

**Analisis Rasio Tingkat Kesehatan Pada PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Ditinjau Dari Aspek Keuangan Berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002**

**Shelby Virby , Lutviah Mutiara Solich**

Dosen01364@unpam.ac.id , lutviahsolich12@gmail.com

**Program Studi Manajemen S-1 Fakultas Ekonomi Dan Bisnis**

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Rasio Tingkat Kesehatan Pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Ditinjau Dari Aspek Keuangan Berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor; Kep-100/MBU/2002 Periode Tahun 2012-2021. Metode yang digunakan dalam penelitian ini merupakan metode Kualitatif. Proses pengumpulan data menggunakan data sekunder yang diperoleh melalui website resmi perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupa laporan keuangan tahun 2012-2021. Penilaian tingkat Kesehatan ini menggunakan 8 indikator rasio keuangan. Hasil ROE diperoleh Rata-rata = 9,35 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A. ROI diperoleh Rata-rata = 4 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A. Cash Ratio diperoleh Rata-rata = 2,95 adalah Sehat dengan Kategori AA. Current Ratio diperoleh Rata-rata = 1,75 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A. Collection periods diperoleh Rata-rata = 4 adalah Sangat Sehat dengan Kategori AAA. Inventory Turnover diperoleh Rata-rata = 4 adalah Sangat Sehat dengan Kategori AAA. Total Assets Turnover diperoleh Rata-rata = 1,85 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A. Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset Rata-rata = 5,65 adalah Sehat dengan Kategori AA. Tingkat Kesehatan diperoleh Rata-rata = 68,5 berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 terbilang Sehat dengan Kategori AA.

**Kata Kunci:** Rasio, Tingkat Kesehatan Keuangan, Surat Keputusan Menteri Bumn Nomor: Kep-100/MBU/2002

**ABSTRACT**

*This research aims to analyze the Health Level Ratio at PT Kereta Api Indonesia (Persero) in terms of financial aspects based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises Number; Kep-100/MBU/2002 for the 2012-2021 period. The method used in this research is a qualitative method. The data collection process uses secondary data obtained through the official website of the PT Kereta Api Indonesia (Persero) company in the form of financial reports for 2012-2021. This Health level assessment uses 8 financial ratio indicators. The ROE results obtained on average = 9.35 are quite healthy with category A. The ROI obtained on average = 4 is quite healthy with category A. The cash ratio obtained on average = 2.95 is healthy with category AA. Current Ratio obtained Average = 1.75 is Fairly Healthy with Category A. Collection periods obtained Average = 4 is Very Healthy with Category AAA. Inventory Turnover obtained Average = 4 is Very Healthy with Category AAA. Total Assets Turnover obtained on average = 1.85 is quite healthy with Category A. Total Own Capital to Total Assets Average = 5.65 is healthy with Category AA. The health level obtained was an average of 68.5 based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises Number: KEP-100/MBU/2002, which is considered Healthy with Category AA.*

**Keywords:** Ratio, Level of Financial Soundness, Decree of the minister of state-Owned Enterprises Number: Kep-100/MBU/2002

**PENDAHULUAN**

**1.1 Latar Belakang Penelitian**

Suatu perusahaan didirikan dengan tujuan untuk memperoleh laba. Adanya laba yang diperoleh perusahaan menunjukkan koneksi perusahaan terjamin dan berkembang dan dapat terus ditingkatkan. Menurut Dau dan Ludfi (2021) menyatakan bahwa dalam mencapai target sebuah perusahaan harus dimulai dengan proses perencanaan keuangan yang jelas. Pihak manajemen perusahaan harus membuat laporan keuangan yang *sustainable* dan *visione*, untuk mendorong pihak manajemen perusahaan agar berpikir kritis mengenai tujuan masa depan, dan menetapkan prioritas.

Melakukan analisis dan penilaian dalam laporan keuangan pada perusahaan BUMN dan swasta memiliki perbedaan. Analisis dan penilaian laporan keuangan perusahaan BUMN memerlukan acuan tersendiri. Berbeda dengan perusahaan swasta umumnya menggunakan rasio keuangan yang disebutkan di atas, hasil dari penilaian kinerja keuangan perusahaan swasta hanya ditentukan oleh pihak internal perusahaan (Dau dan Ludfi, 2021). Sedangkan BUMN dapat dinilai tingkat kesehatannya dengan cara mengaplikasikan penilaian BUMN melalui peraturan baku oleh menteri terkait mengenai Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 tentang penilaian tingkat kesehatan BUMN. Penelitian ini berfokus pada aspek keuangan yang terdiri dari 8 indikator, yaitu *Return On Equity*, *Return On Investment*, *Cash Ratio*, *Current Ratio*, *Collection Periods*, *Inventory Turnover*, *Total Asset Turnover*, dan *Total Equity to Total Asset Ratio*.

Menghadapi perkembangan dunia usaha yang semakin terbuka dan kompleks, maka tingkat kesehatan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diukur dari kinerja keuangan menduduki fungsi yang penting khususnya bagi pemegang saham dalam mengadakan penilaian kinerja Badan usaha Milik Negara (BUMN) tersebut. Evaluasi tingkat kesehatan Badan usaha Milik Negara (BUMN) bisa dilihat jika menggunakan realisasi pendekatan perhitungan di satu periode menggunakan petunjuk evaluasi kerja Badan

Usaha Milik Negara (BUMN) yang tertuang pada Surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN) No.Kep/100/MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002.

**Tabel 1.1**  
**Penilaian Kesehatan Berdasarkan SK**  
**Menteri BUMN**  
**No: KEP-100/MBU/2002**

Kategori	Interval
<b>SEHAT</b>	
AAA	Total (TS) > 95
AA	80 < TS ≤ 95
A	65 < TS ≤ 80
<b>KURANG SEHAT</b>	
BBB	50 < TS ≤ 65
BB	40 < TS ≤ 50
B	30 < TS ≤ 40
<b>TIDAK SEHAT</b>	
CCC	20 < TS ≤ 30
CC	10 < TS ≤ 20
C	TS ≤ 10

Sumber: SK Menteri BUMN No: KEP 100/MBU/2002

Dalam menilai tingkat kesehatan dengan menggunakan aspek keuangan, aspek operasional, dan aspek administrasi terdapat total bobot dimana total gabungan ketiga aspek tersebut sama dengan 100 (TS=100). Berikut bobot penilaian kesehatan berdasarkan SK Menteri BUMN No: KEP-100/MBU/2002.

**Tabel 1.2**  
**Total Bobot dan Aspek Penilaian Tingkat**  
**Kesehatan**

Indikator	Infrastruktur	Non-Infrastruktur
Aspek Keuangan	50	70
Aspek Operasional	35	15

Aspek Administrasi	15	15
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber: SK Menteri BUMN No: KEP-100/MBU/2002

Dalam penelitian ini, aspek yang digunakan untuk mengukur tingkat kesehatan adalah aspek keuangan. Oleh sebab itu, aspek operasional dan aspek administrasi tidak diperhitungkan dalam menentukan bobot skor akhir tingkat kesehatan BUMN. Untuk menilai kesehatan perusahaan dengan aspek keuangan, terdapat delapan indikator dan bobot yang harus diperhitungkan. Berikut adalah indikator dan bobot aspek keuangan sesuai dengan SK Menteri BUMN No: KEP-100/MBU/2002.

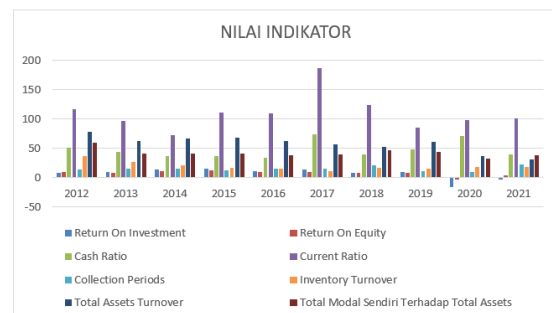
**Tabel 1.3**  
**Daftar Indikator dan Bobot Aspek Keuangan**

No	Indikator	Bobot	
		Infra	Non-Infra
1.	Return on Equity (ROE)	15	20
2.	Return on Investment (ROI)	10	15
3.	Rasio Kas/Cash Ratio	3	5
4.	Rasio Lancar/Current Ratio	4	5
5.	Collection periods	4	5
6.	Perputaran Persediaan/Inventory Turn Over	4	5
7.	Perputaran Total Asset/Total Assets Turn Over (TATO)	4	5
8.	Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset (TMS Terhadap TA)	6	10

<b>Total Bobot</b>	<b>50</b>	<b>70</b>
--------------------	-----------	-----------

Sumber: SK Menteri BUMN No: KEP-100/MBU/2002

Dalam penelitian ini, berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP100/MBU/2002, PT Kereta Api Indonesia (Persero) termasuk dalam kelompok BUMN Infrastruktur, maka total bobot yang digunakan adalah 50 dengan bobot sebesar 50% dari total bobot maksimal 100%. Hasil perhitungan total bobot skor dari delapan indikator aspek keuangan perlu dibuat ekuivalennya dengan cara membagi total bobot skor penilaian aspek keuangan dengan bobot aspek keuangan sebesar 50%.



Sumber: Data diolah peneliti, 2023

**Gambar 1.1**  
**Nilai Indikator**

Berdasarkan tabel di atas terjadi beberapa fenomena pada sepuluh tahun terakhir, yaitu angka Return On Equity mengalami penurunan pada tahun 2020 dengan angka -16,71%. Serta pada Return On Investment mengalami penurunan juga pada tahun 2020 dengan angka -1,97%. Cash Ratio mengalami penurunan pada tahun 2016 sebesar 33,72 dan mengalami kenaikan pada tahun 2017 sebesar 73,48. Current Ratio mengalami penurunan pada tahun 2019 dengan angka 98,74%. Collection Periods mengalami penurunan pada tahun 2020 dengan angka 9,08% dan mengalami kenaikan pada tahun 2021 dengan angka 21,90. Inventory Turnover mengalami penurunan pada tahun 2017 dengan angka 10,82 dan mengalami kenaikan pada tahun berikutnya. Total Assets Turnover mengalami penurunan pada tahun 2021 yang pada tahun sebelumnya selalu mengalami kenaikan. Total modal sendiri

terhadap total assets mengalami penurunan pada tahun 2020 dengan angka 32,03% dan mengalami kenaikan lagi pada tahun 2021 dengan angka 37,30%.

## 1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan *Return On Equity*?
2. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan *Return On Investment*?
3. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan *Cash Ratio*?
4. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan *Current Ratio*?
5. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan *Collection Periods*?
6. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan *Inventory Turnover* ?
7. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan *Total Assets Turnover*?
8. Bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan Total Modal Sendiri terhadap Total Aset?
9. Bagaimanakah kondisi tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2012-2021 jika ditinjau dari aspek keuangan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002 ?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini meliputi :

1. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan *Return On Equity*.
2. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api

Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan *Return On Investment* .

3. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan *Cash Ratio*.
4. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan *Current Ratio*.
5. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan *Collection Periods*.
6. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan *Inventory Turnover*.
7. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan *Total Asset Turnover*.
8. Untuk mengetahui bagaimana Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (persero) jika diukur dengan menggunakan Total Modal Sendiri terhadap Total Aset.
9. Untuk mengetahui kondisi tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2012-2021 jika ditinjau dari aspek keuangan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002

## TINJAUAN PUSTAKA

### 1.4 Landasan Teori

#### 1.4.1 Pengertian Manajemen

Secara etimologis, kata manajemen berasal dari bahasa Inggris, *management*, yang berarti ketata laksanaan, tata pimpinan, dan pengelolaan. Artinya, manajemen adalah sebagai suatu proses yang di terapkan oleh individu atau kelompok dalam upaya-upaya koordinasi untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Krisnandi, dkk., (2019:3) menyatakan bahwa kata

“manajemen” berasal dari bahasa Inggris, yakni dari kata *to manage* yang berarti mengurus, mengelola, atau mengatur. Apabila suatu organisasi gagal dalam mencapai tujuan disebut “*mismanagement*”. George R. Terry dalam Aditama (2020), Manajemen adalah proses yang terdiri dari kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian yang dilakukan guna mencapai tujuan yang ditetapkan melalui pemanfaatan SDM dan sumber lainnya.

#### 1.4.2 Pengertian Laporan Keuangan

Laporan keuangan menyediakan berbagai informasi yang dibutuhkan oleh perusahaan, informasi yang ada didalam laporan keuangan tentu berisi tentang berbagai laporan dalam perusahaan tersebut. Menurut Putrid dan Munfaqiroh (2020) menyatakan laporan keuangan merupakan hasil tindakan pembuatan ringkasan data keuangan perusahaan yang disusun dan ditaksirkan untuk kepentingan manajemen dan pihak lain yang menaruh perhatian atau mempunyai kepentingan dengan data keuangan perusahaan.

#### 1.4.3 Analisis Rasio Keuangan

Analisis rasio keuangan merupakan analisis dengan membandingkan satu pos dengan pos laporan keuangan lainnya baik secara individu maupun bersama-sama guna mengetahui hubungan di antara pos tertentu, baik dalam laporan posisi keuangan maupun laporan laba rugi. Sedangkan menurut Rusti'ani dan Wiyani (2017) menyatakan bahwa rasio keuangan adalah hasil yang diperoleh dari perbandingan jumlah, dari satu jumlah dengan jumlah lainnya.

### METODE PENELITIAN

#### 1.5 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah suatu proses penelitian untuk memahami fenomena-fenomena manusia atau sosial dengan menciptakan gambaran yang menyeluruh dan kompleks yang dapat disajikan dengan kata-kata, melaporkan pandangan terinci yang diperoleh dari sumber informan, serta dilakukan dalam latar setting yang alamiah (Walidin, Saifullah & Tabrani, 2015: 77). Penelitian Pengertian metode

kualitatif menurut Hendryadi, et, al (2019:218) merupakan proses penyelidikan naturalistik yang mencari pemahaman mendalam tentang fenomena sosial secara alami.

#### 1.6 Populasi

Menurut Sugiyono (2019:126) “Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya”.

#### 1.7 Sampel

Menurut Sugiyono (2019:127), “Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”. Pemilihan sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teknik sampling jenuh. Menurut Sugiyono (2019:82) “*Sampling* jenuh adalah teknik penentuan sample apabila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel”. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah neraca dan laporan laba rugi PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2012-2021.

#### 1.7.1 Populasi

Menurut Sugiyono (2017:80) “Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudia ditarik kesimpulannya”.

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 1.7.2 Penilaian Bobot Skor Rasio Keuangan

Pada bab ini akan diuraikan hasil penelitian dan pembahasan dari data-data yang diperoleh melalui penelitian yang dilakukan yaitu:

##### 1. *Return on Equity* (ROE)

*Return on Equity* (ROE) merupakan rasio yang digunakan untuk menghitung kemampuan perusahaan memperoleh laba dengan ekuitas yang dimiliki perusahaan. Rumus untuk menghitung rasio ROE adalah sebagai berikut:

$$ROE = \frac{\text{Laba Setelah Pajak}}{\text{Modal Sendiri}} \times 100\%$$

**Tabel 4.1**  
Perhitungan ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2012-2021

Tahun	Laba Setelah Pajak (Rp)		Modal Sendiri (Rp)		ROE (%)		Pertumbuhan %
	A	B	a	b	a	b	
2012	425.104.842.890	5.323.413.045.422	7,99	-			
2013	560.716.836.448	6.122.250.714.193	9,16	0,14			
2014	943.427.321.132	6.925.389.312.682	13,62	0,48			
2015	1.396.988.150.000	9.086.579.786.000	15,37	0,12			
2016	1.018.240.148.000	9.713.072.878.000	10,48	(0,31)			
2017	1.720.316.985.000	13.099.813.871.000	13,13	0,25			
2018	1.535.582.583.000	18.300.055.727.000	8,39	0,36			
2019	1.975.047.535.000	19.805.624.463.000	9,97	0,18			
2020	-2.847.961.917.000	17.039.979.502.000	-16,71	(2,67)			
2021	-547.800.883.000	23.411.740.325.000	-2,34	0,85			

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan *Return on Equity* pada tabel di atas, dapat diketahui selama tahun 2012 sampai tahun 2015, rasio ROE yang dihasilkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) berfluktuasi namun cenderung mengalami peningkatan. Pada tahun 2012 rasio ROE yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 7,99%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,0799. Tahun 2013 rasio ROE mengalami kenaikan sebesar 1,17% dari tahun sebelumnya menjadi sebesar 9,16%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,0916. Tahun 2014 rasio ROE mengalami kenaikan sebesar dari tahun sebelumnya sebesar 4,46% menjadi sebesar 13,62%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,1362. Tahun 2015 rasio ROE mengalami kenaikan sebesar 1,75% dari tahun sebelumnya menjadi sebesar 15,37%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,1537.

Pada tahun 2016 sampai tahun 2019 rasio ROE mengalami fluktuasi. Tahun 2016 rasio ROE mengalami penurunan sebesar 4,89% menjadi sebesar 10,48% dari tahun sebelumnya, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,1048. Tahun 2017 rasio ROE mengalami kenaikan sebesar 2,65% menjadi sebesar 13,13%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,1313. Kemudian pada tahun 2018 rasio ROE mengalami penurunan kembali sebesar 4,74%

menjadi sebesar 8,39%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,0839. Pada tahun 2019 rasio ROE mengalami kenaikan kembali sebesar 1,58% menjadi sebesar 9,97%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan keuntungan bagi pemegang saham sebesar Rp 0,0997. Penurunan ini disebabkan karena kenaikan beban usaha yang signifikan dan penurunan laba kotor menyebabkan penurunan laba usaha, serta kenaikan nilai ekuitas yang terjadi terutama dipengaruhi oleh peningkatan modal saham sebesar.

Tahun 2020 rasio ROE mengalami penurunan yang signifikan sebesar 26,69% dari tahun sebelumnya menjadi sebesar -16,71%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan kerugian bagi pemegang saham sebesar Rp 0,1671. Tahun 2021 rasio ROE sebesar -2,34%, hal ini berarti bahwa setiap Rp 1,00 modal sendiri akan menghasilkan kerugian bagi pemegang saham sebesar Rp 0,0234. Peningkatan ini disebabkan oleh meningkatnya laba bersih atas kontribusi pendapatan yang berasal dari jasa angkutan penumpang dan jasa angkutan barang. Peningkatan ini disebabkan oleh meningkatnya laba bersih atas kontribusi pendapatan yang berasal dari jasa angkutan penumpang dan jasa angkutan barang. Penurunan ini terjadi karena adanya penurunan pada kinerja keuangan KAI sebagai dampak pandemi *Covid-19* juga disebabkan oleh cadangan KAI atas transaksi restrukturisasi asuransi dan penurunan atas nilai investasi.

Bobot skor penilaian rasio *Return on Equity* pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2012-2021 sebagai berikut:

Berdasarkan tabel penilaian bobot skor

Tabel 4.2  
Skor Penilaian ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2012-2021

Tahun	ROE PT KAI (Persero)	Interval	Skor	Predikat
2012	7,99%	7,9 < ROE ≤ 9	9	Cukup Sehat
2013	9,16%	9 < ROE ≤ 11	10,5	Sehat
2014	13,62%	13 < ROE ≤ 15	13,5	Sehat
2015	15,37%	15 < ROE	15	Sangat Sehat
2016	10,48%	9 < ROE ≤ 11	10,5	Sehat
2017	13,13%	13 < ROE ≤ 15	13,5	Sehat
2018	8,39%	7,9 < ROE ≤ 9	9	Cukup Sehat
2019	9,97%	9 < ROE ≤ 11	10,5	Sehat
2020	-16,71%	ROE < 0	1	Tidak Sehat
2021	-2,34%	ROE < 0	1	Tidak Sehat

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

di atas, dapat diketahui bahwa rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2012 menghasilkan skor 9 dan memperoleh predikat cukup sehat karena rasio ROE yang dihasilkan pada tahun 2012 berada di kisaran angka 7%. Pada tahun 2013 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 10,5 dan memperoleh predikat sehat, karena rasio ROE yang dihasilkan pada tahun 2013 mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 9%. Pada tahun 2014 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 13,5 dan memperoleh predikat sehat, karena rasio ROE yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 13%. Pada tahun 2015 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 15 dan memperoleh predikat sangat sehat, karena rasio ROE yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 15%. Pada tahun 2016 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 10,5 dan memperoleh predikat sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 10%. Pada tahun 2017 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 13,5 dan memperoleh predikat sehat, karena rasio ROE yang dihasilkan pada tahun 2017 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 10%. Pada tahun 2018 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 9 dan memperoleh predikat cukup sehat, karena rasio ROE yang dihasilkan pada tahun 2018 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 8%. Pada tahun 2019 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 10,5 dan memperoleh predikat sehat, karena rasio

ROE yang dihasilkan pada tahun 2018 mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 9%. Sedangkan pada tahun 2020 sampai tahun 2021 rasio ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 1 dan memperoleh predikat tidak sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2020 dan 2021 mengalami penurunan yang signifikan menjadi di kisaran angka -16% dan -2%. Hal ini menandakan bahwa dalam dua tahun terakhir, kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dari hasil pengelolaan asset yang dimiliki tidak dilakukan secara maksimal karena terkena dampak pandemi Covid-19.

## 2. Return on Investment (ROI)

Return on Investment merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah asset yang digunakan dalam

perusahaan (Kasmir, 2018:202). Dalam menghitung ROI, terdapat tiga komponen yaitu EBIT, Penyusutan yang dihitung dengan menambahkan penyusutan asset tetap dengan amortisasi, dan Capital Employed yang dihitung dengan mengurangi total asset dengan asset tetap dalam pembangunan. Rumus untuk menghitung rasio ROI adalah sebagai berikut:

Tabel 4.3  
Perhitungan ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	EBIT (Rp)	Penyusutan (Rp)	Capital Employed (Rp)	ROI (%)	Pertumbuhan
	A	B	C	$\frac{a+b}{c}$ %	
2012	595.904.276.770	255.808.388.923	8.961.062.032.414	9,50	-
2013	789.306.389.468	306.390.608.051	13.888.234.617.997	7,89	(0,16)
2014	1.219.981.995.783	468.930.909.531	15.747.181.095.113	10,73	0,35
2015	1.917.410.221	535.393.418	20.542.823.575	11,94	0,11
2016	1.352.142.234	735.453.816	23.263.597.807	8,97	0,24
2017	2.111.010.321	882.094.875	31.927.772.307	9,37	0,04
2018	1.949.185.917	1.194.387.194	37.985.598.734	8,28	(0,11)
2019	2.550.447.808	1.144.645.165	43.388.931.263	8,52	0,02
2020	-2.220.294.721	1.238.185.360	49.937.321.392	-1,97	(1,23)
2021	-546.980.526	1.385.070.048	59.068.157.184	1,42	(1,72)

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

$$ROI = \frac{EBIT + \text{Penyusutan}}{\text{Capital Employed}} \times 100\%$$

Hasil perhitungan rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2012 sampai 2021 adalah sebagai berikut:

Berdasarkan hasil perhitungan tabel di atas, dapat diketahui rasio Return on Investment (ROI) yang dihasilkan oleh PT Kereta Api

Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 mengalami fluktuasi, namun pergerakannya cenderung menurun. Pada tahun 2012 rasio ROI yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 9,50% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,095. Tahun 2013 rasio ROI yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 1,62% menjadi sebesar 7,89% artinya setiap Rp 1,00 modal

modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,0852.

Tahun 2020 rasio ROI mengalami penurunan yang signifikan sebesar 10,48% menjadi sebesar -1,97% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan kerugian sebesar Rp 0,0197. Tahun 2021 rasio ROI mengalami kenaikan sebesar 3,39% menjadi sebesar 1,42% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,0142. Penurunan yang terjadi pada ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) disebabkan karena menurunnya laba bersih perusahaan yang dikarenakan rendahnya perputaran terhadap asset, terutama pada tahun 2020 sampai tahun 2021 yang terkena dampak pandemi *Covid-19*. Menurunnya ROI menunjukkan bahwa perusahaan kurang mampu dalam menjaga stabilitas finansialnya.

Penilaian bobot skor ROI PT Kerea Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 disajikan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.4  
Skor Penilaian ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	ROI	Interval	Skor	Predikat
2012	9,50%	9 < ROI ≤ 10,5	5	Cukup Sehat
2013	7,89%	7 < ROI ≤ 9	4	Cukup Sehat
2014	10,73%	10,5 < ROI ≤ 12	6	Cukup Sehat
2015	11,94%	10,5 < ROI ≤ 12	6	Cukup Sehat
2016	8,97%	7 < ROI ≤ 9	4	Cukup Sehat
2017	9,37%	9 < ROI ≤ 10,5	5	Cukup Sehat
2018	8,28%	7 < ROI ≤ 9	4	Cukup Sehat
2019	8,52%	7 < ROI ≤ 9	4	Cukup Sehat
2020	-1,97%	ROI < 0	0	Tidak Sehat
2021	1,42%	1 < ROI ≤ 3	2	Tidak Sehat

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,0789. Tahun 2014 rasio ROI mengalami kenaikan sebesar 2,84% menjadi sebesar 10,73% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,1073. Peningkatan ini terjadi karena meningkatnya pendapatan angkutan penumpang yang signifikan.

Tahun 2015 rasio ROI mengalami kenaikan kembali sebesar 1,21% menjadi sebesar 11,94% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,1194. Tahun 2016 rasio ROI mengalami penurunan sebesar 2,97% menjadi sebesar 8,97% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,0897. Tahun 2017 rasio ROI mengalami kenaikan sebesar 0,40% menjadi sebesar 9,37% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,0937. Tahun 2018 rasio ROI mengalami penurunan sebesar 1,10% menjadi sebesar 8,28% artinya setiap Rp 1,00 modal yang diinvestasikan akan menghasilkan keuntungan sebesar Rp 0,0828. Tahun 2019 rasio ROI mengalami kenaikan sebesar 0,24% menjadi sebesar 8,52% artinya setiap Rp 1,00

Berdasarkan tabel penilaian bobot skor di atas, dapat diketahui bahwa rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2012 menghasilkan skor 5 dan memperoleh predikat cukup sehat karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2012 berada di kisaran angka 9%. Pada tahun 2013 rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 4 dan memperoleh predikat cukup sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2013 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 7%. Pada tahun 2014 sampai tahun 2015 rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 6 dan memperoleh predikat cukup sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 10% dan 11%. Pada tahun 2016 rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 4 dan memperoleh predikat cukup sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 8%. Pada tahun 2017 rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 5 dan memperoleh predikat cukup sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2017 mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 9%. Pada tahun 2018 sampai tahun 2019 rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero)



menghasilkan skor 4 dan memperoleh predikat cukup sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2018-2019 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 8%.

Pada tahun 2020 rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 0 dan memperoleh predikat tidak sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2020 mengalami penurunan yang signifikan menjadi di kisaran angka -1%. Sedangkan tahun 2021 rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 2 dan memperoleh predikat tidak sehat, karena rasio ROI yang dihasilkan pada tahun 2021 mengalami sedikit kenaikan menjadi di kisaran angka 1%. Hal ini menandakan bahwa dalam dua tahun terakhir, kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dari hasil pengelolaan asset yang dimiliki masih belum dilakukan secara maksimal.

### 3. Rasio kas/Cash ratio

*Cash ratio* merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan uang kas. Rumus untuk menghitung cash ratio adalah:

$$\text{Cash Ratio} = \frac{\text{Kas} + \text{Bank} + \text{Surat Berharga Jangka Pendek}}{\text{Total Kewajiban Lancar}} \times 100\%$$

Hasil perhitungan *cash ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2012 sampai 2021 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.5  
Perhitungan *Cash Ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	Kas dan Setara Kas (Rp)	Hutang Lancar (Rp)	Cash Ratio (%)	Pertumbuhan
	A	B	$\frac{a}{b}$	%
2012	1.095.851.208.214	2.176.655.295.172	50,35	-
2013	1.836.572.296.005	4.258.334.328.044	43,13	(0,14)
2014	1.885.535.488.482	5.243.163.925.688	35,96	(0,16)
2015	2.029.638.229	5.602.207.138	36,23	0,007
2016	1.995.593.441	5.918.043.553	33,72	(0,06)
2017	4.805.033.522	6.539.213.173	73,48	1,17
2018	2.847.047.420	7.251.783.978	39,26	(0,46)
2019	3.866.483.493	8.113.387.632	47,66	0,21
2020	6.609.296.498	9.281.616.345	71,21	0,49
2021	3.808.203.932	9.574.299.758	39,78	(0,44)

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan tabel perhitungan di atas, dapat diketahui *cash ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada periode 2012 sampai 2021 mengalami fluktuasi. Pada tahun 2012 *cash ratio* yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 50,35% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,5035. Tahun

2013 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 7,22% menjadi sebesar 43,13% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,4313. Tahun 2014 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 7,17% menjadi sebesar 35,96% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,3596. Tahun 2015 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 0,27% menjadi sebesar 36,23% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,3623.

Pada tahun 2016 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 2,51% menjadi sebesar 33,72% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,3372. Tahun 2017 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan yang signifikan sebesar 39,76% menjadi sebesar 73,48% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,7348. Tahun 2018 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan yang cukup signifikan sebesar 34,22% menjadi sebesar 39,26% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,3926. Tahun 2019 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 8,40% menjadi sebesar 47,66% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,4766. Tahun 2020 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 23,55% menjadi sebesar 71,21% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,7121. Tahun 2021 *cash ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 31,43% menjadi sebesar 39,78% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin oleh kas sebesar Rp 0,3978.

Penurunan nilai *cash ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) terjadi dikarenakan menurunnya ketersediaan uang kas yang dimiliki perusahaan dan juga meningkatnya jumlah hutang perusahaan. Walaupun *cash ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami penurunan tetapi masih berada di atas standar BUMN karena mempunyai *cash ratio* yang terlalu berlebih juga menunjukkan bahwa banyaknya dana perusahaan yang

Tabel 4.7  
Perhitungan *Current Ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	Aktiva Lancar (Rp) A	Kewajiban Lancar (Rp) B	<i>Current Ratio</i> (%) $\frac{a}{b}$	Pertumbuhan %
2012	2.540.813.577.519	2.176.655.295.172	116,73	-
2013	4.137.883.606.193	4.258.534.328.044	97,17	(0,16)
2014	3.806.314.761.834	5.243.163.925.688	72,60	(0,25)
2015	6.199.830.435	5.602.207.138	110,67	0,52
2016	6.448.685.266	5.918.043.553	108,97	(0,01)
2017	12.248.380.070	6.539.213.173	187,31	0,71
2018	8.950.940.631	7.251.783.978	123,43	(0,34)
2019	6.898.723.626	8.113.387.632	85,03	(0,31)
2020	9.164.500.411	9.281.616.345	98,74	0,16
2021	9.706.681.516	9.574.299.758	101,38	0,0002

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

tertanam dalam kas, sehingga kesempatan perusahaan untuk memperoleh keuntungan tidak tercapai.

Penilaian bobot skor *cash ratio* PT Kerea Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 disajikan pada tabel di bawah ini:

Berdasarkan tabel penilaian bobot skor di atas, dapat diketahui bahwa *cash ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2012 sampai tahun 2015 konsisten menghasilkan skor 3 dan memperoleh predikat sangat sehat karena *cash ratio* yang dihasilkan pada tahun 2012 sampai tahun 2015 berada di atas angka 35%. Pada tahun 2016 *cash ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat sehat, karena *cash ratio* yang dihasilkan pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 33%. Nilai *cash ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2017 sampai 2022 mengalami kenaikan yang konsisten dengan menghasilkan skor 3 dan memperoleh predikat sangat sehat karena *cash ratio* yang dihasilkan pada tahun 2017 sampai tahun 2022 berada di atas angka 35%.

#### 4. Rasio Lancar/*Current Ratio*

*Current ratio* merupakan rasio yang menunjukkan sejauh mana asset lancar dapat menutupi kewajiban-kewajiban lancar (Harahap, S. S., 2015:301). Rumus untuk menghitung rasio ini adalah sebagai berikut:

$$\text{Current ratio} = \frac{\text{Total Aktiva Lancar}}{\text{Total Kewajiban Lancar}} \times 100\%$$

Hasil perhitungan *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2012 sampai 2021 adalah sebagai berikut:

Berdasarkan tabel perhitungan di atas, dapat diketahui *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada periode 2012 sampai 2021 mengalami fluktuasi. Pada tahun 2012 *current ratio* yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 116,73% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 1,1673. Tahun 2013 *current ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 19,56% menjadi sebesar 97,17% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin

Tabel 4.6  
Skor Penilaian *Cash Ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	<i>Cash Ratio</i>	Interval	Skor	Predikat
2012	50,35%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2013	43,13%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2014	35,96%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2015	36,23%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2016	33,72%	$25 \leq x < 35$	2,5	Sehat
2017	73,48%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2018	39,26%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2019	47,66%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2020	71,21%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat
2021	39,78%	$x \geq 35$	3	Sangat Sehat

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

dengan aktiva lancar sebesar Rp 0,9717. Tahun 2014 *current ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 24,57% menjadi sebesar 72,60% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 0,7260. Tahun 2015 *current ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 38,07% menjadi sebesar 110,67% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 1,1067.

Tahun 2016 *current ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 1,70% menjadi sebesar 108,97% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 1,0897. Tahun 2017 *current ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 78,34% menjadi sebesar 187,31% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 1,8731. Tahun 2018 *current ratio*

yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 63,88% menjadi sebesar 123,43% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 1,2343. Tahun 2019 *current ratio* yang dihasilkan mengalami penurunan kembali sebesar 38,40% menjadi sebesar 85,03% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 0,8503. Tahun 2020 *current ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 13,71% menjadi sebesar 98,74% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 0,9874. Tahun 2021 *current ratio* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 2,64% menjadi sebesar 101,38% artinya bahwa setiap Rp 1,00 hutang lancar dapat dijamin dengan aktiva lancar sebesar Rp 1.0138.

Kenaikan *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) terjadi karena adanya dana yang dibatasi penggunaannya yang merupakan penambahan penyertaan modal yang awalnya akan dipergunakan untuk pengadaan sarana produksi guna mendukung operasional penyelenggaraan angkutan. Sedangkan penurunan nilai *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) disebabkan karena meningkatnya nilai pinjaman bank tidak diimbangi oleh kenaikan nilai asset lancar.

Penilaian bobot skor *current ratio* PT Kerea Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 disajikan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4. 8  
Skor Penilaian *Current Ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	<i>Current Ratio</i>	Interval	Skor	Predikat
2012	116,73%	$110 \leq x < 125$	2,5	Sehat
2013	97,17%	$95 \leq x < 100$	1,5	Kurang Sehat
2014	72,60%	$x < 90$	0	Tidak Sehat
2015	110,67%	$110 \leq x < 125$	2,5	Sehat
2016	108,97%	$100 \leq x < 110$	2	Sehat
2017	187,31%	$125 \leq x$	3	Sangat Sehat
2018	123,43%	$110 \leq x < 125$	2,5	Sehat
2019	85,03%	$x < 90$	0	Tidak Sehat
2020	98,74%	$95 \leq x < 100$	1,5	Kurang Sehat
2021	101,38%	$100 \leq x < 110$	2	Sehat

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan tabel penilaian bobot skor di atas, dapat diketahui bahwa *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 menghasilkan angka yang berfluktuasi. Pada tahun 2012 menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat sehat karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2012 berada di kisaran angka 116%. Pada tahun 2013 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 1,5 dan memperoleh predikat kurang sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2013 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 97%. Pada tahun 2014 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 0 dan memperoleh predikat tidak sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2014 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 72%. Pada tahun 2015 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2015 mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 110%. Pada tahun 2016 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 2 dan memperoleh predikat sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 108%.

Pada tahun 2017 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 3 dan memperoleh predikat sangat sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2017 mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 187%. Pada tahun 2018 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2018 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 123%. Pada tahun 2019 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 0 dan memperoleh predikat tidak sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2019 mengalami penurunan menjadi di kisaran angka 85%. Pada tahun 2020 *current ratio* PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 1,5 dan memperoleh predikat kurang sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2013 mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 98%. Pada tahun 2021 *current ratio* PT Kereta

Api Indonesia (Persero) menghasilkan skor 2 dan memperoleh predikat sehat, karena *current ratio* yang dihasilkan pada tahun 2021 mengalami kenaikan menjadi di kisaran angka 101%.

### 5. Collection Periods

*Collection Periods* merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan seberapa lama waktu yang diperlukan bagi suatu perusahaan untuk mengumpulkan piutang. Rumus untuk menghitung rasio ini adalah:

$$\text{Collection periods} = \frac{\text{Total Piutang Usaha}}{\text{Total Pendapatan Usaha}} \times 365 \text{ hari}$$

Hasil perhitungan *collection periods* PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2016 sampai 2019 adalah sebagai berikut:

Berdasarkan tabel perhitungan di atas, dapat diketahui *collection periods* PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada periode 2012 sampai 2021 mengalami fluktuasi namun cenderung meningkat. Pada tahun 2012 *collection periods* yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 12,96 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 12,96 hari untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2013 *collection periods* yang dihasilkan mengalami kenaikan sebesar 15,35 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 15,35 hari untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2014 *collection periods* mengalami sedikit peningkatan menjadi sebesar 15,59 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 15,59 hari untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2015 *collection periods* mengalami penurunan menjadi sebesar 12,79 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 12,79 hari untuk mengumpulkan piutangnya.

Pada tahun 2016 *collection periods* kembali mengalami peningkatan menjadi sebesar 14,52 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 14,52 hari untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2017 *collection periods* mengalami peningkatan kembali sebesar 14,86 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 14,86 hari

untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2018 *collection periods* mengalami peningkatan yang signifikan menjadi sebesar 20,46 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 20,46 hari untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2019 *collection periods* mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 11,18 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 11,18 hari untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2020 *collection periods* mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 9,08 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 9,08 hari untuk mengumpulkan piutangnya. Tahun 2021 *collection periods* mengalami kenaikan kembali yang cukup signifikan menjadi sebesar 21,90 hari yang artinya perusahaan membutuhkan waktu 21,90 hari untuk mengumpulkan piutangnya.

Semakin sedikit waktu yang dibutuhkan untuk mengumpulkan piutang maka akan

Tabel 4.9  
Perhitungan *Collection Periods* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	Piutang Usaha (Rp)	Pendapatan Usaha (Rp)	Collection Periods (Hari)	Pertumbuhan
	A	B	$\left(\frac{A}{B}\right) \times 365$	D
2012	247.396.848.651	6.966.237.422.231	12,96	-
2013	361.708.039.081	8.600.972.177.428	15,35	(0,18)
2014	447.345.945.709	10.478.074.413.236	15,59	(0,01)
2015	488.303.607	13.938.901.310	12,79	0,17
2016	575.246.934	14.463.328.404	14,52	(0,13)
2017	730.420.218	17.938.975.338	14,86	(0,02)
2018	1.118.423.358	19.953.524.301	20,46	(0,38)
2019	804.078.410	26.251.715.281	11,18	0,45
2020	449.820.732	18.074.850.763	9,08	0,18
2021	1.075.098.473	17.916.775.924	21,90	(1,41)

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

sangat baik bagi perusahaan karena piutang dapat segera diubah menjadi kas. Penurunan *collection periods* disebabkan oleh penurunan jumlah pendapatan angkutan barang dan non angkutan juga secara simultan mengurangi saldo piutang sampai dengan bulan berjalan. Penurunan juga disebabkan adanya perubahan sistem pembayaran angkutan barang dan penerapan PSAK 71 juga berpengaruh pada peningkatan cadangan penurunan nilai piutang yang menyebabkan nilai piutang turun. Kenaikan *collection periods* PT Kereta Api Indonesia (Persero) terjadi karena terjadinya kenaikan total pendapatan usaha dan total piutang usaha.

Sesuai dengan Kepmen BUMN No. KEP-100/MBU/2002, dalam menentukan bobot skor *collection periods* yang akan digunakan perlu adanya perhitungan dari perbaikan hari *collection periods*. Setelah hasil perhitungan perbaikan didapatkan, kemudian

skor yang dihasilkan antara collection periods dengan perbaikan hari *collection periods* dibandingkan dan dipilih skor yang paling tinggi.

Perbandingan skor antara hasil bobot skor rasio *collection periods* dengan perbaikan *collection periods* PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 sampai tahun 2021 disajikan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.11  
Perhitungan Perputaran Persediaan PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	Persediaan (Rp)	Pendapatan Usaha (Rp)	ITO (Hari)	Pertumbuhan
	A	B	$\left(\frac{a}{b}\right) \times 365$	
2012	692.500.147.012	6.966.237.422.231	36,28	-
2013	638.527.404.893	8.600.972.177.428	27,10	0,25
2014	602.850.066.645	10.478.074.413.236	21,00	0,22
2015	617.779.067	13.938.901.310	16,18	0,22
2016	586.275.519	14.463.328.404	14,80	0,08
2017	531.687.375	17.938.975.338	10,82	0,26
2018	921.886.427	19.953.524.301	16,86	(0,55)
2019	1.064.705.347	26.251.715.281	14,80	0,12
2020	912.156.310	18.074.850.763	18,42	(0,24)
2021	893.780.639	17.916.775.924	18,21	0,01

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Menurut tabel perbandingan bobot skor di atas, dapat terlihat bahwa *collection periods* PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 selalu menghasilkan skor 4 dan memperoleh predikat sangat sehat karena *collection periods* yang dihasilkan selalu berada dibawa bawah 60 hari. Sedangkan perbaikan hari *collection periods* yang dihasilkan pada tahun 2012 adalah 0, karena tahun 2012 adalah tahun dasar dalam penelitian ini. Tahun 2013 sampai tahun 2021 selalu menghasilkan skor 0 sampai dengan 1,2 dan memperoleh predikat tidak sehat dan kurang sehat. Berdasarkan perbandingan bobot skor tersebut, maka sesuai dengan Kepmen BUMN No. KEP100/MBU/2002, bobot skor yang digunakan adalah bobot skor dari perhitungan *collection periods* untuk tahun 2012 sampai tahun 2021.

## 6. Perputaran Persediaan/Inventory Turnover (ITO)

*Inventory turnover* merupakan rasio yang menggambarkan seberapa cepat pengelolaan persediaan yang ada di dalam perusahaan dapat diubah menjadi penjualan. Rumus untuk menghitung perputaran persediaan adalah:

$$ITO = \frac{\text{Total Persediaan}}{\text{Total Pendapatan Usaha}} \times 365 \text{ hari}$$

Hasil perhitungan perputaran persediaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai 2021 adalah sebagai berikut:

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa perputaran persediaan yang dihasilkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai 2021 cenderung mengalami penurunan. Dimana tahun 2012 perputaran persediaan yang dihasilkan sebesar 36,28 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 36,28 hari. Tahun 2013 perputaran persediaan mengalami penurunan menjadi sebesar 27,10 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 27,10 hari. Tahun 2014 perputaran persediaan mengalami penurunan menjadi sebesar 21 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 21 hari. Tahun 2015 perputaran persediaan mengalami penurunan menjadi sebesar 16,18 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 16,18 hari.

Pada tahun 2016 perputaran persediaan mengalami penurunan menjadi sebesar 14,80 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 14,80 hari. Tahun 2017 perputaran persediaan mengalami penurunan menjadi sebesar 10,82 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 10,82 hari. Tahun 2018 perputaran persediaan mengalami kenaikan menjadi sebesar 16,86 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang

dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 16,86 hari. Tahun 2019 perputaran persediaan mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 14,80 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 14,80 hari. Tahun 2020 perputaran persediaan mengalami kenaikan menjadi sebesar 18,42 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 18,42 hari. Tahun 2021 perputaran persediaan mengalami penurunan menjadi sebesar 18,21 hari, hal ini berarti bahwa waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk mengolah persediaan hingga menjadi produk yang dijual dan menghasilkan pendapatan selama 18,21 hari.

Terjadinya penurunan pada perputaran persediaan disebabkan karena turunnya nilai suku cadang sarana secara signifikan. Sedangkan peningkatan pada perputaran persediaan terjadi karena adanya kenaikan volume suku cadang sarana dan prasarana dalam rangka meningkatkan kualitas perawatan. Persediaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan persediaan yang bukan untuk dijual namun persediaan sebagai pendukung untuk perbaikan atas kerusakan yang terjadi pada prasarana pokok yang meliputi jalan rel kereta api, jembatan, perlintasan, persinyalan, instalasi listrik dan instalasi komunikasi. Berdasarkan hal tersebut, PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan efisiensi atas penggunaan persediaan untuk kegiatan operasional dengan melakukan pembinaan secara berkelanjutan dan pemeliharaan perkeretaapian.

Perbandingan skor antara hasil bobot skor rasio *inventory turnover* dengan perbaikan *inventory turnover* PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 sampai tahun 2021 disajikan pada tabel di bawah ini:

Menurut tabel perbandingan bobot skor di atas, dapat terlihat bahwa selama perputaran persediaan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

selama tahun 2012 sampai tahun 2021 menghasilkan skor 4 dan memperoleh predikat sangat sehat, karena perputaran persediaan yang dihasilkan selama 10 tahun tersebut selalu berada di bawah 60 hari. Sesuai dengan Kepmen BUMN No. KEP-100/MBU/2002, jika perputaran persediaan yang dihasilkan kurang dari sama dengan 60 hari, maka bobot skor yang dihasilkan adalah 5. Sedangkan perbaikan hari perputaran persediaan yang dihasilkan pada tahun 2012 adalah 0, karena tahun 2012 adalah tahun dasar dalam penelitian ini. Tahun 2013 sampai tahun 2021 selalu menghasilkan skor 0 sampai dengan 1,2 dan memperoleh predikat tidak sehat dan kurang sehat. Berdasarkan perbandingan bobot skor tersebut, maka sesuai

Tabel 4.12  
Skor Penilaian *Inventory Turnover* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	ITO	Interval	Skor	Predikat
2012	36,28	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2013	27,10	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2014	21,00	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2015	16,18	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2016	14,80	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2017	10,82	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2018	16,86	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2019	14,80	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2020	18,42	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat
2021	18,21	$x \leq 60$	4	Sangat Sehat

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

dengan Kepmen BUMN No. KEP100/MBU/2002, bobot skor yang digunakan adalah bobot skor dari perhitungan perputaran persediaan untuk tahun 2012 sampai tahun 2021.

#### 7. Total Assets Turnover (TATO)

*Total assets turnover* merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui efektifitas penggunaan asset operasi perusahaan dalam menghasilkan penjualan (Prihadi, 2012:255). Rumus untuk menghitung rasio ini adalah:

$$TATO = \frac{\text{Total Pendapatan}}{\text{Capital Employed}} \times 100\%$$

Hasil perhitungan rasio *total assets turnover* selama tahun 2012 sampai tahun 2021 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.13  
Perhitungan *Total Assets Turnover* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2019-2021

Tahun	Total Pendapatan (Rp)	Capital Employed (Rp)	TATO (%)	Pertumbuhan
	A	B	$\frac{a}{b}$	
2012	6.966.237.422.231	8.961.062.032.414	77,74%	-
2013	8.600.972.177.428	13.888.234.617.997	61,93%	0,20
2014	10.478.074.413.236	15.747.181.095.113	66,54%	(0,07)
2015	13.938.901.310	20.542.823.575	67,85%	(0,01)
2016	14.463.328.404	23.263.597.807	62,17%	0,08
2017	17.938.975.338	31.927.772.307	56,19%	0,09
2018	19.953.524.301	37.985.598.734	52,53%	0,06
2019	26.251.715.281	43.388.931.263	60,50%	(0,15)
2020	18.074.850.763	49.937.321.392	36,20%	0,40
2021	17.916.775.924	59.068.157.184	30,33%	0,16

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan tabel perhitungan di atas, dapat diketahui rasio TATO yang dihasilkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 pergerakannya berfluktuasi namun cenderung menurun. Dimana tahun 2013 rasio yang dihasilkan mengalami perbaikan sebesar 15,81% menjadi 61,93% dibandingkan tahun 2012 yang menghasilkan rasio TATO sebesar 77,74%. Tahun 2014 rasio TATO yang dihasilkan mengalami perbaikan sebesar -4,61% menjadi 66,54. Tahun 2015 rasio TATO menunjukkan hasil perbaikan sebesar -1,31% menjadi 67,85%. Tahun 2016 rasio TATO menunjukkan hasil perbaikan sebesar 5,68% menjadi 62,17%.

Pada tahun 2017 rasio TATO menunjukkan hasil perbaikan sebesar 5,99% menjadi 56,19%. Tahun 2018 rasio TATO mengalami kembali perbaikan sebesar 3,66% menjadi 52,53%. Tahun 2019 rasio TATO menunjukkan hasil perbaikan sebesar -7,97% menjadi 60,50%. Tahun 2020 rasio TATO mengalami kembali perbaikan sebesar 24,31% menjadi 36,20%. Tahun 2021 rasio TATO menghasilkan kembali perbaikan sebesar 5,86% menjadi 30,33%.

Adanya kenaikan nilai rasio TATO dipengaruhi oleh kenaikan total pendapatan yang juga diikuti dengan kenaikan *capital employed*. Pada tahun 2020 dan 2021 PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami penurunan nilai rasio TATO, hal ini disebabkan karena kenaikan total aset lebih besar dibandingkan dengan total pendapatan dikarenakan pada tahun 2020 total aset berasal dari penerimaan dana pemulihan ekonomi nasional yang diterima oleh KAI pada bulan Desember 2020 senilai Rp3,5 triliun dan

penambahan progres konstruksi prasarana LRT senilai Rp3,6 triliun. Sedangkan total pendapatan yang diterima menurun sebesar 35,99% disebabkan oleh menurunnya volume penumpang dan pendapatan angkutan penumpang sebagai dampak dari penerapan kebijakan Pembatasan Pergerakan untuk membatasi penyebaran virus *Covid-19*.

Sesuai dengan Kepmen BUMN No. KEP-100/MBU/2002, dalam menentukan bobot skor rasio TATO yang akan digunakan perlu adanya perhitungan dari perbaikan TATO. Setelah hasil perhitungan perbaikan didapatkan, kemudian skor yang dihasilkan antara rasio TATO dengan perbaikan TATO dibandingkan dan dipilih skor yang paling tinggi.

Perbandingan skor antara hasil bobot skor rasio *total assets turnover* dengan perbaikan *total assets turnover* PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 sampai tahun 2021 disajikan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.14  
Skor Penilaian *Total Assets Turnover* PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Periode 2012-2021

Tahun	TATO	Interval	Skor	Predikat
2012	77,74%	$75 < x \leq 90$	2,5	Cukup Sehat
2013	61,93%	$60 < x \leq 75$	2	Cukup Sehat
2014	66,54%	$60 < x \leq 75$	2	Cukup Sehat
2015	67,85%	$60 < x \leq 75$	2	Cukup Sehat
2016	62,17%	$60 < x \leq 75$	2	Cukup Sehat
2017	56,19%	$40 < x \leq 60$	1,5	Kurang Sehat
2018	52,53%	$40 < x \leq 60$	1,5	Kurang Sehat
2019	60,50%	$60 < x \leq 75$	2	Cukup Sehat
2020	36,20%	$20 < x \leq 40$	1	Kurang Sehat
2021	30,33%	$20 < x \leq 40$	1	Kurang Sehat

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan perbandingan bobot skor di atas, dapat diketahui rasio TATO tahun 2012 menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat cukup sehat karena rasio TATO yang dihasilkan berada dikisaran angka 77%. Tahun 2013 menghasilkan skor 2 dan mendapatkan predikat cukup sehat karena berada dikisaran angka 61%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2013 menghasilkan skor 3,5 dan memperoleh predikat sehat. Tahun 2014 menghasilkan skor 2 dan mendapatkan predikat cukup sehat karena berada dikisaran angka 66%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2014 menghasilkan skor 0,5 dan memperoleh predikat tidak sehat. Tahun 2015 menghasilkan skor 2 dan mendapatkan predikat cukup sehat karena berada dikisaran angka 67%, sedangkan

perbaikan TATO tahun 2015 menghasilkan skor 0,5 dan memperoleh predikat tidak sehat.

Pada tahun 2016 menghasilkan skor 2 dan mendapatkan predikat cukup sehat karena berada dikisaran angka 62%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2016 menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat cukup sehat. Tahun 2017 menghasilkan skor 1,5 dan mendapatkan predikat kurang sehat karena berada dikisaran angka 56%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2017 menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat cukup sehat. Tahun 2018 menghasilkan skor 1,5 dan mendapatkan predikat kurang sehat karena berada dikisaran angka 52%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2018 menghasilkan skor 2 dan memperoleh predikat cukup sehat. Tahun 2019 menghasilkan skor 2 dan mendapatkan predikat cukup sehat karena berada dikisaran angka 60%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2019 menghasilkan skor 0,5 dan memperoleh predikat tidak sehat. Tahun 2020 menghasilkan skor 1 dan mendapatkan predikat kurang sehat karena berada dikisaran angka 36%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2020 menghasilkan skor 4 dan memperoleh predikat sangat sehat. Tahun 2021 menghasilkan skor 1 dan mendapatkan predikat kurang sehat karena berada dikisaran angka 30%, sedangkan perbaikan TATO tahun 2021 menghasilkan skor 2,5 dan memperoleh predikat cukup sehat.

Berdasarkan perbandingan tersebut, maka sesuai dengan Kepmen BUMN No. KEP-100/MBU/2002 bobot skor yang digunakan adalah bobot skor dari rasio TATO untuk tahun 2012, 2014, dan 2019, sedangkan tahun 2013, 2016, 2017, 2018, 2020, dan 2021 menggunakan bobot skor dari perbaikan TATO.

#### 8. Total Modal Sendiri terhadap Total Asset (TMS terhadap TA)

Total modal sendiri terhadap total asset merupakan rasio yang menggambarkan sejauh mana proporsi modal sendiri digunakan untuk membiayai kebutuhan seluruh asset. Rumus untuk menghitung rasio ini adalah:

$$\text{TMS terhadap TA} = \frac{\text{Total Modal Sendiri}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Hasil perhitungan rasio TMS terhadap TA selama tahun 2012 sampai tahun 2021 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.15  
Perhitungan Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2019-2021

Tahun	Modal (Rp)	Aktiva (Rp)	TMS Terhadap TA (%)	Pertumbuhan
	A	b	$\frac{a}{b}$	%
2012	5.323.413.045.422	8.961.062.032.414	59,41	-
2013	6.122.250.714.193	15.258.770.767.387	40,12	(0,32)
2015	6.925.389.312.682	16.894.609.265.406	40,99	0,02
2015	9.086.579.786	22.392.892.404	40,58	(0,01)
2016	9.713.072.878	25.133.216.120	38,65	(0,04)
2017	13.099.813.871	33.538.405.658	39,06	0,01
2018	18.300.055.727	38.995.759.409	46,93	0,20
2019	19.805.624.463	44.905.547.441	44,11	(0,06)
2020	17.039.979.502	53.207.069.002	32,03	(0,27)
2021	23.411.740.325	62.768.826.772	37,30	0,16

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, dapat diketahui bahwa rasio TMS terhadap TA PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021 mengalami fluktuasi namun pergerakannya cenderung menurun. Tahun 2012 rasio yang dihasilkan sebesar 77,74% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 77,74% merupakan modal sendiri dan sisanya 22,26% dari aktiva dibiayai dari pinjaman. Tahun 2013 rasio yang dihasilkan mengalami penurunan menjadi sebesar 40,12% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 40,12% merupakan modal sendiri dan sisanya 59,88% dari aktiva dibiayai dari pinjaman. Tahun 2015 rasio yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi sebesar 40,99% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 40,99% merupakan modal sendiri dan sisanya 59,01% dari aktiva dibiayai dari pinjaman.

Tahun 2015 rasio yang dihasilkan mengalami penurunan kembali menjadi sebesar 40,58% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 40,58% merupakan modal sendiri dan sisanya 59,42% dari aktiva dibiayai dari pinjaman.

Pada tahun 2016 rasio yang dihasilkan mengalami penurunan menjadi sebesar 38,65% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 38,65% merupakan modal sendiri dan sisanya 61,35% dari aktiva dibiayai dari pinjaman. Tahun 2017 rasio yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi sebesar 39,06% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan



39,06% merupakan modal sendiri dan sisanya 60,94% dari aktiva dibiayai dari pinjaman. Tahun 2018 rasio yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi sebesar 46,93% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 46,93% merupakan modal sendiri dan sisanya 53,07% dari aktiva dibiayai dari pinjaman. Tahun 2019 rasio yang dihasilkan mengalami penurunan menjadi sebesar 44,11% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 44,11% merupakan modal sendiri dan sisanya 55,89% dari aktiva dibiayai dari pinjaman.

Tahun 2020 rasio yang dihasilkan mengalami penurunan menjadi sebesar 32,03% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 32,03% merupakan modal sendiri dan sisanya 67,97% dari aktiva dibiayai dari pinjaman. Tahun 2021 rasio yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi sebesar 37,30% yang berarti bahwa dari total aset atau aktiva yang dimiliki perusahaan 37,30% merupakan modal sendiri dan sisanya 62,70% dari aktiva dibiayai dari pinjaman.

Tabel 4.16

Skor Penilaian Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2012-2021

Tahun	TMS Terhadap TA	Interval	Skor	Predikat
2012	59,41%	$50 \leq x < 60$	5	Sehat
2013	40,12%	$40 \leq x < 50$	5,5	Sehat
2015	40,99%	$40 \leq x < 50$	5,5	Sehat
2015	40,58%	$40 \leq x < 50$	5,5	Sehat
2016	38,65%	$30 \leq x < 40$	6	Sangat Sehat
2017	39,06%	$30 \leq x < 40$	6	Sangat Sehat
2018	46,93%	$40 \leq x < 50$	5,5	Sehat
2019	44,11%	$40 \leq x < 50$	5,5	Sehat
2020	32,03%	$30 \leq x < 40$	6	Sangat Sehat
2021	37,30%	$30 \leq x < 40$	6	Sangat Sehat

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Kenaikan yang terjadi pada total modal sendiri terhadap total aset dikarenakan adanya kenaikan total modal yang lebih besar dibandingkan dengan kenaikan nilai aset. Begitupun sebaliknya, penurunan yang terjadi disebabkan karena adanya kenaikan total aset yang lebih besar dibandingkan dengan total modal sendiri. Laba bersih yang dihasilkan menjadi salah satu alasan total modal sendiri mengalami kenaikan atau penurunan. Meningkatkan jumlah laba bersih menjadi salah satu cara untuk meningkatkan modal

yang dimiliki karena akan meningkatkan nilai saldo laba perusahaan di tahun berikutnya.

Sedangkan bobot skor penilaian Rasio TMS terhadap TA PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2012-2021 disajikan pada tabel di bawah ini:

Menurut tabel penilaian bobot skor di atas, dapat diketahui bahwa rasio TMS terhadap TA pada tahun 2012 menghasilkan skor 5 dan memperoleh predikat sehat karena rasio TMS terhadap TA tahun 2012 berada di kisaran angka 50%. Tahun 2013 sampai tahun 2015 menghasilkan skor 5,5 dan memperoleh predikat sehat karena rasio TMS terhadap TA tahun 2013 sampai tahun 2015 berada di kisaran angka 40%. Tahun 2016 dan 2017 menghasilkan skor 6 dan memperoleh predikat sangat sehat karena rasio TMS terhadap TA tahun 2016 dan 2017 berada di kisaran angka 30%. Tahun 2018 dan 2019 menghasilkan skor 5,5 dan memperoleh predikat sehat karena rasio TMS terhadap TA tahun 2018 dan tahun 2019 berada di kisaran angka 40%. Tahun 2020 dan 2021 menghasilkan skor 6 dan memperoleh predikat sangat sehat karena rasio TMS terhadap TA tahun 2020 dan 2021 berada di kisaran angka 30%.

### 1.8 Penilaian Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2012-2021

Berdasarkan hasil perhitungan dari delapan indikator pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012 sampai tahun 2021, dapat diketahui rincian dari masing-masing bobot skor yang dihasilkan dan dihitung total bobot skor dari kedelapan indikator rasio tersebut. Total bobot tersebut nantinya akan digunakan untuk menilai tingkat kesehatan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Rincian total bobot skor delapan indikator dalam aspek keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk tahun 2012 sampai tahun 2021 disajikan dalam tabel dibawah ini:

Berdasarkan tabel total bobot skor delapan indikator di atas, dapat diketahui bahwa total bobot skor dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk tahun 2012 sebesar 35. Tahun 2013 total bobot skor yang dihasilkan naik menjadi 36. Tahun 2015 total bobot skor yang dihasilkan naik kembali menjadi 38. Tahun 2015 total bobot skor mengalami kenaikan menjadi 42. Tahun 2016 total bobot skor yang dihasilkan mengalami penurunan menjadi 35,5. Tahun 2017 total bobot skor yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi 41. Tahun 2018 total bobot skor yang dihasilkan mengalami penurunan menjadi 34. Tahun 2019 total bobot skor yang dihasilkan mengalami penurunan kembali menjadi 33. Tahun 2020 total bobot skor yang dihasilkan mengalami penurunan signifikan menjadi 23,5 dan tahun 2021 total bobot skor yang dihasilkan mengalami kenaikan menjadi 24,5.

Penurunan total bobot skor di tahun 2020 dan 2021 disebabkan karena adanya penurunan bobot skor yang terjadi pada *return on equity* dan *return on invesment* pencapaian bobot skor rasio ROE mengalami penurunan yang disebabkan karena kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dari hasil pengelolaan asset yang dimiliki tidak dilakukan secara maksimal karena terkena dampak pandemi *Covid-19*. Begitupun dengan bobot skor ROI yang mengalami penurunan karena menurunnya laba bersih perusahaan yang dikarenakan rendahnya perputaran terhadap asset terutama karena dampak pandemi *Covid-19*.

Untuk menilai tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) agar sesuai dengan Kepmen BUMN No. KEP-100/MBU/2002, hasil perhitungan total bobot skor dari delapan indikator aspek keuangan perlu dibuat ekuivalennya dengan cara membagi total bobot skor penilaian aspek keuangan dengan bobot aspek keuangan sebesar 50%. Hasil dari perhitungan tersebut merupakan tingkat kesehatan aspek keuangan yang telah setara

Tabel 4.17  
Total Bobot Skor Delapan Indikator Dalam Aspek Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2016-2019

No	Indikator	2012	2013	2015	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1.	Return on Equity (ROE)	9	10,5	13,5	15	10,5	13,5	9	10,5	1	1
2.	Return on Investment (ROI)	5	4	6	6	4	5	4	4	0	2
3.	Rasio Kas/Cash Ratio	3	3	3	3	2,5	3	3	3	3	3
4.	Rasio Lancar/Current Ratio	2,5	1,5	0	2,5	2	3	2,5	0	1,5	2
5.	Collection periods	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
6.	Perputaran Persediaan/Inventory Turn Over	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
7.	Perputaran Total Asset/Total Asset Turn Over	2,5	3,5	2	2	2,5	2,5	2	2	4	2,5
8.	Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset (TMS Terhadap TA)	5	5,5	5,5	5,5	6	6	5,5	5,5	6	6
Total Bobot		35	36	38	42	35,5	41	34	33	23,5	24,5

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

dengan tingkat kesehatan dari tiga aspek BUMN infrastruktur.

Tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2012-2021 disajikan dalam tabel di bawah ini:

Tabel 4.18  
Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2016-2019 Berdasarkan Aspek Keuangan

Tahun	Total Bobot Skor	Total Bobot Aspek Keuangan	Total Bobot Seluruh Aspek	Total Bobot Skor di Bant Ekuivalen	Interval	Kategori	Predikat
	A	B	C	$a = \frac{C}{B}$			
2012	35	50	100	70	$65 < TS \leq 80$	A	SEHAT
2013	36	50	100	72	$65 < TS \leq 80$	A	SEHAT
2015	38	50	100	76	$65 < TS \leq 80$	A	SEHAT
2015	42	50	100	84	$80 < TS \leq 95$	AA	SEHAT
2016	35,5	50	100	71	$65 < TS \leq 80$	A	SEHAT
2017	41	50	100	82	$80 < TS \leq 95$	AA	SEHAT
2018	34	50	100	68	$65 < TS \leq 80$	A	SEHAT
2019	33	50	100	66	$65 < TS \leq 80$	A	SEHAT
2020	23,5	50	100	47	$40 < TS \leq 50$	BB	KURANG SEHAT
2021	24,5	50	100	49	$40 < TS \leq 50$	BB	KURANG SEHAT

Sumber: Data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan tabel tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) di atas, dapat diketahui pada tahun 2012 menghasilkan kategori A dengan predikat sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 70. Tahun 2013 menghasilkan karegori A dengan predikat sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 72. Tahun 2014 menghasilkan karegori A dengan predikat sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 76. Tahun 2015 menghasilkan karegori AA dengan predikat sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 84. Tahun 2016 menghasilkan karegori A dengan predikat sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 71.

Tahun 2017 menghasilkan karegori AA dengan predikat sehat dimana total bobot skor

secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 82. Tahun 2018 menghasilkan kategori A dengan predikat sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 68. Tahun 2019 menghasilkan kategori A dengan predikat sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 62. Tahun 2020 menghasilkan kategori BB dengan predikat kurang sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 47. Tahun 2021 menghasilkan kategori BB dengan predikat kurang sehat dimana total bobot skor secara ekuivalen yang dihasilkan sebesar 49.

Predikat sehat yang dihasilkan tersebut disebabkan karena kemampuan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam melakukan operasionalnya untuk menghasilkan laba cukup baik. Dengan demikian kondisi tingkat kesehatan yang diperoleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2012 sampai tahun 2019 selalu mendapatkan predikat sehat dan menandakan bahwa perusahaan telah cukup baik dalam mengelola keuangannya. Sedangkan pada tahun 2020 dan 2021 tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami penurunan sehingga mendapatkan predikat kurang sehat karena disebabkan dengan adanya pandemi *Covid-19* yang menyebabkan turunnya kinerja perusahaan.

### 1.9 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisis penelitian untuk mengukur kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode tahun 2012 sampai tahun 2021, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. ROE PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 diperoleh Rata-rata = 9,35 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A.
2. ROI PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 diperoleh Rata-rata = 4 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A.
3. Cash Ratio PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 diperoleh Rata-rata = 2,95 adalah Sehat dengan Kategori AA.
4. Current Ratio PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021

diperoleh Rata-rata = 1,75 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A.

5. Collection periods PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 diperoleh Rata-rata = 4 adalah Sangat Sehat dengan Kategori AAA.
6. Inventory Turnover PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 diperoleh Rata-rata = 4 adalah Sangat Sehat dengan Kategori AAA.
7. Total Assets Turnover PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 diperoleh Rata-rata = 1,85 adalah Cukup Sehat dengan Kategori A.
8. Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 Rata-rata = 5,65 adalah Sehat dengan Kategori AA.
9. Tingkat Kesehatan PT kereta Api Indonesia (persero) selama periode 2012-2021 diperoleh Rata-rata = 68,5 berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 terbilang Sehat dengan Kategori AA.

### 1.10 Saran

Berdasarkan permasalahan yang ada pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengenai penilaian kinerja perusahaan, maka penulis mencoba untuk memberikan beberapa saran yang sekiranya bermanfaat dan berguna bagi perusahaan dan peneliti selanjutnya, antara lain sebagai berikut:

1. Perusahaan sebaiknya terus meningkatkan kinerjanya dimasa yang akan datang dengan melihat tingkat rasio *Return on Equity (ROE)*, *Return on Investment (ROI)*, *Cash Ratio*, *Current Ratio*, *Collection Ratio*, Perputaran Persediaan, *Total Assets Turnover*, Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Aset (TMS Terhadap TA) sehingga dimasa yang akan datang perusahaan akan mampu mencapai skor sangat sehat pada aspek keuangan yang telah ditetapkan oleh Surat Keputusan Menteri BUMN No. KEP-100/MBU/2002.
2. Perusahaan sebaiknya dapat mengoptimalkan modalnya agar perusahaan dapat menghasilkan keuntungan yang maksimal dan dapat

meningkatkan kinerja keuangan perusahaan pada peringkat sangat sehat.

3. Diharapkan untuk peneliti selanjutnya dapat menggunakan metode penelitian kualitatif dalam meneliti tingkat Kesehatan kinerja keuangan berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002.

4.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### BUKU :

- Agus, S. (2015). *Manajemen Keuangan: Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: BPF.
- Ghozali, I., & Ratmono, D. (2018). *Analisis Multivariat dan Ekonometrika (Teori, Konsep, dan Aplikasi dengan E-Views 10*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Grounded theory. *FTK Ar-Raniry Press*.
- Harahap, Sofyan Syafri. (2013). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan. Edisi Kesebelas*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Harahap, Sofyan Syafri. *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan. Edisi Kesebelas*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Hariyani, D. S. (2021). *Manajemen Keuangan 1*.
- Hayat, A., Noch, Y., Hamdani, H., Mohammad, R. R., & Rasyid, A. (2018). *Manajemen keuangan*.
- Hayati, S. (2017). *Manajemen Risiko*. Jakarta : Penerbit Andi.
- Hery. (2014). *Analisis Kinerja Manajemen*. Jakarta : PT. Grasindo.
- Hery. (2016). *Financial Ratio for Business*. Jakarta : PT Grasindo.
- Hery. (2017). *Teori Akuntansi*. Jakarta : PT Gramedia.
- Hery. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta : PT. Grasindo.
- Hery. (2018). *Analisis Laporan Keuangan: Integrated and Comprehensive Edition*. Jakarta: PT Gramedia.
- Hery. 2016. *Analisis Laporan Keuangan Integrated and Comprehensive Edition. Edisi Pertama*. PT Grasindo. Jakarta.
- Husnan, Suad. Pujiastuti, Enny. 2015. *Dasar Manajemen Dasar Keuangan*. Yogyakarta. UPP STIM YKPN
- Ikatan Akuntansi Indonesia. *Standar Akuntansi Keuangan*. Jakarta. Salemba Empat.
- INDONESIA, P. R. (2006). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara*.
- Jumungan. 2009. *Analisis Laporan Keuangan. Cetakan Ketiga*. PT. Bumi Aksara: Jakarta
- Kampa, R. R. A. (2021). *Analisis Laporan Keuangan*.
- Kasmir. 2016. *Analisis Laporan Keuangan. Edisi Pertama. Cetakan Kesembilan*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Keuangan, S. A. (2019). *Ikatan Akuntan Indonesia*. Salemba Empat. Jakarta. Negara, GI and Dewi, RS.
- Krisnandi, H., Efendi, S., & Sugiono, E. (2019). *Pengantar manajemen*.
- Krisnandi, H., Efendi, S., & Sugiono, E. (2019). *Pengantar Manajemen. Jakarta: LPU-UNAS. Kualitatif dan R&D (Ke-2)*. Alfabeta.
- Munawir, Slamet. 2015. *Analisa Laporan Keuangan*, Liberty, Yogyakarta.
- Novena M. Runtu<sup>1</sup> Indri D. Palandeng<sup>2</sup> Jacky S.B. Sumarauw<sup>3</sup>. (2023). *Pengaruh Kualitas Layanan Dan Fasilitas Terhadap Daya Saing Objek Wisata Pulau Tiga Di Desa Pasir Putih Kabupaten Bolaang Mongondo*. Universitas Sam Ratulangi Manado
- Sartono, A. (2015). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: BPF
- Siswanto. (2018). *Pengantar Manajemen*. Jakarta: Sinar Grafika Offset.
- Sugeng, B. (2017). *Manajemen Keuangan Fundamental*. Sleman: Deepublish.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. BANDUNG:ALFABETA CV
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif*
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D Edisi 2*. Bandung: Alfabeta.

- Sujarweni, V. W. (2016). *Pengantar Akuntansi*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sujarweni, V. W. (2017). *Analisis Laporan Keuangan* (Teori, Aplikasi, dan Hasil Penelitian).
- Sujarweni, V. W. (2018). *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi Pendekatan Kuantitatif*.
- Terry, G. R., Fayol, H., Allen, L. A., Gullich, L., Urwich, L. F., Winardi, D. R., & Siagian, D. R. S. P. (2009). *Fungsi Manajemen*.
- Walidin, W., Saifullah, & Tabrani. (2015). *Metodologi penelitian kualitatif &*
- Widiana, M. E. (2020). *Buku Ajar Pengantar Manajemen*.
- Widiana, M. E. (2020). *Pengantar Manajemen*. Purwokerto: CV. Pena Persada.
- Yaya Ruyanasih, SE., *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- JURNAL:**
- Andika, D., & Pasaribu, V. L. D. (2022). Pengaruh Perputaran Modal Kerja dan Current Ratio (CR) terhadap Return on Assets (ROA) pada PT. Indofood Sukses Makmur TBK Periode 2010-2020. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(1), 1834-1845.
- Issandi, J. A., & Pasaribu, V. L. D. (2022). Pengaruh Return On Assets (ROA) Dan Return On Equity (ROE) Terhadap Harga Saham Pada PT Unilever Indonesia TBK Periode 2010-2019. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(2), 9030-9039.
- Lestari, R., & Pasaribu, V. L. D. (2022). Pengaruh Arus Kas dan Perputaran Piutang terhadap Likuiditas pada PT. Tiga Pilar Sejahtera Food TBK Periode 2011-2020. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(1), 3751-3762.
- Purnomo, S., & Pasaribu, V. L. D. **PERGERAKAN HARGA SAHAM PT ADARO ENERGY TBK (ADRO) PADA PENGUMUMAN DIVIDEN INTERIM TAHUN BUKU 2018.**
- Rosniawati, R., & Pasaribu, V. L. D. (2022). Pengaruh Likuiditas dan Solvabilitas terhadap Profitabilitas pada PT Hanjaya Mandala Sampoerna Tbk Periode 2010-2019. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(2), 8533-8539.
- Wati, U. A., & Pasaribu, V. L. D. (2022). Pengaruh current ratio dan debt to asset ratio terhadap net profit margin pada Pt. Indocement Tunggal Prakarsa Tbk Periode 2012-2021. *POINT: Jurnal Ekonomi dan Manajemen*, 4(2), 1-15.
- Wartono, T., Tumanggor, M., Oktrima, B., & Delimah, V. L. (2021, January). Analysis of Ratio and Financial Performance of Open Company Pharmaceutical Industry Which has Been Listing in Indonesia Stock Exchange (Case Study in Pharmaceutical Company PT. Kimia Farma. Tbk). In *INCEESS 2020: Proceedings of the 1st International Conference on Economics Engineering and Social Science, InCEESS 2020, 17-18 July, Bekasi, Indonesia* (p. 268). European Alliance for Innovation.
- Pasaribu, V. L. D., & Fadila, M. M. (2023). Pengaruh inflasi dan nilai tukar rupiah (kurs) terhadap net asset value reksadana syariah yang terdaftar di OJK periode 2012-2021. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*, 5(10).
- Pasaribu, V. L. D. (2023). Pengaruh Current Ratio (CR) dan Debt to Equity Ratio (DER) terhadap Return On Equity (ROE) pada PT Multi Bintang Indonesia Tbk periode

- 2012-2021. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*, 5(9).
- Al Fahmi, J., Diana, N., & Afifudin, A. (2018). Analisis Perbedaan Kinerja Keuangan Bank Syari'ah Dan Bank Konvensional (Studi Kasus Pada Bank Muamalat Syariah dan Bank Negara Indonesia Periode 2012-2015). *e\_Jurnal Ilmiah Riset Akuntansi*, 7(10).
- Anam, S. L., Harianto, K., & Widuri, T. (2022). *Analisis Kesehatan BUMN Berdasarkan Aspek Keuangan Studi Pada PT. Perusahaan Gas Negara*
- Anggraeni, F. S. (2020). Kinerja keuangan rumah sakit syariah: pendekatan Maqashid Syariah Concordance (MSC). *Imanensi: Jurnal Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi Islam*, 5(2), 104-115.
- Baridah, R. (2021). *Pengaruh pertumbuhan penjualan, current ratio dan debt to equity ratio terhadap return on assets dan return on equity (studi kasus pada perusahaan sub sektor makanan dan minuman yang terdaftar di BEI Periode Tahun 2016-2019)* (Doctoral dissertation, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Jakarta).
- Cahya, M. I. D., & Juniwati, E. H. (2023). Analisis Kesehatan Keuangan Pt Kimia Farma (Persero) Tbk (Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN NOMOR KEP-100/MBU/2002). *Sigma-Mu*, 15(1), 16-26.
- Dau, A. Y. (2021). *Analisis Kinerja Keuangan Pt. Bukit Asam Tbk Tahun 2015-2019 Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Bumn Nomor: Kep-100/Mbu/2002* (Doctoral dissertation, STIE Indonesia Banjarmasin).
- Dau, A. Y., & Ludfi, R. (2021). Analisis Kinerja Keuangan PT. Bukit Asam Tbk 2015- 2019 Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002. *Jurnal Manajemen dan Akuntansi*, 22(2), 101-110.
- Dau, A. Y., & Ludfi, R. (2022). Analisis Kinerja Keuangan PT. Bukit Asam Tbk 2015-2019 Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002. *Jurnal Manajemen dan Akuntansi*, 22(2).
- Ergiyanti, F. (2017). Analisis Laporan Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada Pt Telekomunikasi Indonesia Tbk Tahun 2014–2015 Berdasarkan Keputusan Menteri Bumn Nomor: Kep-100/Mbu/2002 Tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara. *Jurnal Akuntansi Dan Sistem Teknologi Informasi*, 13(3). Nced Scorecard Tahun 2015. *Jurnal Pendidikan Ekonomi Undiksha*, 11(1), 33-43.
- H. Masri, Z. A. (2020). Analysis of Financial Health, State-Owned Enterprises (Case Study at PT Aneka Tambang Tbk). *Journal of Applied Business and Economics (JABE)*, 6(4), 287-299.
- HAMIDATUN, N. (2019). *Analisis Tingkat Kesehatan Koperasi Perwira (Kpri) Republik Indonesia Progresif Kabupaten Wonogiri Dengan Koperasi Perwira Republik Indonesia (Kpri) Kgkp (Koperasi Guru Kabupaten Ponorogo) Periode 2015-2017* ( Disertasi Doktor Universitas Muhammadiyah Ponorogo).
- Haris, M. F. (2022). Analisis Kinerja Keuangan Pt. Garuda Indonesia (Persero) Berdasarkan Sk Menteri Bumn No. Kep 100/Mbu/2002. *POINT: Jurnal Ekonomi dan Manajemen*, 4(1), 81-95.

- Ismail, M., Sahabuddin, R., Idrus, M. I., & Karim, A. (2022). Faktor Mempengaruhi Keputusan Pembelian pada Online Marketplace pada Mahasiswa Universitas Hasanuddin. *SEIKO: Journal of Management & Business*, 5(1), 49-59.
- Lestari, J. R., Saladin, H., & Arifin, M. (2022). Analisis Penilaian Tingkat Kesehatan BUMN Pada PT. Waskita Karya (Persero) Tbk Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Mediasi*, 5(1), 213-223.
- Majid, M., Lysandra, S., Masri, I., & Azizah, W. (2020). Pengaruh kecakapan manajerial terhadap manajemen laba akrual dan riil. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Manajemen*, 16 (1).
- Muliana, & Haris, M. F. (2022). Analisis Kinerja Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Berdasarkan SK Menteri BUMN No. Kep 100/Mbu/2002. *POINT: Jurnal Ekonomi & Manajemen*, 4(1), 1-15.
- Napitupulu, N. A. (2022). Analisis Penilaian Tingkat Kesehatan PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) Tahun 2015-2019. *Jurnal Akuntansi Keuangan dan Akuntansi Pemerintahan (AKPEM)*, 4(2), 1-11.
- Novena M. Runtu<sup>1</sup> Indri D. Palandeng<sup>2</sup> Jacky S.B. Sumarauw<sup>3</sup>. (2023). *Pengaruh Kualitas Layanan Dan Fasilitas Terhadap Daya Saing Objek Wisata Pulau Tiga Di Desa Pasir Putih Kabupaten Bolaang Mongondo*. Universitas Sam Ratulangi Manado
- Pertiwi, N. K. N. I., & Darmayanti, N. P. A. (2018). *Pengaruh profitabilitas, likuiditas, struktur aktiva dan kebijakan dividen terhadap struktur modal perusahaan manufaktur Di BEI* (Doctoral dissertation, Udayana University).
- Pongtuluran, A. K., & Rambulangi, A. C. (2017). Analisis Penerapan Fungsi-fungsi Manajemen pada Kantor Kecamatan Makale Kabupaten Tana Toraja. *Journal of Management: Small and Medium Enterprises (SMEs)*, 5(2), 155-172.
- Pramesthi, N. G., & Setyawan, S. (2023). Penilaian Tingkat Kesehatan Keuangan Pt Pos Indonesia (Persero) Berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara No: Kep-100/Mbu 2002 Tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara. *Sentri: Jurnal Riset Ilmiah*, 2(5), 1632-1637.
- Pratiwi, I. E., & Septiarini, D. F. (2014). Analisis Penerapan Psak 102 Murabahah (Studi Kasus Pada KSU BMT Rahmat Syariah Kediri). *AKRUAL: Jurnal Akuntansi*, 6(1), 17-32. Tbk. Tahun 2019-2021. *Aktiva: Jurnal Manajemen dan Bisnis*, 2(3), 9-17.
- Putri, B. G., & Munfaqiroh, S. (2020). Analisis Rasio Keuangan Untuk Mengukur Kinerja Keuangan. *Jurnal Ilmu-ilmu Sosial*, 17(1), 214-226.
- Putri, Q. J., Damanik, E. O., & Purba, F. (2022). Analisis Rasio Keuangan Untuk Menilai Kinerja Keuangan Perusahaan Pada PT Kimia Farma (Persero) Tbk Periode 2016-2020 (Berdasarkan Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002). *EKOMBIS REVIEW: Jurnal Ilmiah Ekonomi dan Bisnis*, 10(2), 567-580.
- Qiptiah, M., & Ludfi, R. (2022). Analisis Tingkat Kesehatan PT Krakatau Steel (Persero) Tbk Tahun 2017-2020 Dari Aspek Keuangan Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-

- 100/MBU/2002. *Jurnal Economina*, 1(4), 958-974.
- Restiani, N. K. (2019). Analisis Kinerja PT PLN (Persero) Area Bali Utara Menggunakan Metode Balanced Scorecard Tahun 2015. *Jurnal Pendidikan Ekonomi Undiksha*, 11(1), 33-45.
- Restiani, N. K. (2019). ANALISIS KINERJA PT. PLN (PERSERO) AREA BALI UTARA DENGAN MENGGUNAKAN METODE BALA
- Rosalinda. (2022). Jurnal analisis Rasio Likuiditas dan Solvabilitas untuk mengukur kinerja keuangan PT. ACE HARDWARE INMDONESIA TBK.
- Rusdiono. (2019). Analisis Rasio Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Pada PT Mitra Bisnis Keluarga Ventura. *Journal Ilmiah Ekonomi dan Bisnis*, 7(2), 10-23.
- Rustiani, M. E., & Wiyani, N. T. (2017). Rasio Keuangan sebagai indikator untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan semen. *Jurnal Akuntansi*.
- Somadi. (2020). Penilaian Tingkat Kesehatan Keuangan PT POS Indonesia (Persero) Periode 2016-2018. *Bisma: Jurnal Bisnis dan Manajemen*, 14(1), 19-33.
- Sulastri, N., & Mahardhika, A. S. (2023). Analisis Penilaian Tingkat Kesehatan PT PLN (Persero) Periode 2019-2021 ditinjau dari Aspek Keuangan Berdasarkan SK Menteri BUMN No: KEP 100/MBU/2002. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan*, 11(2), 443-452.
- <https://repository.telkomuniversity.ac.id/pustaka/30004/analisis-laporan-keuangan.html>
- “Laporan Tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero)”. Artikel diakses pada Maret 2023. Dari [www.kai.id/hubungan\\_investor/laporan/](http://www.kai.id/hubungan_investor/laporan/)
- “Macam-macam Laporan Keuangan”. Artikel diakses pada Januari 2024. Dari
- “Mengenal tujuan manajemen dan prinsip-prinsipnya”. Artikel diakses pada Januari 2024. Dari
- “Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara”. Artikel diakses pada Maret 2023. Dari <https://jdih.bumn.go.id/peraturan/KEP-100-MBU-2002>
- “Sejarah PT Kereta Api Indonesia (Persero)”. Artikel diakses pada Maret 2023. Dari [https://www.kai.id/corporate/about\\_kai/](https://www.kai.id/corporate/about_kai/)
- “Tujuan Analisis Laporan Keuangan”. Artikel diakses pada Januari 2024. Dari <http://eprints.pknstan.ac.id/412/5/06.%20Bab%20II%20Arya%20Wibisono%201302190313.pdf>
- “Tujuan Kinerja Keuangan”. Artikel diakses pada Januari 2024. Dari [http://repository.stei.ac.id/8188/3/Paulus%20A%20Sihombing\\_SKRIPSI\\_Bab2.pdf](http://repository.stei.ac.id/8188/3/Paulus%20A%20Sihombing_SKRIPSI_Bab2.pdf)
- <http://eprints.pknstan.ac.id/412/5/06.%20Bab%20II%20Arya%20Wibisono%201302190313.pdf>
- <https://katadata.co.id/intan/ekonopedia/637c9dd7a3c70/mengenal-tujuan-manajemen-dan-prinsip-prinsipnya>

**WEBSITE:**

- “Jenis-jenis Laporan Keuangan”. Artikel diakses pada Januari 2024. Dari <http://eprints.pknstan.ac.id/412/5/06.%20Bab%20II%20Arya%20Wibisono%201302190313.pdf>
- “Kelemahan Analisis Laporan keuangan”. Artikel diakses pada Januari 2024. Dari