

**ANALISIS TINGKAT KESEHATAN KEUANGAN
BADAN USAHA MILIK NEGARA (BUMN) PADA
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

O L E H :

**WIDYANINGSIH
E. 11 18 053**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian
Guna Memperoleh Gelar Sarjana



**PROGRAM SARJANA
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO
GORONTALO
2022**

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS TINGKAT KESEHATAN KEUANGAN BADAN USAHA MILIK NEGARA (BUMN) PADA PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

OLEH :

WIDYANINGSIH

E. 11 18 053

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian Guna Memperoleh

Gelar Sarjana dan Telah Disetujui Oleh Tim Pembimbing

Pada Tanggal2024

Menyetujui,

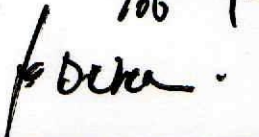
Pembimbing I



REYTHER BIKI, SE., M.Si

NIDN : 09 27 07 70 01

Pembimbing II

20/06 24-


MARINA PARAMITHA, S.E., M.AK

NIDN. 0907039101

HALAMAN PERSETUJUAN
ANALISIS TINGKAT KESEHATAN KEUANGAN BADAN
USAHA MILIK NEGARA (BUMN) PADA PT.KERETA
API INDONESIA (PERSERO)

OLEH
WIDYANINGSIH

E1118053

Diperiksa Oleh Dewan Penguji Strata Satu (S1)
Universitas Ichsan Gorontalo

1. **DR. Arifin, SE.,M.Si**
(Ketua Penguji)
2. **Rahma Rizal, SE.,Ak.,M.Si**
(Anggota Penguji)
3. **Rusdi Abdul Karim, SE.,M.Ak**
(Anggota Penguji)
4. **Reyther Biki, SE.,M.Si**
(Pembimbing Utama)
5. **Marina Paramitha S. Piola, SE.,M.A.k**
(Pembimbing Pendamping)

.....
.....
.....
.....
.....

Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi

.....

DR. MUSAFIR, SE.,M.Si
NIDN. 09028116901

Ketua Program Studi Akuntansi

.....

SHELLA BUDIYAN, SE.,M.Ak
NIDN. 0921089202

PERNYATAAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya (Skripsi) ini adalah asli belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana) baik di Universitas Ichsan Gorontalo maupun diperguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari tim pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak dapat karya atau pendapat yang telah di publikasikan orang lain, kecuali secara tertulis di cantumkan sebagai acuan dalam naska dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan tidak kebenaran dalam pernyataan ini, maka saya tidak bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah di peroleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Gorontalo, juni 2024

Yang membuat pernyataan,



Widyaningsih

ABSTRAK

WIDYANINGSIH. E1118053. ANALISIS TINGKAT KESEHATAN KEUANGAN BADAN USAHA MILIK NEGARA (BUMN) PADA PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis tingkat kesehatan keuangan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan SK Menteri BUMN No.KEP-100/MBU/2002 selama Tahun 2020 s/d Tahun 2022, metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif. Rasio keuangan yang digunakan terdiri dari ROE, ROI, Rasio Kas, Rasio Lancar, Collection Periods, Perputaran Persediaan, Perputaran Total Aset, dan Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aset. Selanjutnya dianalisis tingkat kesehatannya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kesehatan keuangan dari tahun 2020 s/d tahun 2022 termasuk dalam kategori **"kurang sehat"** dengan predikat BB. Jumlah skor penilaian tahun 2020 dengan total skor sebesar 41,43% selanjutnya pada tahun 2021 mengalami peningkatan menjadi sebesar 45,71%, kemudian pada tahun 2022 mengalami peningkatan sebesar 61,44%. Penurunan tingkat kesehatan disebabkan oleh menurunnya nilai ROE dan ROI akibat penurunan jumlah penumpang kereta api pada masa pandemi terutama tahun 2020 dan 2021.

Kata kunci: tingkat kesehatan keuangan, BUMN



4.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	44
4.1.1	Sejarah PT Kereta Api Indonesia (Persero).	44
4.1.2	Visi dan Misi	45
4.2	Analisis Hasil Penelitian.....	46
4.2.1	Analisis Kesehatan Keuangan PT Kereta Api Indonesia Berdasarkan SK BUMN No KEP-100/MBU/2002.....	46
4.2.2	Penilaian Kesehatan. Untuk Semua Aspek	72
4.2.3	Penilaian Kesehatan PT KAI Tahun 2020	74
4.2.4	Penilaian Kesehatan PT KAI Tahun 2021.	75
4.2.5	Penilaian Kesehatan PT Pegadaian Tahun 2022.	76
4.2.6	Kesimpulan Penilaian Kesehatan.	77
4.3	Pembahasan	77
4.3.1	Tingkat Kesehatan PT KAI Tahun 2020	77
4.3.2	Tingkat Kesehatan PT KAI Tahun 2021	81
4.3.3	Tingkat Kesehatan PT KAI Tahun 2022.	84
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		
5.1	Kesimpulan	88
5.2	Saran.....	89
DAFTAR PUSTAKA		90
LAMPIRAN		
DAFTAR PUSTAKA		43
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 1-1	: Kondisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero)	6
Tabel 2-1	: Penilaian Tingkat Kesehatan BUMN Semua Aspek	22
Tabel 2-2	: Skor Penilaian ROE untuk BUMN Non Infrastruktur.....	23
Tabel 2-3	: Skor Penilaian ROI untuk BUMN Non Infrastruktur.....	24
Tabel 2-4	: Skor Penilaian Cash Ratio untuk BUMN Non Infrastruktur	25
Tabel 2-5	: Skor Penilaian Current Ratio untuk BUMN Non Infrastruktur ..	25

Tabel 2-6 : Skor Penilaian Collection Periods BUMN Non Infrastruktur....	26
Tabel 2-7 : Skor Penilaian Perputrn Persediaan BUMN Non Infrastruktur ..	27
Tabel 2-8 : Skor Penilaian TATO untuk BUMN Non Infrastruktur	28
Tabel 2-9 : Skor Penilaian TMS untuk BUMN Non Infrastruktur	29
Tabel 2-10 : Daftar Indikator dan Bobot Aspek Keuangan	29
Tabel 2-11 : Penelitian Terdahulu	30
Tabel 3-1 : Operasional Variabel	35
Tabel 4-1 : Pengukuran ROE	47
Tabel 4-2 : Skor Penilaian ROE	49
Tabel 4-3 : Penilaian Kesehatan ROE	50
Tabel 4-4 : Pengukuran Kinerja ROI.....	51
Tabel 4-5 : Skor Penilaian ROI	53
Tabel 4-6 : Penilaian Kesehatan ROI	53
Tabel 4-7 : Pengukuran Kinerja Rasio Kas.....	55
Tabel 4-8 : Skor Penilaian Rasio Kas	56
Tabel 4-9 : Penilaian Kesehatan Rasio Kas	56
Tabel 4-10 : Pengukuran Kinerja Rasio Lancar.....	58
Tabel 4-11 : Skor Penilaian Rasio Lancar	59
Tabel 4-12 : Penilaian Kesehatan Rasio Lancar	59
Tabel 4-13 : Pengukuran Kinerja CP	61
Tabel 4-14 : Skor Penilaian CP	62
Tabel 4-15 : Perbaikan Skor Penilaian CP.....	63
Tabel 4-16 : Pengukuran Rasio Perputaran Persediaan.....	64
Tabel 4-17 : Skor Penilaian Rasio Perputaran Persediaan.....	65
Tabel 4-18 : Perbaikan Skor Penilaian Rasio Perputaran Persediaan	65
Tabel 4-19 : Pengukuran Rasio TATO.....	67
Tabel 4-20 : Skor Penilaian Rasio TATO.....	68
Tabel 4-21 : Perbaikan Skor Penilaian Rasio TATO	68
Tabel 4-22 : Pengukuran Rasio Rasio TMS terhadap Aset	70
Tabel 4-23 : Skor Penilaian TMS terhadap Aset	71
Tabel 4-24 : Penilaian Kesehatan Rasio TMS terhadap Aset	71

Tabel 4-25 : Penilaian Kesehatan Untuk Semua Aspek	72
Tabel 4-26 : Penilaian Kesehatan PT KAI Tahun 2020	74
Tabel 4-27 : Penilaian Kesehatan PT KAI Tahun 2021	75
Tabel 4-28 : Penilaian Kesehatan PT KAI Tahun 2022	76
Tabel 4-29 : Kesimpulan Penilaian Kesehatan PT Pegadaian	77

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2-1 : Kerangka Pemikiran	3
---------------------------------------	---

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Suatu perusahaan pada dasarnya didirikan dalam rangka untuk memperoleh keuntungan dari hasil usaha yang dijalankannya. Untuk mencapai keuntungan tersebut maka perusahaan haruslah mampu mengelola keuangannya dengan baik dan benar. Pengelolaan keuangan yang baik dan benar akan tercermin dalam laporan keuangan yang disusun oleh manajer bagian keuangan. Selanjutnya laporan keuangan ini akan dilakukan evaluasi oleh pimpinan dan pemangku kepentingan untuk menilai apakah kinerja keuangannya baik atau tidak.

Laporan Keuangan sangat penting artinya bagi suatu perusahaan. Dalam menilai kinerja perusahaan tersebut. Penilaian kinerja tidak dinilai dari keadaan fisik semata, seperti gedung, mesin tanah dan lain-lainya. Faktor terpenting untuk dapat melihat perkembangan kinerja suatu perusahaan terletak dalam unsur keuangannya secara keseluruhan, karena dari unsur tersebut juga dapat mengevaluasi apakah kebijakan yang ditempuh suatu perusahaan sudah tepat atau belum, mengingat sudah begitu kompleksnya permasalahan yang dapat menyebabkan kebangkrutan dikarenakan banyaknya perusahaan yang akhirnya gulung tikar karena faktor kinerja keuangannya tidak baik.

Dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan menggunakan berbagai teknik. Teknik tersebut salah satunya dengan menggunakan rasio keuangan. Menurut Harahap (2013) rasio keuangan adalah angka yang diperoleh dari hasil perbandingan dari satu pos laporan

keuangan dengan pos lainnya yang mempunyai hubungan yang relevan dan signifikan (berarti). Rasio menggambarkan suatu hubungan atau perimbangan (*mathematical relationship*) antara suatu jumlah tertentu dengan jumlah yang lain, dan dengan menggunakan alat analisis berupa rasio ini akan dapat menjelaskan kepada penganalisa tentang baik atau buruknya keadaan atau posisi keuangan suatu perusahaan terutama apabila angka rasio tersebut dibandingkan dengan angka rasio pembanding yang digunakan sebagai standard (Munawir, 2007)

Menurut Sutrisno (2009) dalam Reza Prayoga (2014) pada dasarnya ada beberapa rasio keuangan yang biasa digunakan yaitu rasio likuiditas, rasio solvabilitas, rasio profitabilitas, rasio aktivitas dan rasio penilaian. Suatu perusahaan jika laba perusahaannya mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, dapat dikatakan bahwa perusahaan tersebut mengalami kinerja yang baik. Namun, pendapatan atau laba yang besar bukan merupakan suatu ukuran mutlak kinerja keuangan perusahaan. Oleh karena itu, perlu dan penting untuk dianalisis dengan menggunakan rasio likuiditas, rasio solvabilitas dan rasio profitabilitas untuk mengukur kinerja perusahaan sehingga diperoleh hasil yang lebih akurat.

Rasio likuiditas adalah kemampuan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu (Irham Fahmi, 2011). Rasio likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan (Kasmir, 2008). Rasio solvabilitas (*leverage*) adalah mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai dengan utang (Irham Fahmi, 2011). Rasio *Leverage* atau solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh utang (Kasmir, 2008).

Rasio aktivitas adalah rasio yang menggambarkan sejauh mana suatu perusahaan mempergunakan sumber daya yang dimilikinya guna menunjang aktivitas perusahaan (Irham Fahmi, 2011). Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva dimilikinya (Kasmir, 2008).

Rasio profitabilitas ini mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan yang ditujukan oleh besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi. Semakin baik rasio profitabilitas maka semakin baik menggambarkan kemampuan tingginya perolehan keuntungan perusahaan (Irham Fahmi: 2011). Rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan (Kasmir, 2008). Dari hasil analisis rasio ini memudahkan para pengguna laporan keuangan untuk mengetahui tingkat kesehatan perusahaan dari aspek keuangan.

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sama halnya seperti perusahaan lainnya adalah merupakan perusahaan milik Negara yang tujuannya untuk mencari keuntungan dan juga melakukan pengukuran atas kinerjanya. Hasil pengukuran ini sebagai bahan pertanggungjawaban kepada pemerintah dan masyarakat. Undang-Undang Republik Indonesia No. 19 tahun 2003 pasal 2 menyebutkan bahwa BUMN didirikan dengan tujuan untuk menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak. Berbagai jenis usaha dikelola oleh BUMN yang meliputi sector ekonomi, pertanian, perikanan, perkembunan, kehutangan, pertambangan, transportasi, manuaktur, industry, telekomunikasi, konstruksi, keuangan.

Penilai keadaan keuangan perusahaan sering disebut dengan istilah penilaian kinerja keuangan, sedangkan untuk menilai kinerja keuangan pada perusahaan BUMN digunakan istilah tingkat kesehatan. Baik pengukuran kinerja keuangan maupun pengukuran tingkat kesehatan pada perusahaan BUMN kedua-duanya menggunakan analisis rasio keuangan, hanya saja pada BUMN rasio yang digunakan ditetapkan sedemikian rupa oleh pemerintah dalam surat keputusan menteri.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Nomor KEP-100/MBU/2002 untuk menilai tingkat kesehatan keuangan yaitu dengan menggunakan rasio keuangan yang ditetapkan oleh pemerintah. Rasio tersebut diantaranya Imbalan Investasi (ROI), Imbalan kepada pemegang saham (ROE), Rasio Kas (*Cash Ratio*), Rasio Lancar (*Quick Ratio*), Perputaran Persediaan (*Inventory Turn Over*), *Collection Periods*, Perputaran Total Aset (*Total Asset Turn Over*) dan Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aktiva (*Total Equity to Total Asset*).

Penilaian tingkat kesehatan perusahaan yang berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002 meliputi penilaian terhadap aspek keuangan, aspek operasional, dan aspek administrasi. Namun, dalam penelitian ini penulis hanya menilai dari aspek keuangan saja.

Pengelompokkan BUMN terbagi dalam 2 (dua) kategori, yaitu BUMN yang bergerak dibidang jasa keuangan dan non jasa keuangan. Dibidang jasa keuangan seperti bidang usaha perbankan, asuransi, jasa pembiayaan, dan jasa penjaminan. Sedangkan yang

bergerak dibidang non jasa keuangan terbagi dari 2 (dua) jenis yaitu yang bergerak dibidang infrastruktur dan non infrastruktur.

BUMN yang bergerak dibidang infrastruktur adalah BUMN yang kegiatannya menyediakan barang dan jasa untuk kepentingan masyarakat luas, yang bidang usahanya meliputi: a) Pembangkitan, transmisi atau pendistribusian tenaga listrik. b) Pengadaan dan atau pengoperasian sarana pendukung pelayanan angkutan barang atau penumpang baik laut, udara atau kereta api. c) Jalan dan jembatan tol, dermaga, pelabuhan laut atau sungai atau danau, lapangan terbang dan bandara. d) Bendungan dan irigasi. Sedangkan BUMN yang bergerak dibidang non infrastruktur adalah BUMN yang bidang usahanya diluar bidang usaha infrastruktur. PT Kereta Api Indonesia (Persero) termasuk dalam BUMN yang bergerak di bidang non jasa keuangan (non infrastruktur).

Mewabahnya pandemic covid 19 ditahun 2020 telah berdampak serius terhadap perkembangan usaha BUMN disemua sector khususnya sector transportasi kereta api. Pada masa itu tren penumpang harian PT Kereta Api Indonesia (KAI) (Persero) per bulan maret 2020 mengalami penurunan yang cukup signifikan karena adanya peraturan pemerintah tentang pembatasan social berskala besar. Per bulan mei 2020 pendapatan penumpang menurun hingga 87% dibandingkan dengan kondisi normal. Berbagai upaya sampai dengan saat ini dilakukan oleh PT KAI untuk kembali meningkatkan ketahanan bisnis angkutan kereta api Indonesia salah satunya adalah melakukan protocol kesehatan yang ketat bagi mereka yang akan melakukan pemberangkatan dengan kereta api.

Berdasarkan fenomena yang terjadi tersebut penulis bermaksud untuk melakukan penelitian tentang analisis kesehatan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan menggunakan rasio keuangan yang berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002 tentang penilaian tingkat kesehatan perusahaan dari aspek keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Berikut ini adalah kondisi keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 s/d tahun 2022 berdasarkan laporan keuangan yang di publikasikan oleh Bursa Efek Indonesia (www.idx.com) yaitu sebagai berikut:

Tabel 1.1 Kondisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero)
(Dalam Ribuan Rupiah)

Ket	2022	2021	2020
Aset	71.581.229.723	62.716.389.921	53.154.632.151
Liabilitas	42.501.045.418	39.118.737.129	35.928.740.182
Ekuitas	29.080.184.305	23.597.652.792	17.225.891.969
Laba/ (Rugi Tahun Berjalan)	1.685.989.220	(425.195.643)	(1.736.237.692)

Sumber : Laporan Keuangan PT KAI Persero

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami peningkatan dari tahun 2020 s/d tahun 2022. Tahun 2020 jumlah aset sebesar Rp. 53.154.632.151 naik menjadi sebesar Rp.62.768.826.772 di tahun 2021, selanjutnya tahun 2022 kembali naik menjadi Rp.71.581.229.723. Jumlah Liabilitas juga mengalami peningkatan dari tahun 2020 s/d tahun 2022. Tahun 2020 jumlah liabilitas sebesar Rp.35.928.740.182 naik menjadi Rp.39.118.737.129 pada tahun 2021, pada tahun

2022 kembali mengalami peningkatan sebesar Rp.42.501.045.418. Jumlah ekuitas juga mengalami peningkatan dimana pada tahun 2020 jumlah ekuitas sebesar Rp. 17.225.891.969 naik menjadi Rp.23.597.652.792 pada tahun 2021, pada tahun 2022 mengalami peningkatan sebesar Rp. 29.080.184.305. PT Kereta Api Indonesia (Persero). mencatat penurunan laba bersih (*income for the period*) secara tajam pada tahun 2020, dan tahun 2021. Pada tahun 2020 jumlah rugi bersih sebesar Rp. (1.736.237.692). kemudian pada tahun 2021 jumlah kerugian menurun sebesar Rp. (425.195.643)), dan selanjutnya pada tahun 2022 seiring dengan menurunnya wabah covid 19 perusahaan mampu menghasilkan laba sebesar 1.685.989.220.

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan tersebut, penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dan memformulasikannya dengan judul “**Analisis Tingkat Kesehatan Keuangan Badan Usaha Milik Negara Studi kasus pada PT Kereta Api Indonesia (Persero)**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dikemukakan maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana Tingkat Kesehatan Keuangan Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2020 s/d tahun 2022 Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002 ?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud penelitian adalah mengetahui dan menganalisa tingkat kesehatan keuangan berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002 Studi kasus pada PT Kereta Api Indonesia Persero tahun 2020-s/d tahun 2022.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini, maka yang menjadi tujuan penelitian adalah untuk mengetahui dan menganalisis tingkat kesehatan keuangan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2020 s/d tahun 2022 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002.

1.4 Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan agar pihak-pihak yang berkepentingan dapat mengambil manfaat antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai perbandingan sejauh mana penguasaan keilmuan yang berkaitan dengan analisis laporan keuangan dan penilaian aset yang sudah diperoleh selama perkuliahan dapat diterapkan secara nyata dalam dunia usaha.

2. Manfaat Bagi Peneliti Lain

Sebagai informasi tambahan bagi peneliti lain yang meneliti masalah yang berhubungan dengan penelitian ini.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1 Laporan Keuangan

2.1.1.1 Pengertian Laporan Keuangan

Laporan keuangan menggambarkan kondisi keuangan dan hasil usaha suatu perusahaan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu (Harahap, 2013:105). Menurut Kasmir (2008:7) bahwa laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu. Laporan keuangan menggambarkan pos-pos keuangan perusahaan yang diperoleh dalam suatu periode. Dalam praktiknya dikenal beberapa macam laporan seperti:

1. Neraca
2. Laporan Laba Rugi
3. Laporan Perubahan Modal
4. Laporan Catatan atas Laporan Keuangan, dan
5. Laporan Kas

Munawir (2007:2) laporan keuangan pada dasarnya adalah hasil dari proses akuntansi yang dapat digunakan sebagai alat untuk berkomunikasi antara data keuangan atau aktivitas suatu perusahaan dengan pihak-pihak yang berkepentingan dengan data atau aktivitas perusahaan tersebut.

2.1.1.2 Tujuan Laporan Keuangan

Tujuan laporan keuangan adalah untuk memberikan informasi kepada pihak yang membutuhkan tentang kondisi suatu perusahaan dari sudut angka-angka dalam satuan moneter (Irham Fahmi, 2011: 26). Lebih jauh Yustina dan Titik mengatakan bahwa laporan keuangan ditujukan sebagai pertanggungjawaban manajemen atas sumber daya yang dipercayakan kepadanya kepada pemilik perusahaan atas kinerja yang telah dicapainya serta merupakan laporan akuntansi utama yang mengomunikasikan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan dalam membuat analisa ekonomi dan peramalan untuk masa yang akan datang.

Prinsip Akuntansi Indonesia (1984) dalam Harahap (2013:132) menyatakan bahwa tujuan laporan keuangan itu adalah:

1. Untuk memberikan informasi keuangan yang dapat dipercaya mengenai aktiva dan kewajiban serta modal suatu perusahaan.
2. Untuk memberikan informasi yang dapat dipercaya mengenai perubahan dalam aktiva netto (aktiva dikurangi kewajiban) suatu perusahaan yang timbul dari kegiatan usaha dalam rangka memperoleh laba
3. Untuk memberikan informasi keuangan yang membantu para pemakai laporan di dalam menaksir potensi perusahaan dalam menghasilkan laba.

4. Untuk memberikan informasi penting lainnya mengenai perubahan dalam aktiva dan kewajiban suatu perusahaan, seperti informasi mengenai aktivitas pembiayaan dan investasi.
5. Untuk mengungkapkan sejauh mungkin informasi lain yang berhubungan dengan laporan keuangan yang relevan untuk kebutuhan pemakai laporan seperti informasi mengenai kebijakan akuntansi yang dianut perusahaan.

2.1.1.3 Bentuk-Bentuk dan Teknik Analisis Laporan Keuangan

Untuk melakukan analisis laporan keuangan yang diperlukan metode dan teknik analisis yang tepat. Tujuan penentuan metode dan teknik analisis yang tepat adalah agar laporan keuangan tersebut dapat memberikan hasil yang maksimal. Selain itu, para pengguna hasil analisis tersebut dapat dengan mudah untuk menginterpretasikannya.

Sebelum melakukan analisis laporan keuangan, diperlukan langkah-langkah atau prosedur tertentu. Langkah atau prosedur ini diperlukan agar urutan proses analisis mudah untuk dilakukan. Adapun langkah atau prosedur yang dilakukan dalam analisis keuangan adalah (Kasmir, 2008: 69) :

- 1) Mengumpulkan data keuangan dan data pendukung yang diperlukan selengkap mungkin, baik untuk satu periode maupun beberapa periode.
- 2) Melakukan pengukuran-pengukuran atau perhitungan-perhitungan dengan rumus-rumus tertentu, sesuai dengan standar yang biasa digunakan secara cermat dan teliti, sehingga hasil yang diperoleh benar-benar tepat.
- 3) Melakukan perhitungan dengan memasukkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan secara cermat.

- 4) Memberikan interpretasi terhadap hasil perhitungan dan pengukuran yang telah dibuat.
- 5) Membuat laporan tentang posisi keuangan perusahaan.
- 6) Memberikan rekomendasi yang dibutuhkan sehubungan dengan hasil analisis tersebut.

Dalam praktiknya, terdapat dua macam metode analisis laporan keuangan yang biasa dipakai, yaitu sebagai berikut:

1. Analisis Vertikal (Statis)

Analisis vertikal merupakan analisis yang dilakukan terhadap hanya satu periode laporan keuangan saja. Analisis dilakukan antara pos-pos yang ada, dalam satu periode. Informasi yang diperoleh hanya untuk satu periode saja dan tidak diketahui perkembangan dari periode ke periode.

2. Analisis Horizontal (Dinamis)

Analisis horizontal merupakan analisis yang dilakukan dengan membandingkan laporan keuangan untuk beberapa periode. Dari hasil analisis ini akan terlihat perkembangan perusahaan dari periode yang satu ke periode yang lain.

Kemudian, di samping metode yang digunakan untuk menganalisis laporan keuangan, terdapat beberapa jenis-jenis teknik analisis laporan keuangan. Adapun jenis-jenis analisis laporan keuangan yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut (Kasmir, 2008:70) :

- 1) Analisis perbandingan antara laporan keuangan, merupakan analisis ini dilakukan dengan membandingkan laporan keuangan lebih dari satu periode.
- 2) Analisis trend, merupakan analisis laporan keuangan yang biasanya dinyatakan dalam presentase tertentu.
- 3) Analisis sumber dan penggunaan dana, merupakan analisis yang dilakukan untuk mengetahui sumber-sumber dana perusahaan dan penggunaan dana dalam suatu periode.
- 4) Analisis sumber dan penggunaan kas merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahui sumber-sumber kas perusahaan dan penggunaan uang kas dalam suatu periode.
- 5) Analisis rasio, merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan pos-pos yang ada dalam satu laporan keuangan atau pos-pos antara laporan keuangan neraca dan laporan laba rugi
- 6) Analisis kredit, merupakan analisis yang digunakan untuk menilai layak tidaknya suatu kredit dikururkan oleh lembaga keuangan seperti bank.
- 7) Analisis titik pulang pokok (*break event point*), tujuan analisis ini adalah untuk mengetahui pada kondisi berapa penjualan produk dilakukan dan perusahaan tidak mengalami kerugian.

2.1.2 Rasio Keuangan

2.1.2.1 Pengertian Rasio Keuangan

Menurut Harahap (2013: 297) rasio keuangan adalah angka yang diperoleh dari hasil perbandingan dari satu pos laporan keuangan dengan pos lainnya yang mempunyai hubungan yang relevan dan signifikan (berarti).

Rasio disebut perbandingan jumlah, dari satu jumlah dengan jumlah lainnya itulah dilihat perbandingannya dengan harapan nantinya akan ditemukan jawaban yang selanjutnya itu dijadikan bahan kajian untuk dianalisis dan diputuskan (Irham Fahmi, 2011: 44).

Menurut Kasmir (2008: 104) bahwa rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dengan komponen dalam satu laporan keuangan atau antarkomponen yang ada di antara laporan keuangan. Kemudian angka yang diperbandingkan dapat berupa angka-angka dalam satu periode maupun beberapa periode.

Dalam praktiknya, analisis rasio keuangan suatu perusahaan dapat digolongkan menjadi (Kasmir, 2008: 105) sebagai berikut:

1. Rasio neraca yaitu membandingkan angka-angka yang hanya bersumber dari neraca
2. Rasio laporan laba rugi, yaitu membandingkan angka-angka yang hanya bersumber dari laporan laba rugi
3. Rasio antarlaporan, yaitu membandingkan angka-angka dari dua sumber (data campuran), baik yang ada di neraca maupun di laporan laba rugi.

2.1.2.2 Bentuk-bentuk Rasio Keuangan

Untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan dengan menggunakan rasio-rasio keuangan, dapat dilakukan dengan beberapa rasio keuangan. Setiap rasio keuangan memiliki tujuan, kegunaan, dan arti tertentu. kemudian, setiap hasil dari rasio yang diukur diinterpretasikan sehingga menjadi berarti bagi pengambilan keputusan.

Berikut ini bentuk-bentuk rasio keuangan menurut (Kasmir, 2008: 110) yaitu:

1) Rasio likuiditas

Rasio likuiditas atau sering juga disebut dengan nama rasio modal kerja merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan. Jenis-jenis rasio likuiditas antara lain:

a. Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Rasio lancar atau *current ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Rumus yang digunakan sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Aktiva Lancar (Current Assets)}}{\text{Utang Lancar (Current Liabilities)}}$$

b. Rasio Cepat (*Quick Ratio*)

Rasio cepat atau rasio sangat lancar atau *acid test ratio* merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi atau membayar kewajiban atau utang lancar (utang jangka pendek) dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan nilai sediaan (*inventory*). Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Quick Ratio (Acid Test Ratio)} = \frac{\text{Current Assets} - \text{Inventory}}{\text{Current Liabilities}}$$

c. Rasio Kas (*Cash Ratio*)

Rasio kas atau *cash ratio* merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kas} = \frac{\text{Kas} + \text{Bank}}{\text{Current Liabilities}}$$

d. Rasio Perputaran Kas

Rasio ini bermanfaat untuk mengukur tingkat kecukupan modal kerja perusahaan yang dibutuhkan untuk membayar tagihan dan membiayai penjualan. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Perputaran Kas} = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Modal Kerja Bersih}}$$

e. *Inventory to Net Working Capital*

Inventory to Net Working Capital merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur atau membandingkan antara jumlah sediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Inventory to NWC} = \frac{\text{Inventory}}{\text{Current Assets} - \text{Current Liabilities}}$$

2) Rasio Solvabilitas

Rasio solvabilitas atau *leverage ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Jenis-jenis rasio solvabilitas antara lain:

a. *Debt to Asset Ratio (Debt Ratio)*

Debt Ratio merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Total Assets}}$$

b. Debt to Equity Ratio

Debt to Equity Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas.

Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Total Utang (Debt)}}{\text{Ekuitas (Equity)}}$$

c. Long Term Debt to Equity Ratio (LTDtER)

Long Term Debt to Equity Ratio merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{LTDtER} = \frac{\text{Long Term Debt}}{\text{Equity}}$$

d. Times Interest Earned

Times Interest Earned merupakan rasio untuk mencari jumlah kali perolehan bunga. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Times Interest Earned} = \frac{\text{EBIT}}{\text{Biaya Bunga (interest)}}$$

e. Fixed Charge Coverage (FCC)

Fixed Charge Coverage (FFC) atau lingkup biaya tetap merupakan rasio yang menyerupai *Times Interest Earned Ratio*. Hanya saja dalam rasio ini dilakukan apabila perusahaan

memperoleh utang jangka panjang atau menyewa aktiva berdasarkan kontrak sewa (*lease contract*).

3) Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. Jenis jenis rasio aktivitas antara lain:

a. Perputaran Piutang (*Receivable Turn Over*)

Perputaran piutang merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa lama penagihan piutang selama satu periode atau berapa kali dan yang ditanam dalam piutang ini berputar dalam satu periode. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Receivable Turn Over} = \frac{\text{Penjualan Kredit}}{\text{Piutang}}$$

b. Perputaran Sediaan (*Inventory Turn Over*)

Perputaran sediaan merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam dalam sediaan (inventory) ini berputar dalam suatu periode. Rumus yang dapat digunakan menurut J Fred Weston sebagai berikut:

$$\text{Inventory Turn Over} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Sediaan}}$$

c. Perputaran Modal Kerja (*Working Capital Turn Over*)

Perputaran Modal Kerja merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam modal kerja berputar dalam satu periode atau berapa penjualan yang dapat dicapai oleh setiap modal kerja yang digunakan. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Perputaran modal kerja} = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Modal Kerja}}$$

d. *Fixed Assets Turn Over*

Fixed Assets Turn Over merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam aktiva tetap berputar dalam satu periode. Rumus yang dapat digunakan sebagai berikut:

$$\text{Fixed Assets Turn Over} = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aktiva Tetap}}$$

4) Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan. Jenis-jenis rasio profitabilitas antara lain:

a. *Profit Margin on Sales*

Profit Margin on Sales atau margin laba atas penjualan merupakan salah satu rasio yang digunakan untuk mengukur margin laba atas penjualan. Terdapat dua rumus untuk mencari profit margin, yaitu sebagai berikut:

1. Untuk margin laba kotor dengan rumus:

$$\text{Profit Margin} = \frac{\text{Penjualan Bersih} - \text{Harga Pokok Penjualan}}{\text{Sales}}$$

2. Untuk margin laba bersih dengan rumus

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Earning After Interest and TAX (EAIT)}}{\text{Sales}}$$

b. Hasil Pengembalian Investasi (*Return On Investment/ROI*)

Hasil Pengembalian Investasi atau lebih dikenal dengan nama *return on investment* (ROI) atau *return on total asset* merupakan rasio yang menunjukkan hasil (*return*) atas jumlah

aktiva yang digunakan dalam perusahaan. ROI juga merupakan suatu ukuran tentang efektivitas manajemen dalam mengelola investasinya. Rumus yang digunakan sebagai berikut:

$$\text{Return On Investment (ROI)} = \frac{\text{Earning After Interest and TAX (EAIT)}}{\text{Total Asset}}$$

c. Hasil Pengembalian Ekuitas (*Return On Equity/ROE*)

Hasil pengembalian ekuitas atau *return on equity* atau rentabilitas modal sendiri merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rumus yang digunakan sebagai berikut:

$$\text{Return On Equity (ROE)} = \frac{\text{Earning After Interest and TAX (EAIT)}}{\text{Equity}}$$

d. Laba Per Saham Biasa (*Earning per Share of Common Stock*)

Rasio laba per lembar saham atau disebut juga rasio nilai buku merupakan rasio untuk mengukur keberhasilan manajemen dalam mencapai keuntungan bagi pemegang saham. Rumus yang digunakan sebagai berikut:

$$\text{Laba per lembar Saham} = \frac{\text{Laba Saham Biasa}}{\text{Saham Biasa yang beredar}}$$

5) Rasio Pertumbuhan

Rasio pertumbuhan (*growth ratio*) merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mempertahankan posisi ekonominya ditengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya. Dalam rasio pertumbuhan yang dianalisis adalah pertumbuhan penjualan, laba bersih, pendapatan per saham, dan deviden per saham.

6) Rasio Penilaian

Rasio penilaian (*valuation ratio*), yaitu rasio yang memberikan ukuran kemampuan manajemen menciptakan nilai pasar usahanya diatas biaya investasi seperti:

- a. Rasio Harga Saham terhadap pendapatan
- b. Rasio Nilai Saham terhadap nilai buku

2.1.2.3 Keterbatasan Rasio Keuangan

J. Fred Weston dalam Kasmir (2008: 117) menyebutkan kelemahan rasio keuangan sebagai berikut:

1. Data keuangan disusun dari data akuntansi. Kemudian, data ditafsirkan dengan berbagai macam cara, misalnya masing-masing perusahaan menggunakan:
 - metode penyusutan yang berbeda untuk menentukan nilai penyusutan terhadap aktiva sehingga menghasilkan nilai penyusutan setiap periode juga berbeda; atau
 - penilaian sediaan yang berbeda
2. Prosedur pelaporan yang berbeda, mengakibatkan laba yang dilaporkan berbeda pula, (dapat naik atau turun), tergantung prosedur pelaporan keuangan tersebut.
3. Adanya manipulasi data, artinya dalam menyusun data, pihak penyusun tidak jujur dalam memasukkan angka-angka ke laporan keuangan yang mereka buat. Akibatnya hasil perhitungan rasio keuangan tidak menunjukkan hasil yang sesungguhnya.
4. Perlakuan pengeluaran untuk biaya-biaya antara satu perusahaan dengan perusahaan lainnya berbeda.
5. Penggunaan tahun fiskal yang berbeda, juga dapat menghasilkan perbedaan.
6. Pengaruh musiman mengakibatkan rasio komperatif akan ikut berpengaruh.
7. Kesamaan rasio keuangan yang telah dibuat dengan standar industry belum menjamin perusahaan berjalan normal dan telah dikelola dengan baik.

2.1.3 Penilaian Tingkat Kesehatan BUMN

Pedoman BUMN dalam menilai kinerjanya tertuang dalam Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor : KEP-100/MBU/2002 tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara. Berikut ini penggolongan tingkat kesehatan BUMN berdasarkan Keputusan Menteri BUMN No Kep-100/MBU/2002:

Tabel 2.1 Penilaian Tingkat Kesehatan BUMN untuk Seluruh Aspek

Tingkat Kesehatan	Kriteria Tingkat Sehat secara Keseluruhan (Aspek Keuangan, Aspek Operasional, dan Aspek Administari)
Sehat	
AAA	>95
AA	$80 < TS < 95$
A	$65 < TS < 80$
Kurang Sehat	
BBB	$50 < TS < 65$
BB	$40 < TS < 50$
B	$30 < TS < 40$
Tidak Sehat	
CCC	$20 < TS < 30$
CC	$10 < TS < 20$

Tingkat kesehatan BUMN ditetapkan berdasarkan penilaian terhadap kinerja perusahaan untuk tahun buku yang bersangkutan yang meliputi tiga aspek penilaian dengan bobot masing-masing sebagai berikut :

	Infrastruktur	Non-Infrastruktur
1. Aspek Keuangan	50%	70%
2. Aspek Operasional	35%	15%
3. Aspek Administrasi	15%	15%

2.1.3.1 Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan dari Aspek Keuangan Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002

1. Imbalan kepada pemegang saham (ROE)

Surat Keputusan Menteri BUMN 100 (2002) menyatakan bahwa imbalan kepada pemegang saham (ROE) dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$ROE = \frac{\text{Laba setelah pajak}}{\text{Modal Sendiri}} \times 100\%$$

**Laba setelah Pajak adalah Laba setelah Pajak dikurangi dengan laba hasil penjualan aktiva tetap*

Adapun skor penilaian ROE untuk BUMN non-infrastruktur dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.2 ROE untuk Infrastruktur	ROE (%)	Skor	Kategori	Skor Penilaian BUMN Non
		Non Infra		
	15 < ROE	20	Sangat Sehat	
	13 < ROE <= 15	18	Sehat	
	11 < ROE <= 13	16		
	9 < ROE <= 11	14		
	7,9 < ROE <= 9	12	Cukup Sehat	
	6,6 < ROE <= 7,9	10		
	5,3 < ROE <= 6,6	8,5		
	4 < ROE <= 5,3	7	Kurang Sehat	
	2,5 < ROE <= 4	5,5		
	1 < ROE <= 2,5	4		
	0 < ROE <= 1	2	Tidak Sehat	
	ROE < 0	0		

2. Imbalan investasi (ROI)

Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Imbalan Investasi (ROI) dapat dirumuskan sebagai berikut :

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

**EBIT adalah jumlah laba sebelum bunga dan pajak dikurangi laba dari hasil penjualan aktiva tetap*

Adapun skor penilaian ROI untuk BUMN non-infrastruktur dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.3 Skor Penilaian ROI untuk BUMN Non-Infrastruktur

ROI (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
18 < ROI	15	Sangat Sehat
15 < ROI <= 18	13,5	Sehat
13 < ROI <= 15	12	
12 < ROI <= 13	10,5	
10,5 < ROI <= 12	9	Cukup Sehat
9 < ROI <= 10,5	7,5	
7 < ROI <= 9	6	
5 < ROI <= 7	5	Kurang Sehat

3 < ROI ≤ 5	4	Tidak Sehat
1 < ROI ≤ 3	3	
0 < ROI ≤ 1	2	
ROI < 0	1	

3. Rasio Kas (*Cash Ratio*)

Surat Keputusan Menteri BUMN 100 (2002) menyatakan bahwa Rasio Kas (*Cash Ratio*) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kas} = \frac{\text{Kas} + \text{Bank}}{\text{Hutang Lancar}} \times 100\%$$

Adapun skor penilaian *Cash Ratio* untuk BUMN Non-Infrastruktur dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.4 Skor Penilaian *Cash Ratio* untuk BUMN Non-Infrastruktur

<i>Cash Ratio</i> = x (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	

$x \geq 35$	5	Sangat Sehat
$25 \leq x < 35$	4	Sehat
$15 \leq x < 25$	3	
$10 \leq x < 15$	2	Kurang Sehat
$5 \leq x < 10$	1	
$0 \leq x < 5$	0	Tidak Sehat

4. Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Rasio Lancar (*Current Ratio*) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Hutang Lancar}} \times 100\%$$

Adapun skor penilaian *Current Ratio* untuk BUMN Non-Infrastruktur dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 2.5 Skor Penilaian *Current Ratio* untuk BUMN Non-Infrastruktur

<i>Current Ratio</i> = x (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
$125 \leq x$	5	Sangat Sehat
$110 \leq x < 125$	4	Sehat
$100 \leq x < 110$	3	

95 ≤ x < 100	2	Kurang Sehat
90 ≤ x < 95	1	
x < 90	0	Tidak Sehat

5. *Collection Periods (CP)*

Rasio digunakan untuk mengukur periode rata-rata yang diperlukan untuk mengumpulkan piutang (dalam satuan hari). Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa *Collection Periods (CP)* dapat dirumuskan sebagai berikut :

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

Adapun Skor Penilaian *Collection Periods* untuk BUMN Non-Infrastruktur dapat dilihat pada

Tabel berikut :

Tabel 2.6 Skor Penilaian *Collection Periods* untuk BUMN Non-Infrastruktur

CP = x (hari)	Perbaikan = x (hari)	Skor	Kategori
		Non Infra	
$x \leq 60$	$x > 35$	5	Sangat Sehat
$60 < x \leq 90$	$30 < x \leq 35$	4,5	Sehat
$90 < x \leq 120$	$25 < x \leq 30$	4	
$120 < x \leq 150$	$20 < x \leq 25$	3,5	Cukup Sehat
$150 < x \leq 180$	$15 < x \leq 20$	3	
$180 < x \leq 210$	$10 < x \leq 15$	2,4	Kurang Sehat
$210 < x \leq 240$	$6 < x \leq 10$	1,8	
$240 < x \leq 270$	$3 < x \leq 6$	1,2	Tidak Sehat

6. Perputaran Persediaan (PP)

Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Perputaran Persediaan (PP) dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

Adapun skor penilaian Perputaran Persediaan untuk BUMN Non-Infrastruktur dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 2.7 Skor Penilaian Perputaran Persediaan BUMN Non-Infrastruktur

PP = x (hari)	Perbaikan = x (hari)	Skor	Kategori
		Non Infra	
$x \leq 60$	$35 < x$	5	Sangat Sehat
$60 < x \leq 90$	$30 < x \leq 35$	4,5	Sehat
$90 < x \leq 120$	$25 < x \leq 30$	4	
$120 < x \leq 150$	$20 < x \leq 25$	3,5	Cukup Sehat
$150 < x \leq 180$	$15 < x \leq 20$	3	
$180 < x \leq 210$	$10 < x \leq 15$	2,4	Kurang Sehat
$210 < x \leq 240$	$6 < x \leq 10$	1,8	
$240 < x \leq 270$	$3 < x \leq 6$	1,2	Tidak Sehat
$270 < x \leq 300$	$1 < x \leq 3$	0,6	

7. Perputaran *Total Asset Turn Over* (TATO)

Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Perputaran

Total Aset dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

* *Capital Employed* adalah posisi pada akhir tahun buku total Aktiva dikurangi Aktiva Tetap Dalam Pelaksanaan.

Adapun skor penilaian *Total Asset Turn Over* untuk BUMN Non-Infrastruktur dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 2.8 Skor Penilaian *TATO* untuk BUMN Non-Infrastruktur

TATO = x (hari)	Perbaikan = x (hari)	Skor	Kategori
		Non Infra	
$120 < x$	$20 < x$	5	Sangat Sehat
$105 < x \leq 120$	$15 < x \leq 20$	4,5	Sehat
$90 < x \leq 105$	$10 < x \leq 15$	4	
$75 < x \leq 90$	$5 < x \leq 10$	3,5	Cukup Sehat
$60 < x \leq 75$	$0 < x \leq 5$	3	
$40 < x \leq 60$	$x \leq 0$	2,5	Kurang Sehat
$20 < x \leq 40$	$x < 0$	2	
$x < 20$	$x < 0$	1,5	Tidak Sehat

8. Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Aset (TMS terhadap TA)

Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Aset (TMS terhadap TA) dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

Adapun skor penilaian Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Aset untuk BUMN Non-Infrastruktur dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 2.9 Skor Penilaian TMS terhadap TA untuk BUMN Non-Infrastruktur

TMS thd TA (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
$x < 0$	0	Tidak Sehat
$0 \leq x < 10$	4	Kurang Sehat
$10 \leq x < 20$	6	
$20 \leq x < 30$	7,25	Cukup Sehat
$30 \leq x < 40$	10	Sangat Sehat
$40 \leq x < 50$	9	Sehat
$50 \leq x < 60$	8,5	
$60 \leq x < 70$	8	
$70 \leq x < 80$	7,5	Cukup Sehat
$80 \leq x < 90$	7	
$90 \leq x < 100$	6,5	Kurang Sehat

2.1.3.3 Mengukur Kinerja Keuangan Perusahaan BUMN

Berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002 tentang penilaian tingkat kesehatan badan usaha milik negara penilaian kinerja perusahaan BUMN pada aspek keuangan dilakukan dengan melihat beberapa rasio. Rasio tersebut

merupakan indikator yang ditetapkan pemerintah untuk mengukur kinerja keuangan perusahaan BUMN. Menurut Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 Tahun 2002 menyatakan bahwa penilaian kinerja aspek keuangan BUMN dibagi menjadi delapan yaitu sebagai berikut :

Tabel 2.10 Daftar Indikator dan Bobot Aspek Keuangan

Indikator	Bobot
	Non Infra
1. Imbalan kepada pemegang saham (ROE)	20
2. Imbalan Investasi (ROI)	15
3. Rasio Kas	5
4. Rasio Lancar	5
5. <i>Collection Periods</i>	5
6. Perputaran Persediaan	5
7. Perputaran Total Aset	5
8. Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aktiva	10
Total Bobot	70

2.2 Peneliti Terdahulu

Peneliti	Judul	Metode	Hasil Penelitian
Silvani Inanda (2007)	Analisis Laporan Keuangan sebagai Alat Penilaian Kinerja Keuangan pada PT. Pertamina EP. Area Rantau-Aceh Tamiang	Kuantitatif Deskriptif	Dari penelitian yang penulis lakukan ternyata diketahui bahwa kinerja keuangan PT. Pertamina EP. Area Rantau-Aceh Tamiang dari tahun 2003 dan Tahun 2004, nilai kinerja keuangan yang paling baik terjadi pada tahun 2004 sebesar 59,50 atau 85% dari total skor, sedangkan kinerja keuangan pada tahun 2003 sebesar 50,35 atau 72% dari total skor.
Reza Prayoga (2017)	Analisis Kinerja Keuangan PT Pegadaian (Persero) Berdasarkan KEP-100/MBU/2002 (Periode 2009-2012)	Deskriptif	Hasil penelitian ini adalah kinerja perusahaan bila diukur secara keseluruhan menunjukkan kinerja keuangan yang termasuk dalam kategori sehat. Kinerja keuangan rasio likuiditas bila diukur menggunakan analisis rasio lancar menunjukkan hasil sangat sehat, bila diukur menggunakan rasio kas menunjukkan hasil tidak sehat. Kinerja keuangan rasio solvabilitas bila diukur menggunakan rasio modal sendiri terhadap total aktiva

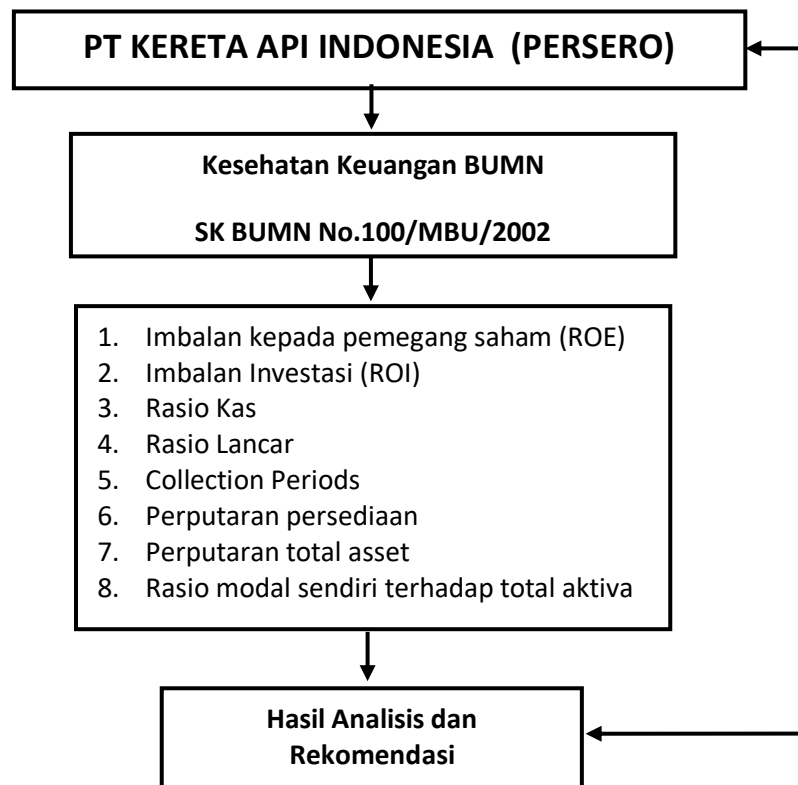
			<p>menunjukkan kinerja yang kurang sehat. Kinerja keuangan aktivitas bila diukur menggunakan rasio total assets turnover menunjukkan kinerja yang kurang sehat, bila diukur menggunakan rasio collection periods menunjukkan kinerja yang sehat. Kinerja keuangan profitabilitas bila diukur menggunakan rasio ROE menunjukkan kinerja yang sangat sehat, bila diukur menggunakan rasio ROI menunjukkan kinerja yang sehat</p>
Gita Pratiwi (2012)	Analisis Pengukuran Kinerja Berdasarkan KEP-100/MBU/2002 pada PG. Djombang Baru	Deskriptif	<p>Tingkat kinerja dari aspek keuangan, operasional dan administrasi PG. Djombang Baru periode tahun 2008 sampai dengan 2011 berdasarkan Keputusan Menteri Badan usaha Milik Negara Nomor : KEP-100/MBU/2002 termasuk ke dalam golongan sehat. Pada tahun 2008 dengan total skor 74,5 maka kinerja PG. Djombang Baru termasuk ke dalam golongan sehat dengan nilai A. berbeda dengan tahun 2009 di mana total skor yang didapat adalah 84,5 maka ini dapat disimpulkan bahwa</p>

			tingkat kinerja meningkat dengan nilai AA. Pada tahun 2010 dengan total skor 85,5 maka tingkat kesehatan kinerja masih di tingkat AA. Untuk tahun 2011 mengalami penurunan dari tahun 2010 dengan total skor 83, masih ke dalam tingkat kesehatan kinerja golongan sehat dengan nilai yang didapat adalah AA.
Sartika Ekawati, Faridah, Thaiwain (2016)	Analisis Rasio Keuangan dalam Menilai Kinerja Keuangan pada PT Pegadaian (Persero) Cabang Pinrang	Deskriptif	Penilaian kinerja keuangan tahun 2012 memiliki total skor 83 dan masuk dalam kategori sehat (AA), tahun 2013 memiliki total skor 87 dan masuk dalam kategori sehat (AA), sedangkan tahun 2014 memiliki total skor 82 dan masuk dalam kategori sehat (AA). Penilaian kinerja perusahaan secara keseluruhan pada tahun 2012-2014 memiliki total skor untuk kinerja keuangan yaitu 57,25 dari total skor seharusnya yaitu 70.
Wicak Lingga Bahara, Muhamad Saifi, Zahro Z.A (2015)	Analisis Tingkat Kesehatan Perusahaan dari Aspek Keuangan Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 (Studi kasus pada PT ADHI KARYA (Persero) Tbk.	Kuantitatif	Hasil penilaian tingkat kesehatan keuangan PT Adhi Karya (Persero) Tbk memperoleh predikat sehat dengan perolehan kategori A selama tahun 2012-2014. PT Adhi Karya (Persero) Tbk. diharapkan mampu meningkatkan tingkat

	Periode 2012-2014)		kesehatan keuangannya agar dapat memperoleh predikat sehat dengan kategori AAA dengan meningkatkan kinerja keuangannya.
--	--------------------	--	--

Pada penelitian ini terdapat beberapa persamaan dan perbedaan dengan peneliti terdahulu. Persamaannya yaitu metode dan variabel yang digunakan. Sedangkan perbedaan yaitu pertama terletak pada objek penelitiannya, dimana objek penelitian dilakukan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero), kedua tahun yang diteliti yaitu dari tahun 2020 sampai 2022.

2.2 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) salah satunya tercermin dari laporan keuangannya dari tahun ke-tahun. Gambaran mengenai keuangan suatu perusahaan dapat diperoleh dengan cara melakukan interpretasi atau analisis terhadap laporan keuangannya, sehingga laporan keuangan tersebut bisa memberikan informasi yang bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan dengan perusahaan.

Penilaian tingkat kesehatan Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dilakukan dengan cara menganalisis laporan keuangan perusahaan selama periode waktu tertentu. Kinerja keuangannya dianalisis melalui laporan keuangan, yaitu dengan menggunakan rasio keuangan yang berdasarkan pada Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002. Dari hasil analisis tersebut dapat diketahui kesehatan keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk periode yang berakhir 2020-2022.

BAB III

OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

Dalam penelitian ini yang merupakan objek penelitian yaitu PT Kereta Api Indonesia (Persero), perusahaan merupakan perusahaan dibidang jasa transportasi umum masyarakat. Periode pengamatan dari tahun 2020 s/d tahun 2022.

3.2 Metode Penelitian

3.2.1 Metode yang digunakan

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan melakukan jenis penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah suatu penelitian yang bermaksud menggambarkan keadaan satu atau lebih variabel secara mandiri (Sugiyono, 2013)

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder berupa laporan keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode penelitian tahun 2020 sampai dengan 2022 beserta data kualitatif yang memberikan uraian informasi sesuai dengan kenyataan dan kondisi perusahaan, meliputi sejarah perusahaan, struktur organisasi perubahan dan informasi lain yang menyangkut perusahaan.

3.2.2 Operasional Variabel

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang dikemukakan pada bab sebelumnya, maka operasional variabelnya adalah sebagai berikut

Tabel 3.1 Operasional Variabel

Variabel	Indikator	Skala
Kesehatan Keuangan SK BUMN No.100/MBU/2002	Imbalan Pemegang Saham (ROE)	Rasio
	Imbalan Investasi (ROI)	
	Rasio Kas	
	Rasio Lancar	
	Colection Periods	
	Perputaran persediaan	
	Perputaran total asset	
	Rasio modal sendiri terhadap ttl aktiva	

Sumber: Surat Keputusan BUMN No: KEP-100/MBU/2002.

3.2.3 Jenis dan Sumber Data

3.2.3.1 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif (diskrit dan kontinum). Menurut Sugiyono (2013: 28) data kuantitatif dibedakan menjadi dua, yaitu data diskrit dan data kontinum. Data diskrit sering juga disebut data nominal, adalah merupakan

data kuantitatif, dimana data satu sama lain terpisah, tidak dalam satu garis kontinum. Data ini diperoleh dari hasil menghitung/membilang. Sedangkan data kontinum adalah data kuantitatif yang satu sama lain berkesinambungan dalam satu garis. Data kontinum dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu data ordinal, interval dan ratio. Dalam penelitian ini untuk menganalisis laporan keuangan dihitung menggunakan rasio.

3.2.3.2 Sumber Data

Jika dilihat dari sumber datanya, maka penelitian ini termasuk ke dalam sumber data sekunder. Menurut Sugiyono (2007) sumber data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data laporan keuangan dari PT Kereta Api Indonesia (persero) yang dipublikasikan di Bursa Efek Indonesia (www.idx.com) dari tahun 2020 s/d tahun 2022

3.2.4 Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang sama dengan masalah yang akan dianalisa, maka teknik pengumpulan data yang digunakan adalah:

1. Studi Literatur

Yaitu dengan cara mencari dan mempelajari literature baik berupa buku-buku yang ada dipergustakaan, atau pun tulisan-tulisan ilmiah lainnya yang dimuat dalam jurnal yang terkait dengan masalah yang diteliti sebagai dasar bagi penentuan data yang diperlukan.

2. Studi Lapangan Dengan Teknik Dokumentasi

Yaitu suatu cara pengumpulan data dengan cara mencatat dari laporan keuangan perusahaan yang terdapat di Bursa Efek Indonesia.

3.2.5 Metode Analisis

Metode analisis data yang digunakan adalah metode analisis deskriptif yaitu metode analisis penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasi objek sesuai apa adanya. Dalam penelitian ini peneliti menggambarkan tingkat kesehatan perusahaan dari aspek keuangan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor : KEP- 100/MBU/2002 yang berisi tata cara penilaian tingkat kesehatan keuangan pada perusahaan-perusahaan di bawah naungan BUMN, maka dari itu untuk alat analisis penulis mengambil tata cara penilaian tingkat kesehatan keuangan khususnya hanya pada aspek keuangannya saja dimana PT Kereta Api Indonesia (Persero) digolongkan sebagai perusahaan BUMN non keuangan (non-infrastruktur).

Menurut Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara No.100/MBU/2002 menyatakan bahwa penilaian kinerja aspek keuangan Badan usaha Milik Negara dibagi menjadi delapan, yaitu :

Tabel 3.1 Daftar Indikator dan Bobot Keuangan

Indikator	Bobot
	Non Infra
1. Imbalan kepada pemegang saham (ROE)	20

2. Imbalan Investasi (ROI)	15
3. Rasio Kas	5
4. Rasio Lancar	5
5. Collection Periods	5
6. Perputaran Persediaan	5
7. Perputaran Total Aset	5
8. Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aktiva	10
Total Bobot	70

1) Langkah 1:

Menentukan Imbalan kepada pemegang saham (ROE). Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa imbalan kepada pemegang saham (ROE) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$ROE = \frac{\text{Laba setelah pajak}}{\text{Modal Sendiri}} \times 100\%$$

2) Langkah II :

Menentukan imbalan investasi (ROI). Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa imbalan investasi (ROI) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$ROI = \frac{\text{EBIT} + \text{Penyusutan}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

3) Langkah III :

Menentukan Rasio Kas (*Cash Ratio*). Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Rasio Kas (*Cash Ratio*) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kas} = \frac{\text{Kas} + \text{Bank}}{\text{Hutang Lancar}} \times 100\%$$

4) Langkah IV :

Menentukan Rasio Lancar. Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Rasio Lancar (*Current Ratio*) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Hutang Lancar}} \times 100\%$$

5) Langkah V :

Menentukan *Collection Periods* (CP). Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa *Collection Periods* (CP) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$CP = \frac{\text{Total Piutang Usaha}}{\text{Total Pendapatan Usaha}} \times 365$$

6) Langkah VI

Menentukan Perputaran Persediaan (PP). Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

7) Langkah VII

Menentukan *Total Asset Turn Over* (TATO). Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa Perputaran Total Aset dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

8) Langkah VIII

Menentukan Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aset. Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

9) Langkah IX

Menentukan skor penilaian dari setiap rasio yang digunakan, dengan melihat nilai presentase rasio yang didapatkan.

10) Langkah X

Menentukan kategori tingkat kesehatan, dengan membagi total nilai dan bobot aspek keuangan 70% (dengan asumsi aspek operasional dan aspek administrasi tidak dihitung).

Tabel 3.2 Penilaian Tingkat Kesehatan BUMN untuk seluruh aspek

Tingkat Kesehatan	Kriteria Tingkat Sehat secara Keseluruhan
	(Aspek Keuangan, Aspek Operasional, dan Aspek Administari)
Sehat	
AAA	>95
AA	$80 < TS < 95$
A	$65 < TS < 80$
Kurang Sehat	
BBB	$50 < TS < 65$
BB	$40 < TS < 50$
B	$30 < TS < 40$
Tidak Sehat	
CCC	$20 < TS < 30$
CC	$10 < TS < 20$

Dengan melakukan langkah-langkah tersebut akan menggambarkan tingkat kesehatan Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2020 s/d tahun 2022 dari aspek keuangan Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-100/MBU/2002.

BAB IV

GAMBARAN UMUM, HASIL PENELITIAN

DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 Sejarah PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet Van De Beele tanggal 17 Juni 1864. Seiring berjalannya waktu pemerintah Hindia Belanda terus melakukan penambahan jalur kereta api selain di Jawa juga dilakukan di pulau Sumatera.

Pada tahun 1942 pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang maka sejak saat itu perkeretaapian diambil alih oleh Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyoku (Dinas Kereta Api). Selama masa Jepang kereta api dioperasikan untuk tujuan perang. Setelah proklamasi kemerdekaan tanggal 17 Agustus 1945 dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang puncaknya pengambilalihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 yang kini diperingati sebagai hari kereta api Indonesia dan sekaligus berdirinya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Berdasarkan perjanjian Konferensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949 DKARI berubah menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Lalu tanggal 25 Mei DKA berubah nama menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Selanjutnya pemerintah merubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Tahun 1991 PJKA dirubah namanya menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) dan Perumka berubah nama menjadi Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 1998. Sampai saat ini PT KAI telah memiliki tujuh anak perusahaan yakni KAI Services, KAI Bandara, KAI Commuter, KAI Wisata, KAI Logistik, KAI Properti, PT Pilah Sinergi BUMN Indonesia.

4.1.2 Visi dan Misi

Untuk mencapai tujuan jangka panjang perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki Visi yaitu “Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia”. Untuk mendukung pencapaian visi tersebut maka misi yang diemban oleh perusahaan adalah :

- 1) Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
- 2) Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi..
- 3) Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur penting terkait transportasi.

4.2 Analisis Hasil Penelitian

Analisis pengukuran tingkat kesehatan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dilakukan pada perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero), dengan mengikuti pedoman pengukuran tingkat kesehatan dari sisi aspek keuangan dengan SK Menteri BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002. Dalam melakukan analisis ini maka diperlukan informasi tentang laporan keuangan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020, tahun 2021 dan tahun 2022. Untuk lebih jelasnya berikut ini adalah analisis rasio kesehatan BUMN pada PT Kereta Api Indonesia (Persero).

4.2.1 Analisis Tingkat Kesehatan Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan SK Menteri BUMN No : KEP-100/MBU/2002

a. Imbalan Kepada Pemegang Saham (*Return On Equity-ROE*)

Hasil pengembalian ekuitas atau *Return On Equity* (ROE) atau Rentabilitas modal sendiri merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik. Artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat, demikian pula sebaliknya. Rumus yang digunakan adalah :

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

Berdasarkan rumus tersebut di atas maka dapat dihitung tingkat ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 s/d tahun 2022 sebagaimana ditampilkan pada tabel 4.1 dibawah ini :

Tabel 4.1

Pengukuran *Return On Equity* (ROE) PT Kereta Api Indonesia (Persero)
(dalam ribuan rupiah)

Tahun	Laba Setelah Pajak (1)	Modal Sendiri (2)	ROE (%)	Tren	
			(1) : (2) x 100	Naik	Turun
2020	(1,736,237,692)	17,225,891,969	(10.08)	-	-
2021	(425,195,643)	23,597,652,792	(1.80)	8.28	-
2022	1,685,989,220	29,080,184,305	5.80	4.00	-

Sumber : Data Olahan dengan MS-Excel

Persentasi nilai ROE tahun 2020 adalah rugi sebesar (10,08%), hasil ini diperoleh dari pembagian rugi setelah pajak sebesar (Rp.1.736.237.692) dengan modal sendiri atau ekuitas Rp.17.225.891.969. Tahun 2021 jumlah ROE rugi sebesar (1,80%) yaitu rugi setelah pajak (Rp.425.195.643) dibagi dengan jumlah ekuitas Rp.23.597.652.792. Tahun 2022 jumlah ROE adalah laba sebesar 5,80% diperoleh dari laba setelah pajak sebesar Rp.1.685.989.220 dibagi dengan jumlah modal sendiri Rp.29.080.184.305.

Sesuai dengan tabel di atas dapat juga dijelaskan tren rasio ROE dari tahun 2020 s/d tahun 2022 adalah mengalami peningkatan dimana tahun 2021 jumlah kerugian berkurang dibandingkan dengan tahun 2020 lalu yaitu sebesar 8,28%, Kemudian pada tahun 2022

terjadi peningkatan sebesar 4,00% jika dibandingkan dengan tahun 2021. Peningkatan kinerja yang terjadi pada tahun 2021 yaitu jumlah kerugian yang mampu diturunkan dari sebesar (Rp.1.736.237.692) turun menjadi (Rp.425.195.643) ditahun 2021, sementara itu kenaikan ditahun 2022 disebabkan oleh adanya kenaikan jumlah laba setelah pajak 1,685,989,220 pada tahun tersebut setelah sebelumnya pada tahun 2021 mengalami kerugian.

Analisis Rasio *Return On Equity* (ROE) pada PT Kerata Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2022 mengalami peningkatan meskipun sebelumnya tahun 2020 rugi, tahun 2021 jumlah kerugian menurun dan tahun 2022 mampu memperoleh laba. Hasil ROE tahun 2020 sebesar (10,08)% memiliki makna bahwa untuk setiap 100% jumlah ekuitas, perusahaan mendapatkan kerugian sebesar (10,08)%. Tahun 2021 jumlah ROE mengalami peningkatan dengan capaian jumlah kerugian yang turun sebesar (1,80)% dapat dijelaskan bahwa dari setiap 100% ekuitas yang dimiliki, perusahaan memperoleh kerugian sebesar (1,80)%. Pada tahun 2021 jumlah ROE mengalami peningkatan menjadi sebesar 5,80% dapat dijelaskan bahwa untuk setiap 100% ekuitas perusahaan mampu memperoleh keuntungan sebesar 5,80%.

Berdasarkan tabel di atas dapat juga dijelaskan bahwa tingkat rugi bersih setelah pajak PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2020 sebesar (Rp.1.736.237.692) turun menjadi (Rp.425.195.643) ditahun 2021 atau tren kerugian menurun sebesar Rp.1.311.042.049. Selanjutnya pada tahun 2022 perusahaan mampu menghasilkan laba

sebesar Rp.1.685.989.220 atau tren peningkatan dibandingkan dengan tahun 2021 meningkat sebesar Rp.2.111.184.863.

Dilihat dari tingkat ekuitas yang dimiliki perusahaan dari tahun 2020 s/d 2022 mengalami peningkatan yaitu ekuitas tahun 2020 sebesar Rp.17.225.891.969. naik menjadi Rp.23.597.652.792 ditahun 2021 dengan tren kenaikan sebesar Rp.6.371.760.823. Tahun 2022 ekuitas kembali naik menjadi sebesar Rp.29.080.184.305 dengan tren kenaikan sebesar Rp.5.482.531.513 jika dibandingkan dengan tahun 2022.

Adapun skor penilaian ROE untuk BUMN non-infrastruktur dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2

Skor Penilaian ROE untuk BUMN Non-Infrastruktur

ROE (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
$15 < \text{ROE}$	20	Sangat Sehat
$13 < \text{ROE} \leq 15$	18	Sehat
$11 < \text{ROE} \leq 13$	16	
$9 < \text{ROE} \leq 11$	14	
$7,9 < \text{ROE} \leq 9$	12	Cukup Sehat
$6,6 < \text{ROE} \leq 7,9$	10	
$5,3 < \text{ROE} \leq 6,6$	8,5	
$4 < \text{ROE} \leq 5,3$	7	Kurang Sehat

$2,5 < ROE \leq 4$	5,5	Tidak Sehat
$1 < ROE \leq 2,5$	4	
$0 < ROE \leq 1$	2	
$ROE < 0$	0	

Berdasarkan tabel penilaian tingkat kesehatan ROE maka akan dilakukan penilaian terhadap hasil pengukuran ROE dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2020 s/d tahun 2022 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.3

Penilaian Kesehatan *Return On Equity* (ROE)

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tahun	Kinerja ROE	Range Skor	Skor	Kategori
2020	(10,08)%	$ROE < 0$	0	Tidak Sehat
2021	(1,80)%	$ROE < 0$	0	Tidak Sehat
2022	5,80%	$5,3 < ROE \leq 6,6$	8,5	Cukup Sehat

Sumber : Hasil Olahan dengan MS-Excel

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja kesehatan menunjukkan bahwa kinerja ROE PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2020 mengalami kerugian dan termasuk dalam kategori tidak sehat karena nilai ROE lebih kecil dari 0. Pada tahun 2021 juga mengalami

kerugian dan dikategorikan tidak sehat dengan nilai ROE lebih kecil dari 0, dan selanjutnya pada tahun 2022 perusahaan mampu memperoleh laba dan termasuk dalam kategori cukup sehat dengan nilai ROE sebesar 5,80% berada pada skala $5,3 < ROE \leq 6,6$.

b. Imbalan Investasi (Return On Investment-ROI)

Imbalah Investasi atau *Return on investment-ROI* menggambarkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dari setiap satu rupiah aset yang digunakan.

Rumus yang digunakan adalah :

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

Berdasarkan rumus tersebut maka dapat dihitung rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 s/d tahun 2022 adalah sebagai berikut :

Tabel 4.4

Pengukuran Kinerja *Return On Investment* (ROI)

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

(dalam ribuan rupiah)

Tahun	EBIT + Penyusutan (1)	Cap Employed (2)	ROI (%) (1) : (2) x 100	Tren	
				Naik	Turun
2020	(1.007.074.012)	53.154.632.151	(1,89)	-	-
2021	224.418.884	62.716.389.921	0,36	2,25	-
2022	3.372.245.919	71.581.229.723	4,71	32,37	-

Sumber : Data Olahan dengan MS-Excel

Persentasi ROI tahun 2020 yaitu rugi sebesar (1,89) % diperoleh dari pembagian EBIT + Penyusutan sebesar (Rp. 1.007.074.012) dengan jumlah *Capital Employed* Rp.53.154.632.151. Tahun 2021 jumlah persentasi ROI sebesar 0,36% diperoleh dari Rp.224.418.884 dibagi dengan Rp.62.716.389.921. Tahun 2022 jumlah persentasi ROI sebesar 4,71% diperoleh dari EBIT + Penyusutan sebesar Rp.3.372.245.919 dibagi dengan *Capital Employed* sebesar Rp.71.581.229.723.

Analisis tren dari tahun 2020 s/d tahun 2022 mengalami peningkatan dimana tahun 2021 ROI mengalami kenaikan dibandingkan dengan tahun 2020 sebesar 2,25%, Kemudian pada tahun 2022 kembali mengalami kenaikan sebesar 4,35% jika dibandingkan dengan tahun 2021. Tren kenaikan ditahun 2021 disebabkan oleh adanya peningkatan jumlah EBIT + Penyusutan, sedangkan kenaikan ditahun 2022 juga disebabkan oleh adanya kenaikan jumlah EBIT + Penyusutan.

Hasil pengukuran rasio Imbalan Investasi atau lebih dikenal dengan *Return On Investment* (ROI) PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tabel 4.1 menunjukkan adanya peningkatan dari tahun 2020 s/d 2022. ROI tahun 2020 rugi sebesar (1,89)% memiliki makna

bahwa untuk setiap 100% jumlah *Capital Investent*, perusahaan menderita kerugian sebesar (1,89)%. Tahun 2021 jumlah ROI mengalami kenaikan menjadi sebesar 0,36% dapat dijelaskan bahwa dari setiap 100% *Capital Employed* yang dimiliki, perusahaan memperoleh keuntungan sebesar 0,36%. Pada tahun 2022 jumlah ROI kembali mengalami kenaikan menjadi sebesar 4,71% dapat dijelaskan bahwa untuk setiap 100% *Capital Employed* perusahaan memperoleh keuntungan sebesar 4,71%.

Berdasarkan tabel di atas dapat juga dijelaskan bahwa EBIT + Penyusutan PT Kereta Api Indonesia pada tahun 2020 rugi sebesar (Rp.1.007.074.012) naik menjadi Rp.224.418.884 ditahun 2021 atau tren kenaikan sebesar Rp.1.231.492.896. Tahun 2022 jumlah EBIT + Penyusutan kembali mengalami kenaikan sebesar Rp.3.372.245.919 atau tren kenaikan dibandingkan dengan tahun 2021 sebesar Rp.3.147.827.035.

Dilihat dari tingkat *Capital Employed* yang dimiliki perusahaan dari tahun 2020 s/d 2022 mengalami peningkatan yaitu *Capital Employed* tahun 2020 sebesar Rp.53.154.632.151. naik menjadi Rp. 62.716.389.921 ditahun 2021 dengan jumlah tren kenaikan sebesar Rp.9.561.757.770. Tahun 2022 *Capital Employed* naik menjadi Rp.71.581.229.723 dengan tren kenaikan sebesar Rp.8.864.839.802 jika dibandingkan dengan tahun 2022.

Untuk mengukur tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) maka dapat digunakan skor penilaian ROI untuk BUMN non-infrastruktur dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5

Skor Penilaian ROI untuk BUMN Non-Infrastruktur

ROI (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
18 < ROI	15	Sangat Sehat
15 < ROI ≤ 18	13,5	Sehat
13 < ROI ≤ 15	12	
12 < ROI ≤ 13	10,5	
10,5 < ROI ≤ 12	9	Cukup Sehat
9 < ROI ≤ 10,5	7,5	
7 < ROI ≤ 9	6	
5 < ROI ≤ 7	5	Kurang Sehat
3 < ROI ≤ 5	4	
1 < ROI ≤ 3	3	
0 < ROI ≤ 1	2	Tidak Sehat
ROI < 0	1	

Berdasarkan tabel penilaian kesehatan ROI maka akan dihitung tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 s/d tahun 2022 sebagaimana ditampilkan pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.6

Penilaian Tingkat Kesehatan *Return On Investment* (ROI)

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tahun	Kinerja ROI	Range Skor	Skor	Kategori
2020	(1,89)%	$ROI < 0$	0	Tidak Sehat
2021	0,36%	$0 < ROI \leq 1$	2	Kurang Sehat
2022	4,71%	$3 < ROI \leq 5$	4	Kurang Sehat

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja kesehatan menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia sejak tahun 2020 s/d tahun 2022 tingkat kesehatan ROI mengalami tren kenaikan. Tahun 2020 tingkat kesehatan rasio ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dikategorikan tidak sehat karena memiliki nilai ROI dibawah 0% sebesar (1,89)% artinya posisi ini berada di bawah area range $ROI < 0$ dengan nilai skor 0 dan dikategorikan tidak sehat. Pada tahun 2021 dan tahun 2022 kinerja kesehatan ROI meningkat yaitu masing-masing sebesar 0,36% dan 4,71%. Meskipun kinerja kesehatan ROI ini mengalami kenaikan namun masih dikategorikan kurang sehat karena nilai ROI berada di area range $0 < ROI \leq 1$ dengan nilai skor adalah 2 dan $3 < ROI \leq 5$ dengan nilai skor 4.

c. Rasio Kas (*Cash Ratio*)

Rasio kas (*cash ratio*) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar kewajiban lancar (jangka pendek). Ketersediaan uang kas dapat ditunjukkan dari tersedianya dana kas atau yang setara dengan kas yang dapat ditarik setiap saat. Dapat dikatakan rasio ini menunjukkan kemampuan sesungguhnya bagi perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendeknya. Rumus yang di gunakan adalah :

$$\text{Rasio Kas} = \frac{\text{Kas + Bank}}{\text{Hutang Lancar}} \times 100 = \%$$

Berdasarkan rumus rasio kas sebagaimana ditampilkan di atas maka akan dihitung rasio kas dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 s/d tahun 2022 adalah sebagai berikut :

Tabel 4.7

Penguuran Kinerja Rasio Kas PT Kereta Api Indonesia (Persero)

(dalam ribuan rupiah)

Tahun	Kas + Bank (1)	Hutang Lancar (2)	Rasio Kas (%) (1) : (2) x 100	Tren (%)	
				Naik	Turun
2020	6.609.296.498	9.281.616.345	71,21	-	-
2021	3.808.203.932	9.574.299.758	39,78	-	(31,43)
2022	5.695.720.193	9.958.123.860	57,20	17,42	-

Sumber : Data Olahan Dengan MS-Excel

Berdasarkan hasil pengukuran pada tabel 4.7 di atas dengan menggunakan Rasio Kas dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2022 dapat disimpulkan bahwa kinerja rasio kas dari PT Kereta Api Indonesia mengalami fluktuasi. Tahun 2020 capaian rasio kas sebesar 71,21%. Tahun 2021 jumlah rasio kas sebesar 39,78% atau menunjukkan tren penurunan sebesar (31,43)% jika dibandingkan dengan tahun 2020. Penurunan rasio kas tersebut diakibatkan adanya penurunan jumlah kas dan bank yang diikuti oleh kenaikan jumlah hutang lancar.

Pada tahun 2022 rasio kas mengalami kenaikan sebesar 57,20% atau tren kenaikan sebesar 17.42% dibandingkan dengan tahun 2021, kenaikan ini diakibatkan karena meningkatnya jumlah kas dan bank secara signifikan jika dibandingkan dengan jumlah kenaikan hutang lancar.

Untuk mengukur tingkat kesehatan rasio kas pada PT Kereta Api Indonesia maka dapat digunakan skor penilaian rasio kas untuk BUMN non-infrastruktur dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.8

Skor Penilaian Rasio Kas untuk BUMN Non-Infrastruktur

<i>Cash Ratio</i> = x (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
$x \geq 35$	5	Sangat Sehat
$25 \geq x < 35$	4	Sehat
$15 \geq x < 25$	3	
$10 \geq x < 15$	2	Kurang Sehat
$5 \geq x < 10$	1	
$0 \geq x < 5$	0	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel penilaian tingkat kesehatan rasio kas dan bank di atas maka kinerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2022 adalah sebagai berikut :

Tabel 4.9

Penilaian Tingkat Kesehatan Rasio Kas PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tahun	Rasio Kas	Range Skor	Skor	Kategori
2020	71,21%	$x \geq 35$	5	Sangat Sehat
2021	39,78%	$x \geq 35$	5	Sangat Sehat
2022	57,20%	$x \geq 35$	5	Sangat Sehat

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja kesehatan rasio kas menunjukkan bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2020 s/d tahun 2022 nilai rasio kas mengalami fluktuasi dan secara umum nilai tersebut berada dalam kategori sangat sehat. Tahun 2020 tingkat kesehatan rasio kas PT Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dikategorikan sangat sehat karena memiliki nilai rasio kas 71,21% artinya posisi ini berada di area range $x \geq 35$ dengan nilai skor 5 dan dikategorikan sangat sehat. Tahun 2021 kinerja kesehatan rasio kas menurun menjadi sebesar 39,78% dengan kategori sangat sehat dengan nilai skor 5. Tahun 2022 rasio kas mengalami peningkatan sebesar 57,20% dan di kategorikan sangat sehat.

Rasio kas tahun 2020 sebesar 71,21% dapat dijelaskan bahwa setiap 100% utang lancar dijamin oleh 71,21% dari kas+setara kas. Rasio kas tahun 2021 sebesar 39,78%, dapat dijelaskan bahwa setiap 100% utang lancar dijamin oleh 39,78% dari kas+setara kas. Rasio kas tahun 2022 sebesar 57,20%, dapat dijelaskan bahwa setiap 100% utang lancar dijamin oleh 57,20% kas+setara kas. Berdasarkan pengukuran tersebut menunjukkan rasio kas PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 s/d tahun 2022 telah memenuhi standar

kinerja kesehatan yang diinginkan, artinya untuk membayar kewajiban perusahaan yang jatuh tempo perusahaan harus memiliki aset lancar yang cukup.

d. Rasio Lancar (*Current Ratio*)

Rasio lancar adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa banyak aset lancar perusahaan yang tersedia untuk menutupi kewajiban lancar yang jatuh tempo. Atau rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo pada saat ditagih. Rumus yang di gunakan adalah :

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Kewajiban Lancar}} \times 100 = \%$$

Dengan menggunakan rumus yang telah disebutkan di atas maka akan dihitung besarnya rasio lancar PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 s/d tahun 2022 sebagai berikut :

Tabel 4.10

Pengukuran Rasio Lancar PT Kereta Api Indonesia (Persero)

(dalam ribuan rupiah)

Tahun	Aset Lancar (1)	Hutang Lancar (2)	Rasio Kas (%) (1) : (2) x 100	Tren (%)	
				Naik	Turun
2020	9.164.500.411	9.281.616.345	98,74	-	-

2021	9.706.681.516	9.574.299.758	101,38	2,64	-
2022	15.337.947.951	9.958.123.860	154,02	52,64	-

Sumber : Data Olahan dengan MS-Excel

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja rasio lancar menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2022 menunjukkan nilai persentasi rasio lancar yang mengalami peningkatan. Pada tahun 2020 jumlah persentasi rasio lancar PT Kereta Api Indonesia sebesar 98,74%, kemudian pada tahun 2021 kinerja rasio lancar naik sebesar 101,38% atau tren kenaikannya sebesar (2,64%) jika dibandingkan dengan tahun 2020. Sementara itu pada tahun 2022 persentasi nilai rasio lancar ini kembali mengalami peningkatan sebesar 154,02% atau dengan besarnya tren adalah sebesar 52,02% apabila dibandingkan dengan tahun 2022.

Untuk mengukur bagaimana tingkat kesehatan rasio lancar PT Kereta Api Indonesia (Persero) maka dapat digunakan skor penilaian rasio lancar untuk BUMN non-infrastruktur dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 4.11

Skor Penilaian *Current Ratio* untuk BUMN Non-Infrastruktur

<i>Current Ratio</i> = x (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
125 <= x	5	Sangat Sehat
110 <= x < 125	4	Sehat

$100 \leq x < 110$	3	
$95 \leq x < 100$	2	Kurang Sehat
$90 \leq x < 95$	1	
$x < 90$	0	Tidak Sehat

Berdasarkan tabel penilaian tingkat kesehatan maka dapat disimpulkan pengukuran tingkat kesehatan dari rasio lancar PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2020 sampai dengan tahun 2022

Tabel 4.12

Penilaian Tingkat Kesehatan Rasio Lancar

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tahun	Rasio Lancar	Range Skor	Skor	Kategori
2020	98,74	$95 \leq x < 100$	2	Kurang Sehat
2021	101,38	$100 \leq x < 110$	3	Sehat
2022	154,02	$125 \leq x$	5	Sangat Sehat

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja kesehatan rasio lancar menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2020 sampai dengan tahun 2022 mengalami peningkatan dengan nilai skor kesehatan rasio lancar pada tahun 2020 adalah 2 dengan kategori tidak sehat artinya nilai rasio lancar tersebut berada dalam range antara 95% dan 100% ($95 \leq x < 100$). Tahun 2021 tingkat kesehatan rasio lancar PT Kereta Api Indonesia

(Persero) sebesar 101,38% berada di area range antara 100% dan 110% ($100 \leq x < 110$) dengan nilai skor 3 dan dikategorikan sehat. Tahun 2022 kinerja kesehatan rasio lancar kembali meningkat menjadi 154,02% dengan kategori sangat sehat karena memiliki persentasi yang lebih besar dari 125% ($125 \leq x$) dengan nilai skor 5.

Rasio lancar tahun 2020 sebesar 98,74% dapat dijelaskan bahwa setiap 100% utang lancar dijamin oleh 98,74% aset lancar. Rasio lancar tahun 2021 sebesar 101,38%, dapat dijelaskan bahwa setiap 100% utang lancar dijamin oleh 101,38% dari aset lancar. Rasio lancar tahun 2022 sebesar 154,02%, dapat dijelaskan bahwa setiap 100% utang lancar dijamin oleh 154,02% aset lancar. Berdasarkan pengukuran tersebut menunjukkan bahwa rasio lancar PT Kereta Api Indonesia dari tahun 2020 s/d tahun 2022 telah memenuhi standar kinerja kesehatan, artinya untuk membayar kewajiban perusahaan yang jatuh tempo perusahaan memiliki jumlah aset lancar yang lebih dari cukup kecuali pada tahun 2020 dengan rasio lancar yang tidak memenuhi standar yaitu hanya 98,74%. Hasil ini dipengaruhi oleh pandemi covid 19 yang terjadi pada tahun tersebut yaitu adanya pembatasan sosia berskala besar yang dilakukan oleh pemerintah.

e. *Collection Periods (CP)*

Rasio ini digunakan untuk mengukur periode rata-rata yang diperlukan untuk mengumpulkan piutang (dalam satuan hari). Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa *Collection Periods* (CP) dapat dirumuskan :

$$CP = \frac{\text{Total Piutang Usaha}}{\text{.....}} \times 365 \text{ hari} = \text{.....Kali}$$

Tabel 4.13

Pengukuran Kinerja Rasio Collection Periods (CP)

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

(dalam ribuan rupiah)

Tahun	TTL Piutang Usaha	Ttl Pendapatan	Rasio CP (kali) (1) : (2) x 365	Tren (%)	
				Naik	Turun
2019	885.503.274	26.251.715.281	12,31	-	-
2020	505.619.918	18.074.850.763	10,21	-	(2,10)
2021	1.149.769.019	17.916.775.924	23,42	13,21	-
2022	1.496.341.130	25.577.639.010	21,35	-	(2,07)

Sumber : Data Olahan dengan MS-Excel

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja rasio *Collection Periods* menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2019 s/d tahun 2022 nilai rasio CP berfluktuasi. Tahun 2019 tingkat rasio CP sebesar 12,31 kali. Tahun 2020 tingkat rasio CP PT Kereta Api

Indonesia (Persero) turun menjadi 10,21 kali atau tren penurunan sebesar (2,10) kali dibandingkan dengan tahun 2019. Tahun 2021 kinerja rasio CP naik menjadi 23,42 kali atau tren kenaikannya sebesar 13,21 kali jika dibandingkan dengan tahun 2020. Tahun 2022 rasio CP kembali mengalami penurunan menjadi 21,35 kali atau besarnya tren penurunan sebesar (2,07kali) jika dibandingkan dengan tahun 2021. Untuk melakukan penilaian tingkat kesehatan CP maka digunakan skor penilaian sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut ini :

Tabel 4.14

Skor Penilaian *Collection Periods* untuk BUMN Non-Infrastruktur

CP = x (hari)	Perbaikan = x (hari)	Skor	Kategori
		Non Infra	
$x \leq 60$	$x > 35$	5	Sangat Sehat
$60 < x \leq 90$	$30 < x \leq 35$	4,5	Sehat
$90 < x \leq 120$	$25 < x \leq 30$	4	
$120 < x \leq 150$	$20 < x \leq 25$	3,5	Cukup Sehat
$150 < x \leq 180$	$15 < x \leq 20$	3	
$180 < x \leq 210$	$10 < x \leq 15$	2,4	Kurang Sehat
$210 < x \leq 240$	$6 < x \leq 10$	1,8	
$240 < x \leq 270$	$3 < x \leq 6$	1,2	Tidak Sehat
$270 < x \leq 300$	$1 < x \leq 3$	0,6	
$300 < x$	$0 < x \leq 1$	0	

Oleh karena perhitungan penentuan bobot skor CP yang akan digunakan pada penilaian aspek keuangan memerlukan adanya perhitungan perbaikan CP maka terlebih dahulu perlu dilakukan perhitungan perbaikan CP, dan setelah itu dipilih hasil CP yang paling tinggi antara hasil CP dengan perbaikan CP. Sebagaimana ditunjukkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.15

Perbaikan Skor Penilaian *Collection Periods*

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tahun	CP	Perbaikan	Skor CP	Skor Perbaikan	Skor Penilaian *)
2019	12,31	-	-	-	-
2020	10,21	(2,10)	5	0	5
2021	23,42	13,21	5	2,4	5
2022	21,35	(2,07)	5	0	5

Berdasarkan tabel skor perbaikan CP dapat dijelaskan bahwa : pada tahun 2020 terjadi perbaikan hari rasio CP yang disebabkan adanya penurunan rasio CP pada tahun 2020 (dibandingkan dengan tahun 2019) sebesar 10,21 kali sehingga hasil ini diperbaiki dengan mengacu kepada rasio perbaikan dengan skor perbaikan sebesar 0. Selanjutnya hasil skor perbaikan tersebut dibandingkan dengan skor CP dengan nilai tertinggi adalah skor CP sebesar 5 kali sehingga yang dijadikan sebagai indikator adalah skor terbaik yaitu skor CP sebesar 5 kali. Tahun 2021 perbaikan CP sebesar 13,21 kali dengan nilai skor perbaikan sebesar 2,4 kali jika dilihat skor CP 5 itulah yang memiliki skor terbaik yang dijadikan penilaiannya. Selanjutnya tahun 2022 skor CP sebesar 21,35 kali dengan nilai skor 5 sedangkan nilai skor perbaikan adalah (2,07) dengan nilai 0, maka yang akan dijadikan skor akhir penilaian adalah skor CP terbaik yaitu 5.

f. ***Perputaran Persediaan (PP)***

Rasio ini digunakan untuk mengukur periode rata-rata yang diperlukan untuk peredaran persediaan (dalam satuan hari). Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa perputaran persediaan (PP) dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$PP = \frac{\text{Total Persediaan}}{\text{.....}} \times 365 \text{ hari} = \text{.....Kali}$$

Tabel 4.16

Rasio Perputaran Persediaan (PP) PT Kereta Api Indonesia (Persero)

(dalam ribuan rupiah)

Tahun	TTL Persediaan	TTL Pend Usaha	Rasio PP (kali) (1) : (2) x 365	Tren (%)	
				Naik	Turun
2019	1.064.705.347	26.251.715.281	14,80	-	-
2020	912.156.310	18.074.850.763	18,42	3,62	-
2021	893.780.639	17.916.775.924	18,21	-	(0,21)
2022	1.145.313.941	25.577.639.010	16,34	-	(1,86)

Sumber : Data Olahan MS-Excel

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja rasio PP menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2019 s/d tahun 2022 nilai rasio PP mengalami fluktuasi. Tahun 2019 tingkat rasio PP sebesar 14,80. Tahun 2020 tingkat rasio PP mengalami peningkatan sebesar 18,42 kali atau tren peningkatannya sebesar 3,62 kali dibandingkan dengan tahun 2019. Tahun 2021 kinerja rasio PP menurun sebesar 18,21 kali atau tren

penurunan sebesar (0,21) kali jika dibandingkan dengan tahun 2020. Tahun 2022 rasio PP mengalami penurunan sebesar 16,34 kali atau besarnya tren turun sebesar (1.86) kali jika dibandingkan dengan tahun 2021. Untuk melakukan penilaian tingkat kesehatan PP maka digunakan skor penilaian kesehatan perputaran persediaan sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut ini :

Tabel 4.17

Skor Penilaian Perputaran Persediaan untuk BUMN Non-Infrastruktur

PP = x (hari)	Perbaikan = x (hari)	Skor	Kategori
		Non Infra	
$x \leq 60$	$35 < x$	5	Sangat Sehat
$60 < x \leq 90$	$30 < x \leq 35$	4,5	Sehat
$90 < x \leq 120$	$25 < x \leq 30$	4	
$120 < x \leq 150$	$20 < x \leq 25$	3,5	Cukup Sehat
$150 < x \leq 180$	$15 < x \leq 20$	3	
$180 < x \leq 210$	$10 < x \leq 15$	2,4	Kurang Sehat
$210 < x \leq 240$	$6 < x \leq 10$	1,8	
$240 < x \leq 270$	$3 < x \leq 6$	1,2	Tidak Sehat
$270 < x \leq 300$	$1 < x \leq 3$	0,6	
$300 < x$	$0 < x \leq 1$	0	

Oleh karena perhitungan penentuan bobot skor PP yang akan digunakan pada penilaian aspek keuangan memerlukan adanya perhitungan perbaikan PP maka terlebih

dahulu perlu dilakukan perhitungan perbaikan PP, dan setelah itu dipilih hasil PP yang paling tinggi (terbaik) antara hasil skor PP dengan skor perbaikan PP. Sebagaimana ditunjukkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.18
Perbaikan Skor Penilaian Perputaran Persediaan
PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tahun	PP	Perbaikan	Skor CP	Skor Perbaikan	Skor Penilaian *)
2019	14,80	-	-	-	-
2020	18,42	3,62	5	1,2	5
2021	18,21	(0,21)	5	0	5
2022	16,34	(1,86)	5	0	5

Berdasarkan tabel skor perbaikan PP dapat dijelaskan bahwa : pada tahun 2020 terjadi perbaikan hari rasio PP yang disebabkan adanya peningkatan rasio PP pada tahun 2020 (dibandingkan dengan tahun 2019) sebesar 3,62 kali sehingga hasil ini diperbaiki dengan mengacu kepada rasio perbaikan dengan skor 1,2. Hasil skor tersebut dibandingkan dengan skor PP dengan nilai tertinggi adalah skor PP sebesar 5 kali sehingga yang dijadikan sebagai indikator adalah skor PP sebesar 5 kali. Tahun 2021 perbaikan sebesar 0,21 kali dengan nilai 0 sedangkan nilai skor PP sebesar 5, jika dibandingkan maka yang digunakan adalah nilai skor tertinggi yaitu 5. Tahun 2022 rasio PP 16,34 dengan perbaikan (1.86) dengan nilai skor 0 jika dibandingkan dengan skor PP maka yang tertinggi adalah skor 5 PP yang dijadikan sebagai skor penilaiannya.

g. Total Asset Turn Over (TATO)

Rasio ini digunakan untuk mengukur periode rata-rata yang diperlukan untuk peredaran persediaan (dalam satuan hari). Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa *Total Asset Turn Over* (TATO) dapat dirumuskan sebagai berikut :

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

* *Capital Employed* adalah posisi pada akhir tahun buku total Aktiva dikurangi Aktiva Tetap Dalam Pelaksanaan.

Tabel 4.19

Pengukuran Rasio TATO PT Kereta Api Indonesia (Persero)

(dalam ribuan rupiah)

Tahun	TTL Pendapatan	Capital Employed	Rasio CP (kali) (1) : (2) x 100	Tren (%)	
				Naik	Turun
2019	26.251.715.281	44.905.547.441	58,46	-	-

2020	18.074.850.763	53.154.632.151	34,00	-	(24,46)
2021	17.916.775.924	62.716.389.921	28,57	-	(5,44)
2022	25.577.639.010	71.581.229.723	35,73	7,16	-

Sumber : Data Olahan dengan MS-Excels

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja rasio TATO menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2019 s/d tahun 2022 nilai rasio TATO berfluktuasi. Tahun 2019 tingkat rasio TATO sebesar 58,46%. Tahun 2020 tingkat rasio TATO mengalami penurunan sebesar 34,00% atau tren penurunan sebesar (24,46)% jika dibandingkan dengan tahun 2019. Tahun 2021 kinerja rasio TATO menurun sebesar 28,57% atau tren penurunan sebesar (5,44)% jika dibandingkan dengan tahun 2020. Tahun 2022 rasio TATO mengalami peningkatan sebesar 35,73% atau besarnya tren peningkatan sebesar 7,16% jika dibandingkan dengan tahun 2021. Untuk melakukan penilaian tingkat kesehatan rasio TATO maka digunakan skor penilaian kesehatan TATO sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut ini :

Tabel 4.20

Skor Penilaian TATO untuk BUMN Non-Infrastruktur

TATO = x (hari)	Perbaikan = x (hari)	Skor	Kategori
		Non Infra	
$120 < x$	$20 < x$	5	Sangat Sehat
$105 < x \leq 120$	$15 < x \leq 20$	4,5	Sehat
$90 < x \leq 105$	$10 < x \leq 15$	4	
$75 < x \leq 90$	$5 < x \leq 10$	3,5	Cukup Sehat
$60 < x \leq 75$	$0 < x \leq 5$	3	
$40 < x \leq 60$	$x \leq 0$	2,5	Kurang Sehat
$20 < x \leq 40$	$x < 0$	2	
$x < 20$	$x < 0$	1,5	Tidak Sehat

Oleh karena perhitungan penentuan bobot skor TATO yang akan digunakan pada penilaian aspek keuangan memerlukan adanya perhitungan perbaikan TATO maka terlebih dahulu perlu dilakukan perhitungan perbaikan TATO, dan setelah itu dipilih hasil TATO yang paling tinggi antara hasil skor TATO dengan skor perbaikan TATO. Sebagaimana ditunjukkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.21

Perbaikan Skor Penilaian TATO

PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tbk

Tahun	TATO	Perbaikan	Skor TATO	Skor Perbaikan	Skor Penilaian *)
-------	------	-----------	-----------	----------------	-------------------

2019	58,46	0	0	0	0
2020	34,00	(24,46)	2	1,5	2
2021	28,57	(5,44)	2	1,5	2
2022	35,73	7,16	2	3,5	3,5

Berdasarkan tabel skor perbaikan TATO dapat dijelaskan bahwa : pada tahun 2020 terjadi perbaikan rasio TATO yang disebabkan adanya penurunan rasio TATO (dibandingkan dengan tahun 2019) sebesar 34,00% sehingga hasil ini diperbaiki dengan mengacu kepada rasio perbaikan dengan skor 1,50. Hasil skor tersebut dibandingkan dengan skor TATO sebelumnya 2, maka nilai tertinggi adalah skor skor TATO sebesar 2 sehingga yang dijadikan sebagai indikator adalah skor TATO sebesar 2. Tahun 2021 terjadi perbaikan nilai skor TATO karena terjadi penurunan rasio sebesar 28,57% dengan skor perbaikan TATO sebesar 1,5. Jika dibandingkan antara skor TATO sebelumnya yaitu 2 dengan skor perbaikan TATO 1,5 maka dengan demikian skor yang digunakan adalah skor TATO tertinggi yaitu sebesar 2. Tahun 2022 terjadi peningkatan skor TATO sebesar 35,73% dengan skor 2, selanjutnya dilakukan perbaikan dengan selisih 7,16% dengan skor 3,5, karena skor perbaikan TATO lebih tinggi dari skor TATO maka skor perbaikan yang dijadikan sebagai skor penilaiannya yaitu 3,5.

h. Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Aset (TMS terhadap TA)

Rasio total modal sendiri dengan total aktiva menunjukkan persentase investasi dalam total aktiva yang telah dibelanjai dengan dana yang berasal dari modal sendiri. Surat

Keputusan Menteri BUMN Nomor 100 (2002) menyatakan bahwa rasio total modal sendiri terhadap total aset dapat dirumuskan sebagai berikut :

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

Tabel 4.22

Rasio TMS terhadap TA PT Kereta Api Indonesia (Persero)

(dalam ribuan rupiah)

Tahun	TTL Modal Sendiri	Total Aset	Rasio TMS (kali) (1) : (2) x 100	Tren (%)	
				Naik	Turun
2019	19,805,624,463	44,905,547,441	44,11	-	-
2020	17,225,891,969	53,154,632,151	32,41	-	(11,70)
2021	23,597,652,792	62,716,389,921	37,63	5,22	-
2022	29,080,184,305	71,581,229,723	40,63	3,00	-

Sumber : Data Olahan dengan MS-Excel

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja rasio TMS terhadap TA menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2020 s/d tahun 2022 nilai rasio TMS terhadap TA mengalami peningkatan. Tahun 2020 tingkat rasio TMS terhadap TA PT Kereta Api Indonesia sebesar 32,41%. Tahun 2021 kinerja rasio TMS terhadap TA naik sebesar 37,63% atau tren kenaikan sebesar 5,22% jika dibandingkan dengan tahun 2020. Tahun 2022 rasio TMS

terhadap TA mengalami peningkatan dengan nilai sebesar 40,63% atau besarnya tren peningkatan sebesar 3.00% jika dibandingkan dengan tahun 2021. Untuk melakukan penilaian tingkat kesehatan rasio TMS terhadap TA maka digunakan skor penilaian kesehatan TMS terhadap TA sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut ini :

Tabel 4.23

Skor Penilaian TMS terhadap TA untuk BUMN Non-Infrastruktur

TMS thd TA (%)	Skor	Kategori
	Non Infra	
$x < 0$	0	Tidak Sehat
$0 \leq x < 10$	4	Kurang Sehat
$10 \leq x < 20$	6	
$20 \leq x < 30$	7,25	Cukup Sehat

$30 \leq x < 40$	10	Sangat Sehat
$40 \leq x < 50$	9	Sehat
$50 \leq x < 60$	8,5	
$60 \leq x < 70$	8	
$70 \leq x < 80$	7,5	Cukup Sehat
$80 \leq x < 90$	7	
$90 \leq x < 100$	6,5	Kurang Sehat

Tabel 4.24

Pengukuran Tingkat Kesehatan Rasio TMS terhadap TA

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Tahun	Kinerja TMS	Range Skor	Skor	Kategori
2020	32,41%	$30 \leq x < 40$	10	Sangat Sehat
2021	37,63%	$30 \leq x < 40$	10	Sangat Sehat
2022	40,63%	$40 \leq x < 50$	9	Sehat

Berdasarkan tabel pengukuran kinerja kesehatan menunjukkan bahwa kinerja TMS terhadap TA dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2020 s/d tahun 2022 mengalami peningkatan dengan kategori sangat sehat dan seht. Tahun 2020 perusahaan dapat dikategorikan sangat sehat karena memiliki nilai kinerja TMS terhadap TA sebesar 32,41% dimana posisi ini berada di atas range $30 \leq x < 40$ dengan nilai skor 10 kategori sangat sehat. Tahun 2021 perusahaan dikategorikan sangat sehat karena memiliki nilai kinerja TMS terhadap TA sebesar 37,63% dimana posisi ini berada di atas range 30% dan $< 40\%$ dengan

nilai skor 10 kategori sangat sehat. Tahun 2022 perusahaan dikategorikan sehat karena memiliki nilai kinerja TMS terhadap TA sebesar 40,63% dimana posisi ini berada di antara range 40% dan < 50% dengan nilai skor 9 kategori sehat.

4.2.2 Penilaian Tingkat Kesehatan Untuk Seluruh Aspek Keuangan BUMN

Pedoman BUMN dalam menilai kinerjanya tertuang dalam Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor : KEP-100/MBU/2002 tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara. Berikut ini penggolongan tingkat kesehatan BUMN berdasarkan Keputusan Menteri BUMN No Kep-100/MBU/2002:

Tabel 4.25

Penilaian Tingkat Kesehatan BUMN untuk Seluruh Aspek

Tingkat Kesehatan	Kriteria Tingkat Sehat secara Keseluruhan
	(Aspek Keuangan, Aspek Operasional, dan Aspek Administari)
Sehat	
AAA	>95
AA	$80 < TS < 95$
A	$65 < TS < 80$
Kurang Sehat	
BBB	$50 < TS < 65$

BB	$40 < TS < 50$
B	$30 < TS < 40$
Tidak Sehat	
CCC	$20 < TS < 30$
CC	$10 < TS < 20$

Tingkat kesehatan BUMN ditetapkan berdasarkan penilaian terhadap kinerja perusahaan untuk tahun buku yang bersangkutan yang meliputi tiga aspek penilaian dengan bobot masing-masing sebagai berikut :

	Infrastruktur	Non-Infrastruktur
1. Aspek Keuangan	50%	70%
2. Aspek Operasional	35%	15%
3. Aspek Administrasi	15%	15%

Total bobot yang diperlukan untuk mengetahui kategori tingkat kesehatan BUMN adalah 100% dimana total bobot aspek keuangan untuk BUMN infrastruktur sebesar 50% dan BUMN non infrastruktur sebesar 70%. Dalam penelitian ini yang digunakan adalah aspek non infrastruktur mengingat lokasi penelitian PT Kereta Api Indonesia bukan merupakan perusahaan yang bergerak dibidang infrastruktur. Bobot kategori penilaian adalah 70% untuk aspek keuangan dan aspek operasional 15% serta aspek administrasi 15% sehingga total penilaian 100%.

Mengingat aspek operasional dan aspek administrasi dalam penelitian ini tidak dinilai maka aspek penilaian tersebut akan diekuivalenkan. Menurut Sutrisno (2007:34) agar dapat diperoleh hasil akhir kategori kesehatan BUMN maka bobot dari hasil penilaian aspek keuangan dibuat ekuivalennya. Cara membuat aspek keuangan agar ekuivalen adalah dengan membagi hasil akhir bobot penilaian dari delapan rasio dengan 70% untuk BUMN non infrastruktur dan 50% untuk BUMN infrastruktur.

4.2.3 Penilaian Tingkat Kesehatan Keuangan BUMN Tahun 2020

Berdasarkan tabel di atas maka dapat disimpulkan hasil penilaian kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagaimana disimpulkan pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.26

Penilaian Aspek Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor:KEP-100/MBU/2002 Tahun 2020

Tahun	Indikator	Hasil	Interval	Skor (Non Infra)	Skor Maksimal	Kategori
2020	ROE	(10,08)%	$ROE < 0$	0	20	Tidak Sehat
	ROI	(1,89)%	$ROI < 0$	0	15	Tidak Sehat
	Cash Ratio	71,21%	$x \geq 35$	5	5	Sangat Sehat
	Current Ratio	98,74%	$95 \leq x < 100$	2	5	Kurang Sehat
	Collection Periods	10,21 kali	$x \geq 35$	5	5	Sangat Sehat
	Perputaran Pers	18,42 kali	$x \leq 60$	5	5	Sangat Sehat
	TATO	34,00%	$20 < x \leq 40$	2	5	Kurang Sehat

	TMS thd TA	32,41%	$30 \leq x < 40$	10	10	Sangat Sehat
Total Skor				29	70	KURANG SEHAT
Tingkat Kesehatan Skor Non Infrastruktur 70% (diekuivalenkan)				41,43		
Kategori Tingkat Kesehatan dengan range $40 < TS < 50$				BB		

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan total skor indikator rasio ROE, ROI, Cash Ratio, Current Ratio, Collection Periods, Perputaran Persediaan, TATO, dan TMS terhadap TA adalah sebesar 66. Karena indikator aspek operasional dan aspek administrasi tidak dinilai maka total skor penilaian tersebut di ekuivalenkan dengan total skor non infrastruktur yaitu $(66 : 70) * 100 = 94\%$. Dengan demikian nilai hasil perhitungan ekuivalen adalah sebesar 94% yang dikategorikan AA yaitu Sehat

4.2.4 Penilaian Tingkat Kesehatan Keuangan BUMN Tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas maka dapat disimpulkan hasil penilaian kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagaimana disimpulkan pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.27

Penilaian Aspek Keuangan PT KAI Berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor:KEP-100/MBU/2002 Tahun 2021

Tahun	Indikator	Hasil	Interval	Skor (Non Infra)	Skor Maksimal	Kategori
2021	ROE	(1,80)%	$ROE < 0$	0	20	Tidak Sehat
	ROI	0,36%	$0 < ROI \leq 1$	2	15	Kurang Sehat
	Cash Ratio	39,78%	$x \geq 35$	5	5	Sangat Sehat

	<i>Current Ratio</i>	101,38 %	$100 \leq x < 110$	3	5	Sehat
	<i>Collection Periods</i>	23,42 kali	$x \geq 35$	5	5	Sangat Sehat
	Perputaran Pers	18,21 kali	$x \leq 60$	5	5	Sangat Sehat
	TATO	28,57%	$20 < x \leq 40$	2	5	Kurang Sehat
	TMS thd TA	37,63%	$30 \leq x < 40$	10	10	Sangat Sehat
Total Skor				32	70	
Tingkat Kesehatan Skor Non Infrastruktur 70% (diekuivalenkan)				45,71		KURANG
Kategori Tingkat Kesehatan dengan range $40 < TS < 50$				BB		SEHAT

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan total skor indikator rasio ROE, ROI, Cash Ratio, Current Ratio, Collection Periods, Perputaran Persediaan, TATO, dan TMS terhadap TA tahun 2019 adalah sebesar 59. Karena indikator aspek operasional dan aspek administrasi tidak dinilai maka total skor penilaian tersebut di ekuivalenkan dengan total skor non infrastruktur yaitu $(59 : 70) * 100 = 84$. Dengan demikian nilai hasil perhitungan ekuivalen adalah sebesar 84% yang dikategorikan AA yaitu kurang sehat.

4.2.5 Penilaian Tingkat Kesehatan Keuangan BUMN Tahun 2022

Berdasarkan tabel di atas maka dapat disimpulkan hasil penilaian kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagaimana disimpulkan pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.28

Penilaian Aspek Keuangan PT KAI Berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor:KEP-100/MBU/2002 Tahun 2022

Tahun	Indikator	Hasil	Interval	Skor (Non Infra)	Skor Maksimal	Kategori
2022	ROE	5,80%	$5,3 < ROE \leq 6,6$	8,5	20	Sehat
	ROI	4,71%	$3 < ROI \leq 5$	2	15	Kurang Sehat
	Cash Ratio	57,20%	$x \geq 35$	5	5	Sangat Sehat
	Current Ratio	154,02%	$125 \leq x$	5	5	Sangat Sehat
	Collection Periods	21,35 kali	$x \geq 35$	5	5	Sangat Sehat
	Perputaran Pers	16,34 kali	$x \leq 60$	5	5	Sangat Sehat
	TATO	7,16%	$5 < x \leq 10$	3,5	5	Cukup Sehat
	TMS thd TA	40,63%	$40 \leq x < 50$	9	10	Sehat
Total Skor				43	70	KURANG SEHAT
Tingkat Kesehatan Skor Non Infrastruktur 70% (diekuivalenkan)				61,43		
Kategori Tingkat Kesehatan dengan range $50 < TS < 65$				BBB		

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan total skor indikator rasio ROE, ROI, Cash Ratio, Current Ratio, Collection Periods, Perputaran Persediaan, TATO, dan TMS terhadap TA tahun 2021 adalah sebesar 61. Karena indikator aspek operasional dan aspek administrasi tidak dinilai maka total skor penilaian tersebut di ekuivalenkan dengan total skor non infrastruktur yaitu $(61 : 70) * 100 = 87$. Dengan demikian nilai hasil perhitungan ekuivalen adalah sebesar 87% yang dikategorikan AA yaitu kurang sehat.

4.2.6 Kesimpulan Hasil Penilaian Tingkat Kesehatan Keuangan BUMN PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2020 s/d Tahun 2022

Untuk lebih jelasnya hasil pengukuran tingkat kesehatan dapat disimpulkan sebagai berikut :

Tabel 4.29

Kesimpulan Hasil Penilaian Tingkat Kesehatan Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002

Tahun	Range Nilai	Skor	Predikat
2020	Total Skor	29	Sehat
	Tingkat Kesehatan Skor Non Infrastruktur 70% (diekuivalenkan)	41,43%	
	Kategori Tingkat Kesehatan dengan range $80 < TS \leq 95$	AA	
2021	Total Skor	32	Sehat
	Tingkat Kesehatan Skor Non Infrastruktur 70% (diekuivalenkan)	45,71%	
	Kategori Tingkat Kesehatan dengan range $80 < TS \leq 95$	AA	
2022	Total Skor	43	Sehat
	Tingkat Kesehatan Skor Non Infrastruktur 70% (diekuivalenkan)	61,43%	
	Kategori Tingkat Kesehatan dengan range $80 < TS \leq 95$	AA	

4.3 Pembahasan

4.3.1 Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan SK Menteri BUMN

Nomor : KEP-100/MBU/2002 tahun 2020

Tingkat kesehatan rasio keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2020 berdasarkan hasil pengukuran SK Menteri BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002 tahun 2020 perusahaan non infrastruktur memperoleh predikat BB dengan kategori “Kurang Sehat”. Total nilai yang diperoleh adalah sebesar 41,43% (setelah diekuivalenkan) dengan range nilai skor adalah $40 < TS \leq 50$. Berdasarkan hasil penilaian tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) termasuk dalam kategori kurang sehat BB dan masih perlu untuk ditingkatkan lagi kinerja keuangannya untuk mencapai predikat sempurna AAA. Faktor yang dominan turut mempengaruhi laba perusahaan pada tahun 2020 adalah menurunnya jumlah penumpang kereta api yang disebabkan oleh adanya pandemi covid 19 dan kebijakan pemerintah terhadap pembatasan sosial berskala besar sehingga penumpang kereta api mengalami penurunan yang cukup signifikan.

Penilaian kinerja kesehatan PT Kereta Api Indonesia tahun 2020 yang kurang sehat tersebut terlihat pada capaian kinerja rasio profitabilitas dengan indikator ROE yang memperoleh skor terendah yaitu 0% dari skor maksimal sebesar 20%. Hasil ini menunjukkan bahwa perusahaan tidak mampu menghasilkan dan justru mengalami kerugian sebesar (Rp.1.736.237.692) dari jumlah modal sendiri yaitu sebesar Rp.17.225.891.969 sehingga predikat yang dicapai untuk rasio ROE adalah tidak sehat. Kinerja ROE ini masih harus ditingkatkan lagi oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk mencapai predikat sehat dengan nilai maksimal 20.

Penilaian kinerja kesehatan dengan indikator ROI PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2020 dilihat dari kemampuan memperoleh laba dari jumlah *capital employed* (ROI)

terlihat dengan capaian indikator skor “Tidak Sehat” yaitu 0% dari skor maksimal sebesar 15%. Capaian kategori yang tidak sehat ini disebabkan perusahaan belum mampu menghasilkan laba sebelum bunga dan pajak pada tahun 2020 dan justru mengalami kerugian sebesar (Rp.1.007.074.012) dari jumlah *capital employed* yaitu sebesar Rp.53.154.632.151. Capaian kinerja kesehatan ROI tahun 2020 yang tidak sehat ini sebaiknya harus ditingkatkan lagi oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sehingga predikat kesehatannya adalah sehat.

Kinerja likuiditas berupa cash ratio pada tahun 2020 memperoleh nilai skor 5 dengan kategori sangat sehat. Hasil tersebut di peroleh dengan membandingkan total kas dan setara kas pada tahun 2020 dengan jumlah hutang lancar dengan nilai rasio sebesar 71,21%. Hasil dari rasio kas dan setara kas ini menunjukkan bahwa perusahaan masih sehat dan mampu memaksimalkan jumlah kas dan setara kas untuk memenuhi hutang lancar yang akan jatuh tempo khususnya dilihat dari ketersediaan kas dan setara kas yang dimiliki perusahaan. Berdasarkan penilaian rasio kas dan setara kas bahwa nilai rasio dengan skor 5 tetap harus dipertahankan untuk ketersediaan dana kas dalam membayar hutang lancar yang jatuh tempo.

Kinerja likuiditas lainnya berupa current ratio memiliki kinerja yang tidak maksimal dengan nilai skor tertinggi adalah 2 dengan kategori kurang sehat. Hasil tersebut di peroleh dengan membandingkan total aset lancar pada tahun 2020 dengan jumlah hutang lancar dengan capaian nilai rasio 98,74%. Hasil current ratio ini menunjukkan bahwa perusahaan kurang memiliki cadangan aset lancar untuk memenuhi hutang lancar yang akan jatuh

tempo. Rendahnya rasio ini disebabkan karena tingginya nilai perkiraan berupa pinjaman yang diberikan.

Hasil penilaian *Collection Periods* (CP) pada tahun 2020 memperoleh skor maksimal sebesar 5 dengan kategori sangat sehat. Perhitungan *collection periods* dilakukan dengan cara perbaikan yaitu pengurangan CP pada tahun 2019 dengan CP pada tahun 2020. Berdasarkan penilaian kesehatan memperoleh skor sebesar 5. Selanjutnya skor perbaikan 5 dibandingkan dengan skor CP dan diambil adalah nilai yang tertinggi yaitu 5.

Collection Periods PT Kereta Api Indonesia menunjukkan hasil yang sangat sehat artinya perusahaan mampu menjaga tingkat perputaran piutang selama satu tahun. Secara rata-rata perusahaan hanya memerlukan waktu sebanyak 10 hari untuk menagih piutangnya menjadi kas.

Kinerja perputaran persediaan pada tahun 2020 dengan skor PP tertinggi 5 dengan kategori sangat sehat. Secara rata-rata perusahaan memerlukan waktu 18 hari untuk dapat mengubah persediaan menjadi penjualan. Semakin kecil nilai rasio ini akan semakin baik yaitu menunjukkan banyaknya persediaan yang mampu dijual atau digunakan dalam kurun waktu 18 hari. Persedian yang ada pada PT Kereta Api Indonesia adalah nilai persediaan yang digunakan dalam operasional perusahaan seperti suku cadang, pelumas, minyak solar dll.

Kinerja rasio perputaran total aset atau total aset turn over (TATO) pada tahun 2020 dengan nilai skor TATO tertinggi yaitu 2 dengan kategori kurang sehat. Hasil tersebut di peroleh dengan membandingkan total pendapatan dengan jumlah capital employed sebesar

34%. Semakin tinggi rasio ini semakin baik artinya menunjukkan tingkat efektivitas perusahaan dalam penggunaan seluruh aset yang dimilikinya untuk menghasilkan pendapatan. Rendahnya nilai TATO pada tahun 2020 lebih disebabkan oleh menurunnya jumlah pendapatan perusahaan yang disebabkan oleh pandemi covid 19.

Penilaian kinerja rasio TMS terhadap Aktiva pada tahun 2020 yaitu memperoleh nilai skor sebesar 32,41% dari skor maksimal sebesar 10%. Rasio ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu meningkatkan jumlah investasi aktiva dari modal sendiri yang dimilikinya. Semakin rendah rasio ini menunjukkan perusahaan lebih banyak menggunakan hutang untuk membiayai asetnya.

4.3.2 Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan SK Menteri BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002 tahun 2021

Tingkat kesehatan rasio keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2021 berdasarkan hasil pengukuran SK Menteri BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002 perusahaan non infrastruktur memperoleh predikat BB dengan kategori kurang sehat. Total nilai yang diperoleh adalah sebesar 45,71% (setelah diekuivalenkan) dengan range nilai skor adalah $40 < TS \leq 50$. Hasil penilaian tingkat kesehatan termasuk dalam kategori kurang sehat dengan kategori BB. Dilihat capaian kinerja kesehatan tahun 2021 mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan tahun 2020 yang lalu. Peningkatan total nilai skor kesehatan tersebut disebabkan karena adanya kenaikan tingkat capaian laba perusahaan. untuk lebih jelasnya dibahas dalam analisis berikut ini.

Penilaian kinerja kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2021 terlihat pada capaian kinerja rasio profitabilitas dengan indikator ROE yang masih memperoleh skor sebesar 0 dari skor maksimal sebesar 20. Hasil ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu untuk meningkatkan jumlah laba dibandingkan dengan tahun lalu yang justru mengalami kerugian. Jika dibandingkan dengan capaian ROE tahun 2020 maka terjadi tren penurunan jumlah kerugian sebesar 8,28%. Kinerja ROE ini harus lebih ditingkatkan lagi oleh PT KAI untuk mencapai predikat sehat dengan nilai maksimal 20 mengingat masa pandemi covid 19 pada tahun 2021 sudah berangsur angsur mengalami penurunan.

Penilaian kinerja kesehatan dengan indikator ROI PT Kereta Api Indonesia tahun 2021 dilihat dari kemampuan memperoleh laba dari jumlah *capital employed* (ROI) terlihat dengan capaian indikator skor yang belum maksimal yaitu 0,36% dari skor maksimal sebesar 15%. Hasil ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu meningkatkan jumlah EBIT pada tahun 2021 dari jumlah *capital employed*. Jika dibandingkan dengan hasil ROI tahun 2020 maka terdapat tren peningkatan sebesar 2,25%. Peningkatan ini disebabkan oleh adanya kenaikan jumlah laba perusahaan sebelum bunga dan pajak. Meskipun terjadi peningkatan terhadap rasio ini namun capaian kinerja kesehatan ROI tahun 2021 masih termasuk dalam kategori kurang sehat dan sebaiknya lebih ditingkatkan lagi oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sehingga predikat kesehatannya menjadi sangat sehat.

Kinerja likuiditas berupa cash ratio pada tahun 2021 memperoleh nilai skor 5 dengan kategori sangat sehat. Jika dibandingkan dengan capaian kinerja rasio kas dengan tahun 2020 maka rasio ini mengalami penurunan sebesar 31,43%. Hasil dari rasio kas dan setara

kas ini menunjukkan bahwa perusahaan masih termasuk dalam kategori sangat sehat dan masih mampu memaksimalkan jumlah kas dan setara kas untuk memenuhi hutang lancar yang akan jatuh tempo khususnya dilihat dari ketersediaan kas dan setara kas yang dimiliki perusahaan.

Kinerja likuiditas current ratio pada tahun 2021 memiliki kinerja yang sehat dengan nilai skor tertinggi adalah 3. Hasil tersebut di peroleh dengan membandingkan total aset lancar dengan jumlah hutang lancar dengan nilai rasio 101,38%. jika dibandingkan dengan tahun 2020 maka terdapat tren kenaikan rasio sebesar 2,64%. Kenaikan ini disebabkan adanya kenaikan jumlah aset lancar yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan kenaikan hutang lancar.

Hasil penilaian *Collection Periods* (CP) pada tahun 2021 memperoleh skor maksimal sebesar 5 dengan kategori sangat sehat. Perhitungan *collection periods* dilakukan dengan cara perbaikan yaitu pengurangan CP pada tahun 2020 dengan CP pada tahun 2021 dan selanjutnya akan diambil adalah nilai yang tertinggi yaitu 5. Secara rata rata tingkat perputaran piutang adalah 23 kali artinya piutang perusahaan dapat menjadi kas dalam jangka waktu 23 hari lamanya. Penilaian kinerja yang sangat sehat ini sesuai dengan jenis perusahaan yaitu perusahaan jasa angkutan yang notabene hasil pendapatan yang diperoleh sebagai besar adalah tunai.

Kinerja perputaran persediaan pada tahun 2021 dengan skor PP tertinggi 5 dengan kategori sangat sehat. Secara rata-rata persediaan mampu di konversi menjadi penjualan atau barang yang siap dipakai dengan jangka waktu 18 hari. Penilaian kinerja yang sangat

sehat ini lebih disebabkan karena perusahaan ini adalah perusahaan jasa angkutan yang notabene nilai persediaan yang dimiliki adalah persediaan yang digunakan dalam kegiatan operasional dan bukan nilai persediaan barang dagangan yang akan dijual sehingga perputarannya cenderung stabil.

Kinerja rasio perputaran total aset atau total aset turn over (TATO) pada tahun 2021 dengan nilai skor TATO tertinggi yaitu 2 dengan kategori kurang sehat. Hasil TATO yang kurang baik ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu memaksimalkan jumlah pendapatannya untuk meningkatkan jumlah investasi terhadap aset. Hasil ini juga mengindikasikan adanya penurunan jumlah pendapatan yang diakibatkan oleh dampak pandemi covid 19.

Penilaian kinerja rasio TMS terhadap Aktiva pada tahun 2021 yaitu memperoleh nilai skor sebesar 37,63% dengan nilai skor maksimal 10 dan predikatnya sangat sehat. Jika dibandingkan dengan tahun 2020 maka terjadi peningkatan sebesar 5,22% artinya perusahaan mampu meningkatkan jumlah modal sendiri demikian pula jumlah total aset yang juga mengalami peningkatan.

4.3.3 Tingkat Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan SK Menteri

BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002 tahun 2022

Kinerja kesehatan rasio keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 2022 berdasarkan hasil pengukuran SK Menteri BUMN Nomor : KEP-100/MBU/2002 memperoleh predikat BBB dengan kategori kurang sehat. Total nilai yang diperoleh adalah sebesar 61,43% (setelah diekuivalenkan) dengan range nilai skor adalah $50 < TS \leq 65$. Hasil

penilaian tingkat kesehatan termasuk dalam kategori kurang sehat. Dilihat capaian kinerja kesehatan tahun 2022 perusahaan mengalami peningkatan kinerja jika dibandingkan dengan tahun 2021 dengan predikat kurang sehat kategori peringkat ke dua BB. Peningkatan predikat kesehatan tersebut disebabkan karena adanya peningkatan tingkat capaian laba perusahaan ditahun 2022 yang sebelumnya tahun 2021 perusahaan memperoleh kerugian.

Penilaian kinerja kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2022 terlihat pada capaian kinerja rasio profitabilitas dengan indikator ROE yang mampu memperoleh laba dengan skor 8,5 dari skor maksimal sebesar 20. Hasil ini menunjukkan bahwa perusahaan sudah mampu untuk meningkatkan jumlah laba dibandingkan dengan tahun lalu yang justru mengalami kerugian. Jika dibandingkan dengan capaian ROE tahun 2021 maka terjadi tren peningkatan jumlah laba sebesar 4%. Kinerja ROE ini harus lebih ditingkatkan lagi oleh PT Kereta Api Indonesia untuk mencapai predikat sehat dengan nilai maksimal 20 mengingat masa pandemi covid 19 pada tahun 2022 sudah mengalami penurunan.

Penilaian kinerja kesehatan dengan indikator ROI PT Kereta Api Indonesia tahun 2021 dilihat dari kemampuan memperoleh laba dari jumlah *capital employed* (ROI) terlihat dengan capaian indikator skor yaitu 4,71% dari skor maksimal sebesar 15%. Hasil ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu meningkatkan jumlah EBIT pada tahun 2022 dari jumlah *capital employed*. Jika dibandingkan dengan hasil ROI tahun 2021 maka terdapat tren peningkatan sebesar 4,35%. Peningkatan ini disebabkan oleh adanya kenaikan

jumlah laba perusahaan sebelum bunga dan pajak. Meskipun terjadi peningkatan terhadap rasio ini namun capaian kinerja kesehatan ROI tahun 2021 masih termasuk dalam kategori kurang sehat dan sebaiknya lebih ditingkatkan lagi oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sehingga predikat kesehatannya menjadi sangat sehat.

Kinerja likuiditas berupa cash ratio pada tahun 2022 memperoleh nilai skor 5 dengan kategori sangat sehat. Jika dibandingkan dengan capaian kinerja rasio kas dengan tahun 2021 maka rasio ini mengalami peningkatan sebesar 17,42%. Hasil dari rasio kas dan setara kas ini menunjukkan bahwa perusahaan masih termasuk dalam kategori sangat sehat dan masih mampu memaksimalkan jumlah kas dan setara kas untuk memenuhi hutang lancar yang akan jatuh tempo khususnya dilihat dari ketersediaan kas dan setara kas yang dimiliki perusahaan.

Kinerja likuiditas current ratio pada tahun 2022 memiliki kinerja yang sehat dengan nilai skor tertinggi adalah 5. Hasil tersebut di peroleh dengan membandingkan total aset lancar dengan jumlah hutang lancar dengan nilai rasio 154,02%. jika dibandingkan dengan tahun 2021 maka terdapat tren kenaikan rasio sebesar 52,64%. Kenaikan ini disebabkan adanya kenaikan jumlah aset lancar yang cukup signifikan terutama jumlah kas dan setara kas jika dibandingkan dengan kenaikan hutang lancar.

Hasil penilaian *Collection Periods* (CP) pada tahun 2022 memperoleh skor maksimal sebesar 5 dengan kategori sangat sehat. Perhitungan *collection periods* dilakukan dengan cara perbaikan yaitu pengurangan CP pada tahun 2021 dengan CP pada tahun 2022 dan selanjutnya akan diambil adalah nilai yang tertinggi yaitu 5. Secara rata rata tingkat

perputaran piutang adalah 21 kali artinya piutang perusahaan dapat menjadi kas dalam jangka waktu 21 hari lamanya. Penilaian kinerja yang sangat sehat ini sesuai dengan jenis perusahaan yaitu perusahaan jasa angkutan yang notabene hasil pendapatan yang diperoleh sebagian besar adalah tunai dan bukan kredit sehingga jumlah piutang lebih kecil dari jumlah kas yang diterima.

Kinerja perputaran persediaan pada tahun 2022 dengan skor PP tertinggi 5 dengan kategori sangat sehat. Secara rata-rata persediaan mampu di konversi menjadi penjualan atau barang yang siap dipakai dengan jangka waktu 16 hari. Penilaian kinerja yang sangat sehat ini lebih disebabkan karena perusahaan ini adalah perusahaan jasa angkutan yang notabene nilai persediaan yang dimiliki adalah persediaan yang digunakan dalam kegiatan operasional dan bukan nilai persediaan barang dagangan yang akan dijual sehingga perputarannya cenderung stabil.

Kinerja rasio perputaran total aset atau total aset turn over (TATO) pada tahun 2022 dengan nilai skor TATO tertinggi yaitu 3,5 dengan kategori cukup sehat. Hasil TATO yang kurang ini menunjukkan bahwa perusahaan belum mampu memaksimalkan jumlah pendapatannya untuk meningkatkan jumlah investasi terhadap aset. Hasil ini juga mengindikasikan adanya penurunan jumlah pendapatan yang diakibatkan oleh dampak pandemi covid 19.

Penilaian kinerja rasio TMS terhadap Aktiva pada tahun 2021 yaitu memperoleh nilai skor sebesar 40,63% dengan nilai skor maksimal 9 dan predikatnya sehat. Jika dibandingkan dengan tahun 2021 maka terjadi peningkatan sebesar 3% artinya perusahaan mampu

meningkatkan jumlah modal sendiri demikian pula jumlah total aset yang juga mengalami peningkatan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan hasil analisis kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN No. KEP-100/MBU/2002 dari tahun 2020 s/d tahun 2022 termasuk dalam kategori **“Kurang Sehat”**. Jumlah skor penilaian mengalami peningkatan seiring dengan menurunnya tingkat pandemi covid 19. Pada tahun 2020 jumlah total skor kesehatan keuangan yang diekuivalenkan sebesar 41,43% dengan kategori “Kurang Sehat” predikat BB selanjutnya pada tahun 2021 mengalami peningkatan menjadi sebesar 45,71%, dengan kategori “Kurang Sehat” predikat BB, kemudian pada tahun 2022 kembali mengalami peningkatan sebesar 61,43% dengan kategori “Kurang Sehat” predikat BBB.

Rendahnya tingkat kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) disebabkan oleh menurunnya nilai ROE, ROI, dan rasio TATO. Penurunan rasio ini diakibatkan oleh capaian jumlah pendapatan yang rendah akibat pandemi covid 19 sehingga mengakibatkan perusahaan menderita kerugian. PT Kereta Api Indonesia (Persero) mampu memperoleh laba pada tahun 2022 seiring dengan menurunnya pandemi covid 19.

5.2 Saran

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero) perlu meningkatkan kinerja rasio ROE, ROI dan rasio TATO. Yaitu dengan cara meningkatkan jumlah laba perusahaan dan mengefisienkan pengeluaran beban operasional.
2. Bagi peneliti selanjutnya untuk meneliti kinerja keuangan lainnya yang berkaitan dengan rasio modal kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Fahmi Irham, 2011. *Analisis Kinerja Keuangan*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Gita Pratiwi, 2012. *Analisis Pengukuran Kinerja Berdasarkan KEP-100/MBU/2002 pada PG. Djombang Baru. Jurnal Ekonomi*. (Online), (jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/article/504/57/article.pdf, diakses 18 September 2017)
- Harahap Sofyan Syafri, 2013. *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Kasmir, 2008. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Munawir, 2007. *Analisis Laporan Keuangan Edisi Keempat*. Yogyakarta: Liberty Yogyakarta.
- Reza Prayoga, 2014. *Analisis Kinerja Keuangan PT Pegadaian (Persero) Berdasarkan KEPMEN BUMN Nomor KEP-100/MBU//2002 (Periode Tahun 2009-2012)*. (Online), (repository.unib.ac.id/8131/, diakses 20 September 2017)
- Sartika Ekawati dkk, 2016. *Analisis Rasio Keuangan dalam Menilai Kinerja Keuangan pada PT Pegadaian (Persero) Cabang Pinrang. Jurnal Riset Edisi V*. (Online), (economicsbosowa.unibos.id, di akses 17 September 2017)
- Silvani Inanda, 2007. *Analisis Laporan Keuangan Sebagai Alat Penilaian Kinerja Keuangan pada PT Pertamina EP. Area Rantau- Aceh Tamiang*. (Online), (academia.edu, diakses 20 September 2017)
- Sugiyono, 2007. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2013. *Cara Mudah Menyusun Skripsi, Tesis, dan Disertasi*. Yogyakarta: Alfabeta.

Wicak Lingga Bahara dkk, 2015. *Analisis Tingkat Kesehatan Perusahaan dari Aspek Keuangan Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 (Studi kasus pada PT ADHI KARYA (Persero) Tbk periode 2012-2014)*. *Jurnal Administrasi Bisnis*. (Online), Vol 26, No 1, (<http://download.portalgaruda.org>, diakses 2 Oktober 2017)

Antara News, 2014. *Laba Garuda anjlok 89,89 persen pada 2013*. (Online), (antaranews.com, diakses 27 Oktober 2017)

Bursa Efek Indonesia, 2017. *Laporan Keuangan*. (Online), (www.idx.com, diakses 18 September 2017)

Kementrian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia, 2017. *Keputusan Menteri BUMN KEP-100/MBU/2002 tanggal 04 juni 2002*. (Online), (<http://jdih.bumn.go.id/lihat/KEP-100/MBU/2002>, diakses 18 September 2017)

