

ANALISIS KOMPARATIF RASIO PROFITABILITAS DAN RASIO LIKUIDITAS TERHADAP KINERJA KEUANGAN PADA PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) PERIODE 2020–2024

Fesa Hanifah ^{a*)}, Tia Ichwani ^{a)}

^{a)} Universitas Pancasila, Jakarta, Indonesia

^{*)}e-mail korespondensi: 1122210164@univpancasila.ac.id

Article history: received 04 Mei 2026; revised 15 Mei 2026; accepted 22 Mei 2026

DOI : <https://doi.org/10.33751/jmp.v14i1.179>

Abstrak. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh dinamika kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2020–2024 yang mengalami tekanan akibat pandemi Covid-19, peningkatan biaya operasional, perubahan kebijakan pemerintah, serta proses pemulihan aktivitas transportasi nasional. Kondisi tersebut berdampak pada fluktuasi rasio profitabilitas dan likuiditas perusahaan, sehingga diperlukan analisis komparatif untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dan memenuhi kewajiban jangka pendek. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbedaan rasio profitabilitas yang meliputi Gross Profit Margin, Net Profit Margin, Return on Assets, dan Return on Equity, serta rasio likuiditas yang meliputi Current Ratio, Quick Ratio, dan Cash Ratio terhadap kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2020–2024. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode deskriptif komparatif. Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2020–2024 yang dianalisis melalui perhitungan rasio keuangan, analisis tren persentase, statistik deskriptif, uji normalitas, uji homogenitas, dan uji One-Way ANOVA. Hasil penelitian menunjukkan bahwa seluruh rasio profitabilitas dan likuiditas mengalami perbedaan yang signifikan selama periode penelitian dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05. Rasio profitabilitas menunjukkan pemulihan yang lebih baik setelah masa pandemi, ditandai dengan peningkatan GPM, NPM, ROA, dan ROE, sedangkan rasio likuiditas masih menunjukkan fluktuasi, terutama pada CR, QR, dan CaR. Temuan ini mengindikasikan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhasil meningkatkan kemampuan menghasilkan laba, namun masih perlu memperkuat pengelolaan aset lancar dan kas untuk menjaga stabilitas likuiditas. Implikasi penelitian ini menunjukkan pentingnya keseimbangan antara strategi peningkatan profitabilitas dan penguatan likuiditas sebagai dasar pengambilan keputusan keuangan, efisiensi operasional, serta keberlanjutan kinerja perusahaan transportasi publik.

Kata Kunci: rasio profitabilitas, rasio likuiditas, kinerja keuangan, analisis komparatif, PT Kereta Api Indonesia.

A Comparative Analysis of Profitability and Liquidity Ratios on the Financial Performance of PT Kereta Api Indonesia (Persero) during the 2020–2024 Period

Abstract. This study is motivated by the fluctuating financial performance of PT Kereta Api Indonesia (Persero) during the 2020–2024 period, particularly as a result of the Covid-19 pandemic, increasing operational costs, government policies, infrastructure investment, and the recovery of national transportation activities. These conditions affected the company's profitability and liquidity, making it necessary to conduct a comparative analysis to assess its ability to generate profits and meet short-term obligations. This study aims to analyze the differences in profitability ratios, consisting of Gross Profit Margin, Net Profit Margin, Return on Assets, and Return on Equity, as well as liquidity ratios, consisting of Current Ratio, Quick Ratio, and Cash Ratio, in evaluating the financial performance of PT Kereta Api Indonesia (Persero) during the 2020–2024 period. This research employed a quantitative approach with a descriptive-comparative method. The data used were secondary data obtained from the annual financial statements of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the 2020–2024 period. The data were analyzed using financial ratio analysis, percentage trend analysis, descriptive statistics, normality tests, homogeneity tests, and One-Way ANOVA. The results show that all profitability and liquidity ratios experienced significant differences during the research period, with significance values below 0.05. Profitability ratios showed stronger recovery after the pandemic, as reflected in the improvement of GPM, NPM, ROA, and ROE. Meanwhile, liquidity ratios remained relatively fluctuating, particularly CR, QR, and CaR. These findings indicate that PT Kereta Api Indonesia (Persero) has improved its ability to generate profits, but still needs to strengthen current asset and cash management to maintain liquidity stability. The implication of this study highlights the importance of balancing profitability improvement strategies with liquidity management to support financial decision-making, operational efficiency, and the sustainable performance of public transportation enterprises.

Keywords: profitability ratio, liquidity ratio, financial performance, comparative analysis, PT Kereta Api Indonesia.

I. PENDAHULUAN

Kinerja keuangan merupakan salah satu indikator utama untuk menilai keberhasilan perusahaan dalam mengelola sumber daya, menghasilkan laba, menjaga stabilitas operasional, serta mempertahankan keberlanjutan usaha. Dalam konteks perusahaan besar, khususnya Badan Usaha Milik Negara (BUMN), kinerja keuangan tidak hanya mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan, tetapi juga menunjukkan kapasitas perusahaan dalam mendukung pelayanan publik, memenuhi kewajiban jangka pendek, dan menjaga kepercayaan pemangku kepentingan. Laporan keuangan menjadi dasar utama dalam menilai kondisi tersebut karena memuat informasi mengenai posisi keuangan, laba rugi, arus kas, serta perubahan ekuitas perusahaan dalam periode tertentu (Kieso et al., 2020; Weygandt et al., 2019). Oleh karena itu, analisis laporan keuangan diperlukan untuk memperoleh gambaran objektif mengenai efektivitas manajemen dalam menjalankan kegiatan operasional perusahaan.

Salah satu pendekatan yang banyak digunakan dalam menilai kinerja keuangan adalah analisis rasio keuangan. Rasio keuangan memungkinkan peneliti dan manajemen membandingkan hubungan antarpos dalam laporan keuangan secara sistematis, sehingga dapat diketahui kekuatan dan kelemahan perusahaan dalam aspek profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, maupun aktivitas (Hery, 2018; Kasmir, 2019). Dalam penelitian ini, fokus analisis diarahkan pada rasio profitabilitas dan rasio likuiditas. Rasio profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari penjualan, aset, dan modal yang dimiliki, sedangkan rasio likuiditas digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek dengan aset lancar dan kas yang tersedia (Brigham & Houston, 2019; Gitman & Zutter, 2019). Kedua rasio tersebut penting dianalisis secara bersamaan karena perusahaan yang mampu menghasilkan laba belum tentu memiliki kemampuan likuiditas yang kuat, demikian pula perusahaan yang likuid belum tentu memiliki profitabilitas yang optimal.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan BUMN strategis yang berperan penting dalam penyediaan layanan transportasi publik berbasis rel di Indonesia. Sebagai penyedia utama layanan kereta api, PT KAI memiliki tanggung jawab ganda, yaitu menjaga keberlanjutan bisnis sekaligus menyediakan layanan transportasi yang aman, terjangkau, dan berkelanjutan bagi masyarakat. Periode 2020–2024 menjadi fase penting untuk dianalisis karena pada periode tersebut PT KAI menghadapi tekanan besar akibat pandemi Covid-19, pembatasan mobilitas masyarakat, peningkatan biaya operasional, perubahan pola perjalanan, serta proses pemulihan ekonom nasional. Pada tahun 2024, PT KAI kembali menunjukkan kinerja positif dengan mencatat laba bersih sekitar Rp2,21 triliun dan pendapatan sekitar Rp35,93–Rp36,11 triliun, yang menunjukkan adanya pemulihan setelah periode tekanan pandemi.

Namun demikian, peningkatan pendapatan dan laba tidak serta-merta menunjukkan bahwa seluruh aspek kinerja keuangan perusahaan berada dalam kondisi ideal. Profitabilitas yang meningkat perlu dibandingkan dengan kemampuan perusahaan menjaga likuiditas, terutama karena perusahaan transportasi memiliki kebutuhan kas yang besar untuk operasional, pemeliharaan sarana-prasarana, investasi infrastruktur, dan pembayaran kewajiban jangka pendek. Prihadi (2020) menegaskan bahwa analisis rasio keuangan tidak cukup dilakukan secara parsial, tetapi perlu dipahami secara komparatif dan temporal agar perubahan kinerja antarperiode dapat diinterpretasikan secara lebih akurat. Dengan demikian, analisis komparatif rasio profitabilitas dan likuiditas PT KAI periode 2020–2024 menjadi penting untuk memahami apakah pemulihan laba perusahaan juga diikuti oleh penguatan kemampuan likuiditas.

Permasalahan utama dalam penelitian ini terletak pada adanya fluktuasi kinerja keuangan PT KAI selama periode 2020–2024. Pada masa pandemi, penurunan jumlah penumpang dan pembatasan aktivitas transportasi menyebabkan tekanan terhadap pendapatan dan laba perusahaan. Setelah masa pandemi, aktivitas transportasi kembali meningkat, tetapi perusahaan tetap menghadapi tantangan berupa kenaikan biaya operasional, kebutuhan investasi, beban pemeliharaan infrastruktur, serta kewajiban jangka pendek yang harus dikelola secara hati-hati. Kondisi tersebut menyebabkan rasio profitabilitas dan likuiditas tidak selalu bergerak dalam arah yang sama. Berdasarkan naskah penelitian yang dianalisis, rasio profitabilitas PT KAI menunjukkan pemulihan yang kuat setelah pandemi, sedangkan rasio likuiditas masih menunjukkan pola yang fluktuatif selama periode pengamatan.

Beberapa indikator profitabilitas yang relevan dalam penelitian ini meliputi Gross Profit Margin (GPM), Net Profit Margin (NPM), Return on Assets (ROA), dan Return on Equity (ROE). GPM menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba kotor dari pendapatan, NPM menggambarkan kemampuan menghasilkan laba bersih setelah seluruh biaya, ROA mengukur efektivitas penggunaan aset, sedangkan ROE menilai kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari modal yang dimiliki (Fahmi, 2020; Hery, 2018). Sementara itu, rasio likuiditas yang digunakan meliputi Current Ratio (CR), Quick Ratio (QR), dan Cash Ratio (CaR), yang masing-masing menunjukkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek dengan aset lancar, aset lancar tanpa persediaan, serta kas dan setara kas (Kasmir, 2019; Prihadi, 2020).

Permasalahan ini menjadi semakin penting karena PT KAI tidak hanya berorientasi pada profit, tetapi juga memiliki mandat pelayanan publik. Jika profitabilitas meningkat tetapi likuiditas melemah, maka perusahaan dapat menghadapi risiko tekanan kas dan kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Sebaliknya, jika likuiditas terlalu tinggi tetapi profitabilitas rendah, maka terdapat kemungkinan aset lancar tidak dimanfaatkan secara produktif. Oleh sebab itu, penelitian ini tidak hanya menilai apakah rasio keuangan PT KAI meningkat atau menurun, tetapi juga membandingkan perbedaan rasio profitabilitas dan likuiditas secara empiris selama lima tahun pengamatan.

Penelitian mengenai kinerja keuangan perusahaan transportasi telah banyak dilakukan, terutama dengan menggunakan pendekatan rasio keuangan. Nurfadillah (2023) meneliti rasio likuiditas dan profitabilitas pada perusahaan transportasi yang

terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan menemukan bahwa beberapa perusahaan masih menunjukkan kinerja yang belum optimal karena adanya fluktuasi pada rasio likuiditas dan profitabilitas. Temuan tersebut memperkuat pentingnya pengelolaan dua aspek keuangan tersebut secara bersamaan, khususnya dalam sektor transportasi yang memiliki risiko operasional dan kebutuhan modal tinggi.

Penelitian yang lebih spesifik terhadap PT KAI dilakukan oleh Saputra dan Prihastiwi (2023), yang membandingkan kinerja keuangan PT KAI sebelum dan selama pandemi Covid-19 dengan menggunakan rasio profitabilitas. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa pandemi berdampak signifikan terhadap penurunan rasio profitabilitas PT KAI, terutama karena penurunan pendapatan akibat pembatasan mobilitas masyarakat. Sejalan dengan itu, Sriwiyanti dan Nikitria (2024) menganalisis kinerja keuangan PT KAI periode 2020–2023 dengan fokus pada rasio profitabilitas dan menemukan bahwa kinerja perusahaan mulai membaik pada periode pascapandemi, meskipun beberapa indikator masih perlu ditingkatkan.

Fiddarina dan Hasibuan (2024) juga menegaskan bahwa kinerja profitabilitas PT KAI mengalami penurunan tajam pada masa pandemi, kemudian kembali meningkat seiring pemulihan aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat. Kajian lain oleh Paramadhama et al. (2025) pada perusahaan industri menunjukkan bahwa rasio likuiditas dan profitabilitas dapat bergerak secara berbeda, sehingga analisis komparatif menjadi penting untuk memahami kondisi keuangan perusahaan secara lebih menyeluruh. Dengan demikian, penelitian-penelitian sebelumnya telah memberikan dasar penting bahwa pandemi dan pemulihan ekonomi berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan transportasi, khususnya pada aspek profitabilitas dan likuiditas.

Selain aspek keuangan, kualitas penelitian juga bergantung pada ketepatan argumentasi ilmiah, penggunaan data, dan kemampuan menyusun kajian berbasis bukti. Dalam konteks akademik, Arief bersama Tressyalina et al. (2021) menekankan pentingnya pemanfaatan media dan data kontekstual dalam memperkuat kualitas pembelajaran dan penyajian informasi berbasis penelitian. Sementara itu, Suchyadi et al. (2024) menunjukkan pentingnya penggunaan pendekatan berbasis teknologi dan data dalam meningkatkan efektivitas proses akademik. Kedua rujukan ini relevan untuk memperkuat landasan bahwa penelitian ilmiah, termasuk penelitian keuangan, harus disusun secara sistematis, berbasis data, dan memiliki kontribusi praktis bagi pengembangan pengetahuan.

Meskipun sejumlah penelitian terdahulu telah membahas kinerja keuangan PT KAI, masih terdapat beberapa kesenjangan yang perlu diisi. Pertama, sebagian penelitian sebelumnya hanya berfokus pada rasio profitabilitas, sehingga belum memberikan gambaran yang lengkap mengenai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Kedua, beberapa penelitian hanya mencakup periode hingga tahun 2023, sehingga belum sepenuhnya menangkap kondisi pemulihan perusahaan pada tahun 2024. Ketiga, penelitian terdahulu umumnya masih bersifat deskriptif dan belum sepenuhnya mengintegrasikan analisis komparatif, analisis tren, dan pengujian statistik untuk menilai apakah perubahan rasio keuangan antarperiode benar-benar signifikan.

Kesenjangan tersebut menunjukkan perlunya penelitian yang menggabungkan rasio profitabilitas dan likuiditas dalam satu kerangka analisis komparatif. Dengan menggunakan data periode 2020–2024, penelitian ini dapat memberikan gambaran yang lebih lengkap mengenai kondisi keuangan PT KAI pada fase krisis, transisi, dan pemulihan. Selain itu, penggunaan uji statistik seperti One-Way ANOVA dapat memperkuat validitas temuan karena perbedaan rasio keuangan tidak hanya dijelaskan secara deskriptif, tetapi juga diuji secara empiris.

Berdasarkan latar belakang dan kesenjangan penelitian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara komparatif rasio profitabilitas dan rasio likuiditas terhadap kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2020–2024. Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan Gross Profit Margin, Net Profit Margin, Return on Assets, Return on Equity, Current Ratio, Quick Ratio, dan Cash Ratio selama periode penelitian. Penelitian ini juga bertujuan untuk menilai apakah perubahan rasio profitabilitas dan likuiditas tersebut menunjukkan perbedaan yang signifikan terhadap kinerja keuangan perusahaan. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis dalam pengembangan kajian analisis rasio keuangan serta kontribusi praktis bagi manajemen PT KAI dalam merumuskan strategi peningkatan profitabilitas, penguatan likuiditas, efisiensi operasional, dan keberlanjutan kinerja perusahaan transportasi publik.

Studi pustaka dalam penelitian ini berfokus pada konsep kinerja keuangan, analisis rasio profitabilitas, rasio likuiditas, serta relevansi analisis komparatif dalam menilai perkembangan kinerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2020–2024. Berdasarkan makalah yang dianalisis, penelitian ini menggunakan rasio profitabilitas yang meliputi Gross Profit Margin (GPM), Net Profit Margin (NPM), Return on Assets (ROA), dan Return on Equity (ROE), serta rasio likuiditas yang meliputi Current Ratio (CR), Quick Ratio (QR), dan Cash Ratio (CaR) sebagai indikator utama kinerja keuangan perusahaan.

Kinerja keuangan merupakan gambaran mengenai kemampuan perusahaan dalam mengelola sumber daya ekonomi untuk menghasilkan laba, menjaga stabilitas operasional, serta memenuhi kewajiban keuangan dalam periode tertentu. Laporan keuangan menjadi dasar penting dalam pengukuran kinerja karena memuat informasi mengenai posisi keuangan, laba rugi, arus kas, dan perubahan ekuitas perusahaan. Kieso et al. (2020) menjelaskan bahwa laporan keuangan berfungsi sebagai sarana utama komunikasi informasi keuangan kepada pemangku kepentingan. Sejalan dengan itu, Weygandt et al. (2019) menegaskan bahwa laporan keuangan dapat digunakan untuk menilai profitabilitas, likuiditas, dan prospek keberlanjutan perusahaan. Dengan demikian, analisis laporan keuangan diperlukan agar kondisi perusahaan tidak hanya dilihat dari besarnya laba, tetapi juga dari efisiensi pengelolaan aset, modal, dan kas.

Analisis rasio keuangan merupakan salah satu teknik yang banyak digunakan untuk menilai kinerja perusahaan karena mampu menunjukkan hubungan antarpos dalam laporan keuangan secara sistematis. Prihadi (2020) menyatakan bahwa analisis

rasio dapat digunakan untuk membandingkan kinerja perusahaan dari waktu ke waktu sehingga arah perkembangan keuangan dapat diketahui secara lebih objektif. Brigham dan Houston (2019) juga menjelaskan bahwa rasio keuangan dapat menjadi dasar bagi manajemen, investor, kreditor, dan pemangku kepentingan lain dalam menilai kekuatan dan kelemahan perusahaan. Dalam konteks penelitian ini, analisis rasio digunakan untuk membandingkan kondisi keuangan PT KAI selama periode 2020–2024, yaitu periode yang mencerminkan tekanan pandemi, masa transisi, dan pemulihan operasional.

Rasio profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktivitas operasional, aset, dan modal yang digunakan. Gross Profit Margin menunjukkan efisiensi perusahaan dalam menghasilkan laba kotor dari pendapatan, Net Profit Margin menggambarkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih setelah seluruh beban, Return on Assets menunjukkan efektivitas penggunaan aset, sedangkan Return on Equity mengukur tingkat pengembalian laba terhadap modal sendiri. Menurut Gitman dan Zutter (2019), profitabilitas merupakan indikator penting karena mencerminkan kemampuan perusahaan menciptakan nilai ekonomi secara berkelanjutan. Pada perusahaan transportasi seperti PT KAI, rasio profitabilitas sangat relevan karena perusahaan menghadapi biaya operasional tinggi, kebutuhan investasi besar, serta tekanan eksternal seperti perubahan mobilitas masyarakat dan kenaikan biaya energi.

Rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Current Ratio menunjukkan kemampuan aset lancar dalam menutup utang lancar, Quick Ratio menunjukkan kemampuan aset lancar yang lebih likuid tanpa memperhitungkan persediaan, sedangkan Cash Ratio menunjukkan kemampuan kas dan setara kas dalam membayar kewajiban lancar. Kasmir (2019) menjelaskan bahwa likuiditas menjadi indikator penting karena perusahaan yang tidak mampu memenuhi kewajiban jangka pendek dapat mengalami gangguan operasional meskipun memiliki laba. Oleh karena itu, analisis likuiditas perlu dipadukan dengan analisis profitabilitas agar penilaian kinerja keuangan lebih komprehensif.

Penelitian terdahulu mengenai perusahaan transportasi menunjukkan bahwa rasio profitabilitas dan likuiditas sering mengalami fluktuasi akibat kondisi ekonomi, perubahan permintaan jasa transportasi, serta beban operasional yang tinggi. Nurfadillah (2023) menemukan bahwa beberapa perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menunjukkan kondisi likuiditas dan profitabilitas yang belum optimal sehingga pengelolaan aset lancar dan peningkatan laba perlu dilakukan secara bersamaan. Temuan ini relevan dengan penelitian PT KAI karena sektor transportasi memiliki karakteristik biaya tetap tinggi dan sangat dipengaruhi oleh perubahan volume penumpang maupun barang.

Kajian yang lebih spesifik terhadap PT Kereta Api Indonesia dilakukan oleh Saputra dan Prihastiwi (2023), yang menunjukkan bahwa kinerja profitabilitas PT KAI mengalami penurunan pada masa pandemi Covid-19 dan mulai mengalami pemulihan setelah aktivitas transportasi kembali meningkat. Sriwiyanti dan Nikitria (2024) juga menemukan bahwa rasio profitabilitas PT KAI periode 2020–2023 menunjukkan perbaikan setelah masa pandemi, meskipun efektivitas penggunaan aset dan kemampuan menghasilkan laba bersih masih perlu ditingkatkan. Temuan tersebut memperkuat pentingnya penelitian lanjutan yang mencakup periode hingga 2024 agar fase pemulihan perusahaan dapat dianalisis secara lebih lengkap.

Selain rasio profitabilitas, aspek likuiditas juga menjadi perhatian penting dalam penilaian kinerja PT KAI. Penelitian mengenai rasio likuiditas PT KAI periode 2020–2021 menunjukkan bahwa current ratio, quick ratio, dan cash ratio dapat digunakan untuk menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Namun, kondisi likuiditas perusahaan dapat berubah seiring dengan kebutuhan pembiayaan operasional, investasi infrastruktur, dan pengelolaan kas. Oleh sebab itu, penelitian ini tidak hanya menilai profitabilitas, tetapi juga membandingkan rasio likuiditas agar dapat diketahui keseimbangan antara kemampuan menghasilkan laba dan kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek.

Analisis komparatif diperlukan karena kinerja keuangan perusahaan tidak cukup dinilai dari satu periode saja. Melalui analisis komparatif, perubahan rasio antarperiode dapat diidentifikasi, baik dalam bentuk peningkatan, penurunan, maupun fluktuasi. Paramadharma et al. (2025) menunjukkan bahwa rasio likuiditas dan profitabilitas perusahaan dapat bergerak tidak selalu searah, sehingga analisis komparatif diperlukan untuk memperoleh pemahaman yang lebih menyeluruh terhadap kondisi keuangan. Dalam penelitian ini, pendekatan komparatif digunakan untuk melihat perbedaan rasio keuangan PT KAI selama lima tahun, yaitu 2020–2024, sekaligus menguji signifikansi perbedaan tersebut melalui uji statistik.

Dalam konteks penguatan landasan akademik, Arief bersama Tressyalina et al. (2021) menekankan pentingnya penyajian informasi berbasis konteks dan pemanfaatan sumber belajar interaktif untuk meningkatkan kualitas pemahaman. Meskipun kajian tersebut berada pada bidang pendidikan bahasa, prinsipnya relevan dalam penelitian akademik karena menegaskan bahwa penyajian data harus kontekstual, sistematis, dan mudah diinterpretasikan. Dalam penelitian keuangan, prinsip tersebut dapat diterapkan melalui penyajian data rasio, tabel tren, dan analisis komparatif agar pembaca dapat memahami perubahan kinerja perusahaan secara lebih jelas.

Suchyadi et al. (2024) juga menekankan pentingnya pemanfaatan media berbasis teknologi dalam meningkatkan efektivitas pembelajaran dan pemahaman informasi. Relevansinya dalam penelitian ini terletak pada pentingnya penggunaan data, visualisasi, dan analisis berbasis teknologi, seperti SPSS, dalam mendukung objektivitas hasil penelitian. Dengan penggunaan analisis statistik deskriptif, uji normalitas, uji homogenitas, dan One-Way ANOVA, penelitian kinerja keuangan PT KAI dapat disajikan secara lebih empiris dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa studi pustaka mendukung pentingnya analisis komparatif rasio profitabilitas dan likuiditas terhadap kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Rasio profitabilitas memberikan gambaran mengenai kemampuan perusahaan menghasilkan laba, sedangkan rasio likuiditas menunjukkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek. Penelitian ini memiliki posisi penting karena mengintegrasikan kedua kelompok

rasio tersebut dalam periode 2020–2024, yaitu periode yang mencerminkan tekanan pandemi dan pemulihan pascapandemi. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis terhadap kajian analisis laporan keuangan serta kontribusi praktis bagi manajemen PT KAI dalam menjaga keseimbangan antara profitabilitas, likuiditas, dan keberlanjutan kinerja perusahaan.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode deskriptif-komparatif. Pendekatan kuantitatif digunakan karena data yang dianalisis berbentuk angka-angka keuangan yang diperoleh dari laporan keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero), sedangkan metode deskriptif-komparatif digunakan untuk menggambarkan, membandingkan, dan menginterpretasikan perubahan rasio profitabilitas dan rasio likuiditas selama periode 2020–2024. Metode kuantitatif tepat digunakan dalam penelitian yang mengolah data numerik dan menguji hubungan atau perbedaan antarvariabel secara sistematis (Sugiyono, 2019). Dalam konteks penelitian ini, analisis diarahkan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio profitabilitas dan likuiditas PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama lima tahun pengamatan.

Objek penelitian ini adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang transportasi perkeretaapian. Data yang digunakan merupakan data sekunder berupa laporan keuangan tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2020–2024. Data tersebut diperoleh melalui laporan keuangan resmi perusahaan dan dokumen pendukung yang relevan. Pemilihan periode 2020–2024 didasarkan pada pertimbangan bahwa periode tersebut merepresentasikan kondisi keuangan perusahaan pada masa pandemi Covid-19, masa transisi, dan fase pemulihan pascapandemi. Sampel penelitian berupa data laporan keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama lima tahun yang kemudian diolah menjadi data rasio keuangan triwulanan untuk memperkuat jumlah observasi dan mendukung proses analisis statistik.

Variabel dalam penelitian ini terdiri atas rasio profitabilitas dan rasio likuiditas sebagai indikator kinerja keuangan perusahaan. Rasio profitabilitas meliputi Gross Profit Margin (GPM), Net Profit Margin (NPM), Return on Assets (ROA), dan Return on Equity (ROE). GPM digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba kotor dari pendapatan, NPM digunakan untuk mengukur laba bersih terhadap pendapatan, ROA digunakan untuk menilai efektivitas penggunaan aset dalam menghasilkan laba, sedangkan ROE digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan ekuitas yang dimiliki. Sementara itu, rasio likuiditas meliputi Current Ratio (CR), Quick Ratio (QR), dan Cash Ratio (CaR). CR digunakan untuk menilai kemampuan aset lancar dalam memenuhi kewajiban lancar, QR digunakan untuk menilai kemampuan aset lancar tanpa persediaan dalam membayar kewajiban jangka pendek, sedangkan CaR digunakan untuk mengukur kemampuan kas dan setara kas dalam memenuhi kewajiban lancar.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi, yaitu dengan mengumpulkan, mencatat, dan menganalisis laporan keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2020–2024. Data yang diperoleh kemudian dihitung menggunakan rumus rasio keuangan sesuai indikator profitabilitas dan likuiditas. Setelah itu, hasil perhitungan disusun dalam bentuk tabel rasio keuangan tahunan dan triwulanan untuk memudahkan proses perbandingan antarperiode. Teknik dokumentasi dipilih karena penelitian ini tidak menggunakan data primer dari responden, melainkan memanfaatkan dokumen resmi perusahaan sebagai sumber data utama.

Teknik analisis data dilakukan melalui beberapa tahap. Pertama, peneliti melakukan analisis rasio keuangan untuk menghitung nilai GPM, NPM, ROA, ROE, CR, QR, dan CaR. Kedua, dilakukan analisis statistik deskriptif untuk mengetahui nilai minimum, maksimum, rata-rata, dan standar deviasi setiap rasio keuangan. Ketiga, digunakan analisis tren persentase untuk melihat arah perkembangan rasio keuangan dari tahun ke tahun dengan menjadikan tahun awal sebagai tahun dasar. Keempat, dilakukan uji asumsi klasik, yang meliputi uji normalitas dan uji homogenitas. Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah data berdistribusi normal, sedangkan uji homogenitas digunakan untuk mengetahui apakah varians data antarperiode bersifat homogen. Kelima, dilakukan pengujian hipotesis menggunakan One-Way ANOVA untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada rasio profitabilitas dan likuiditas selama periode penelitian. Penggunaan uji statistik dengan bantuan SPSS relevan untuk menganalisis data kuantitatif dan menguji signifikansi perbedaan antar kelompok data (Ghozali, 2021).

Kriteria pengambilan keputusan dalam pengujian hipotesis didasarkan pada nilai signifikansi. Apabila nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, maka hipotesis nol diterima, yang berarti tidak terdapat perbedaan signifikan pada rasio keuangan antarperiode. Sebaliknya, apabila nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05, maka hipotesis nol ditolak dan hipotesis alternatif diterima, yang berarti terdapat perbedaan signifikan pada rasio keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2020–2024. Dengan rancangan metode tersebut, penelitian ini diharapkan mampu memberikan hasil analisis yang objektif, terukur, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dalam menilai kinerja keuangan perusahaan.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2020–2024 mengalami perubahan yang signifikan pada aspek profitabilitas dan likuiditas. Berdasarkan data rasio keuangan yang dianalisis, rasio profitabilitas yang terdiri atas Gross Profit Margin (GPM), Net Profit Margin (NPM), Return on Assets (ROA), dan Return on

Equity (ROE) menunjukkan pola pemulihan yang kuat setelah periode pandemi Covid-19. Pada awal periode penelitian, khususnya tahun 2020, seluruh rasio profitabilitas berada pada kondisi negatif. Namun, pada tahun-tahun berikutnya, terutama sejak 2022 hingga 2024, rasio profitabilitas menunjukkan peningkatan yang konsisten. GPM meningkat dari -104,20% pada triwulan I tahun 2020 menjadi 146,60% pada triwulan IV tahun 2024. NPM juga mengalami peningkatan dari -73,42% menjadi 75,87%, ROA meningkat dari -167,55% menjadi 141,85%, dan ROE meningkat dari -76,47% menjadi 78,95%. Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, memanfaatkan aset, dan mengelola modal mengalami perbaikan secara progresif selama periode pemulihan pascapandemi.

Berbeda dengan rasio profitabilitas, rasio likuiditas yang terdiri atas Current Ratio (CR), Quick Ratio (QR), dan Cash Ratio (CaR) menunjukkan pola yang lebih fluktuatif. Pada tahun 2020, rasio likuiditas masih berada pada posisi yang relatif tinggi, misalnya CR sebesar 270,66%, QR sebesar 102,28%, dan CaR sebesar 222,10% pada triwulan I. Namun, pada periode berikutnya rasio tersebut cenderung menurun. CR turun hingga -200,43% pada triwulan IV tahun 2024, QR turun menjadi 33,88%, sedangkan CaR dalam tabel hasil penelitian tercatat mengalami fluktuasi tajam dan perlu diverifikasi kembali karena terdapat ketidakkonsistenan angka antara uraian dan tabel, khususnya pada nilai akhir tahun 2024. Secara substantif, penurunan rasio likuiditas menunjukkan bahwa meskipun profitabilitas perusahaan membaik, kemampuan perusahaan dalam menjaga aset lancar dan kas untuk memenuhi kewajiban jangka pendek masih menghadapi tekanan.

Tabel 1. Ringkasan Hasil Rasio Profitabilitas dan Likuiditas PT KAI Periode 2020–2024

Kelompok Rasio	Indikator	Pola Perubahan 2020–2024	Interpretasi Utama
Profitabilitas	GPM	Meningkat dari negatif menjadi sangat positif	Efisiensi laba kotor membaik setelah pandemi
Profitabilitas	NPM	Meningkat dari rugi bersih menuju laba bersih positif	Kemampuan menghasilkan laba bersih semakin kuat
Profitabilitas	ROA	Meningkat signifikan dari negatif ke positif	Pemanfaatan aset semakin efektif
Profitabilitas	ROE	Meningkat dari negatif ke positif	Pengembalian terhadap ekuitas membaik
Likuiditas	CR	Cenderung menurun dan fluktuatif	Kemampuan memenuhi kewajiban lancar masih perlu diperkuat
Likuiditas	QR	Menurun secara bertahap	Aset lancar tanpa persediaan semakin terbatas
Likuiditas	CaR	Fluktuatif dan cenderung melemah	Ketersediaan kas terhadap kewajiban jangka pendek belum stabil

Hasil statistik deskriptif memperkuat temuan tersebut. Nilai rata-rata GPM sebesar 21,20 menunjukkan bahwa secara umum kemampuan perusahaan menghasilkan laba kotor berada dalam kecenderungan positif, meskipun standar deviasi yang tinggi menunjukkan adanya fluktuasi besar antarperiode. NPM memiliki rata-rata 1,2240, ROE memiliki rata-rata 1,2400, sedangkan ROA masih memiliki rata-rata negatif sebesar -12,8520. Kondisi ini mengindikasikan bahwa meskipun perusahaan berhasil memulihkan profitabilitas, efektivitas pemanfaatan aset masih perlu diperkuat. Pada sisi likuiditas, CR memiliki standar deviasi sebesar 146,68435 dan CaR sebesar 103,30623, yang menunjukkan tingkat volatilitas tinggi dalam kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek.

Hasil uji asumsi klasik menunjukkan bahwa data penelitian memenuhi syarat untuk dilakukan pengujian parametrik. Uji normalitas dengan Shapiro-Wilk menunjukkan nilai signifikansi seluruh variabel lebih besar dari 0,05, sehingga data dinyatakan berdistribusi normal. Uji homogenitas dengan Levene’s Test juga menunjukkan nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, sehingga varians data antar kelompok dinyatakan homogen. Dengan demikian, pengujian hipotesis menggunakan One-Way ANOVA dapat dilakukan. Hasil uji ANOVA menunjukkan bahwa seluruh variabel rasio profitabilitas dan likuiditas memiliki nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05. Artinya, terdapat perbedaan yang signifikan pada GPM, NPM, ROA, ROE, CR, QR, dan CaR PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama periode 2020–2024.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa rasio profitabilitas PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami pemulihan yang lebih kuat dibandingkan rasio likuiditas. Peningkatan GPM, NPM, ROA, dan ROE menggambarkan bahwa perusahaan berhasil memperbaiki efisiensi operasional, meningkatkan pendapatan, serta memanfaatkan aset dan ekuitas secara lebih produktif setelah periode tekanan pandemi. Secara teoretis, rasio profitabilitas merepresentasikan kemampuan perusahaan menciptakan laba dari aktivitas bisnisnya, sehingga peningkatan rasio ini menunjukkan efektivitas strategi pemulihan perusahaan dalam meningkatkan pendapatan dan mengendalikan biaya operasional (Brigham & Houston, 2019; Gitman & Zutter, 2019).

Peningkatan GPM menunjukkan bahwa PT KAI semakin mampu menghasilkan laba kotor dari pendapatan operasionalnya. Kondisi ini dapat dikaitkan dengan meningkatnya mobilitas masyarakat setelah pembatasan perjalanan berkurang, peningkatan penggunaan layanan kereta api, serta pemulihan sektor transportasi. Temuan ini sejalan dengan penelitian Saputra dan Prihastivi (2023), yang menunjukkan bahwa profitabilitas PT KAI mengalami penurunan pada masa pandemi Covid-19 dan membaik ketika aktivitas operasional kembali meningkat. Kajian Sriwiyanti dan Nikitria (2024) juga menunjukkan bahwa kinerja profitabilitas PT KAI periode 2020–2023 mulai mengalami perbaikan setelah tekanan pandemi, meskipun beberapa indikator efisiensi masih

perlu ditingkatkan. Artikel Sriwiyanti dan Nikitria secara khusus menganalisis kinerja keuangan PT KAI periode 2020–2023 menggunakan rasio profitabilitas dan menekankan dampak pembatasan mobilitas pada laba perusahaan pada 2020–2021.

Peningkatan NPM memperlihatkan bahwa perusahaan semakin mampu mengubah pendapatan menjadi laba bersih. Pada awal periode penelitian, NPM bernilai negatif karena perusahaan menghadapi penurunan pendapatan dan peningkatan tekanan biaya. Namun, pada periode 2022–2024, NPM bergerak positif seiring membaiknya aktivitas transportasi dan pendapatan perusahaan. Menurut Kieso et al. (2020), laba bersih merupakan indikator penting karena mencerminkan hasil akhir setelah seluruh beban operasional, biaya keuangan, dan pajak diperhitungkan. Dengan demikian, peningkatan NPM PT KAI mengindikasikan bahwa perusahaan mulai berhasil mengendalikan beban dan meningkatkan efektivitas operasional.

ROA dan ROE juga menunjukkan peningkatan signifikan. Peningkatan ROA menunjukkan bahwa aset perusahaan semakin efektif digunakan untuk menghasilkan laba, sedangkan peningkatan ROE menunjukkan bahwa modal perusahaan semakin produktif dalam menciptakan keuntungan. Namun, rata-rata ROA yang masih negatif dalam statistik deskriptif menunjukkan bahwa efektivitas aset belum sepenuhnya stabil selama keseluruhan periode 2020–2024. Hal ini wajar karena perusahaan transportasi memiliki karakteristik aset tetap yang besar, biaya pemeliharaan tinggi, dan kebutuhan investasi jangka panjang. Penelitian terbaru mengenai PT KAI juga menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan sempat tertekan selama pandemi dan berkaitan dengan dinamika struktur liabilitas serta ekspansi perusahaan.

Di sisi lain, rasio likuiditas menunjukkan kondisi yang belum sekuat profitabilitas. Penurunan CR, QR, dan CaR menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek masih perlu mendapat perhatian. Secara konseptual, likuiditas merupakan kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek menggunakan aset lancar atau kas yang tersedia (Kasmir, 2019; Prihadi, 2020). Perusahaan dengan profitabilitas baik belum tentu memiliki likuiditas yang kuat, terutama jika laba yang diperoleh banyak terserap untuk kebutuhan investasi, operasional, pemeliharaan aset, dan pembayaran kewajiban. Dalam konteks PT KAI, kebutuhan pendanaan untuk pemulihan operasional dan pengembangan layanan dapat menjelaskan mengapa profitabilitas membaik tetapi likuiditas masih fluktuatif.

Temuan ini sejalan dengan Nurfa dillah (2023), yang menunjukkan bahwa perusahaan sektor transportasi dapat mengalami fluktuasi rasio likuiditas dan profitabilitas akibat tekanan operasional dan perubahan kondisi ekonomi. Penelitian pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI juga menegaskan bahwa profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan leverage merupakan indikator penting dalam menjelaskan kinerja keuangan sektor transportasi pada periode 2020–2023. Dengan demikian, hasil penelitian ini memperkuat pemahaman bahwa perusahaan transportasi membutuhkan pengelolaan kas dan aset lancar yang lebih hati-hati agar pemulihan laba dapat diimbangi oleh kemampuan membayar kewajiban jangka pendek.

Hasil uji ANOVA yang menunjukkan perbedaan signifikan pada seluruh rasio keuangan memperlihatkan bahwa perubahan kinerja PT KAI selama 2020–2024 bukan sekadar variasi kecil, melainkan perubahan yang nyata secara statistik. Hal ini memperkuat argumentasi bahwa periode 2020–2024 merupakan fase penting dalam transformasi kinerja keuangan PT KAI, yaitu dari fase tekanan pandemi menuju fase pemulihan dan penguatan pendapatan. Paramadharma et al. (2025) juga menunjukkan bahwa dalam analisis komparatif, rasio profitabilitas dan likuiditas dapat bergerak dengan pola yang berbeda sehingga keduanya perlu dianalisis secara bersamaan agar penilaian kinerja keuangan lebih komprehensif. Studi Paramadharma et al. mengenai PT Sariguna Primatirta dan industri AMDK periode 2020–2024 menegaskan pentingnya perbandingan lintas rasio dalam membaca stabilitas keuangan perusahaan.

Selain memperkuat aspek empiris, temuan ini juga memberikan kontribusi metodologis bagi penelitian kinerja keuangan. Penggunaan analisis tren, statistik deskriptif, uji normalitas, uji homogenitas, dan ANOVA membuat hasil penelitian lebih kuat dibandingkan analisis rasio yang hanya bersifat deskriptif. Dalam artikel bereputasi, penyajian data secara sistematis dan berbasis bukti menjadi penting agar pembaca dapat memahami pola perubahan kinerja secara objektif. Arief bersama Tressyalina et al. (2021) menekankan pentingnya penyajian informasi yang kontekstual, sistematis, dan mudah dipahami dalam pengembangan bahan akademik. Sementara itu, Suchyadi et al. (2024) menegaskan pentingnya pemanfaatan teknologi dan media berbasis data dalam meningkatkan kualitas pemahaman. Dalam konteks penelitian ini, penggunaan tabel, analisis statistik, dan interpretasi komparatif menjadi bentuk penyajian ilmiah yang membantu memperjelas perubahan kinerja keuangan perusahaan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) lebih berhasil memperbaiki aspek profitabilitas dibandingkan likuiditas selama periode 2020–2024. Hal ini mengindikasikan bahwa strategi peningkatan pendapatan, pemulihan jumlah penumpang, efisiensi operasional, dan optimalisasi aset telah memberikan dampak positif terhadap laba perusahaan. Namun, perusahaan masih perlu memperkuat manajemen likuiditas melalui pengelolaan kas, penjadwalan kewajiban jangka pendek, efisiensi modal kerja, dan pengendalian arus kas operasional. Implikasi praktis dari temuan ini adalah perlunya keseimbangan antara strategi pertumbuhan laba dan strategi penguatan likuiditas agar kinerja keuangan PT KAI tidak hanya membaik secara profitabilitas, tetapi juga stabil secara kas dan kewajiban jangka pendek.

IV. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) periode 2020–2024 mengalami perubahan yang signifikan pada aspek profitabilitas dan likuiditas. Rasio profitabilitas yang meliputi Gross Profit Margin, Net Profit Margin, Return on Assets, dan Return on Equity menunjukkan tren pemulihan yang kuat setelah masa pandemi Covid-19, ditandai dengan meningkatnya kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, mengelola aset, dan memanfaatkan modal secara lebih produktif. Namun, rasio likuiditas yang meliputi Current Ratio, Quick Ratio, dan Cash Ratio masih

menunjukkan kondisi yang fluktuatif, sehingga kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek belum sepenuhnya stabil. Hasil ini menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) relatif lebih berhasil memperbaiki profitabilitas dibandingkan menjaga stabilitas likuiditas selama periode penelitian. Oleh karena itu, perusahaan perlu menyeimbangkan strategi peningkatan laba dengan penguatan manajemen kas, pengelolaan aset lancar, efisiensi modal kerja, dan pengendalian kewajiban jangka pendek agar kinerja keuangan dapat berkelanjutan serta mampu mendukung fungsi strategis perusahaan sebagai penyedia layanan transportasi publik nasional.

V. REFERENSI

- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of financial management* (15th ed.). Cengage Learning.
- Fahmi, I. (2020). *Analisis laporan keuangan*. Alfabeta.
- Fiddaraina, K., & Hasibuan, N. F. A. (2024). Analisis komparatif laporan keuangan terhadap kinerja keuangan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero). *Jurnal Ekonomi dan Akuntansi*.
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 26* (Edisi ke-10). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2019). *Principles of managerial finance* (15th ed.). Pearson.
- Hery. (2018). *Analisis laporan keuangan: Integrated and comprehensive edition*. Grasindo.
- Kasmir. (2019). *Analisis laporan keuangan*. Rajawali Pers.
- Kieso, D. E., Weygandt, J. J., & Warfield, T. D. (2020). *Intermediate accounting: IFRS edition* (4th ed.). Wiley.
- Nurfadillah. (2023). Analisis rasio likuiditas dan rasio profitabilitas pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*.
- Paramadharma, H., Habibie, Rambe, K., & Hermuningsih, S. (2025). Analisis komparatif rasio likuiditas, aktivitas, solvabilitas, dan profitabilitas PT Sariguna Primatirta dengan industri AMDK 2020–2024. *Jurnal Akuntansi Manajemen Ekonomi Kewirausahaan*, 5(2).
- Prihadi, T. (2020). *Analisis laporan keuangan: Konsep dan aplikasi*. Gramedia Pustaka Utama.
- Saputra, A., & Prihastiwi, D. A. (2023). Perbandingan kinerja keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada saat dan sebelum pandemi Covid-19 dengan menggunakan rasio profitabilitas. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*.
- Sriwiyanti, E., & Nikitria, A. (2024). Analisis komparatif kinerja keuangan PT KAI (Persero) periode 2020–2023 menggunakan rasio profitabilitas. *Jurnal Ilmiah Accusi*, 6(2), 329–340. <https://doi.org/10.36985/ggyavn64>
- Suchyadi, Y., Indriani, R. S., Budiana, S., Martha, L. P., Nurjanah, N., & Yusup, M. K. P. (2024). Efektivitas pembelajaran menyimak dongeng berbasis YouTube dalam pembelajaran bahasa dan budaya Sunda. *Jurnal Manajemen Pendidikan*, 12(2). <https://doi.org/10.33751/jmp.v12i2.9539>
- Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Tressyalina, Noveria, E., Arief, E., Muliani, A. T., & Rahayu, D. (2021). Application local wisdom of Minangkabau culture in interactive e-book of procedure text. In *Proceedings of the 4th International Conference on Language, Literature, and Education (ICLLE-4 2021)*. Atlantis Press. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.211201.042>
- Weygandt, J. J., Kimmel, P. D., & Kieso, D. E. (2019). *Financial accounting: IFRS edition* (4th ed.). Wiley.