

Memprediksi Tingkat Kelangsungan Usaha PT KAI Melalui Pendekatan Altman Z-Score

Haris

STMT Trisakti

stmt@indosat.net.id

harisharisse@yahoo.com

Olfabri

STMT Trisakti

stmt@indosat.net.id

Riza Lestari

STMT Trisakti

stmt@indosat.net.id

ABSTRACT

PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) a State Owned Enterprises which currently is one of the major players in the ground transportation services industry has long been actively involved in the business of land transportation services. This study is limited in the scope of the analysis of the ratio-financial analysis, and then formulated using Altman z-score method. Ratio analysis is done based on financial data obtained from PT. Kereta Api Indonesia Indonesia ranging from 2012 to 2013. Then the figures obtained will be correlated with theories relevant financial, in order to obtain valid results that can be scientifically defensible. Furthermore, a comparison test as a reference in determining the potential failure of the items in the financial statements, and determine which of the posts have a strong and significant correlation. Media that can be used to examine the health condition of the company was a financial report consists of the Balance Sheet or Statement of Profit / loss, or results of operations, Cash Flow Statement, Statement of Changes in Financial Position. The financial reports produced by the management of a company is the end result of the process of business activities undertaken by the existing components in the company. The financial statements are made to account for the activities of the company to the owner and provide information about the financial position of the company has been achieved against the parties concerned.

Keywords : *Financial Performance and business sustainability*

ABSTRAK

PT KAI merupakan salah satu BUMN yang telah lama menjadi salah satu perusahaan besar yang menjalankan layanan transportasi darat. Penelitian ini dibatasi pada analisis rasio keuangan yang diformulasikan menggunakan metode Altman Z Score. Analisis rasio ini dibuat berdasarkan data keuangan PT. KAI periode 2012-2013. Angka-angka yang didapatkan ini kemudian dikorelasikan dengan menggunakan teori-teori keuangan yang relevan dalam rangka mendapatkan hasil yang valid dan secara ilmiah dapat dipertanggungjawabkan. Selanjutnya dilakukan tes perbandingan guna menentukan potensi kegagalan pada item-item dalam laporan keuangan dan menentukan pos-pos mana yang memiliki korelasi yang signifikan. Media yang dapat digunakan untuk hal tersebut adalah neraca keuangan, pernyataan laba rugi, atau hasil-hasil operasi, laporan cash-flow, dan laporan perubahan posisi keuangan. Laporan keuangan yang dihasilkan oleh manajemen merupakan hasil akhir dari aktivitas bisnis sebuah perusahaan. Laporan keuangan dibuat untuk mempertanggungjawabkan kegiatan perusahaan kepada pemilik perusahaan dan menyediakan informasi mengenai posisi keuangan yang telah diraih.

Kata kunci: kinerja keuangan dan bisnis yang berkelanjutan

PENDAHULUAN

Usaha jasa transportasi, khususnya kereta api, tidak bisa dipisahkan dari kehidupan sehari-hari masyarakat, terutama penduduk di pulau Jawa dan Sumatera. Sebagai alat penunjang utama aktivitas perekonomian masyarakat, moda transportasi darat ini juga merupakan salah satu alternatif dalam mengatasi kemacetan jalan raya, khususnya di pulau Jawa. Badan Usaha ini dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia, sebuah badan usaha milik negara yang berada di bawah pengawasan Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia.

Industri jasa transportasi -khususnya transportasi darat layakanya kereta api- merupakan salah satu industri yang sangat strategis pada saat ini. Hal ini karena kebutuhan akan jasa transportasi yang murah bagi masyarakat kelas menengah ke bawah di Indonesia sudah merupakan kebutuhan yang mendesak. Sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT. Kereta Api Indonesia dituntut untuk mendapatkan keuntungan semaksimal mungkin melalui kegiatan operasi bisnisnya, yaitu jasa transportasi darat, baik angkutan penumpang maupun barang. Meskipun krisis moneter yang berlanjut kepada krisis ekonomi pada 1998 sampai dengan 2009 telah mengakibatkan beberapa perusahaan angkutan darat mengalami kegagalan --- seperti angkutan bis antarkota antarprovinsi, tetapi yang pasti hal ini tidak membuat industri jasa transportasi darat di Indonesia runtuh.

Walaupun demikian, ternyata PT. Kereta Api Indonesia tetap mampu tampil dominan dengan menguasai porsi penguasaan pasar hampir 40% di Pulau Jawa. Hal ini disebabkan keunggulan dari segi sarana, prasarana, dukungan finansial, dan didukung oleh pengalaman bisnis transportasi darat yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia selama puluhan tahun sejak zaman kemerdekaan. Kondisi ini tentunya akan memberikan kontribusi yang sangat signifikan terhadap tingkat profitabilitas dari PT. Kereta Api Indonesia. Derajat profitabilitas sebuah perusahaan ini juga akan berpengaruh secara positif terhadap nilai solvabilitas perusahaan tersebut. Dalam hal ini, tingkat solvabilitas sebuah perusahaan akan menentukan penilaian manajemen, para pemegang saham, serta konsumen terhadap kondisi perusahaan tersebut.

Berkaitan dengan uraian di atas, penulis terdorong untuk mengkaji fungsi pengelolaan keuangan di PT. Kereta Api Indonesia guna mengetahui sejauh mana tingkat kesehatan perusahaan ini melalui pengukuran potensi kegagalan (nilai Z-Score). Fungsi manajemen keuangan dalam mengelola sebuah perusahaan sangat penting, mengingat efisiensi kegiatan usaha dan kualitas mutu kebijakan perusahaan akan tercermin dalam penggunaan sumber-sumber keuangan yang ada pada laporan keuangan perusahaan. Oleh karena itu, untuk menganalisis permasalahan di atas penulis menggunakan model persamaan analisis, yakni metode Altman Z-Score.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sebagai dasar dalam melakukan analisis diperlukan sejumlah data-data pendukung. Data tersebut diperoleh dari laporan keuangan tahunan PT. KAI, antara 2012 dan 2013. Resume mengenai data-data tersebut di tunjukan pada tabel 1. dan tabel 2, berikut ini.

Tabel 1 Data Keuangan PT. KAI (Neraca dalam Rupiah)

Neraca	Dalam Rupiah	
	2013	2012
	Audited	Audited
Aktiva Lancar	3.617.902.426.087	2.242.005.996.730
Aktiva Tidak Lancar	10.990.392.615.731	6.476.953.857.446
Investasi Properti	698.366.978	945.263.762
Aktiva Tetap	9.769.473.337.316	5.675.721.837.234
Jumlah Aktiva	14.608.295.041.818	8.718.959.854.177
Kewajiban Lancar	4.189.342.417.322	2.109.656.723.414
Kewajiban Tidak Lancar	4.689.900.883.068	1.430.297.432.880
Total Kewajiban	8.879.243.300.390	3.539.954.156.294
Ekuitas	5.729.051.741.428	5.179.005.697.882
Jumlah Kewajiban dan Ekuitas	14.608.295.041.818	8.718.959.854.177
Modal Kerja Bersih	-571.439.991.235	132.349.273.316
Laba di tahan	669.202.921.083	669.202.921.083

Sumber : Laporan Keuangan PT KAI Tahun 2013

Tabel 2 Data Keuangan PT. KAI (Laba Rugi dalam Rupiah)

Laporan Laba Rugi	Dalam Rupiah	
	2013	2012
	Audited	Audited
Penjualan	7.128.922.754.953	6.323.313.540.373.
Beban Pokok Penjualan	4.890.199.163.142	4.531.506.158.336
Laba Kotor	2.238.723.591.811	1.791.807.382.036
Beban Usaha	1.413.913.183.389	1.168.776.490.077
Laba Usaha	824.810.408.422	623.030.891.959
Beban Bunga	(299.201.889.828)	(71.447.854.332)

Beban Lain-lain	(285.090.199.421)	(101.785.039.088)
EBT	539.720.209.001	521.245.852.871
Pajak kini	(138.568.389.750)	(155.148.371.000)
Pajak Tangguhan	(30.156.851.606)	2.238.200.393
Laba Bersih	370.994.967.645	368.335.682.263
Laba Bersih per saham dasar (Rupiah Penuh)	112.540	134.159

Sumber : Laporan Keuangan PT KAI Tahun 2013

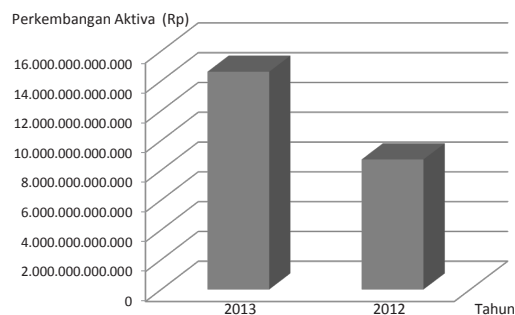
Dari tabel neraca di atas dapat diketahui nilai aktiva PT. KAI selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013, terlihat adanya peningkatan jumlah aktiva dari 2012 ke 2013. Agar lebih mudah untuk menilai pertumbuhan aktiva, maka akan lebih mudah jika data aktiva disajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut.

Tabel 3 Pertumbuhan Aktiva PT KAI (dalam Rupiah)

Item Perhitungan	2013	2012
Jumlah Aktiva	14.608.295.041.818	8.718.959.854.177
Pertumbuhan Aktiva	67,56%	-

Sumber : Data diolah

Agar lebih mudah memahami perkembangan aktiva, maka data aktiva akan disajikan dalam bentuk grafik sebagai berikut.



Data Diolah

Gambar 1 Grafik Perkembangan Aktiva PT KAI (dalam Rupiah)

Sebagaimana terlihat pada Tabel 1, dapat dijelaskan bahwa asset growth PT.KAI pada periode antara 2012-2013 mengalami peningkatan sebesar 67,56 %. Dari laporan laba rugi dapat diketahui perkembangan penjualan PT. KAI selama periode antara 2012 s/d 2013. Sebagaimana terlihat pada Tabel 2, dapat diketahui bahwa perkembangan penjualan PT. KAI selama periode 2012 s/d 2013 menunjukkan trend atau kecenderungan adanya peningkatan dalam penjualan.

Dengan demikian, untuk penjualan pun perlu diketahui juga sejauh mana kemampuan dari peningkatan penjualan tersebut akan memengaruhi peluang keberhasilan atau kegagalan perusahaan selama periode pengamatan. Untuk mengetahui kemampuan PT. KAI dalam hal peningkatan penjualan lebih lanjut akan diukur dalam persentase pertumbuhan penjualan dapat dilihat pada tabel berikut.

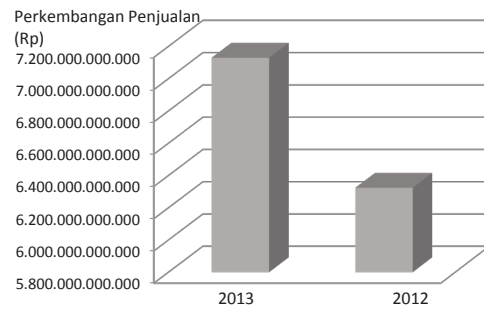
Tabel 4 Perhitungan Pertumbuhan Penjualan PT. KAI (dalam Rupiah)

Item Perhitungan	2013	2012
Penjualan	7.128.922.754.953	6.323.313.540.373
Pertumbuhan Penjualan	12,75%	-

Sumber : Laporan Keuangan PT KAI Tahun 2013

Sebagaimana terlihat pada Tabel 4, dalam hal ini dapat dijelaskan bahwa pertumbuhan penjualan PT. KAI pada periode antara 2012-2013 adalah sebesar 12,75 %. Agar lebih mudah untuk menilai perkembangan penjualan, maka akan lebih mudah jika data perkembangan penjualan

disajikan dalam bentuk grafik sebagai berikut :



Data diolah

Gambar 2 Grafik Perkembangan Penjualan PT. KAI (dalam Rupiah)

Selanjutnya dengan tujuan untuk menilai keuangan PT. KAI dalam membiayai operasionalnya, maka perlu dinilai kemampuannya berdasarkan modal kerja (*working capital*). Adapun cara perhitungan untuk menentukan besarnya *working capital* dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5 Perhitungan Working Capital PT. KAI (dalam Rupiah)

Perhitungan Modal Kerja	2013	2012
Aktiva Lancar (Current Assets)	3.617.902.426.087	2.242.005.996.730
Hutang Lancar (Current Liabilities)	4.189.342.417.322	2.109.656.723.414
Modal Kerja (Working Capital)	-571.439.991.235	132.349.273.316

Sumber : Data diolah

Dari Tabel 5 dapat diketahui hasil perhitungan *Working Capital* PT. KAI sebagai selisih antara *current assets* dengan *current liabilities* selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013.

Sebagaimana terlihat pada Tabel 5, dapat diketahui perkembangan *working*

capital PT. KAI selama periode 2012 dan 2013 menunjukkan trend atau kecenderungan adanya penurunan *working capital*. Hal ini disebabkan hutang lancar yang lebih besar dibandingkan dengan harta lancar khususnya pada 2013.

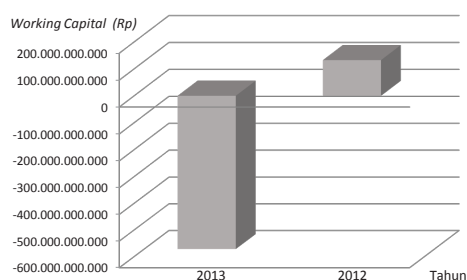
Dengan tujuan untuk mengetahui kemampuan PT. KAI dalam hal peningkatan *working capital*, lebih lanjut akan diukur dalam persentase pertumbuhan *working capital*. Mengenai perhitungan untuk pertumbuhan *working capital* dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 6 Perhitungan Pertumbuhan Working Capital PT. KAI (dalam Rupiah)

Item Perhitungan	2013	2012
Modal Kerja (Working Capital)	-571.439.991.235	132.349.273.316
Pertumbuhan (working Capital)	-332,52%	-

Sumber : Data Diolah

Pada Tabel 6, dapat dijelaskan bahwa pertumbuhan *Working Capital* PT. KAI pada periode antara 2012 – 2013 adalah sebesar -332.52%. Selanjutnya data-data *working capital* dapat disajikan dalam bentuk grafik akan yang tampak sebagai berikut.



Sumber : Data Diolah

Gambar 3 Grafik Perkembangan Working Capital PT. KAI (dalam Rupiah)

Sebagai persiapan untuk melakukan analisis dengan metode Altman Z Score, maka terlebih dahulu harus dikumpulkan data-data yang diperlukan untuk menghitung rasio-rasio yang ada dalam metode ini. Data-data yang diperlukan terdiri dari *Total Assets*, *working capital*, *retained earning*, *EBIT*, *equity* dan *book value of debt* dan *sales*. Mengenai pos-pos keuangan tersebut perlu dijelaskan bahwa *Total Assets*, *working capital*, *retained earning*, *equity*, dan *book value of debt* dapat dilihat pada laporan keuangan di bagian neraca. Sementara untuk *Sales* dan *EBIT* dapat dilihat pada bagian laporan laba rugi. Dan untuk *working capital*, perlu dihitung terlebih dahulu sebagai selisih antara *Current Assets* dengan *Current liabilities* yang ada di bagian neraca.

Berdasarkan data-data yang ditunjukkan pada tabel 7, maka nilai rasio-rasio X1, X2, X3, X4 dan X5 dapat dihitung. Adapun untuk tahap berikutnya rasio-rasio tersebut digunakan untuk menentukan nilai Z-Score dari PT. KAI antara 2012 s/d 2013. Setelah dilakukan perhitungan dengan menggunakan data-data yang telah diperoleh, hasil perhitungan untuk rasio X1 s/d X5 dari PT. KAI terlihat pada Tabel 8.

Setelah dilakukan perhitungan dan nilai dari tiap-tiap rasio (X1 s/d X5) diketahui, maka perhitungan nilai Z-Score dapat dilakukan. Tabel 9 adalah hasil perhitungan Z-Score untuk 2012 s/d 2013.

Pada tabel 9 dapat diketahui nilai Z-Score yang dihitung dengan metode Altman untuk PT. KAI antara 2012 s/d 2013. Dengan berpedoman pada ketentuan

kualifikasi Altman, maka kualifikasi untuk PT. KAI antara 2012 hingga 2013 pun akan dapat ditentukan. Berdasarkan ketentuan tersebut, kualifikasi untuk PT. KAI antara 2012 s/d 2013 dalam Tabel 10.

Dari Tabel 10, dapat diketahui kualifikasi PT. KAI antara 2012 s/d 2013 berdasarkan pencapaian Z-Score tidak pernah berada dalam kondisi sehat. Secara keseluruhan kinerja keuangan dari PT. KAI selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013 bisa dikatakan masih belum bisa dinyatakan baik. Kondisi seperti ini memerlukan pembenahan pengelolaan keuangan secara sungguh-sungguh agar kedepannya dapat dicapai kualifikasi kinerja keuangan yang lebih baik dan sehat.

Pada rasio likuiditas X_1 telah dilakukan pengamatan untuk melihat perkembangan atau perubahan pencapaian rasio ini. Tabel 11 yang menunjukkan perkembangan rasio likuiditas X_1 selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013.

Tabel 11 Hasil Perhitungan X_1 Untuk PT. KAI Antara 2012-2013

Nama Perusahaan	Tahun	X_1
PT. KAI	2013	-0,04692
PT. KAI	2012	0,01824

Sumber : Data Diolah

Dengan memperhatikan Tabel 11 terlihat trend yang menunjukkan adanya penurunan likuiditas. Jelas nyata bahwa penurunan garis trend ini terjadi karena

pihak manajemen tidak melakukan upaya pembenahan yang sungguh-sungguh berkaitan dengan likuiditas perusahaan.

Pada rasio profitabilitas X_2 dilakukan pengamatan untuk melihat perkembangan atau perubahan pencapaian rasio ini. Tabel 12 yang menunjukkan perkembangan rasio profitabilitas X_2 selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013.

Tabel 12 Hasil Perhitungan X_2 Untuk PT. KAI Antara 2012-2013

Nama Perusahaan	Tahun	X_2
PT. KAI	2013	0,06412
PT. KAI	2012	0,10752

Sumber : Data diolah

Dengan memperhatikan tabel 12 di atas, dapat diketahui selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013, terlihat adanya penurunan kemampuan perusahaan dalam hal profitabilitas yang diukur dari besarnya nilai rasio laba ditahan per total asset. Ini menunjukkan bahwa PT. KAI tidak atau belum bisa mengakumulasi laba selama dua tahun perusahaan beroperasi.

Selanjutnya, pada rasio profitabilitas X_3 dilakukan pengamatan untuk melihat perkembangan atau perubahan pencapaian rasio ini. Berikut adalah tabel yang menunjukkan perkembangan rasio profitabilitas X_3 selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013.

Tabel 13 Hasil Perhitungan X3 Untuk PT. KAI Antara 2012-2013

Nama Perusahaan	Tahun	X₃
PT. KAI	2013	0,08382
PT. KAI	2012	0,13926

Sumber : Data Diolah

Dengan memperhatikan tabel di atas dapat diketahui selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013, terlihat adanya penurunan kemampuan perusahaan dalam hal profitabilitas yang diukur dari keuntungan sebelum bunga dan pajak (EBIT) per total asset. Berdasarkan pencapaian rasio profitabilitas X3 ini terlihat terjadi penurunan. Hal ini berarti kemampuan PT. KAI dalam menghimpun perolehan EBIT mengalami penurunan.

Selanjutnya, pada rasio aktivitas X4 pun telah dilakukan pengamatan untuk melihat perkembangan dalam hal pencapaian aktivitas usaha yang dilakukan perusahaan. Berikut adalah tabel yang menunjukkan perkembangan rasio aktivitas X4 selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013.

Tabel 14 Hasil Perhitungan X4 Untuk PT. KAI Antara 2012-2013

Nama Perusahaan	Tahun	X₄
PT. KAI	2013	0,38712
PT. KAI	2012	0,8778

Sumber : Data Diolah

Dengan memperhatikan tabel di atas dapat diketahui selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013, menunjukkan adanya penurunan kemampuan perusahaan dalam hal pencapaian hasil yang terkait dengan aktivitas yang dilakukan perusahaan/manajemen. Sebagai indikator pengukuran untuk rasio ini adalah perbandingan jumlah modal sendiri atau equity terhadap nilai buku hutang selama periode tersebut. Berdasarkan pencapaian rasio X4 menunjukkan penurunan antara 2012 dengan tahun 2013. Artinya perusahaan ini terbebani dengan hutang atau kewajiban yang ada pada saat ini.

Selanjutnya, pada rasio aktivitas X5 pun telah dilakukan pengamatan untuk melihat perkembangan atau perubahan pencapaian rasio ini. Berikut adalah tabel yang menunjukkan perkembangan rasio aktivitas X5 selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013.

Tabel 15 Hasil Perhitungan X5 Untuk PT. KAI Antara 2012-2013

Nama Perusahaan	Tahun	X₅
PT. KAI	2013	0,48312
PT. KAI	2012	0,718

Sumber : Data Diolah

Dengan memperhatikan tabel di atas dapat diketahui selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013, terlihat adanya penurunan kemampuan perusahaan dalam hal aktivitas penjualan yang dilakukan. Sebagai indikator pengukuran untuk rasio ini adalah perbandingan jumlah penjualan

terhadap total aktiva selama periode tersebut.

Dari hasil perhitungan dan analisis yang telah dilakukan terdapat banyak kekurangan yang harus di benahi oleh manajemen PT. KAI. Selama periode pengamatan antara 2012 s/d 2013 diketahui kelima rasio menunjukkan pelemahan dalam hal pencapaian likuiditas *working capital per total asset* (X1), *retained earning per total asset* (X2), profitabilitas laba di tahan per *total assets* (X2), EBIT per *total assets* (X3) dan aktivitas penjualan per *total assets* (X5). Lemahnya rasio-rasio ini menunjukkan bahwa perusahaan (PT. KAI) selama ini belum mampu mengoptimalkan kinerja keuangannya yang di diperoleh dari kegiatan operasional. Dengan demikian terdapat indikasi bahwa PT. KAI dalam membiayai kegiatan operasionalnya sangat tinggi, dan hal ini sangat memberatkan perusahaan.

Dengan dibukanya *double track* di jalur utara yang menghubungkan Jakarta dengan Surabaya diperkirakan pendapatan perusahaan akan mengalami peningkatan akibat adanya kenaikan terhadap *demand* jasa logistik yang berbasis perkeretaapian. Kalkulasi dengan ilmu keuangan dapat diprediksi pendapatan perusahaan sekitar Rp 8,6 triliun (US \$ 689,66) pada semester pertama tahun 2014, naik 123 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2013. Perusahaan akan membukukan Rp 326 miliar laba bersih pada semester pertama tahun 2014, naik 20 persen dari periode yang sama tahun 2013. Dengan dibukanya *double track* PT. KAI akan

menyediakan layanan logistik untuk Pertamina mengangkut bahan bakar, layanan yang sama dengan perusahaan-perusahaan Coca Cola, Aqua, serta Krakatau Steel. Diharapkan pendapatan perusahaan dapat mencapai target Rp 10,70 triliun tahun 2014, naik dari Rp 8,6 triliun dibanding dengan tahun 2013 lalu, dimana Rp 3,09 triliun diharapkan berasal dari transportasi logistik. Perusahaan diharapkan membukukan Rp 650 miliar laba tahun 2014, naik 13 persen dari Rp 560 miliar di tahun 2013. Seluruh sistem *double-track*, yang membentang 727 km dari Jakarta ke Surabaya, tidak hanya meningkatkan kapasitas kereta api tetapi juga mengurangi waktu perjalanan antara dua kota itu yang sebelumnya 11 – 13 jam menjadi hanya 8 – 10 jam. PT. KAI juga akan menambahkan hingga 15 kereta api barang baru tahun 2014, dengan empat di antaranya berlokasi di Sumatera untuk mengangkut batubara, yang merupakan tulang punggung perusahaan untuk pendapatan bisnis logistik.

SIMPULAN

Selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013, ditemukan kelima rasio menunjukkan pelemahan pada pengamatan 2012 dan juga berlanjut pada 2013. Dalam hal ini, kualifikasi PT. KAI antara 2012 dan 2013 berdasarkan pencapaian Z-Score tidak pernah berada dalam kondisi sehat. Namun kinerja keuangan 2012 sedikit lebih baik jika dibandingkan dengan 2013. Kondisi ini memerlukan pembenahan pengelolaan keuangan secara sungguh-sungguh agar kedepannya dapat dicapai

kualifikasi kinerja keuangan yang lebih baik dan sehat.

Pencapaian likuiditas working capital per total asset (X1) yang mengalami penurunan pada 2013 dibandingkan dengan tahun 2012. Terlihat jelas *trend* yang menunjukkan adanya penurunan likuiditas. Working capital yang bernilai positif mencerminkan bahwa perusahaan mampu untuk melunasi hutang jangka pendeknya. Sebaliknya working capital yang negatif menandakan bahwa perusahaan tidak mampu untuk membayar kewajiban jangka pendeknya yang dijamin dengan harta lancarnya. Hal ini terjadi karena pihak manajemen tidak melakukan upaya pembenahan yang sungguh-sungguh berkaitan dengan likuiditas perusahaan.

Retained earning per total asset (X2), selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013, terlihat adanya penurunan kemampuan perusahaan dalam hal profitabilitas yang diukur dari besarnya nilai rasio laba ditahan per *total asset*. Ini menunjukkan bahwa PT. KAI tidak atau belum bisa mengakumulasi laba selama perusahaan beroperasi. Demikian pula halnya dengan Profitabilitas laba ditahan per total assets (X3) selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013, terlihat adanya penurunan kemampuan perusahaan dalam hal profitabilitas yang diukur dari keuntungan sebelum bunga dan pajak (EBIT) per total asset. Hal ini berarti kemampuan PT. KAI dalam menghimpun perolehan EBIT mengalami penurunan.

Pada rasio EBIT per total assets (X4) selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013, menunjukkan penurunan kemampuan perusahaan dalam hal pencapaian hasil yang terkait dengan aktivitas yang dilakukan perusahaan. Artinya perusahaan ini terbebani dengan hutang atau kewajiban yang ada pada saat ini. Sementara, rasio aktivitas penjualan per total assets (X5) selama periode pengamatan antara 2012 dan 2013, terlihat jelas penurunan kemampuan perusahaan dalam hal aktivitas penjualan yang dilakukan. Hal ini disebabkan pertumbuhan aktiva tidak dapat dikejar oleh pertumbuhan penjualan.

Dengan dibukanya *double track* di jalur utara ini yang menghubungkan Jakarta dengan Surabaya diharapkan PT. KAI dapat mengoptimalkan pendapatannya dengan meningkatnya *demand* jasa logistik yang berbasis perkeretaapian.

DAFTAR PUSAKA

- Bowlin, Oswald D. 1995. *Guide to Financial Analysis (2nd edition)*. New York: Mc. Graw Hill.
- Helfert A, Erich. 1998. *Techniques of Financial Analysis 3rd edition*. Mumbai: Ashwen J Shah Jaico Publishing House.
- Hewkins, David F. 1998. *Corporate Financial Reporting and Analysis : Text and Cases 4th edition*. New York: Mc. Graw Hill/Irwin.

Jhon J Wild K. R. Subramanyam, Robert F. Hasley. 2004. *Financial Statement Analysis (8th edition)*. Boston: Irwin / Mc. Graw Hill.

Leopold, A. Bernstein & John J.Wild. 2001. *Financial Statement Analysis : Theory, Applicaton & Interpretation (7th edition)*. Boston: Irwin / Mc. Graw Hill.

Libby, Robert, Patricia A. Libby & Daniel G. Short. 2001. *Financial Accounting (3rd edition)*. Boston: Mc. Graw Hill.

[PT KAI] PT. KAI. 2013. Annual Report Laporan Tahunan 2013 PT. Kereta Api Indonesia. Jakarta: PT KAI

Samuel C Weaver, J. Fred Weston. 2001. *Finance and Accounting for Nonfinancial Managers*. Boston: Irwin / Mc. Graw Hill.

LAMPIRAN

Tabel 7 Faktor-faktor yang Diperlukan untuk Rasio dalam Metode Altman Z-Score (dalam Rupiah)

Tahun	Total Asset	Working Capital	Retained Earning	EBIT	Equity	Liabilities	Sales
Kode	TA	WC	RE	EBIT	Eq	BVD	Sales
2013	14.608.295.041.818	-571.439.991.35	669.202.821.063	370.994.967.645	5.729.051.741.428	8.879.243.300.390	7.126.922.754.953
2012	8.718.959.854.177	132.439.991.235	669.202.821.063	368.335.682.263	5.179.005.697.882	3.539.954.156.294	6.323.313.540.373

Sumber : Data Diolah

Tabel 8 Hasil Perhitungan Rasio X1 s. d. X5 Dari PT. KAI Tahun 2013-2012

Nama	Tahun	(WC/TA)	(RE/TA)	(EBIT/TA)	Eq./BVD)	(Sales/TA)
Perusahaan		X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅
PT. KAI	2013	-0,0391	0,0458	0,0254	0,6452	0,488
PT. KAI	2012	0,0152	0,0768	0,0422	1,463	0,7252

Sumber : Laporan Keuangan PT KAI Tahun 2013

Tabel 9 Hasil Perhitungan Z-Score Untuk PT. KAI Antara 2013-2012

Nama	Tahun	1.2(WC/TA)	1.4(RE/TA)	3.3(EBIT/TA)	0.6(Eq/BVD)	0.99(Sales/TA)	Z
Perusahaan		1.2X ₁	1.4X ₂	3.3X ₃	0.6X ₄	0.99X ₅	Score
PT. KAI	2013	-0,04692	0,06412	0,08382	0,38712	0,48312	0,97576
PT. KAI	2012	0,01824	0,10752	0,13926	0,8778	0,718	1,86077

Sumber : Data Diolah

Tabel 10 Kualifikasi Berdasarkan Z-Score Untuk PT. KAI Tahun 2013-2012

Perusahaan	Tahun	Z – Score	Peluang Kegagalan	Kondisi
PT. KAI	2013	0,97576	Sangat Tinggi	Sangat Kurang Sehat
PT. KAI	2012		Tinggi	Kurang Sehat

Sumber : Data Diolah