[9] Rizki, Januar. *Buruknya Sistem Transportasi Umum Darat Di Indonesia.* http://www.gatra.com/nusantara-1/jabodetabek-1/139058-buruknya-sistem-transportasi-umum-darat-di-indonesia%E2%80%8F.html. [Diakses tanggal 8 Mei 2015].
[10] SCTV, Tim Liputan 6. *Berbagai Permasalahan Kereta Api*. http://news.liputan6.com/read/2038787/berbagai-permasalahan-kereta-api. [Diakses tanggal 8 Mei 2015].
[11] Soemarso. (2008). *Akuntansi Suatu Pengantar Buku 2 Edisi 5.* Jakarta: Salemba Empat.
[12] Stice, James D. Earl K. Stice, Fred Skousen. (2009). *Akuntansi Keuangan: Intermediate Accounting Buku 1. -16/E*. Jakarta: Salemba Empat.
[13] Sunyoto, Danang. (2011). *Metodologi Penelitian untuk Ekonomi (Alat Statistik & Analisis Output Komputer)*. Yogyakarta: CAPS.
[14] Syamsuddin, Lukman. (2011). *Manajemen keuangan perusahaan.* Jakarta: Raja Grafindo Persada.
[15] Tanjung, Farid Aulia. *Sejarah Perjalanan Kereta Api di Indonesia.* http://www.bglconline.com/2014/09/sejarah-kereta-api-indonesia/.html. [Diakses tanggal 8 Mei 2015].
[16] Wahyudianta, Imam. *Jumlah Penumpang Tahun 2013 Meningkat, Pendapatan PT KAIBertambah*. http://news.detik.com/surabaya/read/2013/12/31/193338/ 2455517/475/jumlah-penumpang-tahun-2013-meningkat-pendapatan-pt-kai-bertambah. [Diakses tanggal 2 Februari 2015].