

**ANALISIS KEBANGKRUTAN PERUSAHAAN DENGAN
MENGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE
PADA INDUSTRI TRANSPORTASI (SUB
SEKTOR INDUSTRI TRANSPORTASI
DARAT) YANG TERDAFTAR DI
BURSA EFEK INDONESIA
PERIODE 2015-2020**



SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar
Sarjana (S1) pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi
Universitas Batanghari Jambi**

OLEH

Nama : Silvia Dwiranti
Nim : 1700861201271
Konsentrasi : Manajemen Keuangan

PROGRAM STUDI MANAJEMEN FAKULTAS EKONOMI

UNIVERSITAS BATANGHARI JAMBI

TAHUN 2022

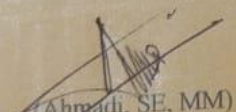
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Dengan ini Komisi Pembimbing Skripsi dan Ketua Prodi Manajemen menyatakan bahwa Skripsi yang disusun oleh :

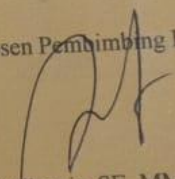
NAMA : SILVIA DWIRANTI
NIM : 1700861201271
PROGRAM STUDI : MANAJEMEN KEUANGAN
JUDUL : ANALISIS KEBANGKRUTAN PERUSAHAAN DENGAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE PADA INDUSTRI TRANSPORTASI (SUB SEKTOR INDUSTRI TRANSPORTASI DARAT) YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2020.

Telah memenuhi persyaratan dan layak di uji pada ujian skripsi komprehensif sesuai dengan prosedur yang berlaku pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.

Dosen Pembimbing I

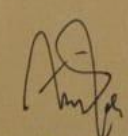

(Ahmadi, SE, MM)

Dosen Pembimbing II


(Albetris, SE, MM)

Mengetahui :

Ketua Program Studi Manajemen


(Anisah, S.E., M.M.)

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini di pertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Komprehensif dan Ujian Skripsi Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi pada:

Hari : Sabtu
Tanggal : 12 Februari 2022
Jam : 10.00 – 12.00
Tempat : Ruang Sidang Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi

PANITIA PENGUJI

JABATAN

NAMA

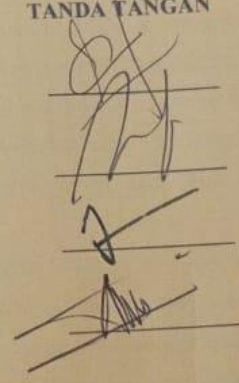
TANDA TANGAN

Ketua : Hj. Atikah, S.E., M.M.

Sekretaris : Albetris, SE, MM

Penguji Utama : Amilia Paramita Sari, SE, M.Si

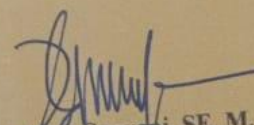
Anggota : Ahmadi, SE, MM

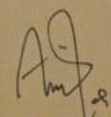


Disahkan Oleh:

Dekan Fakultas Ekonomi
Universitas Batanghari

Ketua Program
Studi Manajemen


Dr. Hj. Arifa Suryani, SE, M.Ak, Ak, CA.CMA


Anisah, S.E., M.M

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Silvia Dwiranti
NIM : 1700861201271
Program Studi : Manajemen
Dosen Pembimbing : Ahmadi, SE, MM / Albetris, SE, MM
Judul Skripsi : Analisis Kebangkrutan Perusahaan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score Pada Industri Transportasi (Sub Sektor Industri Transportasi Darat) Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020.

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa penulisan skripsi ini berdasarkan hasil penelitian, pemikiran, dan pemaparan asli dari saya sendiri, Bahwa data-data yang saya cantumkan pada skripsi ini adalah benar bukan hasil rekayasa, bahwa skripsi ini adalah karya orisinil bukan hasil plagiarisme atau diupahkan pada pihak lain. Jika terdapat karya atau pemikiran orang lain, saya akan mencantumkan sumber yang jelas.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini dan sanksi lain dengan peraturan yang berlaku diprogram Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi. Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Jambi, Februari 2022

Yang membuat Pernyataan



1700861201271

LEMBAR PERSEMBAHAN

Bismillahirrahmanirrahim..

Rasa syukur selalu kita ucapkan atas segala nikmat dan karunia yang telah Allah SWT berikan serta salam tak lupa kita ucapkan untuk junjungan Nabi besar kita Muhammad SAW, yang senantiasa kita nantikan Syafa'atnya diYaumul akhir kelak..

Amin ya robbal 'alamiin ..

Skripsi ini ku persembahkan untuk Kedua Orang Tua ku sebagai tanda terimakasih yang tiada hentinya. Untuk Mama ku tercinta “Asnimar” yang selalu mendo’akan agar saya menjadi anak yang sukses dan bisa membanggakan kedua orang tuanya. Untuk Papa ku tercinta “Salam Sutrisno” yang selalu memberikan dukungan, motivasi, nasehat dan materi kepada saya karna tanpa papa dan mama semua tidak berarti apa-apa, mama dan papa yang selalu menasehati, selalu mengabdikan apa yang saya inginkan, selalu memperjuangkan apapun yang saya butuhkan, mereka tidak pernah mengeluh, semoga papa dan mama selalu sehat selalu. Aamiin..

Terimakasih juga buat diri sendiri karna sudah menyelesaikan skripsi ini dengan jerih payah selama ini, dan juga para teman - temanku “Dytia, Nina, Tania, dan Husnia” yang memberikan dukungan, nasehat agar lebih semangat mengerjakan skripsi ini.

Terimakasih kepada seluruh dosen terutama pembimbing skripsi saya yang telah membimbing dan mendidik saya dengan baik, semoga Allah memberikan rahmat dan hidayah yang setimpal kepada mereka. Aamiin..

ABSTRACT

SILVIA DWIRANTI / 1700861201271 / MANAGEMENT / ANALISYS OF COMPANY BANKRUPTCY USING THE ALTMAN Z-SCORE METHOD IN THE TRANSPORTATION INDUSTRY (SUB SECTOR OF THE LAND TRANSPORTATION INDUSTRY) IN INDONESIAN STOCK EXCHANGE PERIOD 2015-2020 / Advisor 1.) Ahmadi, SE, MM. Advisor 2.) Albetris, SE, MM.

This study aims to determine and analyze the bankruptcy of land transportation industry companies listed in Indonesian Stock Exchange period 2015 – 2020 using the Altman Z-Score method.

The research methodology used is quantitative data. The source of data used in this study is a secondary data source. After that it is analyzed using the Altman Z-Score method, namely the five X ratios, among others *Working Capital to Total Assets (X1)*, *Retained Earnings to Total Assets (X2)*, *Earning Before Interest and Taxes to Total Assets (X3)*, *Market Value of Equity To Book Of Liabilities (X4)*, *Sales To Total Assets (X5)*. Then calculate the Z value of each company to determine the level of bankruptcy of the company.

Land Transportation companies listed on the Indonesian stock exchange in this study are PT. Majapahit Inti Corpora Tbk, PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. Blue Bird Tbk, PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk, PT. Mitra International Resources Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, PT. Express Transindo Utama Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.

The bankruptcy ranking of the Land Transportation Industry listed on the Indonesian stock exchange for the 2015-2020 period which can be seen in 2015 and 2016 the first rank is in PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk. In 2017 and 2020 the first rank is in PT. Majapahit Inti Corpora Tbk. In 2018 the first rank is in PT. Blue Bird Tbk. In 2019 the first rank is in PT. Adi Sarana Armada Tbk.

The results of this study indicate that by using the Altman Z-Score method there are 3 companies that did not experience bankruptcy, 1 company experienced bankruptcy prone (*gray area*), and 4 companies experienced bankruptcy potential.

ABSTRAK

**SILVIA DWIRANTI / 1700861201271 / MANAJEMEN / ANALISIS
KEBANGKRUTAN PERUSAHAAN DENGAN MENGGUNAKAN
METODE ALTMAN Z-SCORE PADA INDUSTRI TRANSPORTASI (SUB
SEKTOR INDUSTRI TRANSPORTASI DARAT) YANG TERDAFTAR DI
BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2015-2020 / pembimbing 1.)
Ahmadi, SE, MM. Pembimbing 2.) Albetris, SE, MM.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis tentang kebangkrutan Perusahaan Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dengan menggunakan metode Altman Z-Score.

Metodelogi penelitian yang digunakan adalah Jenis datanya data kuantitatif. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sumber data sekunder. Setelah itu di analisis dengan menggunakan metode Altman Z-Score yaitu lima rasio X antara lain Modal kerja / Total Aset (X1), Laba ditahan / Total Aset (X2), Laba sebelum bunga dan pajak / Total Aset (X3), Nilai pasar saham biasa dan preferen / Nilai Buku Total Hutang (X4), Penjualan / Total Aset (X5). Kemudian menghitung nilai Z masing-masing perusahaan untuk menentukan tingkat kebangkrutan perusahaan.

Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dalam penelitian ini adalah PT. Majapahit Inti Corpora Tbk, PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. Blue Bird Tbk, PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk, PT. Mitra International Resources Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, PT. Express Transindo Utama Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.

Peringkat kebangkrutan Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 yang mana dapat dilihat pada tahun 2015 dan 2016 peringkat pertama terdapat pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk. Pada tahun 2017 dan 2020 peringkat pertama terdapat pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk. Pada tahun 2018 peringkat pertama terdapat pada PT. Blue Bird Tbk. Pada tahun 2019 peringkat pertama terdapat pada PT. Adi Sarana Armada Tbk.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dengan menggunakan metode Altman Z-Score terdapat 3 perusahaan yang tidak mengalami kebangkrutan, 1 perusahaan mengalami rawan bangkrut (*gray area*), dan 4 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan.

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dengan mengucap puji dan rasa syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan hidayah-Nya kepada penulis dalam menjalankan aktivitas sehari-hari yang telah memberi petunjuk, kesehatan dan kekuatan kepada penulis dalam mengikuti pendidikan serta penyelesaian hasil ini yang berjudul : “Analisis Kebangkrutan Perusahaan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score Pada Industri Transportasi (Sub Sektor Industri Transportasi Darat) Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020” yang dapat berjalan dengan lancar. Penulisan skripsi ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat dalam rangka menyelesaikan studi guna memperoleh gelar sarjana strata satu (S1) pada Fakultas Ekonomi Program Studi Manajemen Universitas Batanghari Jambi.

1. Bapak H. Fachruddin Razi, S.H, M.H selaku Rektor Universitas Batanghari Jambi.
2. Ibu Dr. Hj. Arna Suryani, S.E,Ak., M.Ak,C.A selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi.
3. Ibu Anisah, SE, M.M selaku Ketua Program Studi Ekonomi Manajemen Universitas Batanghari Jambi.
4. Bapak Ahmadi, SE, MM, selaku Dosen Pembimbing I dan Bapak Albetris, SE, MM, selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu, tenaga dan fikiran dalam memberikan bimbingan serta pengarahan dan saran sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

5. Ibu Hj. Atikah, S.E., M.Mdan Ibu Amilia Paramita Sari, SE, M.Si yang telah meluangkan waktunya untuk menguji, memberikan arahan serta saran agar skripsi saya menjadi lebih baik.
6. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Ekonomi Universitas Batanghari Jambi yang telah memberikan ilmu dan pengalaman kepada penulis.
7. Seluruh Staff Universitas Batanghari umumnya dan Staff Fakultas Universitas khususnya yang telah membantu dalam urusan akademik.

Dengan segala kerendahan hati penulis sadar bahwa dalam penulisan hasil penelitian ini masih banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini. Waalaikumsalam Warahmatullahi Wabarokatuh.

Jambi, Maret 2022

Silvia Dwiranti
1700861201271

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iv
LEMBAR PERSEMBAHAN.....	v
ABSTRACT.....	vi
ABSTRAK.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Penelitian	1
1.2 Identifikasi Masalah	15
1.3 Rumusan Masalah	16
1.4 Tujuan Penelitian	16
1.5 Manfaat Penelitian	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN METODE PENELITIAN	
2.1 TINJAUAN PUSTAKA	16
2.1.1 Landasan Teori.....	16
2.1.2 Penelitian Terdahulu	37
2.1.3 Kerangka Pemikiran.....	39
2.2 METODE PENELITIAN	40
2.2.1 Jenis dan Sumber Data	40
2.2.2 Metode Pengumpulan Data	41
2.2.3 Populasi dan Sampel	41
2.2.4 Metode Analisis Data.....	42
2.2.5 Alat Analisis.....	44
BAB III GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN	
3.1 BURSA EFEK INDONESIA	48
3.1.1 Sejarah Bursa Efek Indonesia	48
3.1.2 Visi dan Misi Bursa Efek Indonesia.....	48
3.2 PT. MAJAPAHIT INTI CORPORA TBK (AKSI)	49
3.2.1 Sejarah PT. Majapahit Inti Corpora Tbk	49

3.2.2	Visi dan Misi PT. Majapahit Inti Corpora Tbk	50
3.2.3	Struktur Organisasi PT. Majapahit Inti Corpora Tbk.....	51
3.3	PT. ADI SARANA ARMADA TBK (ASSA).....	51
3.3.1	Sejarah PT. Adi Sarana Armada Tbk	51
3.3.2	Visi dan Misi PT. Adi Sarana Armada Tbk	53
3.3.3	Struktur Organisasi PT. Adi Sarana Armada Tbk.....	53
3.4	PT. BLUE BIRD TBK (BIRD).....	54
3.4.1	Sejarah PT. Blue Bird Tbk	54
3.4.2	Visi dan Misi PT. Blue Bird Tbk	55
3.4.3	Struktur Organisasi PT. Blue Bird Tbk.....	56
3.5	PT. EKA SARI LORENA TRANSPORT TBK (LRNA)	56
3.5.1	Sejarah PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	56
3.5.2	Visi dan Misi PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk.....	57
3.5.3	Struktur Organisasi PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	58
3.6	PT. MITRA INTERNATIONAL RESOURCES TBK (MIRA)	58
3.6.1	Sejarah PT. Mitra International Resources Tbk	58
3.6.2	Visi dan Misi PT. Mitra International Resources Tbk	59
3.6.3	Struktur Organisasi PT. Mitra International Resources Tbk	59
3.7	PT. SIDOMULYO SELARAS TBK (SDMU)	60
3.7.1	Sejarah PT. Sidomulyo Selaras Tbk.....	60
3.7.2	Visi dan Misi PT. Sidomulyo Selaras Tbk.....	61
3.7.3	Struktur Organisasi PT. Sidomulyo Selaras Tbk.....	62
3.8	PT. EXPRESS TRANSINDO UTAMA TBK (TAXI)	62
3.8.1	Sejarah PT. Express Transindo Utama Tbk	62
3.8.2	Visi dan Misi PT. Express Transindo Utama Tbk.....	63
3.8.3	Struktur Organisasi PT. Express Transindo Utama Tbk	64
3.9	PT. WEHA TRANSPORTASI INDONESIA TBK	64
3.9.1	Sejarah PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	64
3.9.2	Visi dan Misi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	65
3.9.3	Struktur Organisasi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.....	66

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1	HASIL PENELITIAN	67
4.1.1	Tingkat Kebangkrutan pada Perusahaan Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.....	67
4.1.1.1	Modal Kerja Terhadap Total Aset (Working Capital To Total Assets)...	69
4.1.1.2	Laba Ditahan Terhadap Total Aset (Retained Earning To Total Assets).....	71
4.1.1.3	Pendapatan Sebelum Bunga Dan Pajak Terhadap Total Aset (Earning Before Interest And Taxes To Total Assets).....	74
4.1.1.4	Nilai Pasar Modal Sendiri Terhadap Nilai Buku Hutang (Market Value Equity To Book Value Of Liabilities).....	76
4.1.1.5	Penjualan Terhadap Total Aset (Sales To Total Assets).....	78
4.2	PEMBAHASAN	78

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN	87
5.2 SARAN	89
DAFTAR PUSTAKA.....	91

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Perkembangan Total Aktiva.....	7
Tabel 1.2	Perkembangan Total Hutang.....	8
Tabel 1.3	Perkembangan <i>Market Value Equity</i>	9
Tabel 1.4	Perkembangan Laba Ditahan.....	10
Tabel 1.5	Perkembangan <i>Earning Before Interest and Taxes</i>	11
Tabel 1.6	Perkembangan Penjualan.....	12
Tabel 1.7	Perkembangan Modal Kerja.....	13
Tabel 2.1	Kriteria Titik <i>cut off</i>	34
Tabel 2.2	Penelitian Terdahulu.....	39
Tabel 2.3	Kriteria Pengambilan Sampel.....	44
Tabel 2.4	Sampel Penelitian.....	44
Tabel 2.5	Operasional Variabel.....	48
Tabel 4.1	<i>Working Capital to Total Assets</i>	70
Tabel 4.2	<i>Retained Earnings to Total Assets</i>	72
Tabel 4.3	<i>Earning Before Interest and Taxes to Total Assets</i>	74
Tabel 4.4	<i>Market Value of Equity To Book Of Liabilities</i>	76
Tabel 4.5	<i>Sales To Total Assets</i>	78
Tabel 4.6	Hasil Perhitungan Altman <i>Z-Score</i>	81
Tabel 4.7	Analisis Tingkat Kebangkrutan.....	84
Tabel 4.8	Peringkat Kebangkrutan.....	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	42
Gambar 3.1 Struktur Organisasi PT. Majapahit Inti Corpora Tbk.....	53
Gambar 3.2 Struktur Organisasi PT. Adi Sarana Armada Tbk.....	55
Gambar 3.3 Struktur Organisasi PT. Blue Bird Tbk.....	58
Gambar 3.4 Struktur Organisasi PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk.....	60
Gambar 3.5 Struktur Organisasi PT. Mitra International Resources Tbk.....	61
Gambar 3.6 Struktur Organisasi PT. Sidomulyo Selaras Tbk.....	64
Gambar 3.7 Struktur Organisasi PT. Express Transindo Utama Tbk.....	66
Gambar 3.8 Struktur Organisasi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.....	68

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Modal Kerja Dan <i>Market Value Equity</i>	96
Lampiran 2 : Data Keuangan pada Penelitian.....	99

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Dunia bisnis yang sedang memasuki era globalisasi mengakibatkan persaingan antar perusahaan semakin tajam, sehingga setiap perusahaan dituntut untuk senantiasa berproduksi secara efisien bila ingin tetap memiliki keunggulan daya saing. Persaingan yang semakin tajam ini menuntut perusahaan untuk selalu mengembangkan inovasi, memperbaiki kinerja, dan melakukan usaha agar perusahaan dapat terus bertahan dan bersaing dalam jangka waktu yang panjang. Kemudian perusahaan perlu memperhatikan beberapa hal di dalam menghadapi persaingan, salah satunya adalah kondisi kinerja keuangan perusahaan.

Kondisi kinerja keuangan perusahaan merupakan pencapaian prestasi perusahaan pada suatu periode yang menggambarkan kondisi bagaimana tingkat kesehatan keuangan perusahaan. Apabila kinerja perusahaan baik maka nilai usaha akan tinggi. Dengan nilai usaha yang tinggi membuat para investor melihat perusahaan tersebut untuk menanamkan modalnya sehingga akan terjadi kenaikan harga saham atau dapat dikatakan bahwa harga saham merupakan fungsi dari nilai perusahaan.

Melihat kinerja keuangan yang telah dilakukan oleh perusahaan dalam jangka waktu tertentu, perusahaan tentunya telah menyusun laporan keuangan

guna menilai kondisi keuangan perusahaan saat ini. Dari laporan keuangan tersebut akan terlihat posisi keuangan perusahaan, kemajuan perusahaan serta kondisi permasalahan perusahaan.

Laporan keuangan yang telah disusun oleh perusahaan merupakan salah satu sumber informasi mengenai posisi keuangan perusahaan. Laporan keuangan perusahaan sangat berguna untuk mendukung pengambilan keputusan yang tepat. Laporan keuangan yang lengkap dapat memberitahu kondisi perusahaan dalam jangka pendek atau jangka panjang. Jika dalam suatu laporan keuangan yang diterbitkan perusahaan tersebut mengalami kesulitan membayar kewajiban jangka pendek, maka perusahaan mulai masuk dalam kondisi kesulitan keuangan. Jika kondisi kesulitan keuangan tersebut tidak cepat diatasi oleh pihak perusahaan maka dapat mengakibatkan kebangkrutan. Untuk melihat tata kelola perusahaan itu baik maka dilihat bagaimana manajemen perusahaan tersebut, perusahaan tata kelola manajemennya.

Manajemen keuangan diartikan sebagai manajemen dana baik yang berkaitan dengan pengalokasian dana dalam bentuk investasi secara efektif maupun usaha pengumpulan dana untuk membiayai atau pembelanjaan secara efisien. Dalam menjalankan fungsinya sebagai pedoman bagi manajer perusahaan dalam setiap pengambilan keputusan yang dilakukan mempunyai keterkaitan satu sama lain. Fungsi manajemen yaitu untuk bagaimana mencari dana, mengelola dana dan membagi dana. Tidak semua perusahaan bisa sesuai

dengan harapan pemilik, ada kalanya perusahaan mengalami kesulitan terutama kesulitan kondisi keuangan.

Kesulitan kondisi keuangan perusahaan dapat diartikan sebagai suatu kondisi di mana perusahaan tidak memiliki kemampuan untuk membayar hutang-hutangnya baik pokok maupun bunganya (tidak mampu memenuhi kewajibannya) sehingga tujuan ekonomi dan bisnis perusahaan tidak bisa tercapai. Dengan adanya kesulitan kondisi keuangan kita bisa mengetahui untuk mengatasinya dengan cara menilai dan menganalisis potensi kebangkrutan perusahaan yaitu salah satunya dengan menggunakan metode *Z-Score*.

Menurut Altman (1968) metode *Z-Score* adalah suatu alat yang memperhitungkan dan menggabungkan beberapa rasio-rasio keuangan tertentu dalam perusahaan dalam suatu persamaan diskriminan yang akan menghasilkan skor tertentu yang akan menunjukkan tingkat kemungkinan kebangkrutan sebuah perusahaan. Dalam model Altman tersebut perusahaan yang mempunyai skor $Z > 2,90$ diklasifikasikan sebagai perusahaan yang sehat atau tidak bangkrut, sedangkan perusahaan yang mempunyai skor $Z < 1,20$ diklasifikasikan sebagai perusahaan potensi bangkrut, selanjutnya skor antara 1,20 sampai 2,90 diklasifikasikan sebagai perusahaan yang *Grey Area* atau rawan bangkrut. Apabila dibiarkan perusahaan dalam kondisi sulit maka perusahaan bisa berujung pada kebangkrutan.

Kondisi kebangkrutan adalah kondisi dimana perusahaan kesulitan keuangan dapat diartikan sebagai ketidakmampuan suatu perusahaan untuk

membayar kewajiban keuangannya pada saat jatuh tempo yang menyebabkan kebangkrutan perusahaan. Kesulitan keuangan menunjukkan adanya masalah likuiditas yang parah yang tidak dapat dipecahkan tanpa melalui penjadwalan kembali secara besar-besaran terhadap operasi dan struktur perusahaan. Kebangkrutan merupakan masalah yang sangat esensial yang harus diwaspadai oleh suatu perusahaan karena jika perusahaan mengalami kebangkrutan, maka perusahaan tersebut benar-benar akan mengalami kegagalan usaha. Analisis kebangkrutan ini sangat lah bermanfaat bagi perusahaan untuk melakukan antisipasi yang diperlukan. Kemampuan dalam memprediksi kebangkrutan akan memberikan satu keuntungan bagi banyak pihak, terutama pada kreditur dan investor. Untuk itu manajemen keuangan harus mampu menganalisis atau mendeteksi potensi kebangkrutan.

Analisis kebangkrutan dilakukan untuk memperoleh peringatan awal kebangkrutan. Semakin awal tanda-tanda kebangkrutan tersebut, semakin baik bagi pihak-pihak manajemen bisa melakukan perbaikan-perbaikan. Pihak kreditur dan juga pihak pemegang saham bisa melakukan persiapan-persiapan untuk mengatasi berbagai kemungkinan yang buruk. Investor dan kreditur sebagai pihak yang berada diluar perusahaan dituntut mengetahui perkembangan yang ada dalam perusahaan untuk mengamankan investasi yang telah ada. Tanda-tanda kebangkrutan tersebut dalam hal ini dilihat dengan menggunakan data-data akuntansi. Dalam praktik dan juga dalam penelitian empiris, kesulitan keuangan sulit untuk didefinisikan. Kesulitan semacam itu bisa berarti mulai dari kesulitan likuiditas (jangka pendek), yang

merupakan kesulitan keuangan yang paling ringan, sampai ke pernyataan kebangkrutan, yang merupakan kesulitan yang paling berat. Dengan demikian kesulitan keuangan bisa dilihat sebagai kontinum yang panjang, mulai dari yang ringan sampai yang paling berat. (Hanafi et.al 2016:260).

Di Indonesia ada banyak perusahaan yang telah *go public* dan terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), salah satunya sektor yang sangat penting dalam pembangunan suatu negara adalah Transportasi dan Infrastruktur. Sektor ini sangat penting karena negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat membutuhkan adanya sarana Transportasi dan Infrastruktur yang memadai sebagai penghubung aktivitas ekonomi, distribusi kebutuhan hidup masyarakat luas dan distribusi pemerataan penduduk dengan adanya aktivitas transmigrasi dan urbanisasi. Apa lagi dimasa pandemi Covid-19 ini dimana kegiatan sekolah dan kegiatan yang dilakukan diluar rumah dilockdown dan hanya bisa dilakukan di Rumah Aja. Seiring dengan perkembangan zaman terdapat fenomena yang sering diperbincangkan di berbagai sosial media, berita, dan lain-lain yaitu mengenai transportasi dengan aplikasi *online* yang dapat diakses melalui *smartphone*. Jasa transportasi tersebut antara lain Gojek, Grab, Maxim, dan seterusnya yang menyediakan jasa ojek. Masing-masing layanan transportasi online ini hadir untuk memberikan kemudahan dalam melakukan pemesanan atau bantuan di saat masa pandemi Covid-19 ini.

Objekdari penelitian ini adalah Industri Transportasi Darat yangterdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2015-2020 yang melaporkan kinerja keuangan setiap tahun sesuai dengan tahun penelitian. Ada 20 perusahaan

Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Namun yang menjadi objek pada penelitian ini hanya 8 perusahaan Industri Transportasi Darat yaitu: Majapahit Inti Corpora, Tbk (AKSI), Adi Sarana Armada, Tbk (ASSA), Blue Bird, Tbk (BIRD), Eka Sari Lorena Transport, Tbk (LRNA), Mitra International Resources, Tbk (MIRA), Sidomulyo Selaras, Tbk (SDMU), Express Transindo Utama, Tbk (TAXI), dan Weha Transportasi Indonesia, Tbk (WEHA) dan untuk menilai potensi kebangkrutan perusahaan menggunakan metode Altman Z-Score ada beberapa data yaitu data total aktiva, total hutang, *market value equity*, laba ditahan, laba sebelum bunga dan pajak (EBIT), penjualan atau pendapatan, dan modal kerja. Berdasarkan data keuangan perusahaan yang diperoleh maka dapat diketahui masing-masing perkembangannya sebagai berikut.

Total aktiva merupakan jumlah kekayaan harta atau aset yang dimiliki oleh perusahaan. Berikut ini Total Aktiva yang terdapat pada Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020.

Tabel 1.1
Perkembangan Total Aktiva pada Industri Transportasi Darat
Periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	AKSI	66.520.496	75.669.406	115.244.595	275.005.973	285.177.567	298.261.244
2	ASSA	2.892.967	3.029.807	3.307.396	4.062.536	4.849.223	5.170.895
3	BIRD	7.153.055	7.300.612	6.516.487	6.955.157	7.424.304	7.253.114
4	LRNA	336.422.951	308.709.926	257.078.590	312.059.443	302.636.796	270.508.602
5	MIRA	480.589.845	400.014.977	373.572.552	320.777.602	351.483.053	317.031.964
6	SDMU	403.984.087	436.204.840	385.446.175	255.711.905	217.821.047	177.182.837
7	TAXI	2.883.807	2.557.262	2.010.013	1.269.024	479.265.331	243.302.339
8	WEHA	358.826.820	304.957.257	300.003.474	331.404.130	269.602.629	220.884.904
Jumlah		1.659.274.028	1.538.444.087	1.443.179.282	1.507.245.770	1.439.473.884	1.539.595.899
Tinggi		480.589.845	436.204.840	385.446.175	331.404.130	351.483.053	317.031.964
Rendah		2.883.807	2.557.262	2.010.013	1.269.024	479.265	5.170.895
Rata-Rata		207.409.254	192.305.511	180.397.410	188.405.721	179.934.236	192.449.487
Perkembangan		(0,11)	(0,07)	(0,06)	0,04	(0,04)	0,06
Rata-Rata Perkembangan							(0,03)

Sumber : www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Berdasarkan Tabel 1.1 di atas terlihat Perkembangan Total Aktiva pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,03)%.

Total Hutang merupakan kewajiban suatu perusahaan kepada pihak ketiga yang dibayar dengan cara menyerahkan aktiva atau jasa dalam jangka waktu tertentu sebagai akibat dari transaksi dimasa lalu. Berikut ini Total Hutang yang terdapat pada industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020.

Tabel 1.2
Perkembangan Total Hutang Pada Industri Transportasi Darat
Periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	AKSI	1.896.786	8.019.340	32.284.403	165.200.682	171.206.489	191.770.130
2	ASSA	2.038.423	2.126.179	2.321.587	2.924.124	3.511.071	3.731.575
3	BIRD	2.824.936	2.637.932	1.585.562	1.689.996	2.016.202	2.017.591
4	LRNA	64.472.906	58.358.589	45.197.080	44.014.632	41.462.629	52.352.752
5	MIRA	161.377.211	153.570.600	145.032.607	96.461.435	116.925.646	101.678.044
6	SDMU	193.043.448	175.045.251	162.869.274	170.104.193	166.615.624	169.445.987
7	TAXI	1.962.823	1.820.550	1.763.500	1.853.612	933.327	763.628.958
8	WEHA	230.242.897	201.963.874	147.598.843	178.481.685	117.734.528	102.887.883
	Jumlah	657.859.430	603.542.315	538.652.856	660.730.359	620.405.516	1.387.512.920
	Tinggi	230.242.897	201.963.874	162.869.274	178.481.685	171.206.489	763.628.958
	Rendah	1.896.786	1.820.550	1.585.562	1.689.996	933.327	2.017.591
	Rata-Rata	82.232.429	75.442.789	67.331.607	82.591.295	77.550.690	173.439.115
	Perkembangan	(0,21)	(0,08)	(0,10)	0,22	(0,06)	1,23
Rata-Rata Perkembangan							0,17

Sumber : www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Berdasarkan Tabel 1.2 di atas terlihat bahwa Perkembangan Total Hutang pada Industri Transportasi Darat Selama Periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar 0,17%

Market Value Equity merupakan nilai pasar ekuitas menunjukkan perusahaan untuk memenuhi kewajiban – kewajiban dari nilai pasar modal sendiri (saham biasa). Nilai pasar modal sendiri diperoleh dengan mengalikan jumlah

lembar saham biasa yang beredar dengan harga pasar perlembar saham biasa. Berikut ini *Market Value Equity* yang terdapat pada Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020.

Tabel 1.3
Perkembangan *Market Value Equity* Pada Industri Transportasi Darat Periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	AKSI	90.000.000	90.000.000	210.240.000	283.680.000	824.400.000	298.080.000
2	ASSA	339.750.000	662.512.500	710.077.500	123.669.000	251.415.000	215.741.200
3	BIRD	17.764.910	7.506.300	8.657.266	7.181.027	6.230.229	3.252.730
4	LRNA	42.700.000	77.000.004	32.900.002	37.450.002	45.850.002	70.000.004
5	MIRA	198.072.601	198.072.601	198.072.601	198.072.601	198.072.601	198.072.601
6	SDMU	562.937.500	508.580.800	533.555.750	56.761.250	56.761.250	64.707.825
7	TAXI	225.288.000	364.752.000	107.280.000	193.104.000	307.280.000	307.280.000
8	WEHA	127.643.206	134.734.512	179.055.075	134.734.512	131.188.867	55.843.909
	Jumlah	1.604.156.217	2.043.158.717	1.979.838.194	1.034.652.392	1.821.197.949	1.212.978.269
	Tinggi	562.937.500	662.512.500	710.077.500	283.680.000	824.400.000	307.280.000
	Rendah	17.764.910	7.506.300	8.657.266	7.181.027	6.230.229	3.252.730
	Rata-Rata	200.519.527	255.394.840	247.479.774	129.331.549	227.649.744	151.622.284
	Perkembangan	(0,05)	0,27	(0,03)	(0,47)	0,76	(0,33)
Rata-rata Perkembangan							0,02

Sumber : (Data Diolah)

Berdasarkan Tabel 1.3 di atas terlihat bahwa Perkembangan *Market Value Equity* pada Industri Transportasi Darat Selama Periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar 0,02%.

Laba Ditahan menunjukkan berapa banyak pendapatan perusahaan yang tidak dibayarkan dalam bentuk deviden kepada para pemegang saham. Berikut ini Laba Ditahan yang terdapat pada Industri Transportasi Darat yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020.

Tabel 1.4
Perkembangan Laba Ditahan Pada Industri Transportasi Darat
Periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	AKSI	(21.951.183)	(18.956.167)	(4.219.895)	22.679.024	26.834.441	19.361.174
2	ASSA	136.763.354	184.816.937	265.885.467	365.551.302	470.096.564	560.867.636
3	BIRD	1.483.121	1.805.979	2.062.455	2.384.410	2.496.205	2.323.464
4	LRNA	39.301.873	10.812.887	(27.670.523)	(57.544.592)	(64.401.732)	(107.428.792)
5	MIRA	(1.234.341)	(1.271.733)	(1.291.451)	(1.290.051)	(1.292.341)	(1.310.478)
6	SDMU	79.754.237	51.083.155	14.155.229	(38.305.017)	(73.864.317)	(116.484.546)
7	TAXI	381.773	197.730	(291.745)	(1.122.411)	(1.391.335)	(1.457.505)
8	WEHA	(12.521.462)	(38.814.689)	8.554.890	6.784.937	10.097.954	(23.720.457)
Jumlah		221.977.372	189.674.099	257.184.427	299.137.602	368.575.439	332.150.496
Tinggi		136.763.354	184.816.937	265.885.467	365.551.302	470.096.564	560.867.636
Rendah		(21.951.183)	(38.814.689)	(27.670.523)	(57.544.592)	(73.864.317)	(116.484.546)
Rata-Rata		27.747.172	23.709.262	32.148.053	37.392.200	46.071.930	41.518.812
Perkembangan		(0,62)	(0,14)	0,35	0,16	0,23	(0,09)
Rata-rata Perkembangan							(0,01)

Sumber : www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Berdasarkan Tabel 1.4 di atas terlihat bahwa Perkembangan Laba Ditahan pada Industri Transportasi Darat Selama Periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,01)%.

Earning Before Interest and Taxes merupakan laba sebelum bunga dan pajak Atau bisa disebut pendapatan operasional perusahaan. Berikut ini *Earning Before Interest and Taxes* yang terdapat pada Industri Transportasi Darat yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020.

Tabel 1.5
Perkembangan *Earning Before Interest and Taxes* Pada Industri Transportasi Darat
Periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	AKSI	5.000.330	2.982.014	15.113.167	39.555.257	45.637.471	16.095.704
2	ASSA	227.954.075	273.014.137	313.023.964	356.552.064	349.468.567	312.548.180
3	BIRD	1.173.299	807.271	567.599	558.249	371.949	(227.036)
4	LRNA	(1.656.181)	(28.488.986)	(38.483.410)	(29.874.068)	(6.857.140)	(43.027.059)
5	MIRA	11.611.879	(6.838.742)	9.053.493	11.631.682	8.949.242	(7.359.039)
6	SDMU	804.061	1.125.343	(37.800.386)	(26.296.422)	(36.224.089)	(43.293.065)
7	TAXI	239.909.345	(26.193.815)	(382.739.952)	(300.962.518)	(262.972.709)	(92.163.945)
8	WEHA	(23.930.605)	(7.805.592)	11.764.772	20.750.200	13.368.068	(39.809.716)
Jumlah		460.866.203	208.601.630	(109.500.753)	71.914.444	111.741.359	102.764.024
Tinggi		239.909.345	273.014.137	313.023.964	356.552.064	349.468.567	312.548.180
Rendah		(23.930.605)	(28.488.986)	(382.739.952)	(300.962.518)	(262.972.709)	(92.163.945)
Rata-Rata		57.608.275	26.075.204	(13.687.594)	8.989.306	13.967.670	12.845.503
Perkembangan		(0,11)	(0,54)	(1,52)	(1,65)	0,55	(0,08)
Rata-rata Perkembangan							(0,55)

Sumber : www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Berdasarkan Tabel 1.5 di atas terlihat bahwa Perkembangan *Earning Before Interest and Taxes* pada Industri Transportasi Darat Selama Periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,55)%.

Penjualan atau Pendapatan merupakan jumlah uang yang diterima oleh perusahaan dari aktivitasnya, yang mana dari penjualan produk atau jasa kepada pelanggan. Berikut ini penjualan yang terdapat pada Industri Transportasi Darat yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020.

Tabel 1.6
Perkembangan Penjualan Pada Industri Transportasi Darat
Periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	AKSI	8.081.630	5.631.593	140.739.483	319.106.290	474.271.493	521.617.491
2	ASSA	1.392.596	1.570.388	1.689.846	1.862.945	2.329.565	3.037.359
3	BIRD	5.472.328	4.796.096	4.203.846	4.218.702	4.047.691	2.046.660
4	LRNA	163.031.175	126.776.881	106.619.379	102.242.420	124.579.469	65.046.772
5	MIRA	146.900.087	114.571.589	121.473.498	128.781.272	131.033.025	86.959.391
6	SDMU	143.213.177	118.192.390	102.961.872	102.990.754	106.273.588	89.009.501
7	TAXI	970.093.414	618.207.037	304.711.723	241.663.924	134.251.103	21.541.634
8	WEHA	165.182.842	137.812.110	138.290.318	159.846.792	146.173.217	70.513.990
Jumlah		1.603.367.249	1.127.558.084	920.689.965	1.060.713.099	1.122.959.151	859.772.798
Tinggi		970.093.414	618.207.037	304.711.723	319.106.290	474.271.493	521.617.491
Rendah		1.392.596	1.570.388	1.689.846	1.862.945	2.329.565	2.046.660
Rata-Rata		200.420.906	140.944.761	115.086.246	132.589.137	140.369.894	107.471.600
Perkembangan		0,02	(0,29)	(0,18)	0,15	0,05	(0,23)
Rata-rata Perkembangan							(0,08)

Sumber : www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Berdasarkan Tabel 1.6 di atas terlihat bahwa Perkembangan Penjualan pada Industri Transportasi Darat Selama Periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,08)%.

Modal Kerja sebagai sejumlah dana yang tertanam dalam aktiva lancar yang benar-benar dapat digunakan untuk membiayai operasi perusahaan atau sesudah dikurangi hutang lancar. Berikut ini Modal Kerja yang terdapat pada

Industri Transportasi Darat yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020.

Tabel 1.7
Perkembangan Modal Kerja Pada Industri Transportasi Darat
Periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	AKSI	(84.362.904)	67.444.228	56.988.157	31.111.972	49.093.421	50.150.084
2	ASSA	(359.453.912)	(304.577.682)	(458.728.807)	(613.480.280)	(587.731.278)	(809.244.200)
3	BIRD	(398.349)	68.201	335.275	456.786	185.270	601.740
4	LRNA	(438.345)	(259.372)	11.092.144	13.112.260	21.318.913	(4.868.723)
5	MIRA	117.783.489	107.798.707	88.832.355	103.429.436	29.678.154	8.070.889
6	SDMU	(7.615.261)	19.768.993	5.643.408	53.324.760	(46.861.719)	(98.409.161)
7	TAXI	192.522.261	537.695.351	(82.235.630)	497.643.829	(511.273.962)	(422.759.728)
8	WEHA	(122.525.091)	(91.658.361)	(30.486.895)	(33.702.175)	(19.345.270)	(19.465.354)
Jumlah		(264.488.112)	336.280.065	(408.559.993)	51.896.588	(1.064.936.471)	(1.295.924.453)
Tinggi		192.522.261	537.695.351	88.832.355	497.643.829	49.093.421	50.150.084
Rendah		(359.453.912)	(304.577.682)	(458.728.807)	(613.480.280)	(587.731.278)	(809.244.200)
Rata-Rata		(33.061.014)	42.035.008	(51.069.999)	6.487.074	(133.117.059)	(161.990.557)
Perkembangan		6,38	(2,27)	(2,21)	(1,12)	(21,52)	0,21
Rara-rata Perkembangan							(3,42)

Sumber : (Data Diolah)

Berdasarkan Tabel 1.7 di atas terlihat bahwa Perkembangan Modal Kerja pada Industri Transportasi Darat Selama Periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (3,42)%.

Berdasarkan penelitian terdahulu, yang dilakukan oleh (Sagho & Merkusiwati, 2015)&(Silaban, 2017) menunjukkan bahwa ada perbedaan lain yang ditunjukkan dari hasil penelitian kebangkrutan perusahaan dengan menggunakan metode *Altman Z-score*. Penelitian yang dilakukan oleh (Sagho & Merkusiwati, 2015) dapat ditarik kesimpulan Bahwa perusahaan Perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2013 tidak terindikasi adanya gejala kebangkrutan bahkan sebaliknya semua bank yang diteliti diprediksi tidak akan mengalami kebangkrutan dalam jangka waktu 1 tahun. Hal ini dapat dilihat dari besarnya nilai Z-Score pada tahun 2011-2013 yang dihasilkan yaitu lebih besar dari 2,6 perusahaan dianggap tidak bangkrut. Sedangkan penelitian yang

dilakukan oleh (Silaban, 2017) dapat disimpulkan bahwa perusahaan pada Telekomunikasi analisis menunjukkan bahwa pada 2010-2012 kondisi kesehatan perusahaan tidak baik atau bisa dikatakan bangkrut.

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang kebangkrutan pada perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Dipilihnya Industri Transportasi Darat dalam penelitian ini Industri Transportasi Darat berperan sebagai peluang yang cukup besar untuk dijadikan salah satu peluang berinvestasi saham karena populasi penduduk Indonesia yang bertambah tiap tahunnya, apalagi dimasa pandemi covid-19 ini transportasi darat terutama ojek online sangat membantu untuk para konsumen yang berada dirumah aja. Dengan adanya perkembangan baru dan peluang investasi yang lebih besar dari sistem transportasi maka akan menyebabkan meningkatnya pertumbuhan ekonomi indonesia kedepannya.

Berdasarkan uraian diatas, penulis memilih delapan perusahaan Transportasi Darat tersebut sebagai objek penelitian dengan mengambil data keuangan periode 2015-2020. Maka dari itu penulis mengambil judul **“Analisis Kebangkrutan Perusahaan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-score Pada Industri Transportasi (Sub Sektor Industri Transportasi Darat) Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari uraian penelitian di atas, maka identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Perkembangan Total Aktiva pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,03)%.
2. Perkembangan Total Hutang pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar 0,17%.
3. Perkembangan Market Value Equity pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar 0,02%.
4. Perkembangan Laba Ditahan pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,01)%.
5. Perkembangan *Earning Before Interest and Taxes* pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,55)%.
6. Perkembangan Penjualan pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (0,08)%.
7. Perkembangan Modal Kerja pada Industri Transportasi Darat selama periode 2015-2020 mengalami fluktuasi dengan menunjukkan rata-rata perkembangan sebesar (3,42)%.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah yang timbul dalam penelitian ini adalah Bagaimana potensi Kebangkrutan pada Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dengan menggunakan metode Altman Z-Score?

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui potensi Kebangkrutan pada Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dengan menggunakan metode Altman Z-Score.
2. Untuk menganalisis potensi Kebangkrutan pada Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dengan menggunakan metode Altman Z-Score.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi berbagai pihak, antara lain sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini dapat memperluas tambahan wawasan dan pengetahuan serta informasi tentang kebangkrutan menggunakan metode Altman Z-score untuk mengetahui kebangkrutan perusahaan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan informasi dan masukan bagi manajemen perusahaan agar memperhatikan kondisi pasar supaya tidak mengalami krisis keuangan yang berdampak kearah kebangkrutan.

b. Bagi peneliti lain

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan sebagai acuan bagi penelitian selanjutnya yang berkaitan tentang kebangkrutan dengan menggunakan metode Altman Z-score dalam mengetahui kebangkrutan pada perusahaan tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN METODE PENELITIAN

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Landasan Teori

2.1.1.1 Manajemen

Manajemen merupakan seni menyelesaikan pekerjaan melalui orang lain. Definisi Mary Parker Follet ini berarti bahwa seorang manajer bertugas mengatur dan mengarahkan orang lain untuk mencapai tujuan organisasi. Menurut Afandi (2018:1) Manajemen adalah bekerja dengan orang – orang untuk mencapai tujuan organisasi dengan pelaksanaan fungsi perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), penyusunan personalia atau kepegawaian (*staffing*), pengarahan dan kepemimpinan (*leading*), dan pengawasan (*controlling*).

Manajemen adalah suatu proses khas, yang terdiri dari tindakan perencanaan, pengorganisasian, pergerakan, dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber daya lainnya. Menurut Wibowo (2011:2) Manajemen adalah proses penggunaan sumber daya organisasi dengan menggunakan orang lain untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.

Berdasarkan dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen adalah suatu kemampuan seseorang manajer yang mendesain kegiatan di setiap aspek-aspek perusahaan dalam merencanakan,

mengorganisasikan, mengarahkan, dan mengawasi apa yang sudah ditentukan guna memperoleh kinerja agar tercapai visi di dalam suatu perusahaan tersebut.

2.1.1.2 Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan merupakan suatu proses dalam kegiatan keuangan perusahaan yang berhubungan dengan upaya untuk mendapatkan dana perusahaan serta meminimalkan biaya perusahaan dan juga upaya pengelolaan keuangan suatu badan usaha atau organisasi untuk dapat mencapai tujuan keuangan yang telah ditetapkan.

Menurut Mustafa (2017:3) Manajemen keuangan menjelaskan tentang beberapa keputusan yang harus dilakukan, yaitu keputusan investasi, keputusan pendanaan atau keputusan pemenuhan kebutuhan dana, dan keputusan kebijakan deviden.

Menurut Wiyono dan Kusuma (2017:1) Manajemen keuangan adalah ilmu yang secara garis besar mendalami dua lingkup aktivitas yang dilakukan oleh pemilik perusahaan, yaitu: pertama, mendapatkan sumber modal yang paling murah, fungsi ini mencakup berbagai kegiatan menemukan, menganalisis, serta memutuskan sumber modal mana yang akan dipilih dan diambil serta berapa jumlahnya. Kedua, menggunakannya untuk investasi yang dapat menguntungkan perusahaan, artinya digunakan untuk investasi yang efektif, efisien serta produktif hal ini adalah upaya perusahaan dalam menghasilkan laba.

Menurut Anwar (2019:5) Manajemen keuangan adalah suatu ilmu yang mempelajari tentang pengelolaan keuangan perusahaan baik dari sisi pencairan sumber dana, pengalokasian dana, maupun pembagian hasil keuntungan perusahaan.

Berdasarkan dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen keuangan adalah ilmu yang mempelajari tentang bagaimana cara memperoleh, mengelola, dan mengalokasikan dana yang diinvestasikan tersebut digunakan secara efektif dan efisien.

2.1.1.3 Laporan Keuangan

Laporan keuangan adalah catatan informasi keuangan suatu perusahaan pada suatu periode akuntansi yang dapat digunakan untuk menggambarkan kinerja perusahaan tersebut. Menurut Fahmi (2014:22) laporan keuangan merupakan suatu informasi yang menggambarkan kondisi suatu perusahaan, dimana selanjutnya itu akan menjadi suatu informasi yang menggambarkan tentang kinerja suatu perusahaan.

Menurut Kasmir (2018:7) laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu. Menurut Andri dan Endang (2015:6) laporan keuangan merupakan produk akhir dari serangkaian proses pencatatan dan pengikhtisaran data transaksi bisnis.

Berdasarkan dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa laporan keuangan yang disusun untuk memberikan informasi keuangan

yang menunjukkan kinerja perusahaan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dengan perusahaan.

2.1.1.4 Tujuan Laporan Keuangan

Menurut standar Akuntansi Keuangan (Ikatan Akuntansi Indonesia) tujuan laporan keuangan adalah menyediakan informasi yang menyangkut posisi keuangan, kinerja, serta perubahan posisi keuangan suatu perusahaan yang bermanfaat bagi sejumlah besar pemakai dalam pengambilan keputusan ekonomi. Sedangkan menurut Fahmi (2014:26) tujuan laporan keuangan adalah untuk memberikan informasi kepada pihak yang membutuhkan tentang kondisi suatu perusahaan dari sudut angka-angka dalam satuan moneter.

Menurut Kasmir (2018:11) mengungkapkan bahwa tujuan laporan keuangan untuk:

- a. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah aktiva (harta) yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
- b. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah kewajiban dan modal yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
- c. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah pendapatan yang diperoleh pada suatu periode tertentu.
- d. Memberikan informasi tentang jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan perusahaan dalam suatu periode tertentu.
- e. Memberikan informasi tentang perubahan-perubahan yang terjadi terhadap aktiva, pasiva, dan modal perusahaan.

- f. Memberikan informasi tentang kinerja manajemen perusahaan dalam suatu periode.
- g. Memberikan informasi tentang catatan-catatan atas laporan keuangan.

Berdasarkan dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa tujuan laporan keuangan adalah untuk memberikan gambaran dan informasi yang jelas bagi para pengguna laporan keuangan terutama bagi manajemen suatu perusahaan.

2.1.1.5 Jenis-jenis Laporan Keuangan

Laporan keuangan yang dikeluarkan oleh suatu perusahaan merupakan ringkasan dari harta, kewajiban, dan kinerja operasi selama suatu periode akuntansi tertentu. Pada umumnya laporan keuangan terdiri dari lima, yaitu neraca, laporan laba rugi, laporan perubahan modal, laporan catatan atas laporan keuangan, dan laporan arus kas. Berikut ini akan dijelaskan mengenai jenis-jenis laporan keuangan:

1. Neraca

Menurut Kasmir (2018:28) neraca adalah laporan yang menunjukkan posisi keuangan perusahaan pada tanggal tertentu. Neraca merupakan laporan yang sistematis tentang aktiva, hutang serta modal dari suatu perusahaan pada suatu saat tertentu. Terdapat elemen-elemen dalam neraca yaitu sebagai berikut:

- a. Aktiva, tidak terbatas pada kekayaan perusahaan yang berwujud saja, tetapi juga termasuk pengeluaran-pengeluaran

yang belum dialokasikan atau biaya yang masih harus dialokasikan pada penghasilan yang akan datang, serta aktiva yang tidak terwujud lainnya.

- b. Hutang adalah semua kewajiban keuangan perusahaan kepada pihak lain yang belum terpenuhi, dimana hutang ini merupakan sumber dana atau modal perusahaan yang berasal dari kreditor.
- c. Modal merupakan hak atau bagian yang dimiliki oleh pemilik perusahaan yang ditunjukkan dalam pos modal (modal saham), surplus dan laba yang ditahan. Atau kelebihan nilai aktiva yang dimiliki oleh perusahaan terhadap seluruh hutang-hutangnya.

2. Laporan Laba Rugi

Menurut Kasmir (2018:29) laporan laba rugi adalah laporan keuangan yang menggambarkan hasil usaha perusahaan dalam suatu periode tertentu. Selisih antara pendapatan dan biaya merupakan laba yang diperoleh atau rugi yang diderita perusahaan.

Laporan laba rugi menyajikan pendapatan dan beban serta laba atau rugi bersih yang dihasilkan selama suatu periode waktu tertentu. Laporan laba rugi merupakan suatu laporan yang sistematis tentang penghasilan, biaya, rugi laba yang diperoleh oleh suatu perusahaan selama periode tertentu.

3. Laporan perubahan modal

Laporan perubahan modal merupakan salah satu dari laporan keuangan yang harus dibuat perusahaan yang menggambarkan

peningkatan atau penurunan aktiva bersih atau kekayaan selama periode yang bersangkutan. Menurut Kasmir (2016:29) menjelaskan: Laporan perubahan modal menggambarkan jumlah modal yang dimiliki perusahaan saat ini. Kemudian laporan ini juga menunjukkan perubahan modal serta sebab-sebab berubahnya modal. Informasi yang diberikan dalam laporan perubahan modal meliputi:

- a. Jenis-jenis dan jumlah modal yang ada saat ini
- b. Jumlah rupiah tiap jenis modal
- c. Jumlah rupiah modal yang berubah
- d. Sebab-sebab berubahnya modal
- e. Jumlah rupiah modal sudah berubah

4. Laporan catatan atas laporan keuangan

Catatan atas laporan keuangan sangat penting kegunaannya dan bisa menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan itu sendiri. Menurut Kasmir (2016:30) menjelaskan laporan catatan atas laporan keuangan sebagai berikut:

Laporan catatan atas laporan keuangan merupakan laporan yang dibuat dengan laporan keuangan yang disajikan. Laporan ini memberikan informasi tentang penjelasan yang dianggap perlu atas laporan keuangan yang ada sehingga menjadi jelas sebab penyebabnya. Tujuannya adalah supaya pengguna laporan keuangan dapat memahami jelas data yang disajikan.

5. Laporan arus kas

Bagian dari laporan keuangan suatu perusahaan yang dihasilkan pada suatu periode yang menunjukkan aliran masuk dan keluar uang (kas) perusahaan. Menurut Kasmir (2016:30) dalam bukunya menjelaskan bahwa laporan arus kas adalah sebagai berikut:

Laporan arus kas merupakan laporan yang menunjukkan arus kas masuk dan arus kas keluar di perusahaan. Arus kas masuk berupa pendapatan atau pinjaman dari pihak lain, sedangkan arus kas keluar merupakan biaya-biaya yang telah dikeluarkan perusahaan. Baik arus kas masuk maupun arus kas keluar dibuat untuk periode tertentu.

Berdasarkan dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pengguna laporan keuangan perlu memahami berbagai laporan keuangan untuk menyeimbangkan laporan pada periode tertentu.

2.1.1.6 Tinjauan Mengenai Dunia Bisnis

Kata “Bisnis” berasal dari bahasa Inggris yaitu “*Business*”. Bisnis dapat di definisikan sebagai “segala aktivitas dari berbagai institusi yang menghasilkan barang dan jasa yang perlu untuk kehidupan masyarakat sehari-hari”. Secara luas kata “Bisnis” sering diartikan sebagai keseluruhan kegiatan usaha yang dijalankan oleh orang atau badan secara teratur dan terus menerus, yaitu berupa kegiatan mengadakan barang-barang atau jasa-jasa maupun fasilitas-fasilitas untuk diperjualbelikan, dipertukarkan, dan disewagunakan dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan. Sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia

memberikan pengertian bisnis adalah usaha dagang, usaha komersial dalam dunia perdagangan.

Berdasarkan pada pengertian yang telah diuraikan diatas nampak bahwa bisnis merupakan kegiatan perdagangan namun meliputi unsur yang lebih luas, yaitu pekerjaan, profesi, penghasilan, mata pencaharian, dan keuntungan.

Gambaran mengenai dunia bisnis dalam definisi tersebut apabila diuraikan lebih lanjut akan sebagai berikut:

1. Bisnis merupakan suatu kegiatan yang rutin dilakukan, karena dikatakan sebagai suatu pekerjaan, mata pencaharian, bahkan suatu profesi.
2. Bisnis merupakan aktivitas dalam perdagangan.
3. Bisnis dilakukan dalam rangka memperoleh suatu keuntungan.
4. Bisnis dilakukan baik oleh perorangan maupun perusahaan.

Kegiatan mencari keuntungan ini dilakukan oleh usaha perseorangan, persekutuan, atau kerjasama untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Tapi ada pula kegiatan yang tidak mencari keuntungan yaitu kegiatan yang dilakukan oleh kantor-kantor pemerintahan, rumah sakit, pemadam kebakaran, dan lain sebagainya.

Jadi pengertian bisnis mencakup usaha yang dilakukan pemerintah dan swasta yang menyediakan barang dan jasa guna memenuhi kebutuhan masyarakat, baik mengejar keuntungan atau tidak. Tujuan utama kegiatan bisnis adalah mencari keuntungan, mengejar

pertumbuhan, meningkatkan efisiensi, dan melindungi masyarakat (bagi kegiatan bisnis yang tidak mengejar keuntungan).

Lingkup aktivitas bisnis sangat luas, namun pada dasarnya aktivitas tersebut terdiri dari produksi, distribusi, dan konsumsi.

1. **Produksi**, berarti aktivitas untuk memuaskan kebutuhan manusia.

Produksi dapat dibedakan atas produksi primer, sekunder dan tersier.

Produksi primer yaitu aktivitas bisnis menarik sumber daya alam yang

ada dilingkungan, misalnya perikanan, orang mengambil ikan dari laut,

dan pertanian, petani menanam padi dan menuai hasilnya. Pada tingkat

produksi sekunder, sumber daya alam atau bahan mentah diolah atau

proses menjadi barang jadi, misalnya balok kayu diubah menjadi

meubel dan bijih besi diubah menjadi pipa atau lempengan besi,

termasuk alat-alat dan mesin-mesin yang dibutuhkan oleh pabrikan

dalam menghasilkan barang produksinya. Pada produksi tersier,

umumnya yang dihasilkan adalah jasa-jasa, misalnya perusahaan

transportasi membawa produk-produk manufaktur dari pabrik ke

penyalur, pedagang besar dan kecil menyediakan jasa pendistribusian

kepada pemakai akhir, transportasi udara, telekomunikasi dan pos,

perumahan, perbankan, perhotelan, restoran, dan lain-lain. Termasuk

jasa yang dipersiapkan oleh profesional seperti dokter, guru, akuntan,

dan jasa yang disediakan oleh pemerintah juga merupakan bentuk dari

produksi tersier.

2. **Distribusi**, berarti pemindahan tempat barang dan jasa dari produsen ke konsumen, termasuk pemindahan material dari lini permulaan ke produksi yang meliputi penyimpanan, pengepakan, pengawasan, persediaan dan transportasi kepada pemakai akhir. Dulu seorang produsen lebih suka mendistribusikan secara langsung ke konsumen, seperti tukang susu langsung ke rumah tangga, namun untuk saat ini sangat sedikit pendistribusian barang secara langsung. Kebanyakan pabrikan akan sangat tergantung pada suatu jalinan kerjasama antara pedagang besar maupun kecil agar barang-barang yang telah di produksi sampai ke konsumen.
3. **Konsumsi**, keberhasilan seorang produsen terlihat dari permintaan akan barang dan jasa yang ditunjukkan oleh volume penjualan barang dan jasa. Seorang produsen biasanya memberi usaha yang cukup untuk mempromosikan atau menciptakan suatu kesadaran akan produksi atau jasa, sehingga konsumen sadar dan mengetahui bahwa barang yang dibutuhkannya dapat dibeli dipasar. Aktivitas promosi ini diarahkan pada konsumen potensial yang mungkin memiliki daya beli namun belum ada keinginan untuk membeli. Konsumsi seseorang dipengaruhi oleh beberapa faktor salah satunya adalah umur. Untuk seorang anak kecil, produk yang populer adalah mainan dan jajanan, anak sekolah dan remaja membutuhkan buku-buku, peralatan tulis atau alat olahraga, sedangkan orang dewasa dan telah berkeluarga membutuhkan meubel, alat elektronik dan alat rumah tangga lainnya.

Daya beli konsumen dapat ditingkatkan melalui kredit, seperti bank atau lembaga keuangan lainnya yang menyediakan pinjaman perumahan untuk dibayar kembali pada jangka waktu yang telah ditentukan. Jadi inti aktivitas ini adalah permintaan dan tenaga beli konsumen dan kesukaan mereka untuk barang dan jasa dengan tersedianya pendanaan.

2.1.1.7 Kebangkrutan

Kebangkrutan diartikan sebagai kegagalan perusahaan dalam menjalankan operasi perusahaan untuk menghasilkan laba dan dapat membuat perusahaan tidak mampu lagi melunasi kewajiban jangka pendek dan utang-utangnya yang ada di berbagai tempat yang telah jatuh tempo (fahmi,2012).

Menurut Rudianto (2013) kebangkrutan diartikan sebagai ketidakmampuan perusahaan untuk membayar kewajiban keuangannya pada saat jatuh tempo yang menyebabkan kebangkrutan atau kesulitan likuiditas yang mungkin sebagai awal kebangkrutan. Suatu perusahaan dianggap mengalami kebangkrutan atau kegagalan keuangan karena tingkat pengembalian yang diperoleh perusahaan lebih kecil dari total biaya yang harus dikeluarkannya dalam jangka panjang. Kesulitan keuangan yang terus menerus dihadapi perusahaan karena biaya yang dikeluarkan lebih besar dari pendapatannya akan mengancam kelangsungan usaha perusahaan dalam jangka panjang. Akumulasi kesulitan mengelola keuangan dalam jangka panjang akan

mengakibatkan nilai aset yang lebih kecil dibandingkan dengan kewajiban totalnya (Rudianto, 2013).

Menurut Toto (2011:332) “kebangkrutan (*bankruptcy*) merupakan kondisi dimana perusahaan tidak mampu lagi untuk melunasi kewajibannya”. Kondisi ini biasanya tidak muncul begitu saja di perusahaan, ada indikasi awal dari perusahaan tersebut yang biasanya dapat dikenali lebih dini kalau laporan keuangan dianalisis secara lebih cermat dengan suatu cara tertentu. Rasio keuangan dapat digunakan sebagai indikasi adanya kebangkrutan di perusahaan. Kebangkrutan sebagai suatu kegagalan yang terjadi pada sebuah perusahaan. Kegagalan didefinisikan dalam beberapa pengertian menurut yaitu:

1. Kegagalan ekonomi (*Economic Distressed*)

Kegagalan dalam ekonomi artinya bahwa perusahaan kehilangan uang atau pendapatan perusahaan tidak mampu menutupi biayanya sendiri, ini berarti tingkat labanya lebih kecil dari biaya modal atau nilai sekarang dari arus kas perusahaan lebih kecil dari kewajiban. Kegagalan terjadi bila arus kas sebenarnya dari perusahaan tersebut jauh dibawah arus kas yang diharapkan.

2. Kegagalan keuangan (*Financial Distressed*)

Pengertian *financial distressed* mempunyai makna kesulitan dana baik dalam arti dana dalam pengertian kas atau dalam pengertian modal kerja. Sebagai *asset liability management* sangat berperan dalam pengaturan untuk menjaga agar tidak terkena *financial distressed*.

Kebangkrutan akan cepat terjadi pada perusahaan yang berada di Negara yang sedang mengalami kesulitan ekonomi, karena kesulitan ekonomi akan memicu semakin cepatnya kebangkrutan perusahaan yang mungkin tadinya sudah sakit kemudian semakin sakit dan bangkrut.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli tentang kebangkrutan tersebut dapat disimpulkan bahwa kebangkrutan merupakan kondisi dimana perusahaan yang tidak sehat dalam melanjutkan usahanya dikarenakan ketidakmampuan dalam hal bersaing yang mengakibatkan penurunan dalam laporan keuangan. Namun tidak semua perusahaan mengalami kegagalan atau mengetahui ketidakmampuan untuk menghindari kegagalan keuangan dari perusahaan tersebut.

2.1.1.8 Pihak Yang Memanfaatkan Informasi Kebangkrutan

Menurut Rudianto (2012:253) menjelaskan bahwa pemakai informasi kebangkrutan adalah sebagai berikut:

1. **Investor.** Informasi kebangkrutan perusahaan bisa bermanfaat bagi badan usaha yang berposisi sebagai investor perusahaan lain. Jika perusahaan investor berniat membeli saham atau obligasi yang dikeluarkan oleh suatu perusahaan yang telah dideteksi kemungkinan kebangkrutannya, maka perusahaan calon investor itu dapat memutuskan membeli atau tidak surat berharga yang dikeluarkan perusahaan tersebut.

2. **Kreditor.** Informasi kebangkrutan perusahaan bisa bermanfaat bagi sebuah badan usaha yang berposisi sebagai kreditor untuk mengambil keputusan mengenai diberikan-tidaknya pinjaman kepada perusahaan tersebut. Pada langkah berikutnya, informasi tersebut berguna untuk memonitor pinjaman yang telah diberikan.
3. **Pemerintah.** Pada beberapa sektor usaha, lembaga pemerintah bertanggungjawab mengawasi jalannya usaha tersebut. Pemerintah juga mempunyai kepentingan untuk melihat tanda-tanda kebangkrutan lebih awal supaya tindakan yang perlu bisa dilakukan lebih awal.
4. **Akuntan Publik.** Akuntan publik perlu menilai potensi keberlangsungan hidup badan usaha yang sedang diaudinya, karena akuntan akan menilai kemampuan going concern perusahaan tersebut.
5. **Manajemen.** Apabila manajemen perusahaan bisa mendeteksi kemungkinan terjadinya kebangkrutan lebih awal, maka tindakan pencegahan bisa dilakukan. Berbagai aktivitas atau biaya yang dianggap dapat menyebabkan kebangkrutan akan dihilangkan atau diminimalkan. Langkah pencegahan kebangkrutan yang merupakan tindakan akhir penyelamatan yang dapat dilakukan bisa berupa merger atau restrukturisasi keuangan sehingga biaya kebangkrutan bisa dihindari.

2.1.1.9 Cara Memprediksi Kebangkrutan

Pada saat ini ada banyak formula yang telah dikembangkan untuk menjawab berbagai permasalahan tentang kebangkrutan ini, salah

satunya yang dianggap populer dan banyak digunakan dalam berbagai penelitian serta analisis secara umum adalah model Altman. Model Altman ini atau lebih umum publik menyebut model *Z-Score Altman* dengan mempergunakan pendekatan analisis diskriminan. Z-Score adalah skor yang ditentukan dari hitungan standar kali nisbah-nisbah keuangan yang menunjukkan tingkat kemungkinan kebangkrutan perusahaan.

Pada tahun 1983, model *Z-Score* merupakan model multivariat dari kebangkrutan yang sudah dikembangkan ke beberapa negara. Altman melakukan survey model-model yang dikembangkan di Amerika Serikat, Jepang, Jerman, Swiss, Brazil, Australia, Inggris, Irlandia, Kanada, Belanda, dan Perancis. Salah satu masalah yang bisa dibahas adalah apakah ada kesamaan rasio keuangan yang bisa dipakai untuk memprediksi kebangkrutan untuk semua negara, atau mempunyai kekhususan. Nilai Z-Score yang dikembangkan sebagai berikut:

$$Z = 1,2 X_1 + 1,4 X_2 + 3,3 X_3 + 0,6 X_4 + 1,0 X_5$$

Dimana :

X_1 = Modal kerja / Total Aset

X_2 = Laba ditahan / Total Aset

X_3 = Laba sebelum bunga dan pajak / Total Aset

X_4 = Nilai pasar saham biasa dan preferen / Nilai buku total hutang

X_5 = Penjualan / Total Aset

Masalah lain yang perlu dipertimbangkan adalah banyak perusahaan yang tidak *go public*, dan dengan demikian tidak mempunyai nilai pasar.

Untuk beberapa negara seperti Indonesia, perusahaan semacam itu merupakan bagian terbesar yang ada. Altman kemudian mengembangkan model alternatif dengan menggantikan variabel X4 (nilai pasar saham biasa dan preferen/ nilai buku total hutang). Dengan cara tersebut model ini dipakai baik untuk perusahaan yang *go public* maupun yang tidak *go public*. Model Altman setelah hasil revisi tahun 1983 persamaan yang diperoleh dengan cara sebagai berikut :

$$Z = 0,717X_1 + 0,847 X_2 + 3,107 X_3 + 0,420 X_4 + 0,998 X_5$$

Dimana :

X1 = Modal kerja / Total Aset

X2 = Laba ditahan / Total Aset

X3 = Laba sebelum bunga dan pajak / Total Aset

X4 = Nilai pasar saham biasa dan preferen/ Nilai Buku Total Hutang

X5 = Penjualan / Total Aset

Tabel 2.1
Kriteria titik cut off

Kriteria	Nilai Z
Tidak Bangkrut jika $Z >$	2,90
Daerah Rawan Bangkrut (<i>grey area</i>)	1,20-2,90
Bangkrut jika $Z <$	1,20

2.1.1.10 Metode Altman Z-Score

Masalah yang sering dihadapi oleh Altman dalam melakukan penelitian di Indonesia adalah penyesuaian yang dilakukan agar model

prediksi kebangkrutan ini tidak hanya untuk perusahaan manufaktur yang *go public* melainkan juga dapat diaplikasikan untuk perusahaan-perusahaan di sektor swasta. Jika perusahaan tidak *go public*, maka nilai pasar menggunakan nilai buku saham biasa dan preferen sebagai salah satu komponen variabel bebasnya, dan kemudian mengembangkan model diskriminan kebangkrutan.

Dalam penelitian yang dilakukan, data yang diperoleh akan dianalisis menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Z = 0,717X_1 + 0,847 X_2 + 3,107 X_3 + 0,420 X_4 + 0,998 X_5$$

Dimana:

X_1 = Modal kerja / Total Aset

X_2 = Laba ditahan / Total Aset

X_3 = Laba sebelum bunga dan pajak / Total Aset

X_4 = Nilai pasar saham biasa dan preferen / Nilai Buku Total Hutang

X_5 = Penjualan / Total Aset

Z = Indeks keseluruhan

Formula diatas menjelaskan bahwa Z merupakan variabel terikat, yaitu variabel yang dipengaruhi variabel lain. Sedangkan X_1 , X_2 , X_3 , X_4 , dan X_5 merupakan variabel bebas, yaitu variabel yang mempengaruhi variabel terikat dimana penjelasannya adalah sebagai berikut:

1. *Working Capital to Total Assets*(X_1)

Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan modal kerja dari keseluruhan total aset yang

dimiliki. Perhitungan dari rasio ini dengan membagi modal kerja dengan total aktiva. Modal kerja diperoleh dari aktiva lancar dikurangi dengan kewajiban lancar.

Modal kerja yang negatif kemungkinan besar akan menghadapi masalah dalam menutupi kewajiban jangka pendeknya karena tidak tersedianya aktiva lancar yang cukup untuk menutupi kewajiban tersebut. Sebaliknya, perusahaan dengan modal kerja yang bernilai positif jarang sekali menghadapi kesulitan dalam melunasi kewajibannya (Yoseph, 2011).

$$\text{Working Capital to Total Assets} = \frac{\text{WorkingCapital}}{\text{TotalAssets}}$$

2. *Retained Earnings to Total Assets*(X₂)

Rasio ini digunakan untuk memberikan informasi mengenai kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba ditahan dari total aktiva perusahaan. Laba ditahan merupakan laba yang tidak dibagikan kepada para pemegang saham dalam bentuk deviden. Laba ditahan menunjukkan klaim terhadap aktiva, bukan aktiva per ekuitas pemegang saham. Laba ditahan biasa terjadi karena para pihak pemegang saham mengizinkan perusahaan untuk menginvestasikan kembali laba yang tidak didistribusikan sebagai dividen. Semakin besar rasio ini menunjukkan semakin besarnya peranan laba ditahan dalam membentuk dan perusahaan. Semakin kecil rasio ini menunjukkan kondisi keuangan

perusahaan yang tidak sehat. Semua data diperoleh dari neraca perusahaan (Yoseph, 2011).

$$\text{Retained Earnings to Total Assets} = \frac{\text{Retained Earnings}}{\text{Total Assets}}$$

3. *Earning Before Interest and Taxes to Total Assets (X₃)*

Rasio ini digunakan untuk memberikan informasi mengenai kemampuan perusahaan dalam mengelola total aktiva untuk mendapatkan keuntungan sebelum bunga dan pajak. Laba sebelum bunga dan pajak diperoleh dari laporan laba rugi dan total aset diperoleh dari neraca perusahaan. Menurut (Agustina, 2010) beberapa indikator yang dapat digunakan dalam mendeteksi adanya masalah kemampuan profitabilitas perusahaan diantaranya adalah piutang dagang yang meningkat, rugi secara terus-menerus dalam beberapa kuartal, persediaan yang meningkat, penjualan menurun, dan terlambatnya hasil penagihan piutang.

$$\begin{array}{l} \text{Earning Before Interest} \\ \text{and} \\ \text{Taxes to Total Assets} \end{array} = \frac{\text{Earning Before Interest and Taxes}}{\text{Total Assets}}$$

4. *Market Value of Equity to Book Value of Liabilities (X₄)*

Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajiban dari nilai pasar ekuitas. Nilai pasar

ekuitas sendiri diperoleh dengan mengalikan jumlah lembar saham yang beredar dengan harga pasar per lembar saham biasa. Nilai buku hutang diperoleh dengan menjumlahkan kewajiban lancar dengan kewajiban jangka panjang. Modal yang dimaksud adalah gabungan nilai pasar dari modal biasa dan preferen (Agustina, 2010).

$$\frac{\text{Market Value of Equity}}{\text{Book of Liabilities}} = \frac{\text{Market Value of Equity}}{\text{Book of Liabilities}}$$

5. *Sales to Total Assets*(X₅)

Rasio ini digunakan untuk memberikan informasi mengenai tingkat efisiensi penggunaan keseluruhan aktiva perusahaan dalam menghasilkan volume penjualan tertentu. Rasio ini mencerminkan efisiensi manajemen dalam menggunakan keseluruhan aktiva perusahaan untuk menghasilkan penjualan dan mendapatkan laba. Nilai penjualan didapat dari laporan laba rugi, dan nilai total aset didapat dari neraca perusahaan (Yoseph, 2011).

$$\text{Sales to Total Assets} = \frac{\text{Sales}}{\text{Total Assets}}$$

2.1.2 Penelitian Terdahulu

Hasil dari beberapa penelitian berikut akan digunakan sebagai bahan referensi dan perbandingan dalam penelitian ini, antara lain sebagai berikut:

Tabel 2.2
Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Hasil Penelitian
1	(Rialdy, 2018)	Analisis Prediksi Kebangkrutan dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score pada PT. Adhi Karya (Persero) Tbk	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada 3 tahun pertama perusahaan berada dalam kondisi rawan kebangkrutan (<i>grey area</i>), sedangkan pada 2 tahun terakhir perusahaan dalam kategori berpotensi bangkrut.
2	(Ayu Marcelina & Sri, 2014)	PrediksiKebangkrutan Menggunakan Metode Z-Score dan Pengaruhnya Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2008-2012	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa prediksi kebangkrutan dengan metode Z-Score tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap harga saham perusahaan transportasi dengan tingkat koefisien determinasi sebesar 23%.
3	(Silaban, 2017)	Analisis Kebangkrutan Dengan Menggunakan Model Altman (Z-Score) Studi Kasus di Perusahaan Telekomunikasi	Analisis menunjukkan bahwa pada 2010-2012 kondisi kesehatan perusahaan tidak baik. Pada tahun 2010 perusahaan ini berada di zona abu-abu, maka tahun depan kondisi perusahaan menurun, dan pada tahun 2012 itu pada kondisi tidak sehat / bangkrut.
4	(Pramitha, Noviana; Ruliana, Titin; Haryadi, 2017)	Prediksi kebangkrutan pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia	Hasil penelitian menyimpulkan, bahwa perusahaan di Sektor Transportasi adalah sebagai berikut: PT Pelayaran Bina Raya Tbk dinyatakan pailit pada tahun 2016-2017, PT Blue Bird Tbk dinyatakan pailit pada tahun 2016-2017, PT Indonesia Transport & Infrastructure Tbk dinyatakan pailit 2016-2017, PT Tanah Laut Tbk pailit 2016-2017, PT Lugindo Samudramakmur Tbk pailit 2016-2017, PT Rig Tenders Indonesia Tbk pailit 2016-2017, PT Samudera Indonesia Tbk pailit tahun 2016-2017, PT Express Transido Utama Tbk

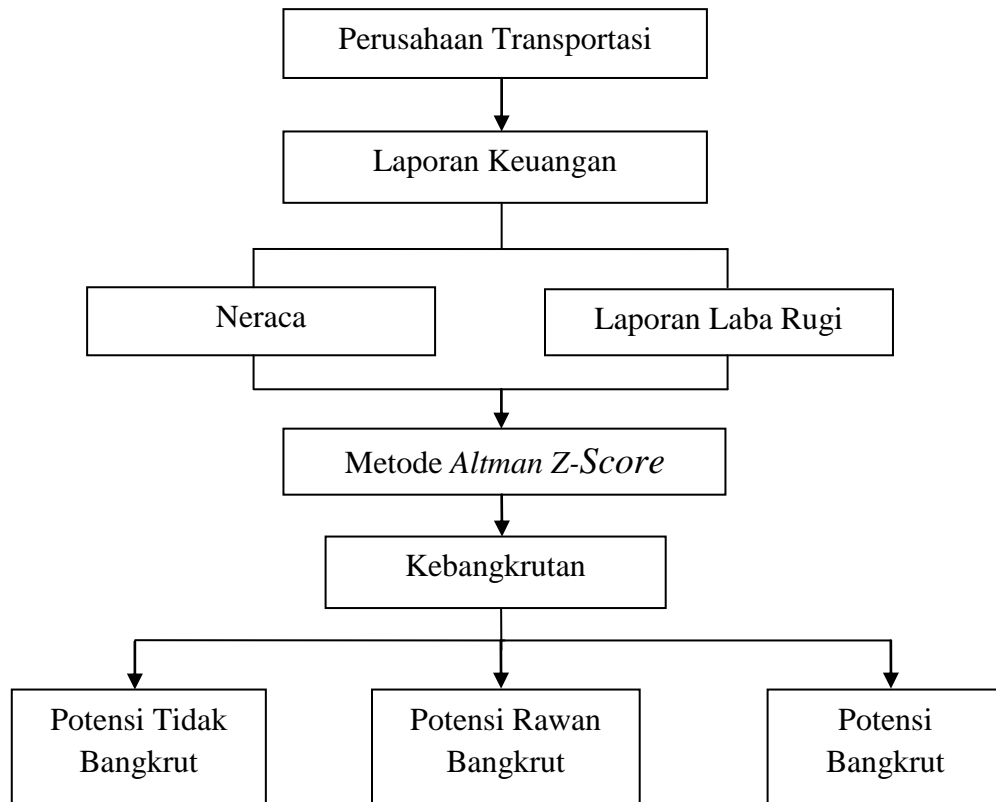
			dinyatakan pailit pada tahun 2016-2017, PT Wintermar Offshore Marine Tbk dinyatakan pailit pada tahun 2016-2017.
5	(Muflifah, 2015)	Penggunaan metode altman <i>z-score</i> untuk memprediksiKebangkrutan pada perusahaan <i>food and beverages</i> Yang terdaftar di bursa efek indonesia	Hasil dari penelitian ini adalah pada tahun 2014 terdapat lima perusahaan berada pada kategori sehat, tujuh perusahaan berada pada kategori <i>grey aread</i> dan satu perusahaan berada pada kategori bangkrut. Pada tahun 2015 terdapat tiga perusahaan dalam kategori sehat, delapan perusahaan dalam kategori <i>grey aread</i> dan dua perusahaan berada pada kategori bangkrut.
6	(Tamara Putri, 2015)	Analisis penggunaan Z-score Altman untuk memprediksi tingkat kebangkrutan pada industri telekomunikasi di bursa efek indonesia periode 2007-2010	Hasil uji Z-score Altman menunjukkan perusahaan-perusahaan pada Industri Telekomunikasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2007-2010 tidak semuanya mengalami prediksi bangkrut atau berada pada posisi grey area.
7	(Sagho & Merkusiwati, 2015)	Penggunaan metode Altman Z-Score modifikasi untuk memprediksi kebangkrutan Bank yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia	Bahwa perusahaan Perbankan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2011-2013 tidak terindikasi adanya gejala kebangkrutan bahkan sebaliknya semua bank yang diteliti diprediksi tidak akan mengalami kebangkrutan dalam jangka waktu 1 tahun. Hal ini dapat dilihat dari besarnya nilai Z-Score pada tahun 2011-2013 yang dihasilkan yaitu lebih besar dari 2,6 perusahaan dianggap tidak bangkrut.
8	(Pangkey et al., 2018)	Analisis prediksi kebangkrutan dengan mneggunakan metode Altman dan metode Zmijewski pada perusahaan bangkrut yang pernah go public di bursa efek indonesia	Hasil penelitian menunjukkan bahwa metode Altman (Z-Score) yang lebih konsisten akurat dibandingkan dengan metode Zmijewski (X-Score).

9	(Yati & Afni Patunrui, 2017)	Analisis penilaian financial distress menggunakan metode Altman (Z-Score) pada perusahaan farmasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2013-2015	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa model Altman Z-Score dapat diimplementasikan dalam mendeteksi kemungkinan financial distress pada perusahaan farmasi.
10	(Putro & Pratama, 2017)	Analisis Model Prediksi Kebangkrutan Industri Garmen dengan Menggunakan Metode Altman Z- Score	Maka hasil perhitungan Altman Z-Score pada perusahaan tersebut dikatakan sehat, karena hasil tersebut melebihi batasan kategori Sehat.
11	(Effendi, 2018)	Analisis prediksi kebangkrutan dengan metode Altman, springate, zmijewski, foster, dan grover Pada emiten jasa transportasi	Hasil penelitian ini menunjukan bahwa ada 5 metode yang digunakan dan secara umum memiliki perbedaan hasil perhitungan, serta emiten perusahaan jasa transportasi darat berpotensi mengalami kebangkrutan.
12	(Mandagie et al., 2014)	Analisis potensi kebangkrutan dengan menggunakan metode altman <i>z-score</i> , springate dan zmijewski pada industri perdagangan ritel yang terdaftar di bei periode 2009-2013	Hasil olah data dengan ketiga metode analisis tersebut diperoleh hasil yang berbeda satu sama lain, serta terdapat 3 perusahaan yang berpotensi bangkrut pada tahun-tahun tertentu.

2.1.3 Kerangka Pemikiran

Kebangkrutan dapat diartikan sebagai suatu keadaan atau situasi dimana perusahaan gagal atau tidak mampu lagi memenuhi kewajiban – kewajiban debitur karena perusahaan mengalami kekurangan dan ketidakcukupan dana untuk menjalankan atau melanjutkan usahanya lagi. Model kebangkrutan dengan metode Altman Z-Score perlu dikembangkan. Karena dengan mengetahui kondisi perusahaan yang mengarah kepada kebangkrutan menggunakan metode Altman Z-Score perusahaan sejak dini dapat melakukan tindakan – tindakan untuk mengantisipasi terjadinya kebangkrutan.

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



2.2 Metode Penelitian

2.2.1 Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan peneliti dalam laporan ini yaitu jenis data kuantitatif, dimana penelitian kuantitatif merupakan data yang berbentuk angka-angka atau bilangan berupa laporan keuangan dan rasio-rasio keuangan untuk mendukung variabel yang diteliti (Novien Rialdy, 2018).

2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan penelitian ini adalah data sekunder yaitu sumber data penelitian yang secara tidak langsung memberikan informasi kepada pengumpul data dan disampaikan melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder berupa bukti, catatan atau laporan yang telah tersusun dalam arsip (data dokumenter) yang dipublikasikan dan data yang tidak dipublikasikan (Novien Rialdy, 2018).

2.2.2 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah Library Research (Kepustakaan). Menurut Sunyoto (2016:21) library research merupakan teknik pengumpulan data dengan mempelajari buku-buku yang hubungannya dengan objek penelitian.

2.2.3 Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 sebanyak 20 perusahaan. Sampel yang di gunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Menurut Sujarweni (2015:79) Sampling Purposive merupakan teknik penentuan sampel dengan pertimbangan atau kriteria – kriteria tertentu. Sampel dari Industri Transportasi Darat yang memenuhi kriteria sebagai berikut:

Tabel 2.3
Kriteria Pengambilan Sampel

No	Kriteria Penarikan Sampel	Jumlah Perusahaan
1.	Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020.	20
2.	Perusahaan Transportasi Darat yang baru bergabung di Bursa Efek Indonesia.	12
3.	Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia secara terus menerus periode 2015-2020.	8
4.	Jumlah sampel penelitian	8

Adapun Industri Transportasi Darat tersebut dilihat pada tabel 2.4 berikut ini:

Tabel 2.4
Sampel Penelitian

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	AKSI	PT. Majapahit Inti Corpora Tbk
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk
3	BIRD	PT. Blue Bird Tbk
4	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk
5	MIRA	PT. Mitra International Resources Tbk
6	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk
7	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk
8	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

2.2.4 Metode Analisis Data

Analisis data merupakan kegiatan mengolah data yang telah terkumpul kemudian dapat memberikan interpretasi pada hasil – hasil tersebut. Kegiatan dalam menganalisis data meliputi pengelompokan data tiap variabel yang diteliti, dan melakukan perhitungan. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode analisis sebagai berikut:

1. Deskriptif Kuantitatif yaitu metode yang digunakan untuk membandingkan data yang ada dari tahun ketahun.
2. Deskriptif Kualitatif yaitu metode yang digunakan untuk melakukan analisis terhadap data yang ada dengan menggunakan teori atau konsep yang relevan sebagai acuan sehingga diperoleh hasil analisis sesuai dengan diharapkan.

Pada penelitian ini menggunakan analisis deskriptif komparatif. Metode deskriptif adalah metode yang digunakan untuk menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Metode deskriptif digunakan untuk menggambarkan rumusan masalah satu, dua, tiga. Data yang dibutuhkan sesuai dengan tujuan penelitian, sehingga data tersebut akan dikumpulkan, dianalisis, dan diproses lebih lanjut sesuai dengan teori-teori yang telah dipelajari, jadi dari data akan ditarik kesimpulan (Sugiyono 2010:29).

Metode komparatif dilakukan dengan membandingkan teori yang ada dengan praktik yang ditemui di lapangan untuk mengetahui bagaimana kinerja keuangan perusahaan menggunakan analisis kebangkrutan dengan metode Altman Z-Score pada perusahaan Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia setelah itu langkah terakhir yang dilakukan adalah memberikan kesimpulan dan saran atas hasil analisis yang telah dilakukan.

2.2.5 Alat Analisis

Dalam penelitian yang dilakukan, data yang diperoleh akan di analisis dengan menggunakan alat analisis sebagai berikut:

2.2.5.1 Analisis Altman Z-Score

Dalam penelitian yang dilakukan, data yang diperoleh akan dianalisis dengan menggunakan alat analisis sebagai berikut:

- a. Untuk menghitung variabel X_1 sampai X_5 rasio Altman masing – masing perusahaan digunakan rumus sebagai berikut:

$$Z = 0,717 X_1 + 0,847 X_2 + 3,107 X_3 + 0,420 X_4 + 0,998 X_5$$

X_1 : *Working Capital to Total Assets*

$$\frac{\text{WorkingCapital}}{\text{TotalAssets}}$$

X_2 : *Retained Earnings to Total Assets*

$$\frac{\text{RetainedEarnings}}{\text{TotalAssets}}$$

X_3 : *Earning Before Interest and Taxes to Total Assets*

$$\frac{\text{EarningBeforeInterestandTaxes}}{\text{TotalAssets}}$$

X_4 : *Market Value of Equity To Book Of Liabilities*

$$\frac{\text{MarketValueOfEquity}}{\text{BookOfLiabilities}}$$

X_5 : *Sales To Total Assets*

$$\frac{\text{Sales}}{\text{TotalAssets}}$$

- b. Hasil perhitungan nilai Z masing – masing perusahaan dapat dijelaskan sebagai berikut :
1. Jika $Z > 2,90$ perusahaan tidak mengalami masalah kondisi keuangan atau bisa dikatakan tidak bangkrut.
 2. Jika Z antara 1,20 - 2,90 perusahaan akan mengalami permasalahan keuangan jika tidak melakukan perbaikan yang berarti dalam manajemen maupun struktur keuangan. Pada titik rawan ini kemungkinan muncul klasifikasi yang salah, karena pada kondisi ini banyak perusahaan dengan skor yang lebih tinggi telah bangkrut sedangkan perusahaan yang memiliki skor lebih rendah masih dapat bertahan (*grey area*).
 3. Jika $Z < 1,20$ perusahaan mengalami masalah keuangan yang serius sehingga dapat berpotensi untuk bangkrut. Hal ini perlu ditindaklanjuti oleh manajemen perusahaan agar tidak terjadi kebangkrutan.
- c. Mengelompokkan masing – masing perusahaan dalam kategori tidak bangkrut, *Grey area*, dan berpotensi bangkrut. Semua perhitungan dilakukan dengan menggunakan program Microsoft Excel 2007.

2.2.5.2 Operasional Variabel

Operasional variabel diperlukan guna menentukan jenis dan indikator variabel – variabel yang terkait dalam penelitian ini. Disamping itu, operasionalisasi variabel bertujuan untuk menentukan skala pengukuran dari masing – masing variabel, sehingga pengujian hipotesis

dengan menggunakan alat bantu dapat dilakukan dengan tepat. Secara lebih rinci operasional variabel dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.5
Operasional Variabel

NO	VARIABEL	DEFINISI	RUMUS	SATUAN	SKALA
1.	Working Capital to Total Assets (X_1)	Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa kemampuan perusahaan dalam menghasilkan modal kerja dari keseluruhan total aset yang dimiliki. (Yoseph, 2011)	$WCTA = \frac{WC}{TA}$	Rp	RASIO
2.	Retained Earnings to Total Assets (X_2)	Rasio ini digunakan untuk memberikan informasi mengenai kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba ditahan dari total aktiva perusahaan. Laba ditahan merupakan laba yang tidak dibagikan kepada para pemegang saham dalam bentuk deviden. (Yoseph, 2011)	$RETA = \frac{RE}{TA}$	Rp	RASIO
3.	EBIT to Total Assets (X_3)	Rasio ini digunakan untuk memberikan informasi mengenai kemampuan perusahaan dalam mengelola total aktiva untuk mendapatkan keuntungan sebelum bunga dan pajak. (Agustina, 2010)	$EBIT = \frac{EBIT}{TA}$	Rp	RASIO
4.	Market Value of Equity to Book Value of	Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan		Rp	RASIO

	Liabilities (X ₄)	perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajiban dari nilai pasar ekuitas. Nilai pasar ekuitas sendiri diperoleh dengan mengalikan jumlah lembar saham yang beredar dengan harga pasar per lembar saham biasa. (Agustina, 2010)	$MVE = \frac{MVE}{BVL}$		
5.	Sales to Total Assets (X ₅)	Rasio ini digunakan untuk memberikan informasi mengenai tingkat efisiensi penggunaan keseluruhan aktiva perusahaan dalam menghasilkan volume penjualan tertentu. (Yoseph, 2011)	$STA = \frac{SA}{TA}$	Rp	RASIO
6.	Kebangkrutan (Y)	sebagai ketidakmampuan perusahaan untuk membayar kewajiban keuangannya pada saat jatuh tempo yang menyebabkan kebangkrutan atau kesulitan likuiditas yang mungkin sebagai awal kebangkrutan. (Rudianto, 2013)	Y = >2,90 perusahaan yang tidak mengalami kebangkrutan (sehat). Y = 1,20–2,90 perusahaan rawan bangkrut (<i>grey area</i>). Y = <1,20 perusahaan mengalami kesulitan keuangan berpotensi bangkrut.	Rp	RASIO

BAB III

GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN

3.1 Bursa Efek Indonesia

3.1.1 Sejarah Bursa Efek Indonesia

Bursa Efek Indonesia adalah salah satu bursa saham yang dapat memberikan peluang investasi dan sumber pembiayaan dalam upaya mendukung mengembangkan pembangunan Ekonomi Nasional. Bursa Efek Indonesia juga berperan dalam upaya mengembangkan pemodal lokal yang besar dan solid untuk mencapai pasar modal Indonesia yang stabil. Jika dikaji lebih lanjut pasar modal di Indonesia bukan merupakan hal yang baru. Sejarah pasar modal di Indonesia sebenarnya telah dimulai sejak pemerintahan Hindia Belanda mendirikan Bursa Efek di Batavia pada tanggal 14 Desember 1912 yang diselenggarakan oleh *verenreging voorde effectenhandel*. Dengan berkembangnya Bursa Efek Batavia pada tanggal 11 Januari 1925 Bursa Efek Surabaya dan kemudian disusul dengan pembukaan Bursa Efek di Semarang pada tanggal 1 Agustus 1925 karena pecahnya perang dunia II maka pemerintahan Hindia Belanda menutup Bursa Efek pada tanggal 10 Mei 1940.

3.1.2 Visi dan Misi Bursa Efek Indonesia

a. Visi

Menjadi bursa yang kompetitif dengan kestabilan tingkat dunia.

b. Misi

Menciptakan daya saing untuk menarik investor dan emiten, melalui pemberdayaan anggota bursa partisipan, penciptaan nilai tambah, efisiensi biasa serta penerapan *good governance*.

3.2 PT. Majapahit Inti Corpora Tbk (AKSI)

3.2.1 Sejarah PT. Majapahit Inti Corpora Tbk

Majapahit Inti Corpora Tbk (AKSI) didirikan pada tanggal 12 Februari 1990 dengan nama PT. Asia Kapitalindo.

AKSI beberapa kali melakukan perubahan nama, yaitu :

1. PT. Asia Kapitalindo, 1990.
2. Asia Kapitalindo Securities Tbk, 1994.
3. Majapahit Securities Tbk, 2010.
4. Majapahit Inti Corpora Tbk, per 26 Agustus 2015.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Majapahit Inti Corpora Tbk, yaitu : PT. Batulicin Enam Sembilan Transportasi, dengan persentase kepemilikan sebesar 96,34%.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan AKSI adalah bergerak dalam bidang perdagangan umum, pengangkutan darat, pembangunan dan jasa konsultasi. AKSI memiliki anak usaha yang bergerak di bidang perdagangan umum dan jasa, yakni PT. Nusadana Inti Investama (dahulu PT. Nusadana Securities).

Pada tanggal 18 Mei 2010 AKSI menyampaikan surat pengembalian izin sebagai manajer investasi yang dimiliki sesuai keputusan BAPEPAM, sehubungan dengan surat pengembalian izin tersebut, pada tanggal 20 September 2010 BAPEPAM telah mengeluarkan surat pencabutan izin usaha sebagai manajer investasi.

Kemudian pada tanggal 6 Mei 2014, Majapahit Inti Corpora Tbk kembali mengembalikan izin usaha sebagai perantara perdagangan efek dan penjamin emisi efek. Sehubungan dengan surat pengembalian izin tersebut, pada tanggal 5 November 2014. Otoritas Jasa Keuangan (OJK) telah mengeluarkan surat pencabutan izin usaha sebagai perantara perdagangan efek dan penjamin emisi efek.

Pada tanggal 21 Juni 2001, AKSI memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) AKSI kepada masyarakat sebanyak 165.000.000 dengan nilai nominal Rp.100,- per saham dengan harga penawaran Rp.200,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 13 Juli 2001.

3.2.2 Visi dan Misi PT. Majapahit Inti Corpora Tbk

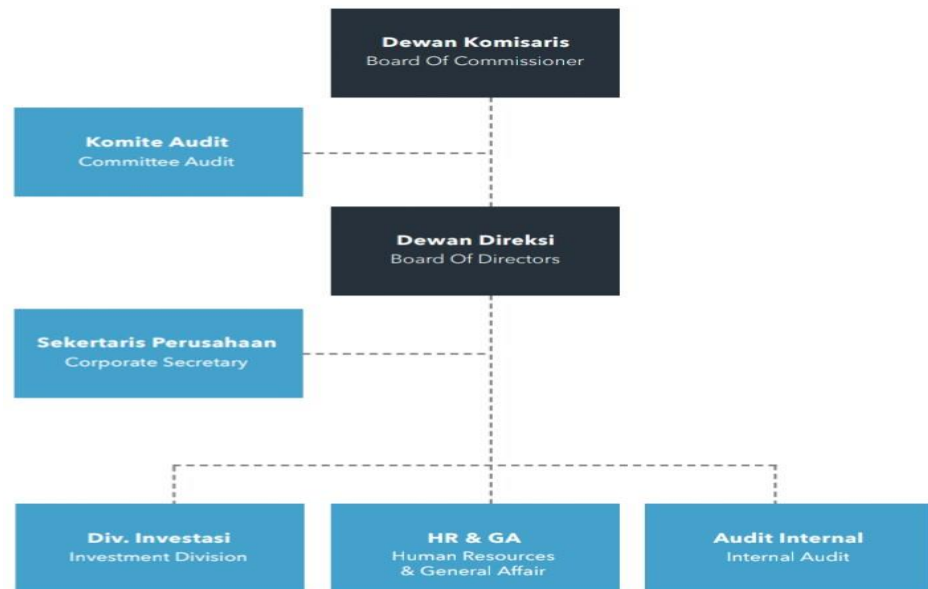
a. Visi

Menjadi perusahaan investasi terkemuka di Indonesia yang dipercaya oleh investor dan berpartisipasi dalam dinamika pertumbuhan perekonomian Republik Indonesia, dengan kemampuan untuk memberi nilai tambah kepada investor dalam dan luar negeri.

b. Misi

Sebagai Perusahaan investasi yang aktif melakukan penyertaan saham di bidang usaha yang dapat mendukung perkembangan ekonomi Indonesia serta memberi Perseroan pendapatan dan laba yang memadai sebagai perusahaan terbuka.

3.2.3 Struktur Organisasi PT. Majapahit Inti Corpora Tbk



3.3 PT. Adi Sarana Armada Tbk (ASSA)

3.3.1 Sejarah PT. Adi Sarana Armada Tbk

Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) didirikan pada tanggal 17 Desember 1999 dengan nama PT Quantum Megahtama Motor dan memulai kegiatan komersial pada tahun 2003. Adi Sarana Armada Tbk merupakan bagian dari Grup Triputra yang mulai beroperasi pada tahun 2003 dengan

merk Adira Rent dan kemudian berubah menjadi ASSA Rent pada tahun 2010.

Grup Triputra merupakan kelompok usaha yang dikelola dan dimiliki oleh Theodore Permadi Rachmat, dahulu Direktur Utama Astra International Tbk (ASII) (1984-2002). Grup Triputra bergerak di berbagai sektor usaha antara lain agribisnis, manufaktur, pertambangan dan jasa perdagangan.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Adi Sarana Armada Tbk, antara lain : PT. Adi Dinamika Investindo (pengendali utama) (24,94%), PT. Daya Adicipta Mustika (pengendali) (19,17%), Ir. Theodore Permadi Rachmat (pengendali) (6,73%) dan Prodjo Sunarjanto SP (direksi) (9,71%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan ASSA adalah menjalankan jasa penyewaan kendaraan bermotor atau alat transportasi darat, jual beli kendaraan bekas, jasa pengurusan transportasi/logistik (PT. Adi Sarana Logistik), balai lelang (PT. Adi Sarana Lelang), dan jasa penyediaan juru mudi (PT. Duta Mitra Solusindo).

Pada tanggal 2 November 2012, ASSA memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham ASSA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.360.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp390,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 November 2012.

3.3.2 Visi dan Misi PT. Adi Sarana Armada Tbk

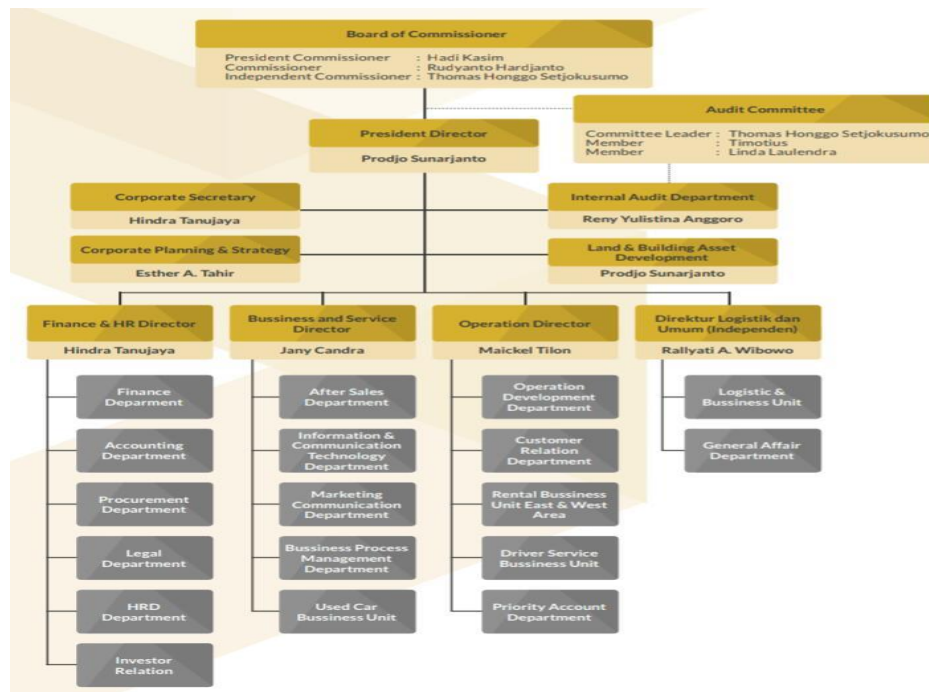
a. Visi

Menjadi perusahaan penyedia jasa transportasi, penyedia solusi logistik yang terintegrasi dan lelang kendaraan yang terbaik.

b. Misi

Mendedikasikan diri untuk memberikan layanan terbaik dengan komitmen untuk meraih pencapaian tertinggi dalam kualitas, pelayanan terhadap pelanggan, hubungan dengan karyawan dan nilai pemegang saham.

3.3.3 Struktur Organisasi PT. Adi Sarana Armada Tbk



3.4 PT. Blue Bird Tbk (BIRD)

3.4.1 Sejarah PT. Blue Bird Tbk

Blue Bird merupakan perusahaan transportasi yang beroperasi di Jakarta dan beberapa kota besar di Indonesia. Pada awal berdirinya pada tahun 1972, armada yang dimiliki oleh perusahaan ini hanya berjumlah 25 taksi. Ny. Mutiara Djoyokosoetono sebagai pendiri dulunya terinspirasi oleh dongeng dari Eropa tentang harapan dan doa seorang gadis untuk mendapatkan kebahagiaan yang akhirnya terkabul berkat kebaikan seekor burung biru. Blue Bird dicikalbakali oleh perusahaan Golden Bird yang kemudian dikenal sebagai Chandra Taksi, sebagai sebuah perusahaan penyedia jasa sewa mobil yang khusus melayani para jurnalis asing serta pelanggan lain yang berkunjung ke Jakarta.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Blue Bird adalah bergerak dalam bidang pengangkutan darat, jasa, perdagangan, industri dan perbengkelan. Blue Bird kemudian memelopori pengenaan tarif taksi berdasarkan sistem argo, serta melengkapi seluruh armadanya yang ber-AC dengan radio komunikasi. Tidak hanya itu, setelah mulai berkembang, perusahaan ini mulai merambah ke taksi limousin, usaha penyewaan mobil, dan bus carter pada tahun 1979. Pada 1993 Blue bird pun menghadirkan layanan taksi eksekutif Silver Bird. Setelah lebih dari satu dekade, Blue Bird Group kini memiliki empat divisi utama.

Kini, Blue Bird melayani lebih dari 8,5 juta penumpang setiap bulannya dengan 26,000 armada yang tersebar di sejumlah kota besar di Indonesia. Kini layanan Blue Bird Group dapat dinikmati termasuk Jakarta dan sekitarnya, Bali, Bandung, Banten, Batam, Lombok, Manado, Medan, Pekanbaru, Palembang, Semarang, Solo, Surabaya dan Yogyakarta. Juga di jantung pusat bisnis dan tujuan wisata di seluruh negeri. Blue Bird juga telah memperluas jenis layanannya, mulai dari taksi eksekutif (Silver bird), layanan limousine dan penyewaan mobil (Golden bird), bus carter (Big bird), Logistik (Iron Bird Logistic), Industri (Restu Ibu Pusaka-Karoseri bus & Pusaka Niaga Indonesia), Properti (Holiday Resort Lombok & Pusaka Bumi Mutiara), Layanan Pendukung (Hermis Consulting-IT SAP, Pusaka Integrasi Mandiri-EDC, Pusaka GPS, Pusaka Buana Utama-SPBU) dan Alat Berat (Pusaka Andalan Perkasa & Pusaka Bumi Transportasi).

3.4.2 Visi dan Misi PT. Blue Bird Tbk

a. Visi

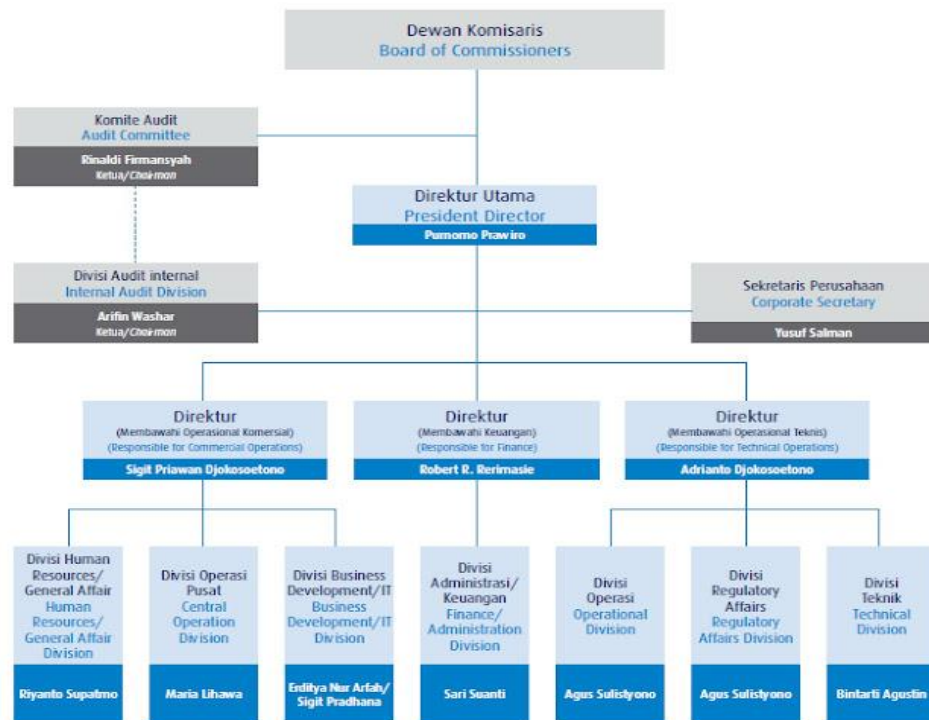
Menjadi perusahaan yang mampu bertahan dan mengedepankan kualitas untuk memastikan kesejahteraan yang berkelanjutan bagi para stakeholder.

b. Misi

Tercapainya kepuasan pelanggan, dan mengembangkan serta mempertahankan diri sebagai pemimpin pasar di setiap kategori yang kita masuki. Dalam transportasi darat, kita menyediakan layanan yang handal,

dan berkualitas tinggi dengan penggunaan sumber daya yang efisien dan kita melakukannya sebagai satu tim yang utuh.

3.4.3 Struktur Organisasi PT. Blue Bird Tbk



3.5 PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA)

3.5.1 Sejarah PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk

Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) didirikan tanggal 26 Februari 2002 dan mulai beroperasi secara komersial pada bulan Maret 2002. Induk usaha Eka Sari Lorena Transport Tbk adalah PT Lorena. Sedangkan induk usaha terakhir LRNA adalah PT Lorena Kirana.

Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham eka sari lorena transport tbk adalah pt lorena, dengan persentase kepemilikan sebesar 57,14%. Berdasarkan anggaran dasar perusahaan, ruang lingkup kegiatan lrna adalah bergerak dalam bidang angkutan penumpang dengan mobil bus umum yang terdiri dari angkutan penumpang antar kota antar provinsi (akap), angkutan umum transjakarta busway.

Pada tanggal 28 maret 2014, lrna memperoleh pernyataan efektif dari otoritas jasa keuangan (ojk) untuk melakukan penawaran umum perdana saham lrna (ipo) kepada masyarakat sebanyak 150.000.000 dengan nilai nominal Rp500,- per saham dengan harga penawaran Rp900,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 15 April 2014.

3.5.2 Visi dan Misi PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk

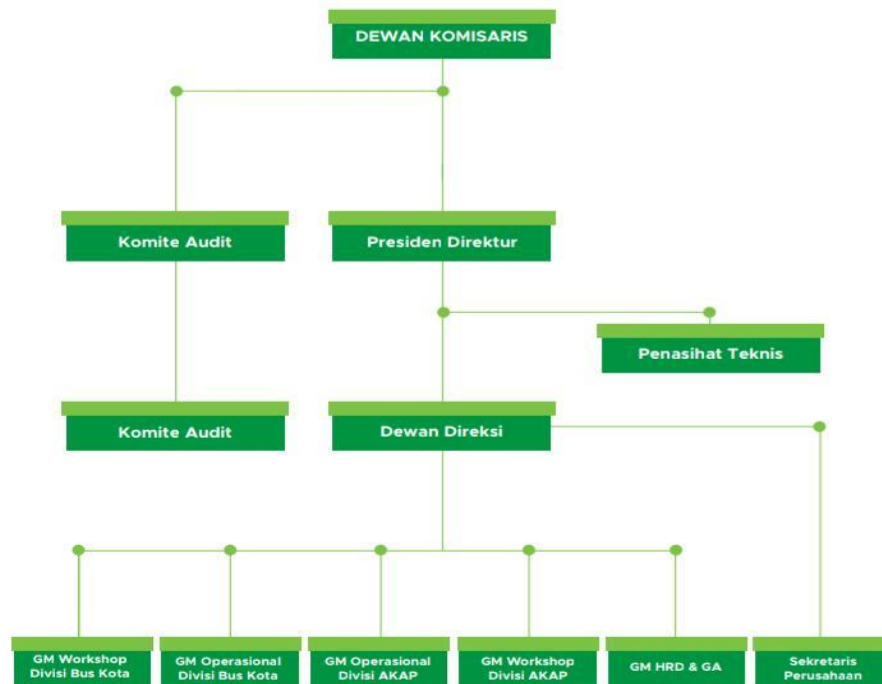
a. Visi

Menjadi perusahaan transportasi darat terbaik di Indonesia yang terintegrasi dengan layanan prima.

b. Misi

Memberikan jasa transportasi darat dengan kualitas terbaik, aman, nyaman, tepat waktu dan memuaskan pelanggan.

3.5.3 Struktur Organisasi PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk



3.6 PT. Mitra International Resources Tbk (MIRA)

3.6.1 Sejarah PT. Mitra International Resources Tbk

Mitra International Resources Tbk (sebelumnya bernama Mitra Rajasa Tbk) (MIRA) didirikan 24 April 1979 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1979. PT Mitra International Resources Tbk adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi darat. Dengan kekuatan armada yang dimiliki dan didukung oleh sumber daya manusia yang handal serta pengalaman yang luas, Perseroan telah mendapat kepercayaan luas dari perusahaan produsen semen serta produsen air minum

terkemuka untuk menangani distribusi produk barang tersebut di wilayah Pulau Jawa.

Untuk mendukung bisnis utama di bidang pengangkutan darat, Perseroan melalui anak perusahaan telah mengembangkan layanan logistik terintegrasi khusus untuk produsen air minum dalam kemasan yaitu penyimpanan dan penanganan produk pelanggan untuk didistribusikan kepada para distributor dan retailer.

3.6.2 Visi dan Misi PT. Mitra International Resources Tbk

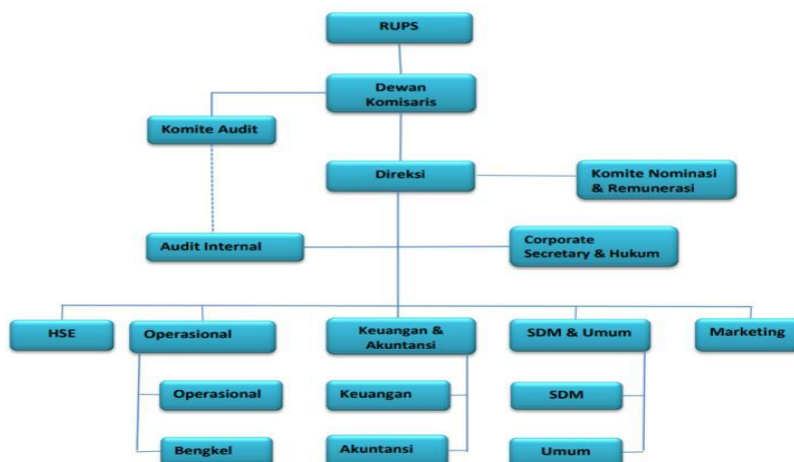
a. Visi

Menjadi perusahaan transportasi dan logistik terkemuka di Indonesia.

b. Misi

Menyediakan jasa transportasi dan logistik di Indonesia yang handal dan kompetitif, senantiasa memberikan layanan profesional kepada pelanggan, serta memberikan nilai yang maksimal bagi Pemegang Saham.

3.6.3 Struktur Organisasi PT. Mitra International Resources Tbk



3.7 PT. Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU)

3.7.1 Sejarah PT. Sidomulyo Selaras Tbk

Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) didirikan tanggal 13 Januari 1993 dan memulai kegiatan komersial pada tahun 1993. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Sidomulyo Selaras Tbk, antara lain: Tjoe Mien Sasmino (pengendali) (51,41%), Sugiharto (pengendali) (14,49%), Credit Suisse AG Singapore Trust (11,59%) dan Karen Kin And Co Ltd (6,45%).

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SDMU terutama menjalankan usaha dalam bidang jasa transportasi bahan berbahaya dan beracun yaitu bahan-bahan kimia, minyak dan gas untuk kebutuhan sektor industri. Kegiatan usaha utama Sidomulyo Selaras adalah bergerak bidang transportasi, penyimpanan, penyewaan tangki penyimpanan bahan berbahaya dan beracun (B3) khususnya bahan kimia, minyak dan gas dengan pelanggan utama adalah perusahaan-perusahaan yang bergerak di sektor industri kimia hulu yang menghasilkan bahan kimia dasar.

Pada tanggal 28 Juni 2011, SDMU memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham SDMU (IPO) kepada masyarakat sebanyak 237.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham, saham dengan harga penawaran Rp225,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 Jul 2011.

3.7.2 Visi dan Misi PT. Sidomulyo Selaras Tbk

a. Visi

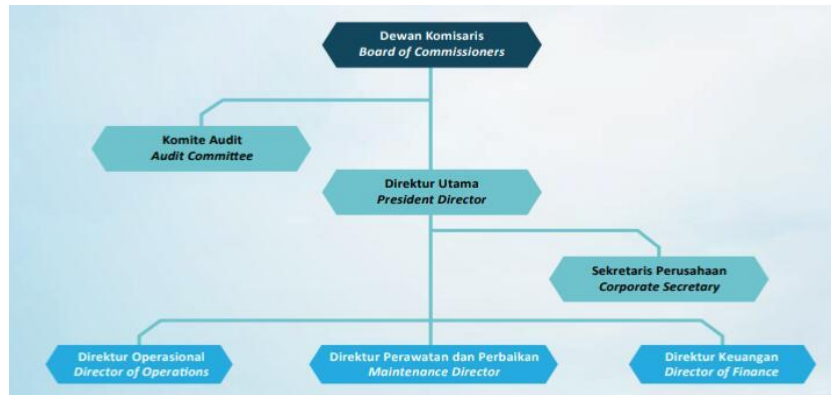
Untuk menjadi pemimpin yang proaktif dalam industri transportasi kimia, minyak & gas, yang berkomitmen untuk mengikuti standar HSEQ&C Management Practices serta mematuhi aturan perundang-undangan yang berlaku demi membangun pertumbuhan yang berkelanjutan.

b. Misi

Untuk terus memelihara pertumbuhan yang berkelanjutan secara konsisten dengan cara:

- Menghormati dan memelihara hubungan kerja sama jangka panjang.
- Membangun hubungan saling menguntungkan dengan mitra kerja yang didukung dengan aliansi strategis.
- Memberdayakan tim pembangunan manajemen demi meningkatkan produktivitas sehingga bisa meraih keunggulan operasional.
- Memanfaatkan teknologi canggih dan terdepan.
- Mematuhi aturan praktek dari SHE&C International Standard Management.

3.7.3 Struktur Organisasi PT. Sidomulyo Selaras Tbk



3.8 PT. Express Transindo Utama Tbk (TAXI)

3.8.1 Sejarah PT. Express Transindo Utama Tbk

Express Transindo Utama Tbk (dahulu bernama PT Kasih Bhakti Utama) (TAXI) didirikan 11 Juni 1981 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1989. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Express Transindo Utama Tbk adalah PT Rajawali Corpora (induk usaha), dengan persentase kepemilikan sebesar 51,0025%.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan TAXI adalah berusaha dalam bidang pengangkutan darat. Kegiatan usaha TAXI memiliki keterkaitan dengan Anak Usaha (Express Group) yaitu sama-sama menjalankan kegiatan usaha jasa transportasi darat. Express Group merupakan perusahaan yang mengoperasikan taksi merek Express dan Eagle untuk wilayah Jadedabek, Surabaya, Semarang, Medan dan Padang.

Pada tanggal 22 Oktober 2012, TAXI memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham TAXI (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.051.280.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp560,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 02 November 2012.

Saham sebanyak 1.051.280.000 atau sebesar 48,9970% dari modal ditempatkan dan disetor penuh dalam TAXI setelah Penawaran Umum, terdiri dari sejumlah 795.600.000 saham biasa atas nama baru (“Saham Baru”) yang dikeluarkan dari portepel Perusahaan dan sejumlah 255.680.000 saham biasa atas nama milik Pemegang Saham Penjual (“Saham Divestasi”), dimana sejumlah 8.900.000 saham atau sebesar 0,85% (nol koma delapan lima persen) dari Saham Yang Ditawarkan akan dialokasikan dalam rangka program Employee Stock Allocation (ESA).

3.8.2 Visi dan Misi PT. Express Transindo Utama Tbk

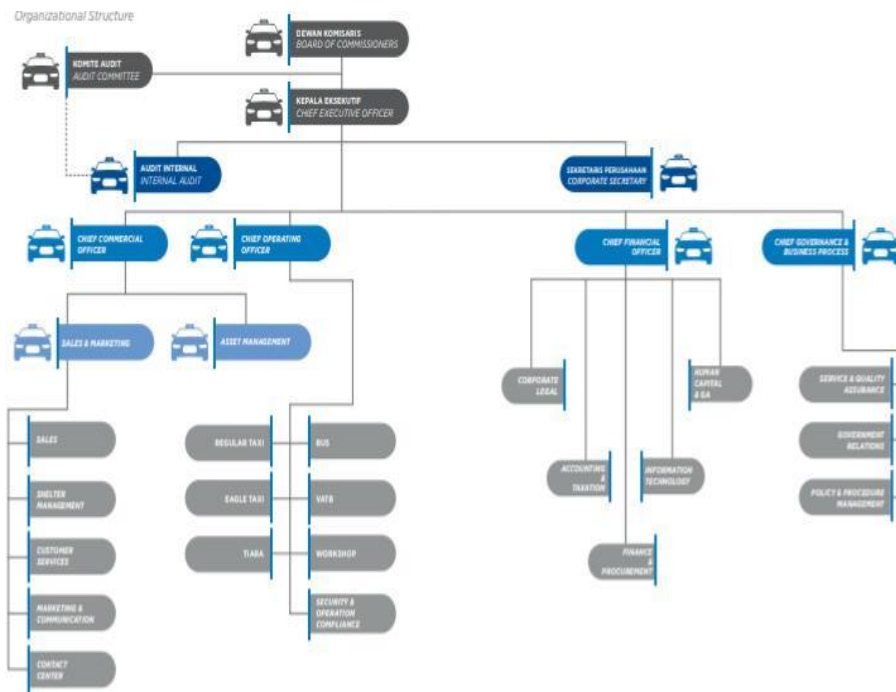
a. Visi

Untuk menjadi perusahaan transportasi utama di Indonesia yang memberikan nilai tambah maksimum kepada para pemangku kepentingan (pemerintah, pemegang saham, mitra bisnis, driver, karyawan, pelanggan, dan masyarakat sekitarnya).

b. Misi

Untuk menyediakan profesional transportasi darat terpadu berdasarkan nilai-nilai perusahaan dan tata kelola perusahaan yang baik yang memegang etika bisnis yang tinggi dan menguntungkan para pemangku kepentingan.

3.8.3 Struktur Organisasi PT. Express Transindo Utama Tbk



3.9 PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

3.9.1 Sejarah PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk, sebelumnya dikenal sebagai PT Panorama Transportasi Tbk, didirikan pada tanggal 11

September 2001 merupakan perusahaan transportasi yang berbasis di Indonesia. Perusahaan bergerak dalam transportasi publik darat, yang mencakup transportasi penumpang dan layanan kargo.

Kegiatan bisnis Perusahaan dibagi menjadi layanan transportasi penumpang, yang melayani transportasi penumpang dengan bus dan taksi di pulau Jawa, Bali, dan Sumatera; tur dan perjalanan, yang menawarkan tur tamasya harian di dalam dan luar kota; layanan transportasi antar kota, yang mana perusahaan mengoperasikan layanan di Yogyakarta, Solo, Semarang, dan Purwokerto, Jawa Tengah, Jakarta, dan Bandung, serta layanan penyewaan, yang menawarkan layanan penyewaan kendaraan dan limusin untuk berbagai jenis kendaraan, baik untuk jangka waktu pendek atau panjang dengan pilihan menggunakan sopir atau tanpa sopir. Anak perusahaannya termasuk PT Panorama Mitra Sarana, PT Andalan Sekawan Transcab, PT Day Trans, dan PT Canary Transport, yang bergerak dalam layanan transportasi.

3.9.2 Visi dan Misi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

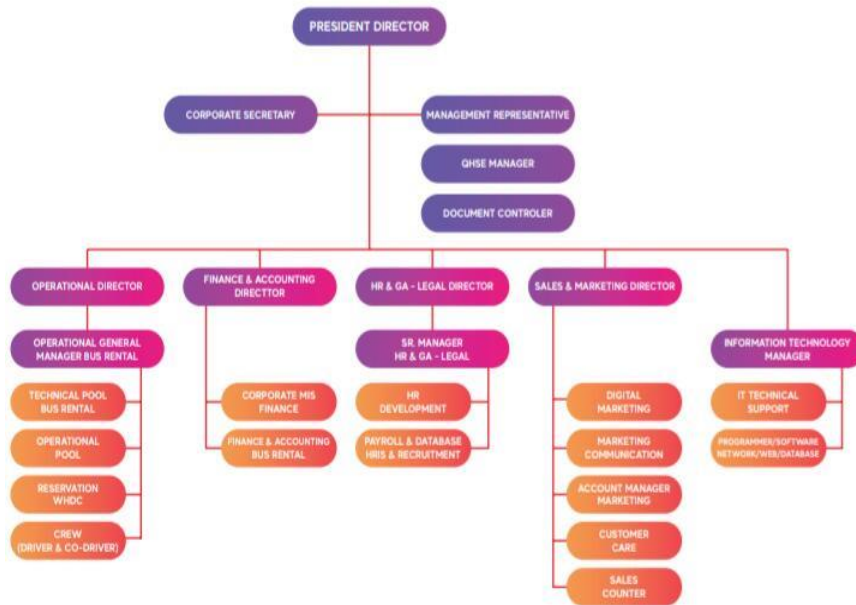
a. Visi

Menjadi salah satu operator transportasi yang terbaik di Indonesia.

b. Misi

Menyediakan layanan transportasi terintegrasi darat, laut dan udara yang didukung fasilitas, keamanan dan pelayanan yang berkualitas.

3.9.3 Struktur Organisasi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

Hasil perhitungan dengan menggunakan metode Altman Z-Score dalam menganalisis Kebangkrutan suatu perusahaan Industri Transportasi Darat sebagai berikut :

4.1.1 Tingkat Kebangkrutan pada Perusahaan Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4.1.1.1 Modal Kerja Terhadap Total Aset (*Working Capital To Total Assets*)

Rasio ini digunakan untuk mengukur likuiditas aktiva perusahaan relatif terhadap total kapitalisasinya atau untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Indikator yang dapat digunakan untuk mendeteksi adanya masalah pada tingkat likuiditas perusahaan adalah indikator-indikator internal seperti ketidakcukupan kas, utang dagang yang membengkak, utilisasi modal menurun, penambahan utang yang tak terkendali dan beberapa indikator lainnya.

Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$\text{Working Capital to Total Assets} = \frac{\text{WorkingCapital}}{\text{TotalAssets}}$$

Berdasarkan perhitungan menggunakan program Microsoft Excel,
diperoleh hasil seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.1
Working Capital to Total Assets (X1) pada Industri Transportasi Darat
periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	Working Capital	Total Assets	WC
					TA
1	AKSI	2015	(84.362.904)	66.520.496	(1,268)
		2016	67.444.228	75.669.406	0,891
		2017	56.988.157	115.244.595	0,494
		2018	31.111.972	275.005.973	0,113
		2019	49.093.421	285.177.567	0,172
		2020	50.150.084	298.261.244	0,168
2	ASSA	2015	(359.453.912)	2.892.967	(124,251)
		2016	(304.577.682)	3.029.807	(100,527)
		2017	(458.728.807)	3.307.396	(138,698)
		2018	(613.480.280)	4.062.536	(151,009)
		2019	(587.731.278)	4.849.223	(121,201)
		2020	(809.244.200)	5.170.895	(156,500)
3	BIRD	2015	(398.349)	7.153.055	(0,056)
		2016	68.201	7.300.612	0,009
		2017	335.275	6.516.487	0,051
		2018	456.786	6.955.157	0,066
		2019	185.270	7.424.304	0,025
		2020	601.740	7.253.114	0,083
4	LRNA	2015	(438.345)	336.422.951	(0,001)
		2016	(259.372)	308.709.926	(0,001)
		2017	11.092.144	257.078.590	0,043
		2018	13.112.260	312.059.443	0,042
		2019	21.318.913	302.636.796	0,070
		2020	(4.868.723)	270.508.602	(0,018)
5	MIRA	2015	117.783.489	480.589.845	0,245
		2016	107.798.707	400.014.977	0,269
		2017	88.832.355	373.572.552	0,238
		2018	103.429.436	320.777.602	0,322
		2019	29.678.154	351.483.053	0,084
		2020	8.070.889	317.031.964	0,025
6	SDMU	2015	(7.615.261)	403.984.087	(0,019)
		2016	19.768.993	436.204.840	0,045
		2017	5.643.408	385.446.175	0,015
		2018	53.324.760	255.711.905	0,209
		2019	(46.861.719)	217.821.047	(0,215)
		2020	(98.409.161)	177.182.837	(0,555)
7	TAXI	2015	192.522.261	2.883.807	66,760
		2016	537.695.351	2.557.262	210,262
		2017	(82.235.630)	2.010.013	(40,913)
		2018	497.643.829	1.269.024	392,147
		2019	(511.273.962)	479.265	(1066,788)
		2020	(422.759.728)	243.302.339	(1,738)

8	WEHA	2015	(122.525.091)	358.826.820	(0,341)
		2016	(91.658.361)	304.957.257	(0,301)
		2017	(30.486.895)	300.003.474	(0,102)
		2018	(33.702.175)	331.404.130	(0,102)
		2019	(19.345.270)	269.602.629	(0,072)
		2020	(19.465.354)	220.884.904	(0,088)

Dari tabel 4.1 diatas *Working Capital to Total Assets (X1)* pada Industri Perusahaan Transportasi Darat, *Working Capital to Total Assets* pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk tertinggi pada tahun 2016 sebesar 0,891. Pada PT. Adi Sarana Armada Tbk tertinggi pada tahun 2016 sebesar (100,527). Pada PT. Blue Bird Tbk tertinggi pada tahun 2020 sebesar 0,083. Pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk tertinggi pada tahun 2019 sebesar 0,070. Pada PT. Mitra International Resources Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 0,322. Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 0,209. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 392,147. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk tertinggi pada tahun 2019 sebesar (0,072).

4.1.1.2 Laba Ditahan Terhadap Total Aset (*Retained Earning To Total Assets*)

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk mneghasilkan laba ditahan dari total aktiva perusahaan. Laba ditahan merupakan laba yang tidak dibagikan kepada para pemegang saham. Dengan kata lain, laba ditahan menunjukkan berapa banyak pendapatan perusahaan yang tidak dibayarkan dalam bentuk deviden kepada para pemegang saham. Laba ditahan menunjukkan klaim terhadap aktiva, bukan aktiva per ekuitas pemegang saham. Laba ditahan terjadi karena

pemegang saham biasa mengizinkan perusahaan untuk menginvestasikan kembali laba yang tidak didistribusikan sebagai deviden. Hasil perhitungan terhadap rasio laba ditahan total aktiva diperoleh sebagai berikut :

$$\text{Retained Earnings To Total Assets} = \frac{\text{Retained Earnings}}{\text{Total Assets}}$$

Berdasarkan perhitungan menggunakan program Microsoft Excel, diperoleh hasil seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.2
Retained Earnings To Total Assets (X2) pada Industri Transportasi Darat periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	Retained Earnings	Total Assets	RE
					TA
1	AKSI	2015	(21.951.183)	66.520.496	(0,329)
		2016	(18.956.167)	75.669.406	(0,250)
		2017	(4.219.895)	115.244.595	(0,036)
		2018	22.679.024	275.005.973	0,082
		2019	26.834.441	285.177.567	0,094
		2020	19.361.174	298.261.244	0,064
2	ASSA	2015	136.763.354	2.892.967	47,274
		2016	184.816.937	3.029.807	60,999
		2017	265.885.467	3.307.396	80,391
		2018	365.551.302	4.062.536	89,981
		2019	470.096.564	4.849.223	96,942
		2020	560.867.636	5.170.895	108,466
3	BIRD	2015	1.483.121	7.153.055	0,207
		2016	1.805.979	7.300.612	0,247
		2017	2.062.455	6.516.487	0,316
		2018	2.384.410	6.955.157	0,342
		2019	2.496.205	7.424.304	0,336
		2020	2.323.464	7.253.114	0,320
4	LRNA	2015	39.301.873	336.422.951	0,116
		2016	10.812.887	308.709.926	0,035
		2017	(27.670.523)	257.078.590	(0,107)
		2018	(57.544.592)	312.059.443	(0,184)
		2019	(64.401.732)	302.636.796	(0,212)
		2020	(107.428.792)	270.508.602	(0,397)
5	MIRA	2015	(1.234.341)	480.589.845	(0,002)
		2016	(1.271.733)	400.014.977	(0,003)
		2017	(1.291.451)	373.572.552	(0,003)
		2018	(1.290.051)	320.777.602	(0,004)
		2019	(1.292.341)	351.483.053	(0,003)

		2020	(1.310.478)	317.031.964	(0,004)
6	SDMU	2015	79.754.237	403.984.087	0,197
		2016	51.083.155	436.204.840	0,117
		2017	14.155.229	385.446.175	0,036
		2018	(38.305.017)	255.711.905	(0,149)
		2019	(73.864.317)	217.821.047	(0,339)
		2020	(116.484.546)	177.182.837	(0,657)
		7	TAXI	2015	381.773
2016	197.730			2.557.262	0,077
2017	(291.745)			2.010.013	(0,145)
2018	(1.122.411)			1.269.024	(0,884)
2019	(1.391.335)			479.265	(2,903)
2020	(1.457.505)			243.302.339	(0,005)
8	WEHA	2015	(12.521.462)	358.826.820	(0,034)
		2016	(38.814.689)	304.957.257	(0,127)
		2017	8.554.890	300.003.474	0,028
		2018	6.784.937	331.404.130	0,020
		2019	10.097.954	269.602.629	0,037
		2020	(23.720.457)	220.884.904	(0,107)

Dari tabel 4.2 diatas *Retained Earnings To Total Assets (X2)* pada Industri Perusahaan Transportasi Darat, *Retained Earnings To Total Assets* pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk tertinggi pada tahun 2019 sebesar 0,094. Pada PT. Adi Sarana Armada Tbk tertinggi pada tahun 2020 sebesar 108,466. Pada PT. Blue Bird Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 0,342. Pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 0,116. Pada PT. Mitra International Resources Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar (0,002). Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 0,197. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 0,132. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk tertinggi pada tahun 2019 sebesar 0,037.

4.1.1.3 Pendapatan Sebelum Bunga Dan Pajak Terhadap Total Aset (*Earning Before Interest And Taxes To Total Assets*)

Rasio ini digunakan untuk mengukur produktivitas yang sebenarnya dari aktiva perusahaan. Rasio ini merupakan kontributor terbesar dari model tersebut. Beberapa indikator yang dapat digunakan dalam mendeteksi adanya masalah pada kemampuan profitabilitas perusahaan diantaranya adalah piutang yang meningkat, rugi terus menerus dalam beberapa kuartal, persediaan meningkat, penjualan menurun, terlambatnya hasil penagihan piutang, kredibilitas perusahaan berkurang serta kesediaan memberikan kredit pada konsumen yang tidak dapat membayar pada waktu yang telah ditentukan.

$$\text{EBIT To Total Assets} = \frac{\text{Earning Before Interest and Taxes}}{\text{Total Assets}}$$

Berdasarkan perhitungan menggunakan program Microsoft Excel, diperoleh hasil seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.3
Earning Before Interest And Taxes To Total Assets (X3) pada
Industri Transportasi Darat periode 2015-2020
(Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	EBIT	Total Assets	EBIT
					TA
1	AKSI	2015	5.000.330	66.520.496	0,075
		2016	2.982.014	75.669.406	0,039
		2017	15.113.167	115.244.595	0,131
		2018	39.555.257	275.005.973	0,143
		2019	45.637.471	285.177.567	0,160
		2020	16.095.704	298.261.244	0,053
2	ASSA	2015	227.954.075	2.892.967	78,795
		2016	273.014.137	3.029.807	90,109
		2017	313.023.964	3.307.396	94,643
		2018	356.552.064	4.062.536	87,765
		2019	349.468.567	4.849.223	72,066

		2020	312.548.180	5.170.895	60,443
3	BIRD	2015	1.173.299	7.153.055	0,164
		2016	807.271	7.300.612	0,110
		2017	567.599	6.516.487	0,087
		2018	558.249	6.955.157	0,080
		2019	371.949	7.424.304	0,050
		2020	(227.036)	7.253.114	(0,031)
		4	LRNA	2015	(1.656.181)
2016	(28.488.986)			308.709.926	(0,092)
2017	(38.483.410)			257.078.590	(0,149)
2018	(29.874.068)			312.059.443	(0,095)
2019	(6.857.140)			302.636.796	(0,022)
2020	(43.027.059)			270.508.602	(0,159)
5	MIRA	2015	11.611.879	480.589.845	0,024
		2016	(6.838.742)	400.014.977	(0,017)
		2017	9.053.493	373.572.552	0,024
		2018	11.631.682	320.777.602	0,036
		2019	8.949.242	351.483.053	0,025
		2020	(7.359.039)	317.031.964	(0,023)
6	SDMU	2015	804.061	403.984.087	0,001
		2016	1.125.343	436.204.840	0,002
		2017	(37.800.386)	385.446.175	(0,098)
		2018	(26.296.422)	255.711.905	(0,102)
		2019	(36.224.089)	217.821.047	(0,166)
		2020	(43.293.065)	177.182.837	(0,244)
7	TAXI	2015	239.909.345	2.883.807	83,191
		2016	(26.193.815)	2.557.262	(10,242)
		2017	(382.739.952)	2.010.013	(190,416)
		2018	(300.962.518)	1.269.024	(237,160)
		2019	(262.972.709)	479.265	(548,700)
		2020	(92.163.945)	243.302.339	(0,378)
8	WEHA	2015	(23.930.605)	358.826.820	(0,066)
		2016	(7.805.592)	304.957.257	(0,025)
		2017	11.764.772	300.003.474	0,039
		2018	20.750.200	331.404.130	0,062
		2019	13.368.068	269.602.629	0,049
		2020	(39.809.716)	220.884.904	(0,180)

Dari tabel 4.3 diatas *Earning Before Interest And Taxes To Total Assets (X3)* pada Industri Perusahaan Transportasi Darat, *Earning Before Interest And Taxes To Total Assets* pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk tertinggi pada tahun 2019 sebesar 0,160. Pada PT. Adi Sarana Armada Tbk tertinggi pada tahun 2017 sebesar 94,643. Pada PT. Blue Bird Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 0,164. Pada PT. Eka Sari Lorena

Transport Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar (0,004). Pada PT. Mitra International Resources Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 0,036. Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk tertinggi pada tahun 2016 sebesar 0,002. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 83,191. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 0,062.

4.1.1.4 Nilai Pasar Modal Sendiri Terhadap Nilai Buku Hutang (*Market Value Equity To Book Value Of Liabilities*)

Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa banyak aktiva perusahaan dapat naik turunnya sebelum jumlah hutang lebih besar dari pada aktivanya dan perusahaan menjadi vailid. Nilai pasar modal yang dimaksud adalah hasil dari jumlah saham beredar dikalikan dengan harga saham. Sedangkan hutang mencakup hutang lancar dan hutang jangka panjang.

$$\text{Market Value of Equity to Book of Liabilities} = \frac{\text{Market Value of Equity}}{\text{Book of Liabilities}}$$

Berdasarkan perhitungan menggunakan program Microsoft Excel, diperoleh hasil seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.4
Market Value of Equity to Book of Liabilities(X4) pada Industri Transportasi Darat periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	Market Value	Total Liabilities	MVE
					TL
1	AKSI	2015	90.000.000	1.896.786	47,448
		2016	90.000.000	8.019.340	11,222

		2017	210.240.000	32.284.403	6,512
		2018	283.680.000	165.200.682	1,717
		2019	824.400.000	171.206.489	4,815
		2020	298.080.000	191.770.130	1,554
2	ASSA	2015	339.750.000	2.038.423	166,672
		2016	662.512.500	2.126.179	311,597
		2017	710.077.500	2.321.587	305,858
		2018	123.669.000	2.924.124	42,292
		2019	251.415.000	3.511.071	71,606
		2020	215.741.200	3.731.575	57,815
3	BIRD	2015	17.764.910	2.824.936	6,288
		2016	7.506.300	2.637.932	2,845
		2017	8.657.266	1.585.562	5,460
		2018	7.181.027	1.689.996	4,249
		2019	6.230.229	2.016.202	3,090
		2020	3.252.730	2.017.591	1,612
4	LRNA	2015	42.700.000	64.472.906	0,662
		2016	77.000.004	58.358.589	1,319
		2017	32.900.002	45.197.080	0,727
		2018	37.450.002	44.014.632	0,850
		2019	45.850.002	41.462.629	1,105
		2020	70.000.004	52.352.752	1,337
5	MIRA	2015	198.072.601	161.377.211	1,227
		2016	198.072.601	153.570.600	1,289
		2017	198.072.601	145.032.607	1,365
		2018	198.072.601	96.461.435	2,053
		2019	198.072.601	116.925.646	1,694
		2020	198.072.601	101.678.044	1,948
6	SDMU	2015	562.937.500	193.043.448	2,916
		2016	508.580.800	175.045.251	2,905
		2017	533.555.750	162.869.274	3,275
		2018	56.761.250	170.104.193	0,333
		2019	56.761.250	166.615.624	0,340
		2020	64.707.825	169.445.987	0,381
7	TAXI	2015	225.288.000	1.962.823	114,777
		2016	364.752.000	1.820.550	200,352
		2017	107.280.000	1.763.500	60,833
		2018	193.104.000	1.853.612	104,177
		2019	307.280.000	933.327	329,230
		2020	307.280.000	763.628.958	0,402
8	WEHA	2015	127.643.206	230.242.897	0,554
		2016	134.734.512	201.963.874	0,667
		2017	179.055.075	147.598.843	1,213
		2018	134.734.512	178.481.685	0,754
		2019	131.188.867	117.734.528	1,114
		2020	55.843.909	102.887.883	0,542

Dari tabel 4.4 diatasMarket Value Equity To Book Value Of Liabilities(X4) pada Industri Perusahaan Transportasi Darat, Market Value

Equity To Book Value Of Liabilities pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 47,448. Pada PT. Adi Sarana Armada Tbk tertinggi pada tahun 2016 sebesar 311,597. Pada PT. Blue Bird Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 6,288. Pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk tertinggi pada tahun 2020 sebesar 1,337. Pada PT. Mitra International Resources Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 2,053. Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk tertinggi pada tahun 2017 sebesar 3,275. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk tertinggi pada tahun 2019 sebesar 329,230. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk tertinggi pada tahun 2017 sebesar 1,213.

4.1.1.5 Penjualan Terhadap Total Aset (*Sales To Total Assets*)

Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan manajemen dalam menghadapi kondisi persaingan. Rasio tersebut mengukur kemampuan manajemen dalam menggunakan aktiva untuk menghasilkan penjualan.

$$\text{Sales To Total Assets} = \frac{\text{Sales}}{\text{Total Assets}}$$

Berdasarkan perhitungan menggunakan program Microsoft Excel, diperoleh hasil seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.5
Sales To Total Assets (X5) pada Industri Transportasi Darat
periode 2015-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	Sales	Total Assets	Sales
					TA
1	AKSI	2015	8.081.630	66.520.496	0,121
		2016	5.631.593	75.669.406	0,074
		2017	140.739.483	115.244.595	1,221

		2018	319.106.290	275.005.973	1,160
		2019	474.271.493	285.177.567	1,663
		2020	521.617.491	298.261.244	1,748
2	ASSA	2015	1.392.596	2.892.967	0,481
		2016	1.570.388	3.029.807	0,518
		2017	1.689.846	3.307.396	0,510
		2018	1.862.945	4.062.536	0,458
		2019	2.329.565	4.849.223	0,480
		2020	3.037.359	5.170.895	0,587
3	BIRD	2015	5.472.328	7.153.055	0,765
		2016	4.796.096	7.300.612	0,656
		2017	4.203.846	6.516.487	0,645
		2018	4.218.702	6.955.157	0,606
		2019	4.047.691	7.424.304	0,545
		2020	2.046.660	7.253.114	0,282
4	LRNA	2015	163.031.175	336.422.951	0,484
		2016	126.776.881	308.709.926	0,410
		2017	106.619.379	257.078.590	0,414
		2018	102.242.420	312.059.443	0,327
		2019	124.579.469	302.636.796	0,411
		2020	65.046.772	270.508.602	0,240
5	MIRA	2015	146.900.087	480.589.845	0,305
		2016	114.571.589	400.014.977	0,286
		2017	121.473.498	373.572.552	0,325
		2018	128.781.272	320.777.602	0,401
		2019	131.033.025	351.483.053	0,372
		2020	86.959.391	317.031.964	0,274
6	SDMU	2015	143.213.177	403.984.087	0,354
		2016	118.192.390	436.204.840	0,270
		2017	102.961.872	385.446.175	0,267
		2018	102.990.754	255.711.905	0,402
		2019	106.273.588	217.821.047	0,487
		2020	89.009.501	177.182.837	0,502
7	TAXI	2015	970.093.414	2.883.807	336,393
		2016	618.207.037	2.557.262	241,745
		2017	304.711.723	2.010.013	151,596
		2018	241.663.924	1.269.024	190,432
		2019	134.251.103	479.265	280,118
		2020	21.541.634	243.302.339	0,088
8	WEHA	2015	165.182.842	358.826.820	0,460
		2016	137.812.110	304.957.257	0,451
		2017	138.290.318	300.003.474	0,460
		2018	159.846.792	331.404.130	0,482
		2019	146.173.217	269.602.629	0,542
		2020	70.513.990	220.884.904	0,319

Dari tabel 4.5 diatas *Sales To Total Assets (X5)* pada Industri Perusahaan Transportasi Darat, *Sales To Total Assets* pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk tertinggi pada tahun 2020 sebesar 1,748. Pada PT. Adi

Sarana Armada Tbk tertinggi pada tahun 2020 sebesar 0,587. Pada PT. Blue Bird Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 0,765. Pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 0,484. Pada PT. Mitra International Resources Tbk tertinggi pada tahun 2018 sebesar 0,401. Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk tertinggi pada tahun 2020 sebesar 0,502. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk tertinggi pada tahun 2015 sebesar 336,393. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk tertinggi pada tahun 2019 sebesar 0,542.

4.2 Pembahasan

Setelah hasil perhitungan nilai rasio Altman perusahaan sudah diketahui, selanjutnya akan diketahui besarnya nilai Z-Score yang akan diperoleh dengan menghitung Z-Score perusahaan yang dijadikan objek penelitian dengan rumus di bawah ini :

$$Z = 0,717X_1 + 0,847 X_2 + 3,107 X_3 + 0,420 X_4 + 0,998 X_5$$

Hasil perhitungan nilai Z masing – masing perusahaan dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Jika $Z > 2,90$ perusahaan tidak mengalami masalah kondisi keuangan atau bisa dikatakan tidak bangkrut.
2. Jika Z antara 1,20 - 2,90 perusahaan akan mengalami permasalahan keuangan jika tidak melakukan perbaikan yang berarti dalam manajemen maupun struktur keuangan. Pada titik rawan ini kemungkinan muncul klasifikasi yang salah, karena pada kondisi ini banyak perusahaan dengan

skor yang lebih tinggi telah bangkrut sedangkan perusahaan yang memiliki skor lebih rendah masih dapat bertahan (*grey area*).

3. Jika $Z < 1,20$ perusahaan mengalami masalah keuangan yang serius sehingga dapat berpotensi untuk bangkrut. Hal ini perlu ditindaklanjuti oleh manajemen perusahaan agar tidak terjadi kebangkrutan.

Tabel 4.6
Hasil Perhitungan *Altman Z-Score* pada Industri Transportasi Darat
periode 2015-2020

No	Perusahaan	Tahun	Rasio-rasio Altman Z-Score					Z-Score
			0,717 WC/TA (X1)	0,847 RE/TA (X2)	3,107 EBIT/TA (X3)	0,420 MVE/TL (X4)	0,998 SA/TA (X5)	
1	AKSI	2015	(1,268)	(0,329)	0,075	47,448	0,121	19,09
		2016	0,891	(0,250)	0,039	11,222	0,074	5,34
		2017	0,494	(0,036)	0,131	6,512	1,221	4,68
		2018	0,113	0,082	0,143	1,717	1,160	2,47
		2019	0,172	0,094	0,160	4,815	1,663	4,38
		2020	0,168	0,064	0,053	1,554	1,748	2,74
2	ASSA	2015	(124,251)	47,274	78,795	166,672	0,481	266,25
		2016	(100,527)	60,999	90,109	311,597	0,518	390,94
		2017	(138,698)	80,391	94,643	305,858	0,510	391,67
		2018	(151,009)	89,981	87,765	42,292	0,458	258,85
		2019	(121,201)	96,942	72,066	71,606	0,480	249,67
		2020	(156,500)	108,466	60,443	57,815	0,587	192,32
3	BIRD	2015	(0,056)	0,207	0,164	6,288	0,765	4,05
		2016	0,009	0,247	0,110	2,845	0,656	2,41
		2017	0,051	0,316	0,087	5,460	0,645	3,51
		2018	0,066	0,342	0,080	4,249	0,606	2,97
		2019	0,025	0,336	0,050	3,090	0,545	2,30
		2020	0,083	0,320	(0,031)	1,612	0,282	1,19
4	LRNA	2015	(0,001)	0,116	(0,004)	0,662	0,484	0,85
		2016	(0,001)	0,035	(0,092)	1,319	0,410	0,71
		2017	0,043	(0,107)	(0,149)	0,727	0,414	0,20
		2018	0,042	(0,184)	(0,095)	0,850	0,327	0,26
		2019	0,070	(0,212)	(0,022)	1,105	0,411	0,68
		2020	(0,018)	(0,397)	(0,159)	1,337	0,240	(0,04)
5	MIRA	2015	0,245	(0,002)	0,024	1,227	0,305	1,07
		2016	0,269	(0,003)	(0,017)	1,289	0,286	0,96
		2017	0,238	(0,003)	0,024	1,365	0,325	1,14
		2018	0,322	(0,004)	0,036	2,053	0,401	1,60
		2019	0,084	(0,003)	0,025	1,694	0,372	1,22
		2020	0,025	(0,004)	(0,023)	1,948	0,274	1,04
6	SDMU	2015	(0,019)	0,197	0,001	2,916	0,354	1,73
		2016	0,045	0,117	0,002	2,905	0,270	1,63
		2017	0,015	0,036	(0,098)	3,275	0,267	1,38
		2018	0,209	(0,149)	(0,102)	0,333	0,402	0,25
		2019	(0,215)	(0,339)	(0,166)	0,340	0,487	(0,33)
		2020	(0,555)	(0,657)	(0,244)	0,381	0,502	(1,05)
7	TAXI	2015	66,760	0,132	83,191	114,777	336,393	690,38

		2016	210,262	0,077	(10,242)	200,352	241,745	444,41
		2017	(40,913)	(0,145)	(190,416)	60,833	151,596	(444,24)
		2018	392,147	(0,884)	(237,160)	104,177	190,432	(222,63)
		2019	(1066,788)	(2,903)	(0,548)	329,230	280,118	(351,21)
		2020	(1,738)	(0,005)	(0,378)	0,402	0,088	(2,17)
8	WEHA	2015	(0,341)	(0,034)	(0,066)	0,554	0,460	0,21
		2016	(0,301)	(0,127)	(0,025)	0,667	0,451	0,33
		2017	(0,102)	0,028	0,039	1,213	0,460	1,04
		2018	(0,102)	0,020	0,062	0,754	0,482	0,93
		2019	(0,072)	0,037	0,049	1,114	0,542	1,14
		2020	(0,088)	(0,107)	(0,180)	0,542	0,319	(0,17)

Berdasarkan tabel 4.6 diatas dapat dijelaskan hasil perhitungan Altman Z-Score pada Industri Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020. Pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 6,45 lebih dari nilai Z-Score 2,90 sehingga perusahaan tidak mengalami kebangkrutan hal ini dikarenakan pertumbuhan perusahaan dibantu dengan anakan perusahaan dan berkontribusi penuh terhadap pendapatan perusahaan. Pada PT. Adi Sarana Armada Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 291,62 lebih dari nilai Z-Score 2,90 sehingga perusahaan tidak mengalami kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mampu mencetak kinerja di atas 50%, dimana pendapatan dan laba masih bisa bertumbuh, pertumbuhan pendapatan dan laba didorong dari bisnis rental dan lelang kendaraan. Pada PT. Blue Bird Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 2,74 diantara nilai Z-Score 1,20 – 2,90 sehingga perusahaan mengalami rawan bangkrut (grey area) hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan pendapatan penyebabnya tak lain ialah Covid-19, tetapi tetap beroperasi dengan terus meningkatkan penerapan protokol kesehatan pencegahan

Covid-19, salah satunya meningkatkan Blue Bird Group layani pasien Covid-19 dan Go Digital Cashless. Pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 0,44 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan daya beli masyarakat, meningkatnya harga suku cadang dikarenakan melemahnya nilai rupiah terhadap mata uang asing, serta infrastruktur jalan raya dan pendukungnya yang masih belum memuaskan. Pada PT. Mitra International Resources Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 1,17 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan permintaan jasa angkutan, alhasil dari sebanyak 382 armada truk yang dimiliki menyusut hingga kisaran 50%. Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 0,60 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan harga minyak yang drastis sehingga berdampak ke turunnya volume pengangkutan dan pendapatan, dikarenakan bisnis utama ialah pengangkutan minyak dan bahan kimia. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 19,09 lebih dari nilai Z-Score 2,90 sehingga perusahaan tidak mengalami kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan bekerja sama dengan perusahaan teknologi asal jepang dan

menambah 600 unit taksi baru. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 0,58 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan terdampak pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat (PPKM) darurat membuat penurunan jumlah penumpang.

Tabel 4.7
Analisis Tingkat Kebangkrutan Industri Transportasi Darat
periode 2015-2020

No	Nama Perusahaan	Tahun	Z-Score	Kondisi
1	AKSI	2015	19,09	Tidak Bangkrut
		2016	5,34	Tidak Bangkrut
		2017	4,68	Tidak Bangkrut
		2018	2,47	Grey Area
		2019	4,38	Tidak Bangkrut
		2020	2,74	Grey Area
2	ASSA	2015	266,25	Tidak Bangkrut
		2016	390,94	Tidak Bangkrut
		2017	391,67	Tidak Bangkrut
		2018	258,85	Tidak Bangkrut
		2019	249,67	Tidak Bangkrut
		2020	192,32	Tidak Bangkrut
3	BIRD	2015	4,05	Tidak Bangkrut
		2016	2,41	Grey Area
		2017	3,51	Tidak Bangkrut
		2018	2,97	Tidak Bangkrut
		2019	2,30	Grey Area
		2020	1,19	Potensi Bangkrut
4	LRNA	2015	0,85	Potensi Bangkrut
		2016	0,71	Potensi Bangkrut
		2017	0,20	Potensi Bangkrut
		2018	0,26	Potensi Bangkrut
		2019	0,68	Potensi Bangkrut
		2020	(0,04)	Potensi Bangkrut
5	MIRA	2015	1,07	Potensi Bangkrut
		2016	0,96	Potensi Bangkrut
		2017	1,14	Potensi Bangkrut
		2018	1,60	Grey Area
		2019	1,22	Grey Area
		2020	1,04	Potensi Bangkrut
6	SDMU	2015	1,73	Grey Area
		2016	1,63	Grey Area

		2017	1,38	Grey Area
		2018	0,25	Potensi Bangkrut
		2019	(0,33)	Potensi Bangkrut
		2020	(1,05)	Potensi Bangkrut
7	TAXI	2015	690,38	Tidak Bangkrut
		2016	444,41	Tidak Bangkrut
		2017	(444,24)	Potensi Bangkrut
		2018	(222,63)	Potensi Bangkrut
		2019	(351,21)	Potensi Bangkrut
		2020	(2,17)	Potensi Bangkrut
8	WEHA	2015	0,21	Potensi Bangkrut
		2016	0,33	Potensi Bangkrut
		2017	1,04	Potensi Bangkrut
		2018	0,93	Potensi Bangkrut
		2019	1,14	Potensi Bangkrut
		2020	(0,17)	Potensi Bangkrut

Berdasarkan tabel 4.7 diatas dapat menunjukkan daftar Analisis Tingkat Kebangkrutan menggunakan Altman Z-Score pada Industri Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020. Pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk pada tahun 2015, 2016, 2017, dan 2019 perusahaan tidak mengalami kebangkrutan, sedangkan pada tahun 2018 dan 2020 perusahaan mengalami kondisi rawan bangkrut (*grey area*). Pada PT. Adi Sarana Armada Tbk pada tahun 2015-2020 perusahaan tidak mengalami kebangkrutan. Pada PT. Blue Bird Tbk pada tahun 2015, 2017, dan 2018 perusahaan tidak mengalami kebangkrutan, tahun 2016 dan 2019 perusahaan mengalami kondisi rawan bangkrut (*grey area*), dan pada tahun 2020 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan. Pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk pada tahun 2015-2020 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan. Pada PT. Mitra International Resources Tbk pada tahun 2018 dan 2019 perusahaan mengalami kondisi rawan bangkrut (*grey area*), sedangkan pada tahun 2015, 2016, 2017, dan 2020 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan.

Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk pada tahun 2015-2017 perusahaan mengalami kondisi rawan bangkrut (*grey area*), sedangkan pada tahun 2018-2020 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk pada tahun 2015 dan 2016 perusahaan tidak mengalami kebangkrutan, sedangkan pada tahun 2017, 2018, 2019, dan 2020 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk pada tahun 2015-2020 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan.

Tabel 4.8
Peringkat Kebangkrutan Industri Transportasi Darat
periode 2015-2020

No	Nama Perusahaan	2015		
		Z-Score	Kondisi	Peringkat
1	WEHA	690,38	Tidak Bangkrut	1
2	ASSA	266,25	Tidak Bangkrut	2
3	TAXI	19,09	Tidak Bangkrut	3
4	AKSI	4,05	Tidak Bangkrut	4
5	MIRA	1,73	<i>Grey Area</i>	5
6	SDMU	1,07	Potensi Bangkrut	6
7	BIRD	0,85	Potensi Bangkrut	7
8	LRNA	0,21	Potensi Bangkrut	8
No	Nama Perusahaan	2016		
		Z-Score	Kondisi	Peringkat
1	WEHA	444,41	Tidak Bangkrut	1
2	TAXI	390,94	Tidak Bangkrut	2
3	ASSA	5,34	Tidak Bangkrut	3
4	AKSI	2,41	<i>Grey Area</i>	4
5	MIRA	1,63	<i>Grey Area</i>	5
6	SDMU	0,96	Potensi Bangkrut	6
7	BIRD	0,71	Potensi Bangkrut	7
8	LRNA	0,33	Potensi Bangkrut	8
No	Nama Perusahaan	2017		
		Z-Score	Kondisi	Peringkat
1	AKSI	391,67	Tidak Bangkrut	1
2	ASSA	4,68	Tidak Bangkrut	2
3	BIRD	3,51	Tidak Bangkrut	3
4	WEHA	1,38	<i>Grey Area</i>	4
5	MIRA	1,14	Potensi Bangkrut	5
6	TAXI	1,04	Potensi Bangkrut	6
7	SDMU	0,20	Potensi Bangkrut	7
8	LRNA	(444,24)	Potensi Bangkrut	8

No	Nama Perusahaan	2018		
		Z-Score	Kondisi	Peringkat
1	BIRD	258,85	Tidak Bangkrut	1
2	AKSI	2,97	Tidak Bangkrut	2
3	ASSA	2,47	<i>Grey Area</i>	3
4	WEHA	1,60	<i>Grey Area</i>	4
5	TAXI	0,93	Potensi Bangkrut	5
6	MIRA	0,26	Potensi Bangkrut	6
7	LRNA	0,25	Potensi Bangkrut	7
8	SDMU	(222,63)	Potensi Bangkrut	8
No	Nama Perusahaan	2019		
		Z-Score	Kondisi	Peringkat
1	ASSA	249,67	Tidak Bangkrut	1
2	TAXI	4,38	Tidak Bangkrut	2
3	AKSI	2,30	<i>Grey Area</i>	3
4	WEHA	1,22	<i>Grey Area</i>	4
5	SDMU	1,14	Potensi Bangkrut	5
6	BIRD	0,68	Potensi Bangkrut	6
7	MIRA	(0,33)	Potensi Bangkrut	7
8	LRNA	(351,21)	Potensi Bangkrut	8
No	Nama Perusahaan	2020		
		Z-Score	Kondisi	Peringkat
1	AKSI	192,32	Tidak Bangkrut	1
2	ASSA	2,74	<i>Grey Area</i>	2
3	MIRA	1,19	Potensi Bangkrut	3
4	TAXI	1,04	Potensi Bangkrut	4
5	LRNA	(0,04)	Potensi Bangkrut	5
6	BIRD	(0,17)	Potensi Bangkrut	6
7	SDMU	(1,05)	Potensi Bangkrut	7
8	WEHA	(2,17)	Potensi Bangkrut	8

Berdasarkan tabel 4.8 diatas menunjukkan peringkat kebangkrutan Industri Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 yang mana dapat dilihat pada tahun 2015 peringkat pertama terdapat pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk dengan nilai Z-Score 690,38 yang dinyatakan tidak bangkrut. Pada tahun 2016 peringkat pertama terdapat pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk dengan nilai Z-Score 444,41 yang dinyatakan tidak bangkrut. Pada tahun 2017 peringkat pertama terdapat pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk dengan nilai Z-Score 391,67 yang dinyatakan tidak bangkrut. Pada tahun 2018 peringkat pertama terdapat pada PT. Blue Bird Tbk dengan nilai Z-Score 258,85 yang dinyatakan tidak bangkrut. Pada tahun 2019

peringkat pertama terdapat pada PT. Adi Sarana Armada Tbk dengan nilai Z-Score 249,67 yang dinyatakan tidak bangkrut. Pada tahun 2020 peringkat pertama terdapat pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk dengan nilai Z-Score 192,32 yang dinyatakan tidak bangkrut.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis penelitian dan pembahasan dengan menggunakan metode Altman Z-Score, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Hasil perhitungan Altman Z-Score pada Industri Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020. Pada PT. Majapahit Inti Corpora Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 6,45 lebih dari nilai Z-Score 2,90 sehingga perusahaan tidak mengalami kebangkrutan hal ini dikarenakan pertumbuhan perusahaan dibantu dengan anakan perusahaan dan berkontribusi penuh terhadap pendapatan perusahaan. Pada PT. Adi Sarana Armada Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 291,62 lebih dari nilai Z-Score 2,90 sehingga perusahaan tidak mengalami kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mampu mencetak kinerja di atas 50%, dimana pendapatan dan laba masih bisa bertumbuh, pertumbuhan pendapatan dan laba didorong dari bisnis rental dan lelang kendaraan. Pada PT. Blue Bird Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 2,74 diantara nilai Z-Score 1,20 – 2,90 sehingga perusahaan mengalami rawan bangkrut (grey area) hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan pendapatan

penyebabnya tak lain ialah Covid-19, tetapi tetap beroperasi dengan terus meningkatkan penerapan protokol kesehatan pencegahan Covid-19, salah satunya meningkatkan Blue Bird Group layani pasien Covid-19 dan Go Digital Cashless. Pada PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 0,44 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan daya beli masyarakat, meningkatnya harga suku cadang dikarenakan melemahnya nilai rupiah terhadap mata uang asing, serta infrastruktur jalan raya dan pendukungnya yang masih belum memuaskan. Pada PT. Mitra International Resources Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 1,17 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan permintaan jasa angkutan, alhasil dari sebanyak 382 armada truk yang dimiliki menyusut hingga kisaran 50%. Pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 0,60 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penurunan harga minyak yang drastis sehingga berdampak ke turunnya volume pengangkutan dan pendapatan, dikarenakan bisnis utama ialah pengangkutan minyak dan bahan kimia. Pada PT. Express Transindo Utama Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 19,09 lebih dari nilai Z-Score 2,90 sehingga perusahaan tidak

mengalami kebangkrutan hal ini dikarenakan perusahaan bekerja sama dengan perusahaan teknologi asal jepang dan menambah 600 unit taksi baru. Pada PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk periode 2015-2020 perusahaan mengalami nilai rata-rata sebesar 0,58 kurang dari nilai Z-Score 1,20 sehingga perusahaan mengalami potensi kebangkrutan hal ini dikarenakan terdampak pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat (PPKM) darurat membuat penurunan jumlah penumpang.

2. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dengan menggunakan metode Altman Z-Score terdapat 3 perusahaan yang tidak mengalami kebangkrutan (AKSI, ASSA, dan TAXI), 1 perusahaan mengalami rawan bangkrut (*gray area*) (BIRD), dan 4 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan (LRNA, MIRA, SDMU, dan WEHA).
3. Berdasarkan hasil uji Z-Score Altman terhadap Industri Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 itu tidak semuanya memiliki potensi kebangkrutan bahkan cenderung banyak berada di posisi tidak bangkrut dan *grey area*.

5.2 Saran

Setelah Dilakukan Penelitian tentang Analisis Kebangkrutan Perusahaan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score Pada Industri Transportasi (SubSektor Industri Transportasi Darat) Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2020 dapat diketahui bahwa kondisi Industri Perusahaan Transportasi Darat dari tahun 2015-2020 kurang baik.

Berdasarkan hasil kesimpulan tersebut, maka dapat diketahui saran sebagai berikut, yaitu :

1. Bagi Perusahaan – Perusahaan Transportasi Darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Bagi perusahaan yang telah berada pada posisi *grey area* perusahaan diindikasikan mengalami masalah keuangan yang harus ditangani dengan penanganan manajemen yang tepat, untuk perusahaan yang masuk kategori potensi bangkrut manajemen harus segera melakukan perbaikan kinerja sebelum perusahaan benar-benar bangkrut.

2. Bagi Investor

Investor atau calon investor yang ingin melakukan investasi pada Industri Transportasi Darat sebaiknya memilih perusahaan-perusahaan yang nilai Z-Scorenya diatas 2,90 sebelum melakukan investasi pada perusahaan yang diteliti untuk mencegah terjadinya kerugian investasi.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya dapat menambah dan memperluas jumlah objek penelitian dan tidak hanya menggunakan satu metode untuk menganalisis. Menggunakan beberapa metode analisis dapat menambah faktor-faktor lain yang diduga mempunyai pengaruh terhadap tingkat kebangkrutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Afandi (2018). *Manajemen Investasi*, Jakarta: Salemba Empat.
- Agustina, Yeni dan Rahmawati. (2010). Kebangkrutan Perusahaan Menggunakan Model Altman dan Zavgren pada Perusahaan *Food and Beverage*. *Jurnal The Winners*. Vol 11 No 01 (Maret):12-25
- Altman, E.I. 1968. Financial Ratios, Discriminant Analysis And The Prediction Of Corporate Bankruptcy. *Jurnal of Finance*. Vol XXII No. 4.
- Anwar, Mokhammad. (2019). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan Perusahaan*, Jakarta: Kencana.
- Arista, L. I. (2015). Analisis Strategi Pelayanan dalam Menghadapi Persaingan Bisnis di BMT Sahara Tulungagung.
- Ayu Marcelina, T., & Sri, W. Y. (2014). Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Z-Score Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2008-2012 Bankruptcy Prediction Using Z-Score Methods and Its Influence on Share Prices of Transportation Companies List on the Indonesia. *E-Proceeding of Management*, 1(3), 291–298.
- Effendi, R. (2018). Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Metode Altman, Springate, Zmijewski, Foster, Dan Grover Pada Emiten Jasa Transportasi. *Jurnal Parsimonia*, 4(3), 307–318.
- Fahmi, I. (2014). *Analisis Kinerja Keuangan*, Bandung: Alfabeta.
- _____ (2012). *Pengantar Manajemen Keuangan*, Bandung: Alfabeta.
- Hanafi, Mamduh M. (2016). *Manajemen Keuangan*, Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- Kasmir. (2018). *Pengantar Manajemen Keuangan*, Jakarta: Kenanga.
- _____ (2016). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Mandagie, Y., Murni, S., & Sondakh, C. A. (2014). Analisis Potensi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score, Springate Dan Zmijewski Pada Industri Perdagangan Ritel Yang Terdaftar Di Bei Periode 2009-2013. *Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 2(4), 364–373.
- Muflifah, T. (2015). Penggunaan Metode Altman Z -Score Untuk Memprediksi Kebangkrutan Pada Perusahaan Food and Beverage Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Universitas PGRI Yogyakarta*, 1–8.

- Musrofah, S. Konsep Masalah dalam Dunia Bisnis dengan Sistem Franchise (waralaba).
- Mustafa. (2017). *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: CV. Andi Offset.
- Pangkey, P. C., Saerang, I. S., Maramis, J. B., Ekonomi, F., Bisnis, D., Manajemen, J., Sam, U., & Manado, R. (2018). Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman Dan Metode Zmijewski Pada Perusahaan Bangkrut Yang Pernah Go Public Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 6(4), 3178–3187.
- Pramitha, Noviana; Ruliana, Titin; Haryadi, R. M. (2017). *Prediksi Kebangkrutan Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia*. 1–16.
- Prihadi, T. (2011) *.Analisis Laporan Keuangan Teori dan Aplikasi .* Jakarta Pusat : PPM.
- Putro, B. E., & Pratama, F. (2017). Analisis Model Prediksi Kebangkrutan Industri Garmen dengan Menggunakan Metode Altman Z- Score. *Jurnal Media Teknik Dan Sistem Industri*, 1, 1.
- Rialdy, N. (2018). Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score. *Jurnal Akuntansi Keuangan Dan Bisnis*, 13(1), 71–80.
- Rudianto. (2013). *Akuntansi Manajemen Informasi untuk Pengambilan Keputusan Strategi*. Jakarta: Erlangga.
- (2012). *Pengantar Akuntansi Konsep & Teknik Penyusunan Laporan Keuangan*. Jakarta: Erlangga.
- Sagho, M., & Merkusiwati, N. (2015). Penggunaan Metode Altman Z-Score Modifikasi Untuk Memprediksi Kebangkrutan Bank Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *E-Jurnal Akuntansi*, 11(3), 730–742.
- Silaban, P. (2017). Analisis Kebangkrutan Dengan Menggunakan Model Altman(Z-Score) Studi Kasus Di Perusahaan Telekomunikasi. *Jurnal Akuntansi*, 18(3), 322–334.
- Sugiyono (2010). *Metode Penelitian Bisnis*, Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni. (2015). *Manajemen Keuangan Teori, Aplikasi dan Hasil Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sunyoto. (2016). *Metode Penelitian Akuntansi*, Bandung: PT. Refika Aditama.
- Tamara Putri, H. (2015). *Analisis Penggunaan Z-Score Altman Untuk Memprediksi Tingkat Kebangkrutan Pada Industri Telekomunikasi Di Bursa*

Efek Indonesia Periode 2007-2010.15(2), 94–98.

Wiyono, G & Kusuma, H. (2017). *Manajemen Keuangan Lanjutan Berbasis Corporate Value Creation* Edisi kesatu. Yogyakarta. UPP STIM YKPN.

Yati, s., & afni patunrui, k. I. (2017). Analisis penilaian financial distress menggunakan model altman (z-score) pada perusahaan farmasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode 2013-2015. *Jurnal akuntansi, ekonomi dan manajemen bisnis*, 5(1), 55.

Yoseph. (2011). Analisis Kebangkrutan Dengan Metode Z-Score Altman, Springate Dan Zmijewski Pada Pt. Indofood Sukses Makmur Tbk Periode 2005-2009. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*. No. 04 Tahun ke-2 Januari-April. Jurusan Manajemen Universitas Kristen Maranatha.

www.idnfinancials.com (diakses 10 oktober 2021)

www.idx.co.id (diakses 10 oktober 2021)

www.yahoo.finance.co.id(diakses 12 oktober 2021)

Lampiran 1: Modal Kerja Dan *Market Value Equity*

Modal Kerja pada Perusahaan Industri Transportasi Darat

No	Nama Perusahaan	Tahun	Aktiva Lancar	Hutang Lancar	Modal Kerja
1	AKSI	2015	66.362.096	150.725.000	(84.362.904)
		2016	75.463.568	8.019.340	67.444.228
		2017	88.140.479	31.152.322	56.988.157
		2018	96.565.714	65.453.742	31.111.972
		2019	148.724.982	99.631.561	49.093.421
		2020	165.109.516	114.959.432	50.150.084
2	ASSA	2015	265.669.161	625.123.073	(359.453.912)
		2016	292.211.049	596.788.731	(304.577.682)
		2017	343.676.979	802.405.786	(458.728.807)
		2018	536.760.828	1.150.241.108	(613.480.280)
		2019	652.506.417	1.240.237.695	(587.731.278)
		2020	627.688.164	1.436.932.364	(809.244.200)
3	BIRD	2015	566.159	964.508	(398.349)
		2016	882.304	814.103	68.201
		2017	771.222	435.947	335.275
		2018	1.071.773	614.987	456.786
		2019	938.785	753.515	185.270
		2020	1.241.604	639.864	601.740
4	LRNA	2015	41.351.975	41.790.320	(438.345)
		2016	41.195.431	41.454.803	(259.372)
		2017	39.276.676	28.184.532	11.092.144
		2018	33.278.321	20.166.061	13.112.260
		2019	37.973.876	16.654.963	21.318.913
		2020	19.404.955	24.273.678	(4.868.723)
5	MIRA	2015	188.393.544	70.610.055	117.783.489
		2016	172.062.336	64.263.629	107.798.707
		2017	151.236.800	62.404.445	88.832.355
		2018	131.453.924	28.024.488	103.429.436
		2019	80.168.401	50.490.247	29.678.154
		2020	55.211.778	47.140.889	8.070.889
6	SDMU	2015	111.084.740	118.700.001	(7.615.261)
		2016	117.433.832	97.664.839	19.768.993
		2017	85.463.939	79.820.531	5.643.408
		2018	87.698.959	34.374.199	53.324.760
		2019	64.816.994	111.678.713	(46.861.719)
		2020	42.602.225	141.011.386	(98.409.161)
7	TAXI	2015	618.300.190	425.777.929	192.522.261
		2016	712.446.735	174.751.384	537.695.351
		2017	452.880.577	535.116.207	(82.235.630)
		2018	499.247.067	1.603.238	497.643.829
		2019	209.703.468	720.977.430	(511.273.962)
		2020	160.199.112	582.958.840	(422.759.728)
8	WEHA	2015	42.145.522	164.670.613	(122.525.091)
		2016	46.623.259	138.281.620	(91.658.361)
		2017	22.665.390	53.152.285	(30.486.895)
		2018	22.696.768	56.398.943	(33.702.175)
		2019	20.607.998	39.953.268	(19.345.270)
		2020	11.358.991	30.824.345	(19.465.354)

Market Value Equity pada Perusahaan Industri Transportasi Darat

No	Nama Perusahaan	Tahun	Jumlah Saham Beredar	Harga Saham	Market Value Equity
1	AKSI	2015	720.000.000	125	90.000.000
		2016	720.000.000	125	90.000.000
		2017	720.000.000	292	210.240.000
		2018	720.000.000	394	283.680.000
		2019	720.000.000	1145	824.400.000
		2020	720.000.000	414	298.080.000
2	ASSA	2015	3.397.500.000	100	339.750.000
		2016	3.397.500.000	195	662.512.500
		2017	3.397.500.000	209	710.077.500
		2018	3.397.500.000	364	123.669.000
		2019	3.397.500.000	740	251.415.000
		2020	3.397.500.000	635	215.741.200
3	BIRD	2015	2.502.100.000	7100	17.764.910
		2016	2.502.100.000	3000	7.506.300
		2017	2.502.100.000	3460	8.657.266
		2018	2.502.100.000	2870	7.181.027
		2019	2.502.100.000	2490	6.230.229
		2020	2.502.100.000	1300	3.252.730
4	LRNA	2015	350.000.002	122	42.700.000
		2016	350.000.022	220	77.000.004
		2017	350.000.022	94	32.900.002
		2018	350.000.022	107	37.450.002
		2019	350.000.022	131	45.850.002
		2020	350.000.022	200	70.000.004
5	MIRA	2015	3.961.452.039	50	198.072.601
		2016	3.961.452.039	50	198.072.601
		2017	3.961.452.039	50	198.072.601
		2018	3.961.452.039	50	198.072.601
		2019	3.961.452.039	50	198.072.601
		2020	3.961.452.039	50	198.072.601
6	SDMU	2015	1.125.875.000	500	562.937.500
		2016	1.135.225.000	448	508.580.800
		2017	1.135.225.000	470	533.555.750
		2018	1.135.225.000	50	56.761.250
		2019	1.135.225.000	50	56.761.250
		2020	1.135.225.000	57	64.707.825
7	TAXI	2015	2.145.600.000	105	225.288.000
		2016	2.145.600.000	170	364.752.000
		2017	2.145.600.000	50	107.280.000
		2018	2.145.600.000	90	193.104.000
		2019	6.145.600.000	50	307.280.000
		2020	6.145.600.000	50	307.280.000
8	WEHA	2015	886.411.156	144	127.643.206
		2016	886.411.265	152	134.734.512
		2017	886.411.265	202	179.055.075
		2018	886.411.265	152	134.734.512
		2019	886.411.265	148	131.188.867
		2020	886.411.265	63	55.843.909

Lampiran 2 : Data Keuangan Pada Penelitian