

## KINERJA KEUANGAN PT HUTAMA KARYA (PERSERO) DAMPAK KEBIJAKAN PROGRAM PERCEPATAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL TRANS SUMATRA

Inas Tsabitah<sup>1</sup>, Jamilah<sup>2</sup>, Helmi Herawati<sup>3</sup>

Universitas Prof. Dr. Hazairin, SH Bengkulu

e-mail: [inastsabitah8@gmail.com](mailto:inastsabitah8@gmail.com)<sup>1</sup>, [jamila20042003jamila@gmail.com](mailto:jamila20042003jamila@gmail.com)<sup>2</sup>,  
[helmiherawati77@gmail.com](mailto:helmiherawati77@gmail.com)<sup>3</sup>

**Abstrak** – Penelitian ini bertujuan untuk menginvestigasi kondisi kinerja keuangan PT Utama Karya (Persero) dalam konteks dampak kebijakan Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatra. Seiring dengan diluncurkannya program ini, PT Utama Karya menjadi salah satu perusahaan yang terlibat dalam pembangunan dan pengelolaan proyek infrastruktur jalan tol di wilayah Sumatra, yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas dan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis data kuantitatif dengan mengkaji laporan keuangan perusahaan selama periode 2015 hingga 2023, yang mencakup rasio keuangan seperti likuiditas, profitabilitas, dan solvabilitas. Hasil analisis menunjukkan bahwa meskipun terdapat tantangan dalam pengelolaan pembiayaan proyek besar, program pembangunan jalan tol ini berkontribusi positif terhadap peningkatan pendapatan dan aset perusahaan, serta memperkuat posisi keuangan jangka panjang PT Utama Karya. Namun, terdapat pula risiko terkait dengan ketergantungan pada pendanaan eksternal dan beban utang yang meningkat. Secara keseluruhan, kebijakan pemerintah dalam mempercepat pembangunan infrastruktur jalan tol Trans Sumatra memberikan dampak yang signifikan terhadap kinerja keuangan PT Utama Karya, dengan prospek positif jika perusahaan dapat mengelola risiko-risiko yang ada secara efektif.

**Kata Kunci:** Kinerja, Keuangan, Percepatan, Pembangunan, Infrastruktur.

*Abstract* – This research aims to investigate the financial performance condition of PT Utama Karya (Persero) in the context of the policy impact of the Trans Sumatra Toll Road Infrastructure Development Acceleration Program. Along with the launch of this program, PT Utama Karya became one of the companies involved in the development and management of toll road infrastructure projects in the Sumatra region, which aims to increase connectivity and support national economic growth. This research uses a quantitative data analysis approach by examining company financial reports for the period 2015 to 2023, which includes financial ratios such as liquidity, profitability and solvency. The results of the analysis show that although there are challenges in managing large project financing, this toll road construction program has contributed positively to increasing the company's income and assets, as well as strengthening PT Utama Karya's long-term financial position. However, there are also risks associated with reliance on external funding and increasing debt burdens. Overall, the government's policy in accelerating the development of Trans Sumatra toll road infrastructure has had a significant impact on PT Utama Karya's financial performance, with positive prospects if the company can manage existing risks effectively.

**Keywords:** Financial, Performance, Infrastructure, Development, Acceleration Program.

### PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur menjadi salah satu fokus utama dalam agenda pemerintah Indonesia, terutama dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi regional dan nasional. Salah satu proyek infrastruktur yang mendapat perhatian besar dalam beberapa tahun terakhir adalah pembangunan jalan tol Trans Sumatra. Program ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antarprovinsi di Pulau Sumatra, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta mengurangi kesenjangan pembangunan antara wilayah barat dan timur Indonesia. Sebagai bagian dari upaya percepatan pembangunan infrastruktur tersebut, PT Utama Karya (Persero) diberi peran strategis dalam pembangunan dan pengelolaan jalan tol di sepanjang ruas Trans Sumatra.

Sebagai perusahaan milik negara yang bergerak di bidang konstruksi dan infrastruktur, PT Utama Karya memiliki tanggung jawab besar dalam merealisasikan proyek jalan tol yang berskala besar ini. Selain tantangan teknis dan operasional, pembangunan jalan tol Trans Sumatra juga membawa dampak signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan. Pembiayaan proyek yang memerlukan investasi besar, risiko pendanaan, serta pengelolaan utang menjadi beberapa isu yang mempengaruhi kinerja keuangan PT Utama Karya. Oleh karena itu, penting untuk melakukan analisis mendalam mengenai dampak kebijakan Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatra terhadap kinerja keuangan perusahaan.

Kinerja keuangan perusahaan menjadi indikator utama dalam menilai keberhasilan program ini, baik dalam hal pertumbuhan pendapatan, efisiensi biaya, maupun kemampuan perusahaan untuk mengelola risiko dan memperoleh pendanaan yang cukup. Selain itu, analisis ini juga penting untuk mengevaluasi apakah pembangunan jalan tol Trans Sumatra mampu memberikan kontribusi yang signifikan terhadap peningkatan profitabilitas dan nilai perusahaan dalam jangka panjang.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kinerja keuangan PT Utama Karya (Persero) dalam konteks dampak kebijakan Program Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Trans Sumatra. Penelitian ini akan menganalisis data keuangan perusahaan dalam beberapa tahun terakhir, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan terkait dengan pelaksanaan proyek jalan tol tersebut. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan yang berguna bagi pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, manajemen PT Utama Karya, serta masyarakat, dalam melihat hubungan antara kebijakan pembangunan infrastruktur dan dampaknya terhadap sektor konstruksi dan perekonomian secara keseluruhan.

## **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 Penyertaan Modal Negara (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; Yulianty 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 Hutama 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 (*NetProfit 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 DAN PEMBAHASAN

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 1. Ikhtisar laporan posisi keuangan PT Utama Karya Tahun 2014 – 2019 dalam miliran 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 2. Ikhtisar laporan laba rugi PT Utama Karya tahun 2014 – 2019 dalam miliran rupiah

Posisi Keuangan	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pendapatan	5.717	6.316	8.530	18.091	26.748	26.392
Beban Pokok	(5.249)	(5.732)	(7.680)	(16.530)	(22.398)	(22.74)
Pendapatan 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	-	(177)	(152)	(192)	(251)	(582)
Penghasilan Final						
Keuntungan dari akuisisi entitas anak		-	-	-	-	464
Pendapatan Lain-lain	138	92	51	106	51	72
Beban Lain-lain						
Laba Usaha	(88)	(152)	(278)	(47)	(164)	(143)
Biaya Keuangan	171	291	381	1.155	2.535	2.865
Penghasilan Keuangan	(143)	(179)	(182)	(190)	(293)	(811)
Laba Sebelum Pajak	123	220	177	225	156	118
Penghasilan						
Beban Pajak	150	257	376	1.190	2.398	2.172
Penghasilan						
Laba (Rugi) tahun berjalan	(6)	(6)	(74)	(119)	(122)	(149)
	144	251	302	1.071	2.276	2.023

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

Tabel 3. Penambahan saldo akun Tol Trans Sumatera pada pos Aset Tidak Berwujud Lainnya dalam CaLK 31 Desember 2014

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

Sumber : Catatan atas Laporan Keuangan 2014

Tabel 4. Perbandingan laporan laba rugi PT Hutama Karya tahun 2013 dan 2014 dalam miliran 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

## 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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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 Hutama 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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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).

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 di bawah 3,51%. Sementara itu, setelah adanya penugasan tren rasio tingkat pengembalian aset semakin mengalami penurunan meskipun di tahun 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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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 Penyertaan Modal Negara (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.

Penugasan pemerintah dalam percepatan pembangunan infrastruktur, khususnya pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera, memiliki dampak signifikan terhadap kondisi keuangan perusahaan yang terlibat, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dampak-dampak tersebut dapat dianalisis dari berbagai aspek, mulai dari aspek pendanaan, risiko bisnis, hingga dampak terhadap cash flow dan profitabilitas perusahaan. 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.

## **KESIMPULAN**

Proyek pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan pendapatan PT Utama Karya. Pendapatan dari kontrak pembangunan dan pengoperasian jalan tol secara bertahap meningkatkan laba bersih perusahaan. Keuntungan jangka panjang yang berasal dari tarif tol dan pendapatan lainnya memperkuat profitabilitas perusahaan.

Meskipun proyek jalan tol memberikan dampak positif dalam jangka panjang, pada tahap awal, PT Utama Karya menghadapi tantangan besar dalam pengelolaan arus kas, mengingat tingginya biaya investasi dan pembiayaan yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pembangunan. Namun, arus kas perusahaan diperkirakan akan pulih seiring dengan peningkatan pendapatan dari tarif tol setelah proyek selesai.

Pembangunan tol ini tidak hanya berdampak pada kinerja keuangan PT Utama Karya, tetapi juga memiliki efek positif terhadap perekonomian regional. Peningkatan konektivitas antarprovinsi di Pulau Sumatra akan mempercepat distribusi barang, memperbaiki mobilitas masyarakat, dan mendukung pertumbuhan ekonomi regional, yang pada gilirannya dapat menciptakan peluang bisnis bagi perusahaan dan sektor terkait lainnya.

Untuk membiayai proyek besar ini, PT Utama Karya menggunakan kombinasi pembiayaan eksternal, seperti pinjaman dan obligasi. Hal ini mengakibatkan peningkatan kewajiban utang, yang tercermin dalam rasio solvabilitas perusahaan, seperti Debt to Equity Ratio (DER). Meskipun demikian, dengan arus kas yang stabil dari tarif tol, perusahaan diharapkan dapat memenuhi kewajiban utangnya dengan lancar.

Secara keseluruhan, dampak jangka panjang dari proyek Jalan Tol Trans Sumatra diharapkan dapat mendukung kinerja keuangan PT Utama Karya yang lebih baik. Dengan adanya sumber pendapatan yang berkelanjutan dari pengoperasian jalan tol, serta potensi pendapatan tambahan dari pembangunan kawasan komersial di sepanjang tol, PT Utama Karya dapat meningkatkan posisi keuangan dan profitabilitasnya dalam beberapa tahun ke depan.

Kebijakan pemerintah yang mendorong percepatan pembangunan infrastruktur melalui proyek Jalan Tol Trans Sumatra terbukti memberikan dampak positif terhadap kinerja PT Utama Karya. Perusahaan berhasil memanfaatkan peluang tersebut untuk memperluas kapasitas dan meningkatkan kinerja keuangannya, yang selaras dengan tujuan nasional untuk mempercepat pembangunan infrastruktur.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- 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>
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of financial management*. Cengage Learning.
- 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>
- 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.
- 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>
- Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2015). *Principles of managerial finance* fourteenth edition. Pearson Education Limited.
- Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2015). *Principles of managerial finance* fourteenth edition. Pearson Education Limited.
- [https://www.google.co.id/books/edition/Intermediate\\_Accounting/VXH5twEACAAJ?hl=en](https://www.google.co.id/books/edition/Intermediate_Accounting/VXH5twEACAAJ?hl=en)
- 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.
- 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.
- 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>
- Parveen, H., & Showkat, N. (2017). Content Analysis. [https://www.researchgate.net/publication/318815342\\_Content\\_Analysis](https://www.researchgate.net/publication/318815342_Content_Analysis)
- 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>
- 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>.