

Prediction of Financial Distress Model Altman Z-Score (Study on Shipping Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange for the 2019-2021 Period)

Melisa Octaviani Wijayanti & Suklimah Ratih

Accounting Department, Faculty of Economics, Universitas Widya Kartika Surabaya, Jawa Timur, 60112, Indonesia

Abstract

The transportation and logistics industry plays an important and influential role for Indonesia's economic growth. This industry is a strategic sector with promising business prospects in the country. This study aims to analyze the potential for bankruptcy in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange using the Altman Z-Score model. The sample in this study is a transportation and logistics company listed on the Indonesia Stock Exchange in 2019-2021 consisting of 9 companies. The data source used is secondary data in the form of annual financial statements of transportation and logistics companies. The year period of financial statement used by the researcher is from 2018-2020. The results showed that there are 3 companies that have the potential to experience bankruptcy, namely PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM), PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) and PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS). In addition, there are 3 companies that are in a gray area, and 3 companies that are in a healthy financial condition.

Keywords: altman z-score, financial distress, bankruptcy.

1. Pendahuluan

Indonesia adalah negara maritim yang memiliki luas wilayah perairan lebih besar daripada daratan. Memiliki 17.508 pulau dengan 3.273.810 KM² luas perairan yang tersebar dari Sabang sampai Merauke (Adiyanto, 2017, p. 82). Secara geografis Indonesia terletak di antara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia dan 2 Samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik (Soemarmi et al., 2019, p. 241). Sebagai suatu Negara Kepulauan, transportasi laut merupakan salah satu hal penting sebagai penghubung antar pulau di Indonesia, perpindahan penumpang maupun barang antar pulau di Indonesia sangat membutuhkan pengangkutan oleh angkutan laut.

Perusahaan merupakan suatu organisasi yang memiliki tujuan tertentu. Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dibagi kedalam dua belas sektor usaha yaitu sektor energi, bahan baku, perindustrian, barang konsumen primer, barang konsumen non primer, kesehatan, keuangan, *property dan real estate*, teknologi, infrastruktur, transportasi dan logistik, dan produk investasi terdaftar. Sektor transportasi dan logistik merupakan sektor yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia. Perusahaan yang begerak dalam sektor transportasi dan logistik merupakan perusahaan yang menyediakan pelayanan jasa transportasi dan pengiriman barang dari lokasi pengambilan barang ke lokasi tujuan. Sektor transportasi dan logistik memiliki peran penting dalam perekonomian.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Angkutan di Perairan, angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut. Angkutan laut memegang peranan penting untuk menunjang kelancaran proses distribusi logistik karena dinilai lebih praktis. Angkutan laut juga memiliki kapasitas pemuatan yang besar. Logistik sendiri seperti yang dikemukakan (Salim, 2015, pp. 147–148) adalah aktivitas pergerakan-penyimpanan (*move store*) dan aktivitas-aktivitas yang berhubungan dengan titik - titik pengumpulan/ asal (*point of acquisition*) dan titik-titik konsumsi/ tujuan (*point of consumption*). Karena luasnya wilayah perairan maka ada beberapa wilayah yang menjadi Tertinggal, Terluar, Terpencil. Dibentuklah Peraturan Menteri Nomor 161 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal,

* Corresponding author.

E-mail address: ratihratih177@gmail.com

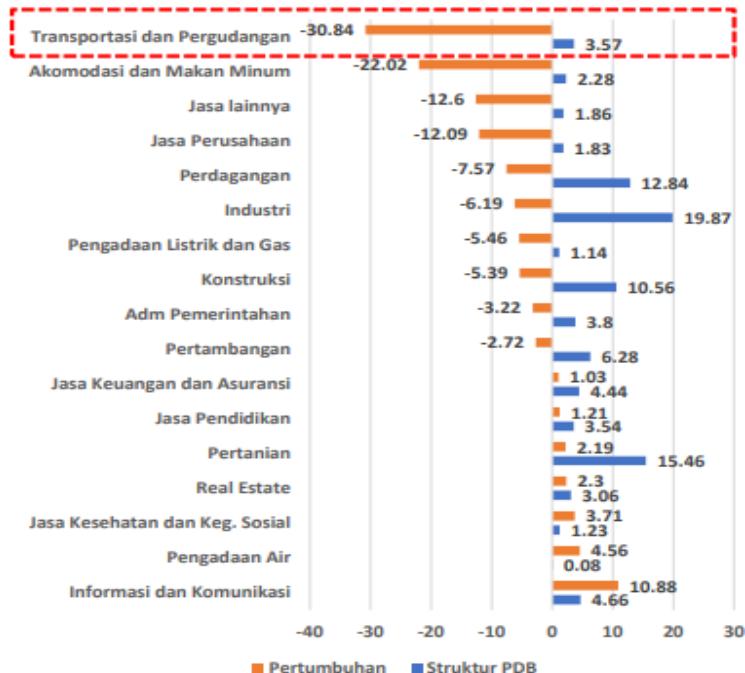
Terpencil, Terluar, dan Perbatasan, menjelaskan Tol Laut merupakan konsep pengangkutan laut untuk menjangkau dan mendistribusikan logistik ke daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan di Indonesia.

Setiap negara ingin mencapai perekonomian agar terus meningkat hingga menjadi negara maju membutuhkan perbaikan dan pengembangan dari berbagai sektor ekonomi. Untuk mencapainya diperlukan pembangunan dan pengendalian secara terintegrasi atas subsektor dan sistem yang saling bersinergi. Di Indonesia salah satu sektor yang sangat penting dalam pembangunan suatu negara adalah transportasi dan infrastruktur. Sektor ini sangat penting karena negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat membutuhkan adanya sarana transportasi dan infrastruktur yang memadai sebagai penghubung aktivitas ekonomi, distribusi kebutuhan hidup masyarakat luas dan distribusi pemerataan penduduk dengan adanya aktivitas transmigrasi dan urbanisasi. Sektor transportasi masih memiliki peluang investasi yang besar dengan permintaan akan transportasi darat, udara dan laut, di samping itu pasar domestik masih memiliki peluang yang cukup kuat.

Menurut Kumparan.com, dampak wabah Covid-19 ini sangat besar bagi perekonomian di Indonesia dan juga dunia. Salah satu dampaknya yaitu terhadap transportasi pengangkutan laut. Moda transportasi pengangkutan laut terdampak dari kebijakan *social distancing* dan *physical distancing*. Kebijakan yang ditindaklanjuti dengan sosialisasi masif kepada masyarakat untuk bekerja dari rumah, belajar dari rumah, dan beribadah dari rumah, sekaligus penutupan lokasi wisata telah membatasi pergerakan masyarakat di luar rumah. Menurut Carmelita, Kadın Indonesia Bidang Perhubungan pandemi Covid-19 mengganggu *cash flow* perusahaan moda transportasi laut. Kondisi keuangan perusahaan moda transportasi laut akan mengalami *negative cash flow*. Kinerja moda transportasi laut per maret 2020 mengalami penurunan sekitar 15 persen dan diperkirakan kondisi ini semakin menurun sampai beberapa bulan ke depan akibat penurunan distribusi.

Hal ini juga didukung oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang menyatakan Kontraksi Transportasi Umum Selama Pandemi, Sektor Transportasi dan Pergudangan mengalami kontraksi paling dalam yakni -30,84% (Triwulan II-2020 Terhadap Triwulan II-2019 (y-on-y). Transportasi menyumbang 3,57% dari total perekonomian Indonesia.

Pertumbuhan Ekonomi Berdasarkan Sektor (Q2-2020)



Gambar 1. Pertumbuhan Ekonomi Berdasarkan Sektor (Q2-2020)

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2020

Berdasarkan data BPS, pertumbuhan sub-sektor transportasi pada Triwulan II 2020 mengalami tren negatif pada Angkutan Udara mengalami penurunan sebesar 80,23%, disusul Angkutan Perkeretaapian dengan penurunan sebesar 63,75%, lalu Angkutan Laut dan Darat masing-masing sebesar 17,65% dan 17,48%. Kadın Indonesia Bidang

Perhubungan mencatat penurunan pada angkutan penumpang telah mencapai 75 persen hingga 100 persen pada seluruh moda, baik moda angkutan antarkota maupun angkutan perkotaan non-PSO. Bahkan kemerosotan omzet untuk angkutan pariwisata telah mencapai 100 persen. Sementara untuk angkutan barang terdapat penurunan omzet angkutan barang telah mencapai 25 persen hingga 50 persen.

Pada tahun 2019 banyak perusahaan dari berbagai sektor industri, termasuk sektor transportasi dan logistik terkena dampak. Menteri Perhubungan menyatakan bahwa sektor transportasi dan logistik menjadi sektor yang paling dalam terdampak pandemi *Covid-19* (*Corona Virus Disease 2019*). Pandemi ini menyebabkan terganggunya sistem transportasi sehingga berdampak pada sektor transportasi dan logistik. Pada saat pandemi terjadi pengurangan, pembatasan ataupun pemberhentian operasional transportasi yang akan menyebabkan sektor transportasi dan logistik tidak lancar. Sektor transportasi angkutan laut (*liner*) mendapat tekanan disebabkan oleh pandemi *Covid-19*. Pandemi *Covid-19* yang melanda saat ini menurunkan produktivitas semua sektor yang akhirnya berimbang ke kehidupan sehari-hari karena berinteraksi secara langsung juga menjadi hal yang patut untuk diwaspadai karena dapat menyebabkan terjadinya penyebaran virus. Salah satu kebijakan Pemerintah untuk memutus mata rantai penyebaran virus *Covid-19* seperti Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diberlakukan di seluruh wilayah Indonesia pada awal masa pandemi *Covid-19*, yakni April - Juni 2020, kemudian *New Normal* sampai dengan saat ini.

Pada sektor transportasi, otoritas perhubungan membatasi operasional angkutan laut hanya untuk mengangkut kendaraan angkutan dan barang. Akibatnya, terjadi penurunan *demand*, produktivitas dan kinerja angkutan laut. Pemenuhan kebutuhan sehari-hari dalam hal ini kebutuhan pokok juga menjadi lebih terlambat untuk didistribusikan terutama yang menggunakan angkutan laut dikarenakan kebijakan pemerintah yang membatasi pergerakan di setiap daerah. Kondisi ini perlu dianalisis, sehingga angkutan laut tetap dapat melayani distribusi barang antar pulau dan tidak mengalami kerugian secara finansial.

Dalam jangka panjang, terbukti bahwa dunia akan mengalami dampak ekonomi yang signifikan dari krisis global oleh virus *Covid-19* ini. Penurunan kinerja dengan kerugian yang terus menerus dapat mempersulit perusahaan dalam memenuhi beban operasional, beban kewajiban hutang, pengelolaan aset dan sudah tentu berimbang kepada keuangan perusahaan secara menyeluruh sehingga ada kemungkinan perusahaan mengalami kesulitan keuangan (*Financial Distress*) atau kebangkrutan. Kesulitan keuangan dapat diartikan sebagai ketidakmampuan perusahaan untuk membayar kewajibannya pada saat jatuh tempo yang menyebabkan kebangkrutan perusahaan. Kesulitan keuangan menunjukkan adanya masalah likuiditas yang parah yang tidak dapat dipecahkan tanpa melalui penjadwalan kembali secara besar-besaran terhadap operasi dan struktur perusahaan (Yati & Patunrui, 2017).

Bila keadaan seperti ini terus terjadi perusahaan-perusahaan pelayaran akan kesulitan mendapatkan laba, keadaan ini akan mengganggu keuangan perusahaan sehingga perusahaan pun akan mengalami kesulitan keuangan yang akan berakibat pada terganggunya kegiatan operasional perusahaan dan kewajiban perusahaan dalam memenuhi utangnya. Sedangkan setiap perusahaan pada dasarnya didirikan untuk menghasilkan laba. Jumlah laba yang diperoleh merupakan salah satu tolok ukur dalam menilai keberhasilan perusahaan. Untuk mendapatkan laba yang tinggi, dapat dicapai apabila seluruh elemen dalam perusahaan berjalan secara efektif dan efisien sesuai dengan fungsinya masing-masing. Selain itu, untuk mendapatkan laba yang tinggi diperlukan adanya pengelolaan terhadap keuangan yang disebut dengan manajemen keuangan. Manajemen keuangan ini menyangkut kegiatan perencanaan, analisis, dan pengendalian kegiatan keuangan. Banyak perusahaan yang telah beroperasi dalam kurun waktu tertentu terpaksa harus berada dalam kondisi kesulitan keuangan (*Financial Distress*) dikarenakan terus menerus mengalami masalah keuangan di setiap periodenya. *Financial Distress* atau kesulitan keuangan merupakan suatu kondisi yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan menurun yang terjadi sebelum kebangkrutan atau likuidasi (Platt dan Platt, 2002 dalam (Putri & Merkusiwati, 2014). Kondisi keuangan perusahaan menurun terlihat dalam situasi dimana arus kas operasi perusahaan tidak memadai untuk melunasi kewajiban-kewajiban lancar perusahaan seperti utang dagang atau beban bunga (Hapsari, 2012).

Kesulitan perusahaan yang dapat menyebabkan kebangkrutan disebabkan dalam dua faktor yaitu, kesulitan yang disebabkan dari faktor eksternal dan kesulitan disebabkan dari faktor internal. Dari faktor eksternal seperti terjadi kesulitan bahan baku atau sumber daya perusahaan, sehingga perusahaan kehilangan kesempatan dalam melaksanakan proses produksi dan menghasilkan profit, kemudian kesulitan diakibatkan faktor alam seperti terjadinya bencana yang tidak terduga. Sedangkan untuk faktor internal dapat dilihat dari segi keuangan perusahaan, yaitu kesulitan terjadi apabila perusahaan sudah tidak mampu lagi membayar semua hutang-hutangnya dan memenuhi kewajibannya sehingga perusahaan mulai mengalami kebangkrutan dan berdampak pada pengesahan pajak.

Dari sudut pandang bisnis, kepailitan atau kebangkrutan adalah suatu keadaan keuangan yang memburuk untuk suatu perusahaan, yang dapat membawa akibat pada rendahnya kinerja untuk jangka waktu tertentu yang berkelanjutan, yang

pada akhirnya menjadikan perusahaan tersebut kehilangan sumber daya dan dana yang dimiliki (Nugroho & SH, 2018, p. 28)

Kinerja perusahaan dapat menggambarkan kondisi keuangan suatu perusahaan yang dapat dilihat dari hasil laporan keuangannya. Hasil dari laporan keuangan dapat digunakan sebagai dasar penentu kebijakan bagi pemilik, manajer dan investor. Kinerja perusahaan yang dalam beberapa tahun menurun dikhawatirkan merujuk pada kondisi kesulitan keuangan (*Financial Distress*) yang akan berujung pada kebangkrutan perusahaan, dan apabila perusahaan mengalami kondisi ini tentunya pihak investor maupun kreditur akan berpikir dua kali untuk menanamkan modalnya. Jadi hendaknya perusahaan dapat menunjukkan kinerja yang baik demi keberlangsungan dari usahanya.

Perusahaan yang mengalami kebangkrutan akan diawali dengan kondisi *financial distress* pada perusahaan tersebut. Tetapi, jika perusahaan yang sedang mengalami kondisi *financial distress* belum dapat dipastikan akan diakhiri dengan kebangkrutan. Hal ini bergantung pada kemampuan sebuah perusahaan untuk mencegah dan mengatasi kondisi *financial distress* yang akan mengarah pada kebangkrutan. Kebangkrut adalah puncak dari sebuah perusahaan ketika mengalami *Financial Distress* atau kesulitan keuangan. Kondisi ini terjadi ketika perusahaan dinyatakan bangkrut oleh pengadilan karena tidak dapat lagi membayar pajak dan utang-utang Brigham dan Ehrhardt (dalam (Chrisnawan & Norita, 2017). Kebangkrutan terjadi apabila perusahaan tidak mampu untuk memenuhi kewajiban yang jatuh tempo baik dari aktivitas operasi perusahaan saat ini atau dari pembayaran wajib perusahaan. *Financial Distress* disebabkan oleh faktor internal maupun eksternal perusahaan. Faktor internal perusahaan antara lain adanya pengeluaran yang tinggi, bunga pinjaman perusahaan yang besar, pendapatan yang semakin menurun dan manajemen perusahaan yang tidak baik. Sedangkan faktor eksternal penyebab *Financial Distress* perusahaan antara lain peraturan pemerintah yang berubah dan menyebabkan beban perusahaan meningkat serta adanya inflasi.

Financial distress adalah tahap penurunan kondisi keuangan yang dialami oleh suatu perusahaan sebelum terjadinya kebangkrutan. Prediksi *financial distress* tidak hanya diterapkan di perusahaan yang memiliki kondisi tertentu, tetapi juga perusahaan yang memiliki kondisi baik ataupun kondisi buruk, karena tujuan *financial distress* adalah sebagai sistem *early warning* agar perusahaan dapat mengambil tindakan dalam menghindari dan memperbaiki sistem keuangan (Nindita & Moeljadi, 2014). Dalam mencengah terjadinya kebangkrutan dalam suatu perusahaan, maka manajemen harus melakukan pencengahan sedini mungkin dengan cara melakukan analisis kebangkrutan (Kakauhe & Pontoh, 2017). Analisis prediksi kebangkrutan pada sebuah perusahaan penting dilakukan serta memiliki manfaat bagi pihak manajemen maupun pihak investor. Dengan melakukan analisis terhadap laporan keuangan maka sangat bermanfaat bagi perusahaan dalam pengambilan keputusan di masa yang akan datang untuk menghindari atau mengurangi resiko kebangkrutan (Oktavian & Sandari, 2018). Semakin awal diketahui tanda-tanda kebangkrutan semakin baik bagi manajemen karena manajemen bisa melakukan perbaikan-perbaikan (Nurhidayati, 2020). Analisa laporan keuangan perlu dilakukan secara cermat dengan menggunakan metode dan teknik analisis yang tepat sehingga hasil yang diharapkan benar-benar tepat pula (Wulandari, 2019)

Financial distress merupakan kesulitan dana baik dalam arti dana dalam pengertian kas atau pengertian modal kerja. Sebagian *asset liability* sangat berperan dalam pengaturan untuk menjaga agar tidak terkena *financial distress*. Untuk mengetahui sebuah perusahaan sedang mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*) dapat dilihat dari beberapa indikator, salah satunya dilihat dari kinerja keuangan yang dipublikasikan dalam laporan keuangan. Terdapat banyak metode dalam menganalisis prediksi kebangkrutan, antara lain metode Altman, Springate, Zwijewski. Salah satu model yang dianggap paling berkontribusi dalam memprediksi kebangkrutan pada suatu perusahaan adalah model Altman Z-Score, dimana model ini menggunakan empat rasio keuangan yang dianggap paling berkontribusi dalam memprediksi kebangkrutan perusahaan (Nurhidayati, 2020)

Tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui kondisi keuangan perusahaan pelayaran yang terdaftar di BEI periode 2019-2021 dengan menerapkan analisis model Altman dalam memprediksi kondisi *Financial Distress*. Secara ringkas perbedaan penelitian milik peneliti dengan penelitian terdahulu dapat dilihat pada tabel 1.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan skala rasio. Penelitian ini juga dilakukan berdasarkan angka (berupa rasio dan nominal yang diukur dengan proporsi), menggunakan analisa metode deskriptif komparatif. Berdasarkan teknik penelitian, penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif dikarenakan penelitian ini dilakukan untuk mengetahui nilai dari suatu variabel. Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan analisis model Altman dalam memprediksi *Financial Distress* pada perusahaan pelayaran yang terdaftar di BursaEfek Indonesia (BEI) periode 2019-2021. Penelitian ini menganalisis *Financial Distress* pada perusahaan sub sektor Transportasi dan

Logistik perusahaan pelayaran yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2021 dengan menggunakan model Altman Z-Score.

2.1. Model Altman Z-Score

a) Modal Kerja terhadap Total Aset (X1)

Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan modal kerja bersih dari keseluruhan total aset yang dimilikinya. Rasio ini dihitung dengan membagi modal kerja bersih dengan total aktiva. Modal kerja bersih diperoleh dengan cara aktiva lancar dikurangi dengan kewajiban lancar.

Tabel 1. Tabel Persamaan dan Perbedaan Peneliti Terdahulu dengan Peneliti Sekarang

| Indikator | Peneliti Sekarang | | Penelitian Terdahulu | | | |
|---------------------------|--|--|--|---|--|---|
| | Nama Peneliti | Tahun | Aini et al., (2022) | Cipta (2021) | Harahap & Laily (2021) | Aruan & Laily (2020) |
| Judul | Prediksi Financial Distress Model AltmanZ-Score (Studi Pada Perusahaan Pelayaran Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2021) | Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Altman Z-Score | Analisa Prediksi Financial Distress Menggunakan Metode Altman (Z-Score) Untuk Memprediksi Kebangkrutan (Pada Perusahaan Pelayaran Terdaftar BEI 2016-2019) | Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score Dan Springate (Studi Pada Perusahaan Taksi Konvensional Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2019) | Dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score Dan Springate Pada Perusahaan Kosmetik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia | Menggunakan Metode Altman Z-Score Dan Springate Pada Perusahaan Kosmetik Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia |
| Persamaan | Menggunakan Analisis model prediksi kebangkrutan | | | | | |
| Topik Penelitian | Analisis Laporan Keuangan | | | | | |
| Perbedaan Variabel | Model Altman | Model Altman | Model Altman | Model Altman danSpringate | Model Altman danSpringate | Model Altman |
| Objek Penelitian | Perusahaan Pelayaran sub sector Transportasi dan Logistik | Perusahaan Manufaktur | Perusahaan Pelayaran sub sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi | Perusahaan Taksi Konvensional | Perusahaan Kosmetik | Perusahaan Otomotif dan Suku Cadang |
| Tahun Pengamatan | 2019-2021 | 2011-2019 | 2016-2019 | 2015-2019 | 2015-2018 | 2012-2016 |

Sumber : Tabel Penelitian Terdahulu Disusun Oleh Peneliti

b) Laba Ditahan terhadap Total Aset (X2)

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba ditahan dari total aktiva perusahaan. Laba ditahan merupakan laba yang tidak dibagikan kepada para pemegang saham. Semakin besar rasio ini, menunjukkan semakin besarnya peranan laba ditahan dalam membentuk dana perusahaan. Semakin kecil rasio ini menunjukkan kondisi keuangan perusahaan yang tidak sehat.

c) *Laba Sebelum Bunga dan Pajak terhadap Total Aset (X3)*

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengelola total aktiva untuk mendapatkan keuntungan sebelum bunga dan pajak.

d) *Nilai Buku Ekuitas terhadap Nilai Buku Total Utang (X4)*

Rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban-kewajiban dari nilai buku ekuitas. Nilai buku ekuitas diperoleh dari seluruh jumlah ekuitas. Nilai buku utang diperoleh dengan menjumlahkan kewajiban lancar dengan kewajiban jangka panjang.

Analisis *Financial Distress* Menggunakan Model Altman Modifikasi Z-Score melalui rumus:

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

dimana:

X1 = Modal Kerja terhadap Total Aset

X2 = Laba Ditahan terhadap Total Aset

X3 = Laba Sebelum Bunga dan Pajak terhadap Total Aset

X4 = Nilai Buku Ekuitas terhadap Nilai Buku Total Utang Nilai *cut off*-nya:

Tabel 2. Model Altman Modifikasi Z-Score

| Altman Z-Score | Kondisi |
|---------------------|-------------------------------|
| $Z'' < 1,10$ | <i>Financial Distress</i> |
| $1,10 < Z'' < 2,60$ | <i>Grey Area</i> |
| $Z'' > 2,60$ | <i>Non Financial Distress</i> |

Data sekunder sendiri dapat berupa dokumen dan catatan objek penelitian yang berkaitan dengan penelitian yaitu data yang bersumber dari laporan keuangan tahunan perusahaan pada sub sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2019-2021. Laporan keuangan tahunan yang peneliti peroleh berasal dari situs milik BEI yang dapat diakses melalui www.idx.co.id dan situs-situs lain yang diperlukan. Penelitian ini mengambil populasi pada perusahaan pelayaran sub sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2019 hingga 2021.

Penelitian ini menerapkan metode dokumentasi dengan cara mengumpulkan data laporan keuangan seluruh perusahaan pelayaran sub sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI pada periode 2019-2021.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Hasil

Berikut ini hasil deskripsi data penelitian selama 3 tahun seluruh perusahaan sebagai berikut:

Tabel 3. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) Tahun 2019

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2019) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|---|-----------------------------|---------------------------|-------------------|-----------------------|
| PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) | <i>Working Capital</i> | 13.970,51 | - | 572.765,00 |
| | <i>Total Asset</i> | 13.970,51 | | 77.498.877,00 |
| | <i>Retained Earning</i> | 13.970,51 | - | 69.526.046,00 |
| | <i>EBIT</i> | 13.970,51 | | 1.685.949,00 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 13.970,51 | | 18.234.603,00 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 13.970,51 | | 59.264.274,00 |
| | | | | 8 27.952.132.559,74 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 4. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) Tahun 2020.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2020) (a) | Nominal (USD)(b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|--|-----------------------------|---------------------------|------------------|------------------------|
| PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) | <i>Working Capital</i> | 14.175,53 | - 14.531.536,00 | - 205.992.224.514,08 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.175,53 | 37.213.358,00 | 527.519.072.729,74 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.175,53 | - 80.698.498,00 | - 1.143.943.979.353,94 |
| | <i>EBIT</i> | 14.175,53 | - 9.058.210,00 | - 128.404.927.601,30 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.175,53 | 7.190.990,00 | 101.936.094.474,70 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.175,53 | 30.022.368,00 | 425.582.978.255,04 |
| | | | | |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 5. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) Tahun 2021.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2021) (a) | Nominal (USD)(b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|--|-----------------------------|---------------------------|------------------|------------------------|
| PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) | <i>Working Capital</i> | 14.340,35 | - 9.564.338,00 | - 137.155.954.438,30 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.340,35 | 33.646.502,00 | 482.502.614.955,70 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.340,35 | - 80.025.377,00 | - 1.147.591.915.061,95 |
| | <i>EBIT</i> | 14.340,35 | 952.636,00 | 13.661.133.662,60 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.340,35 | 8.105.642,00 | 116.237.743.254,70 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.340,35 | 25.540.860,00 | 366.264.871.701,00 |
| | | | | |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 6. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) Tahun 2019.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2019) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------|-------------------------|
| PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) | <i>Working Capital</i> | 13.970,51 | - 4.347.349,00 | - 60.734.682.677,99 |
| | <i>Total Asset</i> | 13.970,51 | 67.412.629,00 | 941.788.807.570,79 |
| | <i>Retained Earning</i> | 13.970,51 | - 1.267.819.278,00 | - 17.712.081.901.491,80 |
| | <i>EBIT</i> | 13.970,51 | 1.678.612,00 | 23.451.065.732,12 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 13.970,51 | 30.652.442,00 | 428.230.247.485,42 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 13.970,51 | 36.760.187,00 | 513.558.560.085,37 |
| | | | | |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 7. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) Tahun 2020.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2020) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------|------------------------|
| PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) | <i>Working Capital</i> | 14.175,53 | -6.241.254,00 | -88.473.083.314,62 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.175,53 | 66.073.093,00 | 936.621.112.014,29 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.175,53 | -1.270.556.768,00 | -18.010.815.581.487,00 |
| | <i>EBIT</i> | 14.175,53 | 353.485,00 | 5.010.837.222,05 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.175,53 | 27.914.952,00 | 395.709.239.524,56 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.175,53 | 38.158.141,00 | 540.911.872.489,73 |
| | | | | |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 8. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) Tahun 2021.

| Nama Akun | Kurs Dollar AS (2021) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|-----------------------------|------------------------------|-------------------|--------------------------|
| <i>Working Capital</i> | 14.340,35 | 3.489.023,00 | 50.033.810.978,05 |
| <i>Total Asset</i> | 14.340,35 | 70.328.736,00 | 1.008.538.689.297,60 |
| <i>Retained Earning</i> | 14.340,35 | -1.266.400.671,00 | -18.160.628.862.374,90 |
| <i>EBIT</i> | 14.340,35 | 7.889.179,00 | 113.133.588.072,65 |
| <i>Book Value of Equity</i> | 14.340,35 | 32.071.049,00 | 459.910.067.527,15 |
| <i>Total Liabilities</i> | 14.340,35 | 38.257.687,00 | 548.628.621.770,45 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 9. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. (MBSS) Tahun 2019.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2019) (a) | Nominal (USD)(b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|--|-----------------------------|------------------------------|------------------|--------------------------|
| PT. Mitrabahtera SegaraSejati Tbk. (MBSS) | <i>Working Capital</i> | 13.970,51 | 42.367.754,00 | 591.899.130.934,54 |
| | <i>Total Asset</i> | 13.970,51 | 218.135.430,00 | 3.047.463.206.169,30 |
| | <i>Retained Earning</i> | 13.970,51 | 103.432.690,00 | 1.445.007.429.971,90 |
| | <i>EBIT</i> | 13.970,51 | 6.613.370,00 | 92.392.151.718,70 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 13.970,51 | 171.880.819,00 | 2.401.262.700.647,69 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 13.970,51 | 46.254.611,00 | 646.200.505.521,61 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 10. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. (MBSS) Tahun 2020.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2020) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|--|-----------------------------|------------------------------|----------------------|--------------------------|
| PT. Mitrabahtera SegaraSejati Tbk. (MBSS) | <i>Working Capital</i> | 14.175,53 | 28.274.432,00 | 400.805.059.048,96 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.175,53 | 194.859.060,00 | 2.762.230.450.801,80 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.175,53 | 88.226.935,00 | 1.250.663.563.900,55 |
| | <i>EBIT</i> | 14.175,53 | -12.687.788,00 | -179.856.119.427,64 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.175,53 | 156.805.265,00 | 2.222.797.738.165,45 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.175,53 | 38.053.795,00 | 539.432.712.636,35 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 11. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. (MBSS) Tahun 2021.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS(2021) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|--|-----------------------------|-----------------------------|----------------------|--------------------------|
| PT. Mitrabahtera SegaraSejati Tbk. (MBSS) | <i>Working Capital</i> | 14.340,35 | 38.459.960,00 | 551.529.287.386,00 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.340,35 | 177.639.085,00 | 2.547.406.652.579,75 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.340,35 | 99.726.295,00 | 1.430.109.974.503,25 |
| | <i>EBIT</i> | 14.340,35 | 13.382.548,00 | 191.910.422.211,80 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.340,35 | 169.106.985,00 | 2.425.053.352.344,75 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.340,35 | 8.532.100,00 | 122.353.300.235,00 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 12. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS) Tahun 2019.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2019) (a) | Nominal (USD)(b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|---|-----------------------------|---------------------------|------------------|-----------------------|
| PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS) | <i>Working Capital</i> | 13.970,51 | - 12.600.980,00 | -176.042.117.099,80 |
| | <i>Total Asset</i> | 13.970,51 | 203.847.778,00 | 2.847.857.421.026,78 |
| | <i>Retained Earning</i> | 13.970,51 | 28.261.253,00 | 394.824.117.649,03 |
| | <i>EBIT</i> | 13.970,51 | 19.701.204,00 | 275.235.867.494,04 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 13.970,51 | 62.937.209,00 | 879.264.907.706,59 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 13.970,51 | 140.910.569,00 | 1.968.592.513.320,19 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 13. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS) Tahun 2020

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2020) (a) | Nominal (USD)(b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|---|-----------------------------|---------------------------|------------------|-----------------------|
| PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS) | <i>Working Capital</i> | 14.175,53 | -28.378.621,00 | -402.281.993.344,13 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.175,53 | 222.976.008,00 | 3.160.803.090.684,24 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.175,53 | 32.641.400,00 | 462.709.144.942,00 |
| | <i>EBIT</i> | 14.175,53 | 12.834.665,00 | 181.938.178.747,45 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.175,53 | 68.010.113,00 | 964.079.397.134,89 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.175,53 | 154.965.895,00 | 2.196.723.693.549,35 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 14. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS) Tahun 2021.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2021) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|---|-----------------------------|---------------------------|-------------------|-----------------------|
| PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS) | <i>Working Capital</i> | 14.340,35 | -8.619.382,00 | -123.604.954.663,70 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.340,35 | 223.583.081,00 | 3.206.259.635.618,35 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.340,35 | 18.671.325,00 | 267.753.335.463,75 |
| | <i>EBIT</i> | 14.340,35 | -7.197.812,00 | -103.219.143.314,20 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.340,35 | 63.530.264,00 | 911.046.221.352,40 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.340,35 | 160.052.817,00 | 2.295.213.414.265,95 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 15. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Indo Straits Tbk. (PTIS) Tahun 2019.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2019) (a) | Nominal (USD)(b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------------|-----------------------|
| PT. Indo Straits Tbk. (PTIS) | <i>Working Capital</i> | 13.970,51 | -201.258,00 | -2.811.676.901,58 |
| | <i>Total Asset</i> | 13.970,51 | 36.114.930,00 | 504.543.990.714,30 |
| | <i>Retained Earning</i> | 13.970,51 | -1.444.890,00 | -20.185.850.193,90 |
| | <i>EBIT</i> | 13.970,51 | 850.798,00 | 11.886.081.966,98 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 13.970,51 | 16.618.581,00 | 232.170.052.046,31 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 13.970,51 | 19.496.349,00 | 272.373.938.667,99 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 16. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Indo Straits Tbk. (PTIS) Tahun 2020.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2020) (a) | Nominal (USD)(b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|---|-----------------------------|--------------------------------------|-------------------------|----------------------------------|
| PT. Indo Straits Tbk. (PTIS) | <i>Working Capital</i> | 14.175,53 | 4.202.611,00 | 59.574.238.308,83 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.175,53 | 35.341.230,00 | 500.980.666.101,90 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.175,53 | -1.424.722,00 | -20.196.189.452,66 |
| | <i>EBIT</i> | 14.175,53 | 389.584,00 | 5.522.559.679,52 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.175,53 | 16.638.925,00 | 235.865.580.505,25 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.175,53 | 18.702.305,00 | 265.115.085.596,65 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 17. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Indo Straits Tbk. (PTIS) Tahun 2021.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2021) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|---|-----------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| PT. Indo Straits Tbk. (PTIS) | <i>Working Capital</i> | 14.340,35 | 5.933.078,00 | 85.082.415.097,30 |
| | <i>Total Asset</i> | 14.340,35 | 36.854.920,00 | 528.512.452.022,00 |
| | <i>Retained Earning</i> | 14.340,35 | -1.249.493,00 | - |
| | <i>EBIT</i> | 14.340,35 | 372.613,00 | 5.343.400.834,55 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 14.340,35 | 16.820.875,00 | 241.217.234.806,25 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 14.340,35 | 20.034.045,00 | 287.295.217.215,75 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

Tabel 18. Perhitungan Konversi 1 USD ke Rupiah Perusahaan PT. Samudera Indonesia Tbk. (SMDR) Tahun 2019.

| Nama Perusahaan | Nama Akun | Kurs Dollar AS (2019) (a) | Nominal (USD) (b) | Total (IDR) (a) x (b) |
|--|-----------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| PT. Samudera IndonesiaTbk. (SMDR) | <i>Working Capital</i> | 13.970,51 | 47.244.517,00 | 660.029.997.193,67 |
| | <i>Total Asset</i> | 13.970,51 | 517.225.263,00 | 7.225.900.708.994,13 |
| | <i>Retained Earning</i> | 13.970,51 | 132.040.867,00 | 1.844.678.252.832,17 |
| | <i>EBIT</i> | 13.970,51 | -44.947.830,00 | -627.944.108.493,30 |
| | <i>Book Value of Equity</i> | 13.970,51 | 246.821.874,00 | 3.448.227.458.935,74 |
| | <i>Total Liabilities</i> | 13.970,51 | 270.403.389,00 | 3.777.673.250.058,39 |

Sumber: Laporan Keuangan Tahunan di Bursa Efek Indonesia

3.2. Hasil Perhitungan Prediksi Kebangkrutan

Berdasarkan perhitungan kumulatif 4 variabel indikator kebangkrutan, berikut merupakan hasil perhitungan nilai Z"-Score dari perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2019 hingga tahun 2021 yang disajikan pada Tabel 19.

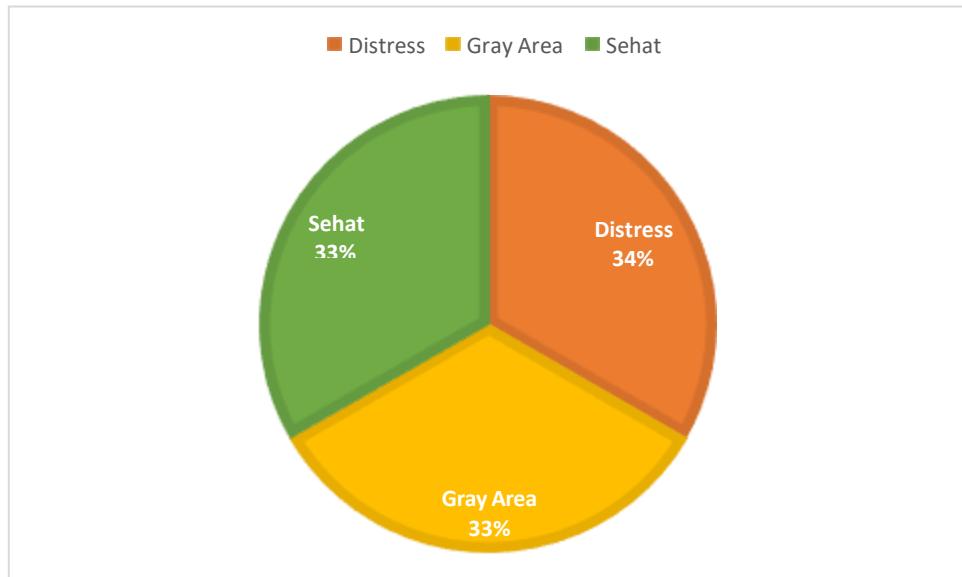
Terdapat 3 perusahaan yang berada dalam kondisi sehat. Perusahaan tersebut antara lain: PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. (MBSS) dengan nilai Z"-Score sebesar 12,60, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELY) dengan nilai Z"-Score sebesar 11,05 dan PT. Samudera Indonesia Tbk. (SMDR) dengan nilai Z"-Score sebesar 2,69. Dengan kondisi yang sehat, perusahaan dapat mempertahankan atau meningkatkan kondisi keuangannya sehingga dapat berjalan semakin optimal.

Secara umum klasifikasi perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2019, 2020, dan 2021 berdasarkan rata-rata Z"-Score selama tiga tahun penilaian dapat dilihat pada Gambar 1.

Tabel 19. Rata-Rata Z"-Score Perusahaan Transportasi dan Logistik Tahun 2019 – 2021

| Nama Perusahaan | Kode | Rata-rata | |
|---|------|-----------|------------------|
| | | Z"-Score | Klasifikasi |
| PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. | BBRM | - 7,64 | <i>Distress</i> |
| PT. Berlian Laju Tanker Tbk. | BLTA | - 59,98 | <i>Distress</i> |
| PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. | HITS | 0,62 | <i>Distress</i> |
| PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. | MBSS | 12,60 | Sehat |
| PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. | NELY | 11,05 | Sehat |
| PT. Indo Straits Tbk. | PTIS | 1,48 | <i>Gray Area</i> |
| PT. Samudera Indonesia Tbk. | SMDR | 2,69 | Sehat |
| PT. Temas Tbk. | TMAS | 1,99 | <i>Gray Area</i> |
| PT. Wintermar Offshore Marine Tbk. | WINS | 2,37 | <i>Gray Area</i> |

Sumber: Data Laporan Keuangan Perusahaan Diolah Peneliti, 2022



Gambar 1. Klasifikasi Perusahaan Transportasi dan Logistik Tahun 2019 – 2021

Sumber: Data Tabel Diolah Peneliti, 2022

3.3. Pembahasan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan pada data perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun tahun 2019, 2020 dan 2021 diketahui terdapat 3 perusahaan yang mengalami kondisi *distress*, yaitu PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM), PT. Berlian Laju Tanker Tbk.(BLTA) dan PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS). Nilai rata-rata Z"- Score < 1,81 menunjukkan kondisi *distress* atau kesulitan keuangan perusahaan yang berpotensi mengakibatkan perusahaan tersebut akan mengalami kebangkrutan di masa mendatang, sehingga diperlukan langkah yang tepat untuk memperbaiki kondisi keuangan perusahaan.

PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS) merupakan perusahaan dengan kondisi *distress* yang sedikit lebih baik dibandingkan ketiga perusahaan lain dalam klasifikasi yang sama. Pada tahun 2019 perusahaan ini berada pada posisi *grey* dengan Z-Score sebesar 1,16. Namun pada tahun-tahun berikutnya perusahaan ini mengalami penurunan dengan nilai Z-Score sebesar 0,49 dan 0,22 dimana angka ini menunjukkan kondisi *distress* sehingga potensial bangkrut. Penurunan ini disebabkan melemahnya seluruh rasio indikator kebangkrutan pada tahun 2020 dan 2021, baik rasio likuiditas, rasio profitabilitas, rasio solvabilitas dan *earning power of total investment* seluruhnya menunjukkan penurunan yang

mengakibatkan turunnya nilai *Z-Score* perusahaan ini. Kondisi ini menunjukkan perlunya upaya evaluasi dari pihak manajemen untuk mengetahui permasalahan atau kesalahan dalam pengambilan keputusan yang telah diambil sehingga perusahaan masih terjebak dalam kondisi *distress*. Melalui upaya evaluasi diharap perusahaan dapat memperbaiki kondisi finansialnya sehingga dapat menghasilkan kinerja yang lebih baik.

PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) dapat dikatakan sebagai perusahaan dengan kondisi keuangan yang paling lemah dibandingkan seluruh perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama rentang waktu tiga tahun terakhir dengan tingkat potensi kebangkrutan yang semakin memburuk dari tahun ke tahun. Pada tahun 2019 saja nilai *Z-Score* perusahaan ini sebesar 60,69 disusul tahun berikutnya dengan *Z-Score* sebesar 62,50 dan tahun 2021 tetap menjadi buruk yakni sebesar 56,74. Selama tiga tahun berturut-turut perusahaan ini memiliki rasio likuiditas, rasio profitabilitas dan *earning power of total investment* yang selalu berada pada angka negatif. Kondisi tersebut menunjukkan belum mampunya perusahaan dalam memaksimalkan aset-aset yang dimiliki dari investasi yang ditanamkan oleh investor untuk dapat menghasilkan laba. Di samping itu rasio likuiditas perusahaan ini juga mengalami penurunan terus menerus, bahkan dalam 3 tahun berturut-turut rasio likuiditas perusahaan ini berada dalam angka negatif yang menunjukkan tingkat likuiditas semakin memburuk yang mengindikasikan tidak adanya kemampuan perusahaan dalam menghasilkan modal kerja dari seluruh aset yang dimilikinya. Melihat kondisi semakin memburuk dari tahun ke tahun, perubahan sangat diperlukan dalam pengelolaan untuk menghindari kondisi yang lebih buruk. Perubahan dapat dilakukan dengan penggantian manajemen dengan orang-orang yang lebih kompeten sehingga perusahaan dapat kembali memperoleh kepercayaan dari *stakeholder*, dan menghindari larinya investor potensial karena kondisi *distress* yang dialami oleh perusahaan.

PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) telah berada dalam posisi *distress* sejak tahun 2019 dengan *Z-Score* sebesar -2,80. Kondisi ini semakin memburuk pada tahun berikutnya dimana *Z-Score* perusahaan ini turun hingga angka -11,02. Penurunan *Z-Score* ini terjadi karena pada tahun 2020 perusahaan ini memang mengalami penurunan kinerja yang ditunjukkan dengan melemahnya sejumlah rasio keuangan, terutama rasio profitabilitas yang terus menerus mengalami penurunan. Namun di tahun 2021 PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) berhasil melakukan perbaikan kinerja yang terlihat dari naiknya rasio solvabilitas dan *earning power of total investment* sehingga perusahaan ini berhasil memperoleh penurunan posisi *distress* dengan *Z-Score* sebesar -9,09. Melihat kenaikan yang cukup signifikan ini bukan tidak mungkin PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM) dapat mencapai tingkat kesehatan yang semakin membaik apabila manajemen dapat terus konsisten dalam melakukan perbaikan dari tahun ke tahun, sehingga dalam beberapa tahun saja perusahaan mampu berada dalam posisi keuangan yang sehat.

4. Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan menganalisis potensi kebangkrutan pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sehingga dapat diketahui perusahaan apa saja yang diklasifikasikan dalam kondisi potensial bangkrut selama rentang waktu penilaian tahun 2019, 2020, dan 2021. Analisis dilakukan dengan menggunakan model Altman (1968) sebagai alat untuk menilai kondisi keuangan dari perusahaan-perusahaan yang diteliti.

Model Altman *Z-Score* dapat mempermudah manajer, investor, maupun peneliti dalam melakukan analisa potensi kebangkrutan suatu perusahaan dengan menggambarkan kinerja keuangan perusahaan berdasarkan perhitungan rasio-rasio indikator kebangkrutan secara kumulatif yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dari perhitungan rata-rata *Z-Score* perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama tiga tahun penilaian yaitu tahun 2019, 2020, dan 2021 menunjukkan bahwa terdapat 3 perusahaan yang berada pada kondisi *distress*, dimana kondisi ini menunjukkan potensi kebangkrutan pada perusahaan. Perusahaan yang berada dalam kondisi *distress* tersebut antara lain: PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk. (BBRM), PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) dan PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. (HITS). Di samping itu terdapat tiga perusahaan yang berada dalam posisi *grey area*, yaitu PT. Indo Straits Tbk. (PTIS), PT. Temas Tbk. (TMAS) dan PT. Wintermar Offshore Marine Tbk. (WINS). Terdapat 3 perusahaan yang berada dalam kondisi keuangan yang sehat, antara lain: PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. (MBSS), Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. (NELY) dan Samudera Indonesia Tbk. (SMDR).

References

- Adiyanto, J. (2017). Arsitektur dan Air (Kasus: Kota Palembang). *ATRIUM: Jurnal Arsitektur*, 3(2), 85–99.

- Aini, R. F. N., Idris, A., & Ayuanti, R. N. (2022). Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Altman Z-Score. *COMPETITIVE Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 6(1), 153–161.
- Aruan, I. S., & Laily, N. (2020). Prediksi Kebangkrutan dengan Menggunakan Metode Altman Z-Score dan Springate pada Perusahaan Kosmetik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen (JIRM)*, 9(5).
- Chrisnawan, R., & Norita, N. (2017). Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Metode Altman Z-score, Grover Dan Fulmer Pada Industri Sub Sektor Perkebunan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (studi Kasus Perusahaan Perkebunan Kelapa Sawit Periode 2011-2015). *EProceedings of Management*, 4(1).
- Cipta, R. S. (2021). Analisa Financial Distress Menggunakan Metode Altman (Z-Score) Untuk Memprediksi Kebangkrutan (Pada Perusahaan Pelayaran Terdaftar Bei 2016-2019). *Jurnal Inovatif Mahasiswa Manajemen*, 1(2), 124–138.
- Harahap, D. A. R., & Laily, N. (2021). PREDIKSI KEBANGKRUTAN DENGAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE DAN SPRINGATE (Studi pada Perusahaan Taksi Konvensional yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015–2019). *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen (JIRM)*, 10(4).
- Kakauhe, A. C. I., & Pontoh, W. (2017). Analisis Model Altman (Z-Score) Dalam Mengukur Kinerja Keuangan Untuk Memprediksi Kebangkrutan Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Barang Konsumsi Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2010-2014. *ACCOUNTABILITY*, 6(1), 18–27.
- Nindita, K., & Moeljadi, N. (2014). Prediction on Financial Distress of Mining Companies Listed in BEI using Financial Variables and Non-Financial Variables. *European Journal of Business and Management*, 6(34).
- 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 (IJEBAR)*, 2(03).
- Nugroho, S. A., & SH, M. (2018). *Hukum Kepailitan Di Indonesia: Dalam Teori dan Praktik Serta Penerapan Hukumnya*. Kencana.
- NURHIDAYATI, S. (2020). ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN MENGGUNAKAN METODE ALTMAN Z-SCORE PADA PERUSAHAAN PERTAMBANGAN BATUBARA. *Accountia Journal (Accounting Trusted, Inspiring, Authentic Journal)*, 4(02), 104–111.
- Oktavian, R. E., & Sandari, T. E. (2018). Analisis Kebangkrutan Perusahaan Dengan Metode Z-Score Altman Pada 10 (Sepuluh) Perusahaan Property Dan Real Estate Yang Terdaftar Di BEI. *JEA17: Jurnal Ekonomi Akuntansi*, 3(01).
- Putri, N. W. K. A., & Merkusiwati, N. K. L. A. (2014). Pengaruh mekanisme corporate governance, likuiditas, leverage, dan ukuran perusahaan pada financial distress. *E-Jurnal Akuntansi*, 7(1), 93–106.
- Salim, Z. (2015). *Kesiapan Indonesia menuju pasar tunggal dan basis produksi ASEAN: sektor jasa logistik*.
- Soemarmi, A., Indarti, E., Pujiyono, P., & Diamantina, A. (2019). Konsep Negara Kepulauan dalam Upaya Perlindungan Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum*, 48(3), 241–248.
- Wulandari, V. S. (2019). *Pengaruh Kinerja Keuangan, Pertumbuhan Penjualan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2017)*.
- Yati, S., & Patunrui, K. I. A. (2017). Analisis penilaian financial distress menggunakan model altman (Z-Score) pada perusahaan farmasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2015. *Jurnal Akuntansi, Ekonomi Dan Manajemen Bisnis*, 5(1), 55–71.