

## **BAB III METODE PENELITIAN**

### **3.1 Ruang Lingkup Penelitian**

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif yang bertujuan mengungkapkan suatu apa adanya. Menurut Arikunto dalam Erik Ade Putra (2011) mengungkapkan bahwa penelitian deskriptif tidak dimaksud untuk menguji hipotesis tertentu, tetapi hanya menggambarkan apa adanya tentang suatu variable. Menurut Arikunto dalam Erik Ade Putra (2011) penelitian kuantitatif banyak dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dari hasilnya. Jadi dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kuantitatif dalam penelitian ini adalah untuk melihat, meninjau dan menggambarkan dengan angka tentang objek yang di teliti seperti apa adanya dan menarik kesimpulan tentang hal tersebut sesuai dengan fenomena yang tampak pada saat penelitian dilakukan.

### **3.2 Jenis dan Sumber Data**

Jenis penelitian yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif. Menurut Sugiyono (2019:10) data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan/*scoring*.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Menurut Rita Satria (2017) data sekunder adalah data yang didapat dengan membaca dan mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan penulisan skripsi. Data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data laporan

keuangan tahunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2015-2020 meliputi laporan posisi keuangan, laporan laba rugi serta catatan atas laporan keuangan yang diperoleh dari website resmi [www.kai.id](http://www.kai.id)

### **3.3 Metode Analisis**

Metode analisis yang digunakan adalah dengan menggunakan metode analisis kuantitatif disertai penjelasan atau pendeskripsian hasil. Adapun data yang digunakan adalah data laporan posisi keuangan, laporan laba rugi serta catatan atas laporan keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2015-2020. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan rasio-rasio sebagai berikut :

#### **3.3.1 Imbalan Kepada Pemegang Saham /Return On Equity (ROE)**

Rasio Ini memperlihatkan kemampuan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menghasilkan laba pada nilai investasi pemegang saham

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

Definisi :

1. Laba setelah pajak adalah laba yang dikurangi dengan laba hasil penjualan dari :
  - Aktiva Tetap
  - Aktiva Non Produktif
  - Aktiva Lain-lain
  - Saham Penyertaan Langsung

**Tabel 3.1 : Daftar Skor Penilaian ROE**

<b>ROE %</b>	<b>Bobot</b>
15 < ROE	15
13 < ROE ≤ 15	13,5
11 < ROE ≤ 13	12
9 < ROE ≤ 11	10,5
7,9 < ROE ≤ 9	9
6,6 < ROE ≤ 7,9	7,5
5,3 < ROE ≤ 6,6	6
4 < ROE ≤ 5,3	5
2,5 < ROE ≤ 4	4
1 < ROE ≤ 2,5	3
0 < ROE ≤ 1	1,5
ROE < 0	1

*Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002*

### **3.3.2 Imbalan Investasi/Return On Investment (ROI)**

Rasio ini menunjukkan kemampuan dasar PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menghasilkan laba atau *EBIT*

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

Definisi :

1. EBIT adalah laba sebelum bunga dan pajak dikurangi laba dari hasil penjualan dari :
  - Aktiva Tetap
  - Aktiva Non Produktif
  - Aktiva Lain-lain
  - Saham Penyertaan Langsung

2. Penyusutan adalah Depresiasi, Amortisasi dan Deplesi
3. Capital Employed adalah posisi pada akhir tahun buku Total Aktiva dikurangi Aktiva Tetap dalam pelaksanaan.

**Tabel 3.2 : Daftar Skor Penilaian ROI**

<b>ROI %</b>	<b>Bobot</b>
18 < ROE	10
15 < ROE ≤ 18	9
13 < ROE ≤ 15	8
12 < ROE ≤ 13	7
10,5 < ROE ≤ 12	6
9 < ROE ≤ 10,5	5
7 < ROE ≤ 9	4
5 < ROE ≤ 7	3,5
3 < ROE ≤ 5	3
1 < ROE ≤ 3	2,5
0 < ROE ≤ 1	2
ROE < 0	0

Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002

### 3.3.3 Rasio Kas/Cash Ratio

Rasio kas digunakan untuk mengukur kemampuan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan kas yang tersedia dan yang disimpan di bank

$$\text{Rumus : Cash Ratio} = \frac{\text{Kas+Bank+Surat Berharga}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$$

Definisi :

1. Kas, Bank dan Surat Berharga Jangka Pendek adalah posisi masing-masing pada akhir tahun buku
2. *Current Liabilities* adalah posisi seluruh kewajiban lancar pada akhir tahun buku.

**Tabel 3.3 : Daftar Skor Penilaian *Cash Ratio***

<b>Cash Ratio = X (%)</b>	<b>Bobot</b>
$X \geq 35$	3
$25 \leq X < 35$	2,5
$15 \leq X < 25$	2
$10 \leq X < 15$	1,5
$5 \leq X < 10$	1
$0 \leq X < 5$	0

Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002

### 3.3.4 Rasio Lancar/*Current Ratio*

Rasio Lancar merupakan perbandingan antara asset lancar dengan kewajiban lancar. Rasio ini menunjukkan ketersediaan asset lancar PT. Kereta API Indonesia (Persero) untuk mengatasi kewajiban lancar

$$\text{Rumus : } \textit{Current Ratio} = \frac{\textit{Current Asset}}{\textit{Current Liabilities}} \times 100\%$$

Definisi :

1. *Current Asset* adalah posisi Total Aktiva Lancar pada akhir tahun buku
2. *Current Liabilities* adalah posisi Total Kewajiban Lancar pada akhir tahun buku.

**Tabel 3.4 : Daftar Skor Penilaian *Current Ratio***

<b><i>Current Ratio</i> = X (%)</b>	<b>Bobot</b>
$125 \leq X$	3
$110 \leq X < 125$	2,5
$100 \leq X < 110$	2
$95 \leq X < 110$	1,5
$90 \leq X < 95$	1
$X < 90$	0

Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002

### 3.3.5 *Collection Periods (CP)*

Rasio ini digunakan untuk menaksir berapakah hasil dari pendapatan usaha PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam bentuk piutang usaha

$$\text{Rumus : } \textit{Collection Periods} = \frac{\textit{Total Piutang Usaha}}{\textit{Total Pendapatan Usaha}} \times 365 \text{ Hari}$$

Definisi :

1. Total Piutang Usaha adalah posisi Piutang Usaha setelah dikurangi Cadangan Penyisihan Piutang pada Akhir Tahun Buku.
2. Total Pendapatan Usaha adalah jumlah Pendapata Usaha selama tahun buku.

**Tabel 3.5 : Daftar Skor Penilaian *Collection Periods***

<b>CP = X (hari)</b>	<b>Perbaikan = X (hari)</b>	<b>Bobot</b>
$X \leq 60$	$X > 35$	4
$60 < X \leq 90$	$30 < X \leq 35$	3,5
$90 < X \leq 120$	$25 < X \leq 30$	3
$120 < X \leq 150$	$20 < X \leq 25$	2,5
$150 < X \leq 180$	$15 < X \leq 20$	2
$180 < X \leq 210$	$10 < X \leq 15$	1,6
$210 < X \leq 240$	$6 < X \leq 10$	1,2
$240 < X \leq 270$	$3 < X \leq 6$	0,8
$270 < X \leq 300$	$1 < X \leq 3$	0,4
$300 < X$	$0 < X \leq 1$	0

Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002

Dalam perhitungan ini diperlukan perhatian khusus dalam penentuan skor atas hasil perhitungan *Collection Periods* yang didapatkan. Skor yang digunakan dipilih yang terbaik dari kedua skor menurut tabel 9 diatas. Untuk lebih jelasnya kita dapat melihat contoh penentuan skor tersebut pada Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002 yang terdapat pada lampiran.

### 3.3.6 Perputaran Persediaan (PP)

Rasio ini digunakan untuk menghitung seberapa lama waktu yang dibutuhkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menjual persediaannya selama satu periode.

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

Definisi :

1. Total Persediaan adalah seluruh persediaan yang digunakan untuk proses produksi pada akhir tahun buku yang terdiri dari persediaan

bahan baku, persediaan barang setengah jadi dan persediaan peralatan dan suku cadang

2. Total Pendapatan Usaha adalah Total Pendapatan Usaha dalam tahun buku yang bersangkutan.

**Tabel 3.6 : Daftar Skor Penilaian Perputaran Persediaan**

<b>PP = X (hari)</b>	<b>Perbaikan = X (hari)</b>	<b>Bobot</b>
$X \leq 60$	$35 < X$	4
$60 < X \leq 90$	$30 < X \leq 35$	3,5
$90 < X \leq 120$	$25 < X \leq 30$	3
$120 < X \leq 150$	$20 < X \leq 25$	2,5
$150 < X \leq 180$	$15 < X \leq 20$	2
$180 < X \leq 210$	$10 < X \leq 15$	1,6
$210 < X \leq 240$	$6 < X \leq 10$	1,2
$240 < X \leq 270$	$3 < X \leq 6$	0,8
$270 < X \leq 300$	$1 < X \leq 3$	0,4
$300 < X$	$0 < X \leq 1$	0

Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002

Sama seperti penentuan skor *Collection Periods* penentuan skor rasio perputaran persediaan dipilih berdasarkan skor terbaik dari kedua skor menurut tabel 10 diatas. Untuk lebih jelasnya kita dapat melihat contoh penentuan skor tersebut pada Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002 yang terdapat pada lampiran.

### **3.3.7 Perputaran Total Asset/Total Asset Turn Over ( TATO)**

Rasio Perputaran Total Asset digunakan untuk mengukur perputaran atau pemanfaatan dari semua aktiva PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang di investasikan untuk menghasilkan pendapatan.

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

Definisi :

1. Total Pendapatan adalah Total Pendapatan Usaha dan Non Usaha tidak termasuk pendapatan hasil penjualan Aktiva Tetap
2. *Capital Employed* adalah posisi pada akhir tahun buku total Aktiva dikurangi Aktiva Tetap Dalam Pelaksanaa.

**Tabel 3.7 : Daftar Skor Penilaian TATO**

<b>TATO = X (%)</b>	<b>Perbaikan = X (%)</b>	<b>Bobot</b>
120 < X	20 < X	4
105 < X ≤ 120	15 < X ≤ 20	3,5
90 < X ≤ 105	10 < X ≤ 15	3
75 < X ≤ 90	5 < X ≤ 10	2,5
60 < X ≤ 75	0 < X ≤ 5	2
40 < X ≤ 60	X ≤ 0	1,5
20 < X ≤ 40	X < 0	1
X ≤ 20	X < 0	0,5

*Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002*

Sama seperti penentuan skor *Collection Periods* dan perputaran persediaan diatas, penentuan skor rasio TATO dipilih berdasarkan skor terbaik dari kedua skor menurut tabel 11 diatas. Untuk lebih jelasnya kita dapat melihat contoh penentuan skor tersebut pada Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002 yang terdapat pada lampiran.

### 3.3.8 Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset (TMS Terhadap TA)

Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Asset digunakan untuk menghitung presentase total dana yang disediakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

$$\text{Rumus : TMS Terhadap TA} = \frac{\text{Total Modal Sendiri}}{\text{Total Asset}} \times 100 \%$$

Definisi :

1. Total Modal Sendiri adalah seluruh komponen Modal Sendiri pada Akhir tahun buku diluar dana-dana yang belum ditetapkan statusnya
2. Total Asset adalah Total Asset dikurangi dengan dana-dana yang belum ditentukan statusnya pada posisi akhir tahun buku yang bersangkutan.

**Tabel 3.8 : Daftar Skor Penilaian TMS Terhadap TA**

<b>TMS thd TA = X (%)</b>	<b>Bobot</b>
$X < 0$	0
$0 \leq X < 10$	2
$10 \leq X < 20$	3
$20 \leq X < 30$	4
$30 \leq X < 40$	6
$40 \leq X < 50$	5,5
$50 \leq X < 60$	5
$60 \leq X < 70$	4,5
$70 \leq X < 80$	4,25
$80 \leq X < 90$	4
$90 \leq X < 100$	3,5

Sumber : Kep. Menteri BUMN No : Kep-100/MBU/2002

### 3.4 Batasan Operasional Variabel

Batasan operasional variabel dalam penelitian ini berdasarkan pada Keputusan Menteri BUMN Nomor : Kep-100/MBU/2002, yang mana dalam penelitian ini hanya berfokus pada aspek keuangan untuk menilai kinerja keuangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adapun variable-variabel tersebut adalah sebagai berikut :

**Tabel 3.9 Batasan Operasional Variabel**

<b>Variabel</b>	<b>Definisi</b>	<b>Indikator</b>
Profitabilitas	Rasio yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan dan memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan. (Kasmir, 2016:196)	a. Imbalan Kepada Pemegang Saham (ROE) b. Imbalan Investasi (ROI)
Likuiditas	Rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek (Fred Weston dalam Kasmir (2016:110)	a. Rasio Kas b. Rasio Lancar
Aktivitas	Rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya. (Kasmir, 2016:172)	a. <i>Collection Periods</i> b. Perputaran Persediaan c. Perputaran Total Aset
Solvabilitas	Rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai utang. (Kasmir, 2016:151).	a. Rasio Modal Sendiri Terhadap Total Aktiva