**ANALISIS POTENSI *FINANCIAL DISTRESS* MASA PANDEMI COVID-19
(STUDI EMPIRIS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG
TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA)**

Deka Veronica¹

Universitas Muhammadiyah Jambi
dekaveronica28@gmail.com

Adi Putra²

Universitas Muhammadiyah Jambi
adiputra@umjambi.ac.id

Rian Dani³

Universitas Muhammadiyah Jambi
riandani0193@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk Mengetahui kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi pada masa pandemi covid 19 yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dalam tahun periode 2018 – 2021, dan Mengetahui Potensi Financial Distress Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI dalam tahun periode 2018 – 2021. Model yang digunakan adalah Model Altman Z-Score modifikasi. Sampel yang diambil yakni 5 Perusahaan Transportasi yang memiliki karakteristik utama yakni Perusahaan Transportasi penumpang (bukan logistik atau sewa) yang memiliki laporan keuangan selama periode penelitian. Data laporan keuangan Perusahaan diambil melalui website resmi Bursa Efek Indonesia. Altman Z-Score Modifikasi memiliki rumus persamaan $Z = 6,56 X_1 + 3,26 X_2 + 6,72 X_3 + 1,05 X_4$. Dengan kriteria penilaian $Z > 2,6$ artinya perusahaan berada dalam kategori *Safe Zones* yakni sehat. $1,1 < Z < 2,6$ di kategorikan dalam *Grey Zones* yang berarti meragukan. $Z\text{-Score} < 1,11$ yang berarti perusahaan dalam kategori *Distress* dan berpotensi mengalami kebangkrutan. Hasil dari penelitian ini berdasarkan perhitungan nilai Z-Score selama periode 2018-2021 menunjukkan bahwa dari data penelitian sebanyak lima Perusahaan Transportasi terdapat Tiga Perusahaan Transportasi yang berada dalam kondisi *Distress Zones* dalam artian mengalami kebangkrutan dan dua Perusahaan Transportasi yang berada dalam kondisi *grey Zones* atau rawan.

Kata Kunci: *Financial Distress*, Perusahaan Transportasi, Altman Z-Score, Kebangkrutan

ABSTRACT

This study aims to determine the financial performance of transportation companies during the Covid-19 pandemic that were listed on the Indonesia Stock Exchange in the 2018-2021 period, and to determine the potential financial distress of transportation companies listed on the IDX in 2018-2021. The research model was a modified Altman Z-Score. The samples were five transportation companies which had the main characteristics. They were not a logistics transportation companies but they were passenger transportation companies. Besides that, they had financial reports during this study period. The companies' financial report data were taken

through the official website of IDX. In this case, modified Altman Z-Score used the formula $Z = 6.56 X1 + 3.26 X2 + 6.72 X3 + 1.05 X4$. There were three categories of the company zones namely safe zone, gray zone, and distress zone. First, the assessment criteria where $Z > 2.6$ means that the company is in the safe zones category where the company had healthy financial distress. On the other hand, $1.1 < Z < 2.6$ is categorized in the gray zones which means the company had doubtful financial distress. Meanwhile, $Z\text{-Score} < 1.11$ means the company is in the distress category and has the potential to bankruptcy. The results of this study based on the calculation of the Z-Score value for the 2018-2021 period During the observation period, it can be found from the research data of five transportation companies, there were no transportation companies in the safe zone, there were two transportation companies in the gray zone, and there were three transportation companies in distress zones.

Keywords: Altman Z-Score, Bankruptcy, Financial Distress, Transportation Company

I. PENDAHULUAN

Financial distress merupakan kondisi yang menunjukkan tingkat keuangan perusahaan mengalami penurunan secara terus menerus yang dapat menyebabkan likuidasi atau pembubaran perusahaan. Ditambah lagi Perekonomian Indonesia masih belum pulih pasca pandemi covid 19. Selama masa pandemi, perekonomian Indonesia mengalami perlambatan yang dapat berpengaruh dalam perkembangan perekonomian secara nasional maupun internasional. Pasalnya karena adanya pandemi ini diterapkannya kebijakan pembatasan sosial yang membuat mobilitas masyarakat menjadi sangat terbatas dari mulaidilarangnya melakukan perjalanan keluar kota hingga berkumpul dalam jumlah besar. Dampak yang ditimbulkan dengan adanya pandemi Covid-19 ini adalah perubahan jumlah wisatawan baik nusantara maupun internasional. Perubahan wisatawan nusantara dari sebelum adanya pandemi Covid-19 dan sesudah terjadinya wabah pandemi Covid-19 tercatat pada data yang disajikan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2019 dengan jumlah total wisatawan nusantara yang melakukan perjalanan wisata di Indonesia dari 34 provinsi tercatat sebanyak 722.158.733 orang. Sedangkan pada tahun 2020 dimana Covid-19 sudah masuk ke Indonesia, total jumlah perjalanan wisatawan nusantara turun sekitar 203.569.771 dan menjadi 518.588.962 orang saja. Hampir setengah angka dari tahun 2019 turun pada 2020 yang mana sudah terjadi Covid-19. Salah satu Perusahaan yang berdampak dari permasalahan diatas adalah Perusahaan Transportasi dimana masyarakat dilarang berpergian jarak jauh secara bebas, serta pembatasan jumlah penumpang pada kendaraan umum dan juga dibatasi hanya 50% dari jumlah kursi agar penumpang bisa menjaga jarak dengan penumpang lain. sehingga perusahaan transportasi umum mengalami penurunan pendapatan dikarenakan berkurangnya penumpang. Perusahaan transportasi sangat harus diperhatikan agar tidak terjadi permasalahan keuangan yang dihadapi oleh perusahaan transportasi tersebut yang dapat mengakibatkan terjadinya *Financial Distress*.

Financial Distress adalah suatu konsep luas yang terdiri dari beberapa situasi dimana suatu perusahaan menghadapi masalah kesulitan keuangan, istilah umum untuk menggambarkan istilah tersebut adalah kebangkrutan. Menurut (Gamayuni, 2011), *financial Distress* adalah kondisi sulit keuangan atau likuiditas yang merupakan awal dari terjadinya kebangkrutan di sebuah perusahaan. Apabila hal ini tidak segera diatasi maka perusahaan akan sulit keluar dari kondisi kesulitan keuangan karena semakin berkurangnya jumlah investor yang mau menanamkan modalnya. *Financial Distress* merupakan suatu kondisi yang sangat dihindari oleh seluruh perusahaan, dimana seluruh perusahaan berusaha untuk memaksimalkan kinerjanya agar dapat terhindar dari kondisi kesulitan keuangan. *Financial Distress* dapat menjadi ancaman bagi kebangkrutan suatu perusahaan, oleh karena itu perusahaan yang dapat melakukan prediksi kondisi *financial Distress* akan menjadi bermanfaat bagi perusahaan untuk dapat lebih meningkatkan kinerjaperusahaannya.

Salah satu cara yang dapat dilakukan untuk memprediksi kondisi *financial Distress* perusahaan adalah dengan menganalisis laporan keuangan perusahaan. Laporan keuangan diartikan sebagai alat utama untuk mengkomunikasikan informasi keuangan kepada pihak-pihak diluar perusahaan. Apabila perusahaan memperoleh laba dalam jangka waktu yang panjang, maka kinerja perusahaan tersebut baik karena bisa menghasilkan keuntungan. Tetapi bila perusahaan mengalami kerugian secara terus-menerus, maka kinerja perusahaan tersebut harus dipertanyakan, karena tidak menghasilkan keuntungan dan harus dicari sebabnya agar jangan sampai terjadi *financial Distress* berkelanjutan. Analisis Z-Score Altman merupakan salah satu teknik statistik yang digunakan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan. Metode Altman dikembangkan oleh seorang peneliti kebangsaan Amerika Serikat yang bernama Edward I. Altman pada pertengahan 1960, dengan menggunakan rasio –rasio keuangan (Goyal et al., 2021) Analisis Z-Score merupakan suatu persamaan yang dapat memprediksikan tingkat kebangkrutan atau tingkat kesehatan perusahaan. Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu: 1. Bagaimana Kinerja Keuangan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi pada masa pandemi covid 19 yang terdaftar di BEI dalam tahun periode 2018 – 2021? 2. Bagaimana Potensi Financial Distress pada masa pandemic covid 19 pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI dalam tahun periode 2018 – 2021?

Dengan demikian, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah (1) Mengetahui Kinerja Keuangan pada masa pandemic covid 19 pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI dalam tahun periode 2018 – 2021, (2) Mengetahui Potensi Financial Distress pada masa pandemi covid 19 Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI dalam tahun periode 2018 – 2021.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Manajemen Keuangan

Menurut (Kariyoto, 2018) Manajemen keuangan merupakan integrasi dari seni dan ilmu yang mencermati dan menganalisa tentang upaya seorang manajer financial dengan menggunakan seluruh SDM perusahaan untuk mencari dana, mengelola dana dan membagi dana dengan tujuan mampu memberikan laba.” Menurut (Fahmi irham, 2018) manajemen keuangan adalah gabungan ilmu dan seni yang membahas, mengkaji dan menganalisa tentang bagaimana seorang manajer keuangan yang mempergunakan seluruh sumber daya perusahaan guna mencari dana, mengelola dana, serta membagi dana dan bertujuan agar mampu memberikan laba dan kemakmuran para pemegang saham dan keberlanjutan usaha bagi perusahaan.

Fungsi manajemen Menurut (Musthafa, 2017) bahwa fungsi manajemen keuangan di bagi menjadi tiga yaitu :

1. Fungsi Pengendalian Likuiditas
 - a. Perencanaan aliran kas (forecasting cash flow): agar selalu tersedia uang tunai atau uang kas untuk memenuhi pembayaran apabila setiap saat diperlukan
 - b. Pencarian dana (raising of funds) dari luar atau dari dalam perusahaan: agar diperoleh dan yang biayanya lebih murah dan tersedianya dana apabila setiap saat diperlukan.
 - c. Menjaga hubungan baik dengan Lembaga keuangan (misalnya dengan perbankan): untuk memenuhi kebutuhan dana apabila diperlukan oleh perusahaan pada saat-saat tertentu.
2. Fungsi Pengendalian Laba
 - a. Pengendalian biaya (cost control): menghindari biaya yang tidak perlu dikeluarkan atau pemborosan.
 - b. Penentuan harga (pricing): agar harga tidak terlalu mahal dibandingkan dengan harga barang sejenis dari pesaing.
 - c. Perencanaan laba (profit planning): agar dapat diprediksi keuntungan yang diperoleh pada periode yang bersangkutan sehingga dapat merencanakan kegiatan yang lebih baik pada periode mendatang. (Kasmir, 2009)
3. Fungsi Manajemen
 - a. Dalam pengendalian laba atau likuiditas, manajer keuangan harus bertindak sebagai manajer dan sebagai pengambil keputusan (decision maker) sehingga manajer keuangan dapat mengambil langkah-langkah 25 keputusan yang menguntungkan bagi perusahaan.
 - b. Melakukan manajemen terhadap aktiva dan manajemen terhadap dana. Dalam hal

ini fungsi manajemen seperti perencanaan (planning), pengorganisasian (organizing), pengarahan (actuating), dan pengendalian (controlling) yang sangat diperlukan bagi seorang manajer keuangan, terutama fungsi perencanaan, pengarahan, pengarahan, dan pengendalian.

Berdasarkan definisi fungsi manajemen keuangan peneliti berpendapat bahwa seorang manajer keuangan agar dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan oleh perusahaan harus menguasai fungsi-fungsi manajemen keuangan secara maksimal.

Tanggung jawab Manajemen Keuangan

Tugas utama manajer keuangan yaitu membuat perencanaan tentang pengadaan dan pengalokasian dana guna memaksimalkan nilai perusahaan. Di mana di dalamnya menyangkut kegiatan sebagai berikut:

1. Peramalan dan Perencanaan Manajer keuangan harus berhubungan dengan para eksekutif yang lain dalam memprediksi masa depan perusahaan.
2. Keputusan Investasi dan Pembiayaan Manajer keuangan harus berhubungan dengan para eksekutif yang lain dalam memprediksi masa depan perusahaan. Sumber dana yang dapat digunakan untuk meningkatkan pertumbuhan perusahaan adalah modal internal dan eksternal.
3. Pengkoordinasian dan Pengendalian Manajer keuangan juga harus dapat bersikap kooperatif atau bekerjasama dengan eksekutif bidang lain agar perusahaan dapat beroperasi seefisien mungkin.

Kinerja Keuangan

Kinerja keuangan dalam konteks dunia usaha mengandung pengertian yang sangat luas. Pengertian kinerja keuangan menurut (Ikatan Akuntansi Indonesia, 2007) adalah kemampuan perusahaan dalam mengelola dan mengendalikan sumber daya yang dimilikinya. Kinerja keuangan merupakan gambaran dari pencapaian keberhasilan perusahaan dapat diartikan sebagai hasil yang telah dicapai atas berbagai aktivitas yang telah dilakukan. Dapat dijelaskan bahwa kinerja keuangan adalah suatu analisis yang dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu perusahaan telah melaksanakan dengan menggunakan aturan-aturan pelaksanaan keuangan secara baik dan benar (Fahmi, 2012). Menurut Rudianto (2013) kinerja keuangan adalah hasil atau prestasi yang telah dicapai oleh manajemen perusahaan dalam menjalankan fungsinya mengelola aset perusahaan secara efektif selama periode tertentu. Kinerja keuangan sangat dibutuhkan oleh perusahaan untuk mengetahui dan mengevaluasi sampai dimana tingkat keberhasilan perusahaan berdasarkan aktivitas keuangan yang telah dilaksanakan. Dari sejumlah

pengertian kinerja keuangan di atas, dapat diambil kesimpulan sederhana bahwa kinerja keuangan merupakan pencapaian prestasi perusahaan pada suatu periode yang menggambarkan kondisi kesehatan keuangan perusahaan dengan indikator kecukupan modal, likuiditas dan profitabilitas.

Penilaian Kinerja Keuangan

Menurut (Masita & Purwohandoko, 2020) penilaian kinerja keuangan yaitu penentuan efektivitas operasional, organisasi, dan karyawan berdasarkan sasaran, standar dan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya secara periodik. Pengukuran kinerja diaplikasikan perusahaan untuk melaksanakan perbaikan atas kegiatan operasionalnya supaya bisa bersaing dengan perusahaan lain. Untuk investor, informasi mengenai kinerja keuangan perusahaan dapat digunakan untuk melihat apakah mereka akan mempertahankan investasi mereka di perusahaan tersebut atau mencari alternatif lain. Informasi kinerja keuangan perusahaan dapat dimanfaatkan untuk hal-hal sebagai berikut:

1. Untuk mengukur prestasi yang dicapai oleh suatu organisasi dalam suatu periode tertentu yang mencerminkan tingkat keberhasilan pelaksanaan kegiatannya.
2. Dapat digunakan sebagai dasar penentuan strategi perusahaan untuk masa yang akan datang.
3. Memberi petunjuk dalam pembuatan keputusan dan kegiatan organisasi pada umumnya dan divisi atau bagian organisasi pada khususnya.
4. Sebagai dasar penentuan kebijaksanaan penanaman modal agar dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas perusahaan.

Tujuan pengukuran kinerja keuangan

Tujuan pengukuran kinerja keuangan sangat penting untuk diketahui karena pengukuran yang dilakukan dapat mempengaruhi perilaku pengambilan keputusan dalam perusahaan. Ada empat tujuan dilaksanakannya pengukuran kinerja keuangan perusahaan (Munawir, 2010) yakni untuk:

1. Mengetahui tingkat likuiditas, yaitu kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan yang harus segera diselesaikan pada saat ditagih.
2. Mengetahui tingkat solvabilitas, yaitu kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya apabila perusahaan tersebut dilikuidasi, kewajiban keuangan yang dimaksud mencakup keuangan jangka pendek maupun jangka panjang.
3. Mengetahui tingkat profitabilitas atau rentabilitas, yaitu kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu dengan menggunakan aktiva atau modal secara produktif.

4. Mengetahui tingkat stabilitas, yaitu kemampuan perusahaan dalam menjalankan dan mempertahankan usahanya sehingga tetap stabil. Kemampuan yang dimaksud diukur dari kemampuan perusahaan membayar pokok hutang dan beban bunga tepat pada waktunya. Dengan tujuan tersebut, penilaian kinerja keuangan mempunyai beberapa peranan bagi perusahaan.

Jenis - Jenis Rasio Keuangan

Menurut(Kasmir, 2019) rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dengan komponen dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada di antara laporan keuangan. Kemudian angka yang diperbandingkan dapat berupa angka angka dalam satu periode maupun beberapa periode. Rasio keuangan perusahaan diklasifikasikan menjadi empat kelompok, yaitu :

1) Rasio Likuiditas

Menurut Kasmir (2019) Rasio likuiditas atau sering juga disebut dengan nama rasio modal kerja merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan. Caranya adalah dengan membandingkan komponen yang ada di neraca, yaitu total aset lancar dengan total passiva lancar (utang jangka pendek). Penilaian dapat dilakukan untuk beberapa periode sehingga terlihat perkembangan likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu. Jenis-jenis rasio likuiditas adalah sebagai berikut:

1. Rasio Lancar (Current Ratio)

Rasio lancar atau current ratio menurut(Kasmir, 2019) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayarkewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain, seberapa banyak aset lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Rumus untuk mencari rasio lancar atau current ratio yang dapat digunakan adalah sebagai berikut:

Rumus Rasio Lancar

$$\frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang Lancar}}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

2. Rasio Cepat (Quick Ratio)

Rasio cepat (Quick Ratio) atau rasio sangat lancar atau acid test ratio menurut Kasmir (2019) merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi atau membayar kewajiban atau utang lancar (utang jangka pendek) dengan aset lancar tanpa memperhitungkan nilai persediaan (inventory). Artinya mengabaikan nilai

Persediaan, dengan cara dikurangi dari total aset lancar. Hal ini dilakukan karena persediaan dianggap memerlukan waktu relatif lebih lama untuk diuangkan, apabila perusahaan membutuhkan dana cepat untuk membayar kewajibannya dibandingkan dengan aset lancar lainnya. Rumus untuk mencari rasio cepat atau quick ratio yang dapat digunakan adalah sebagai berikut:

Rumus Rasio Cepat

$$\frac{\text{Aktiva Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Hutang Lancar}}$$

Quick ratio yang rendah menunjukkan adanya investasi yang sangat besar dalam persediaan atau disebabkan perputaran persediaan yang lambat.

3. Rasio Kas (Cash Ratio)

Rasio kas atau cash ratio menurut Kasmir (2019: 138) merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang. Ketersediaan uang kas dapat ditunjukkan dari tersedianya dana kas atau yang setara dengan kas seperti rekening giro atau tabungan di bank (yang dapat ditarik setiap saat). Dapat dikatakan rasio ini menunjukkan kemampuan sesungguhnya bagi perusahaan untuk membayar utang-utang jangka pendeknya. Rumus untuk mencari rasio kas atau cash ratio yang dapat digunakan adalah sebagai berikut:

Rumus Rasio Kas

$$\frac{\text{Kas} + \text{Efek}}{\text{Hutang Lancar}}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

2) Rasio Aktivitas (activity ratio) : Menurut Kasmir (2019) rasio aktivitas atau activity ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aset yang dimilikinya. Atau dapat pula dikatakan rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi (efektivitas) pemanfaatan sumber daya perusahaan. Efisiensi yang dilakukan misalnya di bidang penjualan, persediaan, penagihan piutang, dan efisiensi di bidang lainnya. Jenis-jenis rasio aktivitas adalah sebagai berikut:

1. Rasio Perputaran Persediaan (Inventory Turn Over) Perputaran persediaan menurut Kasmir (2019) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanam dalam persediaan (inventory) ini berputar dalam suatu periode. Rumus untuk mencari Inventory Turnover yang dapat digunakan adalah sebagai berikut :

Rumus Rasio Perputaran Persediaan

$$\text{Penjualan / Persediaan} \times 1 \text{ kali}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

2. Rasio Perputaran Aset Tetap (Fixed Asset Turn Over)

Fixed Assets Turnover menurut Kasmir (2019) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa kali dana yang ditanamkan dalam aset tetap berputar dalam satu periode. Atau dengan kata lain, untuk mengukur apakah perusahaan sudah menggunakan kapasitas aset tetap sepenuhnya atau belum. Untuk mencari rasio ini, caranya adalah membandingkan antara penjualan bersih dengan aset tetap dalam suatu periode. Rumus untuk mencari Fixed Assets Turnover yang dapat digunakan adalah sebagai berikut:

Rumus Rasio *Fixed Asset Turn Over*

$$\text{Penjualan} / \text{Total Aktiva Tetap} \times 1 \text{ kali}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

3. Rasio Perputaran Total Aset (Total Asset Turn Over)

Perputaran Total Aset (Total Assets Turnover) menurut Kasmir (2019) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perputaran semua aset yang dimiliki perusahaan dan mengukur berapa jumlah penjualan yang $\text{Penjualan} / \text{Total Aktiva Tetap} \times 1 \text{ kali}$ 18diperoleh dari tiap rupiah aset. Rumus untuk mencari Total Assets Turn over yang dapat digunakan adalah sebagai berikut :

Rumus Rasio Perputaran Total Aset

$$\text{Penjualan} / \text{Total Aktiva} \times 1 \text{ kali}$$

Sumber : Kasmir, 2019

4. Perputaran Piutang (Receivable Turn Over)

Perputaran Piutang (Receivable Turnover) menurut Kasmir (2019:) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa lama penagihan piutang selama satu periode atau berapa kali dana yang ditanam dalam piutang ini berputar dalam satu periode. Semakin tinggi rasio menunjukkan bahwa modal kerja yang ditanamkan dalam piutang semakin rendah (dibandingkan dengan rasio tahun sebelumnya) dan tentunya kondisi ini bagi perusahaan semakin baik. Rumus untuk mencari Receivable Turnover yang dapat digunakan adalah sebagai berikut:

Rumus Rasio Perputaran Piutang

$$\text{Penjualan Kredit} / \text{Piutang} \times 1 \text{ kali}$$

5. Perputaran Modal Kerja (Working Capital Turn Over)

Perputaran Modal Kerja (Working Capital Turnover) menurut Kasmir (2019) merupakan salah satu rasio untuk mengukur atau menilai keefektifan modal kerja perusahaan selama periode tertentu. Rumus untuk mencari Perputaran Modal Kerja yang dapat digunakan sebagai berikut:

Rumus Rasio Perputaran Modal Kerja

$$\text{Penjualan Bersih} / (\text{Aktiva Lancar} - \text{Utang Lancar}) \times 1 \text{ kali}$$

(Sumber : Kasmir, 2019 : 184)

3) Rasio Solvabilitas

Menurut Kasmir (2019) rasio solvabilitas atau leverage ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibandingkan dengan asetnya. Dalam arti luas dikatakan bahwa rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan (dilikuidasi). Jenis-jenis rasio solvabilitas adalah sebagai berikut:

1) Rasio Hutang Terhadap Aktiva (Total Debt to Total Asset)

Debt ratio menurut Kasmir (2019) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aset.

Rumus Rasio Hutang Terhadap Aktiva

$$\text{Total Utang} / \text{Total Aktiva}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

2) Rasio Hutang Terhadap Ekuitas (Total debt to Equity Ratio)

Debt to Equity Ratio menurut Kasmir (2019) merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Rumus untuk mencari Debt to Equity Ratio dapat digunakan sebagai berikut:

Rumus Rasio Hutang Terhadap Ekuitas

$$\text{Total Utang} / \text{Total Modal}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

- 3) Hutang jangka panjang terhadap Ekuitas (Long Term Debt to Equity Ratio) Long Term Debt to Equity Ratio menurut Kasmir (2019) merupakan rasio antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Tujuannya adalah untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang dengan cara membandingkan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri yang disediakan oleh perusahaan. Rumus untuk mencari Long Term Debt to Equity Ratio dapat digunakan sebagai berikut:

Rumus Rasio Hutang Jangka Panjang Terhadap Ekuitas

$$\text{Total Utang Jangka Panjang} / \text{Total Aktiva}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

- 4) Rasio Profitabilitas Menurut Kasmir (2019)

Rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektifitas manajemen suatu perusahaan. Hal ini ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi. Intinya adalah penggunaan rasio ini menunjukkan efisiensi perusahaan. Jenis jenis rasio profitabilitas adalah sebagai berikut:

1. Margin Laba Bersih (Net Profit Margin) Menurut Kasmir (2019) Margin laba bersih merupakan ukuran keuntungan dengan membandingkan antara laba setelah bunga dan pajak dibandingkan dengan penjualan.

Rumus Rasio Margin Laba Bersih

$$\frac{\text{Laba Setelah Pajak} / \text{Penjualan}}{\text{Laba Bersih} / \text{Penjualan}}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

2. Hasil Pengembalian Investasi (Return on Investment ROI)

Menurut Kasmir (2019) hasil pengembalian investasi atau lebih dikenal dengan nama return on investment (ROI) atau return on total assets merupakan rasio yang menunjukkan hasil (return) atas jumlah aset yang digunakan dalam perusahaan.

Rumus Rasio Hasil Pengembalian Investasi

$$\frac{\text{Laba Setelah Pajak / Total Aset}}{\text{Atau}} \\ \frac{\text{Laba Bersih / Total Aset}}$$

(Sumber : Kasmir, 2019)

3. Hasil Pengembalian Ekuitas (Return on Equity)

Menurut Kasmir (2019) hasil pengembalian ekuitas atau return on equity atau rentabilitas modal sendiri merupakan rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri.

Rumus Rasio Hasil Pengembalian Investasi

$$\frac{\text{Laba Setelah Pajak / Modal}}{\text{Atau}} \\ \frac{\text{Laba Bersih / Modal}}$$

Laporan Keuangan

Laporan keuangan merupakan hasil akhir suatu proses kegiatan pencatatan akuntansi yang merupakan suatu ringkasan dari transaksi-transaksi keuangan yang terjadi selama periode tahun buku bersangkutan. Laporan keuangan meliputi bagian dari proses transaksi keuangan. Laporan keuangan yang lengkap biasanya meliputi neraca, laporan laba rugi, laporan perubahan ekuitas, laporan perubahan posisi keuangan, catatan dan laporan lain serta materi penjelasan yang merupakan bagian integral dari laporan keuangan.

Menurut Kasmir (2019), pengertian laporan keuangan adalah Ringkasan dari suatu proses pencatatan, merupakan suatu ringkasan dari transaksi-transaksi yang terjadi selama tahun buku yang bersangkutan. Laporan keuangan terdiri dari Neraca, laporan laba rugi, laporan perubahan ekuitas, laporan arus kas dan catatan atas laporan keuangan.

Menurut (Kasmir, 2019) menyatakan bahwa tujuan laporan keuangan yaitu:

- Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah aktiva (harta) yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
- Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah kewajiban dan modal yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
- Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah pendapatan yang diperoleh pada suatu periode tertentu.
- Memberikan informasi tentang jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan perusahaan dalam suatu periode tertentu
- Memberikan informasi tentang kinerja manajemen perusahaan dalam suatu periode

- f) Memberikan informasi tentang kinerja manajemen perusahaan dalam suatu periode
 - g) Memberikan informasi tentang catatan-catatan atas laporan keuangan
 - h) Informasi keuangan lainnya

Teori Kebangkrutan

Dalam kenyataannya, tidak semua perusahaan mampu bertahan hidup dalam jangka panjang. Begitu banyak perusahaan yang mengalami persoalan pengelolaan dalam perjalanannya, yang sering kali berujung pada kebangkrutan. Secara umum, kebangkrutan diartikan sebagai kegagalan perusahaan dalam menjalankan operasi untuk mencapai tujuannya. Berikut ini (Rudianto, 2013) mengartikan pengertian kebangkrutan: “Kebangkrutan adalah ketidak mampuan perusahaan untuk membayar kewajiban keuangannya pada saat jatuh tempo yang menyebabkan kebangkrutan atau kesulitan likuiditas yang mungkin sebagai awal kebangkrutan”

Menurut (Rudianto, 2013) terdapat tiga jenis kegagalan dalam perusahaan, yaitu:

- a) Perusahaan yang menghadapi technically insolvent, jika perusahaan tidak dapat memenuhi kewajibannya yang segera jatuh tempo tetapi nilai aset perusahaan lebih tinggi dari pada utangnya.
- b) Perusahaan yang menghadapi legally insolvent, jika nilai aset perusahaan lebih rendah daripada nilai utang perusahaan.
- c) Perusahaan yang menghadapi kebangkrutan, yaitu jika tidak dapat membayar utangnya dan oleh pengadilan dinyatakan pailit.

Financial Distress

Pengertian Financial Distress atau kesulitan keuangan merupakan kondisi yang terjadi dimana perusahaan mengalami penurunan kondisi keuangan selama beberapa periode. (Hutauruk et al., 2021) Kondisi financial Distress terjadi sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan. Kebangkrutan dapat diartikan sebagai suatu keadaan atau situasi di mana perusahaan gagal atau tidak mampu lagi memenuhi kewajiban-kewajiban debitur karena perusahaan mengalami kekurangan dan ketidakcukupan dana untuk menjalankan atau melanjutkan usahanya lagi. (Pradnyaniti & Suardikha, 2019) Keadaan ini terjadi saat kondisi arus kas perusahaan pada beberapa periode tersebut tidak sesuai dengan arus kas yang diharapkan atau proyeksinya tidak terpenuhi. Menurut (Rudianto, 2013) Kebangkrutan diartikan sebagai “kegagalan perusahaan dalam menjalankan operasi untuk mencapai tujuannya”. Perusahaan yang berada pada kondisi financial Distress berpotensi mengalami kebangkrutan dalam arti sebenarnya yakni bangkrut secara hukum, tetapi tidak berarti semua perusahaan yang mengalami financial Distress akan mengalami kebangkrutan.

Metode Altman Z-Score

Model Altman adalah model linier yang terakreditasi dengan kelas yang berbeda. Model ini digunakan oleh peneliti yang berbeda selama durasi waktu. Model Altman Z Score berpengaruh di bidang-bidang seperti analisis risiko kredit, investasi yang tertekan, dan perputaran manajemen yang pada umumnya tidak dikaitkan dengan manajemen kinerja atau bahkan dengan manajemen berbasis nilai.

Rumus Persamaan Altman Z-score 1

$$Z = 1,2X1 + 1,4X2 + 3,3X3 + 0,6X4 + 1,0X5$$

(Sumber : Zulaikah dan Laila 2016)

Keterangan :

X 1 = Working Capital /Total Assets

X 2 = Retained Earnings/Total Assets

X 3 = Earnings Before Interest and Taxes/Total Assets

X 4 = Market Value of Equity/Book Value of Long-term Debt

X 5 = Sales/Total Assets

Menurut model Altman Z-Score, setiap perusahaan dengan skor Z kurang dari 1,81 harus dianggap sebagai perusahaan yang memiliki risiko yang tinggi yakni berpotensi mengalami kebangkrutan; sedangkan antara 1,81 dan 2,99, sebuah perusahaan memiliki risiko yang tidak ditentukan yakni dalam keadaanabu-abu (meragukan) ; dan lebih besar dari 2,99, sebuah perusahaan memiliki 13 risiko yang rendah dan tidak memiliki masalah keuangan. Altman kemudian melakukan revisi sehingga muncul model Altman Revisi (1983) dimana model ini dapat diaplikasikan pada perusahaan swasta dan tidak hanya perusahaan manufaktur. Altman mengubah pembilang Market Value of Equity pada X4 menjadi Book Value of Equity karena perusahaan privat tidak memiliki harga pasar untuk ekuitasnya. Berikut Model Altman Revisi (1983) :

Rumus Persamaan Altman Z-score 2

$$Z = 0.717X1 + 0.847X2 + 3.108X3 + 0.42X4 + 0.988X5$$

Keterangan :

X 1 = *Working Capital /Total Assets*

X 2 = Retained Earnings/Total Assets

X 3 = Earnings Before Interest and Taxes/Total Assets

$X_4 = \text{Book Value of Equity} / \text{Book Value to Total Debt}$

$X_5 = \text{Sales} / \text{Total Assets}$

Klasifikasi perusahaan pada model Altman Z-score model revisi (1983) sebagai berikut :

- a. Z- score $> 2,99$ berarti perusahaan dalam kondisi sehat
- b. Z- score $1,23 < Z < 2,99$ berarti perusahaan dalam keadaan tidak sehat dan berpotensi mengalami kebangkrutan
- c. Z- score $< 1,23$ berarti perusahaan perusahaan dalam keadaan tidak sehat dan berpotensi bangkrut.

Setelah Model revisi tersebut, Altman melakukan memodifikasi modelnya supaya dapat diterapkan pada semua perusahaan, seperti manufaktur, non manufaktur, dan perusahaan penerbit obligasi di negara berkembang (emerging market). (Adnyana & Firdaus, 2020) Dalam Z- score modifikasi ini Altman mengeliminasi variable X_5 (sales/total assets) karena rasio ini sangat bervariasi pada industri dengan ukuran aset yang berbeda-beda. Berikut model Altman Z-Score Modifikasi (1995) :

Rumus Persamaan Altman Z-score 3

$$Z'' = 6,56X_1 + 3,26X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$$

Keterangan :

$X_1 = \text{Working Capital} / \text{Total Assets}$

$X_2 = \text{Retained Earnings} / \text{Total Assets}$

$X_3 = \text{Earning Before Interest and Taxes} / \text{Total Assets}$

$X_4 = \text{Book Value of Equity} / \text{Total Liabilities}$

Dengan kriteria :

- a) Z- score $> 2,60$ berarti berada dalam "Safe" Zones yakni tidak memiliki masalah keuangan
- b) Z- score $1,1 < Z < 2,60$ berarti "Grey" Zones yakni berada dalam kondisimeragukan
- c) Z- score $< 1,1$ berarti "Distress" Zones yakni berada dalam kondisi tidaksehat dan berpotensi mengalami kebangkrutan.

III. METODE PENELITIAN

Jenis dan Sumber Data

Analisis deskriptif atau statistika deskriptif adalah analisis yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku umum atau generalisasi menurut Sugiyono, (2016).

Data yang digunakan adalah data kuantitatif, yaitu data yang diukur dalam skala numerik (angka). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari pihak lain berupa laporan keuangan. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa laporan keuangan pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018 sampai dengan 2021. Data tersebut diambil dari laporan keuangan tahunan perusahaan yang didapatkan melalui internet, yaitu www.idx.co.id.

Ruang Lingkup Penelitian

Peneliti melakukan penelitian pada perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018 sampai 2021. Adapun kriteria pengambilan sampel dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. Seluruh perusahaan Transportasi (tidak termasuk Transportasi logistik/barang dan sewa) yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode tahun 2018-2021
2. Seluruh Perusahaan Transportasi yang menyediakan laporan keuangan auditan antara tahun 2018- 2021.
3. Perusahaan yang menyajikan laporan keuangan dengan mata uang rupiah.

Populasi Perusahaan Transportasi terdaftar di BEI

No.	Nama Perusahaan	No.	Nama Perusahaan
1	Guna Timur Raya Tbk	16	Jaya Trishindo Tbk
2	Wintermar Offshore Marine Tbk	17	Habco Trans Maritima Tbk
3	Berlian Laju Tanker Tbk	18	Ekasari Lorena Transport Tbk
4	Blue Bird Tbk	19	Hasnur Internasional Shipping
5	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	20	Mitra International Resources Tbk
6	Dewata Freightinternational Tbk	21	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
7	Batavia Prosperindo Trans Tbk	22	Armada Berjaya Trans Tbk.
8	Satria Antarana Prima Tbk	23	Utama Radar Cahaya Tbk
9	AirAsia Indonesia Tbk	24	Putra Rajawali Kencana Tbk.
10	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	25	Steady Safe Tbk
11	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	26	Sidomulyo Selaras Tbk
12	Transkon Jaya Tbk	27	Krida Jaringan Nusantara Tbk
13	Putra Rajawali Kencana Tbk.	28	Samudera Indonesia Tbk

14	Jasa Armada Indonesia Tbk	29	Weha Transportasi Indonesia Tbk
15	Express Transindo Utama Tbk	30	Trimuda Nuansa Citra Tbk.

Dari populasi yang berjumlah 30 perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2018-2021, diperoleh sampel sebanyak 5 perusahaan Transportasi yang mempunyai laporan keuangan dan data yang lengkap sesuai dengan kriteria sampel.

Kriteria Pemilihan Sampel

Keterangan	Jumlah
Perusahaan Sektor Transportasi yang aktif dan tercatat di BursaEfeK Indonesia selama periode 2018-2021	30
perusahaan Transportasi (tidak termasuk Transportasi logistik/barang dan Sewa) yang terdaftar di Bursa EfeK Indonesia (BEI) periode tahun 2018-2021	8
Perusahaan Transportasi yang menyediakan laporan keuangan auditan antara tahun 2018- 2021.	8
Perusahaan yang menyajikan laporan keuangan dengan matauang rupiah.	5
Jumlah sample Akhir	5

Nama Perusahaan sebagai sampel penelitian

No.	Nama Perusahaan
1	AirAsia Indonesia Tbk
2	Blue Bird Tbk
3	Express Transindo Utama Tbk
4	Ekasari Lorena Transport Tbk
5	Steady Safe Tbk

Metode Analisis Data

Menurut (Nainggolan, 2017) Rasio-rasio Penilaian dalam Model Altman Z-Score

1. Modal Kerja / Total Aset (Working Capital/ Total Assets)

Working Capital / Total Assets adalah indikator yang digunakan untuk mengukur besarnya aset likuid yang dibandingkan dengan keseluruhan aset yang dimiliki .

Rumus Modal Kerja / Total Aset

$$WCTA = \text{Working Capital} / \text{Total Assets}$$

2. Laba ditahan / Total Aset (Retained Earning /Total Assets)

Retained Earning /Total Assets adalah indikator untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba ditahan dari total aktiva perusahaan.

Rumus Laba ditahan / Total Aset

$$RETA : \text{Earnings Before Interests and Taxes (EBIT)} / \text{Total}$$

3. Earnings Before Interests and Taxes (EBIT)/ Total Assets

Rumus Laba ditahan / Total Aset

$$EBIT = \text{Earnings before interests and taxes/ to total assets}$$

4. Nilai Pasar Modal/ Nilai Hutang (Book Value of Equity/ Total Liabilities)

Rumus Laba ditahan / Total Aset

$$BV ETTL = \text{Book value of equity book/ book value to total}$$

Persamaan Model Altman Z-Score

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Altman Z-Score. Metode Altman Z-Score adalah skor yang ditentukan dengan menunjukkan tingkat financial Distress perusahaan. Metode Altman ZScore yang digunakan merupakan model Altman modifikasi :

Persamaan Model Altman Z-Score

$$Z'' = 6,56X1 + 3,26X2 + 6,72X3 + 1,05X4$$

Dengan kriteria penilaian sebagai berikut: Z-Score > 2,60 dikategorikan sebagai perusahaan yang sangat sehat sehingga tidak mengalami kesulitan keuangan. $1,1 < Z\text{-Score} < 2,60$ berarti "Grey" Zones berada di daerah abu-abu sehingga dikategorikan sebagai perusahaan yang memiliki kesulitan keuangan, namun kemungkinan bangkrut sama besarnya tergantung dari keputusan kebijakan manajemen perusahaan sebagai pengambil keputusan. Z-Score < 1,1 dikategorikan sebagai perusahaan yang memiliki kesulitan keuangan yang sangat besar dan beresiko tinggi sehingga kemungkinan bangkrutnya sangat besar.

IV. HASIL ANALISIS DATA

Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Periode 2018-2021

Hasil dari kinerja keuangan Perusahaan Transportasi dengan menganalisa rasio keuangan dengan metode Altman Z-score yaitu *Rasio Working Capital/Total Assets (X1)*, *Rasio Retained Earnings/Total Assets (X2)*, *Rasio (EBIT) Earning Before Interest And Taxes/Total Assets (X3)*, dan *Rasio Nilai Book Value of Equity/ Total Liabilities (X4)*. Proses dan Perhitungan rasio keuangan sebagai berikut :

1. Proses dan Perhitungan Nilai *Working Capital/Total Assets (X1)* Rasio *Working Capital/Total Assets (WCTA)* merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan modal kerja bersih dari keseluruhan aktiva yang dimilikinya. *Net Working Capital* / Modal kerja bersih diukur dengan mengurangi *Current Assets* / Aset lancar dengan *Current Liabilities* / Kewajiban Lancar. Perhitungan nilai variabel *Working Capital/ Total Assets (X1)* yang dimiliki perusahaan Transportasi selama empat tahun disajikan dalam bentuk tabel dibawah ini :

Hasil Perhitungan Nilai *Working Capital/Total Assets (X1)*

No.	Nama Perusahaan	Tahun			
		2018	2019	2020	2021
1	Blue Bird Tbk	0,0942	0,0561	0,0830	0,1215
2	AirAsia Indonesia Tbk	-0,8248	-0,4062	-0,7869	-1,2500
3	Express Transindo Utama Tbk	-0,8700	-1,0668	-0,5108	0,7549
4	Ekasari Lorena Transport Tbk	0,0420	0,0706	-0,0180	0,0005
5	Steady Safe Tbk	-0,4882	-0,4631	-0,5168	-0,9939

Sumber : Data Diolah

Dari Hasil perhitungan nilai variabel *Working capital/Total Asset (X1)* ditemukan bahwa dari 5 Perusahaan Transportasi dari Tahun 2018- 2019 di atas, 2 diantaranya memiliki nilai modal kerja yang negatif tiap tahun nya yaitu perusahaan Air Asia Indonesia Tbk dan Steady Safe Tbk dikarenakan Perusahaan Air Asia Indonesia dan Steady Safe Tbk dari Tahun 2018 - 2021 memiliki hutang lancar yang lebih besar dibandingkan dengan aset lancar nya sehingga modal kerjanya bernilai negatif dan menghadapi kesulitan dalam menghadapi kewajiban jangka pendeknya. Sedangkan Express Transido Utama Tbk ditahun 2018 – 2020 memiliki modal kerja yang juga bernilai negatif tetapi di tahun 2021 mengalami perbaikan dalam modal kerja nya sehingga modal kerja nya bernilai positif..

Sementara Ekasari Lorena Transport Tbk memiliki nilai modal kerja yang positif di Tahun 2018, 2019 dan di 2021 tetapi mengalami penurunan di tahun 2020. Dan Blue Birds Tbk dari tahun 2018 -2021 memiliki modal kerja yang baik yakni positif tetapi berfluktuatif Working capital/Total Asset (X1) dan nilai Working capital/Total Asset (X1) yang tertinggi yaitu di Tahun 2021.

2. Proses dan Perhitungan Nilai Retained Earnings/Total Assets (X₂) Rasio Retained Earnings/Total Assets (X₂) merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba ditahan dari total aktiva perusahaan. Laba ditahan merupakan laba yang tidak dibagikan kepada para pemegang saham. Laba ditahan menunjukkan berapa banyak pendapatan perusahaan yang tidak dibayarkan dalam bentuk deviden kepada para pemegang saham. Perhitungan nilai variabel Retained Earnings/Total Assets (X₂) yang dimiliki perusahaan Transportasi selama empat tahun disajikan dalam bentuk tabel :

Hasil Perhitungan Nilai *Retained Earnings/Total Assets* (X₂)

No.	Nama Perusahaan	Tahun			
		2018	2019	2020	2021
1	Blue Bird Tbk	0,1411	0,12997	0,3275	0,3466
2	AirAsia Indonesia Tbk	-2,1955	-2,42204	-1,5217	-2,2505
3	Express Transindo Utama Tbk	-0,8843	-2,90275	-5,9899	-13,9360
4	Ekasari Lorena Transport Tbk	-0,1764	-0,20454	-0,3879	-0,5490
5	Steady Safe Tbk	-2,2571	-2,17065	-2,4633	-2,6547

Sumber : Data Diolah

Dari hasil perhitungan nilai variabel *Retained Earnings/Total Assets* (X₂) ditemukan bahwa dari 5 Perusahaan Transportasi terdapat 4 Perusahaan yang memiliki nilai *Retained Earnings / Total Assets* (X₂) negatif setiap tahunnya dalam kurun waktu 4 tahun yakni Air Asia Indonesia Tbk, Express Transido Utama Tbk, Ekasari Lorena Transport Tbk dan Steady Safe Tbk. *Retained Earning/* Laba ditahan negatif dapat timbul ketika perusahaan membagikan dividen melebihi jumlah dari akumulasi laba yang diperoleh dan laba yang diperoleh dalam waktu tersebut mengalami rugi tetapi dividen tetap dibagikan Selain itu, terdapat 1 Perusahaan Transportasi yang mengalami kenaikan dalam kurun waktu 4 tahun yakni perusahaan blue bird Tbk dengan Nilai X₂ di tahun 2021 adalah nilai yang tertinggi.

3. Proses dan Perhitungan Nilai (EBIT) *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3)

Rasio *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3) merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan dari modal yang diinvestasikan dalam keseluruhan aktiva untuk menghasilkan keuntungan bagi semua investor termasuk pemegang saham dan obligasi. Selain itu rasio ini menggambarkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari aktiva perusahaan, sebelum pembayaran bunga dan pajak. Perhitungan nilai variabel *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3) yang dimiliki perusahaan Transportasi selama empat tahun disajikan berikut ini :

Hasil Perhitungan (EBIT) *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3)

No.	Nama Perusahaan	Tahun			
		2018	2019	2020	2021
1	Blue Bird Tbk	0,0460	0,0436	-0,0401	0,0039
2	AirAsia Indonesia Tbk	-0,3751	-0,0237	-0,5048	-0,3751
3	Express Transindo Utama Tbk	-0,6873	-0,4267	-0,3000	1,9788
4	Ekasari Lorena Transport Tbk	-0,0908	-0,0214	-0,1433	-0,0972
5	Steady Safe Tbk	-0,0637	0,0344	-0,0495	0,0055

Sumber : Data Diolah

Dari hasil perhitungan nilai variabel *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3) ditemukan bahwa dari 5 Perusahaan Transportasi di Indonesia terdapat 2 Perusahaan yang mengalami nilai *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3) negatif setiap tahunnya dalam waktu 4 tahun yakni AirAsia Indonesia Tbk dan Ekasari Lorena Transport Tbk. Pada Tahun 2020 Perusahaan Blue Bird Tbk mengalami penurunan nilai *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3) yang bernilai negatif dibandingkan 2 tahun sebelumnya dan 1 tahun sesudahnya. Pada tahun 2021 Perusahaan Express Transindo Utama Tbk mengalami Kenaikan nilai *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3) dari 3 tahun sebelumnya yang bernilai negatif. Kemudian Perusahaan Steady Safe mengalami nilai yang berfluktuatif *Earning Before Interest And Taxes/Total Assets* (X3) pada tahun 2018 dan 2020 yang bernilainegatif kemudian pada tahun 2019 dan 2021 bernilai positif.

4. Proses dan Perhitungan Nilai Book Value of Equity/ Total Liabilities (X₄) Rasio Book Value of Equity/ Total Liabilities (X₄) merupakan rasio yang menunjukkan sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dari hutang. Rasio ini diukur dengan membagi nilai buku modal sendiri dengan total kewajiban yang dimiliki perusahaan. Perhitungan nilai Book Value of Equity/ Total Liabilities (X₄) yang dimiliki Perusahaan Transportasi selama empat tahun disajikan dalam bentuk tabel dibawah ini :

Hasil Perhitungan Nilai *Book Value of Equity/Total Assets* (X₄)

No.	Nama Perusahaan	Tahun			
		2018	2019	2020	2021
1	Blue Bird Tbk	0,0768	0,9586	0,1240	0,1725
2	AirAsia Indonesia Tbk	0,9389	1,1080	0,2971	0,2580
3	Express Transindo Utama Tbk	0,1691	0,6585	0,8047	68,2840
4	Ekasari Lorena Transport Tbk	0,5608	4,2207	3,3427	3,6996
5	Steady Safe Tbk	0,6274	0,5336	0,5580	0,1725

Sumber : Data Diolah

Dari hasil perhitungan nilai variabel *Book Value of Equity/ Total Liabilities* (X₄) ditemukan bahwa dari 5 Perusahaan Transportasi ditemukan bahwa terdapat 1 Perusahaan yang mengalami kenaikan nilai *Book Value of Equity/ Total Liabilities* (X₄) dari tahun 2018 - 2021 dengan kenaikan nilai yang signifikan pada tahun 2021 yaitu Perusahaan Express Transindo Utama Tbk sebesar 68,2840 naik sekitar 84 kali dari tahun sebelumnya. kemudian empat perusahaan lainnya dari tahun ke tahun dalam kurun waktu 4 tahun yakni Blue Bird Tbk, AirAsia Indonesia Tbk, Ekasari Lorena Transport Tbk, dan Steady Safe Tbk memiliki nilai *Book Value of Equity/ Total Liabilities* (X₄) yang berfluktuatif. Pada tahun 2019 terjadi kenaikan nilai *Book Value of Equity/ Total Liabilities* (X₄) pada 4 Perusahaan Transportasi yakni pada Blue Bird Tbk, AirAsia Indonesia Tbk, Ekasari Lorena Transport Tbk dan Express Transindo Utama Tbk. Di tahun 2020 penurunan nilai *Book Value of Equity/ Total Liabilities* (X₄) terjadi pada Blue Bird Tbk, AirAsia Indonesia Tbk, Ekasari Lorena Transport Tbk. Pada tahun 2021 ditemukan Perusahaan Transportasi yang mengalami penurunan nilai *Book*

Value of Equity/ Total Liabilities (X4) yakni AirAsia Indonesia Tbk dan *Steady Safe* Tbk.

Potensi Financial Distress Perusahaan Transportasi dalam periode 2018-2021

Berdasarkan perhitungan rasio diatas kemudian dilakukan perkalian dengan standarnya masing- masing sesuai dengan ketentuan yang akan menghasilkan nilai Z-Score untuk masing-masing Perusahaan Transportasi pada tahun 2018 – 2021 dengan menggunakan formula $Z = 6,56X1 + 3,26X2 + 6,72X3 + 1,05X4$ dengan kriteria jika Z-Score, $Z > 2,60$ berarti berada dalam "Safe" Zones yakni tidak memiliki masalah keuangan; $1,1 < Z < 2,60$ berarti "Grey" Zones yakni berada dalam kondisi meragukan; dan apabila $Z < 1,1$ berarti "Distress" Zones yakni berada dalam kondisi tidak sehat dan berpotensi mengalami kebangkrutan. Perhitungan Altman Z-Score yang dimiliki Perusahaan Transportasi pada tahun 2018 disajikan dalam bentuk tabel

Hasil Perhitungan Nilai Z-Score Perusahaan Transportasi Tahun 2018

Nama Perusahaan	Tahun 2018					Klasifikasi
	X1	X2	X3	X4	Z-Score	
Blue Bird Tbk	0,0942	0,1411	0,0460	0,9016	2,3343	<i>grey</i>
AirAsia Indonesia Tbk	-0,8248	-2,1955	-0,3751	0,7324	-14,3259	<i>Distress</i>
Express Transindo Utama Tbk	-0,8700	-0,8843	-0,6873	0,1158	-13,0939	<i>Distress</i>
Ekasari Lorena Transport Tbk	0,0420	-0,1764	-0,0908	3,9760	3,2657	<i>safe</i>
Steady Safe Tbk	-0,4882	-2,2571	-0,0637	0,5343	-10,4319	<i>Distress</i>

Sumber : Data Diolah

Dari hasil perhitungan di atas menunjukkan pada tahun 2018 terdapat 3 Perusahaan Transportasi yang mengalami kategori “Distress” Zones atau berada dalam kondisi tidak sehat dan berpotensi mengalami kebangkrutan yakni AirAsia Indonesia Tbk, Express Transindo Utama Tbk, dan Steady Safe Tbk. Sedangkan 2 Perusahaan Transportasi yang lainnya yakni Blue Bird Tbk berada dalam kategori “grey” yakni kondisi meragukan dan Ekasari Lorena Transport Tbk dalam kategori “safe” atau kondisi sehat atau tidak mengalami masalah keuangan.

Hasil Perhitungan Nilai Z-Score Perusahaan Transportasi Tahun 2019

Nama Perusahaan	Tahun 2019					Klasifikasi
	X1	X2	X3	X4	Z-Score	
Blue Bird Tbk	0,0561	0,1300	0,0436	0,9586	2,0913	<i>grey</i>
AirAsia Indonesia Tbk	-0,4062	0,0460	-0,0237	1,1080	-1,5134	<i>Distress</i>
Express Transindo Utama Tbk	-1,0668	-0,3751	-0,4267	0,6585	-10,4055	<i>Distress</i>
Ekasari Lorena Transport Tbk	0,0706	-0,6873	-0,0214	4,2207	2,5108	<i>grey</i>
Steady Safe Tbk	-0,4631	-0,0908	0,0344	0,5336	-2,5458	<i>Distress</i>

Sumber : Data Diolah

Dari hasil perhitungan di atas menunjukkan pada tahun 2019 terdapat 3 Perusahaan Transportasi yang mengalami kategori “*Distress*” Zones atau berada dalam kondisi tidak sehat dan berpotensi mengalami kebangkrutan yakni AirAsia Indonesia Tbk , Express Transindo Utama Tbk, dan Steady Safe Tbk. Sedangkan 2 Perusahaan Transportasi yang lainnya yakni Blue Bird Tbk dan Ekasari Lorena Transport Tbk berada dalam kategori “*grey*” yakni kondisi meragukan. Perhitungan Altman Z-Score yang dimiliki Perusahaan Transportasi pada tahun 2019 disajikan dalam bentuk tabel berikut ini

Hasil Perhitungan Nilai Z-Score Perusahaan Transportasi Tahun 2020

Nama Perusahaan	Tahun 2020					Klasifikasi
	X1	X2	X3	X4	Z-Score	
Blue Bird Tbk	0,0830	0,3275	-0,0401	0,1240	1,4737	<i>grey</i>
AirAsia Indonesia Tbk	-0,7869	-1,5217	-0,5048	0,2971	-13,2091	<i>Distress</i>
Express Transindo Utama Tbk	-0,5108	-5,9899	-0,3000	0,8048	-24,0534	<i>Distress</i>
Ekasari Lorena Transport Tbk	-0,0180	-0,3879	-0,1433	3,3427	1,1643	<i>grey</i>
Steady Safe Tbk	-0,5168	-2,4633	-0,0495	0,5581	-11,1714	<i>Distress</i>

Sumber : Data Diolah

Dari hasil perhitungan di atas menunjukkan pada tahun 2020 terdapat 3 Perusahaan Transportasi yang mengalami kategori “*Distress*” Zones atau berada dalam kondisi tidak sehat dan berpotensi mengalami kebangkrutan yakni AirAsia Indonesia Tbk , Express Transindo

Utama Tbk, dan *Steady Safe* Tbk. Sedangkan 2 Perusahaan Transportasi yang lainnya yakni Blue Bird Tbk dan Ekasari Lorena Transport Tbk berada dalam kategori “grey” yakni kondisi meragukan.

Perhitungan Altman Z-Score yang dimiliki Perusahaan Transportasi pada tahun 2021 disajikan dalam bentuk tabel dibawah ini :

Hasil Perhitungan Nilai Z-Score Perusahaan Transportasi Tahun 2021

Nama Perusahaan	Tahun 2021					Klasifikasi
	X1	X2	X3	X4	Z-Score	
Blue Bird Tbk	0,1215	0,3466	0,0039	0,1725	2,1350	<i>grey</i>
AirAsia Indonesia Tbk	-1,2500	-2,2505	-0,3751	0,2580	-17,7960	<i>Distress</i>
Express Transindo Utama Tbk	0,7549	-13,9360	1,9788	68,2840	44,5230	<i>safe</i>
Ekasari Lorena Transport Tbk	0,0005	-0,5490	-0,0972	3,6996	1,4449	<i>grey</i>
<i>Steady Safe</i> Tbk	-0,9939	-2,6547	0,0055	0,5949	-14,5209	<i>Distress</i>

Sumber : Data Diolah

Dari hasil perhitungan di atas menunjukkan pada tahun 2021 terdapat 2 Perusahaan Transportasi yang mengalami kategori “*Distress*” Zones atau berada dalam kondisi tidak sehat dan berpotensi mengalami kebangkrutan yakni AirAsia Indonesia Tbk dan *Steady Safe* Tbk. kemudian Perusahaan Transportasi Blue BirdTbk dan Ekasari Lorena Transport Tbk berada dalam kategori “grey” yakni kondisi meragukan. Sedangkan Express Transindo Utama Tbk berada dalam kategori *Safe* yakni dalam kondisi sehat atau tidak mengalami masalah keuangan.

Hasil Perhitungan Nilai Z-Score Perusahaan Transportasi Tahun 2018-2021

No.	Nama Perusahaan	Rata - Rata	
		Z-Score	Klasifikasi
1	Blue Bird Tbk	2,0086	<i>grey</i>
2	AirAsia Indonesia Tbk	-11,7111	<i>Distress</i>
3	Express Transindo Utama Tbk	-0,7575	<i>Distress</i>
4	Ekasari Lorena Transport Tbk	2,0964	<i>grey</i>
5	<i>Steady Safe</i> Tbk	-9,6675	<i>Distress</i>

Berdasarkan perhitungan nilai Z-Score selama periode 2018-2021 dari sebelum covid 19 dan setelah covid 19 yang digambarkan pada tabel diatas terdapat 2 perusahaan Transportasi yang masuk dalam kategori *grey* atau abu-abu yakni BlueBird Tbk dan Ekasari Lorena Transport Tbk tersebut memiliki nilai Z-Score rata- rata selama periode 2018-2021 diantara 1,11 sampai 2,6. Dimana Perusahaan BlueBird Tbk hanya memiliki nilai Z-Score 2,0086 dan Ekasari Lorena Transport Tbk memiliki nilai Z-Score 2,0964. Pada kategori *grey* atau abu-abu perusahaan akan mengalami kemungkinan perubahan kondisi yakni mengalami perubahan menuju kondisi *Distress* yang mengarah pada kebangkrutan atau bergerak menuju *safe Zones* yang berada pada kondisi sehat dan tidak mengalami masalah keuangan. Sedangkan 3 perusahaan Transportasi lainnya yang terdiri dari AirAsia Indonesia Tbk , Express Transindo Utama Tbk, dan Steady Safe Tbk berada masuk klasifikasi *Distress* atau dinyatakan mengalami *financial Distress* dimana 3 Perusahaan tersebut memiliki nilai rata rata $< 1,1$. Perusahaan AirAsia IndonesiaTbk memiliki nilai Z-Score -11,7111, Perusahaan Express Transindo Utama Tbkmemiliki nilai Z-Score -0,7575, dan Perusahaan Steady Safe Tbk memiliki nilai Z-Score -9,6675 sehingga dinyatakan mengalami kondisi financial Distress yakni perusahaan mengalami kesulitan keuangan dan berpotensi mengalami kebangkrutan.

V. SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang telah dilakukan, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja keuangan perusahaan transportasi Pada tahun 2018 yaitu Tahun sebelum adanya pandemi covid-19 Perusahaan yang berada pada kondisi financial Distress yaitu , AirAsia Indonesia Tbk , Express Transindo Utama Tbk, dan SteadySafe Tbk dan terdapat satu Perusahaan Transportasi yang berada pada kategori Grey yakni mengalami kondisi meragukan atau rawan kebangkrutan dimana dapat berpotensi terjadi perubahan kondisi menjadi Distress atau menjadi *safe“Zones*. Sedangkan perusahaan Transportasi yang masuk dalam kategori Safe Zones yakni dalam kondisi sehat atau tidak mengalami masalah keuangan yaitu Ekasari Lorena Transport Tbk dan pada tahun 2019 yaitu pada tahun awal masa pandemi covid 19 kinerja keuangan dari perusahaan transportasi yang terdapaftar di BEI dari lima sampel terdapat tiga Perusahaan yang berada pada kondisi financial Distress yaitu, AirAsia Indonesia Tbk , Express Transindo Utama Tbk, dan Steady Safe Tbk dan terdapat dua

Perusahaan Transportasi yaitu Ekasari Lorena Transport Tbk dan Blue Bird Tbk yang berada pada kategori Grey atau abu-abu yakni mengalami kondisi meragukan dimana dapat berpotensi terjadi perubahan kondisi menjadi Distress atau menjadi safe “Zones. Pada tahun 2020 yaitu tahun ke-2 masa pandemi covid-19. Pada Tahun ini dari lima sample terdapat tiga Perusahaan yang berada pada kondisi financial Distress yaitu , AirAsia Indonesia Tbk , Express Transindo Utama Tbk, dan Steady Safe Tbk sedangkan pada kategori Grey Zones atau meragukan terdapat dua Perusahaan Transportasi yaitu Ekasari Lorena Transport Tbk dan Blue Bird Tbk yang berada pada kategori Grey atau abu-abu yakni mengalami kondisi meragukan dimana dapat berpotensi terjadi perubahan kondisi menjadi Distress atau menjadi safe “Zones. Pada tahun 2021, tahun dimana pandemi covid 19 mengalami kondisi pemulihan. Pada Tahun ini terdapat 2 Perusahaan yang berada pada kondisi financial Distress yaitu , AirAsia Indonesia Tbk dan Steady Safe Tbk sedangkan pada kategori Grey Zones atau meragukan terdapat dua Perusahaan Transportasi yang berada pada kategori Grey atau abu-abu yakni Perusahaan Transportasi Blue Bird Tbk dan Ekasari Lorena Transport Tbk yang mengalami kondisi meragukan dimana dapat berpotensi terjadi perubahan kondisi menjadi Distress atau menjadi safe “Zones. Sedangkan Express Transindo Utama Tbk pada Tahun 2021 berada masuk dalam kategori Safe Zones sesudah tiga tahun berturut - turut mengalami kondisi financial Distress yakni dalam kondisi sehat atau tidak mengalami masalah keuangan yaitu Express Transindo Utama Tbk.

2. Hasil penelitian potensi financial Distress yang terjadi pada Perusahaan Transportasi di Indonesia selama periode 2018-2021 dengan model Altman Z-Score dapat disimpulkan bahwa dari sebelum nya pandemi covid 19 sampai setelah pandemi covid 19 terdapat tiga Perusahaan yang berada pada kondisi financial Distress yakni Perusahaan AirAsia Indonesia Tbk , Express Transindo Utama Tbk, dan Steady Safe Tbk. Akan tetapi terdapat dua Perusahaan yang berada pada kondisi Grey Zones atau abu-abu yakni Blue Bird Tbk dan Ekasari Lorena Transport Tbk yang dapat berpotensi untuk menuju pada kondisi financial Distress.

Saran

1. Bagi Pihak Perusahaan Transportasi yang masuk dalam kondisi Distress dan berpotensi mengalami kesulitan keuangan atau kebangkrutan, sebaiknya manajemen perusahaan lebih memperhatikan dalam pengelolaan aset yang dimiliki perusahaan. Manajemen juga dapat melakukan efisiensi dengan mengurangi jumlah pinjaman

hutang sehingga dapat mengurangi kewajiban yang harus dibayarkan kepada peminjam dan mengurangi potensi terjadinya Distress. Selain itu manajemen juga bisa memperhatikan dalam pembagian dividen dan Retained Earning/ Laba ditahan dari akumulasi laba yang diperoleh. Kemudian melakukan metode dan strategi kualitas pelayanan jasa transportasi kepada masyarakat untuk meningkatkan pendapatan akibat pandemi Covid-19, Sedangkan bagi pihak perusahaan Transportasi yang masuk dalam kategori Grey Zones atau Abu-abu, pihak manajemen dapat melakukan analisis terkait faktor faktor yang mempengaruhi kinerja perusahaan sehingga dapat mencegah terjadinya kondisi Distress yang mengarah pada kebangkrutan ataupun meningkatkan pengelolaan aset sehingga dapat berada pada kondisi safe Zones yang berada pada kondisi sehat. Sedangkan bagi pihak perusahaan yang berada dalam kategori Safe Zones atau sehat diharapkan manajemen perusahaan dapat mempertahankan kinerja perusahaan atau ditingkatkan.

2. Bagi Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan model-model prediksi financial Distress lainnya sebagai pembandingan dalam memprediksi potensi terjadinya financial Distress. Selain itu Peneliti selanjutnya dapat menggunakan objek penelitian yang berbeda sehingga dapat membantu perusahaan dalam menganalisis kondisi perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adnyana, I. M., & Firdaus, S. (2020). PREDIKSI FINANCIAL DISTRESS DENGAN MODEL ALTMAN Z-SCORE MODIFIKASI PADA PERUSAHAAN ASURANSI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA. *Oikonomia: Jurnal Manajemen*, 16(1). <https://doi.org/10.47313/oikonomia.v16i1.1002>
- Fahmi irham. (2018). *Analisis Kinerja Keuangan: Panduan Bagi Akademisi, Manajer dan Investor untuk Menilai dan Menganalisis Bisnis dari Aspek Keuangan*.
- Gamayuni, R. R. (2011). Analisis Ketepatan Model Altman Sebagai Alat Untuk Memprediksi Kebangkrutan. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 16(no.2), 176–190.
- Goyal, K., Kumar, S., Rao, P., Colombage, S., & ... (2021). Financial distress and COVID-19: evidence from working individuals in India. ... *Research in Financial ...* <https://doi.org/10.1108/QRFM-08-2020-0159>
- Hutauruk, M. R., Mansyur, M., Rinaldi, M., & Situru, Y. R. (2021). Financial Distress Pada Perusahaan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *JPS (Jurnal Perbankan Syariah)*, 2(2), 237–246. <https://doi.org/10.46367/jps.v2i2.381>

- Ikatan Akuntansi Indonesia. (2007). *Standar Akuntansi Keuangan*. Salemba Empat.
- Kariyoto. (2018). *Manajemen keuangan : konsep & implementasi* (1st ed.). UB Press.
- Kasmir. (2019). *Analisis laporan keuangan* (ed. Rev. cet. 12). PT Raja Grafindo Persada.
- Masita, A., & Purwohandoko, P. (2020). Analisis Pengaruh Rasio Keuangan, Kepemilikan Manajerial, dan Kepemilikan Institusional terhadap Financial Distress pada Perusahaan Sektor Perdagangan, Jasa *Jurnal Ilmu Manajemen*. <https://journal.unesa.ac.id/index.php/jim/article/view/8953>
- Munawir. (2010). *Analisa Laporan Keuangan* (keempat). Liberty.
- Musthafa. (2017). *Manajemen Keuangan*. CV. Andi Offset.
- Nainggolan, H. (2017). ANALISIS RESIKO KEUANGAN DENGAN MODEL ALTMAN Z-SCORE PADA PERUSAHAAN PERBANKAN DI INDONESIA (Listed di Bursa Efek Indonesia). *Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 6(2), 96–115. <https://doi.org/10.32639/jiak.v6i2.92>
- Pradnyaniti, L. P. Y., & Suardikha, I. M. S. (2019). Pengaruh Audit Tenure dan Auditor Switching Pada Audit Delay Dengan Financial Distress Sebagai Variabel Pemoderasi. *E-Jurnal Akuntansi*. <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/1917440>
- Rudianto. (2013). *Akuntansi Manajemen Informasi untuk Pengambilan Keputusan Strategis*. Erlangga.