

**ANALISIS ASPEK KEUANGAN PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
BERDASARKAN SURAT KEPUTUSAN MENTERI BUMN
NOMOR:KEP-100/MBU/2002**

**Silvia Agustini Putri
Nurul Hayati**

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia
Jl. Brigjen H. Hasan Basry No. 9-11 Banjarmasin

Abstract: *This study aims to determine the level of health in the financial performance of state-owned enterprises PT Indonesia Port III (PERSERO) based on decree of the minister of state-owned enterprise:KEP-100/MBU/2002. This type of research is quantitative descriptive research that refers to the company's financial statements in 2014-2018. The data source of this research is secondary data. The result of the analysis based on financial aspect is it scored 57 in 2014, 58 in 2015, 64 in 2016, 64 in 2017, and 59.2 in 2018. This shows the average result of Indonesia Port III (PERSERO) obtained a very good score in terms of its financial aspects.*

Keywords: *Financial Statement Analysis, Financial Performance, Decree Of The Minister Of State Owned Enterprise: KEP-100/MBU/2002*

PENDAHULUAN

Era globalisasi menimbulkan adanya persaingan dalam usaha. Begitu juga dengan perusahaan milik negara juga mengalami persaingan usaha tersebut. Pemerintah memiliki keputusan atau kebijakan dalam membuat suatu usahanya, pemerintah membatasi usaha yang mana boleh dijalankan oleh pihak swasta dan yang mana usaha yang harus dijalankan oleh pemerintah. Perusahaan pemerintah sendiri disebut Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) merupakan badan usaha yang sebagian besar atau seluruh modal berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan. Perusahaan yang dimiliki oleh BUMN memiliki standart dalam menilai kinerja keuangan perusahaan tersebut yang diatur oleh Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mengeluarkan standar penilaian kinerja keuangan perusahaan BUMN yang tidak hanya fokus pada penilaian kinerja keuangan tetapi juga kepada tingkat kesehatannya seperti yang tertuang dalam

Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002. Penilaian tingkat kesehatan perusahaan yang sudah diatur oleh pemerintah yang ditulis dalam SK Menteri Keuangan Nomor 198/KMK.016/1998 dan Keputusan Menteri negara pendayagunaan Badan Usaha Milik Negara /Kepala Badan Pembinaan Badan Usaha Milik Negara Nomor Kep.215/M- BUMN/ ditetapkan Ketentuan penilaian tingkat kesehatan/penilaian tingkat kinerja Badan Usaha Milik Negara.

Perusahaan yang dimiliki oleh BUMN terbagi oleh beberapa sektor salah satunya adalah sektor Perhubungan Laut seperti PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO).PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) atau Pelindo III merupakan Perusahaan yang berperan dalam mengelola dan membawahi 43 (empat puluh tiga) Pelabuhan Umum di 7 (tujuh) wilayah provinsi Indonesia. Didirikan pada 1 Desember 1992, Perseroan terus melakukan pengembangan dan memberikan layanan terintegrasi di segmen penyediaan jasa kepelabuhanan. Hingga saat ini, Perseroan juga berperan sebagai Perusahaan Induk (holding company) dari anak usaha yang ada.

Setelah cukup lama berkiprah sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam sektor Perhubungan, Perseroan senantiasa bekerja keras dalam memenuhi segala tugas, wewenang, dan tanggung jawabnya untuk mengelola 43 (empat puluh tiga) Pelabuhan Umum yang terdiri atas Cabang Utama, kelas I, II, III, dan kawasan. Tujuh wilayah Provinsi tersebut adalah di Provinsi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. Sebagai holding company, Perseroan membawahi 11 (sebelas) anak usaha dan perusahaan afiliasi yang bergerak dalam beragam sektor terkait jasa kepelabuhan seperti logistik, layanan kesehatan, petikemas, pengelola terminal curah cair dan gas, sarana bantu pemanduan, operator terminal, penyedia tenaga kerja, jasa pemeliharaan, pengelolaan alur pelayaran, kawasan industri, bongkar muat dan lain sebagainya.

Sebagai penyedia jasa kepelabuhanan terpenting di Indonesia, Perseroan memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, Perseroan mampu menggerakkan dan menggairahkan kegiatan ekonomi Negara dan masyarakat.

Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Perseroan bertanggung jawab atas Keselamatan Pelayaran, Penyelenggaraan Pelabuhan, Angkutan Perairan, dan Lingkungan Maritim. Saat ini status Perseroan bukan lagi sebagai “regulator” melainkan “operator” Pelabuhan yang secara otomatis mengubah bisnis Perseroan dari Port Operator menjadi Terminal Operator. Surat dari Kementerian Perhubungan, Dirjen Perhubungan Laut yang diterbitkan bulan Februari 2011 menjelaskan tentang penunjukan Perseroan sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP), semakin menegaskan peran Perseroan sebagai Terminal Operator.

PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) atau Pelindo III adalah salah satu perusahaan yang dimiliki oleh BUMN yang kinerja keuangan dan tingkat kesehatannya diatur sesuai dengan peraturan dari Menteri Badan Usaha Milik Negara. Peraturan yang dimiliki oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara terdiri dari aspek keuangan dan aspek operasional. Yang ingin penulis teliti yaitu aspek keuangan. Berikut adalah laporan posisi

keuangan dari PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) dari tahun 2014-2017.

Lebih lanjut lagi, pada tahun 2015 aset lancar PT Pelindo III (PERSERO) tercatat sebesar Rp.4.521.000.000 sedangkan di tahun 2016 aset lancar pada PT Pelindo III (PERSERO) tercatat sebesar Rp.4.012.000.000. Dapat di lihat bahwa aset lancar pada tahun 2015 ke tahun 2016 mengalami penurunan. Sedangkan aset tidak lancar pada tahun 2015 tercatat sebesar Rp.14.449.000.000 dan pada tahun 2016 tercatat sebesar Rp.18.169.000.000, dimana dapat dilihat bahwa aset tidak lancar mengalami kenaikan yang cukup signifikan.

Liabilitas (Hutang) pada PT Pelindo III (PERSERO) pada tahun 2015 tercatat sebesar Rp.11.265.000.000 sedangkan di tahun 2016 liabilitas (hutang) pada PT Pelindo III (PERSERO) tercatat sebesar Rp.12.536.000.000 dapat dilihat bahwa liabilitas (hutang) pada tahun 2015 ke tahun 2016 mengalami kenaikan dikarenakan dilihat dari beban pajak pada tahun 2015 tercatat sebesar Rp.380.000.000.000 , pada tahun 2016 tercatat sebesar Rp.271.000.000.000 dan pada tahun 2017 meningkat sebesar Rp.670.000.000.000 dan juga dilihat dari laba yang dapat distribusikan kepada yang dimana pada tahun 2015 tercatat sebesar Rp.702.000.000 , pada tahun 2016 mengalami kenaikan sebesar Rp.2.170.000.000 dan pada tahun 2017 menurun menjadi sebesar Rp.1.419.000.000. Sebab pada tahun 2015 yang dimana Pelindo III mengganti kerugian karena nilai tukar rupiah menurun. (<https://marketeers.com/laba-pelindo-iii-tumbuh-127-di-kuartal-iii-2016/>).

Ekuitas PT Pelindo III (PERSERO) pada tahun 2015 tercatat sebesar Rp.7.705.000.000 sedangkan di tahun 2016 tercatat sebesar Rp.9.645.000.000 dimana dari tahun 2015 ke tahun 2016 mengalami kenaikan dikarenakan beban pajak pada tahun 2015 tercatat sebesar Rp.380.000.000.000 , pada tahun 2016 tercatat sebesar Rp.271.000.000.000 dan pada tahun 2017 meningkat sebesar Rp.670.000.000.000 dan juga dilihat dari laba yang dapat distribusikan yang dimana pada tahun 2015 tercatat sebesar Rp.702.000.000, pada tahun 2016 mengalami kenaikan sebesar Rp.2.170.000.000 dan pada tahun 2017 menurun menjadi sebesar Rp.1.419.000.000.

Kinerja keuangan adalah suatu analisis untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah

melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar (Fahmi dalam Trianto, 2017:2). Kinerja perusahaan merupakan sebuah gambaran mengenai kondisi keuangan suatu perusahaan yang dianalisis menggunakan alat-alat analisis keuangan, sehingga bisa diketahui bagaimana baik buruknya kondisi keuangan suatu perusahaan yang dicerminkan pada prestasi kerja dalam periode tertentu. Hal ini sangatlah penting agar sumber daya yang dipakai secara optimal saat menghadapi perubahan lingkungan.

Adapun 3 penelitian yang dijadikan acuan dalam penelitian ini adalah pertama pada penelitian Dwi Nigrum (2014) dalam penelitian ini menganalisis pengujian aspek keuangan dengan menggunakan obyek sektor perhubungan yaitu PT. Kereta Api (Persero) DAOP 4 Semarang pada tahun 2011-2012 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002. Kesimpulan dari penelitian ini adalah pada tahun 2011 pengujian pada aspek keuangan PT. Kereta Api (Persero) DAOP 4 Semarang masuk dalam kategori kurang sehat dengan predikat BB, karena nilai kinerja sebesar 46% dan pada tahun 2012 pengujian aspek keuangan pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP 4 masuk dalam kategori kurang sehat dengan predikat BB, karena nilai kinerja sebesar 46,25%. Selanjutnya adalah penelitian dari Fredy Linggom Pangihutan, Saur Costanius Simamora (2019) dalam penelitian ini menganalisis evaluasi kinerja keuangan dengan menggunakan obyek sektor perhubungan udara yaitu PT. Angkasa Pura I (Persero) periode 2012-2016 dengan menggunakan metode komparatif yang berdasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002 dan *Trend*. Kesimpulan dari penelitian ini adalah dalam hasil analisis *trend* dalam presentase menunjukkan bahwa terjadi *trend* yang baik dan cenderung meningkat setiap tahunnya dan hasil dari perhitungan dengan metode komparatif yang didasarkan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002 mengenai tingkat kesehatan yang diperoleh PT.AP I selama periode 2012-2016 yaitu perusahaan berada di peringkat kurang sehat. Penelitian yang terakhir adalah dari Reina Damayanti, Hendry Saladin, dan Juni Darwin (2019) dalam penelitian ini menganalisis kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia, Tbk berdasarkan Surat Keputusan

Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002. Kesimpulan dari penelitian ini adalah dalam hasil analisis secara keseluruhan selama kurun waktu 5 tahun yaitu pada tahun 2013-2017 penilaian pada kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk yaitu mengalami penurunan kinerja keuangannya dan masih dalam kondisi tidak baik di tingkat kesehatan kinerja keuangan perusahaannya.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini berfokus pada analisis tingkat kesehatan perusahaan BUMN dilihat dari kinerja keuangan berdasarkan keputusan Menteri BUMN Nomor:KEP-100/MBU/2002 pada PT Pelabuhan Pelindo III (Persero) tahun 2014-2018 dan pembuatan data menggunakan rasio keuangan sesuai dengan standart keputusan menteri BUMN yaitu dengan menggunakan rasio *Return On Equity (ROE)*, *Return On Investment (ROI)*, *Cash Ratio*, *Current Rasio*, *Collection Periods*, Perputaran Persediaan, *Total Asset Turn Over (TATO)*, dan Rasio Total Modal Sendiri terhadap Total Aset.

Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah data kuantitatif. Data dari penelitian ini diperoleh dari perusahaan langsung yang diteliti, yaitu berupa data kuantitatif, laporan keuangan selama periode 2014-2018.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder yaitu data yang berupa informasi yang diperoleh dari internet yaitu dari website perusahaan yang menjadi obyek penelitian ini.

Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel

Teknik dalam pengumpulan data yaitu dengan menggunakan metode dokumentasi. Metode dokumentasi yaitu dengan cara mengumpulkan data dari situs yang besumber dari website dengan mengakses langsung ke website perusahaan yang menjadi obyek penelitian yaitu <https://www.pelindo.co.id/id/report/financial-report> berupa laporan keuangan perusahaan dari tahun 2014-2018.

Variabel Penelitian dan Definisi Operasio-nal

Variabel dalam penelitian ini yaitu kinerja keuangan yang diukur dengan menggunakan rasio keuangan. Rasio keuangan yang digunakan yaitu:

1) Rasio Profitabilitas. Rasio profitabilitas adalah rasio yang melihat kemampuan perusahaan menghasilkan laba. Perhatian ditekankan pada rasio ini karena hal ini berkaitan erat dengan kelangsungan hidup perusahaan. Rasio profitabilitas dihitung dengan menggunakan *Return on Equity (ROE)* dan *Return on Investment (ROI)*. *Return on Equity (ROE)* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih berdasarkan modal tertentu. Rasio ini merupakan ukuran profitabilitas dilihat dari sudut pandang pemegang saham, sedangkan *Return on Investment (ROI)* digunakan untuk mengukur laba pada penjualan.

2) Rasio Likuiditas. Rasio likuiditas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Rasio likuiditas dapat dihitung dengan cara *Cash Ratio* dan *Current Ration*. *Cash Ratio* digunakan untuk membandingkan antara kas dan aktiva lancar yang bisa segera menjadi uang kas dengan hutang lancar, sedangkan *Current Ratio* digunakan untuk mengukur seberapa jauh aktiva lancar

perusahaan yang dapat dipakai untuk dapat memenuhi kewajiban lainnya.

3) Rasio Aktivitas. Rasio aktivitas adalah rasio yang mengukur sejauh mana efektivitas penggunaan aset dengan melihat tingkat aktivitas aset. Rasio aktivitas dapat dihitung dengan cara *Collection Periods*, *Perputaran Persediaan* dan *Total Asset Turn Over*. *Collection Periods* digunakan untuk mengukur rata-rata waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk menagih piutang ke setiap pembeli, *Perputaran persediaan* digunakan untuk mengukur berapa kali perusahaan menjual total persediaan rata-rata, dan *Perputaran Total Aset/ Total Aset Turn Over (TATO)* digunakan untuk mengukur sejauh mana kemampuan perusahaan dalam menghasilkan penjualan berdasarkan total aktiva yang dimiliki perusahaan.

4) Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Aset (TMS terhadap TA). Rasio Total Modal Sendiri terhadap Total Aset/ TMS terhadap TA digunakan untuk menunjukkan presentase investasi dalam total aktiva yang telah digunakan dengan dana yang berasal dari modal sendiri.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif kuantitatif.

Tabel 1. Daftar Indikator Dan Bobot Pada Aspek Keuangan

Indikator	Bobot	
	Infra	Non Infra
1. Imbalan kepada pemegang saham (ROE)	15	20
2. Imbalan Investasi (ROI)	10	15
3. Rasio Kas	3	5
4. Rasio Lancar	4	5
5. Collection Periods	4	5
6. Perputaran Persediaan	4	5
7. Perputaran Total Aset	4	5
8. Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aktiva	6	10
Total Bobot	50	70

Sumber: SK Menteri BUMN Nomor: Kep-100/MBU/2002.

Data yang dianalisis dengan analisis rasio keuangan: Rasio Profitabilitas, Rasio Likuiditas, Rasio Aktivitas, dan Rasio Total Modal Sendiri Terhadap Total Aset (TMS terhadap TA). Penilaian Tingkat Kesehatan BUMN digolongkan menjadi;

1) SEHAT yang terdiri dari:

AAA apabila total (TS) lebih besar dari 95

AA apabila $80 < TS < = 95$

A apabila $65 < TS < = 80$

2) KURANG SEHAT yang terdiri dari:

BBB apabila $50 < TS < = 65$

BB apabila $40 < TS < = 50$

B apabila $30 < TS < = 40$

- 3) TIDAK SEHAT yang terdiri dari:
 CCC apabila $20 < TS < = 30$
 CC apabila $10 < TS < = 20$
 C apabila $TS < = 10$

Serta, penilaian dalam aspek keuangan antara BUMN Infrastruktur dengan BUMN Non Infrastruktur Indikator berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 yang dinilai masing-masing bobotnya seperti pada Tabel 1.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Objek Penelitian

PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO). PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) atau Pelindo III merupakan Perusahaan yang berperan dalam mengelola dan membawahi 43 (empat puluh tiga) Pelabuhan Umum di 7 (tujuh) wilayah provinsi Indonesia. Didirikan pada 1 Desember 1992, Perseroan terus melakukan pengembangan dan memberikan layanan terintegrasi di segmen penyediaan jasa kepelabuhanan. Hingga saat ini, Perseroan juga berperan sebagai Perusahaan Induk (holding company) dari anak usaha yang ada.

Setelah cukup lama berkiprah sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam sektor Perhubungan, Perseroan senantiasa bekerja keras dalam memenuhi segala tugas, wewenang, dan tanggung jawabnya untuk mengelola 43 (empat puluh tiga) Pelabuhan Umum yang terdiri atas Cabang Utama, kelas I, II, III, dan kawasan. Tujuh wilayah Provinsi tersebut adalah di Provinsi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. Sebagai holding company, Perseroan membawahi 11 (sebelas) anak usaha dan perusahaan afiliasi yang bergerak dalam beragam sektor terkait jasa kepelabuhanan seperti logistik, layanan kesehatan, petikemas, pengelola terminal curah cair dan gas, sarana bantu pemanduan, operator terminal, penyedia tenaga kerja, jasa pemeliharaan, pengelolaan alur pelayaran, kawasan industri, bongkar muat dan lain sebagainya.

Sebagai penyedia jasa kepelabuhanan terpenting di Indonesia, Perseroan memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, Perseroan mampu menggerakkan dan

menggairahkan kegiatan ekonomi Negara dan masyarakat.

Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Perseroan bertanggung jawab atas Keselamatan Pelayaran, Penyelenggaraan Pelabuhan, Angkutan Perairan, dan Lingkungan Maritim. Saat ini status Perseroan bukan lagi sebagai “regulator” melainkan “operator” Pelabuhan yang secara otomatis mengubah bisnis Perseroan dari Port Operator menjadi Terminal Operator.

Surat dari Kementerian Perhubungan, Dirjen Perhubungan Laut yang diterbitkan bulan Februari 2011 menjelaskan tentang penunjukan Perseroan sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP), semakin menegaskan peran Perseroan sebagai Terminal Operator.

Hasil

Hasil perhitungan rasio keuangan pada PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002. Dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. *Return on Equity (ROE)*. *Return on Equity (ROE)* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih berdasarkan modal tertentu. Rasio ini merupakan ukuran profitabilitas dilihat dari sudut pandang pemegang saham. Perhitungan *Rasio Return on Equity* PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
 - 1) Pada tahun 2014 sebesar 0,22% dengan bobot 1,5.
 - 2) Pada tahun 2015 sebesar 0,15% dengan bobot 1,5.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 0,15% dengan bobot 1,5.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 0,18% dengan bobot 1,5.
 - 5) Pada tahun 2018 sebesar 0,13% dengan bobot 1,5.
- b. *Return on Investment (ROI)*. *Return on Investment (ROI)* digunakan untuk mengukur laba pada penjualan. Perhitungan *Rasio Return on Investment* PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
 - 1) Pada tahun 2014 sebesar 0,90% dengan bobot 5.

- 2) Pada tahun 2015 sebesar 1,3% dengan bobot 7.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 1,8% dengan bobot 10.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 2,0% dengan bobot 10.
 - 5) Pada tahun 2018 sebesar 1,35% dengan bobot 8.
- c. *Cash Ratio*. *Cash Ratio* digunakan untuk membandingkan antara kas dan aktiva lancar yang bisa segera menjadi uang kas dengan hutang lancar. Perhitungan *Cash Ratio* PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
- 1) Pada tahun 2014 sebesar 1,96% dengan bobot 2.
 - 2) Pada tahun 2015 sebesar 0,91% dengan bobot 1.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 0,59% dengan bobot 1.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 0,82% dengan bobot 1.
 - 5) Pada tahun 2018 sebesar 1,31% dengan bobot 1,5.
- d. *Current Ratio*. *Current Ratio* digunakan untuk mengukur seberapa jauh aktiva lancar perusahaan yang dapat dipakai untuk dapat memenuhi kewajiban lainnya. Perhitungan *Current Ratio* PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
- 1) Pada tahun 2014 sebesar 3,00% dengan bobot 3.
 - 2) Pada tahun 2015 sebesar 1,58% dengan bobot 3.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 1,30% dengan bobot 3.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 1,32% dengan bobot 3.
 - 5) Pada tahun 2018 sebesar 1,81% dengan bobot 3.
- e. *Collection Periods (CP)*. *Collection Periods* digunakan untuk mengukur rata-rata waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk menagih piutang ke setiap pembeli. Perhitungan *Collection Periods* PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
- 1) Pada tahun 2014 sebesar 24 hari dengan bobot 4.
 - 2) Pada tahun 2015 sebesar 22 hari dengan bobot 4.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 21,3 hari dengan bobot 4.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 34 hari dengan bobot 4.
 - 5) Pada tahun 2018 sebesar 31 hari dengan bobot 4.
- f. Perputaran Persediaan (PP). Perputaran persediaan digunakan untuk mengukur berapa kali perusahaan menjual total persediaan rata-rata. Perhitungan Perputaran Persediaan PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
- 1) Pada tahun 2014 sebesar 0,95 hari dengan bobot 3.
 - 2) Pada tahun 2015 sebesar 1,40 hari dengan bobot 2,5.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 1,22 hari dengan bobot 2,5.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 1,5 hari dengan bobot 2,5.
 - 5) Pada 2018 sebesar 1,9 hari dengan bobot 1,6.
- g. *Total Asset Turn Over*. Perputaran Total Aset/ *Total Aset Turn Over* (TATO) digunakan untuk mengukur sejauh mana kemampuan perusahaan dalam menghasilkan penjualan berdasarkan total aktiva yang dimiliki perusahaan. Perhitungan *Total Asset Turn Over* PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
- 1) Pada tahun 2014 sebesar 0,92% dengan bobot 4.
 - 2) Pada tahun 2015 sebesar 1,44% dengan bobot 4.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 1,91% dengan bobot 4.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 2,00% dengan bobot 4.
 - 5) Pada tahun 2018 sebesar 1,69% dengan bobot 4.
- h. Rasio Total Modal Sendiri terhadap Total Aset. Rasio Total Modal Sendiri terhadap Total Aset/ TMS terhadap TA digunakan untuk menunjukkan presentase investasi dalam total aktiva yang telah digunakan dengan dana yang berasal dari modal sendiri. Perhitungan pada PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014 sampai 2018 adalah sebagai berikut:
- 1) Pada tahun 2014 sebesar 36% dengan bobot 6.
 - 2) Pada tahun 2015 sebesar 37% dengan bobot 6.
 - 3) Pada tahun 2016 sebesar 39% dengan bobot 6.
 - 4) Pada tahun 2017 sebesar 37% dengan bobot 6.

- 5) Pada tahun 2018 sebesar 32% dengan bobot 6.

Pembahasan

Berdasarkan analisis penelitian terhadap laporan keuangan PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO), maka dapat diketahui bagaimana kinerja keuangan PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) berdasarkan dari 8 rasio yang terdapat di dalam Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 dari tahun 2014-2018, yaitu sebagai berikut:

Pada Tabel 2 menunjukkan bahwa kinerja keuangan PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN

Nomor: KEP-100/MBU/2002 dapat dilihat dari hasil perhitungan 8 rasio keuangan, yaitu rasio ROE, rasio ROI, rasio kas, rasio lancar, rasio *collection periods*, rasio perputaran persediaan, rasio *total asset turn over* dan rasio total modal sendiri terhadap total aset. Dilihat dari rasio ROE pada tahun 2015, 2016 dan 2018 di tiga tahun ini dari hasil perhitungan rasio ini mengalami penurunan, dengan rendahnya pendapatan ROE menandakan bahwa perusahaan belum maksimal dalam mengelola sumber daya dan juga belum memaksimalkan keuntungan yang diperoleh untuk dibagikan atau untuk pengembalian modal kepada para pemegang saham juga kepada perusahaan sendiri.

Tabel 2. Perhitungan Skor Kinerja Keuangan PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Tahun 2014-2018s

Indikator	Hasil Perhitungan Rasio					SK Menteri BUMN No: KEP-100/MBU/2002				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
ROE (%)	0,22	0,15	0,15	0,18	0,13	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
ROI (%)	0,90	1,3	1,8	2,0	1,35	5	7	10	10	8
Rasio Kas (%)	1,96	0,91	0,59	0,82	1,31	2	1	1	1	1,5
Rasio Lancar (%)	3,00	1,58	1,30	1,32	1,81	3	3	3	3	3
CP (Hari)	24	22	21,3	34	31	4	4	4	4	4
PP (Hari)	0,95	1,40	1,22	1,5	1,9	3	2,5	2,5	2,5	1,6
TATO (%)	0,92	1,44	1,91	2,00	1,69	4	4	4	4	4
TMS terhadap TA (%)	36	37	39	37	32	6	6	6	6	6
AKUMULASI BOBOT						57	58	64	64	59,2

Sumber: Data diolah, 2020

Dilihat dari rasio ROE pada tahun 2015, 2016 dan 2018 di tiga tahun ini dari hasil perhitungan rasio ini mengalami penurunan, dengan rendahnya pendapatan ROE menandakan bahwa perusahaan belum maksimal dalam mengelola sumber daya dan juga belum memaksimalkan keuntungan yang diperoleh untuk dibagikan atau untuk pengembalian modal kepada para pemegang saham juga kepada perusahaan sendiri.

Rasio ROI di tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 0,65% dari tahun sebelumnya. Dapat dilihat dari data perhitungan ebit yang menurun di tahun 2018. Hal ini membuat rasio roi pada tahun 2018 ikut menurun, yang artinya dimana masih kurangnya kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba atau pendapatan. Pengaruh ROI terhadap nilai perusahaan sangatlah penting untuk memberikan informasi mengenai

ukuran keuntungan dan kerugian yang dihasilkan oleh perusahaan.

Rasio kas/*cash ratio* pada tahun 2015-2016 mengalami penurunan, dari tahun 2014 ke tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 1,05% dan dari tahun 2015 ke tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 0,32%, karena unsur yang jumlahnya sangat kuat yaitu persediaan dan juga piutang. Itulah mengapa perusahaan belum juga dapat melunasi kewajiban lancar atau hutang jangka pendeknya, karena semakin menurunnya rasio kas mengakibatkan berkurangnya kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban yang telah jatuh tempo.

Rasio lancar/*current ratio* pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 0,28% dari tahun sebelumnya, walaupun demikian rasio lancar pada tahun 2014-2018 tergolong sangat baik karena sama-sama mendapatkan skor tertinggi yaitu 3

juga karena hasil dari rasio lancar lebih dari 1,0 maka perusahaan ini memiliki kemampuan dalam melunasi kewajibannya.

Rasio *collection periods* pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 0,7 dari tahun sebelumnya, walaupun demikian rasio *collection periods* pada tahun 2014-2018 tergolong sangat baik karena sama-sama mendapatkan skor tertinggi yaitu 4. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sangat baik dalam hal penagihan piutang, karena hasil dari perhitungan rasio dari tahun 2014-2018 dibawah 60 hari.

Rasio perputaran persediaan pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 0,18 dari tahun sebelumnya, akan tetapi dari hasil bobot yang di dapat dari tahun 2015-2017 yaitu 2,5 dan di tahun 2018 yaitu 1,6 karena dalam perputaran persediaan yang dilakukan oleh perusahaan lebih dari 60 hari.

Rasio perputaran total aset/*total aset turn over* pada tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 0,31% dari tahun sebelumnya. Walaupun demikian rasio perputaran total aset tergolong sangat baik karena dari tahun 2014-2018 mendapatkan skor tertinggi yaitu 4.

Rasio total modal sendiri terhadap total modal aset pada tahun 2017 dan tahun 2018 mengalami penurunan dari tahun 2016 ke tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 2% dan dari tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 5%. Walaupun demikian rasio total modal sendiri terhadap total modal aset tergolong sangat baik karena dari tahun 2014-2018 mendapatkan skor tertinggi yaitu 6.

Dari semua rasio yang paling dominan penyebab penurunannya bobot pada aspek keuangan PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) yaitu rasio kas dan rasio perputaran persediaan karena dua rasio ini yang membuat bobot di kinerja keuangan yang berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN NO: KEP-100/MBU/2002 mengalami kenaikan juga penurunan.

Penelitian ini menilai tingkat kesehatan hanya dengan menggunakan aspek keuangannya saja seperti beberapa penelitian yang membahas mengenai tingkat kesehatan perusahaan BUMN dilihat dari kinerja keuangan berdasarkan keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002 diantaranya yaitu;

1. Dwi Nigrum (2014), melakukan penelitian dengan judul “Pengujian Aspek Keuangan pada PT.Kereta Api (Persero) DAOP 4 Semarang pada tahun 2011-2012 Menurut

Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP-100/MBU/2002”. Jadi kesimpulan hasil dari penelitian ini dari tahun 2011 ke tahun 2012 pengujian aspek keuangan pada PT. Kereta Api (Persero) DAOP 4 Semarang mengalami sedikit peningkatan sebesar 0,25%, walaupun demikian pada tahun 2011-2012 sama-sama masuk dalam kategori kurang sehat dengan predikat BB, hal ini menandakan bahwa kondisi keuangan perusahaan kurang baik.

2. Fredy Linggom Pangihutan, Saur Costanius Simamora (2019), melakukan penelitian dengan judul “Evaluasi Kinerja Keuangan dengan Metode Komparatif dan Trend pada PT. Angkasa Pura I (PERSERO) Periode 2012-2016”. Berdasarkan hasil analisis data dapat diperoleh bahwa kinerja keuangan PT.AP I tahun 2012-2016 dilihat dari delapan rasio keuangan tidak terdapat perbedaan selama 5 tahun terakhir.
3. Reina Damayanti, Hendry Saladin, dan Juni Darwin (2019), melakukan penelitian dengan judul “Analisis Kinerja Keuangan pada PT. Garuda Indonesia,Tbk”. Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah bagaimana kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia,Tbk pada periode 2013-2017. Dengan tujuan mengetahui kinerja keuangan pada PT. Garuda Indonesia,Tbk periode 2013-2017 Hasil dalam penelitian ini menunjukkan secara keseluruhan dari kurun waktu 5 tahun yaitu pada tahun 2013-2017 penilaian kinerja keuangan PT. Garuda Indonesia (Persero), Tbk mengalami penurunan kinerja keuangannya masih dalam kondisi tidak baik tingkat kesehatan kinerja keuangan perusahaan.

PENUTUP

Simpulan

Hasil penelitian kinerja keuangan pada PT Pelabuhan Indonesia III pada tahun 2014-2018 berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor: KEP:100/MBU/2002 yaitu, secara keseluruhan dalam kurun waktu 5 tahun yaitu dari tahun 2014-2018 penilaian kinerja keuangan PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) mengalami penurunan maupun peningkatan kinerja keuangannya dan juga dalam tingkatan akumulasi bobot pada PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) cukup baik.

Saran

- 1) PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) diharapkan mampu meningkatkan nilai-nilai rasio keuangan yang dimiliki dengan mengelola aspek-aspek keuangannya dengan baik, karena PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) adalah perusahaan BUMN yang dimiliki pemerintah di bidang prasarana perhubungan laut.
- 2) Penelitian ini hanya sebatas pada aspek keuangannya saja untuk menilai tingkat kesehatan perusahaan BUMN dan karena terbatasnya data yang diperoleh sehingga untuk penelitian selanjutnya di harapkan menggunakan keseluruhan aspek untuk menghitung tingkat kesehatan perusahaan BUMN yaitu aspek keuangan, aspek operasional dan administrasi perusahaan sehingga penelitian ini hasilnya akan lebih lengkap.

Keterbatasan

Keterbatasan dalam penelitian ini yaitu, peneliti hanya meneliti tingkat kesehatan perusahaan berdasarkan aspek keuangannya saja karena terbatasnya data yang diperoleh dan peneliti menggunakan data kuantitatif.

DAFTAR PUSTAKA

- Damayanti, R., Saladin, H., & Darwin, J. (2019, Januari). *Analisa Kinerja Keuangan pada PT. Garuda Indonesia,Tbk. Jurnal Media Wahan Ekonomika, Vol.15 No.4.* Hal 75-89. (<https://jurnal.univpgripalembang.ac.id/index.php/Ekonomika/article/viewFile/3059/287>, diakses Desember 21, 2019)
- M. Hanafi, M. (2016). *Manajemen Keuangan edisi 2*. Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Pangihutan, F. L., & Simamora, S. C. (2019, Januari). *Evaluasi Kinerja Keuangan dengan Metode Komparatif dan Trend pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Periode 2012-2016. Jurnal Bisnis dan Akuntansi Unsurya, Vol.4 No.1*, 51-71. (file:///C:/Users/USER/Downloads/263-475-1-SM%20(1).pdf, diakses 21 Desember 2019)
- Profil Perusahaan.*(<https://www.pelindo.co.id>, diakses 25 September 2019)
- Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-100/MBU/2002.* dari Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara: (<http://jdih.bumn.go.id/baca/KEP-100/MBU/2002.pdf>, diakses 6 oktober 2019)
- Trianto, A. (2017, Desember). *Analisis Laporan Keuangan Sebagai Alat Untuk Menilai Kinerja Keuangan Perusahaan Pada Pt. Bukit Asam. Jurnal Ilmiah Ekonomi Global Masa Kini, Vol.8 No.3.* Hal 1-10. (file:///C:/Users/USER/Downloads/346-1179-1-PB%20(3).pdf, diakses 15 Oktober 2019)