



**ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE
ALTMAN Z – SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA
EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh:

EVA CITRANI TELAUMBANUA
1925100563

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN
2021**



**FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN**

PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : EVA CITRANI TELAUMBANUA
NPM : 1925100563
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI
JENJANG : S1 (STRATA SATU)
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN
METODE ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019

MEDAN, 31 AGUSTUS 2021

KETUA PROGRAM STUDI

(Dr. Oktarini Khamilah Siregar, SE., M.Si.)



(Dr. Onny Medaline, S.H., M.Kn.)

PEMBIMBING I

(Dito Aditia Darma Nasution, SE., M.Si.)

PEMBIMBING II

(Mika Debora Br. Barus, S.Pd., M.Si.)



**FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN**

**SKRIPSI DITERIMA DAN DISETUJUI OLEH PANITIA UJIAN SARJANA
PROGRAM STUDI AKUNTANSI FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI**

PERSETUJUAN UJIAN

NAMA : EVA CITRANI TELAUMBANUA
NPM : 1925100563
PROGRAM STUDI : AKUNTANSI
JENJANG : S1 (STRATA SATU)
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN
METODE ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019

MEDAN, 31 AGUSTUS 2021

KETUA

(Heriyati Chrisna, SE., M.Si)

ANGGOTA I

(Dito Aditia Darma Nst, SE., M.Si)

ANGGOTA II

(Mika Debora Br. Barus, S.Pd., M.Si)

ANGGOTA III

(Anggi Pratama Nasution, SE., M.Si)

ANGGOTA IV

(Handriyani Dwilita, SE., M.Si)

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Eva Citrani Telaumbanua
NPM : 1925100563
Fakultas/Program Studi : SOSIAL SAINS/ AKUNTANSI
Judul Skripsi : ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN
METODE ALTMAN Z–SCORE MODIFIKASI PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR
DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Skripsi ini merupakan hasil karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan hasil karya orang lain (plagiat);
2. Memberikan izin hak bebas Royalti Non-Eksklusif kepada Unpab untuk menyimpan, mengalih-media/formatkan, mengelola, mendistribusikan, dan mempublikasikan karya skripsinya melalui internet atau media lain bagi kepentingan akademis.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan saya bersedia menerima konsekuensi apa pun sesuai dengan aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Medan, 31 Agustus 2021



Eva Citrani Telaumbanua
NPM: 1925100563

Hal : Permohonan Meja Hijau

Medan, 26 Oktober 2021
 Kepada Yth : Bapak/Ibu Dekan
 Fakultas SOSIAL SAINS
 UNPAB Medan
 Di -
 Tempat

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : EVA CITRANI TELAUMBANUA
 Tempat/Tgl. Lahir : Gunungsitoli / 11 April 1998
 Nama Orang Tua : KASRAT TELAUMBANUA
 N. P. M : 1925100563
 Fakultas : SOSIAL SAINS
 Program Studi : Akuntansi
 No. HP : 082275580835
 Alamat : IRAONOGIBA

Datang bermohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat diterima mengikuti Ujian Meja Hijau dengan judul **ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019**, Selanjutnya saya menyatakan :

1. Melampirkan KKM yang telah disahkan oleh Ka. Prodi dan Dekan
2. Tidak akan menuntut ujian perbaikan nilai mata kuliah untuk perbaikan indek prestasi (IP), dan mohon diterbitkan ijazahnya setelah lulus ujian meja hijau.
3. Telah tercap keterangan bebas pustaka
4. Terlampir surat keterangan bebas laboratorium
5. Terlampir pas photo untuk ijazah ukuran 4x6 = 5 lembar dan 3x4 = 5 lembar Hitam Putih
6. Terlampir foto copy STTB SLTA dilegalisir 1 (satu) lembar dan bagi mahasiswa yang lanjutan D3 ke S1 lampirkan ijazah dan transkripnya sebanyak 1 lembar.
7. Terlampir pelunasan kwintasi pembayaran uang kuliah berjalan dan wisuda sebanyak 1 lembar
8. Skripsi sudah dijilid lux 2 exemplar (1 untuk perpustakaan, 1 untuk mahasiswa) dan jilid kertas jeruk 5 exemplar untuk penguji (bentuk dan warna penjilidan diserahkan berdasarkan ketentuan fakultas yang berlaku) dan lembar persetujuan sudah di tandatangani dosen pembimbing, prodi dan dekan
9. Soft Copy Skripsi disimpan di CD sebanyak 2 disc (Sesuai dengan Judul Skripsinya)
10. Terlampir surat keterangan BKKOL (pada saat pengambilan ijazah)
11. Setelah menyelesaikan persyaratan point-point diatas berkas di masukan kedalam MAP
12. Bersedia melunaskan biaya-biaya uang dibebankan untuk memproses pelaksanaan ujian dimaksud, dengan perincian sbb :

1. [102] Ujian Meja Hijau	: Rp.	1,000,000
2. [170] Administrasi Wisuda	: Rp.	1,750,000
Total Biaya	: Rp.	2,750,000

Ukuran Toga :

S

Diketahui/Disetujui oleh :



Dr. Onny Medaline, SH., M.Kn
 Dekan Fakultas SOSIAL SAINS



Hormat saya



EVA CITRANI TELAUMBANUA
 1925100563

Catatan :

- 1. Surat permohonan ini sah dan berlaku bila ;
 - a. Telah dicap Bukti Pelunasan dari UPT Perpustakaan UNPAB Medan.
 - b. Melampirkan Bukti Pembayaran Uang Kuliah aktif semester berjalan
- 2. Dibuat Rangkap 3 (tiga), untuk - Fakultas - untuk BPAA (asli) - Mhs.ybs.

SURAT KETERANGAN PLAGIAT CHECKER

Dengan ini saya Ka.LPMU UNPAB menerangkan bahwa surat ini adalah bukti pengesahan dari LPMU sebagai pengesah proses plagiat checker Tugas Akhir/ Skripsi/Tesis selama masa pandemi *Covid-19* sesuai dengan edaran rektor Nomor : 7594/13/R/2020 Tentang Pemberitahuan Perpanjangan PBM Online.

Demikian disampaikan.

NB: Segala penyalahgunaan/pelanggaran atas surat ini akan di proses sesuai ketentuan yang berlaku UNPAB.



Pasih Muharran Ritonga, BA., MSc

No. Dokumen : PM-UJMA-06-02	Revisi : 00	Tgl Eff : 23 Jan 2019
-----------------------------	-------------	-----------------------



YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA
PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

Jl. Jend. Gatot Subroto KM. 4,5 Medan Sunggal, Kota Medan Kode Pos 20122


SURAT BEBAS PUSTAKA
NOMOR: 373/PERP/BP/2021

Kepala Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi menerangkan bahwa berdasarkan data pengguna perpustakaan
s nama saudara/i:

Nama : EVA CITRANI TELAUMBANUA
P.M. : 1925100563
Tingkat/Semester : Akhir
Jurusan/Kelas : SOSIAL SAINS
Jurusan/Prodi : Akuntansi

Sejak tanggal 10 Agustus 2021, dinyatakan tidak memiliki tanggungan dan atau pinjaman buku
juga tidak lagi terdaftar sebagai anggota Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Medan, 10 Agustus 2021
Diketahui oleh,
Kepala Perpustakaan


UPT. P. Rahmad Budi Utomo, ST.,M.Kom

No. Dokumen : FM-PERPUS-06-01
Revisi : 01
Tgl. Efektif : 04 Juni 2015

SURAT PERNYATAAN

Saya Yang Bertanda Tangan Dibawah ini :

Nama : EVA CITRANI TELAUMBANUA
N. P. M : 1925100563
Tempat/Tgl. Lahir : GUNUNGSITOLI / 11 APRIL 1998
Alamat : IRAONOGEBBA
No. HP : 082275580835
Nama Orang Tua : KASRAT TELAUMBANUA/LIANA
Fakultas : SOSIAL SAINS
Program Studi : Akuntansi
Judul : ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019

Bersama dengan surat ini menyatakan dengan sebenar - benarnya bahwa data yang tertera diatas adalah sudah benar sesuai dengan ijazah pada pendidikan terakhir yang saya jalani. Maka dengan ini saya tidak akan melakukan penuntutan kepada UNPAB. Apabila ada kesalahan data pada ijazah saya.

Demikianlah surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar - benarnya, tanpa ada paksaan dari pihak manapun dan dibuat dalam keadaan sadar. Jika terjadi kesalahan, Maka saya bersedia bertanggung jawab atas kelalaian saya.

Medan, 13 Agustus 2021
Yang Membuat Pernyataan



EVA CITRANI TELAUMBANUA
1925100563

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Eva Citrani Telaumbanua
Tempat/Tanggal lahir : Gunung Sitoli / 11 April 1998
NPM : 1925100563
Fakultas : Sosial Sains
Program Studi : Akuntansi
Alamat : Iraonogeba

Dengan ini mengajukan permohonan untuk mengikuti ujian sarjana lengkap pada Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Sehubungan dengan hal ini, maka saya tidak akan lagi ujian perbaikan nilai dimasa yang akan datang.

Demikian surat pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya, untuk dapat di pergunakan seperlunya.

Medan, 11 Juni 2021



Eva Citrani Telaumbanua
NPM: 1925100563

Plagiarism Detector v. 1857 - Originality Report 8/11/2021 2:19:27 PM

Analyzed document: EVA CITRANI TELAUMBANUA_1925100562_AKUNTANSI.docx Licensed to: Universitas Pembangunan Panca Budi_License02

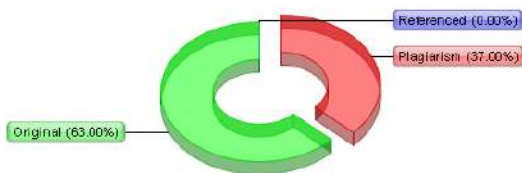
Comparison Preset: Rewrite Detected language:

Check type: Internet Check



Detailed document body analysis:

Relation chart:



Distribution graph:



YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

JL. Jend. Gatot Subroto KM 4,5 PO. BOX 1099 Telp. 061-30106057 Fax. (061) 4514808
 MEDAN - INDONESIA

Website : www.pancabudi.ac.id - Email : admin@pancabudi.ac.id

LEMBAR BUKTI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : EVA CITRANI TELAUMBANUA
NPM : 1925100563
Program Studi : Akuntansi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu
Dosen Pembimbing : Dito Aditia Darma Nst, SE., M.Si
Judul Skripsi : ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019

Tanggal	Pembahasan Materi	Status	Keterangan
22 Mei 2021	ACC untuk Seminar Proposal	Disetujui	
22 Mei 2021	ACC untuk Seminar Proposal dari Dosen Pembimbing - I (Dito Aditia Darma Nst, SE., M.Si)	Disetujui	
28 Juli 2021	ACC untuk Ujian Sidang Meja Hijau	Disetujui	

Medan, 14 November 2021
 Dosen Pembimbing,



Dito Aditia Darma Nst, SE., M.Si



YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

JL. Jend. Gatot Subroto KM 4,5 PO. BOX 1099 Telp. 061-30106057 Fax. (061) 4514808
MEDAN - INDONESIA

Website : www.pancabudi.ac.id - Email : admin@pancabudi.ac.id

LEMBAR BUKTI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : EVA CITRANI TELAUMBANUA
NPM : 1925100563
Program Studi : Akuntansi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu
Dosen Pembimbing : Mika Debora Br. Barus, S.Pd., M.Si
Judul Skripsi : ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019

Tanggal	Pembahasan Materi	Status	Keterangan
04 Juni 2021	Pada Latar Belakang jelaskan mengapa memilih sektor transportasi sebagai objek penelitian	Revisi	
04 Juni 2021	Jelaskan bagaimana penerapan model Altman Z Score, apakah efektif?	Revisi	
04 Juni 2021	ACC Seminar Proposal	Revisi	
04 Juni 2021	ACC Sminar Proposal	Disetujui	
10 Agustus 2021	ACC sidang Meja Hijau	Disetujui	

Medan, 14 November 2021
Dosen Pembimbing,



Mika Debora Br. Barus, S.Pd., M.Si



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

FAKULTAS SOSIAL SAINS

Fakultas Ekonomi UNPAB, Jl. Jend. Gatot Subroto Km, 4,5 Medan Fax. 061-8458077 PO.BOX : 1099 MEDAN

PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
PROGRAM STUDI MANAJEMEN
PROGRAM STUDI AKUNTANSI
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
PROGRAM STUDI PERPAJAKAN

(TERAKREDITASI)
(TERAKREDITASI)
(TERAKREDITASI)
(TERAKREDITASI)
(TERAKREDITASI)

PERMOHONAN JUDUL TESIS / SKRIPSI / TUGAS AKHIR*

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Lengkap

: EVA CITRANI TELAUMBANUA

Tempat/Tgl. Lahir

: GUNUNGSITOLI / 11 April 1998

Nomor Pokok Mahasiswa

: 1925100563

Program Studi

: Akuntansi

Konsentrasi

: Akuntansi Sektor Bisnis

Jumlah Kredit yang telah dicapai

: 138 SKS, IPK 3.85

Nomor Hp

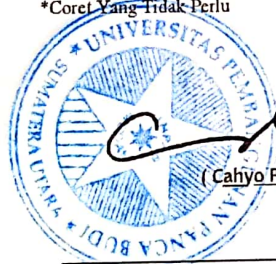
: 082275580835

Dengan ini mengajukan judul sesuai bidang ilmu sebagai berikut :

No.	Judul
1.	ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019

Catatan : Diisi Oleh Dosen Jika Ada Perubahan Judul

*Coret Yang Tidak Perlu



Bektor I,

(Cahyo Pramono, S.E., M.M.)

Medan, 25 Maret 2021

Pemohon,

(Eva Citrani Telaumbanua)

<p>Tanggal :</p> <p>Disahkan oleh : Dekan</p> <p>(Dr. Bambang Widjanarko, SE., MM.)</p>	<p>Tanggal :</p> <p>Disetujui oleh : Dosen Pembimbing I :</p> <p>(Dito Aditia Darma Nst, SE., M.Si)</p>	
<p>Tanggal :</p> <p>Disetujui oleh : Ka. Prodi Akuntansi</p> <p>(Dr Rahima b Purba, SE., M.Si., Ak., CA.)</p>	<p>Tanggal :</p> <p>Disetujui oleh : Dosen Pembimbing II:</p> <p>(Mika Debor Br. Barus, S.Pd., M.Si)</p>	
No. Dokumen: FM-UPBM-18-02	Revisi: 0	Tgl. Eff: 22 Oktober 2018

Sumber dokumen: <http://mahasiswa.pancabudi.ac.id>

Dicetak pada: Senin, 25 Maret 2021 09:28:52



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
FAKULTAS SOSIAL SAINS

Jl. Jend. Gatot Subroto Km. 4,5 Telp (061) 8455571
 website : www.pancabudi.ac.id email: unpab@pancabudi.ac.id
 Medan - Indonesia

Universitas : Universitas Pembangunan Panca Budi
 Fakultas : SOSIAL SAINS
 Dosen Pembimbing I : Dito. Aditia Darma Nasution, SE., M.Si.
 Dosen Pembimbing II : Mika Debora Br Barus, S.Pd., M.Si
 Nama Mahasiswa : EVA CITRANI TELAUMBANUA
 Jurusan/Program Studi : Akuntansi
 Nomor Pokok Mahasiswa : 1925100563
 Jenjang Pendidikan : Strata - 1
 Judul Tugas Akhir/Skripsi : **Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Altman Z-Score Modifikasi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2019**

TANGGAL	PEMBAHASAN MATERI	PARAF	KETERANGAN
4 Juni 2021	1. Pada latar belakang jelaskan mengapa memilih sektor transportasi sbg objek penelitian 2. jelaskan bagaimana penerapan model Altman Z-Score apa efektif.	f	
23 Juni 2021	1. judul cover dibuat bentuk segitiga menurun	f	
28 Juni 2021	1. Sesuaikan penulisan EYD 2. Bab 2 pada pendapat ahli, buat kesimpulan	f	
10 Agustus 2021	ACC Sidang Meja Hijau	f	

Medan, 1 November 2021
 Diketahui/Ditetujui oleh :
 Dekan

 (Dr. Ony Mediane, S.H., M.Kn.)



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
FAKULTAS SOSIAL SAINS

Jl. Jend. Gatot Subroto Km. 4,5 Telp (061) 8455571
 website : www.pancabudi.ac.id email: unpab@pancabudi.ac.id
 Medan - Indonesia

Universitas : Universitas Pembangunan Panca Budi
 Fakultas : SOSIAL SAINS
 Dosen Pembimbing I : Dito. Aditia Darma Nasution, SE., M.Si.
 Dosen Pembimbing II : Mika Debora Br Barus, S.Pd., M.Si
 Nama Mahasiswa : EVA CITRANI TELAUMBANUA
 Jurusan/Program Studi : Akuntansi
 Nomor Pokok Mahasiswa : 1925100563
 Jenjang Pendidikan : Strata - 1
 Judul Tugas Akhir/Skripsi : **Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Altman Z-Score Modifikasi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2019**

TANGGAL	PEMBAHASAN MATERI	PARAF	KETERANGAN
9 Mei 2021	<ul style="list-style-type: none"> 01 Letakkan Signalling Theory di bagian awal Bab II, karena sebagai Grand Theory 02 Tambahkan jurnal penelitian sebelumnya minimal 10 jurnal 03 Cek kembali daftar pustaka 		
15 Juli 2021	<ul style="list-style-type: none"> 01 Istilah asing ditulis miring / italic 02 Sesuaikan daftar pustaka, tabel dengan halaman 03 Bagian pembahasan dikaitkan dengan fenomena yang terjadi pada perusahaan 		
28 Juli 2021	ACC untuk Selang Meja Hijau		

Medan, 1 November 2021
 Diketahui/Ditetujui oleh :

 (Dito Aditia Darma Nasution, S.H., M.Kn.)

ACC Jilid Lux
2 September 2021
Dosen Pembimbing - I

Dito Aditia Darma Nst, SE., M.Si



ACC jilid Lux
9/Sept/2021
Mika Debora Br. Barus, S.Pd., M.Si

**ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE
ALTMAN Z – SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA
EFEK INDONESIA (BEI) PERIODE 2017-2019**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains
Universitas Pembangunan Panca Budi

Oleh:

EVA CITRANI TELAUMBANUA
1925100563

**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN
2021**

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk memprediksi dan menganalisis kebangkrutan perusahaan menggunakan Metode Altman *Z-Score* Modifikasi pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 sampai dengan tahun 2019. Teknik analisis dalam penelitian ini adalah metode Altman *Z-Score* yang menggunakan 4 rasio yaitu, modal kerja terhadap total aset (X_1), laba ditahan terhadap total aset (X_2), laba sebelum bunga dan pajak terhadap total aset (X_3), dan nilai buku ekuitas terhadap total utang (X_4). Rumus dari metode Altman *Z-Score* modifikasi yaitu, $Z\text{-Score} = 6,56 X_1 + 3,2 X_2 + 6,72 X_3 + 1,05 X_4$. Indikator *Z-Score* untuk menentukan kebangkrutan perusahaan dikelompokkan ke dalam kategori sehat/tidak bangkrut ($Z\text{-Score} > 2,60$), *grey area* ($Z\text{-Score}$ antara 1,1 dan 2,60) dan bangkrut ($Z\text{-Score} < 1,1$). Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Data yang digunakan berupa data kuantitatif. Sumber data yang digunakan berupa data sekunder. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan *purposive sampling* untuk menentukan sampel yang akan digunakan. Teknik pengumpulan data berupa studi pustaka dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada tahun 2017 terdapat 8 perusahaan diprediksi bangkrut, 6 perusahaan tidak bangkrut. Pada tahun 2018, hasil prediksi sama dengan hasil di tahun 2017 yaitu 8 perusahaan diprediksi bangkrut, 6 perusahaan tidak bangkrut. Pada tahun 2019 terdapat 6 perusahaan diprediksi bangkrut, 3 perusahaan berada di zona *grey area*, dan 5 perusahaan diprediksi tidak bangkrut.

Kata kunci: Altman *Z-Score* Modifikasi, Kebangkrutan, Prediksi

ABSTRACT

This research aims to predict and analyze bankruptcy of company using Altman Z-Score Modification method in transports company which listed on Indonesia Stock Exchange period 2017 until 2019. The analysis technique this research is the Altman Z-score method using 4 ratio, that working capital to total assets ratio (X_1), retained earnings to total assets ratio (X_2), earnings before interest and taxes to total assets ratio (X_3), and book value of equity to total debt ratio (X_4). The formula of Altman Z-score modification method is $Z\text{-Score} = 6,56 X_1 + 3,2 X_2 + 6,72 X_3 + 1,05 X_4$. Z-Score indicator to determine the bankruptcy of companies grouped into the bankrupt ($Z\text{-Score} < 1,1$), grey area ($Z\text{-Scores}$ between 1,1 and 2,60) and healthy category ($Z\text{-Score} > 2,60$). This research used descriptive analysis method with quantitative approach. Data type that used was quantitative data. The data sources that used were the secondary data. In this research, researcher used purposive sampling to determine the sample to be used. Data collection technique was a literature review and documentation technique. The result of research show that in 2017 there were 8 companies had predicted bankrupt, 6 companies were not bankrupt. In 2018, same as the result in 2017 that 8 companies had predicted bankrupt, 6 companies were not bankrupt. In 2019 there were 6 companies bankrupt, 3 companies in grey area, and 5 companies were not bankrupt.

Keywords: Altman Z-Score Modification, Bankruptcy, Prediction

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus atas berkat dan pertolongan-Nya yang selalu menyertai penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Adapun judul skripsi “**Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Altman Z-Score Modifikasi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2019**”. Skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan dalam meraih gelar sarjana Strata Satu (S-1) Program Studi Akuntansi Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Selama penulisan skripsi ini penulis menyadari banyak dukungan berupa motivasi, saran, masukan, dorongan, pertolongan, dan usaha yang tidak ternilai yang penulis terima dari berbagai pihak yang telah membantu hingga penulisan skripsi ini dapat selesai. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. H. Muhammad Isa Indrawan, SE, MM., selaku Rektor Universitas Pembangunan Panca Budi.
2. Ibu Dr. Onny Medaline, S.H, M.Kn., selaku Dekan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi
3. Ibu Dr. Oktarini Khamilah Siregar, SE, M.Si., selaku Ketua Program Studi Akuntansi Universitas Pembangunan Panca Budi
4. Bapak Dito. Aditia Darma Nasution, SE., M.Si., selaku dosen pembimbing I (satu) yang telah memberikan waktu, tenaga, dan pemikiran dalam membimbing dan mengarahkan penulis untuk penyelesaian skripsi penulis.

5. Ibu Mika Debora Br Barus, S.Pd., M.Si., selaku dosen pembimbing II (dua) yang juga sudah banyak membantu untuk perbaikan sistematika penulisan skripsi penulis.
6. Ibu Neng Sri Wardhani, SE., M.Ak., selaku dosen pembimbing akademik.
7. Semua dosen Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi yang telah membagikan ilmu dan pengalamannya selama proses perkuliahan.
8. Teristimewa untuk Ayah saya yang hebat, Kasrat Telaumbanua dan Ibu saya yang luar biasa, Liana, yang selalu memberikan cinta kasih dan memanjatkan doa yang tulus yang mengiringi perjalanan hidupku.
9. Abang Benny, kakak Tonu, abang Ricky, abang Setiaman, kakak Dewi, adek Kevin, sepupu favorit *partner* gabut Diana, dan keponakanku Wian yang kusayangi, yang selalu memberi semangat dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Abang Etik Selamat Harefa yang selalu memberikan semangat dan masukan dalam proses penyelesaian skripsi ini.
11. *Last but not least, I wanna thank me, for believing in me, for doing all this hard work, for having no days off, for never quitting, for just being me.*

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis berharap kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Medan, 31 Agustus 2021
Penulis

Eva Citrani Telaumbanua
NPM: 1925100563

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR GRAFIK	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi dan Batasan Masalah.....	7
1.3 Rumusan Masalah	7
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
1.5 Keaslian Penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 Landasan Teori.....	10
2.1.1 Teori Pesinyalan (<i>Signalling Theory</i>)	10
2.1.2 Pengertian Laporan Keuangan.....	11
2.1.3 Tujuan Laporan Keuangan	12
2.1.4 Analisis Laporan Keuangan.....	16
2.1.5 Rasio Keuangan	16
2.1.6 Transportasi.....	19
2.1.7 Kebangkrutan.....	21

2.1.8 Analisis Prediksi Kebangkrutan Altman <i>Z-Score</i>	24
2.1.8.1 Model Altman <i>Z-Score</i> Pertama.....	25
2.1.8.2 Model Altman <i>Z-Score</i> Revisi	28
2.1.8.3 Model Altman <i>Z-Score</i> Modifikasi	29
2.1.9 Manfaat Informasi Kebangkrutan	31
2.2 Penelitian Sebelumnya	32
2.3 Kerangka Konseptual.....	36
BAB III METODE PENELITIAN	39
3.1 Pendekatan Penelitian	39
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	39
3.2.1 Tempat Penelitian	39
3.2.2 Waktu Penelitian	40
3.3 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	40
3.3.1 Variabel Penelitian	40
3.3.2 Definisi Operasional.....	40
3.4 Populasi dan Sampel/Jenis dan Sumber Data	42
3.4.1 Populasi.....	42
3.4.2 Sampel.....	43
3.4.3 Jenis dan Sumber Data	45
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	46
3.6 Teknik Analisis Data	46
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	48
4.1 Gambaran Umum Perusahaan	48
4.2 Hasil Penelitian.....	53
4.2.1 Analisis Rasio Keuangan Altman <i>Z-Score</i> Modifikasi.....	53
4.2.2 Hasil Nilai <i>Z-Score</i>	63
4.3 Pembahasan.....	66

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	81
5.1 Kesimpulan.....	81
5.2 Saran	82
DAFTAR PUSTAKA	83
LAMPIRAN	
BIODATA	

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1.1 Daftar Laba Negatif Perusahaan Transportasi.....	2
Tabel 2.1 Penelitian Sebelumnya.....	31
Tabel 3.1 Skedul Proses Penelitian.....	39
Tabel 3.2 Operasionalisasi Variabel.....	40
Tabel 3.3 Populasi Penelitian.....	41
Tabel 3.4 Seleksi Kriteria Sampel.....	43
Tabel 3.5 Sampel Penelitian.....	44
Tabel 3.6 Kriteria Titik <i>Cut Off</i> Model Altman <i>Z-Score</i> Modifikasi.....	46
Tabel 4.1 Hasil Perhitungan Modal Kerja/Total Aset.....	53
Tabel 4.2 Hasil Perhitungan Laba Ditahan/Total Aset.....	56
Tabel 4.3 Hasil Perhitungan EBIT/Total Aset.....	58
Tabel 4.4 Hasil Perhitungan Nilai Buku Ekuitas/Total Utang.....	60
Tabel 4.5 Hasil Perhitungan <i>Z-Score</i> Perusahaan Transportasi.....	63
Tabel 4.6 Persentase Prediksi Kebangkrutan Perusahaan Transportasi.....	65

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 2.1 Kerangka Konseptual.....	38
-------------------------------------	----

DAFTAR GRAFIK

Halaman

Grafik 4.1 Rasio Modal Kerja Terhadap Total Aset.....	55
Grafik 4.2 Rasio Laba Ditahan Terhadap Total Aset.....	57
Grafik 4.3 Rasio EBIT Terhadap Total Aset.....	59
Grafik 4.4 Rasio Rasio Nilai Buku Ekuitas Terhadap Total Hutang.....	62

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar didunia yang memiliki 17.499 pulau serta memiliki luas total wilayah 7,81 km². Indonesia masuk dalam 10 besar negara dengan populasi penduduk terbesar didunia dengan menempati posisi keempat dunia. Berdasarkan hasil sensus, jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2019 mencapai 267 juta jiwa. Dengan jumlah penduduk sebanyak itu aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya sangat tinggi. Tidak bisa dipungkiri tanpa adanya transportasi yang memadai, akan terasa sulit untuk dapat terhubung antar satu daerah ke daerah yang lain, antar pulau ke pulau yang lain. Menurut Abbas (2008) transportasi pada hakikatnya adalah kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Sektor transportasi memegang peranan sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong dan menunjang pertumbuhan ekonomi nasional. Hal tersebut didukung dengan data dari Badan Pusat Statistik yang mencatat kontribusi sektor transportasi pada produk domestik bruto (PDB) dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2018 tumbuh 8,23 % atau Rp 666,2 triliun, meningkat sebesar Rp 50,7 triliun dibanding tahun 2017 yaitu sebesar Rp 615,5 dan pada tahun 2019 mengalami pertumbuhan sebesar 9,29%. Sejalan dengan pertumbuhan PDB, menurut data dari Badan Koordinasi Penanaman Modal, realisasi investasi di sektor transportasi telah mencapai Rp78,11 triliun atau tumbuh 10% sepanjang tahun 2017, tahun

2018 dan 2019 secara berturut-turut mengalami pertumbuhan sebesar 13,1 % dan 17,2%.

Meskipun tahun 2017, 2018, dan 2019 Produk Domestik Bruto dan realisasi investasi pada sektor transportasi menunjukkan peningkatan, namun terdapat beberapa perusahaan transportasi yang kinerja perusahaannya mengalami penurunan. Tabel 1.1 menunjukkan perusahaan transportasi yang mengalami rugi tahun berjalan 3 tahun berturut-turut.

Tabel 1.1
Perusahaan Transportasi Yang Mengalami Kerugian 3 Tahun Berturut-Turut Pada Tahun 2017-2019

No	Kode Saham	Emiten	Tahun		
			2017	2018	2019
1	CMPP	PT. AirAsia Indonesia Tbk	- 512.961.280.383	- 907.024.833.708	- 157.368.618.806
2	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	- 38.483.410.461	- 29.874.068.816	- 6.857.140.631
3	SAFE	PT. Steady Safe Tbk	- 8.006.809.034	- 20.514.021.923	- 3.095.936.264
4	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	- 37.800.386.197	- 26.296.422.302	- 36.224.089.028
5	TAXI	PT. Express Trasindo Utama Tbk	- 492.102.310	- 836.820.231	- 276.072.942

Sumber : BEI, data diolah

Pada tabel 1.1 dapat dilihat PT. AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) mengalami kerugian secara berturut-turut. Dilansir dari CNBC Indonesia, kerugian CMPP tahun 2017 mencapai 512 miliar. Tahun 2018 kerugian meningkat hingga 907 miliar, melonjak sekitar 77% dibanding tahun sebelumnya. Salah satu faktor pendorong kerugian perusahaan ini adalah meningkatnya beban operasional perusahaan yaitu bahan bakar pesawat sebesar 6,01% dibanding tahun 2016. Kerugian CMPP terus berlanjut pada tahun 2019 dengan mencetak kerugian bersih sebesar 157 miliar.

PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) mengalami kerugian 38,4 miliar sepanjang tahun 2017, sejalan dengan penurunan pendapatan perusahaan sebesar 106 miliar atau turun 15,9 % dibanding tahun sebelumnya. Tahun 2018 kerugian LRNA terus berlanjut dengan kerugian bersih sebesar 29,8 miliar. Berdasarkan dari laporan keuangan perusahaan yang disampaikan BEI, minimnya jumlah penumpang berdampak negatif pada pendapatan dan merosotnya laba. Walaupun tahun 2019 LRNA mencetak kenaikan pendapatan sebesar 22 miliar, naik 22% dibanding tahun sebelumnya, namun tetap masih mengalami kerugian bersih sebesar 6,8 miliar.

Kerugian juga dialami oleh perusahaan sektor transportasi PT. Express Transindo Utama Tbk dengan membukukan kerugian bersih sebesar 492 miliar di tahun 2017. Tahun 2017 pendapatan TAXI sebesar 304,7 miliar, menurun tajam sebesar 50,7% dibanding tahun sebelumnya. Tidak kunjung membaik, perusahaan dengan kode emiten TAXI tersebut pun kembali mencetak kerugian yang semakin besar di tahun 2018 yang mencapai kerugian hingga 836 miliar, dan sedikit menurun di tahun 2019 dengan rugi bersih sebesar 276 miliar. Dilansir dari CNBC Indonesia, menurunnya kinerja perusahaan TAXI disebabkan oleh merebaknya perkembangan pelayanan jasa transportasi *online*. Sistem pemesanan transportasi online dianggap jauh lebih mudah dan efisien yang dimulai dari pemesanan kendaraan, pemantauan jalur, pembayaran serta penilaian terhadap layanan jasa dilakukan dalam jaringan internet. Promo ongkos yang ditawarkan transportasi *online* juga membuat banyak konsumen beralih. Hal tersebut membuat transportasi konvensional seperti perusahaan TAXI yang proses

pemesanan masih manual dengan memberhentikan armada dijalan atau penumpang mendatangi *pool* untuk melakukan pemesanan banyak ditinggalkan.

Informasi laporan keuangan yang dipublikasikan perusahaan tentunya menjadi sinyal bagi para investor dalam pengambilan keputusan investasi. Laporan keuangan perusahaan yang mengandung nilai positif, seperti meningkatnya laba tentunya menjadi sinyal baik (*good news*). Sejalan dengan hal tersebut, menurut Jogiyanto (2013) perusahaan yang menghasilkan rugi tahun berjalan menjadi sinyal yang buruk (*bad news*) bagi para investor.

Altman (2006:4) menjelaskan bahwa fenomena kerugian yang dialami perusahaan-perusahaan menunjukkan tidak sehatnya kondisi keuangan perusahaan. Penurunan laba dan ketidakmampuan perusahaan untuk melunasi hutang dapat mengakibatkan kebangkrutan. Analisis laporan keuangan sangat diperlukan untuk mengetahui kondisi keuangan serta mendeteksi sejak dini kemungkinan terjadinya kebangkrutan perusahaan. Syamsudin (2009:37) memberikan definisi tentang analisa laporan keuangan yaitu, pada hakikatnya adalah perhitungan ratio-ratio untuk menilai keadaan keuangan perusahaan di masa lalu, saat ini, dan di masa depan. Menurut Toto (2011:332) rasio keuangan dapat digunakan sebagai indikasi adanya kebangkrutan di perusahaan.

Salah satu alat analisis prediksi kebangkrutan adalah analisis Altman *Z-Score*. Analisis ini menggunakan metode *multiple discriminant analysis Altman* atau biasa disebut MDA Altman untuk memprediksi adanya indikasi kebangkrutan perusahaan menggunakan kombinasi rasio-rasio *likuiditas*, *profitabilitas*, *leverage*, dan aktivitas. Diana (2018) dalam penelitiannya menyatakan bahwa model Altman *Z-Score* memiliki tingkat akurasi terbaik dalam

memprediksi kebangkrutan dibandingkan dengan model indeks kepailitan dan indeks IN05. Keakuratan metode Altman *Z-Score* juga dibuktikan dalam penelitian Pricilia (2018) yang menganalisis prediksi kebangkrutan menggunakan metode Altman dan metode Zmijewski pada perusahaan bangkrut yang pernah *go public* di BEI. Dengan menggunakan standar deviasi, hasil penelitian menunjukkan bahwa metode Altman (*Z-Score*) yang lebih konsisten akurat dibandingkan dengan metode Zmijewski (*X-Score*).

Dalam perkembangannya terdapat 3 Model Altman *Z-Score* yaitu : model Altman *Z-Score* Pertama, dilanjutkan dengan model Altman Revisi, dan yang terakhir adalah model Altman *Z-Score* Modifikasi. Dalam penelitian Fatmawati (2012) menyatakan bahwa model Altman Revisi merupakan penyesuaian untuk perusahaan swasta yang tidak *go public* dikarenakan model Altman pertama hanya dikhususkan untuk memprediksi perusahaan manufaktur yang sudah *go public*. Altman kemudian memodifikasi model prediksinya agar bisa diterapkan pada semua perusahaan manufaktur yang sudah *go public*, perusahaan manufaktur tidak *go public*, dan perusahaan swasta bukan manufaktur yang sedang berkembang.

Dalam penelitian ini, model yang digunakan adalah model Altman *Z-Score* Modifikasi atau model Altman *Z-Score* yang terakhir. Rumus Altman yang digunakan dalam penelitian ini adalah $Z = 6,56X_1 + 3,2X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$. X_1 = modal kerja/ total aset, X_2 =laba ditahan/ total aset, X_3 = EBIT/total aset, X_4 = nilai buku ekuitas/ total utang. Perusahaan yang memiliki nilai $Z < 1,1$ masuk dalam kategori bangkrut, antara 1,1-2,6 masuk dalam kategori *grey area*, dan nilai $Z > 2,6$ maka perusahaan dinyatakan sehat atau tidak bangkrut. Anjum (2012)

dalam penelitiannya menyatakan model prediksi Altman Modifikasi memiliki ketepatan 90,9% dalam memprediksi bangkrut tidaknya perusahaan satu tahun sebelumnya dan terbukti menjadi instrumen yang dapat diandalkan untuk meramal kebangkrutan dalam berbagai jenis perusahaan. Model ini dinilai efektif untuk mengklasifikasikan potensi kebangkrutan suatu perusahaan hingga lima tahun sebelum tiba saatnya dan bisa diterapkan pada perusahaan publik maupun non publik.

Semakin ketatnya persaingan bisnis antar perusahaan pada sektor transportasi, adanya penurunan laba, serta terdapatnya fenomena perusahaan seperti PT. AirAsia Indonesia Tbk, PT. Eka Sari Lorena Transport, PT. Mira Internasional Resources, PT. Steady Safe Tbk, PT. Sidomulyo Selara Tbk, dan PT. Express Trasindo Utama Tbk yang mengalami kerugian selama 3 tahun berturut-turut dalam jangka tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 menjadi alasan Peneliti tertarik memilih perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI yang menjadi objek penelitian.

Berdasarkan latar belakang dan fenomena yang telah dipaparkan tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Altman Z-Score Modifikasi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2019”**

1.2 Identifikasi dan Batasan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Adanya tren penurunan laba dan kerugian perusahaan di sektor transportasi selama 3 tahun berturut-turut menandakan tidak sehatnya kondisi keuangan perusahaan. Fenomena tersebut dapat menyebabkan kebangkrutan pada perusahaan. Maka diperlukan analisis metode prediksi kebangkrutan perusahaan, salah satunya yaitu Metode Altman *Z-Score* Modifikasi.

1.2.2 Batasan Masalah

1. Penelitian ini dilakukan berdasarkan data dari laporan keuangan tahunan dari perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017 -2019
2. Metode analisis yang digunakan adalah metode Altman *Z-Score* Modifikasi

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka perumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut: Bagaimana prediksi kemungkinan kebangkrutan menggunakan metode Altman *Z-Score* Modifikasi pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017- 2019?

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui kemungkinan kebangkrutan menggunakan metode Altman *Z-Score* Modifikasi pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017- 2019.

1.4.2 Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumbangan pemikiran atau referensi bahan kajian lebih lanjut dalam pengembangan ilmu yang berhubungan tentang metode analisis kebangkrutan khususnya metode Altman *Z-Score*.

b. Aspek Praktis

1. Bagi penulis, penelitian ini merupakan suatu media untuk menerapkan pengetahuan yang telah diperoleh selama ini, serta menambah wawasan dan pemahaman mengenai analisis kebangkrutan, dengan demikian penulis dapat mengetahui perbedaan dan dapat membandingkan antara teori yang dipelajari, dan penerapannya yang terjadi di lapangan.

2. Bagi perusahaan, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai keadaan perusahaan agar dapat dijadikan pertimbangan untuk pengambilan keputusan yang tepat.

3. Bagi akademisi, hasil penelitian dapat menambah pengetahuan bagi mereka yang berminat mempelajari lebih jauh tentang analisis kebangkrutan menggunakan metode Altman *Z-Score* modifikasi.

1.5 Keaslian Penelitian

Penelitian ini merupakan hasil penelitian yang berdasarkan referensi dari penelitian terdahulu yaitu Novien Rialdy (2017), “Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Altman *Z-Score* Pada PT. Adhi Karya (Persero) Tbk”. Penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian terdahulu yang terletak pada:

1. Objek Penelitian: dalam penelitian terdahulu objek penelitian hanya menggunakan 1 (satu) sampel perusahaan saja yaitu PT. Adhi Karya (Persero) Tbk yang bergerak di bidang jasa konstruksi/ kontraktor umum, sedangkan objek dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI dengan sampel sebanyak 14 perusahaan.
2. Waktu penelitian: Penelitian terdahulu dilakukan tahun 2017, sedangkan penelitian ini dilakukan tahun 2021.
3. Metode pengambilan sampel: Penelitian terdahulu menggunakan metode sampling jenuh, sedangkan dalam penelitian menggunakan metode pengambilan sampel secara *purposive sampling*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Pesinyalan (*Signalling Theory*)

Teori pesinyalan diperkenalkan pertama kalinya pada tahun 1973 oleh Spence dalam penelitiannya yang berjudul “*Job Market Signalling*”. *Signalling theory* menitikberatkan pada pentingnya informasi yang dikeluarkan perusahaan terhadap keputusan investasi pihak luar perusahaan. Informasi tersebut, merupakan unsur penting bagi investor dan pelaku bisnis. Informasi keuangan pada hakekatnya menyajikan keterangan, catatan, atau gambaran, baik keadaan masa lalu, saat ini, maupun keadaan di masa yang akan datang untuk keberlangsungan hidup entitas suatu perusahaan dan bagaimana efeknya pada pasar. Informasi keuangan yang tepat dan akurat sangat dibutuhkan oleh para investor di pasar modal sebagai sebuah alat analisis untuk mengambil keputusan investasi.

Signalling theory mengasumsikan bahwa pihak manajemen perusahaan mempunyai informasi yang lebih akurat mengenai perusahaan dibanding pihak yang berada di luar perusahaan, misalnya para investor. Menurut Jogiyanto (2011: 392) informasi yang disampaikan sebagai pengumuman akan memberikan sinyal bagi para investor dalam pengambilan keputusan investasi. Pasar diharapkan akan bereaksi dengan baik pada waktu pengumuman yang disampaikan mengandung nilai yang positif. Saat informasi diumumkan dan semua pelaku pasar sudah menerima informasi, pelaku pasar terlebih dahulu menafsirkan dan menganalisis

informasi tersebut sebagai sinyal yang baik (*good news*) atau sinyal buruk (*bad news*). Jika pengumuman informasi tersebut sebagai sinyal baik bagi investor, maka terjadi perubahan dalam volume perdagangan saham.

Teori pesinyalan dalam penelitian menjelaskan jika perusahaan menghasilkan laporan keuangan yang menunjukkan rugi tahun berjalan serta berpotensi mengalami kebangkrutan, tentunya menjadi sinyal buruk (*bad news*) bagi para investor. Hal tersebut memberi informasi kepada investor untuk mempertimbangkan secara matang untuk menginvestasikan uangnya untuk membeli saham di perusahaan transportasi tersebut.

2.1.2 Pengertian Laporan Keuangan

Berikut beberapa pengertian laporan keuangan menurut beberapa ahli, yaitu:

1. Sutrisno (2012:9) laporan keuangan adalah hasil akhir dari proses akuntansi yang meliputi dua laporan utama yakni neraca dan laporan laba-rugi. Laporan keuangan yang disusun berguna untuk menyediakan informasi keuangan suatu entitas perusahaan untuk pihak-pihak yang berkepentingan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan.
2. Harahap (2007) laporan keuangan menggambarkan kondisi keuangan dan hasil usaha suatu perusahaan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu. Laporan keuangan yang pada umumnya dikenal diantaranya: neraca atau laporan laba/rugi, laporan arus kas, laporan perubahan posisi keuangan.

3. Syahyunan (2015) laporan keuangan adalah produk yang dihasilkan oleh manajemen perusahaan untuk mempertanggungjawabkan sumber sumber dana dan sumber daya yang dipercayakan kepada pihak manajemen.
4. Ikatan Akuntansi Indonesia (IAI) (2004) dalam Standar Akuntansi Keuangan menyebutkan bahwa laporan keuangan merupakan bagian dari proses pelaporan keuangan, yang meliputi neraca, laporan laba rugi, laporan perubahan posisi keuangan, laporan dan catatan lain beserta materi penjelasan yang merupakan bagian integral dari sebuah laporan keuangan.

Jadi, penulis dapat menyimpulkan bahwa laporan keuangan adalah hasil akhir dari proses akuntansi yang dibuat oleh manajemen perusahaan yang dapat menggambarkan kondisi keuangan dan kinerja keuangan suatu entitas perusahaan dalam sebuah periode waktu tertentu.

2.1.3 Tujuan Laporan Keuangan

Menurut Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan atau biasa disingkat dengan PSAK, menyatakan bahwa laporan keuangan bertujuan untuk menyediakan informasi yang menyangkut posisi keuangan, kinerja keuangan, serta perubahan posisi keuangan suatu entitas perusahaan yang bermanfaat bagi sebagian besar pengguna dalam pengambilan keputusan ekonomi. Informasi yang relevan akan bermanfaat bagi para pengguna apabila tersedia tepat waktu sebelum pengguna kehilangan kesempatan atau kemampuan untuk mempengaruhi keputusan yang akan diambil.

Adapun tujuan laporan keuangan menurut Kasmir (2013:11), diuraikan sebagai berikut:

1. Menyampaikan informasi mengenai jenis dan jumlah aktiva (harta) yang dimiliki perusahaan saat ini.
2. Menyampaikan informasi mengenai jenis dan jumlah kewajiban dan modal yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
3. Menyampaikan informasi mengenai jenis dan jumlah pendapatan yang diperoleh pada suatu periode tertentu.
4. Menyampaikan informasi mengenai jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan perusahaan dalam suatu periode tertentu.
5. Menyampaikan informasi mengenai perubahan-perubahan yang terjadi terhadap aktiva, pasiva, dan modal perusahaan.
6. Menyampaikan informasi mengenai kinerja manajemen perusahaan dalam suatu periode.
7. Menyampaikan informasi keuangan lainnya.

Tujuan utama dari laporan keuangan adalah menyajikan informasi mengenai posisi keuangan. Informasi tersebut sangat berguna untuk membuat keputusan ekonomis bagi para penggunanya seperti pihak internal perusahaan misalnya manajemen perusahaan, pemilik (*principal*) dan pihak eksternal seperti investor, kreditor, dan pemerintah.

Menurut Kasmir (2014:28), secara umum terdapat 5 jenis laporan keuangan yaitu: neraca, laporan laba rugi, laporan perubahan modal, laporan arus kas, laporan catatan atas laporan keuangan.

1. Neraca

Neraca (*balance sheet*) merupakan laporan yang menunjukkan posisi keuangan suatu perusahaan pada tanggal tertentu. Posisi keuangan yang dimaksud adalah posisi jumlah dan jenis aktiva dan pasiva suatu perusahaan.

2. Laporan Laba Rugi

Laporan laba rugi (*income statement*) merupakan laporan keuangan yang menjelaskan hasil usaha suatu perusahaan dalam periode tertentu. Dalam laporan ini menggambarkan jumlah pendapatan dan sumber-sumber pendapatan yang diperoleh. Selain itu, menggambarkan jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan selama periode tertentu. Dari selisih antara jumlah pendapatan dan jumlah biaya didapatkan laba atau rugi perusahaan.

3. Laporan Perubahan Modal

Laporan perubahan modal menggambarkan jumlah dan jenis modal yang dimiliki pada suatu periode waktu tertentu. Laporan ini juga menggambarkan perubahan modal dan penyebab terjadinya perubahan modal di perusahaan.

4. Laporan Arus Kas

Laporan arus kas menunjukkan semua aspek yang berhubungan dengan kegiatan perusahaan yang berpengaruh secara langsung ataupun tidak langsung terhadap kas. Laporan kas terdiri arus kas masuk (*cash in*) dan arus kas keluar (*cash out*) selama periode tertentu. Kas masuk terdiri dari uang yang masuk pada perusahaan, contohnya seperti hasil penjualan maupun penerimaan lainnya, sedangkan kas keluar adalah sejumlah pengeluaran dan jenis pengeluarannya seperti pembayaran biaya operasional perusahaan.

5. Laporan Catatan atas Laporan Keuangan

Laporan cacatan atas laporan keuangan merupakan laporan yang memberikan informasi jika laporan keuangan yang memerlukan penjelasan tertentu. Penjelasan tersebut, dibutuhkan karena terdapat komponen atau nilai dalam laporan keungan yang perlu diberi penjabaran terlebih dulu sehingga jelas.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa tujuan laporan keuangan adalah untuk memberikan informasi keuangan yang akurat dan dapat dipercaya dari suatu entitas perusahaan yang bermanfaat bagi seluruh pihak yang berkepentingan baik itu pihak internal dan eksternal perusahaan. Informasi yang tersaji dalam laporan keuangan tersebut, akan menjadi salah satu dasar para pihak dalam mengambil suatu keputusan ekonomi.

2.1.4 Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan merupakan proses penguraian catatan akuntansi perusahaan untuk mendapatkan informasi yang dapat digunakan oleh perusahaan untuk pengambilan keputusan ekonomi, sehingga menghasilkan kualitas keputusan yang baik. Menurut Harjito dan Martono (2011:51) Analisis laporan keuangan adalah analisis mengenai kondisi keuangan suatu perusahaan yang melibatkan neraca dan laba rugi.

Menurut Munawir (2010:35) analisis laporan keuangan adalah analisis laporan keuangan yang terdiri dari penelaahan atau mempelajari daripada hubungan dan tendensi atau kecenderungan (*trend*) untuk menentukan posisi keuangan dan hasil operasi serta perkembangan perusahaan yang bersangkutan”. Sedangkan menurut Syamsudin (2009:37) analisa laporan keuangan perusahaan pada dasarnya merupakan penghitungan rasio-rasio untuk menilai keadaan keuangan perusahaan di masa lalu, saat ini, dan kemungkinannya di masa depan”.

Dari pengertian beberapa ahli diatas dapat disimpulkan bahwa analisis laporan keuangan merupakan hal yang sangat penting untuk dilakukan entitas perusahaan. Hasil dari analisis tersebut sangat berguna bagi manajemen perusahaan untuk meningkat kualitas dan manajemen dari perusahaan.

2.1.5 Rasio Keuangan

Alat utama untuk menganalisis keuangan adalah rasio keuangan. Menurut Kasmir (2015) rasio keuangan merupakan kegiatan yang membandingkan angka-angka pada laporan keuangan dengan membagi satu angka dengan angka yang lain. Perbandingan dilakukan diantara satu komponen dengan komponen lainnya

atau komponen yang ada diantara laporan keuangan. Rasio keuangan bermanfaat untuk mengevaluasi kondisi kinerja keuangan perusahaan. Rasio keuangan terbagi dalam 4 jenis yaitu:

1. Rasio Likuiditas (*Liquidity Ratio*)

Rasio likuiditas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban atau hutang jangka pendeknya. Rasio membandingkan kewajiban jangka pendek dengan sumber daya jangka pendek / lancar yang tersedia untuk memenuhi pelunasan kewajiban tersebut. Jenis rasio likuiditas meliputi:

- a. Rasio Lancar (*Current ratio*)
- b. Rasio Cepat (*Quick or Acid Ratio*)
- c. Rasio Kas (*Cash Ratio*)

2. Rasio Aktivitas (*Activity Ratio*)

Ratio aktivitas adalah rasio yang mengukur seberapa efektif perusahaan menggunakan sumber daya guna menunjang aktivitas perusahaan. Rasio aktivitas menunjukkan bagaimana sumber daya dimanfaatkan secara optimal. Tingkat efisiensi perusahaan dalam industri dalam diketahui dengan membandingkan rasio aktivitas perusahaan dengan standar industri. Jenis rasio aktivitas meliputi:

- a. Perputaran Piutang (*Receivable Turnover*)
- b. Perputaran Persediaan (*Inventory Trunover*)
- c. Perputaran Aktiva Tetap (*Fixed Asset Trunover*)
- d. Perputaran Total Aktiva (*Total Assets Trunover*)

3. Rasio Leverage (*Leverage Ratio*)

Rasio leverage dikenal pula dengan sebutan rasio solvabilitas. Rasio leverage adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya baik jangka pendek maupun jangka panjangnya. Rasio leverage meliputi:

- a. *Debt To Total Asset Debt Ratio (DAR)*
- b. *Debt To Equity Ratio (DER)*
- c. *Time Interest Earned Ratio*
- d. *Fixed Charge Coverage*
- e. *Long Term Debt to Equity Ratio*

4. Rasio Profitabilitas (*Profitability Ratio*)

Rasio profitabilitas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan pada tingkat penjualan, aset dan modal saham tertentu atau dengan kata lain mengukur seberapa efektif pengelolaan perusahaan sehingga menghasilkan keuntungan. Rasio profitabilitas meliputi:

- a. *Gross Profit Margin*
- b. *Net Profit*
- c. *Return On Asset (ROA)*
- d. *Return On Equity (ROE).*

5. Rasio Pasar

Rasio pasar adalah rasio yang mengukur harga pasar relatif terhadap nilai buku. Sudut pandang rasio ini lebih banyak berdasarkan pada sudut investor atau calon investor. Rasio pasar meliputi:

- a. *Price Earning Ratio* (PER)
- b. *Dividen Yield*
- c. Pembayaran Dividen (*Dividen Payout*).

Berdasarkan uraian diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa rasio keuangan merupakan alat analisis yang dapat digunakan sebagai indikator untuk menganalisis keuangan. Dengan membandingkan dua jenis komponen angka satu dengan angka yang lainnya dalam sebuah laporan keuangan.

2.1.6 Transportasi

Transportasi menjadi salah satu bagian dari perkembangan yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan atau aktivitas manusia. Tidak bisa dipungkiri bahwa transportasi menjadi sarana yang paling penting dalam menunjang aktivitas manusia seperti pengiriman barang dan jasa, jasa pengangkutan penumpang.

Menurut Salim (2000) transportasi yaitu kegiatan pemindahan barang atau muatan dan penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain. Dalam transportasi terdapat dua unsur yang terpenting yakni perpindahan/ pergerakan yang secara fisik mengubah tempat barang dan penumpang ke tempat lain. Sedangkan menurut Martono (2015:12) transportasi adalah proses pemindahan barang antar pihak dalam rantai pasok yang akan mempengaruhi ketersediaan, tingkat efisiensi, fasilitas, dan respon organisasi terhadap pemenuhan konsumen.

Transportasi dibagi menjadi 3 bagian yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Pada umumnya transportasi memiliki fungsi untuk mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya, dan memindahkan barang atau

hasil produksi dengan menggunakan alat angkut. Sedangkan transportasi memiliki beberapa manfaat yang dibagi menjadi 4 klasifikasi yaitu:

1. Manfaat Ekonomi

Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang berkaitan dengan peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah posisi geografis barang dan orang sehingga akan menciptakan adanya transaksi ekonomi.

2. Manfaat Sosial

Transportasi menyediakan kemudahan untuk pelayanan untuk perorangan atau kelompok, pertukaran maupun penyampaian informasi, perjalanan untuk bersantai/ *travelling*, memencarkan penduduk, dan mempersingkat jarak tempuh.

3. Manfaat Politik

Transportasi membangun persatuan, pelayanan yang lebih luas, mengatasi bencana, menciptakan keamanan negara.

4. Manfaat Kewilayahan

Mengusahakan kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman terutama yang berhubungan dengan arus mobilisasi dana sebagai perangsang pembangunan.

Berdasarkan pendapat para ahli yang telah dipaparkan diatas, dapat disimpulkan bahwa transportasi terbagi menjadi 3 jenis yaitu darat, laut, dan udara. Transportasi menciptakan pergerakan manusia dan barang dari satu tempat

ke tempat lainnya yang memiliki manfaat dari berbagai aspek diantaranya ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan.

2.1.7 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. Perusahaan dapat dikatakan bangkrut apabila perusahaan mengalami kesulitan mulai dari yang ringan seperti masalah likuiditas sampai dengan kesulitan yang lebih serius seperti masalah solvabilitas (Hanafi, 2014). Sedangkan menurut Undang-Undang No. 4 tahun 1998 kebangkrutan adalah dimana suatu institusi dinyatakan oleh keputusan pengadilan bial debitur memiliki dua atau lebih kreditur dan tidak membayar sedikitnya satu hutang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih. Kebangkrutan (*bankruptcy*) biasanya diartikan sebagai kegagalan suatu perusahaan dalam menjalankan operasinya untuk menghasilkan laba (Nurul Mukhlisah, 2011).

Suatu perusahaan yang mengalami kebangkrutan dapat disebabkan oleh faktor internal dan eksternal. Hal demikian sejalan dengan pendapat Rudianto (2013:252) kebangkrutan suatu perusahaan dapat disebabkan oleh beberapa faktor yaitu sebagai berikut:

1. Faktor internal

Kurang kompetennya manajemen perusahaan akan berpengaruh terhadap kebijakan dan keputusan yang diambil. Kesalahan dalam mengambil keputusan akibat kurang kompetennya manajemen dapat menjadi

penyebab kegagalan perusahaan meliputi faktor keuangan dan nonkeuangan. Kesalahan pengelolaan di bidang keuangan yang dapat menyebabkan kegagalan diantaranya sebagai berikut:

- a. Terdapat utang yang terlalu besar sehingga menimbulkan beban tetap yang berat bagi perusahaan.
- b. Adanya *current liabilities* yang terlalu besar di atas *current assets*.
- c. Lambatnya penagihan piutang serta banyaknya *bad debts* (piutang tak tertagih).
- d. Kesalahan dalam *dividend policy*.

Kesalahan pengelolaan pada bidang nonkeuangan yang dapat mengakibatkan kegagalan perusahaan diantaranya sebagai berikut:

- a. Kesalahan dalam pemilihan tempat kedudukan perusahaan.
- b. Kesalahan dalam penentuan produk yang dihasilkan.
- c. Kesalahan dalam penentuan besarnya perusahaan.
- d. Kurang baiknya struktur organisasi perusahaan
- e. Kesalahan dalam pemilihan pimpinan perusahaan.

2. Faktor Eksternal

Penyebab eksternal adalah berbagai hal yang timbul atau berasal dari luar perusahaan dan yang berada diluar kekuasaan atau kendali pimpinan perusahaan atau badan usaha, yaitu:

- a. Kondisi perekonomian secara makro, baik domestik maupun internasional.
- b. Adanya persaingan yang ketat.
- c. Berkurangnya permintaan terhadap produk yang dihasilkannya.
- d. Turunnya harga-harga.

Menurut Syafrida Hani (2015) terdapat beberapa hal yang dapat menyebabkan perusahaan berada dalam kondisi kesulitan keuangan hingga dapat menyebabkan kebangkrutan, diantaranya sebagai berikut:

1. Penurunan Penjualan

Penurunan penjualan menunjukkan bahwa tidak terjadi pertumbuhan dalam aktivitas operasional perusahaan. Semakin rendahnya produktivitas menandakan adanya permasalahan didalam penerapan strategi penjualan. Hal tersebut dapat berkaitan dengan penurunan volume penjualan, harga, kemampuan pemasaran, produk yang kurang diminati, dan lain sebagainya.

2. Penurunan Aset

Penurunan pada aset ditandai dengan semakin rendahnya total aset pada neraca laporan keuangan. Penurunan ini dapat dilihat dari pengukuran rasio aktivitas, yaitu perputaran *Total Asset Turn Over* (TATO) yang semakin rendah. Sama halnya juga dengan perputaran piutang dan perputaran persediaan yang semakin menurun.

3. Peningkatan Utang

Tingkat utang mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh pendanaan dari kreditur, tetapi tingkat utang yang semakin tinggi juga mencerminkan beban yang semakin tinggi yang harus ditanggung perusahaan. Rasio utang yang tinggi, diikuti dengan bunga yang juga tinggi, akan berdampak pada tingginya beban perusahaan yang dikhawatirkan menurunnya profitabilitas.

4. Berkurangnya Modal Kerja

Modal kerja merupakan bagian penting dalam kegiatan operasional perusahaan. Modal kerja mencerminkan kemampuan perusahaan dalam hal mengelola pembiayaan perusahaan. Diharapkan, dengan pendanaan yang dimiliki produktivitas perusahaan dapat berjalan lancar. Semakin rendah modal kerja, maka profitabilitas yang dihasilkan juga akan rendah.

5. Perolehan laba dan Profitabilitas yang semakin rendah

Hal-hal penting yang dapat menyebabkan terjadinya penurunan laba yaitu pendapatan dan beban. Meskipun pendapatan meningkat, tetapi apabila beban juga meningkat maka tidak terjadi peningkatan laba. Hal demikian dapat terungkap dalam rasio profitabilitas, yang digunakan sebagai alat ukur kemampuan menghasilkan laba. Penurunan laba biasanya akan diikuti dengan penurunan profitabilitas.

2.1.8 Analisis Prediksi Kebangkrutan Model Altman *Z-Score*

Analisis Prediksi Kebangkrutan Model Altman *Z-Score* pertama kali dikembangkan oleh seorang professor dari New York University AS yaitu Edward I. Altman pada tahun 1968. Model prediksi kebangkrutan ini disajikan dengan

menerapkan *Multiple Discriminant Analysis* yaitu suatu teknik statistik yang menggunakan rasio- rasio keuangan yang dapat memprediksi kemungkinan kebangkrutan. Hal tersebut sejalan dengan pendapat dengan literatur Adi Cahyono (2013), bahwa model Altman *Z-Score* adalah sebuah model yang dibentuk dari perpaduan rasio-rasio keuangan.

Penggunaan model Altman sebagai salah satu pengukuran kinerja kebangkrutan mengalami perkembangan dari waktu ke waktu, pengujian dan penemuan model terus diperluas oleh Altman hingga penerapannya tidak hanya pada perusahaan manufaktur publik saja tapi sudah mencakup perusahaan manufaktur non publik, perusahaan non manufaktur, dan perusahaan obligasi korporasi. Oleh karena itu Altman menghasilkan beberapa rumus yang berbeda untuk digunakan pada beberapa perusahaan dengan kondisi yang berbeda. Berikut perkembangan model Altman:

2.1.8.1 Model Altman *Z-Score* Pertama

Altman menyeleksi 22 rasio keuangan dan menemukan 5 rasio yang dapat dikombinasikan untuk memprediksi perusahaan yang bangkrut dan tidak bangkrut. Sampel yang digunakan Altman sebanyak 66 perusahaan, yaitu 33 perusahaan yang dianggap bangkrut dan 33 perusahaan lainnya yang dianggap tidak bangkrut. Setelah melakukan penelitian terhadap variabel dan sampel yang dipilih, tahun 1968 Altman berhasil menghasilkan model kebangkrutan yang pertama. Model kebangkrutan ini ditujukan untuk memprediksi perusahaan manufaktur yang berukuran besar yang melantai di bursa efek. Persamaan dari model Altman pertama yaitu:

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

Dimana:

X_1 = Modal Kerja / Total Aset

X_2 = Laba Ditahan/ Total Aset

X_3 = EBIT / Total Aset

X_4 = Nilai Pasar Saham/ Total Utang

X_5 = Penjualan / Total Aset

Nilai Z adalah indeks keseluruhan fungsi *multiple discriminant analysis*.

Rudianto (2013) mendefinisikan masing- masing pengertian dari 5 unsur rasio keuangan yang berbeda diatas sebagai berikut:

1. Rasio X_1 (Modal Kerja / Total Aset)

Mengukur likuiditas dengan membandingkan aset likuid bersih dengan total aset. Aset likuid bersih atau modal kerja didefinisikan sebagai aset lancar dikurangi total kewajiban lancar (aset lancar-utang lancar). Umumnya, bila perusahaan mengalami kesulitan keuangan, modal kerja akan menurun lebih cepat ketimbang total aset sehingga menyebabkan rasio ini turun.

2. Rasio X_2 (Laba Ditahan/ Total Aset)

Rasio ini menunjukkan rasio profitabilitas yang mendeteksi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Rasio ini mengukur besarnya kemampuan suatu perusahaan dalam memperoleh keuntungan,

ditinjau dari kemampuan perusahaan bersangkutan dalam memperoleh laba dibandingkan kecepatan perputaran operating assets sebagai ukuran efisiensi usaha atau dengan kata lain, rasio ini mengukur akumulasi laba selama perusahaan beroperasi.

3. Rasio X3 (EBIT/ Total Aset)

Rasio ini mengukur profitabilitas, yaitu tingkat pengembalian atas aset, yang dihitung dengan membagi laba sebelum bunga dan pajak (*Earning Before Interest and Tax*) tahunan perusahaan dengan total aset pada neraca akhir tahun. Rasio ini menjelaskan pentingnya pencapaian laba perusahaan terutama dalam rangka memenuhi kewajiban bunga para investor.

4. Rasio X4 (Nilai Saham / Total Utang)

Rasio ini merupakan kebalikan dari utang per modal sendiri (*Debt to Equity Ratio*). Nilai modal sendiri yang dimaksud adalah nilai pasar modal sendiri, yaitu jumlah saham perusahaan yang dikalikan dengan pasar saham per lembarnya (jumlah lembar saham x harga pasar saham perlembar). Umumnya, perusahaan-perusahaan yang gagal akan mengakumulasikan lebih banyak utang dibandingkan modal sendiri.

5. Rasio X5 (Penjualan / Total Aset)

Rasio ini mengukur kemampuan manajemen dalam menggunakan aset untuk menghasilkan penjualan yang merupakan operasi inti dari perusahaan untuk dapat menjaga kelangsungan hidupnya.

Menurut Altman, terdapat angka-angka *cut off* nilai Z yang dapat menjelaskan apakah perusahaan akan mengalami kegagalan atau tidak pada masa mendatang dan ia membaginya ke dalam tiga kategori, yaitu:

- a. Jika nilai $Z < 1,8$ maka termasuk perusahaan yang bangkrut.
- b. Jika nilai $1,8 < Z < 2,99$ maka perusahaan masuk dalam wilayah abu-abu (*grey area* atau *zone of ignorance*).
- c. Jika nilai $Z > 2,99$ maka termasuk perusahaan yang tidak bangkrut, zona aman.

2.1.8.2 Model Altman Z-Score Revisi

Model yang dikembangkan oleh Altman pada tahun 1984 ini mengalami suatu revisi. Revisi yang dilakukan oleh Altman merupakan penyesuaian yang dilakukan agar model prediksi kebangkrutan ini tidak hanya untuk perusahaan manufaktur yang *go public* melainkan juga dapat diaplikasikan untuk perusahaan manufaktur yang tidak menjual sahamnya di bursa efek. Model yang lama mengalami perubahan pada salah satu variabel yang digunakan. Pada model revisi ini, Altman mengubah variabel X_4 yaitu rasio nilai pasar ekuitas/ *market value of equity* diganti menjadi nilai buku ekuitas/ *book value equity* karena perusahaan yang tidak *go public* / privat tidak memiliki harga pasar/ harga saham untuk ekuitasnya. Sehingga model ini hanya diperuntukkan untuk perusahaan non publik saja. Persamaan dari model Altman revisi yaitu:

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

Dimana:

$X_1 = \text{Modal Kerja} / \text{Total Aset}$

$X_2 = \text{Laba Ditahan} / \text{Total Aset}$

$X_3 = \text{EBIT} / \text{Total Aset}$

$X_4 = \text{Nilai Buku Ekuitas} / \text{Total Utang}$

$X_5 = \text{Penjualan} / \text{Total Aset}$

Menurut Altman, terdapat angka-angka *cut off* nilai Z pada Model Altman *Z-Score* Revisi yang dapat menjelaskan apakah perusahaan akan mengalami kegagalan atau tidak pada masa mendatang dan ia membaginya ke dalam tiga kategori, yaitu:

- a. Jika nilai $Z < 1,23$ maka termasuk perusahaan yang bangkrut, zona berbahaya
- b. Jika nilai $1,23 < Z < 2,90$ maka perusahaan masuk dalam wilayah abu-abu (*grey area* atau *zone of ignorance*).
- c. Jika nilai $Z > 2,90$ maka termasuk perusahaan yang tidak bangkrut, zona aman.

2.1.8.3 Model Altman *Z-Score* Modifikasi

Seiring dengan berjalannya waktu dan penyesuaian terhadap berbagai jenis perusahaan. Tahun 1995, Altman kemudian memodifikasi model prediksi kebangkrutannya supaya dapat diterapkan pada semua jenis perusahaan seperti manufaktur, non manufaktur, dan perusahaan penerbit obligasi di negara berkembang (*emerging market*) dan dikarenakan seiring berkembangnya permasalahan kegagalan dalam usaha. Rumus Altman *Z-Score* Modifikasi

merupakan rumus yang sangat fleksibel karena dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan *go public* maupun non publik. Dalam *Z-Score* modifikasi ini Altman mengeliminasi variable X_5 yaitu rasio penjualan terhadap total aset karena perusahaan non manufaktur tidak mempunyai akun penjualan (Ramadhani dan Lukviarman, 2009) dan rasio ini sangat bervariasi pada industri dengan ukuran aset yang berbeda-beda. Berikut persamaan *Z-Score* yang di Modifikasi Altman dkk (1995):

$$Z = 6,56X_1 + 3,2X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$$

Dimana:

X_1 = Modal Kerja / Total Aset

X_2 = Laba Ditahan/ Total Aset

X_3 = EBIT / Total Aset

X_4 = Nilai Buku Ekuitas/ Total Utang

Menurut Altman, terdapat angka-angka *cut off* nilai Z pada Model Altman *Z-Score* Modifikasi yang dapat menjelaskan apakah perusahaan akan mengalami kegagalan atau tidak pada masa mendatang dan ia membaginya ke dalam tiga kategori, yaitu:

- a. Jika nilai $Z < 1,1$ maka termasuk perusahaan yang bangkrut, zona berbahaya
- b. Jika nilai $1,1 < Z < 2,60$ maka perusahaan masuk dalam wilayah abu-abu (*grey area* atau *zone of ignorance*).
- c. Jika nilai $Z > 2,6$ maka termasuk perusahaan yang tidak bangkrut, zona aman.

2.1.9 Manfaat Informasi Kebangkrutan

Dengan adanya analisis prediksi kebangkrutan akan membantu perusahaan dan pihak terkait untuk mendapat informasi terkini terkait kondisi keuangan perusahaan. Menurut Rudianto (2013:253) informasi kebangkrutan sangat bermanfaat bagi beberapa pihak berikut ini, yaitu:

1. 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. Maka pencegahan kebangkrutan yang merupakan tindakan akhir penyelamatan yang dapat dilakukan bisa berupa merger atau restrukturisasi keuangan.

2. Pemberi Pinjaman (Kreditor)

Informasi kebangkrutan perusahaan bisa bermanfaat bagi sebuah badan usaha yang berposisi sebagai kreditor untuk mengambil keputusan mengenai diberikan-tidaknya pinjaman kepada perusahaan tersebut. Adalah langkah berikutnya, informasi tersebut berguna untuk memonitor pinjaman yang ditelaah diberikan.

3. Investor

Informasi kebangkrutan perusahaan bisa bermanfaat bagi sebuah 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.

4. Pemerintah

Pada beberapa sektor usaha, lembaga pemerintah bertanggung jawab mengawasi jalannya usaha tersebut. Pemerintah juga mempunyai badan usaha yang harus selalu diawasi. Lembaga pemerintah mempunyai kepentingan untuk melihat tanda-tanda kebangkrutan lebih awal supaya tindakan yang perlu bisa dilakukan lebih awal.

5. Akuntan Publik

Akuntan publik perlu menilai potensi kebangkrutan hidup badan usaha yang sedang diauditnya, karena akuntan akan menilai kemampuan *going concern* perusahaan tersebut.

2.2 Penelitian Sebelumnya

Hasil penelitian sebelumnya mengenai analisis kebangkrutan perusahaan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.1 Penelitian Sebelumnya

No	Nama/ Tahun	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
1	Frenty Sipayung (2018)	Analisis Prediksi Kebangkrutan Pada Perusahaan Perbankan <i>Go Public</i> di Bursa Efek Indonesia (Dengan Menggunakan Metode Altman Z-	Variabel Dependen= Kebangkrutan Perusahaan Independen= X1 =Modal Kerja/Total Aset) X2 =Laba Ditahan/Total Aset X3 =EBIT/ Total Aset	Hasil Penelitian dengan menggunakan Metode Altman Z-Score menunjukkan: Pada tahun 2015 terdapat sebanyak 17 perusahaan perbankan mengalami prediksi kebangkrutan. Tahun 2016 terdapat sebanyak 18 perusahaan perbankan mengalami prediksi kebangkrutan. Tahun 2017 terdapat sebanyak 16 perusahaan perbankan

		Score)	X4 =Nilai Buku Ekuitas/Nilai Buku Utang	mengalami prediksi kebangkrutan.
2	Yuli Rizki Anggraini (2011)	Analisis Prediksi Kebangkrutan Perbankan Berdasarkan Model Altman's Z-Score pada PT. Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	Dependen= Prediksi Kebangkrutan Independen= X1= Modal Kerja / Total Aktiva X2 = Laba Ditahan / Total Aktiva X3 = Laba Sebelum Bunga dan Utang (%) X5 =Penjualan /Total Aktiva	Perhitungan indeks Z-Score keseluruhan pada PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2008 diperoleh nilai Z-Score untuk masing-masing tahun 0.471, 0.450, 0.421, 0.377. Hal ini berarti selama periode penelitian perusahaan berada dalam kondisi menghadapi ancaman kebangkrutan karena nilai Z-Score lebih kecil dari 1,2. Model Altman Z-Score tidak dapat diterapkan pada dunia perbankan Indonesia bertolak belakang khususnya untuk bank yang pengoperasiannya tanpa re- kapitalisasi.
3	Ria Effendi (2018)	Analisis Prediksi Kebangkrutan dengan Metode Altman, Springate, Zmijewski, Foster, dan Grover pada Emiten Jasa Transportasi	Dependen= Prediksi Kebangkrutan Independen= Metode Altman, Springate, Zmijewski, Foster, dan Grover	Hasil rata-rata tahun 2012 hingga 2016 dengan menggunakan metode Altman dan Springate semua sampel perusahaan jasa transportasi berpotensi mengalami kebangkrutan. Hasil rata-rata dengan menggunakan metode Zmijewski dari 5 sampel perusahaan hanya 1 perusahaan yang berpotensi mengalami kebangkrutan. Sementara itu, dengan menggunakan metode Foster hanya ada 3 perusahaan yang berpotensi mengalami kebangkrutan serta menggunakan metode Grover 2 perusahaan berpotensi mengalami kebangkrutan
4	Pasaman Silaban	Analisis Kebangkrutan dengan Menggunakan Model Altman Studi Kasus di Perusahaan Telekomunikasi	Dependen= Kebangkrutan Independen= X1= Working Capital to Total Asset Ratio X2 = Retained Earning to Total	Dari hasil penelitian PT XL Axiata, Tbk pada tahun 2010 – 2012 kondisi kesehatan perusahaan tidak baik, pada tahun 2010 perusahaan berada di zona abu, yang artinya kondisi keuangan perusahaan harus diperhatikan dengan seksama, kemudian pada tahun

			Asset Ratio X3 = EBIT to Total Asset Ratio X4 = Equity to Total Asset Ratio	berikutnya kondisi perusahaan semakin menurun hingga pada tahun 2011 – 2012 berada pada kondisi tidak sehat/bangkrut.
5	Endang Susilawati (2019)	Analisis Prediksi Kebangkrutan dengan Model Altman Z-Score Pada Perusahaan Semen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018	Dependen= Prediksi Kebangkrutan Independen=X1 = Modal Kerja / Jumlah Aktiva X2 = Saldo Laba / Jumlah Aktiva X3 = Laba Sebelum Bunga & Pajak / Total Aktiva X4 = Nilai Pasar Ekuitas / Total Kewajiban X5 = Penjualan / Total A	Berdasarkan hasil analisis Z-Score dan pembahasan menunjukkan bahwa dari empat perusahaan semen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia semuanya mengalami penurunan, dari perhitungan prediksi Z-Score hanya ada satu perusahaan saja yaitu PT. Indocement Tunggul Prakasa, Tbk yang bisa mempertahankan kondisi kesehatan perusahaannya. PT. Semen Baturaja Persero Tbk. dan PT Semen Indonesia Tbk, berada pada zona yang rawan yaitu masuk pada area abu-abu. Sedangkan PT Holcim Indonesia Tbk, merupakan perusahaan yang paling buruk kondisinya karena masuk dalam klasifikasi bangkrut, artinya perusahaan mengalami kesulitan keuangan yang akan berdampak pada kelangsungan perusahaan
6	Diana Novita	Analisis Tingkat Akurasi Model Altman Z-Score, Indeks Kepailitan, dan IN05 Sebagai Prediktor Kebangkrutan pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2015	Dependen= Kebangkrutan Independen= X1= Model Altman Z-Score X2= Indeks Kepailitan X3= Indeks IN05	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) terdapat perbedaan yang signifikan antara model Altman Z-Score, model Indeks Kepailitan, dan model Indeks IN05 pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di BEI. 2) Model yang memiliki akurasi paling baik berdasarkan uji post hoc adalah model Altman Z-Score dan berdasarkan tipe error model yang paling akurat adalah model Indeks IN05

7	Raffles W. Tambunan dan M.G. Wi Endang N.P	Analisis Prediksi Kebangkrutan Perusahaan Dengan Menggunakan Metode Altman (<i>Z-Score</i>) (Studi Pada Subsektor Rokok Yang Listing Dan Perusahaan Delisting Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2009 – 2013)	<p>Dependen= Prediksi Kebangkrutan</p> <p>Independen= X1 = Modal Kerja Bersih/Total Aktiva X2 = Laba Ditahan/Total Aktiva X3 = Laba Sebelum Bunga dan Pajak/Total Aktiva X4 = Nilai Pasar Saham/Nilai Buku Total Hutang X5 = Penjualan/Total Aktiva</p>	Tahun 2012, 1 perusahaan listing masuk dalam kategori rawan dan tahun 2013 masuk dalam kategori bangkrut, sedangkan 2 perusahaan lainnya selalu masuk dalam kategori sehat selama 5 tahun berturut – turut. Perusahaan delisting yang terdiri atas 3 perusahaan menunjukkan, terdapat 1 perusahaan yang pernah masuk dalam kategori rawan selama 2 tahun berturut – turut, sedangkan 3 tahun analisis lainnya masuk dalam kategori bangkrut. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat keakuratan metode Altman (<i>Z-Score</i>) tinggi.
8	Ming-Chang Lee	Business Bankruptcy Prediction Based on Survival Analysis Approach	<p>Dependen= Bankruptcy</p> <p>Independen= Logistik</p>	102 perusahaan diprediksi mengalami kebangkrutan dari 400 sampel perusahaan
9	Damara Krishnata, Septarina Prita, Sudarno	Analisis Potensi Kebangkrutan Perusahaan Menggunakan Metode Altman <i>Z-Score</i> pada Perusahaan Sektor Property & Real Estate yang Terdaftar di BEI	<p>Dependen= Potensi Kebangkrutan</p> <p>Independen= Net Working Capital to Total Assets, Retained Earning to Total Assets, Earning Before Interest and Taxes to Total Assets, Market Value of Equity to Book Value of Debt dan Sales to Total Assets.</p>	Hasil penelitian dengan sampel sebanyak 11 perusahaan, terdapat 3 perusahaan dengan kondisi krisis, 4 perusahaan dengan kondisi <i>grey area</i> , dan 4 perusahaan dengan kondisi sehat. Dengan demikian, diharapkan bagi perusahaan yang berada pada kondisi krisis dan <i>grey area</i> agar lebih koreksi dan dapat membenahi permasalahan yang ada guna mencapai kelangsungan hidup perusahaan yang lebih sehat kedepannya

10	Dinar Hakim Akbar, Jusmawi Bustan, Marieska Lupikawaty	Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Altman Z"-Score Pada PT Atlas Resources, Tbk Periode 2016-2018	Dependen= Prediksi Kebangkrutan Independen= X1= modal kerja/ total aset, X2=laba ditahan/ total aset, X3= EBIT/total aset, X4= nilai buku ekuitas/ total utang.	Berdasarkan hasil penelitian diperoleh perusahaan dengan nilai yang negatif, perusahaan dikategorikan berada dalam kondisi bangkrut selama tiga periode tersebut. Melalui kategori bangkrut tersebut menjelaskan bahwa perusahaan sedang mengalami kesulitan keuangan yang disebabkan oleh penumpukan piutang, penambahan utang, dan banyak anak perusahaan yang tidak beroperasi yang dapat menghasilkan laba bagi perusahaan.
----	--	--	--	---

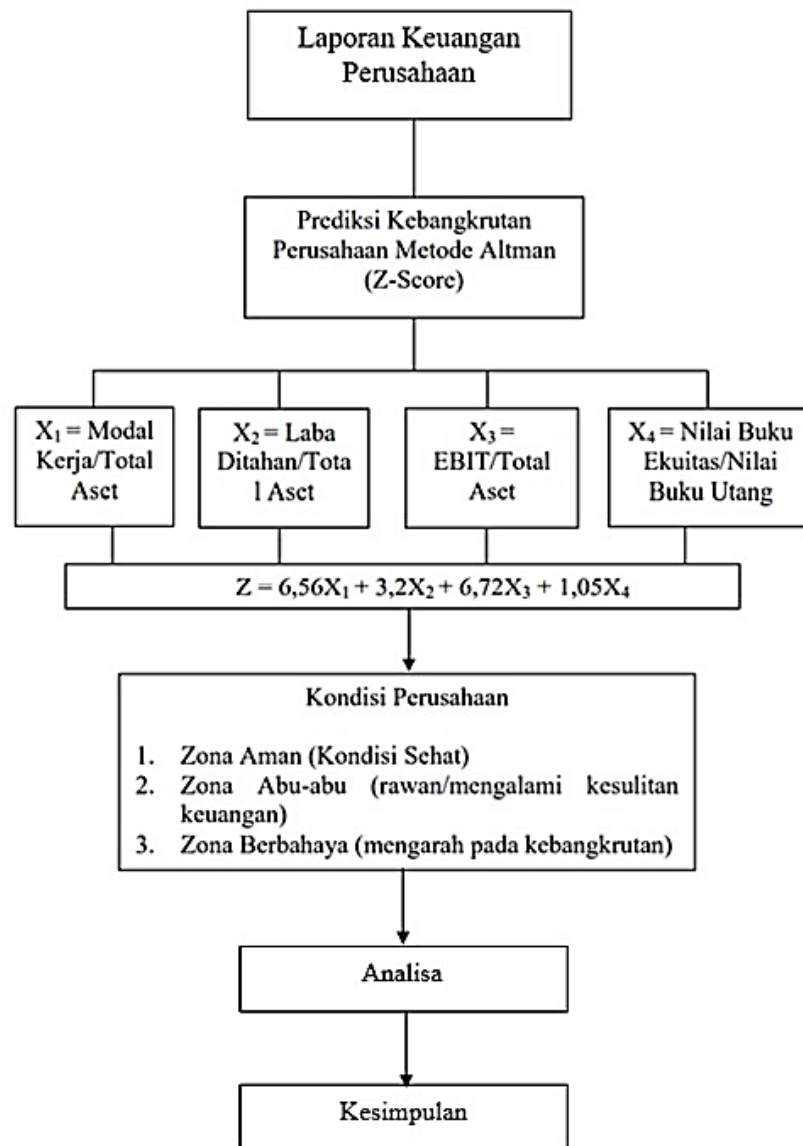
2.3 Kerangka Konseptual

Menurut Nursalam (2017) kerangka konsep penelitian merupakan abstraksi dari suatu realitas sehingga dapat dikomunikasikan dan membentuk teori yang menjelaskan keterkaitan antara variabel yang diteliti. Indikator penilaian dalam penelitian ini adalah laporan keuangan dari masing-masing sampel perusahaan. Berdasarkan pada laporan keuangan dapat diketahui rasio-keuangan yang menggambarkan kinerja keuangan perusahaan baik atau tidak.

Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Altman *Z-Score*, yang dapat memprediksi kebangkrutan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Metode Altman *Z-Score* Modifikasi menggabungkan 4 rasio keuangan yang umum diantaranya: rasio modal kerja/total aset (X1), rasio laba ditahan/total aset (X2), rasio EBIT (*Earning Before Interest and Tax*)/total aset (X3), dan rasio nilai buku ekuitas/nilai buku utang (X4).

Setelah mengetahui nilai dari keempat rasio indikator kebangkrutan perusahaan tersebut, hasil perhitungan dikombinasikan ke dalam rumus untuk mengetahui nilai *Z-Score* tiap- tiap perusahaan. Dari nilai *Z-Score* dapat diklasifikasikan tingkat potensi kebangkrutan perusahaan. Adapun klasifikasi tingkat kebangkrutan perusahaan berdasarkan *Z-Score* dikategorikan 3 (tiga): *distress*, *grey area*, dan Sehat. Apabila nilai $Z < 1,1$ artinya perusahaan dalam zona berbahaya yaitu mengalami kesulitan dalam keuangan sehingga berpotensi bangkrut; apabila hasil yang diperoleh $1,1 < Z < 2,6$ artinya perusahaan termasuk dalam kategori *grey area* dimana pada kondisi ini tidak dapat ditentukan apakah perusahaan sehat atau mengalami *distress*; dan apabila perolehan nilai $Z > 2,6$ artinya perusahaan berada pada zona aman dan tergolong sehat.

Adapun kerangka konsep dari penelitian ini dapat dijabarkan seperti gambar di bawah ini:



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan metode analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Sebagaimana dikemukakan oleh Nana Sudjana (1997:53) bahwa: “Metode penelitian deskriptif dengan pendekatan secara kuantitatif digunakan apabila bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan peristiwa atau suatu kejadian yang terjadi pada saat sekarang dalam bentuk angka- angka yang bermakna”. Selaras dengan pengertian diatas, Sugiyono (2005:21) menyatakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Sedangkan menurut Arikunto (2006) penelitian kuantitatif, sesuai dengan namanya banyak dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dari hasilnya. Dalam penelitian ini, data angka yang diperoleh berasal dari data laporan keuangan tahunan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2017-2019.

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

3.2.1 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Bursa Efek Indonesia pada perusahaan transportasi yang diakses melalui media internet dengan situs www.idx.co.id.

3.2.2 Waktu Penelitian

Waktu penelitian mulai bulan Maret 2021 sampai dengan selesai. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.1 Skedul Proses Penelitian

No	Kegiatan	Tahun					
		Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus
		2021	2021	2021	2021	2021	2021
1	Pengajuan Judul						
2	Penyusunan Proposal						
3	Seminar Proposal						
4	Perbaikan/Acc Proposal						
5	Pengolahan Data						
6	Penyusunan Skripsi						
7	Bimbingan Skripsi						
8	Sidang Meja Hijau						

Sumber: Hasil Olahan Peneliti (2021)

3.3 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

3.3.1 Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016). Pada penelitian ini, variabel dependen adalah prediksi kebangkrutan Altman Z-Score Modifikasi dan variabel independen rasio-rasio yang berada dalam model prediksi kebangkrutan Altman Z-Score Modifikasi.

3.3.2 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel dengan cara memberikan arti atau melakukan spesifikasi kegiatan

maupun memberikan suatu operasional yang diperlukan untuk variabel. Definisi operasional variabel dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 3.2

Tabel 3.2 Operasionalisasi Variabel

Variabel	Deskripsi	Paramater	Skala
Prediksi Kebangkrutan Altman Z-Score Modifikasi	Memprediksi kegagalan perusahaan dalam menjalankan operasi perusahaan untuk menghasilkan laba, dengan mengkombinasikan beberapa rasio keuangan. Skor yang dihasilkan dianggap dapat memprediksi kebangkrutan perusahaan, dengan skala bangkrut, <i>grey area</i> , dan tidak bangkrut.	$Z = 6,56X_1 + 3,2X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$	Nominal
X ₁	Digunakan untuk mengukur likuiditas perusahaan dengan membandingkan aset likuid bersih dengan total aset.	$X_1 = \frac{\text{Modal Kerja}}{\text{Total Aset}}$	Rasio
X ₂	Digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba ditahan dari total aktiva selama masa operasi perusahaan	$X_2 = \frac{\text{Laba Ditahan}}{\text{Total Aset}}$	Rasio
X ₃	Digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dari aktiva perusahaan, sebelum bunga dan pajak	$X_3 = \frac{\text{EBIT}}{\text{Total Aset}}$	Rasio
X ₄	Digunakan untuk mengukur tingkat pengelolaan sumber dana perusahaan	$X_4 = \frac{\text{Nilai Buku Ekuitas}}{\text{Nilai Buku Utang}}$	Rasio

3.4 Populasi dan Sampel / Jenis dan Sumber Data

3.4.1 Populasi

Populasi adalah jumlah keseluruhan dari individu atau satuan yang karakteristiknya hendak diteliti. Sugiyono (2016) menyatakan bahwa, “Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya”. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2019, yaitu sebanyak 44 populasi. Berikut daftar populasi perusahaan disajikan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 3.3
Populasi Penelitian

No	Kode Saham	Nama Perusahaan
1	AKSI	PT Maming Enam Sembilan Mineral Tbk
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk
3	BBRM	PT Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk
4	BIRD	PT. Blue Bird Tbk
5	BLTA	PT. Berlian Laju Tanker Tbk
6	BPTR	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk
7	BULL	PT Buana Listya Tama Tbk
8	CANI	PT Capitol Nusantara Indonesia Tbk
9	CMPP	PT. AirAsia Indonesia Tbk
10	DEAL	PT. Dewata Freightinternational Tbk
11	GIAA	PT Garuda Indonesia Tbk
12	HELI	PT Jaya Trishindo Tbk
13	HITS	PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk
14	IATA	PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk
15	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk
16	JAYA	PT Armada Berjaya Trans Tbk
17	KJEN	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk
18	LEAD	PT. Logindo Samudramakmur Tbk
19	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk
20	MBSS	PT Mitrahaftera Segara Sejati Tbk

Lanjutan tabel 3.3

21	MIRA	PT. Mira Internasional Resources Tbk
22	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
23	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
24	PPGL	PT Prima Globalindo Logistik Tbk
25	PSSI	PT. Pelita Samudera Shipping Tbk
26	PTIS	PT Indo Straits Tbk
27	PURA	PT Putra Rajawali Kencana Tbk
28	RIGS	PT. Rig Tenders Indonesia Tbk
29	SAFE	PT. Steady Safe Tbk
30	SAPX	PT Satria Antaran Prima Tbk
31	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk
32	SHIP	PT Sillomaritime Perdana Tbk
33	SMDR	PT. Samudera Indonesia Tbk
34	SOCI	PT Soechi Lines Tbk
35	TAMU	PT Pelayaran Tamarin Samudra
36	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk
37	TCPI	PT Transcoal Pacific Tbk
38	TMAS	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk
39	TNCA	PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk
40	TPMA	PT Trans Power Marine Tbk
41	TRJA	PT Transkon Jaya Tbk
42	TRUK	PT. Guna Timur Raya Tbk
43	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk
44	WINS	PT Wintermar Offshore Marine Tbk

Sumber: BEI, 2021

3.4.2 Sampel

Sampel merupakan bagian kecil dari populasi, yang dimana sampel tersebut memiliki karakteristik yang mirip dengan populasi itu sendiri. Menurut Soehartono (2004:57) sampel merupakan suatu bagian dari populasi yang akan diteliti dan dianggap dapat menggambarkan populasinya. Pengambilan sampel dalam dalam penelitian menggunakan *purposive sampling*, dimana populasi yang diambil adalah populasi yang memenuhi kriteria tertentu sesuai dengan yang

dikehendaki peneliti sehingga relevan dengan penelitian. Sampel dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi dengan kriteria sebagai berikut:

1. Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2019.
2. Perusahaan transportasi yang telah IPO pada tahun 2017
3. Laporan keuangan disajikan dalam mata uang rupiah.
4. Laporan keuangan disajikan per 31 Desember.
5. Perusahaan memiliki data lengkap untuk pengukuran seluruh rasio.

Hasil dari seleksi sampel berdasarkan kriteria telah ditentukan diuraikan pada tabel berikut ini:

Tabel 3.4
Seleksi Kriteria Sampel

Keterangan	Jumlah
Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2019.	44
Perusahaan transportasi yang belum IPO pada tahun 2017	(12)
Perusahaan yang laporan keuangannya disajikan dalam mata uang asing (selain mata uang rupiah)	(15)
Perusahaan yang laporan keuangannya tidak disajikan per 31 Desember.	(1)
Perusahaan yang tidak memiliki data lengkap untuk pengukuran seluruh rasio.	(2)
Jumlah perusahaan yang dijadikan sampel	14

Sumber: Data diolah, 2021

Berdasarkan kriteria- kriteria dalam pengambilan sampel diatas, maka terdapat 14 perusahaan yang dapat dijadikan sampel dalam penelitian ini. Berikut daftar perusahaan tersebut:

Tabel 3.5
Sampel Penelitian

No	Kode Saham	Nama Perusahaan
1	AKSI	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk
3	BIRD	PT. Blue Bird Tbk
4	CMPP	PT. AirAsia Indonesia Tbk
5	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk
6	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk
7	MIRA	PT. Mira Internasional Resources Tbk
8	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
9	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
10	SAFE	PT. Steady Safe Tbk
11	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk
12	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk
13	TMAS	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk
14	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

Sumber: BEI, 2021

3.4.3 Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yaitu data yang informasinya diperoleh secara tidak langsung dari perusahaan. Menurut Nur Indrianto dan Bambang Supomo (2013:143) data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara, diperoleh dan dicatat oleh pihak lain. Data sekunder dalam penelitian ini berasal dari hasil publikasi laporan keuangan perusahaan oleh Bursa Efek Indonesia, buku- buku referensi, dan literatur ilmiah lainnya yang berkaitan dengan bahasan penelitian. Jenis data yang diperoleh adalah data kuantitatif yang berupa angka- angka.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini berupa studi pustaka dan dokumentasi. Dalam studi pustaka peneliti mengumpulkan data- data pendukung seperti jurnal yang menunjang penelitian, buku- buku literatur, serta artikel. Dalam teknik dokumentasi data didapat dari dokumen laporan keuangan tahunan perusahaan yang diperoleh melalui media internet yang dipublikasikan oleh Bursa Efek Indonesia.

3.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif. Teknik analisis data ini bertujuan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan ataupun menggambarkan data yang terkumpul sebagaimana adanya data, tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum ataupun digeneralisasi (Sugiyono, 2007).

Data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini berupa data laporan keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2017-2019. Laporan keuangan menggambarkan kinerja perusahaan dalam suatu periode akuntansi. Laporan keuangan yang diteliti oleh peneliti adalah sebagai berikut:

- a. Laporan Laba Rugi (*Income Statement*)
- b. Laporan Perubahan Ekuitas (*Capital Statement*)
- c. Neraca (*Balance Sheet*)

Ketiga laporan keuangan diatas dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan. Model prediksi kebangkrutan yang digunakan dalam

penelitian ini adalah Model Altman *Z-Score* Modifikasi. Model ini menggunakan rumus atau formula yang memiliki bobot yang berbeda satu dengan lainnya, dengan rumus sebagai berikut:

$$Z = 6,56X_1 + 3,2X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$$

Berikut diuraikan secara rinci teknik analisis data yang digunakan penulis dalam penelitian :

1. Menghitung rasio- rasio keuangan perusahaan transportasi yang terdapat pada sampel penelitian. Terdapat 4 (empat) rasio keuangan yang akan dikombinasikan yaitu:
 - a. (X_1) = Modal Kerja terhadap Total Aset
 - b. (X_2) = Laba Ditahan terhadap Total Aset
 - c. (X_3) = Laba Sebelum Bunga dan Pajak (EBIT) terhadap Total Aset
 - d. (X_4) = Nilai Buku Ekuitas terhadap Total Utang
2. Menghitung nilai *Z-Score* dari setiap sampel penelitian.
3. Mengklasifikasin sampel penelitian berdasarkan kriteria penilaian dengan nilai *cut off* model Altman *Z-Score* Modifikasi.

Tabel 3.6
Kriteria titik *cut off* Model Altman *Z-Score* Modifikasi

Nilai Z	Kriteria Perusahaan
$Z < 1,1$	Bangkrut/ Zona Bahaya
$1,1 > Z <$	<i>Grey Area</i>
$Z > 2,6$	Tidak Bangkrut/ Zona Aman

Sumber: Data diolah, 2021

4. Menganalisis dan membuat kesimpulan kondisi keuangan perusahaan sektor transportasi.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

1. PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk

PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk didirikan pada tanggal 12 Februari 1990 dengan nama PT. Asia Kapitalindo, yang menjalani bidang usaha sebagai Perusahaan Efek. Perusahaan beberapa kali mengalami perubahan nama di tahun 2010 berubah menjadi PT. Majapahit Securities Tbk, di tahun 2015 berubah lagi menjadi PT. Majapahit Inti Corpora Tbk. Tanggal 13 Juli 2001, perusahaan melantai di bursa efek dengan melakukan penawaran umum saham perdananya sebanyak 165.000.000 lembar saham, dengan kode emiten AKSI. Sejak tahun 2019, Perusahaan merubah bidang usahanya ke perdagangan dan investasi, begitu juga namanya menjadi PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk.

2. PT. Adi Sarana Armada Tbk

PT. Adi Sarana Armada Tbk didirikan pada tanggal 17 Desember 1999 yang awalnya pendiriannya menggunakan nama PT. Quantum Megahtama Motor. Perusahaan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 2003, yang bergerak di bidang layanan jasa transportasi yang mencakup logistik juru mudi, penjualan mobil bekas, penyewaan kendaraan untuk korporasi, dan lain sebagainya. Pada tanggal 2 November 2012, perusahaan ini dengan kode emiten ASSA, mendapat pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan IPO kepada masyarakat sebanyak 1.360.000 lembar

saham. Penawaran Umum Perdana Saham ASSA dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada 12 November 2012.

3. PT. Blue Bird Tbk

PT. Blue Bird Tbk didirikan tanggal 29 Maret 2001 dan bergerak di bidang transportasi pengangkutan darat, jasa, perdagangan, perbengkelan, dan industri. Perusahaan melakukan penawaran umum perdana sebanyak 376.500.000 saham barunya dengan nilai nominal Rp 100 per saham di BEI, dan berlaku efektif pada tanggal 4 November 2014 dengan kode emiten BIRD.

4. PT. AirAsia Indonesia Tbk

PT. AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) yang sebelumnya dengan nama PT. Rimau Multi Putra Pratama Tbk didirikan pada tanggal 25 Juli 1989 adalah entitas yang bergerak di industri penerbangan domestik dan internasional. Tanggal 8 Desember 1994, CMPP melantai di Bursa Efek Indonesia dengan menawarkan sebanyak 20.000.000 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 2.450 per saham kepada masyarakat.

5. PT. Jasa Armada Indonesia Tbk

PT. Jasa Armada Indonesia Tbk atau biasa dikenal dengan kode emiten IPCM, adalah anak perusahaan dari PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang bergerak di bidang layanan angkutan laut, layanan maritim, dan penundaan kapal & pemanduan. CMPP didirikan pada tanggal 10 Juli 2013, dan tanggal 22 Desember 2017 secara resmi melantai di Bursa Efek Indonesia dengan menawarkan saham perdana sebanyak 1.215.506.500 saham dengan harga IPO ditetapkan Rp. 380 per saham.

6. PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk

PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk didirikan tanggal 26 Februari 2002 dan resmi tercatat di BEI pada tanggal 15 April 2014 dengan kode emiten LRNA. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa angkutan darat, sektor infrastruktur, dan penumpang umum. Penawaran Umum Perdana Saham LRNA sebanyak 150.000.000 saham dengan harga IPO ditetapkan Rp. 900 per saham.

7. PT. Mira Internasional Resources Tbk

PT. Mira Internasional Resources Tbk didirikan pada tanggal 24 April 1979 yang awalnya menggunakan nama PT. Mitra Rajasa Tbk. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa transportasi darat, serta melakukan investasi pada anak usaha di bidang jasa penunjang industri panas bumi, gas, dan minyak. Pada tanggal 6 Januari 1997, perusahaan ini dengan kode emiten MIRA, mendapat pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan IPO kepada masyarakat sebanyak 30.000.000 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 1.175 per saham. Penawaran Umum Perdana Saham ASSA dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada 30 Januari 1997.

8. PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk

PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) didirikan dan mulai melakukan kegiatan operasinya 5 Februari 1977 merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan laut, menjadi agen perantara dan pencari muatan, penyewaan kapal, konsultasi pelayaran, dan jasa penunjang angkutan laut lainnya. Tanggal 11 Oktober 2012, perusahaan ini melantai di Bursa Efek Indonesia dengan menawarkan saham kepada

masyarakat sebanyak 350.000.000 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 168 per saham kepada masyarakat

9. PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk

PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk dengan kode emiten PORT didirikan tanggal 29 Desember 2003 dan mulai melakukan kegiatan komersialnya 1 Juli 2004. Perusahaan ini yang bergerak di bidang jasa pelayanan bongkar barang dari dan ke kapal, dermaga, truk, tongkang, ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal. PORT saat ini mengoperasikan dan melakukan pengembangan dalam bidang terminal peti kemas, kargo, dan design memasok peralatan terminal. Tanggal 16 Maret 2017, perusahaan ini melantai di Bursa Efek Indonesia dengan menawarkan saham kepada masyarakat sebanyak 576.858.100 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 535,- per saham kepada masyarakat

10. PT. Steady Safe Tbk

PT. Steady Safe Tbk (SAFE) didirikan tanggal 21 Desember 1971 dengan menggunakan nama PT. Tanda Widjaja Sakti dan mulai melakukan kegiatan secara komersial tanggal 2 Oktober 1972. SAFE merupakan perusahaan yang bergerak di ruang lingkup bidang pengangkutan, perbengkelan, perdagangan, dan *real estate*. Kegiatan utama dari perusahaan ini adalah mengelola taksi dan bis dengan Steady Safe. Tanggal 15 Agustus 1994, perusahaan ini IPO di Bursa Efek Indonesia dengan menawarkan saham kepada masyarakat sebanyak 11.650.000 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 3.600 per saham kepada masyarakat.

11. PT. Sidomulyo Selaras Tbk

PT. Sidomulyo Selaras Tbk atau biasa dikenal dengan kode emiten SDMU, adalah perusahaan yang bergerak di bidang transportasi darat penyewaan *International Standard Organization* (ISO). SDMU didirikan pada tanggal 13 Januari 1993, dan memulai kegiatan komersialnya pada tahun yang sama yaitu 1993. Tanggal 12 Juli 2011 perusahaan ini secara resmi melantai di Bursa Efek Indonesia dengan menawarkan saham perdana sebanyak 237.000.000 saham dengan harga penawaran ditetapkan Rp. 225 per saham.

12. PT. Express Transindo Utama Tbk

PT. Express Transindo Utama Tbk didirikan pada tanggal 11 Juni 1981 yang awalnya menggunakan nama PT. Kasih Bhakti Utama. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa pengangkutan darat. Pada tanggal 22 Oktober 2012, perusahaan ini dengan kode emiten TAXI, mendapat pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan IPO kepada masyarakat sebanyak 1.051.280.000 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 560,- per saham. Penawaran Umum Perdana Saham ASSA dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada 2 November 2012.

13. PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk

PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk (TMAS) didirikan di Jakarta pada 17 September 1987, yang merupakan perusahaan pertama di Indonesia yang merintis pelayanan pengiriman barang dalam peti kemas melalui jalur laut. Tanggal 3 Juli 2003, perusahaan ini melantai di Bursa Efek Indonesia

dengan menawarkan sebanyak 451.000.000 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 550 per saham kepada masyarakat.

14. PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk didirikan pada tanggal 11 September 2001 yang juga dikenal dengan nama White Horse Group. Perusahaan ini bergerak di bidang transportasi darat penyediaan armada, penanganan bandara, bus sekolah, antar jemput karyawan, dan transportasi MICE (*Meeting, Incentive, Convention, Exhibition*). Pada tanggal 22 Mei 2007, perusahaan ini dengan kode emiten WEHA ini mendapat pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan IPO kepada masyarakat sebanyak 25.600.000 lembar saham dengan harga penawaran Rp. 245,-per saham. Penawaran Umum Perdana Saham ASSA dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada 31 Mei 2007.

4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Analisis Rasio Keuangan dengan Model Altman Z-Score Modifikasi

Dalam model Altman *Z-Score* Modifikasi ini terdapat 4 indikator rasio-rasio keuangan yang akan dikombinasikan dengan bobot nilai yang terdapat dalam rumus Altman *Z-Score* itu sendiri. Keempat rasio yang dapat memprediksi kebangkrutan perusahaan transportasi tersebut diantaranya: (1) Modal Kerja Terhadap Total Aset, (2) Laba Ditahan Terhadap Total Aset, (3) Laba Sebelum Bunga Dan Pajak (EBIT) Terhadap Total Aset, Dan (4) Nilai Buku Ekuitas Terhadap Total Utang. Berikut dijabarkan masing-masing nilai dari rasio keuangan berdasarkan data laporan keuangan perusahaan yang masuk dalam sampel penelitian:

1. Modal Kerja/Total Aset (Rasio X_1)

Rasio ini menunjukkan perbandingan modal kerja (aset lancar - utang lancar) terhadap total aset. Rasio likuiditas ini dapat mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan modal kerja dari keseluruhan aset yang dimiliki perusahaan, serta mengukur kemampuan perusahaan dalam menangani kewajiban keuangan jangka pendek. Modal kerja yang mengalami peningkatan dan stabil sangat dibutuhkan dalam aktivitas operasional perusahaan. Jika perusahaan dalam kesulitan keuangan, umumnya modal kerja perusahaan akan menurun lebih cepat dibanding total aset sehingga menyebabkan rasio juga menurun. Adapun perhitungan nilai variabel X_1 yaitu modal kerja terhadap total aset dari seluruh sampel penelitian sebagai berikut:

Tabel 4.1
Hasil Perhitungan Modal Kerja/Total Aset

No	Kode	Nama Perusahaan	2017	2018	2019
1	AKSI	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	0,494	0,113	0,172
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk	-0,139	-0,151	-0,121
3	BIRD	PT. Blue Bird Tbk	0,051	0,066	0,025
4	CMPP	PT. AirAsia Indonesia Tbk	-0,520	-0,825	-0,406
5	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	0,424	0,538	0,440
6	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	0,043	0,042	0,070
7	MIRA	PT. Mira Internasional Resources Tbk	0,238	0,322	0,084
8	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	0,223	0,250	0,210
9	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	0,160	0,173	0,121
10	SAFE	PT. Steady Safe Tbk	-0,696	-0,488	-0,463
11	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	0,021	0,013	-0,215
12	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk	-0,040	-0,870	-1,067
13	TMAS	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk	-0,138	-0,192	-0,142
14	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	-0,102	-0,102	-0,072

Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

Dari hasil perhitungan tabel 4.1 dapat dilihat bahwa, kemampuan masing-masing perusahaan dalam memenuhi kewajiban utang jangka pendeknya berbeda-

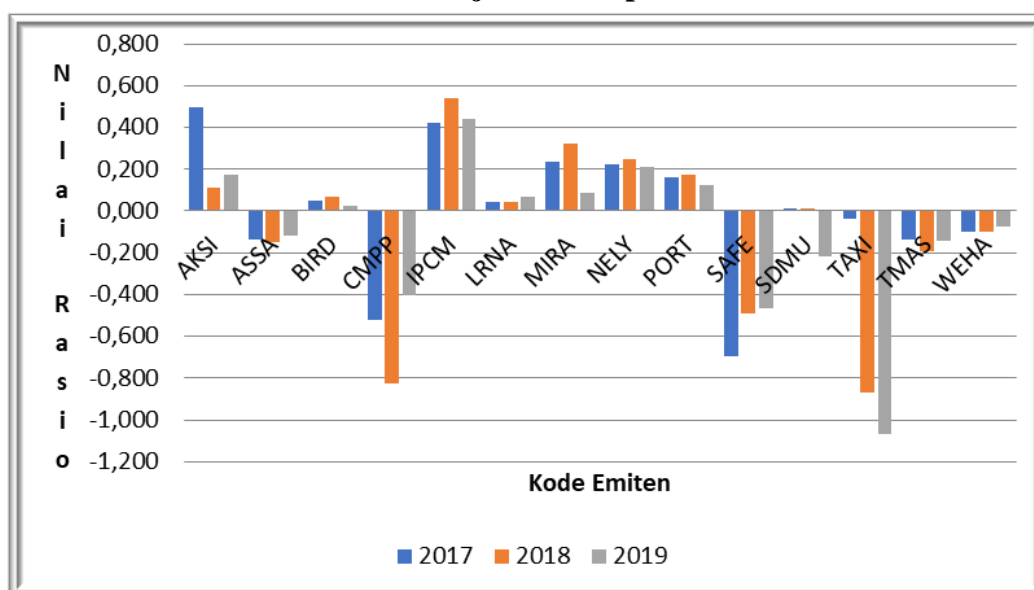
beda. Dapat diketahui bahwa terdapat 6 perusahaan yang memiliki likuiditas negatif selama tiga tahun berturut-turut. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. AirAsia Indonesia Tbk, PT. Steady Safe Tbk, PT. Express Transindo Utama Tbk, PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk. Likuiditas negatif yang dialami perusahaan dalam kurun waktu tersebut disebabkan oleh utang lancar perusahaan lebih besar dibanding aset lancar perusahaan. Hal tersebut mengindikasikan bahwa perusahaan mengalami permasalahan dalam modal kerja dimana tidak mampu melunasi kewajiban jangka pendeknya pada rentang tahun 2017-2019.

Terdapat 7 perusahaan yang mengalami fluktuasi rasio likuiditas. 5 perusahaan diantara pada tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami peningkatan likuiditas, namun pada tahun 2019 mengalami penurunan, tetapi tidak sampai pada nilai rasio yang negatif. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Blue Bird Tbk, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, PT. Mira Internasional Resources Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, dan PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk.

Disamping itu, 2 perusahaan yang diantaranya: PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk dan PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk pada tahun 2018 mengalami penurunan rasio likuiditas, dan pada tahun 2019 mengalami peningkatan. Fluktuasi ini menunjukkan bahwa perusahaan berupaya untuk menjaga ketersediaan modal kerja yang dibutuhkan perusahaan setiap tahunnya, namun cenderung masih tidak stabil. Sedangkan, PT. Sidomulyo Selaras Tbk mengalami penurunan rasio likuiditas setiap tahunnya, hingga tahun 2019 mencapai nilai rasio yang negatif.

Perkembangan rasio modal kerja terhadap total aset dari perusahaan transportasi periode tahun 2017 sampai dengan 2019 dapat dilihat pada grafik berikut ini:

Grafik 4.1
Rasio Modal Kerja Terhadap Total Aset



Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

2. Laba Ditahan/Total Aset (Rasio X_2)

Rasio ini merupakan rasio untuk mengukur profitabilitas perusahaan. Rasio ini menggambarkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba ditahan dari total aset perusahaan. Laba ditahan adalah keuntungan yang dihasilkan perusahaan dari aktivitas operasional namun tidak dibagikan kepada pemegang saham/ investor dalam bentuk deviden. Maka dari itu saldo laba ditahan merupakan gambaran dari cadangan laba/keuntungan yang disimpan untuk menambah modal yang dapat meningkatkan produktivitas perusahaan.

Adapun perhitungan nilai laba ditahan terhadap total aset yang merupakan nilai variabel X_2 dirincikan didalam tabel berikut ini:

Tabel 4.2
Hasil Perhitungan Laba Ditahan/Total Aset

No	Kode	Nama Perusahaan	2017	2018	2019
1	AKSI	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	-0,037	0,082	0,094
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk	0,080	0,090	0,097
3	BIRD	PT. Blue Bird Tbk	0,316	0,343	0,336
4	CMPP	PT. AirAsia Indonesia Tbk	-1,740	-2,195	-2,422
5	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	0,096	0,142	0,158
6	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	-0,108	-0,184	-0,213
7	MIRA	PT. Mira Internasional Resources Tbk	-3,457	-4,022	-3,677
8	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	0,304	0,348	0,383
9	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	0,141	0,141	0,183
10	SAFE	PT. Steady Safe Tbk	-15,867	-2,260	-2,173
11	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	-0,094	-0,150	-0,339
12	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk	-0,145	-0,884	-2,903
13	TMAS	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk	0,275	0,295	0,285
14	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	0,029	0,020	0,037

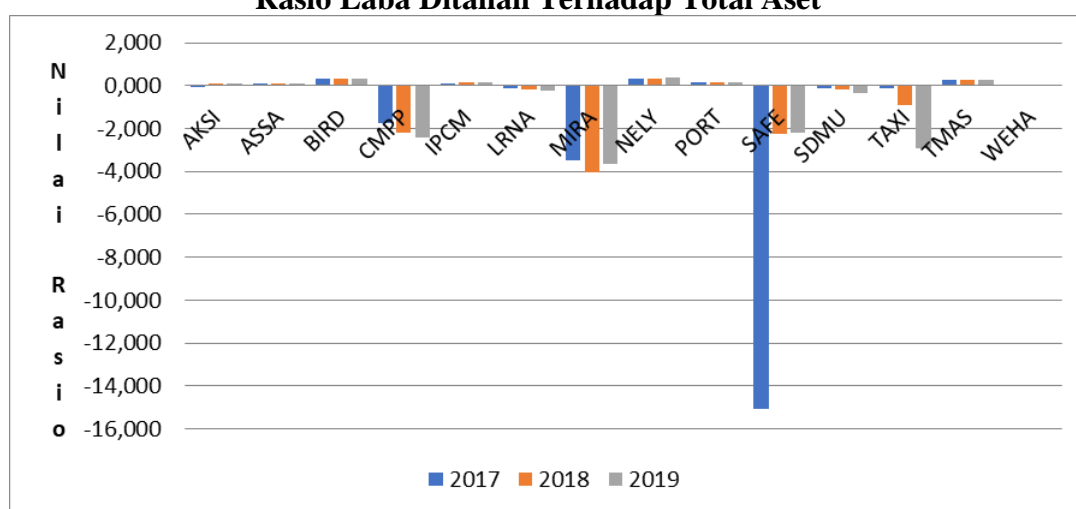
Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

Dari hasil perhitungan tabel 4.2 dapat dilihat bahwa terdapat 5 perusahaan yang mengalami peningkatan rasio profitabilitas setiap tahunnya dari periode 2017 sampai dengan 2019. Perusahaan tersebut diantaranya adalah: PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk, PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, dan PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk. Hal ini menandakan akumulasi laba ditahan perusahaan tersebut setiap tahunnya mengalami peningkatan. Disamping itu, terdapat 3 perusahaan yang mengalami fluktuasi rasio profitabilitas diantaranya: PT. Blue Bird Tbk dan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk pada tahun 2017 ke 2018 mengalami peningkatan profitabilitas, namun di tahun 2019 mengalami penurunan. Untuk PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk di tahun 2018, sempat mengalami penurunan profitabilitas dibanding tahun 2017, namun di tahun 2019 kembali mengalami peningkatan.

Adapun terdapat 6 perusahaan pada periode tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 terus menghasilkan profitabilitas yang negatif. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. AirAsia Indonesia Tbk, PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk, PT. Mira Internasional Resources Tbk, PT. Steady Safe Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, dan PT. Express Transindo Utama Tbk.

Perkembangan rasio laba ditahan terhadap total aset dari perusahaan transportasi periode tahun 2017 sampai dengan 2019 dapat dilihat pada grafik berikut ini:

Grafik 4.2
Rasio Laba Ditahan Terhadap Total Aset



Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

3. EBIT (*Earning Before Interest and Tax*)/Total Aset (Rasio X₃)

Rasio ini menunjukkan perbandingan *earning before interest and tax*/ EBIT terhadap total aset. Rasio profitabilitas ini dapat mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba sebelum bunga dan pajak yang dilihat dari keseluruhan aset/aktiva yang dimiliki perusahaan. Dikarenakan pada dasarnya tujuan utama perusahaan yaitu menghasilkan laba dari aset/aktivanya, rasio ini sangat sesuai dan sering digunakan dalam studi yang berhubungan tentang

menganalisis prediksi kebangkrutan perusahaan. Adapun perbandingan nilai laba sebelum bunga dan pajak terhadap total aset yang merupakan nilai variabel X_3 dirincikan didalam tabel berikut ini:

Tabel 4.3
Hasil Perhitungan EBIT/Total Aset

No	Kode	Nama Perusahaan	2017	2018	2019
1	AKSI	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	0,131	0,144	0,160
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk	0,095	0,088	0,072
3	BIRD	PT. Blue Bird Tbk	0,087	0,080	0,050
4	CMPP	PT. AirAsia Indonesia Tbk	0,012	-0,347	0,000044
5	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	0,123	0,088	0,085
6	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	-0,150	-0,102	-0,023
7	MIRA	PT. Mira Internasional Resources Tbk	0,024	0,036	0,025
8	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	0,069	0,118	0,110
9	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	0,083	0,031	0,043
10	SAFE	PT. Steady Safe Tbk	-0,076	0,044	0,151
11	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	-0,076	-0,066	-0,162
12	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk	-0,190	-0,237	-0,549
13	TMAS	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk	0,053	0,053	0,079
14	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	0,039	0,063	0,050

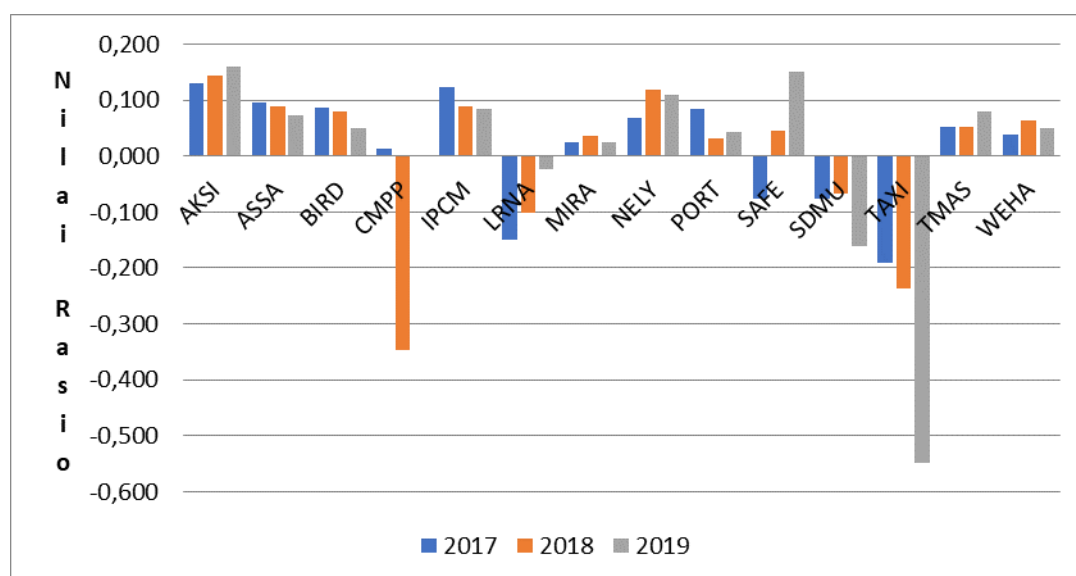
Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, terdapat 3 perusahaan yang selama aktivitas operasional perusahaannya berjalan mengalami kerugian (defisit) atau laba negatif selama 3 tahun berturut- turut. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, dan PT. Express Transindo Utama Tbk. Disamping itu juga, terdapat perusahaan dengan kode emiten SAFE yaitu PT. Steady Safe Tbk walaupun pada tahun 2017 mengalami defisit, pada tahun 2018 dan tahun 2019 perusahaan ini meraih peningkatan rasio profitabilitas. Sedangkan terdapat juga 3 perusahaan yang mengalami penurunan namun tetap menghasilkan rasio yang positif diantaranya: PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. Blue Bird Tbk, dan PT. Jasa Armada Indonesia Tbk.

Adapun sebanyak 3 perusahaan yang rasio profitabilitas perusahaannya mengalami fluktuasi dimana tahun 2018 mengalami kenaikan dibanding tahun sebelumnya, namun pada tahun 2019 kembali menurun, sehingga menghasilkan nilai X_3 yang tidak stabil. Perusahaan tersebut yaitu: PT. Mira Internasional Resources Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk. Kemudian untuk perusahaan dengan kode emiten CMPP dan PORT pada tahun 2018 mengalami penurunan profitabilitas dibanding tahun 2017, namun di tahun 2019 mengalami peningkatan laba sebelum bunga dan pajak. Untuk perusahaan dengan kode emiten AKSI dan TMAS yakni PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk dan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk, setiap tahunnya mengalami peningkatan rasio EBIT terhadap total aset.

Perkembangan rasio *Earning Before Interest and Tax* terhadap total aset dari perusahaan transportasi periode tahun 2017 sampai dengan 2019 dapat dilihat pada grafik berikut ini:

Grafik 4.3
Rasio EBIT Terhadap Total Aset



Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

4. Nilai Buku Ekuitas/Total Utang (Rasio X₄)

Rasio ini berguna untuk mengukur kemampuan *leverage* suatu perusahaan, yang artinya menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban/ utang dari nilai buku ekuitas. Nilai total utang didapat dari penjumlahan total utang jangka pendek dan total utang jangka panjang. Rasio ini dihitung dengan membandingkan nilai buku ekuitas terhadap total utang perusahaan. Adapun perhitungan nilai buku ekuitas terhadap total utang yang merupakan nilai variabel X₄ dirincikan didalam tabel berikut ini:

Tabel 4.4
Hasil Perhitungan Nilai Buku Ekuitas/Total Utang

No	Kode	Nama Perusahaan	2017	2018	2019
1	AKSI	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	2,570	0,665	0,666
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk	0,425	0,389	0,381
3	BIRD	PT. Blue Bird Tbk	3,110	3,115	2,682
4	CMPP	PT. AirAsia Indonesia Tbk	0,012	-0,220	0,084
5	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	2,850	8,821	5,400
6	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	4,688	6,090	6,299
7	MIRA	Pt. Mira Internasional Resources Tbk	1,576	2,325	2,006
8	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	12,338	8,308	7,061
9	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	1,013	0,823	0,852
10	SAFE	PT. Steady Safe Tbk	-0,454	-0,148	-0,126
11	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	0,684	0,503	0,307
12	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk	0,140	-0,315	-0,486
13	TMAS	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk	0,540	0,605	0,568
14	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	1,033	0,857	1,290

Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

Berdasarkan hasil perhitungan tabel diatas, diketahui bahwa rasio *leverage* milik PT. Steady Safe (SAFE) mendapat rasio yang negatif selama 3 tahun berturut-turut. Hal ini menandakan bahwa perusahaan tidak mampu dalam menjamin kewajiban/ utang yang harus dibayar dengan menggunakan ekuitas yang dimiliki. Untuk PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri

Tbk, dan PT. Sidomulyo Selaras Tbk nilai rasio yang perusahaan ini miliki setiap tahunnya terus mengalami penurunan, yang artinya kemampuan perusahaan ini untuk membayar kewajiban perusahaan menggunakan ekuitas setiap tahunnya mengalami penurunan. Sedangkan PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk mendapat nilai rasio yang terus meningkat setiap tahunnya. Untuk PT. AirAsia Indonesia Tbk, meskipun pada tahun 2018 mengalami penurunan hingga mencapai nilai rasio yang negatif, tetapi pada tahun 2019 bisa meraih nilai rasio solvabilitas yang positif. Hal tersebut berbanding terbalik pada PT. Express Transindo Utama Tbk yang pada tahun 2017 nilai rasio *leverage* perusahaan ini senilai 0,140 namun pada tahun 2018 dan tahun 2019 terus menurun mencapai rasio yang negatif dengan nilai -0,315 dan -0,486 berturut-turut.

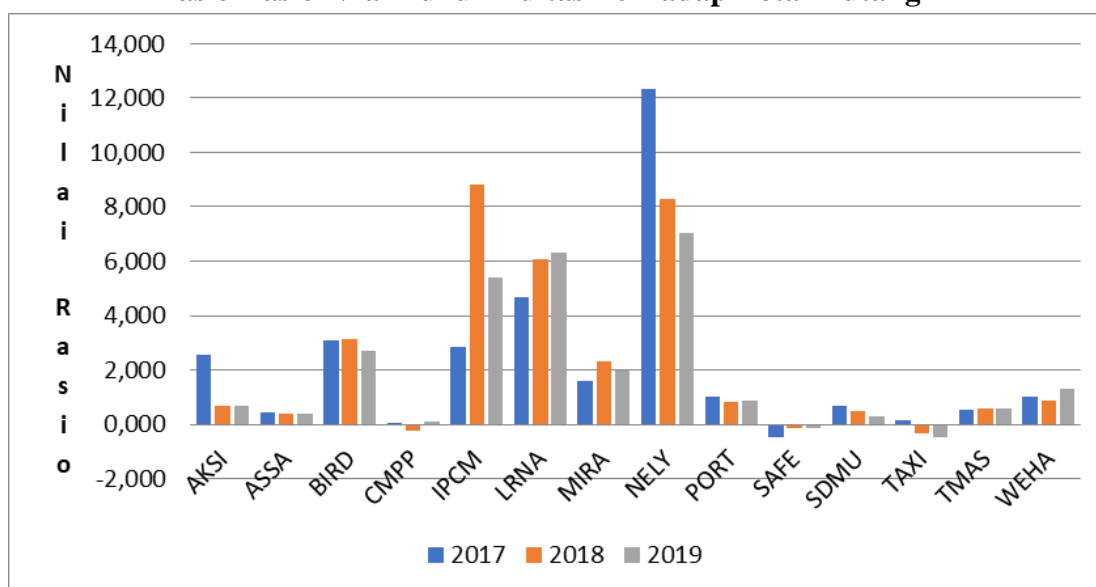
Adapun 7 perusahaan yang rasio *leverage* perusahaannya mengalami fluktuasi. 4 diantaranya pada tahun 2018 mengalami peningkatan nilai rasio *leverage* dibandingkan dengan tahun 2017, namun pada tahun 2019 mengalami penurunan. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Blue Bird Tbk, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, PT. Mira Internasional Resources Tbk, dan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk. Kemudian sisanya terdapat 3 perusahaan pada tahun 2018 mengalami penurunan nilai rasio *leverage*, tetapi pada tahun 2019 mengalami peningkatan nilai rasio. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk, PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.

Dari ke 14 sampel penelitian diatas, terdapat 5 perusahaan selama periode tahun penelitian yang nilai rasio X_4 lebih dari satu, yang menandakan bahwa nilai buku ekuitas lebih besar dari total utang. Hal ini mencerminkan bahwa

kemampuan perusahaan dalam menjamin kewajiban/ liabilitas yang harus dibayar dengan menggunakan ekuitas yang dimiliki sangat baik. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Blue Bird Tbk, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk, PT. Mira Internasional Resources Tbk, dan PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.

Perkembangan rasio nilai buku ekuitas terhadap total hutang dari perusahaan transportasi periode tahun 2017 sampai dengan 2019 dapat dilihat pada grafik berikut ini:

Grafik 4.4
Rasio Rasio Nilai Buku Ekuitas Terhadap Total Hutang



Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

4.2.2 Hasil Nilai Z-Score

Setelah memperoleh hasil perhitungan nilai dari ke-4 rasio keuangan, kemudian hasil nilai tersebut dimasukkan kedalam formula Altman Z-Score Modifikasi untuk mengetahui prediksi kebangkrutan dari setiap perusahaan transportasi tersebut, formulanya yaitu:

$$Z = 6,56X_1 + 3,2X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$$

Hasil nilai dari rasio X_1 , X_2 , X_3 , X_4 yang telah diuji ke dalam rumus Altman *Z-Score* Modifikasi kemudian akan dibagi dalam standar penilaian untuk menentukan prediksi kebangkrutan perusahaan transportasi. Standar penilaian sebagai berikut:

1. $Z < 1,1$ = Bangkrut/ Zona Bahaya
2. $1,1 > Z < 2,6$ = *Grey Area*
3. $Z > 2,6$ = Tidak Bangkrut/ Zona Aman

Berikut merupakan hasil perhitungan nilai *Z-Score* dari perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 disajikan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 4.5
Hasil Perhitungan *Z-Score* Perusahaan Transportasi Tahun 2017-2019

No	Perusahaan	Tahun	Analisis Altman Modifikasi	
			Z-Score	Keterangan
1	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	2017	6,706	Tidak Bangkrut
	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	2018	2,671	Tidak Bangkrut
	PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk	2019	3,205	Tidak Bangkrut
2	PT. Adi Sarana Armada Tbk	2017	0,429	Bangkrut
	PT. Adi Sarana Armada Tbk	2018	0,296	Bangkrut
	PT. Adi Sarana Armada Tbk	2019	0,400	Bangkrut
3	PT. Blue Bird Tbk	2017	5,201	Tidak Bangkrut
	PT. Blue Bird Tbk	2018	5,339	Tidak Bangkrut
	PT. Blue Bird Tbk	2019	4,393	Tidak Bangkrut
4	PT. AirAsia Indonesia Tbk	2017	- 8,884	Bangkrut
	PT. AirAsia Indonesia Tbk	2018	- 14,999	Bangkrut
	PT. AirAsia Indonesia Tbk	2019	- 10,327	Bangkrut
5	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	2017	6,912	Tidak Bangkrut
	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	2018	13,840	Tidak Bangkrut
	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	2019	9,628	Tidak Bangkrut

Lanjutan Tabel 4.5

6	PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk	2017	3,854	Tidak Bangkrut
		2018	5,396	Tidak Bangkrut
		2019	6,239	Tidak Bangkrut
7	PT. Mira Internasional Resources Tbk	2017	- 7,685	Bangkrut
		2018	- 8,069	Bangkrut
		2019	- 8,934	Bangkrut
8	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	2017	15,853	Tidak Bangkrut
		2018	12,269	Tidak Bangkrut
		2019	10,756	Tidak Bangkrut
9	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	2017	3,127	Tidak Bangkrut
		2018	2,655	Tidak Bangkrut
		2019	2,566	<i>Grey Area</i>
10	PT. Steady Safe Tbk	2017	-56,327	Bangkrut
		2018	-10,292	Bangkrut
		2019	- 9,108	Bangkrut
11	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	2017	0,005	Bangkrut
		2018	- 0,311	Bangkrut
		2019	- 3,261	Bangkrut
12	PT. Express Transindo Utama Tbk	2017	- 1,861	Bangkrut
		2018	-10,462	Bangkrut
		2019	-20,486	Bangkrut
13	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk	2017	0,896	Bangkrut
		2018	0,676	Bangkrut
		2019	1,113	<i>Grey Area</i>
14	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	2017	0,772	Bangkrut
		2018	0,719	Bangkrut
		2019	1,337	<i>Grey Area</i>

Sumber: Bursa Efek Indonesia, Data Diolah 2021

Dengan melihat hasil nilai *Z-Score* diatas menunjukkan hasil bahwa tahun 2017 terdapat 8 perusahaan diprediksi bangkrut yang ditandai dengan nilai hasilnya yang berada dibawah 1,1. Perusahaan berada di zona aman pada tahun 2017 sebanyak 6 perusahaan, ditandai dengan nilainya berada diatas 2,6. Tahun 2018 menunjukkan hasil yang sama dengan tahun 2017 yaitu terdapat 8 perusahaan diprediksi bangkrut, 6 perusahaan berada di zona aman. Sedangkan di tahun 2019 terdapat 6 perusahaan diprediksi bangkrut, 3 perusahaan berada di zona *grey area* ditandai dengan nilai *Z-Score* berada diantara 1,1 hingga 2,6, dan terdapat 5 perusahaan berada di zona aman.

Berikut disajikan persentase perbandingan prediksi kebangkrutan perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 dirincikan sebagai berikut:

Tabel 4.6
Persentase Prediksi Kebangkrutan Perusahaan Transportasi

Prediksi Kebangkrutan	Tahun		
	2017	2018	2019
Bangkrut	57,14%	57,14%	42,86%
<i>Grey Area</i>	0%	0%	21,43%
Tidak Bangkrut	42,86%	42,86%	35,71%

Sumber: Data Diolah, 2021

Tabel persentase diatas menunjukkan perusahaan transportasi yang berada pada zona bangkrut pada tahun 2017 sebesar 57,14%, begitu juga di tahun 2018 persentase prediksi kebangkrutan sama dengan tahun 2017. Sedangkan, pada tahun 2019 persentase perusahaan yang berada di zona bangkrut sedikit menurun menjadi 42,86%. Kemudian, pada tahun 2017 dan 2018 tidak ada perusahaan yang berada pada zona *grey area* tetapi pada tahun 2019 sebesar 21,43%. Perusahaan transportasi yang berada di zona aman atau tidak bangkrut, pada tahun 2017 dan 2018 persentasenya sebesar 42,86% dan pada tahun 2019 menurun menjadi 35,71%.

4.3 Pembahasan

Nurul (2011) menyatakan bahwa ketidakmampuan perusahaan untuk menghasilkan laba merupakan pertanda perusahaan sedang berada pada kondisi keuangan yang tidak baik dan berpotensi mengalami kebangkrutan. Sebagaimana pada pengertian *signalling* teori yang dikemukakan oleh Zulaecha & Mulvitasari (2019) yang menyatakan bahwa *signalling* teori menekankan pada pentingnya

informasi yang disampaikan perusahaan kepada pihak investor mengenai informasi keuangan yang nantinya akan dianalisis guna pengambilan keputusan. Maka, untuk mendapatkan informasi tersebut prediksi kebangkrutan sangat perlu dilakukan. Penelitian ini menggunakan model prediksi kebangkrutan Altman Z-Score Modifikasi. Menurut Anjum (2012) model prediksi ini memiliki ketepatan 90,9% dalam memprediksi bangkrut tidaknya berbagai jenis perusahaan.

Hasil dari penelitian terdahulu yaitu penelitian dari Susilawati (2019) Universitas Nurtanio “Analisis Prediksi Kebangkrutan dengan Model Altman Z-Score pada perusahaan semen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2018” bahwa hasil analisis *Z-Score* dan pembahasan menunjukkan PT. Indocement Tunggal Prakasa Tbk pada tahun 2012 sampai dengan tahun 2015 sempat mengalami peningkatan *Z-Score*, pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 mengalami penurunan, namun masih berada pada kondisi sehat atau zona aman. PT. Semen Baturaja Persero Tbk dan PT Semen Indonesia Tbk, berada pada zona *grey area*. Sedangkan PT Holcim Indonesia Tbk, merupakan perusahaan yang paling buruk kondisi keuangannya karena masuk dalam klasifikasi bangkrut, artinya perusahaan mengalami kesulitan keuangan yang akan berdampak pada kelangsungan perusahaan.

Sedangkan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis saat ini, yaitu prediksi kebangkrutan menggunakan Altman *Z-Score* Modifikasi pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode tahun 2017-2019, didapatkan bahwa pada tahun 2017 terdapat 8 perusahaan yang diprediksi bangkrut. Tahun 2018, hasilnya sama dengan tahun 2017 yaitu 8 perusahaan yang berada di zona bangkrut. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT.

AirAsia Indonesia Tbk, PT. Mira Internasional Resources Tbk, PT. Steady Safe Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, PT. Express Transindo Utama Tbk, PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk. Pada tahun berikutnya yaitu tahun 2019, perusahaan yang diprediksi mengalami kebangkrutan sedikit mengalami penurunan yakni sebanyak 6 perusahaan. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. AirAsia Indonesia Tbk, PT. Mira Internasional Resources Tbk, PT. Steady Safe Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, dan PT. Express Transindo Utama Tbk. Penurunan tersebut terjadi karena PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk nilai Z-Score kedua perusahaan tersebut mengalami peningkatan naik ke zona *grey area*.

Perusahaan- perusahaan yang diprediksi mengalami kebangkrutan diatas mengalami beberapa masalah dalam keuangan perusahaan diantaranya yaitu rasio modal kerja terhadap total aset. Menurut Syafrida (2015), modal kerja yang rendah akan berdampak pada produktivitas yang menurun, sehingga akan menyebabkan menurunnya profitabilitas yang dihasilkan. Rasio laba ditahan terhadap total aset yang dihasilkan oleh perusahaan yang berada pada zona bangkrut diatas juga menunjukkan nilai yang rendah bahkan beberapa perusahaan menghasilkan laba ditahan bernilai negatif. Pada rasio EBIT terhadap total aset juga mengalami penurunan nilai, menandakan perusahaan tidak mampu menghasilkan laba sebelum bunga dan pajak jika dilihat dari aset perusahaan yang dimiliki. Total utang perusahaan yang tinggi dan tidak diimbangi dengan peningkatan nilai ekuitas perusahaan juga merupakan masalah keuangan yang dialami oleh perusahaan diatas. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Altman, E.I.

Hotchkiss (2006) yang menyatakan bahwa perusahaan yang tidak mampu untuk melunasi hutang serta mengalami penurunan laba berpotensi mengalami kebangkrutan.

Hasil perhitungan model Altman *Z-Score* Modifikasi menunjukkan bahwa tidak ada perusahaan yang berada pada zona *grey area* pada tahun 2017 sampai dengan tahun 2018. Sedangkan pada tahun 2019 terdapat 3 perusahaan yang berada pada zona *grey area*. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk, PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk. Pada kondisi seperti ini perusahaan sedang mengalami masalah keuangan. Untuk keluar dari zona ini perusahaan harus ditangani dengan tepat, dan tergantung pada keputusan manajemen internal pihak perusahaan. Jika penanganannya tepat, maka perusahaan dapat selamat dari zona kebangkrutan.

Hasil perhitungan nilai *Z-Score* pada tahun 2017 yang mengklasifikasikan perusahaan transportasi yang berada pada zona aman sebanyak 6 perusahaan. Prediksi pada tahun 2018, hasilnya sama dengan tahun 2017 yaitu 6 perusahaan yang berada di zona aman. Perusahaan tersebut diantaranya: PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk, PT. Blue Bird Tbk, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, dan PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk. Sedangkan pada tahun 2019, perusahaan yang berada di zona aman dari potensi kebangkrutan sedikit mengalami penurunan yakni tersisa sebanyak 5 perusahaan. Penurunan tersebut terjadi karena PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk mengalami penurunan nilai *Z-Score* dan memaksa perusahaan tersebut turun peringkat di zona *grey area*.

Penulis akan membahas lebih rinci kondisi prediksi kebangkrutan dari masing-masing perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian sebagai berikut:

1. PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan dapat diketahui bahwa selama 3 tahun berturut-turut PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk diprediksi berada dalam zona aman atau tidak bangkrut. Nilai *Z-Score* yang diperoleh pada tahun 2017, 2018, 2019 secara berturut-turut yaitu 6,706, 2,671, dan 3,205. Meskipun pada tahun 2018 terjadi penurunan nilai *Z-Score* yang diakibatkan oleh penurunan rasio likuiditas yaitu modal kerja perusahaan dibanding tahun sebelumnya, namun nilai *Z-Score* tersebut masih berada diatas 2,6 dan masuk dalam kategori perusahaan yang kondisi keuangannya sehat. Hal tersebut juga didukung dengan laporan keuangan perusahaan yang menunjukkan adanya peningkatan setiap tahun dari total aset, laba ditahan, EBIT, dan nilai ekuitas perusahaan.

2. PT. Adi Sarana Armada Tbk

Berdasarkan pada hasil yang telah dirincikan diatas dapat diketahui selama 3 tahun berturut-turut periode penelitian, PT. Adi Sarana Armada Tbk diprediksi bangkrut. Prediksi tersebut sejalan dengan *trend* negatif modal kerja yang dihasilkan perusahaan setiap tahunnya yaitu pada tahun 2017 dengan nilai Rp. -458.728.806.881, pada tahun 2018 Rp. -613.480.279.875, dan pada tahun 2019 Rp. -587.731.277.509. Hasil ini menunjukkan aset lancar yang dimiliki perusahaan tidak mampu untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan ini.

Meskipun rasio X_2 yaitu laba ditahan terhadap total aset mengalami peningkatan pada tahun 2018 sebesar 0,288 dibanding tahun sebelumnya sebesar 0,257 dan tahun 2019 semakin naik sebesar 0,310, namun tidak bisa diimbangi dengan penurunan nilai X_3 yaitu rasio profitabilitas perusahaan dalam menghasilkan laba sebelum bunga dan pajak dari aset yang dimiliki, setiap tahunnya terus mengalami penurunan. Total utang perusahaan ini juga mengalami peningkatan setiap tahunnya dimana pada tahun 2017 sebesar 2,3 triliun, tahun 2018 sebesar 2,9 triliun dan pada tahun 2019 mencapai 3,5 triliun yang tentunya berdampak pada beban bunga pinjaman terhadap bank yang ditanggung perusahaan semakin tinggi. Dikutip dari CNBC Indonesia, peningkatan pinjaman disebabkan oleh investasi yang dilakukan perusahaan pada sektor jasa pengiriman yaitu Anteraja di tahun 2019. Sehingga nilai *Z-Score* PT. Adi Sarana Armada Tbk tidak dapat mencapai titik *cut off* pada zona aman.

3. PT. Blue Bird Tbk

Berdasarkan hasil nilai *Z-Score* yang diperoleh, perusahaan dengan kode emiten BIRD ini berada pada kategori perusahaan yang tidak bangkrut. Nilai *Z-Score* yang diperoleh pada tahun 2017, 2018, 2019 secara berturut-turut yaitu 5,201, 5,339, dan 4,393. Meskipun tak bisa dipungkiri bahwa perusahaan ini sangat tertekan dengan persaingan jasa transportasi *online* yang ditandai dengan penurunan laba operasional setiap tahunnya, namun BIRD terus berusaha berinovasi dengan peningkatan teknologi dalam meningkatkan pelayanan jasanya terhadap konsumen. Bukti nyata inovasi perusahaan tersebut untuk tetap bertahan di tengah persaingan yang ketat yaitu dengan

meluncurkan aplikasi pemesanan taxi secara online yaitu *My Blue Bird* di tahun 2017 serta menjalin kerjasama sama dengan PT. Gojek Indonesia.

Walaupun laba operasional perusahaan mengalami penurunan, tetapi akumulasi laba ditahan dari tahun 2017 sampai tahun 2019 menunjukkan peningkatan setiap tahunnya, yang artinya perusahaan memiliki tambahan laba yang dapat digunakan kembali untuk aktivitas operasional perusahaan, yang tentunya dapat meningkatkan kinerja keuangan. Selain itu, meskipun total utang perusahaan mengalami peningkatan setiap tahunnya, tetapi diimbangi dengan nilai ekuitas perusahaan yang juga semakin meningkat, hal ini menunjukkan perusahaan mampu memenuhi kewajibannya menggunakan total ekuitas yang dimiliki.

4. PT. AirAsia Indonesia Tbk

Berdasarkan perhitungan nilai *Z-Score* yang dilakukan, dapat diketahui bahwa PT. AirAsia Indonesia Tbk diprediksi mengalami kebangkrutan. Nilai *Z-Score* perusahaan ini bernilai negatif setiap tahunnya pada periode tahun penelitian yakni tahun 2017, 2018, 2019 yang secara berturut-turut dengan hasil -8,884, -14,999, dan -10,327. Prediksi tersebut sejalan dengan akumulasi laba ditahan setiap tahunnya selalu negatif, yang artinya perusahaan tidak memiliki laba yang dapat diputar kembali dalam kegiatan operasional perusahaan. Meskipun pendapatan meningkat, namun beban operasional perusahaan sangat tinggi yaitu adanya kenaikan bahan bakar pesawat yang meningkat setiap tahun.

Disamping itu, modal kerja yang dihasilkan perusahaan ini juga setiap tahunnya menunjukkan nilai yang negatif yaitu pada tahun 2017 Rp. -

1.606.918.973.738, pada tahun 2018 Rp. -2.346.545.266.810, dan pada tahun 2019 Rp. -1.061.348.400.801. Hasil ini menunjukkan aset lancar yang dimiliki perusahaan tidak mampu untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan ini. Sedangkan untuk total utang perusahaan ini juga terbilang besar dan tidak diimbangi dengan total ekuitas atau modal perusahaan, sehingga tidak dapat menanggung beban utangnya.

5. PT. Jasa Armada Indonesia Tbk

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, dapat diketahui bahwa selama 3 tahun berturut-turut PT. Jasa Armada Indonesia Tbk diprediksi berada dalam zona aman atau tidak bangkrut. Nilai *Z-Score* yang diperoleh pada tahun 2017, 2018, 2019 secara berturut-turut yaitu 6,912, 13,840, dan 9,628. Total utang yang dimiliki perusahaan setiap tahunnya mengalami penurunan, menandakan semakin berkurangnya beban yang ditanggung. Laba ditahan yang mengalami peningkatan yaitu pada tahun 2017 sebesar Rp. 130.417.047.000, tahun 2018 Rp. 165.143.457.000, dan pada tahun 2019 semakin meningkat sebesar Rp. 201.943.437.000. Peningkatan laba ditahan ini juga, didukung dengan peningkatan total aset perusahaan yang menandakan perusahaan mampu menghasilkan laba ditahan dari total aset yang dimiliki.

6. PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, dapat diketahui bahwa selama 3 tahun berturut-turut PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk diprediksi berada dalam zona aman atau tidak bangkrut. Nilai *Z-Score* yang diperoleh pada tahun 2017, 2018, 2019 secara berturut-turut yaitu 3,854, 5,396, dan 6,239. Pada laporan keuangan laba ditahan dan EBIT yang dihasilkan

perusahaan ini menunjukkan nilai negatif yang artinya, mengalami rugi setiap tahun. Penyebab kerugian salah satunya dikarenakan menurunnya jumlah penumpang yang menggunakan armada bus perusahaan yang berdampak pada penurunan pendapatan akibat persaingan dengan jasa transportasi *online*. Namun yang menopang perusahaan ini untuk tetap berada di zona aman dari kebangkrutan yaitu peningkatan rasio *leverage* setiap tahunnya, yaitu nilai buku ekuitas terhadap total utang perusahaan. Adapun nilai rasio *leverage* perusahaan ini yaitu selama 3 tahun berturut-turut yaitu: 4,922 ,6,394, dan 6,614. Nilai rasio tersebut lebih dari 1, yang menandakan bahwa nilai buku ekuitas lebih besar dari total utang. Hal ini mencerminkan bahwa kemampuan perusahaan dalam menjamin kewajiban yang harus dibayar dengan menggunakan ekuitas yang dimiliki sangat baik. Selain itu, modal kerja yang dimiliki setiap tahunnya mengalami peningkatan yang artinya perusahaan mampu mengelola pembiayaan operasional perusahaan dengan modal yang dimiliki.

7. PT. Mira Internasional Resources Tbk

Berdasarkan perhitungan nilai *Z-Score* yang dilakukan, dapat diketahui bahwa PT. Mira Internasional Resources Tbk diprediksi mengalami kebangkrutan. Nilai *Z-Score* perusahaan ini bernilai negatif setiap tahunnya pada periode tahun penelitian yakni tahun 2017, 2018, 2019 yang secara berturut-turut dengan hasil -7,685, -8,069, dan -8,934.

Akumulasi laba ditahan perusahaan setiap tahunnya selalu negatif yaitu pada tahun 2017 Rp. -1.291.451.644.206, pada tahun 2018 Rp. -1.290.051.164.169, dan pada tahun 2019 Rp. -1.292.341.866.953.

Perusahaan tidak memiliki laba yang dapat diputar kembali dalam kegiatan operasional perusahaan. Hal tersebut sejalan dengan rasio profitabilitas lainnya yakni laba ditahan terhadap total aset yang setiap tahunnya juga negatif menunjukkan perusahaan tidak mampu menghasilkan laba ditahan dari total aset yang dimiliki.

8. PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, dapat diketahui bahwa selama 3 tahun berturut-turut PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk diprediksi berada dalam zona aman atau tidak bangkrut. Nilai *Z-Score* yang diperoleh pada tahun 2017, 2018, 2019 secara berturut-turut yaitu 15,853, 12,269, dan 10,756. Laba ditahan yang dihasilkan mengalami peningkatan yaitu pada tahun 2017 sebesar Rp. 126.427.802.146, tahun 2018 Rp 165.009.497.251, dan pada tahun 2019 semakin meningkat sebesar Rp. 202.017.754.928. peningkatan laba ditahan ini juga, didukung dengan peningkatan total aset perusahaan yang menandakan perusahaan mampu menghasilkan laba ditahan dari total aset yang dimiliki. Disamping itu, rasio profitabilitas (*X3*) yang dihasilkan perusahaan juga menunjukkan peningkatan yang artinya perusahaan mampu menghasilkan laba dari aset perusahaan sebelum pembayaran bunga dan pajak.

9. PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk

Berdasarkan hasil perhitungan nilai *Z-Score* yang dapat diketahui hasil model Altman *Z-Score* Modifikasi perusahaan ini mengalami fluktuasi. Nilai *Z-Score* pada tahun 2017 yang sebesar 3,137 dan pada tahun 2018 sebesar 2,655 menunjukkan bahwa perusahaan berada pada zona aman atau tidak berpotensi mengalami kebangkrutan. Namun, pada tahun 2019 nilai *Z-Score*

semakin memburuk dan masuk pada zona *grey area* yang artinya, perusahaan tidak dapat ditentukan sehat atau mengalami kebangkrutan. Penurunan nilai *Z-Score* tersebut disebabkan karena modal kerja dan laba sebelum bunga dan pajak mengalami penurunan. Pada zona abu-abu ini, untuk dapat meningkatkan posisi di zona aman, semua tergantung kepada strategi dan keputusan manajemen perusahaan dalam meningkatkan kinerja keuangan yang lebih baik lagi.

10. PT. Steady Safe Tbk

Berdasarkan hasil nilai *Z-Score* yang diperoleh, PT. Steady Safe Tbk dinyatakan berpotensi mengalami kebangkrutan. Nilai *Z-Score* perusahaan ini bernilai negatif setiap tahunnya pada periode tahun penelitian yakni tahun 2017, 2018, 2019 yang secara berturut-turut dengan hasil -56,327, -10,292, dan -9,108. Sangat jauh untuk mencapai nilai *Z-Score* pada titik *cut off* klasifikasi perusahaan yang aman dari zona bangkrut, yang dimana nilainya harus lebih dari 2,6. Kondisi pada laporan keuangan perusahaan ini menunjukkan bahwa modal kerja yang dihasilkan setiap tahunnya selalu negatif yaitu pada tahun 2017 sebesar Rp. -33.570.355.176, pada tahun 2018 Rp. -169.810.961.231, dan pada tahun 2019 Rp. -165.527.012.319 yang artinya aset lancar yang dimiliki perusahaan tidak mampu untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan.

Total utang yang dimiliki meningkat setiap tahunnya, dimana pada tahun 2017 sebesar Rp. 88.300.631.879 dan pada tahun 2018 meningkat sangat tinggi hingga sebesar Rp. 408.464.934.762. Hal ini dikarenakan pada tahun 2018 perusahaan menambah aset tetap yaitu bis sebanyak 102 unit. Meskipun

terdapat penambahan bis yang diharapkan dapat menunjang kegiatan operasional, namun akumulasi laba ditahan perusahaan setiap tahunnya selalu negatif yaitu pada tahun 2017 Rp. -1.291.451.644.206, pada tahun 2018 Rp. -1.290.051.164.169, dan pada tahun 2019 Rp. -1.292.341.866.953, yang artinya perusahaan mengalami kerugian dan sangat berpotensi mengalami kebangkrutan.

11. PT. Sidomulyo Selaras Tbk

Berdasarkan perhitungan nilai *Z-Score* yang dilakukan, dapat diketahui bahwa PT. Sidomulyo Selaras Tbk diprediksi mengalami kebangkrutan. Nilai *Z-Score* perusahaan pada periode tahun penelitian yakni tahun 2017, 2018, 2019 yang secara berturut-turut dengan hasil 0,005, -0,311, dan -3,261. Akumulasi laba ditahan perusahaan setiap tahunnya selalu negatif yaitu pada tahun 2017 Rp. -25.938.917.292, pada tahun 2018 Rp. -38.305.017.423, dan pada tahun 2019 Rp. -73.864.317.381, yang artinya perusahaan tidak memiliki laba yang dapat diputar kembali dalam kegiatan operasional perusahaan. Pendapatan perusahaan juga mengalami penurunan dan semakin diperparah dengan melonjaknya beban pokok pendapatan yang ditanggung perusahaan. Disamping itu, *Earning Before Interest and Tax* yang dihasilkan perusahaan dari tahun 2017 sampai tahun 2019 bernilai negatif yang mencerminkan bahwa perusahaan tidak dapat menghasilkan laba sebelum bunga dan pajak dari aset yang digunakan, dan menyebabkan menurunnya kondisi keuangan perusahaan dan berpotensi mengalami kebangkrutan.

12. PT. Express Transindo Utama Tbk

Berdasarkan hasil nilai *Z-Score* yang diperoleh, PT. Express Transindo Utama Tbk dinyatakan berpotensi mengalami kebangkrutan. Nilai *Z-Score* perusahaan ini bernilai negatif setiap tahunnya pada periode tahun penelitian yakni tahun 2017, 2018, 2019 yang secara berturut-turut dengan hasil -1,861, -10,462, dan -20,486. Sangat jauh untuk mencapai nilai *Z-Score* pada titik *cut off* klasifikasi perusahaan yang aman dari zona bangkrut, yang dimana nilainya harus lebih dari 2,6. Kondisi pada laporan keuangan perusahaan ini menunjukkan bahwa modal kerja yang dihasilkan setiap tahunnya selalu negatif yaitu pada tahun 2017 sebesar Rp. -80.830.192.000, pada tahun 2018 Rp. -1.103.991.305.000, dan pada tahun 2019 Rp. -511.273.962.000 yang artinya aset lancar yang dimiliki perusahaan tidak mampu untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan.

Penurunan total aset perusahaan juga terjadi secara drastis di tahun 2019 dimana hanya menyisakan sebesar Rp.479.265.331.000 dimana, tahun 2018 total aset yang dimiliki sebesar Rp.1.269.024.960.000 dan tahun 2017 sebesar Rp. 2.010.013.010.000. Hal tersebut terjadi karena untuk menutupi cicilan utang kepada pihak kreditor, dengan menjual beberapa aset yang dimiliki. Namun upaya yang dilakukan perusahaan tersebut tidak mampu untuk menutupi semua kewajiban yang ditanggung TAXI. Tahun 2019, pihak BEI sempat menghentikan perdagangan saham perusahaan in, dikarenakan tidak mampu membayarkan kupon surat utang/ obligasi. Kemudian, laba ditahan setiap tahun perusahaan selalu negatif, yang artinya perusahaan tidak memiliki laba yang dapat diputar kembali dalam kegiatan operasional perusahaan, dan

berdampak tahun 2019 dimana perusahaan sepakat untuk tidak membagi deviden kepada pemegang saham.

13. PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk

Berdasarkan hasil perhitungan nilai *Z-Score* yang dapat diketahui hasil model Altman *Z-Score* Modifikasi perusahaan ini mengalami fluktuasi. Nilai *Z-Score* pada tahun 2017 yang sebesar 0,896, tahun 2018 semakin menurun di angka 0,676. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan berada pada zona bangkrut. Laporan keuangan perusahaan menunjukkan modal kerja yang dihasilkan setiap tahunnya selalu negatif yaitu pada tahun 2017 sebesar Rp. -404.081.000.000, pada tahun 2018 Rp -545.092.000.000, dan pada tahun 2019 Rp. -463.114.000.000 yang artinya aset lancar yang dimiliki perusahaan tidak mampu untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan.

Kemudian, pada tahun 2019 nilai *Z-Score* sedikit naik pada nilai 1,113, masuk pada zona *grey area*. Peningkatan zona ini terjadinya karena di tahun 2019, perusahaan mencoba memperbaiki kinerja keuangan yaitu pada nilai rasio profitabilitas. Laba sebelum bunga dan pajak terhadap total aset sedikit mengalami peningkatan. Namun, kondisi keuangan perusahaan masih mengalami masalah keuangan. Perusahaan tidak dapat ditentukan sehat atau mengalami kebangkrutan, tergantung kepada strategi dan keputusan manajemen perusahaan dalam meningkatkan kinerja keuangan yang lebih baik lagi.

14. PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

Berdasarkan hasil perhitungan nilai *Z-Score* yang dapat diketahui hasil model Altman *Z-Score* Modifikasi perusahaan ini mengalami fluktuasi. Nilai

Z-Score pada tahun 2017 yang sebesar 1,084, tahun 2018 semakin menurun di angka 0,900 yang menunjukkan bahwa perusahaan berada pada zona bangkrut. Laporan keuangan perusahaan menunjukkan modal kerja yang dihasilkan setiap tahunnya selalu negatif yaitu pada tahun 2017 sebesar Rp. -30.486.895.280, pada tahun 2018 Rp -33.702.174.701, dan pada tahun 2019 Rp. -19.345.269.619 yang artinya aset lancar yang dimiliki perusahaan tidak mampu untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan.

Kemudian, pada tahun 2019 nilai *Z-Score* sedikit naik pada nilai 1,354, masuk pada zona *grey area* namun tidak dapat mencapai kategori zona aman, yang dimana nilai *Z-Score* nya harus berada diatas 2,6. Pada zona abu-abu ini, perusahaan tidak dapat ditentukan sehat atau mengalami kebangkrutan, semua tergantung kepada strategi dan keputusan manajemen perusahaan dalam meningkatkan kinerja keuangan yang lebih baik lagi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Analisis yang digunakan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dalam penelitian ini menggunakan model altman *Z-Score* modifikasi. Hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya menyimpulkan bahwa pada tahun 2017, perusahaan transportasi yang diprediksi mengalami kebangkrutan sebanyak 8 perusahaan diantaranya: ASSA, CMPP, MIRA, SAFE, SDMU, TAXI, TMAS, dan WEHA. 6 perusahaan yang berada di zona aman yaitu: AKSI, BIRD, IPCM, LRNA, NELY, dan PORT. Tidak ada perusahaan yang berada pada zona *grey area*.

Tahun 2018, perusahaan transportasi yang diprediksi mengalami kebangkrutan hasilnya sama dengan tahun 2017 yaitu 8 perusahaan diprediksi mengalami kebangkrutan, 6 perusahaan yang berada di zona aman, dan tidak ada perusahaan yang berada pada zona *grey area*. Tahun 2019, perusahaan yang diprediksi mengalami kebangkrutan sedikit menurun yaitu sebanyak 6 perusahaan diantaranya: ASSA, CMPP, MIRA, SAFE, SDMU, dan TAXI. 3 perusahaan berada di zona *grey area* diantaranya yaitu: PORT, TMAS, dan WEHA. 5 perusahaan berada di zona aman/ tidak bangkrut diantaranya yaitu: AKSI, BIRD, IPCM, LRNA, dan NELY.

5.2 Saran

1. Pihak Perusahaan

Bagi perusahaan yang diklasifikasikan berada di zona aman, diharapkan tetap mempertahankan dan terus meningkatkan kinerja keuangan. Perusahaan yang diprediksi berada pada zona bangkrut dan *grey area* diharapkan untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerja keuangannya serta berhati-hati dalam pengambilan keputusan yang berkaitan dengan keuangan perusahaan. Perusahaan diharapkan melakukan inovasi-inovasi terbaru dalam pemasaran produk atau jasanya agar dapat bersaing dengan kompetitor lainnya, meningkatkan pelayanan yang dapat berdampak pada produktivitas yang meningkat.

2. Pihak Investor

Diharapkan agar hasil penelitian ini menjadi referensi bagi para investor dalam pengambilan keputusan sebelum berinvestasi dengan melihat prediksi potensi kebangkrutan dari setiap perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI

3. Bagi Penelitian Selanjutnya

Diharapkan untuk penelitian selanjutnya tidak hanya menggunakan Model Altman *Z-Score* Modifikasi untuk memprediksi kebangkrutan, namun dapat membandingkannya dengan model prediksi kebangkrutan lainnya seperti model Zmijewski, Springate, Grover, ataupun Foster serta juga memperpanjang periode penelitian agar dapat diperoleh hasil penelitian yang lebih baik dan akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Harjito, M. (2011). *Manajemen Keuangan, Edisi Kedua, Cetakan Pertama*. Yogyakarta: EKONISIA.
- Anita, M. S. (2017). *Analisis Prediksi Kebangkrutan Studi Kasus di Perusahaan Jasa Sub Sektor Restoran, Hotel, dan Pariwisata tahun 2011-2015*. Yogyakarta: Universitas Sanata Dharma.
- Anjum, S. (2012). Business bankruptcy prediction models : A significant study of the Altman ' s Z-score model. *Asian Journal of Management Research*, 212-219.
- Bosnia, T. (2018, April 3). *Rugi AirAsia Membengkak Jadi Rp 512M*. Diambil kembali dari CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20180403152347-17-9527/rugi-airasia-indonesia-membengkak-jadi-rp-512-m>
- BPS, B. P. (2019). *Statistik Indonesia 2019*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Br Barus, M. D., Asyrafy, H., Nababan, E., & Mawengkang, H. (2018, January). Routing and scheduling optimization model of Sea transportation. In IOP Conference Series: Materials Science and Engineering (Vol. 300, No. 1, p. 012011). IOP Publishing.
- Cahyono, W. A. (2013). Prediksi Kebangkrutan Perusahaan Pertambangan Batubara yang Listing di Bursa Efek Indonesia Periode 2010-2012 Dengan Menggunakan Analisis Model Z-Score Altman. *Jurnal Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya*.
- Carl S. Warren, J. M. (2017). *Pengantar Akuntansi 1 Adaptasi Indonesia Edisi 4*. Jakarta: Salemba Empat.
- Damara Krishnatama, S. P. (2019). Analisis Potensi Kebangkrutan Perusahaan Menggunakan Metode Altman Z-Score pada Perusahaan Sektor Property & Real Estate yang Terdaftar di BEI. *e-Journal Ekonomi Bisnis dan Akuntansi*, Volume VI (1) : 114-119.
- Dinar Hakim Akbar, J. B. (2020). Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Altman Z²-Score Pada PT Atlas Resources, Tbk Periode 2016-2018. *Jurnal Terapan Ilmu Ekonomi, Manajemen dan Bisnis*, Vol. 1 No. 2 .
- Fatmawati, M. (2012). Penggunaan The Zmijewski Model, The Altman Model, dan The Springate Model sebagai Prediktor Delisting. *Jurnal Keuangan dan Perbankan*, 16(1):56-65.
- Fitri Novalia, M. N. (2016). Pengaruh Konservatisme Akuntansi Dan Economic Value Added Terhadap Penilaian Ekuitas Perusahaan. *Jurnal Ilmiah Wahana Akuntansi*, Volume 11, No.2.
- Hani, S. (2015). *Teknik Analisa Laporan Keuangan*. Medan: UMSU PRESS.
- Harahap, D. S. (2007). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan, Cetakan ke-7*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

- Hotchkiss, A. d. (2006). *Corporate Financial Distress and Bankruptcy: Predict and Avoid Bankruptcy. Analyze and Invest in Distress Debt*. USA: John Wiley & Sons, Inc.
- Indonesia, I. A. (2004). *Standar Akuntansi Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Jogiyanto. (2007). *Sistem Informasi Keperilakuan. Edisi Revisi*. Yogyakarta: Andi Offset.
- K.R. Subramanyam, J. J. (2010). *Analisis Laporan Keuangan, Edisi Sepuluh*. Jakarta: Salemba Empat.
- Kasmir. (2013). *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*. Jakarta: PT Raja Grafindo.
- M.C.Lee. (2014). Business Bankruptcy Prediction Based on Survival Analysis . *International Journal of Computer Science & Information* , 2.
- Martiman, P. (1999). *Proses Kepailitan Menurut Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Tentang Kepailitan*. Jakarta: CV. Bandar Maju.
- Mukhlisah, N. (2011). Analisis Kebangkrutan Pada Perusahaan Property dan Real Estate yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal INTEKNA*, 191-203.
- Mukhlisah, N. (2011). Analisis Kebangkrutan Pada Perusahaan Property dan Real Estate Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal INTEKNA*, Nopember 2011 : 191–203.
- Munawir, S. (2010). *Analisis laporan Keuangan Edisi keempat. Cetakan Kelima Belas*. Yogyakarta: Liberty.
- Ningsih, S., & Permatasari, F. F. (2018). Analysis Method of Altman Z Score Modifications to Predict Financial Distress on The Company Go Public Sub Sector of The Automotive and Components. *International Journal of Economics, Business and Accounting Research (IJEBA)*, Vol-2, Issue-3.
- Novita, D. (2018). Analisis Tingkat Akurasi Model Altman Z-Score, Indeks Kepailitan, Dan Indeks In05 Sebagai Prediktor Kebangkrutan Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2015. *EcoGen*, Volume 1, Nomor 1.
- Nursalam. (2017). *Metode Penelitian Ilmu Keperawatan Ed. 4*. Jakarta: Salemba Medika.
- Pricilia Claudia Pangkey, I. S. (2018). Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman Dan Metode Zmijewski Pada Perusahaan Bangkrut Yang Pernah Go Public Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal EMBA*, 3178-3187.

- Rafles W.Tambunan, R. W. (2015). Analisis Prediksi Kebangkrutan Perusahaan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score(Studi Pada Subsektor Rokok yang Listing dan Perusahaan Delisting di BEI tahun 2009-2013). *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)*, Vol. 2 No. 1.
- Ramadhan, P. R., & Supraja, G. (2019, August). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Growth Income Pada Perusahaan Perkebunan Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. In Seminar Nasional Sains dan Teknologi Informasi (SENSASI) (Vol. 2, No. 1).
- Rialdy, N. (2017). Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score Pada PT. Adhi Karya (Persero) Tbk. *Jurnal Keuangan dan Bisnis*, Vol. 9, No. 1.
- Rudianto. (2013). *Akuntansi Manajemen Informasi untuk Pengambilan Keputusan Strategis*. Jakarta: Erlangga.
- Sari, A. K., Saputra, H., & Siahaan, A. P. U. (2017). Effect of Fiscal Independence and Local Revenue Against Human Development Index. *Int. J. Bus. Manag. Invent*, 6(7), 62-65.
- Sari, A. K., Saputra, H., & Ramadhani, U. (2020). The effect of socialization, tax examination and tax collection on pph at kpp pratama medan petisah. *Accounting and business journal*, 2(1), 71-75.
- Setiani, B. (2015). Prinsip-prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara. *Jurnal Ilmiah WIDYA*, volume 3 nomor 2 tahun 2015.
- Soehartono, I. (2004). *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Spence, M. (1973). Job Market Signaling. *The Quarterly Journal of Economics* , Vol. 87, No. 3. (Aug., 1973), pp. 355-374.
- Suharman, H. (2007). Analisis Risiko Keuangan untuk Memprediksi Tingkat Kegagalan. *Jurnal Imiah ASET*, Vol. 9, No. 1 Februari.
- Susilawati, E. (2019). Analisis Prediksi Kebangkrutan Dengan Model Alman Z-Score Pada Perusahaan Semen Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2018. *Fairvalue: Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*, VOL 2 NO 1 Juli 2019.
- Sutrisno. (2012). *Manajemen Keuangan Teori, Konsep dan Aplikasi*. Yogyakarta: EKONISIA.
- Syamsuddin, L. (2009). *Manajemen Keuangan Perusahaan: Konsep Aplikasi dalam: Perencanaan, Pengawasan, dan Pengambilan Keputusan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Thuku, A. I. (2013). Influence of Organizational Culture on Employee Performance: A Case. *International Journal of Economics and*, ISSN:2319-7064.

Toto, P. (2011). *Analisis Laporan Keuangan Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PPM.

Zulaecha, H. E. (2019). Pengaruh Likuiditas, Leverage, dan Sales Growth
Leverage, dan Sales Growth. *JMB : Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 8(1),
16–23.