

SKRIPSI

ANALISIS *FINANCIAL DISTRESS* MENGGUNAKAN METODE GROVER PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi Darat yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2018 – 2022)



**FELICIA AVERIL DANASI
1910321013**

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS FAJAR
MAKASSAR
2023**

SKRIPSI

ANALISIS *FINANCIAL DISTRESS* MENGGUNAKAN METODE GROVER PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi Darat yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2018 – 2022)



diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Program Studi S1 Akuntansi

**FELICIA AVERIL DANASI
1910321013**

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS FAJAR
MAKASSAR
2023**

SKRIPSI

ANALISIS *FINANCIAL DISTRESS* MENGGUNAKAN METODE GROVER PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi Darat Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2018 – 2022)

disusun dan diajukan oleh

**FELICIA AVERIL DANASI
1910321013**

telah diperiksa dan telah diuji

Makassar, 31 Agustus 2023
Pembimbing



Ghaliyah Nimassita Triseptya, S.E., M.Si
NIDN: 0903099101

Ketua Program Studi S1 Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Ilmu-Ilmu Sosial
Universitas Fajar



Yasmi, S.E., M.Si., Ak., CA., CTA., ACPA
NIDN: 0925107801

SKRIPSI

ANALISIS *FINANCIAL DISTRESS* MENGGUNAKAN METODE GROVER PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi Darat yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2018 – 2022)

disusun dan diajukan oleh

FELICIA AVERIL DANASI
1910321013

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi pada tanggal, **31 Agustus 2023** dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Dewan Penguji

No	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Ghaliyah Nimassita Triseptya, S.E., M.Si NIDN: 0903099101	Ketua	1..... 
2.	Akmal Hidayat, S.E., M.Si., CDVP NIDN: 0922108001	Anggota	2..... 
3.	Wawan Darmawan, S.E., M.Si., Ak., CA., ACPA NIDN: 0904118302	Anggota	3..... 
4.	Siprianus Palete, S.E., M.Si., Ak., CA., CERA., CMA NIDN: 0922097303	Eksternal	4..... 

Dekan Fakultas Ekonomi
dan Ilmu-ilmu Sosial
Universitas Fajar



Dr. Yusmanizar, S.Sos., M.I.Kom
NIDN: 0925096902

Ketua Program Studi S1 Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Ilmu-ilmu Sosial
Universitas Fajar



Yasmi, S.E., M.Si., Ak., CA., CTA., ACPA
NIDN. 0925107801

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Felicia Averil Danasi
NIM : 1910321013
Program Studi : Akuntansi S1

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul **"Analisis Financial Distress Menggunakan Metode Grover pada Perusahaan Transportasi Darat"** adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur plagiasi, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 31 Agustus 2023

Yang membuat pernyataan,



Felicia Averil Danasi

PRAKATA

Salam Sejahtera bagi semua,

Puji dan syukur patut dipanjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang empunya kehidupan ini. Oleh karena kasih dan kemurahan-Nya penulis dapat menyelesaikan proposal skripsi dengan judul **“Analisis Financial Distress Menggunakan Metode Grover pada Perusahaan Transportasi Darat”** guna memenuhi salah satu persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana Akuntansi (S.Ak) pada Program Studi S1 Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Fajar.

Semua doa dan usaha kerja akhirnya penulis bisa menyelesaikan proposal skripsi dengan baik sekalipun tidak lepas dari kelemahan selama prosedur dan dalam isi penulisan. Proses penyelesaian proposal skripsi ini tidak terlepas dari bimbingan Ibu Ghaliyah Nimassita Triseptya, S.E., M.Si sebagai dosen pembimbing. Penulis mengucapkan terima kasih atas kesediaannya dalam memberikan pemikiran dan waktu serta bimbingan kepada penulis dalam rangka perampungan penulisan ini. Semua bentuk dukungan yang datang itu senantiasa berbuah baik di masa yang akan datang.

Terima kasih penulis sampaikan buat:

1. Bapak Dr Mulyadi Hamid, S.E., M.Si., selaku Rektor Universitas Fajar.
2. Ibu Dr. Yusmanizar, S.Sos., M.I.Kom., selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Fajar.
3. Ibu Yasmi, S.E., M.Si., Ak., CA., ACPA., selaku Ketua Program Studi S1 Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Fajar.
4. Ibu Ghaliyah Nimassita Triseptya, S.E., M.Si., selaku pembimbing akan ketersediaan waktu, tenaga,, pikiran serta arahan bimbingan dan nasehat untuk kelancaran dalam menyelesaikan penulisan ini.

5. Bapak Muhammad Gafur, S.E., M.Si., CTA., ACPA., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang mendampingi penulis pada masa perkuliahan.
6. Bapak/Ibu segenap Dosen Fakultas Ekonomi dan Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Fajar untuk segala ilmu bermanfaat yang telah diajarkan serta seluruh staff dan karyawan Fakultas Ekonomi dan Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Fajar.
7. Kedua orang tua penulis yang dengan setia selalu mendoakan,memberikan dukungan dan semangat serta kasih sayang.
8. Teman-teman yang telah menemani penulis selama di bangku perkuliahan, juga yang telah menemani penulis dalam suka maupun duka dalam penulisan skripsi ini.
9. Dan semua pihak yang tidak sempat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu selama penulisan proposal skripsi ini.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa penulisan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diterapkan oleh penulis. Dengan segala kerendahan hati penulis berharap karya ini dapat memberikan sumbangsih terhadap ilmu pengetahuan.

Makassar, 31 Agustus 2023

Penulis

ABSTRAK

Analisis Financial Distress Menggunakan Metode Grover pada Perusahaan Transportasi (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi Darat yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2018 – 2022)

**Felicia Averil Danasi
Ghaliyah Nimassita Triseptya**

Penelitian ini bertujuan untuk menelaah financial distress menggunakan model Grover terhadap industri transportasi darat terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018 – 2022. Metode penelitian yang digunakan yaitu eksplanatoris (Studi empiris) sebagai gabungan antara metode kualitatif dengan metode kuantitatif melalui data sekunder dianalisis menggunakan metode Grover yang memiliki indikator likuiditas, profitabilitas dan return of aset.

Populasi penelitian ini yaitu perusahaan darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yakni 20 perusahaan sedangkan yang menjadi sampel penelitian yaitu 8 perusahaan yakni PT. Majapahit Inti Corpora (AKSI), PT. Adi Sarana Armada, Tbk (ASSI), PT. Blue Bird, Tbk (BIRD), PT. EkaSari Lorena Transport, Tbk (LRNA), PT. Mitra International Resources, Tbk (MIRA), PT. Sidomulyo Selaras, Tbk (SDMU), PT. ExpressTransindo Utama, Tbk (TAXI), PT. Weha Transportasi Indonesia, Tbk (WEHA).

Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa AKSI dan BIRD, MIRA dan TAXI tidak mengalami *financial distress* karena memiliki tingkat likuiditas dan profitabilitas meningkatkan peningkatan aset (ROA) perusahaan yang baik atau memiliki kinerja finansial perusahaan yang cenderung lebih baik. namun TAXI berada dalam zona abu-abu (grey zone). Sementara 4 entitas persero mengalami *financial distress* SDMU, LRNA, ASSA, dan WEHA karena pengelolaan finansial perusahaan yang buruk terutama dalam hal likuiditas dan profitabilitas sehingga tidak mampu meningkatkan aset perusahaan bahkan mengalami kecenderungan menurunnya nilai aset perusahaan secara signifikan.

Kata kunci: Financial Distress, Grover, Transportasi Darat, Bursa Efek

ABSTRACT

***Financial Distress Analysis Using the Grover Method in Transportation Companies
(Empirical Study on Land Transportation Companies Registered in Indonesia Stock Exchange Period 2018 – 2022)***

***Felicia Averil Danasi
Ghaliyah Nimassita Triseptya***

This study aim is to examine financial distress using the Grover model for the transportation industry listed on the Indonesia Stock Exchange during 2018 – 2022. The research method used is explanatory (empirical study) as a combination of qualitative and quantitative methods through secondary data analyzed using the Grover method which has indicators of liquidity, profitability and return of assets.

The population of this study are transportation industry that listed on the Indonesia Stock Exchange, while as sampling were transportation industry such as PT. Majapahit Inti Corpora (AKSI), PT Adi Sarana Armada, Tbk (ASSI), PT. Blue Bird, Tbk (BIRD), PT. EkaSari Lorena Transport, Tbk (LRNA), PT. Mitra International Resources, Tbk (MIRA), PT. Sidomulyo Selaras, Tbk (SDMU), PT. ExpressTransindo Utama, Tbk (TAXI), PT. Weha Transportasi Indonesia, Tbk (WEHA).

The results of this study is AKSI and BIRD, MIRA and TAXI do not experience financial distress because they have a good level of liquidity and profitability increasing the increase in company assets (ROA) or have a company's financial performance that tends to be better. but TAXI is in the gray zone. 4 transportation industries companies experienced financial distress such as SDMU, LRNA, ASSA, and WEHA due to poor company financial management, especially in terms of liquidity and profitability, so that they were unable to increase company assets and even experienced a tendency to significantly decrease the value of company assets.

Keywords: *Financial Distress, Grover, Land Transportation, Stock Exchange*

DAFTAR ISI

	HALAMAN
HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Kegunaan Penelitian	7
1.4.1 Kegunaan Teoretis.....	7
1.4.2 Kegunaan Praktis.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Tinjauan Teori dan Konsep	9
2.1.1 Sinalling Theory	9
2.1.2 Analisis Laporan Keuangan	11
2.1.3 <i>Financial Distress</i>	12
2.1.4 Kebangkrutan	16
2.2 Tinjauan Empirik	17
2.2.1 Analisis Model Groover	17
2.2.2 Penelitian Terdahulu	20
2.3 Kerangka Berpikir	22
2.4 Definisi Operasional	23
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	25
3.1 Rancangan Penelitian	25
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian.....	25
3.2.1 Tempat Penelitian.....	25
3.2.2 Waktu Penelitian.....	25
3.3 Populasi dan Sampel	26
3.3.1 Populasi.....	26
3.3.2 Sampel	26
3.4 Jenis dan Sumber Data	27
3.5 Pengukuran Variabel Penelitian	27
3.6 Teknik Pengumpulan Data	28
3.7 Analisis Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	30
4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian	30
4.2 Hasil Penelitian	41
4.2.1 <i>Working Capital To Total Assets</i>	41
4.2.2 <i>Earning Before Interest and Taxes To Total Assets</i>	43

4.2.3 <i>Return of Assets</i>	44
4.3 Pembahasan.....	46
BAB V PENUTUP	72
5.1 Kesimpulan	72
5.2 Saran	73
DAFTAR PUSTAKA	74
LAMPIRAN	77

DAFTAR TABEL

	HALAMAN
Tabel 1.1 Data Modal Kerja (Capital Working) Perusahaan Transportasi Darat Periode 2018 – 2022	4
Tabel 1.2 Total Aset Industri Transportasi Darat	5
Tabel 1.3 Earning Before Interest and Tax Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022	5
Tabel 1.4 Pendapatan Tahun Berjalan Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022	6
Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu.....	20
Tabel 3.7 Sampel Penelitian	27
Tabel 4.15 Working Capital to Total Assets Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022	42
Tabel 4.16 Retained Earnings To Total Assets Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022	45
Tabel 4.17 Ration Net Income to Total Aset (Return of Asset/ROA) Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022	45
Tabel 4.18 G Skor Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022.....	46
Tabel 4.19 G-Skor Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022	61

DAFTAR GAMBAR

	HALAMAN
Gambar 2.6 Bagan Pedoman Penelitian	23
Gambar 4.8 Struktur Organisasi PT. Majapahit Inti Corpora, Tbk	32
Gambar 4.9 Struktur Organisasi PT Adi Sarana Armada Tbk	33
Gambar 4.10 Struktur Organisasi PT. Blue Bird, Tbk	35
Gambar 4.11 Struktur Organisasi PT. Eka Sari Lorena, Tbk	36
Gambar 4.11 Struktur Organisasi PT. Mitra International Resources, Tbk	37
Gambar 4.12 Struktur Organisasi PT.Sidomulyo SelarasTbk	39
Gambar 4.13 Struktur Organisasi PT Expres Transido Utama, Tbk.....	40
Gambar 4.14 Struktur Organisasi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.....	41

DAFTAR LAMPIRAN

	HALAMAN
Lampiran 1 Likuiditas	77
Lampiran 2 Profitabilitas	78
Lampiran 3 Return of Asset	79
Lampiran 4 Akumulasi Likuiditas, Profitabilitas, dan ROA (Nilai G-Skor).....	80

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri transportasi angkutan darat memasuki era digitalisasi yang memicu kompetisi yang lebih bervariasi sehingga perusahaan selalu berupaya beradaptasi terhadap perubahan dan kebutuhan sebagai keunggulan daya saing dan peningkatan efisien. Oleh karena itu perusahaan (korporasi) harus melakukan adaptasi dengan cara mengembangkan inovasi dan memperbaiki kinerja secara kontinue dan berkelanjutan untuk mempertahankan dan mengembangkan daya saing. Hal yang paling signifikan dan krusial yaitu meningkatkan performa keuangan perusahaan (Maulana, 2022).

Menurut Jumingan, (2006:239) performa keuangan perusahaan sebagai indikator kemampuan perusahaan mengoptimalkan sumber daya dari tahap penghimpunan sampai pengalokasian dana. Selain itu, kinerja keuangan merupakan evaluasi implementasi kebijakan keuangan perusahaan yang dibandingkan dengan kriteria yang telah ditetapkan. Sementara menurut Srimindarti (2006:34) mengungkapkan bahwa efektivitas operasional perusahaan dapat ditempuh dengan cara pencapaian sasaran kinerja.

Menurut Kasmir (2012: 130) efektivitas operasional perusahaan diukur dari 1) tingkat likuiditas: ratio antara aktiva lancar dan aktiva tidak lancar dengan liabilitas/kewajiban jangka pendek; 2) tingkat solvabilitas: ratio antara liabilitas atau kewajiban jangka pendek dan jangka panjang dengan kemampuan likuiditas jangka pendek dan jangka panjang; 3) tingkat aktivitas: ratio antara efektivitas perusahaan dengan total aktiva; dan 4) tingkat profitabilitas: ratio antara kemampuan perusahaan menghasilkan laba dengan ketersediaan modal.

Menurut Lienanda dan Ekadjaja (2019) *financial distress* adalah gejala atau fenomena yang mengindikasikan keuangan perusahaan mengalami penurunan signifikan secara terus menerus dan cenderung tidak menunjukkan kearah pemulihan yang lebih baik likuiditas memenuhi liabilitas/kewajiban jangka pendek perusahaan. Hal ini mengindikasikan ketidakmampuan perusahaan mengelola kestabilan performa keuangan yang berpengaruh terhadap kerugian operasional perusahaan selama periode berjalan. Sedangkan Yuliani dan Sulpadli (2020) mengungkapkan bahwa untuk mendeteksi terjadinya *financial distress* menggunakan analisis finansial model Grover. Model ini merupakan hasil pengujian ulang terhadap konsep analisis finansial Altman Z-Score (Piscestalia dan Priyadi, 2019). Menurut beberapa hasil penelitian menunjukkan bahwa analisis *financial distress* yang menggunakan model Grover memiliki tingkat akurasi yang lebih baik dalam memprediksi indikasi kebangkrutan yang ditandai dengan fenomena *financial distress* (Arini, 2021).

Terdapat beberapa model analisis *finansial distress* terhadap industri atau perusahaan yang dapat digunakan yaitu model Springate, Ohlson, Zmijewski, dan Grover. Dari hasil penelitian Fanny (2017) menunjukkan bahwa model model Zmijewski memiliki tingkat keakuratan yang tinggi sebesar 82%. Sedangkan hasil penelitian Edi dan Tania (2018) menyimpulkan bahwa model Springate memiliki tingkat akurasi sebesar 69,7%, Prihanthini dan Sari (2013) menyatakan bahwa tingkat akurasi model Grover sangat mutlak mencapai 93%. Perbedaan tingkat akurasi beberapa model analisis *finansial distress* karena menggunakan berbagai sudut pandang yang berbeda-beda, seperti misalnya menggunakan indikator ketidakmampuan manajemen menerapkan kebijakan dan strategi, kemampuan perusahaan memperoleh keuntungan, dan ketergantungan terhadap hutang yang tidak diimbangi dengan kemampuan perusahaan membayar. Sementara dari sudut pandang eksternal, seperti misalnya menggunakan indikator penjualan

deviden yang dibagikan kepada para pemegang saham, laba perusahaan, penjualan aset unit usaha, pemecatan pegawai secara besar-besaran, dan pasar. Dari beberapa indikator yang digunakan dalam analisis *financial distress*, indikator model Grover yang dianggap paling relevan, substansial dan representatif karena menggunakan 3 indikator yaitu likuiditas, profitabilitas dan *return of aset*. Hal tersebut juga dianggap sebagai keunggulan model Grover dalam menganalisa terjadinya *financial distress*.

Secara konseptual *financial distress* model Grover menggunakan komponen indikator tingkat likuiditas yakni ratio antara modal kerja dengan aset (*Working Capital to Total Asset*) dan tingkat profitabilitas merupakan ratio antara pendapatan sebelum bunga dan pajak atau laba yang ditahan dengan aset (*Earning Before Interest and Taxes to Total Asset*) serta *Return Of Aset* (ROA) yaitu ratio antara pendapatan bersih dengan aset (*Net Income to Total Aset*). Tingkat likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi liabilitas/kewajiban jangka pendek yang dijamin oleh aset lancar perusahaan. Oleh karena itu, salah satu indikator perusahaan yang mengalami *financial distress* yaitu tingkat likuiditas terhadap liabilitas/kewajiban jangka pendek perusahaan sangat rendah atau kemampuan perusahaan memenuhi liabilitas kewajiban jangka pendek kurang efektif sehingga mempengaruhi kemampuan perusahaan meningkatkan laba perusahaan (Prasetianingtias & Kusumowati, 2019).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa analisis *financial distress* merupakan langkah antisipatif (mitigasi) perusahaan terhadap risiko dan potensi kebangkrutan keuangan perusahaan sehingga semakin diketahui tanda-tanda kebangkrutan secara dini maka semakin baik bagi pihak manajemen memperbaiki performa keuangan perusahaan. Sedangkan di pihak kreditur dan pemegang saham dapat menjadi bahan pertimbangan atau kajian menentukan alternatif probabilitas risiko investasi bagi investor.

Kesulitan keuangan (*financial distress*) tidak mudah untuk didefinisikan secara presisi secara faktual maupun konseptual. Oleh karena itu, perlu pendekatan atau paradigma dalam mengidentifikasi tingkat *financial distress* yang identik dengan kesulitan likuiditas jangka pendek yang berpotensi terhadap kebangkrutan. Dengan demikian *financial distress* dipahami sebagai keterpurukan finansial perusahaan secara terus menerus bahkan diindikasikan tidak mampu memulihkan keadaan hingga dinyatakan perusahaan mengalami kebangkrutan karena ketidakmampuan perusahaan memenuhi liabilitas/kewajiban jangka pendek yang ditanggung oleh aktiva lancar finansial perusahaan (Hanafi et.al 2016: 260).

Dalam penelitian ini yang menjadi objek penelitian yaitu Industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama 2018–2022 yang masih eksis memberikan laporan kinerja keuangan secara berkala. Dari 20 perusahaan transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) terdapat 8 perusahaan Industri transportasi darat yang masih eksis memberikan laporan kinerja finansial perusahaan, yakni 1) PT. Majapahit Inti Corpora (AKSI); 2) PT Adi Sarana Armada (ASSA), Tbk; 3) PT Blue Bird (BIRD), Tbk; 4) PT Eka Sari Lorena Transportasi (LRNA), Tbk; 5) PT. Mitra International Resources (MIRA), Tbk; 6) PT Sidomulyo Selasar (SDMU), Tbk; 7) PT. Express Transindo Utama (TAXI), Tbk dan 8) PT Weha Transportasi Indonesia (WEHA), Tbk. Adapun data perkembangan keuangan perusahaan tersebut selama tahun 2018 – 2022 sebagai berikut:

Tabel 1.1
Modal Kerja (Capital Working) Perusahaan Transportasi
Periode 2018 – 2022 (Dalam Ribuan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	97.547.504	71.574.928	50.150.084	72.698.136	107.420.163
2	ASSA	(1.237.122.265)	(1.618.327.263)	(809.244.200)	(120.943.949)	(247.032.461)
3	BIRD	456.786.000	(132.988.000)	601.740.000	801.464.000	471.568.000
4	LRNA	13.112.260	21.318.913	(4.868.722)	-120.537	(6.008.467)
5	MIRA	103.429.436	29.678.154	73.835.138	4.878.514	(40.022)
6	SDMU	(46.861.719)	(98.409.161)	(111.348.009)	6.022.292	(46.861.719)
7	TAXI	(1.103.991.305)	(511.273.962)	(422.759.728)	70.302.676	58.779.551
8	WEHA	(28.593.277)	(10.216.347)	(17.188.416)	(16.042.078)	(28.593.277)

Sumber: Olahan Data Primer dari www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Dari data tentang modal kerja yaitu total aktiva lancar dikurangi liabilitas jangka pendek di atas menunjukkan bahwa PT AKSI memiliki akumulasi modal kerja tertinggi mencapai Rp. 399,39 miliar selama tahun 2018-2022. Sementara entitas yang memiliki modal kerja paling sedikit yaitu PT ASSA yang mencapai (minus) Rp. 3,911 trilyun. Adapun total asset industri transportasi periode 2018 – 2022 yakni:

Tabel 1.2
Aset Entitas Persero Industri Transportasi Darat
Periode 2018 – 2022 (Dalam Ribuan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	285.177.567	298.261.244	269.842.337	381.789.880	275.005.973
2	ASSA	4.849.223.630	5.170.895.098	6.031.946.733	7.268.436.910	4.062.536.132
3	BIRD	6.485.519.000	7.253.114.000	6.598.137.000	6.893.160.000	5.883.384.000
4	LRNA	302.636.796	270.508.602	239.333.983	224.704.254	312.059.443
5	MIRA	351.483.053	328.732.173	301.506.104	267.905.168	320.777.602
6	SDMU	217.821.047	177.182.837	169.199.466	170.295.462	255.711.905
7	TAXI	479.265.331	243.302.339	91.040.495	73.091.558	1.269.024.960
8	WEHA	269.602.629	220.884.904	222.474.205	291.613.017	331.404.130

Sumber: Olahan Data Primer dari www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Data total aset yang dimiliki oleh industri transportasi darat sampai tahun 2022 di atas menunjukkan bahwa PT BIRD memiliki total aset mencapai Rp 5,062 trilyun. Sementara PT SDMU total aset hanya mencapai Rp. 255,711 miliar. Adapun *Earning Before Interest and Taxe (EBIT)* atau pendapatan sebelum pajak pendapatan industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018 – 2022 sebagai berikut:

Tabel 1.3
Earning Before Interest and Taxes
Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022
(Dalam Ribuan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	15.565.079	(22.647.414)	369.870.126	53.760.565	35.781.546
2	ASSA	182.337.295	68.495.021	223.127.584	7.219.932	182.337.295
3	BIRD	413.962.000	(290.498.000)	25.654.000	484.439.000	606.175.000
4	LRNA	(6.481.690)	(38.756.386)	(23.263.547)	(18.044.925)	(28.326.165)
5	MIRA	(2.484.852)	(8.258.942)	(14.271.450)	(33.656.341)	(440.765)
6	SDMU	(36.224.089)	(44.240.864)	(9.741.992)	(7.287.008)	(26.910.059)
7	TAXI	(71.564.621)	19.778.599	180.179.087	(15.022.098)	35.372.047
8	WEHA	(6.505.276)	(33.601.480)	(10.330.085)	25.661.718	4.852.956

Sumber: Olahan Data Primer dari www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Data *Earning Before Interest And Taxe/EBIT* di atas menunjukkan bahwa

entitas perusahaan PT LRNA yang selalu mengalami defisit pendapatan (minus) selama kurun waktu 2018-2022. Sementara entitas PT AKSI dan PT ASSA yang tidak pernah mengalami defisit pendapat sebelum pajak penghasilan. Adapun pendapatan/laba (rugi) bersih selama periode 2018-2022 industri transportasi darat sebagai berikut:

Tabel 1.4
Pendapatan Tahun Berjalan Industri Transportasi Darat
Periode 2018 – 2022 (Dalam Ribuan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	4.177.237	3.036.178	23.799.404	43.692.587	26.482.339
2	ASSA	86.688.466	70.300.254	171.894.061	315.282	140.169.267
3	BIRD	315.622	-172.579	25.654.000	364.027	460.273
4	LRNA	(6.857.140)	(43.027.059)	(26.466.832)	(21.323.509)	(29.874.068)
5	MIRA	(3.222.370)	(8.392.629)	(13.195.658)	(31.352.237)	(4.223.777)
6	SDMU	(36.224.089)	(43.293.065)	(9.741.992)	(63.546.552)	(26.296.442)
7	TAXI	(276.072.942)	(53.221.960)	188.614.656	(14.641.200)	(836.820.231)
8	WEHA	(276.072.942)	(53.221.960)	188.614.656	(14.641.200)	(836.820.231)

Sumber: Olahan Data Primer dari www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

Dari data pendapatan/laba bersih (Net Income) selama periode 2018-2022 industri transportasi darat yang tidak pernah mengalami defisit laba yaitu entitas PT AKSI dan PT ASSA. Sebaliknya entitas PT LRNA, PT MIRA dan PT SDMU selalu mengalami defisit laba selama 2018-2022.

Dari hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Dwiranti (2022) terhadap 8 perusahaan transportasi darat menggunakan metode Altman Z Scor menunjukkan bahwa tingkat kebangkrutan industri transportasi periode 2015-2020 peringkat pertama yaitu PT WEHA. Pada tahun 2018 dan 2020 peringkat pertama PT. AKSI, pada tahun 2018 dan 2019 peringkat pertama PT. BIRD, dan pada tahun 2019 peringkat pertama PT. ASSA.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu maka penulis termotivasi mengadakan penelitian tentang analisis *financial distress* menggunakan G-skor atau model Grover terhadap industri transportasi darat selama periode 2018-2022. Hal berdasarkan asumsi bahwa industri transportasi darat berperan

sebagai peluang investasi karena jumlah pelanggan (customer) jasa transportasi mengalami peningkatan signifikan yang berimbas terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi. Adapun alasan pemilihan menggunakan model Grover karena model ini menggunakan rasio indikator yang paling relevan, substansial dan representatif dari transaksi finansial perusahaan. Oleh karena itu, penulis termotivasi untuk memilih industri transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebagai objek penelitian dengan judul **“Analisis Financial Distress Menggunakan Metode Grover pada Perusahaan Transportasi Darat Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan deskripsi latar belakang masalah bagian sebelumnya, maka rumusan masalah penelitian adalah:

Bagaimana analisis *financial distress* menggunakan model Grover terhadap industri transportasi darat terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018 – 2022?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian di atas, maka yang menjadi tujuan penelitian yaitu:

Untuk menelaah *Financial distress* menggunakan model Grover terhadap industri transportasi darat terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018 – 2022.

1.4 Kegunaan Penelitian

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

1.4.1 Kegunaan Teoretis

Penelitian ini dapat memperluas tambahan wawasan dan pengetahuan serta informasi tentang analisis *financial distress*

menggunakan metode Grover sebagai indikasi untuk mengetahui ketidaksehatan keuangan perusahaan.

1.4.2 Kegunaan Praktis

1. Bagi perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan informasi dan masukan bagi manajemen perusahaan agar memperhatikan kondisi pasar supaya tidak mengalami *finacial distress*.

2. Bagi penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan sebagai acuan bagi penelitian selanjutnya yang berkaitan tentang analisis *financial distress* menggunakan metode Grover untuk mengetahui potensi kebangkrutan perusahaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teori dan Konsep

Adapun tinjauan teori dan konsep pada tinjauan pustaka ini, antara lain:

2.1.1 *Signalling Theory*

Signalling theory merupakan pemberian informasi sebagai isyarat pihak manajemen perusahaan kepada investor tentang prospek finansial korporasi di masa mendatang sekaligus sebagai gambaran kinerja keuangan untuk menarik para investor melakukan investasi (Septika et al., 2021). Sedangkan menurut Wicaksono & Mispuyanti, (2020) *signalling theory* adalah pemberian sinyal informasi tentang laporan keuangan dalam merealisasikan keinginan investor. Dengan demikian *signalling theory* atau Teori Sinyal adalah cara perusahaan memberikan sinyal keuangan perusahaan kepada investor mengenai kinerja keuangan serta prospek manajemen perusahaan mewujudkan kinerja keuangan perusahaan meningkatkan laba/pendapatan. Apabila *signalling* baik akan memberikan sinyal keuangan perusahaan yang kompetetibel dan dapat dipertanggungjawabkan, sebaliknya sinyal keuangan perusahaan yang buruk berdampak terhadap nilai perusahaan bagi investor.

Signaling Theory berkorelasi positif terhadap pengurangan asimetri informasi antara pihak perusahaan dengan pihak lain (investor). Menurut Mavlanova, et al. (2012), teori *signaling* membantu menjelaskan perilaku pihak-pihak yang memiliki akses ke informasi yang berbeda melalui penggunaan internet (online). Oleh karena itu, teori signaling memberikan wawasan penelitian berbasis-e-Commerce karena kualitas situs secara konseptual sebagai dasar pertimbangan secara terpisah dari informasi produk yang disampaikan dalam investigasi signal secara tradisional.

Kredibilitas Signal dapat dipercaya dengan asumsi sejumlah kekayaan, investasi, atau reputasi akan hangus oleh penjual jika perusahaan mengirim signal palsu dan menjual produk berkualitas rendah. Dalam hal ini garansi merupakan salah satu contoh signal yang kredibel karena pihak perusahaan menjual produk berkualitas rendah tetapi memberikan jaminan (garansi). Selain itu, perusahaan juga akan menerapkan biaya perbaikan dan penggantian saat konsumen mengajukan klaim, tetapi produk-produk berkualitas tinggi tidak akan menerapkan biaya garansi. Oleh karena itu, aset yang akan hangus karena mengirimkan signal palsu merupakan ikatan (jaminan atau asuransi) kepada kostumer karena produsen menyediakan produk berkualitas tinggi. Inilah yang disebut dengan kredibilitas signal atau kredibilitas obligasi sebagai kondisi konseptual yang menjadi mekanisme yang efektif menyampaikan kualitas produk.

Ketika konsumen percaya terhadap produsen dalam melakukan penjualan sebagai investasi signifikan dengan mengirimkan signal dan investasi berisiko, maka cenderung terjadi kredibilitas obligasi atau signal tinggi. Sebaliknya, jika signal palsu dikirimkan maka cenderung akan terjadi signal lemah atau tidak kredibilitas obligasi. Oleh karena itu, signal palsu terlarang karena perusahaan menjual produk berkualitas rendah dan sebaliknya produsen hanya menjual produk berkualitas tinggi yang mampu memberikan signal kredibilitas tinggi sehingga memungkinkan konsumen dapat membedakan antara produk berkualitas tinggi dengan produk berkualitas rendah.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *signaling theory* terjadi ketika konsumen berasumsi bahwa produsen sudah melakukan investasi secara substansial mengirimkan signal kualitas tinggi. Sebaliknya ketika signal yang dikirimkan tersebut salah maka akan berisiko melahirkan ketidakpercayaan (*distrust*). Adapun tujuan teori signal yaitu mengurangi kesenjangan informasi, memastikan pihak yang kurang informasi bahwa kostumer memilih produk atau

layanan berkualitas baik sehingga berpengaruh secara positif hasil yang diinginkan. Oleh karena itu, perusahaan yang baik cenderung memberikan sinyal keuangan perusahaan yang positif tetapi sebaliknya perusahaan yang buruk cenderung memberikan sinyal yang buruk sehingga berdampak terhadap investor dalam menanamkan modal di perusahaan karena diasumsikan bahwa perusahaan memiliki reputasi yang buruk atau negatif.

2.1.2 Analisis Laporan Keuangan

Sebelum membahas analisis finansial perusahaan maka akan dipaparkan dahulu tentang akuntansi keuangan. Akuntansi keuangan merupakan penyusunan laporan keuangan perusahaan secara menyeluruh sebagai bentuk pertanggungjawaban manajemen. Menurut Kieso dan Weygant (dalam Awalia, 2022: 8). Sedangkan menurut Sugiarto (2002), mengungkapkan bahwa laporan keuangan secara periodik sebagai informasi tentang keuangan perseorangan, organisasi atau perusahaan. Selain itu juga berfungsi sebagai informasi untuk:

- 1) Menghitung perolehan laba bersih.
- 2) Menentukan hak yang terlibat secara langsung dan tidak langsung.
- 3) Pengendalian risiko aktivitas finansial perusahaan.
- 4) Mendorong pencapaian target perusahaan (korporasi).

Analisis *financial report* adalah kegiatan menganalisis laporan finansial menggunakan alat, teknik dan prosedur untuk memperoleh informasi terkait bisnis keuangan (Puspitasari, 2016: 1.1). Menurut Elia dan Rahayu (2021) secara substansial analisis laporan finansial perusahaan bertujuan mengukur tingkat capaian keuntungan perusahaan atau korporasi sekaligus mengidentifikasi risiko finansial perusahaan serta progres finansial (Yuliani dan Sulpadli, 2020). Tujuan dari analisis laporan keuangan menurut Prastowo dan Yulianti sebagaimana dikutip oleh Barus (2017), meliputi:

- 1) *Screening tool*: menentukan alternatif antara investasi atau merger.
- 2) *Forecasting tool*: deskripsi performa finansial di kemudian hari.
- 3) Instrumen untuk mendiagnosis masalah-masalah manajerial operasional .

Sedangkan manfaat analisis laporan finansial (Barus et al.,2017) antara lain:

- 1) Bagi manajer atau pimpinan perusahaan: sebagai dasar dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian operasional perusahaan.
- 2) Bagi pemerintah: sebagai dasar penetapan pajak atau tujuan-tujuan lain dalam rangka perumusan kebijakan pemerintahan.
- 3) Bagi investor atau penanaman modal: mengidentifikasi risiko investasi melalui assement kapabilitas perusahaan menentukan deviden.

Dengan demikian analisis laporan keuangan perusahaan merupakan upaya untuk menilai performa finansial sebagai dasar menentukan perencanaan dan pengendalian operasional bisnis perusahaan. Sedangkan bagi investor atau penanam modal dapat dijadikan sebagai dasar mempertahankan saham yang dimiliki atau menjual kembali saham yang dimilikinya. Hal ini mengindikasikan bahwa melalui analisis keuangan dapat diketahui kondisi kesehatan keuangan perusahaan.

2.1.3 Financial Distress

Menurut Platt dalam (Piscestalia, 2019) mengungkapkan bahwa *financial distress* merupakan kondisi finansial perusahaan yang terus mengalami defisit atau indikasi kebangkrutan atau likuidasi keuangan perusahaan. Sedangkan menurut Westerfield dalam Magdalena (2018) *financial distress* merupakan ketidakmampuan *cast flow* finansial korporasi dalam memenuhi liabilitas atau kewajiban jangka pendek yang jatuh tempo sehingga berpotensi mengalami kegagalan finansial yang mengisyaratkan perusahaaa melakukan restrukturisasi antara perusahaan dengan kreditor dan investor. Hal ini terjadi ketika perusahaan

tidak mampu memperbaiki kinerja keuangan perusahaan sehingga kesulitan menjaga likuiditas.

Financial distress merupakan kesulitan finansial atau posisi keuangan perusahaan tidak aman (kurang sehat) dan berisiko terhadap kebangkrutan atau kegagalan perusahaan menjalankan usaha. Kesulitan keuangan menurut Fahmi (2017) terjadi saat perusahaan mengalami ketidakmampuan memenuhi pembayaran yang sudah dijadwalkan atau saat arus kas mengindikasikan tidak kapabel membayar kewajiban finansial karena rasio total liabilitas lebih besar dibandingkan total asset.

Menurut Altman sebagaimana dikutip oleh Patunrui dan Yati (2017), menjelaskan bahwa *financial distress* memiliki 4 kategori yakni:

- 1) Kegagalan ekonomi (*Economic Failure*): apabila pendapatan secara keseluruhan tidak mampu menutupi/membayar seluruh biaya operasional perusahaan (termasuk modal) atau modal kerja lebih besar dari pada pendapatan.
- 2) Kegagalan bisnis (*Business Failure*): pencapaian bisnis dari entitas korporasi diluar ekspektasi.
- 3) *Insolvency in Bankruptcy* (bangkrut) ketidakmampuan finansial memenuhi kewajiban yang karena kesediaan arus kas yang relatif kurang dari beban.
- 4) *Legal Bankruptcy* (kebangkrutan secara hukum) berdasarkan pengadilan tata usaha dinyatakan perusahaan dinyatakan bangkrut.

Dengan demikian *financial distress* terjadi ketika finansial perusahaan menunjukkan gejala/indikasi ketidaksehatan finansial yang ditandai dengan ketidakmampuan keuangan perusahaan memenuhi kewajiban karena kegagalan mempertahankan stabilitas keuangan dan *mis-manajemen* (kegagalan bisnis). Apabila perusahaan tidak mampu mengembalikan stabilitas keuangan dan terjadi *Financial distress* secara terus menerus maka tidak menutup kemungkinan

berpotensi atau mengindikasikan terjadinya kebangkrutan.

Dalam analisis *financial distress* memiliki beberapa indikator seperti misalnya likuiditas yakni kapabilitas finansial perusahaan memenuhi liabilitas/kewajiban jangka pendek. Jadi, tingkat likuiditas berfungsi sebagai indikator kapabilitas perusahaan membayar kewajiban jangka pendek. Sementara menurut Subramanyan (2010:10) mengungkapkan bahwa yang dimaksud likuiditas ialah kapabilitas dan kapasitas perusahaan memanager *cast flow* memenuhi liabilitas/kewajiban jangka pendek melalui komponen utama aset lancar dan utang lancar perusahaan. Posisi likuiditas neraca merupakan indikasi finansial perusahaan mencakup ketersediaan sumber-sumber pembayaran perusahaan berupa aktiva lancar dalam bentuk pembayaran hutang lancar yang bersifat likuid.

Tujuan likuiditas menurut Kasmir (2013:132) yaitu untuk mengevaluasi kapabilitas perusahaan dalam hal:

- 1) Pembayaran utang yang harus dibayar atau kapabilitas finansial perusahaan membayar utang tepat waktu.
- 2) Pembayaran utang jangka pendek melalui aktiva lancar secara menyeluruh selama kurang dari atau sama dengan setahun.
- 3) Pembayaran liabilitas jangka pendek melalui aktiva lancar atau aktiva lancar dikurangi sediaan utang.
- 4) Perbandingan ketersediaan modal kerja perusahaan melalui pengurangan aset lancar terhadap liabilitas jangka pendek.
- 5) Kemampuan finansial perusahaan membayar utang
- 6) Berfungsi sebagai instrumen perencanaan *cast flow* perusahaan.
- 7) Penggambaran terhadap tingkat likuiditas perusahaan secara periodik pada kurun waktu tertentu.
- 8) Indikator kapabilitas perusahaan dari setiap items/komponen dalam

aktiva lancar dan utang lancar.

- 9) Eskalasi pihak manajemen melakukan efisiensi dan efektifitas perusahaan mencapai performa finansial yang ideal.

Unsur lain dalam akuntansi perusahaan yaitu profitabilitas yang menggambarkan kapabilitas perusahaan mengelola keuangan perusahaan memperoleh laba selama periode tertentu. Adapun indikator profitabilitas keuangan diukur melalui kapabilitas perusahaan mengalokasikan aktiva secara efisien. Sartono (2010:122) mengidentikan profitabilitas dengan kapabilitas perusahaan meningkatkan laba melalui penjualan dan total aktiva dari mengalokasikan modal kerja. Sedangkan Kasmir (2015:196), profitabilitas merupakan tingkat kapabilitas korporasi mencapai laba penjualan dengan pendapatan investasi yang identik dengan efisiensi perusahaan.

Profitabilitas perusahaan menurut Kasmir (2012:197-198) bertujuan mengukur kapabilitas perusahaan dalam konteks sebagai berikut:

1. Penghitungan laba perusahaan dalam kurun waktu tertentu.
2. Penilaian posisi laba perusahaan.
3. Penilaian peningkatan (progres) laba dari waktu ke waktu.
4. Penilaian capaian *net income* setelah bunga dan pajak dari ketersediaan aktiva lancar dan aktiva tidak lancar.
5. Produktivitas finansial perusahaan yang digunakan dari modal pinjaman, investasi dan *own-capital*.

Dengan demikian profitabilitas merupakan gambaran mengenai capaian keuntungan pada kurun waktu tertentu serta progres dari keuntungan tersebut dari waktu ke waktu yang dipengaruhi oleh beberapa faktor (Devi, 2012) antara lain:

- 1) Rasio Kecepatan (*Quick Ratio*): kapabilitas perusahaan membayar utang melalui aktiva lancar yang lebih likuid tanpa melibatkan unsur

persediaan dibagi kewajiban lancar.

- 2) *Margin Laba Bersih (Net Profit Margin)*: laba bersih (*net profit*) penjualan dikurangi seluruh biaya (termasuk pajak) dibanding penjualan.
- 3) *Return On Assets (ROA)*: penerapan efisiensi pengelolaan seluruh aktiva memperoleh income.

2.1.4 Kebangkrutan

Analisis kebangkrutan sangat bermanfaat bagi pemilik perusahaan untuk mempertahankan kepemilikan atau menjual perusahaan. Sedangkan secara eksternal seperti misalnya para investor dan kreditor sebagai pihak eksternal perusahaan sebaiknya mengetahui perkembangan keadaan keuangan untuk memastikan bahwa dana investasinya dalam keadaan aman atau terkendali. Oleh karena itu, ketidakmampuan menganalisis keadaan keuangan perusahaan beserta fenomena yang berpotensi terhadap kebangkrutan akan mengakibatkan kerugian investasi.

Menurut Patricius dalam (Cahyo dan Magdalena, 2018) mendefinisikan kebangkrutan merupakan kegagalan pengelolaan keuangan perusahaan secara operasional untuk menghasilkan laba perusahaan. Nugroho, (2018) mengidentikan kebangkrutan dengan keadaan keuangan yang tidak mampu memenuhi kewajiban operasional perusahaan karena terjadi krisis dana sehingga perusahaan tidak mencapai target profit bahkan cenderung mengalami penurunan profit terus menerus. Oleh karena itu, kebangkrutan sangat identik dengan:

- 1) *Economic Distressed (Kegagalan Ekonomi)*: biaya operasional lebih besar daripada pendapatan sehingga tidak mampu memenuhi kewajiban. Hal ini mengindikasikan bahwa pendapatan tidak sebanding dengan biaya modal sehingga arus kas yang dihasilkan tidak sesuai dengan ekspektasi bahkan

cenderung mengurangi aset secara signifikan.

2) *Financial Distressed* (Kegagalan Keuangan): kesulitan finansial.

Dengan demikian kebangkrutan merupakan kondisi keuangan perusahaan yang ditandai dengan *financial distress* yang berlangsung secara kontinue karena ratio laba perusahaan lebih kecil dari pada modal kerja. Apabila keadaan *financial distress* tidak mampu diatasi dengan cara restrukturisasi kewajiban maka berpotensi terhadap kebangkrutan perusahaan.

Banyak model analisis keuangan yang dikembangkan untuk mendeteksi secara dini tanda-tanda atau fenomena kesulitan keuangan perusahaan yang berpotensi terhadap kebangkrutan. Prediksi kebangkrutan dapat dianalisis dengan menggabungkan beberapa rasio keuangan yang dapat menggambarkan mengenai kondisi keuangan Primasari (2018). Model analisis keuangan perusahaan untuk menganalisis *financial distress* yang berfungsi untuk memprediksi kebangkrutan yakni model Grover.

2.2 Tinjauan Empirik

Adapun tinjauan empiric pada tinjauan pustaka ini, antara lain:

2.2.1 Analisis Model Grover

Piscestalia dan Priyadi, (2019) mengungkapkan bahwa model Grover merupakan analisis keuangan untuk mendeteksi *financial distress* yang diperkenalkan oleh Jeffrey S. Grover melalui pengujian ulang terhadap model *Altman Z-Score*. Pengujian dilakukan melalui 70 perusahaan pada tahun 1982–1996 menunjukkan 50% menunjukkan gejala *financial distress* dan 50% tidak menunjukkan gejala *financial distress*. Pendekatan model Grover memiliki 3 indikator finansial paling signifikan dalam mengidentifikasi gejala ketidaksehatan finansial yang cenderung menunjukkan gejala kebangkrutan

Menurut Heryanto (2020) *financial distress* model Grover memiliki

beberapa variabel yakni:

- 1) Tingkat Likuiditas melalui ratio antara modal kerja dengan aset (*Working Capital to Total Asset*)

Modal kerja merupakan hasil penghitungan dari selisih jumlah aset lancar dikurangi liabilitas/kewajiban jangka pendek dalam satu periode yang sama. Penghitungan *working capital* menggunakan rumus:

$$\text{Working Capital} = \text{Aset Lancar} - \text{Utang Lancar}$$

Working Capital merupakan salah satu indikator *financial distress* dengan asumsi bahwa semakin besar selisih antara aset lancar dengan liabilitas jangka pendek maka tingkat likuiditas cenderung sehat (tidak mengalami *financial distress*). Namun sebaliknya apabila utang lebih besar dari jumlah aset maka nilai *working capital* negatif sehingga perusahaan mengalami *financial distress*.

Kapabilitas perusahaan memperoleh modal kerja dari total aset dikurangi liabilitas jangka pendek sehingga rasio likuiditas semakin membaik. Hal tersebut dapat diketahui dari ratio antara modal kerja dengan total aset (*Working Capital to Total Asset*) yang dalam model Grover berfungsi sebagai variabel pertama yang dirumuskan:

$$\frac{\text{Working Capital}}{\text{Total Aset}}$$

- 2) *Earning Before Interest and Taxes/EBIT to Total Asset*

Laba sebelum pajak penghasilan atau laba yang ditahan (*EBIT*) yaitu laba sebelum dikurangi biaya bunga dan pajak atau laba operasional dan laba sebelum bunga dan pajak. Adapun *EBIT* menggunakan rumus:

$$\text{EBIT} = \text{Pendapatan} - \text{Harga Pokok Penjualan} - \text{Biaya Operasional}$$

atau

$$\text{EBIT} = \text{Laba Bersih} + \text{Bunga} + \text{Pajak}$$

Earning Before Interest and Taxes (EBIT) berfungsi mengetahui laba dari selisih pendapatan dengan biaya operasional sehingga diidentikan dengan laba operasional, kecuali pajak dan beban bunga. Hal ini bertujuan mengidentifikasi laba atau keuntungan perusahaan. *EBIT* merupakan rasio profitabilitas dengan total aset sebelum bunga dan potongan pajak dibagi dengan total aset merupakan variabel kedua dalam persamaan Grover yang dirumuskan:

$$\frac{\text{Earning Before Interest and Taxes to Total Asset (EBIT)}}{\text{Total Aset}}$$

3) *Net Income to Total Asset (Return of Assets/ROA)*

Net income (laba bersih) dihitung dari laba kotor dikurang biaya operasi (termasuk biaya penjualan, pemasaran dan administrasi) yang dirumuskan:

$$\text{Net Income} = \text{Laba Kotor} - \text{Biaya Operasi}$$

Sedangkan *Net Income to Total Asset* atau *Return of Asset (ROA)* merupakan rasio profitabilitas dari aktiva lancar sebagai indikator laba bersih investasi. Adapun untuk mengetahui *ROA* sebagai variabel ketiga model Grover yaitu ratio antara laba bersih dengan total aset dirumuskan:

$$ROA = \frac{\text{Net Income}}{\text{Total Aset}}$$

Menurut Ni Made dan Maria dalam Komarudin (2019), *financial distress* model Grover memiliki beberapa kategori yakni:

- a. Jika nilai G-Skor lebih kecil atau sama dengan -0,02 ($G \leq -0,02$) maka dikategorikan mengalami *financial distress*.
- b. Jika nilai G-Skor lebih dari atau sama dengan 0,01 ($G \geq 0,01$) maka dikategorikan tidak mengalami *financial distress*.

2.2.2 Penelitian Terdahulu

Pada bagian berikut akan disajikan beberapa hasil penelitian terdahulu tentang analisis *financial distress*. Adapun beberapa hasil penelitian terdahulu sebagai berikut:

Tabel 2.5. Penelitian Terdahulu

Nama dan Tahun	Judul Penelitian	Variabel	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
Khotmi(2020)	Analisis Perbandingan Kebangkrutan Perusahaan Model <i>Altman Z-Score</i> , <i>Springate</i> , dan <i>Grover</i>	Model <i>Altman Z-Score</i> , Model <i>Springate</i> , Model <i>Grover</i>	Kuantitatif Deskriptif	Dari hasil analisis model <i>Grover</i> menunjukkan perusahaan tidak <i>financial distress</i> . Sebaliknya analisis model <i>Z-Score</i> model <i>Altman</i> dan model <i>Springate</i> menunjukkan perusahaan mengalami <i>financial distress</i> yang berpotensi kebangkrutan
Ariatama, (2020)	Analisis <i>Financial Distress Prediction</i> with Model <i>Altman Z-Score</i> terhadap PT <i>Express Transindo Utama</i> , Tbk 2014-2018 Period	Model <i>Altman Z-Score</i> , Model <i>Zmijewski</i> , Model <i>Grover</i>	Kuantitatif Deskriptif	Tahun 2015 dan 2016 perusahaan dalam kategori grey area. Tahun 2017 dan 2018 perusahaan masuk dalam kategori bangkrut.
Hertina et al.(2020)	<i>Comparative Analysis of The Altman, Springate, Grover and Zmijewski Model as Predicting Financial Distress</i>	Model <i>Altman</i> , model <i>Springate</i> , Model <i>Zmijewski</i> , dan model <i>Grover</i>	Kuantitatif Deskriptif	Akurasi model <i>Altman Z-Skor</i> 72,22%, <i>Springate</i> 66,67%, <i>Zmijewski</i> dan <i>Grover</i> 83,33%.
Arini(2020)	Analisis Akurasi Model-Model Prediksi <i>Financial Distress</i>	Model <i>Altman</i> , model <i>Springate</i> , model <i>Taffler</i> , model <i>Grover</i>	Kuantitatif Deskriptif	Akurasi model <i>Grover</i> 76,67% dalam memprediksi perusahaan retail <i>Kantar's 2019 Top 30 Global Retails (EUR)</i> .
Maulana (2022)	Tingkat Akurasi Model Prediksi <i>Financial Distress</i> pada Metode <i>Altman Z-Score</i> PT. <i>Express Transindo Utama</i> ,	Model <i>Altman</i> , model <i>Fulmer</i> , model <i>Grover</i> , model <i>Springate</i> , model <i>Taffler</i> , dan	Kuantitatif Deskriptif	Periode 2014 – 2016 menunjukkan nilai positif, tetapi 2017 – 2018 menunjukkan nilai negatif Namun pada periode 2017 sampai dengan 2018 rasio <i>retained earning</i> terhadap total aset

	Tbk	model Zmijewski		menunjukkan nilai negative
Piscestalia(2019)	Analisis Perbandingan Model Financial Distress dengan Model Springate, Ohlson, Zmijewski, dan Grover	Model Springate, Ohlson, Zmijewski, dan Grover	Kuantitatif Deskriptif	Akurasi model Springate 85%, model Zmijewski, Grover dan Ohlson 66%, 65%, dan 62%. Oleh karena itu merekomendasi model Springate
Prasetianingti as dan Kusumowati (2019)	Analisis Perbandingan Model Altman, Grover, Zmijewski dan Springate sebagai Prediksi <i>Financial Distress</i>	Model Altman, Grover, Zmijewski dan Springate	Kuantitatif Deskriptif	Dari 18 perusahaan model Grover menyimpulkan 12 <i>financial distress</i> , model Zmijewski 3 <i>financial distress</i> , dan model Springate 14 <i>financial distress</i> .
Lienandadan Ekadjaja (2019)	Faktor Yang Mempengaruhi Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di BEI	Likuiditas(X1), leverage(X2), ukuran perusahaan (X3), financial distress (Y)	SPSS versi21	Likuiditas berpengaruh negatif dan signifikan terhadap <i>financial distress</i> , leverage memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan ukuran perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap <i>Financial distress</i> .

Dari paparan hasil penelitian terdahulu terkait *financial distress* terhadap perusahaan yang menggunakan model bervariasi menunjukkan bahwa terdapat beberapa tingkat akurasi yang berbeda-beda. Namun secara umum tingkat akurasi yang cenderung lebih baik dibanding dengan model lainnya yaitu analisis *financial distress* pendekatan model Grover. Sementara analisis model *Altman (Z-Score)* menunjukkan hasil yang cenderung berbeda serta ambigu. Hal ini mengindikasikan bahwa terdapat kesenjangan penelitian (*gap research*) yakni model Grover sebagai model analisis *financial distress* yang akurat, tetapi disisi lain analisis *financial distress* model Grover jarang digunakan. Hal tersebut sebagai dasar pertimbangan dalam penelitian ini untuk menjembatani kesenjangan dari beberapa hasil penelitian sebelumnya (*research gap*) melalui analisis *financial distress* model Grover dalam menganalisa *financial distress* industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2.3 Kerangka Pikir

Dalam penelitian dibutuhkan kerangka pikir berbentuk alur atau diagram yang menggambarkan alur penelitian (Nugroho, 2018). Sedangkan menurut Jaya (2020: 43) kerangka pikir disusun berdasarkan pada beberapa teori maupun konsep yang sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Dalam konteks tersebut maka perusahaan transportasi darat yang akan menjadi obyek penelitian yaitu berjumlah 8 perusahaan transportasi darat yang eksis memberikan laporan keuangan perusahaan secara berkala.

Menurut Piscestalia dan Priyadi (2019) *financial distress* merupakan beberapa tahapan yang mengindikasikan dengan menurunnya performa kemampuan finansial perusahaan atau perusahaan mengalami ketidaksehatan keuangan atau kesulitan keuangan (*finacial distress*) yang berpotensi terhadap kebangkrutan atau likuidasi. *Financial distress* terjadi ketika perusahaan mengalami penurunan performa pengelolaan stabilitas finansial yang mengakibatkan kerugian operasional dan kerugian bersih (Yuliani dan Sulpadli, 2020). Oleh karena itu, deteksi dini terhadap fenomena kebangkrutan perusahaan dibutuhkan analisis keuangan untuk mengidentifikasi terjadinya *financial distress*. Salah satu analisis *financial disstress* yaitu model Grover.

Analisis *financial distress* model Grover memiliki tiga variabel yaitu:

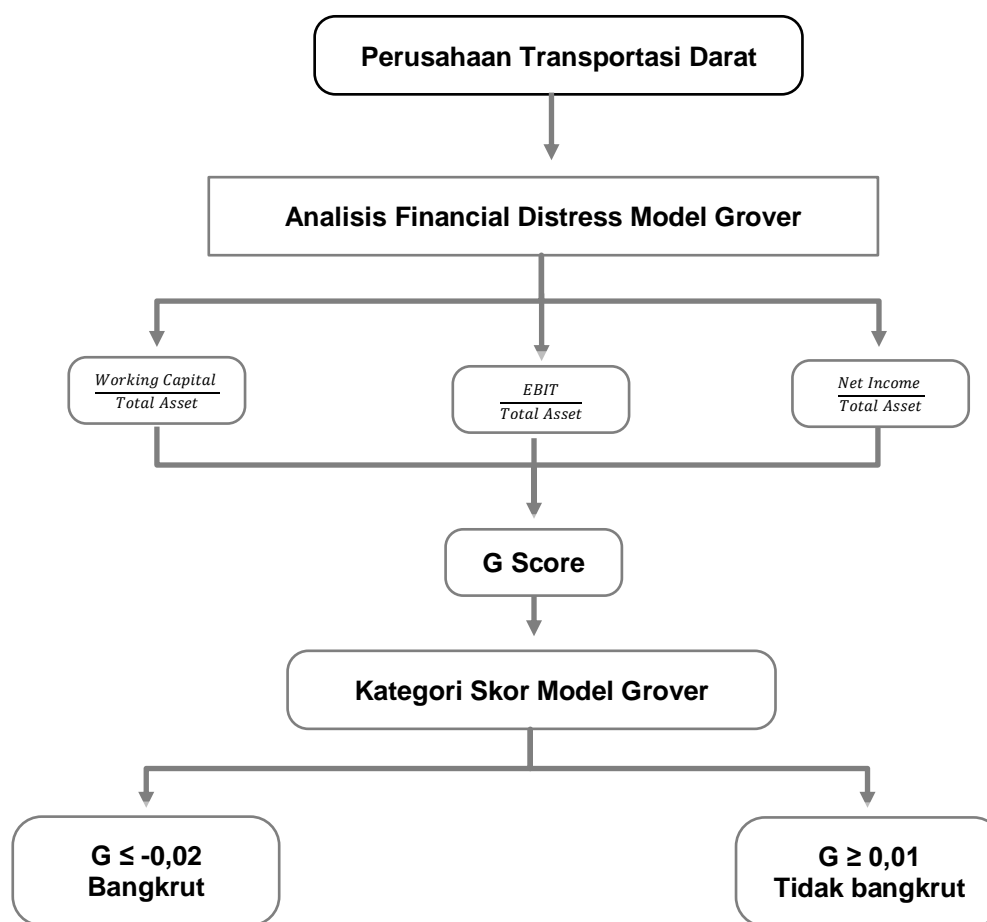
- 1) *Working to Capital to Total Asset* (Likuditas)
- 2) *Earning Before Interest and Taxes to Total Asset* (Profitabilitas),
- 3) *Net Income to Total Asset (Return Of Asset)*.

Ketiga variabel tersebut diperoleh melalui data-data keuangan atau laporan keuangan perusahaan. Setelah nilai dari likuditas dan profitabilitas serta ROA dihitung, maka dapat diperoleh nilai *G-Score*. Berdasarkan skor tersebut digunakan sebagai penentuan kategori dari industri transportasi darat selama kurun waktu dari

2018 sampai tahun 2022 yang masih eksis memberikan laporan keuangan perusahaan setiap kuartal dan tahunan (*quarterly and annual*) akan dikategorikan sesuai dengan hasil perhitungan G-Score

Berdasarkan penjelasan dari kerangka teoritis, maka kerangka pikir sebagai alur/paradigma penelitian dapat digambarkan seperti dibawah ini:

Bagan 2.6. Bagan Pedoman Penelitian



2.4 Definisi Operasional

Variabel penelitian berdasarkan persamaan model Grover yang meliputi:

- 1) *Working Capital to Total Asset*: kapabilitas perusahaan memperoleh modal kerja dari selisih antara aset lancar dikurangi dengan liabilitas jangka pendek (Yoseph, 2011) dengan rumus:

$$\frac{Working\ Capital}{Total\ Asset}$$

Sedangkan *Working Capital* = Aset Lancar – Utang Lancar

- 2) *Earnings Before Interest and Taxes to Total Asset*: rasio profitabilitas membandingkan pendapatan sebelum bunga dan pajak dengan total aset.

$$\frac{\text{Earning Before Interest Taxes}}{\text{Total Asset}}$$

- 3) *Net Income to Total Asset (ROA)*: *NI A (Net Income to Total Asset)* adalah rasio profitabilitas yaitu *Return on Asset ratio (ROA)* dibanding laba bersih dengan total aset.

$$ROA = \frac{\text{Net Income}}{\text{Total Asset}}$$

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Fokus dalam penelitian ini yakni analisis *financial distress* metode Grover terhadap industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) merupakan penelitian empiris yang memberi penekanan pada analisis keuangan melalui pendekatan kuantitatif dimana sumber data diperoleh melalui studi dokumentasi. Pendekatan penelitian kuantitatif deskriptif merupakan penelitian untuk menelaah atau menganalisa nilai variabel secara independen karena tidak membandingkan atau mengkiatkan baik secara korelasional maupun regresional antarvariabel (variabel bebas dan variabel tergantung) (Sugiyono, 2018). Adapun proses penelitian ini meliputi penyusunan hipotesa penelitian, pengumpulan data, pengolahan data dan teknik analisis data serta kesimpulan yang berorientasi aspek perhitungan menggunakan model rumus secara numerik (Musianto, 2002).

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Adapun tempat dan waktu dalam penelitian ini, yaitu:

3.2.1 Tempat Penelitian

Lokasi penelitian ini yaitu seluruh perusahaan transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode tahun 2018 – 2022 yang masih eksis (masih memberikan laporan keuangan perusahaan secara berkala) yang dapat diakses melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id.)

3.2.2 Waktu Penelitian

Waktu yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah selama kurang lebih 1 bulan terhitung mulai dari bulan Mei 2023.

3.3 Populasi dan Sampel

Adapun populasi dan sampel yang digunakan peneliti dalam penelitian ini, yaitu:

3.3.1 Populasi Penelitian

Menurut Lubis (2017:246), populasi adalah seluruh subjek penelitian berupa sekelompok orang, fenomena atau peristiwa yang memiliki karakteristik menarik untuk diteliti (dianalisis). Dalam konteks tersebut, populasi dalam penelitian ini yaitu industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018 – 2022.

3.3.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah fokus obyek penelitian dari karakteristik populasi yang ditentukan melalui teknik atau prosedur tertentu (Lubis, 2017:247). Adapun teknik pengambilan sampel penelitian ini yaitu *purposive sampling* merupakan teknik penentuan sampel dengan pertimbangan atau kriteria-kriteria tertentu (Sujarweni, 2015:79). Oleh karena itu, yang menjadi sampel penelitian yakni industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Secara faktual perusahaan darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yakni 20 perusahaan, tetapi yang masih eksis dan konsisten memberikan laporan keuangan perusahaan secara berkala hanya 8 perusahaan. Dengan demikian yang memenuhi kriteria sebagai sampel penelitian merupakan industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang masih eksis atau secara rutin mulai dari tahun 2018 sampai tahun 2022 menyampaikan laporan keuangan perusahaan secara berkala kepada BEI. Adapun perusahaan transportasi darat yang memenuhi kriteria tersebut meliputi:

Tabel 3.7
Daftar Industri Transportasi yang menjadi Sampel Penelitian

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

Sumber: Olahan Data Primer dari www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com

3.4 Jenis Dan Sumber Data

Jenis data penelitian ini yaitu data sekunder yang berasal dari pendapat ahli dalam berupa buku-buku dan jurnal yang berfungsi sebagai referensi serta dokumen-dokumen dari obyek penelitian berupa laporan keuangan resmi selama periode 2018-2022. Sementara sumber data dalam penelitian ini yaitu data sekunder berupa bukti, catatan atau laporan yang telah tersusun dalam arsip (data dokumenter) yang dipublikasikan dan data yang tidak dipublikasikan dalam bentuk laporan keuangan industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018 – 2022 melalui situs BEI www.idx.co.id dan www.idnfinancials.com.

3.5 Pengukuran Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang akan diukur dan dikategorikan (dianalisis) yaitu komponen-komponen pengukuran yang digunakan sebagaimana persamaan model Grover yang dirumuskan:

$$G - \text{Score} = G - \text{Skore} = \frac{WC}{TA} + \frac{EBIT}{TA} + \frac{NI}{TA}$$

Dimana:

WC = *Working Capital*

TA = *Total Asset*

EBITA = *Earning Before Interest and Taxes*

NI = *Net Income*

Adapun ketentuan skor model Grover sebagai berikut:

- 1) Jika nilai G-Skor lebih kecil/kurang dari atau sama dengan $-0,02$ ($G \leq -0,02$), maka dikategorikan mengalami *financial distress*.
- 2) Jika nilai G-Skor lebih besar dari atau sama dengan $0,01$ ($G \geq 0,01$), maka dikategorikan tidak mengalami *financial distress*.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data melalui studi dokumentasi (studi empiris) atau data yang diperoleh dari laporan keuangan atau laporan kinerja keuangan entitas persero periode 2018 – 2022.

3.7 Analisis Data

Penelitian ini akan menggunakan analisa data secara deskriptif melalui beberapa tahapan, meliputi

- 1) Pengumpulan data-data keuangan dari laporan kinerja keuangan entitas persero sampel penelitian.
- 2) Penghitungan nilai dari variabel penelitian sebagaimana yang digunakan dalam persamaan model Grover, yaitu *Working to Capital to Total Asset*, *Earning Before Interest and Taxes*, dan *Net Incometo Tota lAsset* (ROA).
- 3) Menghitung nilai G-Score.
- 4) Mengklasifikasikan nilai G-Score berdasarkan kategori model Grover yaitu:

Jika $G \leq -0,02$: kategorikan *financial distress*

Jika $G \geq 0,01$: kategori tidak *financial distress*

Adapun alasan utama menggunakan G-Skor (model Grover) yaitu G-Skor menggunakan ratio indikator yang simpel tetapi signifikan dalam menganalisis

finansial distress dari hasil laporan kinerja keuangan suatu perusahaan, Hal ini disebabkan analisis *financial distress* model Grover lebih simple hanya menggunakan indikator likuiditas, profitabilitas dan *return of aset* dibanding dengan model analisis financial distress yang lainnya seperti misalnya model Altman yang menggunakan Z-Score dengan indikator-indikator meliputi likuiditas, profitabilitas (laba yang ditahan dan laba sebelum bunga dan pajak), nilai pasar modal sendiri terhadap nilai buku hutang serta *return of aset* (penjualan terhadap total aset). Artinya model ini memiliki tingkat kerumitan (kompleksitas) yang relatif tinggi karena terdapat indikator yang tidak tercantum dalam laporan keuangan perusahaan yakni ratio nilai perusahaan terhadap nilai buku utang. Nilai perusahaan membutuhkan penafsiran (interpretasi) yang mandiri dan tidak terbatas hanya sebatas nilai total aset perusahaan. Selain itu, rasio antara penjualan terhadap total aset cenderung kurang relevan sehingga hasil akumulasi Z-Skor cenderung kurang akurat terutama untuk menganalisis financial distress pada industri sektor perusahaan transportasi darat.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian

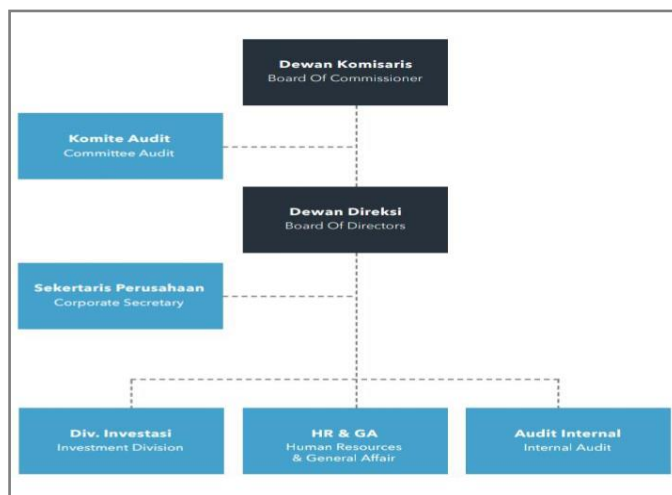
Perusahaan transportasi darat yang menjadi obyek penelitian merupakan entitas perseroan (corporasi) secara terbuka bagi publik untuk ikut serta dalam investasi baik secara langsung maupun tidak langsung. Investasi tidak langsung dilakukan dengan cara membeli saham persero yang yang diperjualbelikan di bursa efek sebagai pasar saham di Indonesia. Pasar saham yang dimaksud yakni Bursa Efek Indonesia (BEI) sebagai pasar modal penjualan saham entitas perseroan. Saham entitas perseroan berfungsi sebagai sumber pendanaan operasional korporasi atau suatu industri melalui keikutsertaan (andil) dalam pembiayaan operasional korporasi mengembangkan usaha/bisnis korporat.

Bursa Efek Indonesia (BEI) dimulai/berdiri pada 14 Desember 1912 oleh pemerintahan kolonial Belanda di Batavia yang pada awalnya dilakukan oleh suatu badan bentukan dari pemerintahan kolonial Belanda yakni *verenreging voorde effectenhendel*. Seiring perkembangan bursa efek di Batavia (Jakarta saat itu), maka pada tanggal 11 Januari 1925 pemerintahan kolonial Belanda kembali membuka bursa efek Surabaya dan pada tanggal 1 Agustus 1925 membuka bursa efek Semarang. Namun pada tanggal 10 Mei 1940 pemerintahan Hindia Belanda menutup seluruh bursa efek karena perang dunia kedua antara Jepang dengan pasukan sekutu.

Ada beberapa entitas perseroan yang menjual sahamnya di pasar bursa Indonesia (BEI) seperti misalnya entitas perseroan industri transportasi darat yang menjadi obyek penelitian. Adapun gambaran umum (profile perusahaan) industri transportasi darat yang meliputi:

Entitas perseroan dengan nama PT. Majapahit Inti Corpora Tbk (AKSI) didirikan pada tanggal 12 Februari 1990. Pada awalnya bernama PT. Asia Kapitalindo (sesuai dengan Akta Pendirian Perseroan No.43) dan dirubah/diperbarui dengan Akta No. 59 tanggal 21 Maret 1990 diperkuat oleh Surat Keputusan No. C2-2049.HT.01.01.TH.1990 tanggal 10 April 1990 dan diregistrasi oleh Kantor Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Perusahaan ini melakukan penawaran umum berupa saham melalui penerbitan 165.000.000 lembar saham serta mencatatkan 720.000.000 lembar saham di Bursa Efek Surabaya. Sejak saat itu, perusahaan berubah status dari perseroan tertutup menjadi perseroan terbuka (Tbk). Adapun pemegang mayoritas saham (96,34% saham) dikuasai oleh perseroan Batulicin Enam Sembilan Transportasi. Kegiatan usaha berdasarkan Akta No.60 tanggal 28 Juli 2015 mengalami perubahan dari perdagangan umum menjadi perdagangan umum dan Jasa sehingga merubah entitas persero dari PT Majapahit Securities,Tbk menjadi PT Majapahit Inti CorporaTbk (AKSI) yang memiliki ruang lingkup usaha bisnis mencakup perdagangan, pengangkutan darat, pembangunan (developer) dan jasa konsultasi. AKSI memiliki anak perusahaan PT. Nusadana Inti Investama yang dahulu PT. Nusadana Securities bergerak di bidang perdagangan umum dan jasa. Persero memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (IPO) kepada masyarakat sebanyak 165.000.000 dengan nilai nominal Rp.100,- per saham dengan harga penawaran Rp.200,- per saham. Adapun visi persero yakni menjadi perusahaan investasi terkemuka di Indonesia yang dipercaya oleh investor dan berpartisipasi dalam dinamika pertumbuhan perekonomian dengan kemampuan untuk memberi nilai tambah kepada investor dalam dan luar negeri. Sedangkan misi perusahaan yaitu sebagai perusahaan investasi dan penyertaan saham yang mendukung perkembangan ekonomi serta

meningkatkan pendapatan dan laba perseroan yang memadai sebagai perusahaan terbuka. Struktur Organisasi PT. Majapahit Inti Corpora, Tbk:

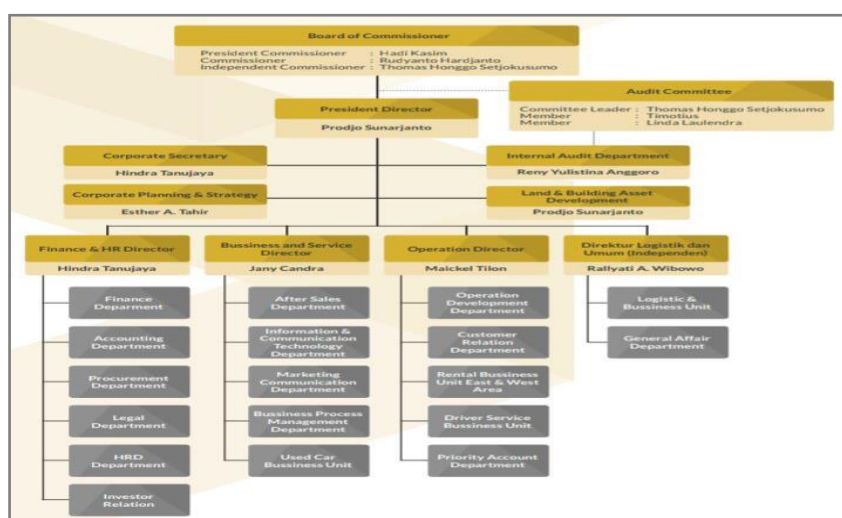


Sumber: Annual Report PT. Majapahit Inti Corpora, Tbk

Gambar 4.8. Struktur Organisasi PT. Majapahit Inti Corpora, Tbk.

PT Adi Sarana Armada Tbk, dikenal juga dengan nama ASSA yang pada awal berdirinya 17 Desember 1999 bernama PT Quantum Megahtama Motor. Pada 22 Januari 2003, PT Quantum Megahtama Motor berganti nama menjadi PT Adira Sarana Armada, atau yang dulu lebih dikenal dengan ADIRA Rent. Perusahaan memulai kegiatan komersilnya pada bidang usaha penyewaan kendaraan. Saat itu, perusahaan telah memiliki armada awal berjumlah 819 unit. Pada 7 September 2009, perusahaan resmi berganti nama branding dari ADIRA Rent menjadi ASSA, dengan komitmen utama untuk senantiasa menyediakan kualitas layanan terbaik dan menjadi “*Trusted Partner in Transportation Services*”. Saat ini ASSA menyediakan layanan terintegrasi di tingkat nasional, mulai dari jasa penyewaan jangka panjang dan pendek, sistem pengelolaan kendaraan, pelayanan logistik hingga penyediaan juru mudi profesional. Dengan sistem manajemen terintegrasi yang berkualitas, produk dan jasa layanan ASSA dilengkapi dengan pelayanan prima dan inovatif dari sumber daya manusia yang kompeten serta

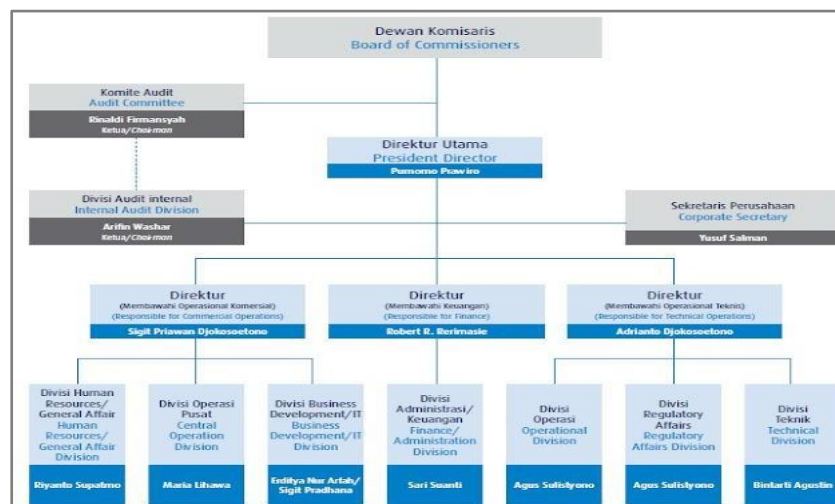
pengalaman memadai dalam industri penyewaan kendaraan. ASSA melakukan melakukan penawaran umum saham perdana (*Initial Public Offering*) kepada masyarakat pada 12 November 2012 dengan melepas 1.360 juta lembar saham atau 40,03% dari total saham yang dimiliki Perusahaan dengan nilai nominal Rp100 per lembar saham. ASSA resmi tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan kode saham "ASSA". Seiring perkembangan usaha yang semakin pesat, operasional ASSA didukung oleh 7 jaringan usaha sebagai entitas anak ASSA. Pada tahun 2020, ASSA telah mengelola lebih dari 26.278 kendaraan dan 4.631 pengemudi dengan customer lebih dari 1.500 perusahaan di Indonesia. ASSA juga telah memiliki 18 cabang dan 26 kantor perwakilan di seluruh Indonesia dan lebih dari 1084 bengkel perbaikan resmi dengan didukung layanan 24 jam dari ASSA *Solution Center*. Adapun visi ASSA menjadi perusahaan penyedia jasa transportasi korporasi dan logistik terintegrasi yang terbaik. Adapun misinya mendedikasikan diri untuk memberikan layanan terbaik dengan komitmen untuk meraih pencapaian tertinggi dalam kualitas, pelayanan terhadap pelanggan, hubungan antar karyawan dan nilai pemegang saham. Struktur PT. Adi Sarana Armada Tbk



Sumber: Annual Report 2020 PT ASSA, Tbk

Gambar 4.9. Struktur Organisasi PT Adi Sarana Armada Tbk.

PT Blue Bird Tbk (Bluebird) didirikan tanggal 29 Maret 2001 sebagai pelopor operator taksi dengan armada terbesar di beberapa kota di Indonesia. Seiring dengan perkembangan usaha, Bluebird melakukan restrukturisasi kepemilikan saham pada beberapa perusahaan penyedia jasa angkutan darat di tahun 2012. Restrukturisasi kepemilikan saham ini menjadikan dimilikinya 15 Entitas Anak Perusahaan Bluebird yang menjalankan usaha di bidang transportasi penumpang dan jasa pengangkutan darat, termasuk sewa bus, sewa kendaraan dan jasa penyediaan taksi (reguler dan eksekutif). Entitas Anak tersebut juga membantu dan mendukung kegiatan usaha Bluebird pada perbengkelan dan perakitan. Dalam rangka mendukung rencana pengembangan usaha serta mempertahankan posisi Bluebird sebagai pemimpin pasar di bidang jasa transportasi, khususnya layanan transportasi penumpang dan jasa pengangkutan darat. Bluebird melaksanakan penawaran umum perdana saham dan mencatatkan saham di Bursa Efek Indonesia dengan kode saham: BIRD berlaku efektif sejak 5 November 2014 setelah menerima pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan. Penawaran umum perdana (IPO) saham BIRD kepada masyarakat berjumlah 376.500.000 saham dengan nilai nominal Rp100,- per lembar saham dan harga penawaran Rp6.500,- per lembar saham. Visi BIRD yaitu menjadi perusahaan yang mampu bertahan dan mengedepankan kualitas untuk memastikan kesejahteraan yang berkelanjutan bagi para stakeholders. Misi BIRD yaitu tercapainya kepuasan pelanggan dan mengembangkan diri sebagai pemimpin pasar di setiap kategori transportasi darat melalui penyediaan layanan yang handal dan berkualitas tinggi dengan penggunaan setiap sumber daya yang efisien sebagai satu tim yang utuh. Struktur Organisasi PT. Blue Bird Tbk sebagai berikut:

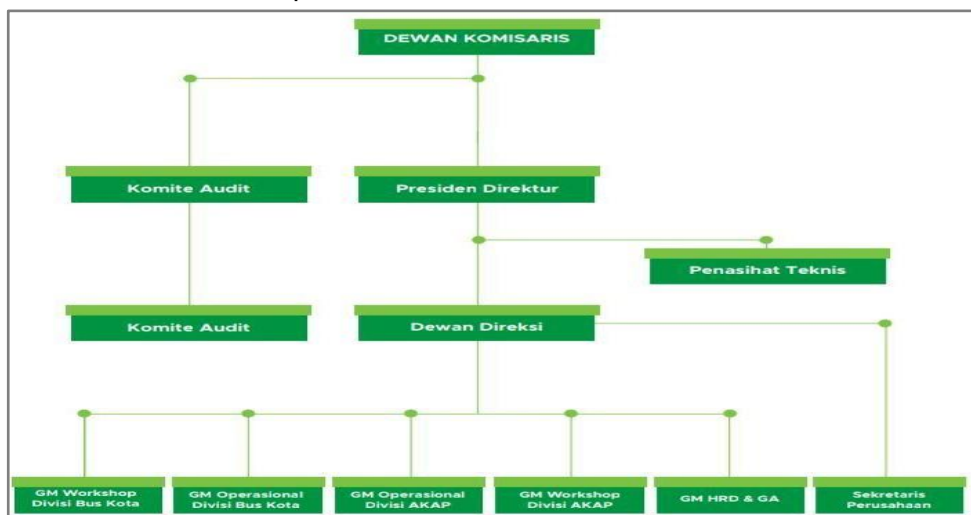


Sumber: Laporan Tahun 2020 PT Blue Bird, Tbk

Gambar: 4.10 Struktur Organisasi PT. Blue Bird, Tbk

Pada awalnya PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) didirikan oleh GT. Soerbakti sebagai entitas CV. Lorena tahun 1970 yang berbisnis transportasi darat trayek Antar Kota dan Antar Provinsi (AKAP) dengan armada bis PO. Lorena Bogor-Jakarta via Cibinong. Pada tahun 1984 sebagai era baru layanan transportasi darat yang menyediakan armada dengan fasilitas AC, *Reclining Seat*, Toilet, Audio Video, *Smoking Area*, dan servis makan dan *snack* untuk trayek AKAP jarak panjang Jakarta – Surabaya dan kemudian dilanjutkan ke kota-kota lain di pulau Jawa, Madura, Bali dan Sumatera. Pada bulan Maret 2002 induk usaha LRNA atau PT. Lorena dan induk usaha PT. Lorena Kirana. Pemegang saham utama LRNA yakni PT. Eka Sari Lorena Transport, Tbk atau PT. Lorena dengan persentase kepemilikan sebesar 57,14%. Berdasarkan anggaran dasar perusahaan, ruang lingkup kegiatan LRNA bergerak di bidang angkutan penumpang dengan mobil bus umum yang terdiri dari angkutan penumpang antar kota antar provinsi (AKAP), angkutan umum transjakarta busway. Pada 28 maret 2014 LRNA memperoleh pernyataan dari OJK untuk melakukan penawaran umum perdana kepada masyarakat berupa 150.000.000 lembar saham dengan nilai nominal Rp 500,- per saham dan harga penawaran

Rp 900,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) tertanggal 15 April 2014. Visi: Menjadi perusahaan transportasi darat terbaik di Indonesia yang terintegrasi dengan layanan prima. Misi memberikan jasa transportasi darat dengan kualitas terbaik, aman, nyaman, tepat waktu dan memuaskan pelanggan. Adapun Struktur Organisasi PT. Eka Sari Lorena Transport, Tbk:

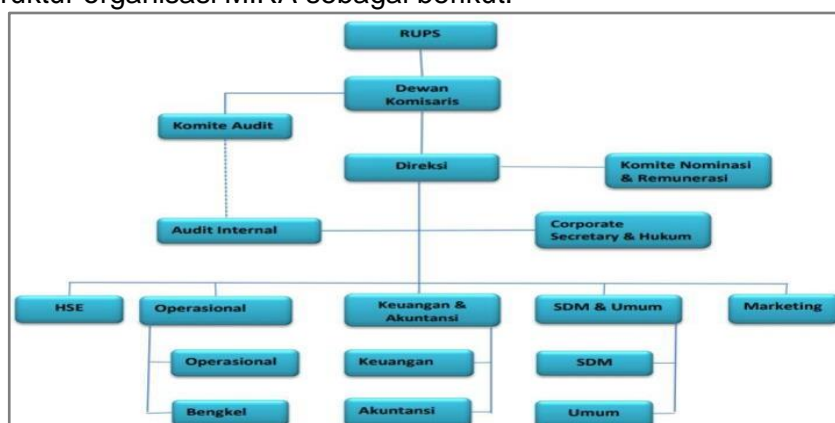


Sumber: Laporan Tahun 2021 PT. Eka Sari Lorena, Tbk

Gambar 4.11. Struktur Organisasi PT. Eka Sari Lorena, Tbk

Peseroan didirikan dengan nama PT Mitra Rajasa yang bergerak di bidang pengangkutan darat yang mencatatkan saham perdana di pasar bursa efek Indonesia sejak 30 Januari 1997. Pada tahun 2000 Perseroan melakukan pemecahan nilai nominal saham (*stock split*), dari Rp.500 per saham menjadi Rp. 250 per saham. Perseroan memasuki usaha di bidang migas dengan mengakuisisi PT Pulau Kencana Raya (PKR) yang bergerak di bidang jasa penunjang migas dan pada tahun 2008 perseroan melalui Entitas Anak, PT. ira International Holdings Pte.Ltd. (MIH), mengakuisisi 98,14% saham PT Apexindo Pratama Duta Tbk. (APEX) perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengeboran minyak dan gas sehingga terhitung sejak tanggal 2 Oktober 2009 berubah menjadi PT. Mitra Mitra International Resources Tbk. Selain itu

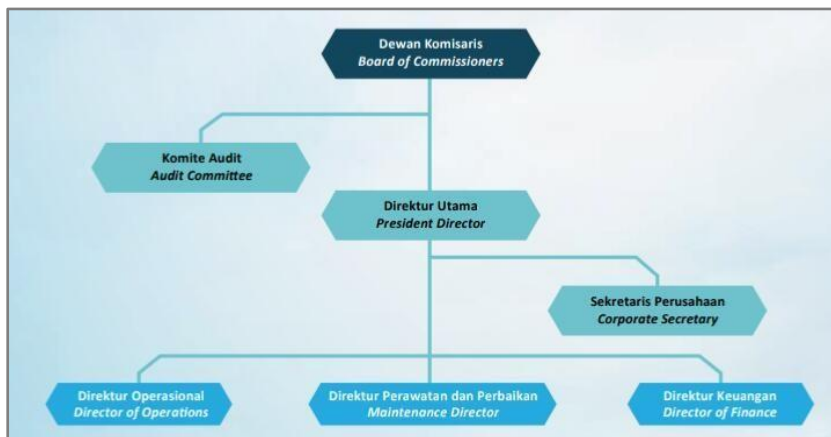
perseroan juga melakukan divestasi kepemilikan 99,35% saham di Anak Perusahaan PT. Sabre Systems International Pte.Ltd. (SSI), yang merupakan perusahaan induk dari perusahaan pengendali APEX sebagai bagian dari proses restrukturisasi hutang perseroan dan entitas anak dengan tujuan mengurangi beban hutang perseroan. Pada pertengahan tahun 2013 perseroan mengembangkan usaha di bidang logistik melalui penyertaan pendirian PT. Mitra Alpha Dinamika, dan PT. Mitra Dinamika Logistik. Keduanya bergerak di bidang jasa transportasi barang, logistik, dan pergudangan serta pengangkutan Semen Dynamix yang mengoperasikan 30 unit truk *mixer* di *batching plant*. Kemudian pada tahun 2019 Perseroan bersama-sama mengakuisisi 100% saham PT. Aneka Tatarasa Indonesia (ATI) dan PT. Bahtera Alam Semesta (BAS) sebagai pemegang saham utama PT. Aneka Food Tatarasa Indonesia. Adapun visi MIRA yakni menjadi perusahaan transportasi dan logistik terkemuka di Indonesia. Sedangkan misinya menyediakan jasa transportasi dan logistik yang handal dan kompetitif di Indonesia dan senantiasa memberikan layanan profesional kepada pelanggan, serta memberikan nilai yang maksimal bagi pemegang saham. Adapun struktur organisasi MIRA sebagai berikut:



Sumber: Laporan Tahun 2020 PT. Mitra International Resources, Tbk

Gambar 4.11. Struktur Organisasi PT. Mitra International Resources, Tbk

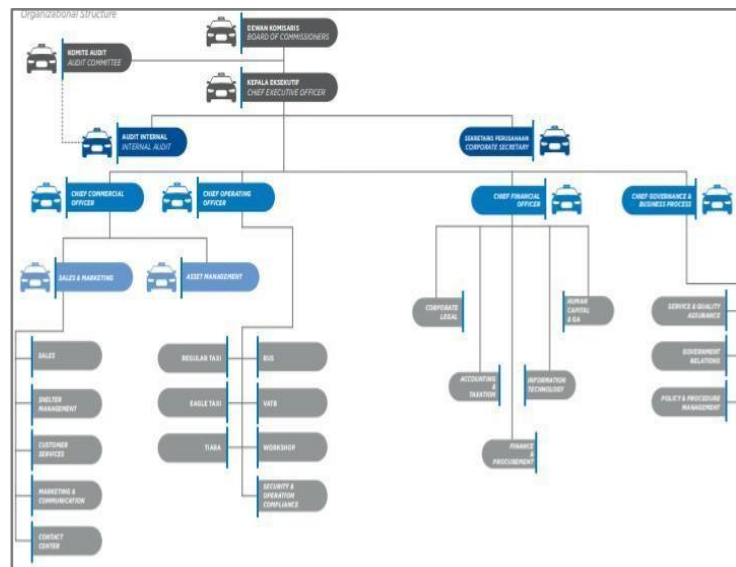
Entitas perseroan SDMU memulai kegiatan komersial pada tahun 1993 yang dipelopori oleh Tjoe Mien Sasminto, Sugiharto, *Credit Suisse AG Singapore Trust* dan Karen Kin And Co Ltd. Ruang lingkup kegiatan usaha SDMU meliputi bidang jasa transportasi bahan berbahaya dan beracun (bahan-bahan kimia), minyak dan gas untuk kebutuhan sektor industri. Bisnis utama SDMU yakni transportasi, penyimpanan, penyewaan tangki penyimpanan bahan berbahaya dan beracun (B3) khususnya bahan kimia, minyak dan gas. Pelanggan utama bisnis tersebut merupakan perusahaan yang bergerak di bidang industri kimia yang menghasilkan bahan kimia dasar. SDMU memperoleh pernyataan efektif melakukan Penawaran Umum Perdana Saham kepada masyarakat sebanyak 237.000.000 dengan nilai nominal Rp 100,- per saham, saham dengan harga penawaran Rp 225,- per saham yang dicatatkan dalam pasar bursa efek Indonesia sejak 12 Jul 2011. Visi PT. Sidomulyo Selaras Tbk yaitu menjadi pemimpin yang proaktif dalam industri transportasi kimia, minyak & gas, yang berkomitmen untuk mengikuti standar *HSEQ&C Management Practices* serta mematuhi aturan perundang-undangan yang berlaku demi membangun pertumbuhan yang berkelanjutan. Sedangkan misinya terus memelihara pertumbuhan yang berkelanjutan secara konsisten melalui: a) menghormati dan memelihara hubungan kerja sama jangka panjang; b) Membangun hubungan saling menguntungkan dengan mitra kerja yang didukung dengan aliansi strategis; c) Memberdayakan tim pembangunan manajemen demi meningkatkan produktivitas sehingga bisa meraih keunggulan operasional; d) Memanfaatkan teknologi canggih dan terdepan; dan e) Mematuhi aturan praktek dari SHE&C International Standard Management. Adapun struktur organisasi PT. SDMU sebagai berikut:



Sumber: Laporan Tahun 2022 PT.Sidomulyo SelarasTbk

Gambar 4.12. Struktur Organisasi PT.Sidomulyo SelarasTbk

Pada awalnya entitas persero PT Kasih Bhakti Utama yang didirikan tanggal 11 Juni 1981 namun beroperasi komersial pada tahun 1989. Pemegang saham utama persero ini yakni PT Rajawali Corpora sebagai induk perusahaan yang menguasai kepemilikan saham sebesar 51,25%. Ruang lingkup kegiatan TAXI yaitu bergerak di bidang pengangkutan darat sebagai industri perusahaan penyedia jasa transportasi darat. TAXI memperoleh pernyataan untuk melakukan penawaran umum perdana saham tanggal 22 Oktober 2012 dengan mengeluarkan 1.051.280.000 lembar saham dengan nilai nominal Rp100,- per lembar harga penawaran Rp560,- per saham. Saham yang dicatatkan di BEI sekitar 48,9970% dari modal ditempatkan penuh ke perusahaan. Adapun visi entitas persero TAXI yaitu menjadi perusahaan transportasi utama di Indonesia yang memberikan nilai tambah maksimum kepada para stakeholder. Sedangkan misinya menyediakan profesional transportasi darat terpadu berdasarkan nilai-nilai perusahaan dan tata kelola perusahaan yang baik yang memegang etika bisnis yang tinggi dan menguntungkan para pemangku kepentingan. Struktur organisasi PT. Express Transindo Utama Tbk sebagai berikut:

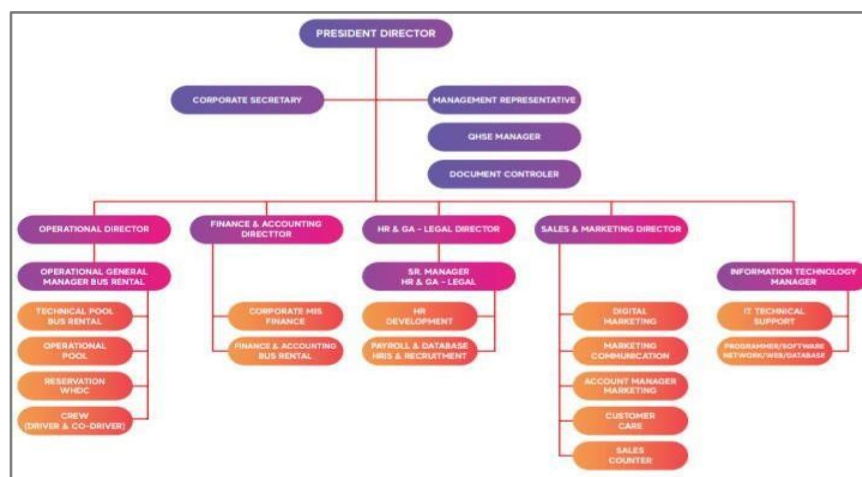


Sumber: Laporan Tahun 2021 PT Transindo Utama, Tbk

Gambar 4.13. Struktur Organisasi PT Transindo Utama, Tbk.

Entitas persero pada awalnya bernama PT Panorama Transportasi Tbk, yang didirikan tanggal 11 September 2001 sebagai perusahaan penyedia jasa transportasi darat mencakup transportasi penumpang dan layanan kargo. Kegiatan bisnis Perusahaan dibagi menjadi layanan transportasi penumpang, yang melayani transportasi penumpang dengan bus dan taksi di pulau Jawa, Bali, dan Sumatera untuk tour dan perjalanan wisata harian di dalam dan luar kota; layanan transportasi antar kota. Wilayah operasional layanan jasa transportasi dari di Yogyakarta, Solo, Semarang, dan Purwokerto, Jawa Tengah, Jakarta, dan Bandung, serta layanan penyewaan, yang menawarkan layanan penyewaan kendaraan dan limosine untuk berbagai tipe dan jenis kendaraan. Visi: Menjadi salah satu operator transportasi yang terbaik di Indonesia. Misi Menyediakan layanan transportasi terintegrasi darat, laut dan udara yang didukung fasilitas, keamanan dan pelayanan yang berkualitas.

Struktur Organisasi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk



Sumber: Laporan Tahun 2022 PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

Gambar 4.14. Struktur Organisasi PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk

4.2 Hasil Penelitian

Pada bagian ini akan dipaparkan beberapa data dan hasil pengolahan data penelitian tentang analisis *financial distres* metode Grover terhadap 8 industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022. Adapun hasil pengolahan data hasil penelitian sebagai berikut:

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

Rasio antara modal kerja (*Capital Working/WC*) dengan aset perusahaan keseluruhan (*Total Asset/TA*) dimana *Working Capital (WC)* merupakan hasil pengurangan aset lancar dengan liabilitas jangka pendek. Sedangkan TA adalah akumulasi antara aktiva/aset lancar dan aset tidak lancar. Rasio tersebut sebagai indikator tingkat likuiditas perusahaan memenuhi liabiabilitas/kewajiban jangka pendek atau untuk mengukur kapabilitas perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek. Adapun data tentang *Working Capital* dan *Total Asset* serta hasil perhitungan ratio *working capital to total aset* sebagai berikut::

Tabel 4.15
Working Capital to Total Assets
Industri Transportasi Darat Periode 2018 - 2022
(Dalam Ribuan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	Working Capital	Total Assets	$\frac{WC}{TA}$	Prosentase
1	AKSI	2018	97.547.504	275.005.973	0,35	35.47%
		2019	71.574.928	285.177.567	0,25	25.10%
		2020	50.150.084	298.261.244	0,17	16.81%
		2021	72.698.136	269.842.337	0,27	26.94%
		2022	107.420.163	381.789.880	0,28	28.14%
2	ASSA	2018	(1.237.122.265)	4.062.536.132	(0,30)	(30.45%)
		2019	(1.618.327.263)	4.849.223.630	(0,33)	(33.37%)
		2020	(809.244.200)	5.170.895.098	(0,16)	(15.65%)
		2021	(120.943.949)	6.031.946.733	(0,02)	(2.01%)
		2022	(247.032.461)	7.268.436.910	(0,03)	(3.40%)
3	BIRD	2018	456.786.000	5.883.384.000	0,08	7.76%
		2019	(132.988.000)	6.485.519.000	(0,02)	(2.05%)
		2020	601.740.000	7.253.114.000	0,08	8.30%
		2021	801.464.000	6.598.137.000	0,12	12.15%
		2022	471.568.000	6.893.160.000	0,07	6.84%
4	LRNA	2018	13.112.260	312.059.443	0,04	4.20%
		2019	21.318.913	302.636.796	0,07	7.04%
		2020	(4.868.722)	270.508.602	(0,02)	(1.80%)
		2021	(120.537)	239.333.983	0,00	(0.05%)
		2022	(6.008.467)	224.704.254	(0,03)	(2.67%)
5	MIRA	2018	103.429.436	320.777.602	0,32	32.24%
		2019	29.678.154	351.483.053	0,08	8.44%
		2020	73.835.138	328.732.173	0,22	22.46%
		2021	4.878.514	301.506.104	0,02	1.62%
		2022	(40.022)	267.905.168	0,00	(0.01%)
6	SDMU	2018	(46.861.719)	255.711.905	(0,18)	(18.33%)
		2019	(98.409.161)	217.821.047	(0,45)	(45.18%)
		2020	(111.348.009)	177.182.837	(0,63)	(62.84%)
		2021	(6.022.292)	169.199.466	(0,04)	(3.56%)
		2022	(46.861.719)	170.295.462	(0,28)	(27.52%)
7	TAXI	2018	(1.103.991.305)	1.269.024.960	(0,87)	(87.00%)
		2019	(511.273.962)	479.265.331	(1,07)	(106.68%)
		2020	(422.759.728)	243.302.339	(1,74)	(173.76%)
		2021	70.302.676	91.040.495	0,77	77.22%
		2022	58.779.551	73.091.558	0,80	80.42%
8	WEHA	2018	(28.593.277)	331.404.130	(0,09)	(8.63%)
		2019	(10.216.347)	269.602.629	(0,04)	(3.79%)
		2020	(17.188.416)	220.884.904	(0,08)	(7.78%)
		2021	(16.042.078)	222.474.205	(0,07)	(7.21%)
		2022	(28.593.277)	291.613.017	(0,10)	(9.81%)

Sumber: Olahan Data Primer

Dari tabel *Working Capital to Total Assets* dari industri perusahaan transportasi darat periode 2018-2022 menunjukkan bahwa PT. Expres Transindo Utama Tbk mencapai ratio tertinggi (0,80) pada tahun 2022 tetapi juga memiliki ratio terendah pada tahun 2018 yaitu negatif (0,87). Dengan

demikian, tingkat likuiditas dari entitas perseroan yang relatif lebih baik dibanding entitas persero lainnya pada tahun 2022 yaitu PT Expres Transindo, Tbk. Sementara pada tahun 2018 entitas juga mengalami tingkat likuiditas yang paling buruk.

4.2.2 *Earning Before Interest and Taxes To Total Assets*

Rasio indikator dari kapabilitas perusahaan menghasilkan laba/pendapatan yang tidak dibagikan kepada para pemegang saham. Laba ditahan merupakan kuantitas pendapatan/laba perusahaan yang tidak dibayarkan melalui deviden kepada stakeholder perusahaan sebagai pemegang saham. Selain itu, laba ditahan merupakan bentuk klaim aktiva, tetapi bukan aktiva per ekuitas. Hal ini terjadi ketika pemegang saham mengizinkan perusahaan menginvestasikan kembali laba yang tidak didistribusikan sebagai deviden. Adapun data *EBIT to TA* dan rasio dari hasil pengalohan data yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.16
Retained Earnings To Total Assets
Industri Transportasi Darat periode 2018 – 2022
(Dalam Ribuan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	<i>Retained Earnings</i>	<i>Total Assets</i>	$\frac{EBIT}{TA}$	Prosentase
1	AKSI	2018	35.781.546	275.005.973	0,13	13.01%
		2019	15.565.079	285.177.567	0,05	5.46%
		2020	(22.647.414)	298.261.244	(0,08)	(7.59%)
		2021	369.870.126	269.842.337	1,37	137.07%
		2022	53.760.565	381.789.880	0,14	14.08%
2	ASSA	2018	182.337.295	4.062.536.132	0,04	4.49%
		2019	182.337.295	4.849.223.630	0,04	3.76%
		2020	68.495.021	5.170.895.098	0,01	1.32%
		2021	223.127.584	6.031.946.733	0,04	3.70%
		2022	7.219.932	7.268.436.910	0,10	0.10%
3	BIRD	2018	606.175.000	5.883.384.000	1,03	10.30%
		2019	413.962.000	6.485.519.000	0,06	6.38%
		2020	(290.498.000)	7.253.114.000	(0,04)	(4.01%)
		2021	25.654.000	6.598.137.000	0,39	0.39%
		2022	484.439. 000	6.893.160.000	0,07	7.03%
4	LRNA	2018	(28.326.165)	312.059.443	(0,09)	(9.08%)
		2019	(6.481.690)	302.636.796	(0,02)	(2.14%)
		2020	(38.756.386)	270.508.602	(0,14)	(14.33%)
		2021	(23.263.547)	239.333.983	(0,10)	(9.72%)
		2022	(18.044.925)	224.704.254	(0,08)	(8.03%)

5	MIRA	2018	(440.765)	320.777.602	(1,37)	(0.14%)
		2019	(2.484.852)	351.483.053	(0,01)	(0.71%)
		2020	(8.258.942)	328.732.173	(0,03)	(2.51%)
		2021	(14.271.450)	301.506.104	(0,05)	(4.73%)
		2022	(33.656.341)	267.905.168	(0,13)	(12.56%)
6	SDMU	2018	(26.910.059)	255.711.905	(0,11)	(10.52%)
		2019	(36.224.089)	217.821.047	(0,17)	(16.63%)
		2020	(44.240.864)	177.182.837	(0,25)	(24.97%)
		2021	(9.741.992)	169.199.466	(0,06)	(5.76%)
		2022	(7.287.008)	170.295.462	(0,04)	(4.28%)
7	TAXI	2018	35.372.047	1.269.024.960	0,03	2.79%
		2019	(71.564.621)	479.265.331	(0,15)	(14.93%)
		2020	19.778.599	243.302.339	0,08	8.13%
		2021	180.179.087	91.040.495	1,98	197.91%
		2022	(15.022.098)	73.091.558	(0,21)	(20.55%)
8	WEHA	2018	4.852.956	331.404.130	0,01	1.46%
		2019	(6.505.276)	269.602.629	(0,02)	(2.41%)
		2020	(33.601.480)	220.884.904	(0,15)	(15.21%)
		2021	(10.330.085)	222.474.205	(0,05)	(4.64%)
		2022	25.661.718	291.613.017	0,09	8.80%

Sumber: Olahan Data Primer

Dari tabel 4.17 diatas *Retained Earnings To Total Assets* pada Industri Perusahaan Transportasi Darat periode 2018-2022 menunjukkan bahwa tingkat perusahaan menghasilkan laba yang ditahan (EBIT) atau tingkat profitabilitas perusahaan yaitu PT. Expres Transindo utama Tbk memperoleh profitabilitas tertinggi pada tahun 2021 mencapai ratio 1,98. sementara tingkat profitabilitas yang paling buruk yaitu PT PT.Mitra International Resources,Tbk sebesar (1,37) pada tahun 2018. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa entitas persero yang memiliki tingkat profitabilitas tertinggi periode 2018-2022 yaitu PT Expres Transindo Utama, Tbk (TAXI), sementara entitas persero yang memiliki tingkat profitabilitas paling buruk yaitu PT Mitra International Resources, Tbk (MIRA)

4.2.3 Return of Asset

Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan secara kompetitif untuk meningkatkan laba perusahaan dengan memanfaatkan aktiva untuk meningkatkan aset perusahaan. rasio return of aset diperoleh dengan cara membandingkan antara laba bersih tahun berjalan (*Net*

Income) dengan total aset perusahaan. Adapun data net income dan total aset serta hasil perhitungan ROA sebagai berikut:

Tabel 4.17
Ratio Net Income to Total Aset (Return of Asset/ROA)
Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022
(Dalam Ribuan Rupiah)

No	Nama Perusahaan	Tahun	Net Income	Total Assets	ROA = $\frac{NI}{TA}$	Keterangan
1	AKSI	2018	26.482.339	275.005.973	0,09	9.63%
		2019	4.177.237	285.177.567	0,05	1.46%
		2020	3.036.178	298.261.244	0,01	1.02%
		2021	23.799.404	269.842.337	0,88	8.82%
		2022	43.692.587	381.789.880	0,14	11.44%
2	ASSA	2018	140.169.267	4.062.536.132	0,05	3.45%
		2019	86.688.466	4.849.223.630	0,08	1.79%
		2020	70.300.254	5.170.895.098	0,04	1.36%
		2021	171.894.061	6.031.946.733	0,08	2.85%
		2022	315.282	7.268.436.910	0,04	0.43%
3	BIRD	2018	460.273	5.883.384.000	0,07	7.82%
		2019	315.622	6.485.519.000	0,04	4.87%
		2020	(172.579)	7.253.114.000	(0,02)	(2.38%)
		2021	25.654.000	6.598.137.000	0,38	38.88%
		2022	364.027	6.893.160.000	0,05	5.28%
4	LRNA	2018	(29.874.068)	312.059.443	(0,09)	(9.57%)
		2019	(6.857.140)	302.636.796	(0,02)	(2.27%)
		2020	(43.027.059)	270.508.602	(0,15)	(15.91%)
		2021	(26.466.832)	239.333.983	(0,11)	(11.06%)
		2022	(21.323.509)	224.704.254	(0,09)	(9.49%)
5	MIRA	2018	(4.223.777)	320.777.602	(0,03)	(1.32%)
		2019	(3.222.370)	351.483.053	(0,09)	(9.17%)
		2020	(8.392.629)	328.732.173	(0,02)	(2.55%)
		2021	(13.195.658)	301.506.104	(0,04)	(4.38%)
		2022	(31.352.237)	267.905.168	(0,11)	(11.70%)
6	SDMU	2018	(26.296.442)	255.711.905	(0,10)	(10.28%)
		2019	(36.224.089)	217.821.047	(0,16)	(16.63%)
		2020	(43.293.065)	177.182.837	(0,24)	(24.43%)
		2021	(9.741.992)	169.199.466	(0,05)	(5.76%)
		2022	(63.546.552)	170.295.462	(0,37)	(37.32%)
7	TAXI	2018	(836.820.231)	1.269.024.960	(0,69)	(65.94%)
		2019	(276.072.942)	479.265.331	(0,57)	(57.60%)
		2020	(53.221.960)	243.302.339	(0,21)	(21.87%)
		2021	188.614.656	91.040.495	2,07	207.18%
		2022	(14.641.200)	73.091.558	(0,20)	(20.03%)
8	WEHA	2018	3.190.724	331.404.130	0,01	0.96%
		2019	4.518.959	269.602.629	0,07	1.68%
		2020	(33.601.480)	220.884.904	(0,15)	(15.21%)
		2021	(9.662.676)	222.474.205	(0,04)	(4.34%)
		2022	19.938.518	291.613.017	0,06	6.84%

Sumber: Olahan Data Primer

Dari tabel ratio *Net Income to Total Aset* atau ROA diatas menunjukkan bahwa entitas perseroan industri transportasi darat periode 2018 – 2022 yang

memiliki tingkat ROA yang paling baik yaitu TAXI yang mencapai tingkat rasio 2,07 pada tahun 2021. Sementara entitas persero yang memiliki tingkat ROA yang paling buruk juga TAXI yang memiliki tingkat ratio ROA minus (0,69). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa entitas persero yang memiliki kemampuan meningkatkan total aset dengan memanfaatkan aktiva secara optimal yaitu PT Expres Transindo Utama, Tbk pada tahun 2021. Namun pada tahun 2018 entitas persero tersebut juga memiliki kemampuan finansial yang buruk dalam meningkatkan total aset perusahaan.

4.3 Pembahasan

Setelah hasil perhitungan rasio beberapa faktor analisis *financial distress* model Grover yang meliputi ratio Working Capital to Total Aset, EBIT to Total Aset dan NI to total aset, maka pada bagian berikut akan dilakukan perhitungan untuk menentukan nilai G-skor. Adapun hasil penghitungan G-skor sebagai berikut:

Tabel 4.18
G Skor terhadap Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022

No	Nama Perusahaan	Tahun	$\frac{WC}{TA}$	$\frac{EBIT}{TA}$	$ROA = \frac{NI}{TA}$	G-Skor	Kriteria
1	AKSI	2018	0,355	0,130	0,096	0,355	Non distress
		2019	0,251	0,055	0,015	0,251	Non distress
		2020	0,168	(0,076)	0,010	0,168	Non distress
		2021	0,269	1,371	0,088	0,269	Non distress
		2022	0,281	0,141	0,114	0,281	Non distress
2	ASSA	2018	(0,305)	0,045	0,035	(0,225)	Distress
		2019	(0,334)	0,038	0,018	(0,278)	Distress
		2020	(0,156)	0,013	0,014	(0,130)	Distress
		2021	(0,020)	0,037	0,028	0,045	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2022	(0,034)	0,001	0,004	(0,029)	Distress
3	BIRD	2018	0,078	0,103	0,078	0,259	Non distress
		2019	(0,021)	0,064	0,049	0,092	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2020	0,083	(0,040)	(0,024)	0,019	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2021	0,121	0,004	0,389	0,514	Non distress
		2022	0,068	0,070	0,053	0,191	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)

4	LRNA	2018	0,042	(0,091)	(0,096)	(0,144)	Distress
		2019	0,070	(0,021)	(0,023)	0,026	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2020	(0,018)	(0,143)	(0,159)	(0,320)	Distress
		2021	(0,001)	(0,097)	(0,111)	(0,208)	Distress
		2022	(0,027)	(0,080)	(0,095)	(0,202)	Distress
5	MIRA	2018	0,322	(0,001)	(0,013)	0,308	Non distress
		2019	0,084	(0,007)	(0,092)	(0,014)	Distress
		2020	0,225	(0,025)	(0,026)	0,174	Non distress
		2021	0,016	(0,047)	(0,044)	(0,075)	Distress
		2022	0,000	(0,126)	(0,117)	(0,243)	Distress
6	SDMU	2018	(0,183)	(0,105)	(0,103)	(0,391)	Distress
		2019	(0,452)	(0,166)	(0,166)	(0,784)	Distress
		2020	(0,628)	(0,250)	(0,244)	(1,122)	Distress
		2021	(0,036)	(0,058)	(0,058)	(0,151)	Distress
		2022	(0,275)	(0,043)	(0,373)	(0,691)	Distress
7	TAXI	2018	(0,870)	0,028	(0,659)	(1,501)	Distress
		2019	(1,067)	(0,149)	(0,576)	(1,792)	Distress
		2020	(1,738)	0,081	(0,219)	(1,875)	Distress
		2021	0,772	1,979	2,072	4,823	Non distress
		2022	0,804	(0,206)	(0,200)	0,398	Non distress
8	WEHA	2018	(0,086)	0,015	0,010	(0,062)	Distress
		2019	(0,038)	(0,024)	0,017	(0,045)	Distress
		2020	(0,078)	(0,152)	(0,152)	(0,382)	Distress
		2021	(0,072)	(0,046)	(0,043)	(0,162)	Distress
		2022	(0,098)	0,088	0,068	0,058	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)

Sumber: Olahan Data Primer

Dari tabel G skor diatas menunjukkan bahwa beberapa entitas perseroan sudah mengalami *financial distress* yang mengindikasikan kebangkrutan. Namun terdapat juga entitas perusahaan yang sementara menunjukkan fenomena *financial distress* bahkan memiliki prospek yang positif. Ketentuan kriteria entitas persero model Grover yaitu: jika skor kurang dari atau sama dengan (0,02) ($G \text{ skor} \leq - 0,02$), maka dikategorikan mengalami *financial distress*, dan jika G-Skor lebih dari atau sama dengan 0,01 ($G \text{ skor} \geq 0,01$), maka dikategorikan tidak mengalami *financial distress*. Adapun akumulasi nilai G-skor entitas persero industri transportasi darat periode tahun 2018-2022 seperti di bawah ini:

a. PT.Majapahit Inti Corpora, Tbk (AKSI)

Hasil akumulasi G-skor periode 2018-2022 menunjukkan bahwa entitas

persero menunjukkan performa (kinerja) keuangan yang baik mencapai 3,269 dan skor rata-rata 0,654 selama 5 tahun. G-skor tersebut memiliki nilai lebih besar dari 0,01. Hal ini mengindikasikan bahwa entitas perseroan cenderung aman berinvestasi untuk jangka pendek dan jangka panjang karena pertumbuhan finansial perusahaan yang didukung oleh anak perusahaan sebagai korporasi berkontribusi penuh dalam meningkatkan laba/pendapatan serta aset perusahaan sehingga perusahaan tidak mengalami *financial distress*. Indikator utama yang menunjukkan bahwa entitas persero tidak mengalami *financial distress* karena skor tingkat likuiditas mencapai 1,325 atau skor rata-rata 0,265 per tahun. Artinya perusahaan memiliki kemampuan memenuhi liabilitas jangka pendek sehingga dapat meningkatkan modal kerja. Adapun skor tingkat profitabilitas mencapai skor 1,620 atau skor rata-rata 0,324 per tahun. Ini berarti bahwa kinerja keuangan perusahaan dapat meningkatkan aset melalui pengelolaan laba yang ditahan. Sementara tingkat skor *return of aset* atau penghasilan bersih perusahaan mencapai skor 0,324 atau rata-rata 0,065 per tahun. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu memperoleh laba bersih perusahaan termasuk dalam meningkatkan aset perusahaan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT.Majapahit Inti Corpora, Tbk dengan entitas perseroan AKSI tidak mengalami *financial distress* sepanjang periode 2018 – 2022 sehingga aman untuk berinvestasi baik jangka pendek maupun jangka panjang karena memiliki kinerja finansial yang baik dari aspek likuiditas, profitabilitas dan *return of aset*.

b. PT. Adi Sarana Armada, Tbk (ASSA)

Hasil akumulasi G skor periode 2018-2022 menunjukkan bahwa entitas persero menunjukkan performa (kinerja) keuangan yang buruk karena G-

skor bernilai minus (0,616) dan rata-rata G skor (0,123) selama 5 tahun. G-skor tersebut memiliki nilai lebih kecil dari (0,02). Oleh karena itu tidak disarankan untuk berinvestasi di industri transportasi darat PT. Adi Sarana Armada, Tbk atau ASSA). Hal ini disebabkan entitas persero (ASSA) mengalami *financial distress* selama periode 2018-2022 karena tidak memiliki tingkat likuiditas yang kredibel yakni skor tingkat likuiditas (0,849) atau rata-rata (0,170) per tahun yang berarti bahwa entitas persero tidak mampu memenuhi liabilitas jangka pendek sehingga mengalami defisit modal kerja. Adapun skor tingkat profitabilitas keuangan perusahaan yaitu 0,134 atau rata-rata 0,027 per tahun selama 5 tahun terakhir. Hal ini berarti bahwa kemampuan perusahaan dalam meningkatkan aset perusahaan melalui laba yang ditahan dapat meminimalisir laju *financial distress*. Sedangkan skor tingkat return of aset hanya mencapai 0,099 atau rata-rata 0,020 per tahun selama 5 tahun terakhir. Ini menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan memperoleh laba bersih perusahaan belum optimal sehingga belum mampu meningkatkan likuiditas keuangan perusahaan yang berdampak terjadinya *financial distress* selama 5 tahun terakhir. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT ASSA mengalami *financial distress*. Hal ini mengindikasikan bahwa entitas perseroan cenderung mengalami *financial distress* sebagai indikasi kebangkrutan karena periode 2018-2022 merupakan tahun yang sangat sulit bagi perekonomian global maupun domestik akibat Pandemi Corona 19 yang melanda dunia sejak akhir tahun 2019. Hal ini tentu menjadi tantangan yang cukup besar bagi ASSA. Meskipun PT ASSA terus memperkuat sinergi antar elemen perusahaan sambil terus fokus menjalankan pengelolaan perusahaan dengan berbagai strategi, inovasi dan program kerja unggulan untuk

meraih kesempatan bertumbuh walau dalam kondisi yang sangat sulit. PT ASSA juga terus bekerja keras menciptakan peluang di tengah tantangan dengan memanfaatkan transformasi digital yang telah dicanangkan pada periode sebelumnya melalui aplikasi-aplikasi digital, seperti misalnya *e-commerce*, *fintech*, *digital payment* dan penggunaan teknologi digital khususnya di masa pandemi dengan asumsi dapat menjadi mesin pertumbuhan yang baru seiring dengan peningkatan pengguna internet dan *smartphone* yang didorong oleh perubahan kebiasaan belanja masyarakat ke sistem *online*. Perusahaan juga berupaya untuk terus mendorong kinerja segmen-segmen yang berbasis online dalam mencapai pertumbuhan yang optimal sehingga dapat menahan dampak pandemi Covid-19 yang akhirnya dapat membuat seluruh bisnis ASSA Group mengalami dampak yang relatif minimum.

c. PT. Blue Bird, Tbk (BIRD)

Hasil akumulasi G skor menunjukkan bahwa entitas persero menunjukkan kinerja keuangan yang baik karena G-skor mencapai 1,076 dan rata-rata 0,215 selama 5 tahun. G-skor tersebut memiliki nilai lebih besar dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Oleh karena itu dapat untuk berinvestasi baik untuk jangka pendek maupun jangka panjang karena entitas persero tidak mengalami *financial distress*. Adapun yang menyebabkan tidak terjadinya financial distess pada BIRD karena memiliki skor tingkat likuiditas 0,329 atau skor rata-rata 0,066 yang berarti bahwa perusahaan mampu memenuhi liabilitas jangka pendek sehingga memiliki modal kerja yang relatif representatif. Sementara skor tingkat profitabilitas mencapai 0,201 atau skor rata-rata 0,040 per tahun selama 5 tahun terakhir. Ini menunjukkan bahwa kinerja keuangan persero mampu meningkatkan aset perusahaan melalui penggunaan

laba yang ditahan. Hal yang paling signifikan yaitu skor tingkat return of aset yang mencapai 0,545 atau skor rata-rata 0,109 per tahun yang berarti bahwa perusahaan memiliki kemampuan memperoleh laba bersih untuk meningkatkan aset perusahaan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT BIRD tidak mengalami *financial distress*. Hal ini mendindikasikan bahwa entitas perseroan cenderung baik untuk berinvestasi baik jangka pendek maupun jangka panjang karena PT BIRD berupaya menjaga kepercayaan masyarakat (*public trust*) sebagai salah satu komitmen Perseroan untuk membantu masyarakat dalam mendapatkan penanganan yang cepat dan tepat terutama pada masa pandemi, khususnya bagi masyarakat yang membutuhkan pelayanan ekstra untuk pemeriksaan dan penyembuhan virus *Covid-19*, PT Blue Bird Tbk melalui armada *Goldenbird* meluncurkan layanan sewa kendaraan *Goldenbird Special Care*. Bluebird Group melalui armada khusus *Goldenbird Special Care* dapat digunakan masyarakat untuk menuju dan kembali dari lokasi rujukan pelaksanaan tes *Covid-19* serta lokasi rujukan perawatan. *Goldenbird Special Care* juga telah memiliki panduan protokol kesehatan yang ketat bagi pengemudi dan armada guna menjamin semua dalam keadaan steril saat memberikan layanan. Intinya perusahaan transportasi darat PT. BIRD melihat peluang adanya *Covid 19* dan memanfaatkan peluang tersebut sebaik mungkin untuk meningkatkan performa keuangan perusahaan. Inilah yang menyebabkan PT. Blue Bird, Tbk mampu meningkatkan *likuiditas*, profitabilitas dan *Return Of Aset* sehingga perusahaan tidak mengalami *financial distress*.

d. PT. Eka Sari Lorena Transport, Tbk (LRNA)

Hasil akumulasi G skor selama 5 tahun terakhir (2018-2022) menunjukkan bahwa entitas persero menunjukkan performa keuangan yang buruk

karena G-skor bernilai minus (0,849) dan rata-rata G-skor (0,170) selama periode 2018-2022 dan G-skor tersebut memiliki nilai lebih kecil dari (0,02). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT LRNA mengalami *financial distress* sehingga tidak disarankan untuk berinvestasi baik jangka pendek maupun jangka panjang. Hal ini mendindikasikan bahwa entitas perseroan cenderung mengalami *financial distress* sebagai indikasi kebangkrutan. Adapun yang menyebabkan *finacial distress* antara lain skor tingkat likuiditas perusahaan yang hanya 0.066 atau skor rata-rata 0,013 selama 5 tahun terakhir. Hal ini berarti bahwa kemampuan perusahaan memenuhi liabilitas jangka pendek belum representatif sehingga mengalami keterbatasan modal kerja. Sementara skor tingkat profitabilitas (0,432) atau skor rata-rata (0,086) yang berarti bahwa perusahaan tidak mampu meningkatkan pengelolaan aset perusahaan menggunakan dana dari laba yang ditahan bahwa cenderung menggerus aset perusahaan. Adapun skor tingkat return of aset (0,461) atau skor rata-rata (0,092) per tahun menunjukkan bahwa perusahaan tidak mampu meningkatkan laba bersih perusahaan bahkan cenderung mengurangi/menjual sebagian aset perusahaan dalam melaksanakan operasional perusahaan. Meskipun PT. LRNA sudah melakukan berbagai upaya mengurangi risiko keuangan dan meningkatkan performa keuangan. Pada awal tahun 2020 sejak pemberlakuan PSBB oleh pemerintah merupakan tahun yang penuh tantangan sejak berdirinya Perseroan karena seluruh dunia usaha mengalami "mati suri" karena adanya pandemi Covid-19. Oleh karena itu, konsolidasi perseroan yang telah berjalan sejak 2015 sudah menunjukkan hasil yang sangat positif, langsung terimbas dampak pandemi Covid-19 dengan memburuknya prospek usaha di seluruh

dunia terutama industri transportasi darat sebagai dampak dari pandemi *Covid-19* karena pemberlakuan pembatasan pergerakan masyarakat sehingga pelanggan/customer enggan berpergian atau menggunakan jasa transportasi umum sehingga berpengaruh terhadap tingkat pendapatan/laba usaha. Hal ini juga diraskan oleh entitas persero LRNA yang mengalami penurunan laba sebesar 47,78% atau Rp 124,579 miliar tahun 2019 dan semakin memburuk di tahun 2020. Meskipun berbagai upaya sudah dilakukan oleh perusahaan melalui tata kelola perusahaan yang baik dengan harapan akan meningkatkan nilai pemegang saham dan memenuhi harapan seluruh pemangku kepentingan seperti misalnya meningkatkan *Corporate Social Responsibility* (CSR) bagi para konsumen atau penumpang melalui penerapan protokol kesehatan, keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang sebelum dan selama perjalanan. Hal ini penting, mengingat kesetiaan penumpang menggunakan jasa bus milik Perseroan adalah sasaran jangka panjang yang harus terus dipelihara. Sejak April 2020 – Mei 2021 AKAP memberhentikan operasional dan baru pada awal bulan Juni 2021 mulai beroperasi dengan unit terbatas sesuai dengan aturan PSBB dari Pemerintah. Di sisi lain biaya bahan bakar yang mengalami kenaikan sebagai pos terbesar pada beban pendapatan langsung perseroan sebesar Rp 18,607 miliar tahun 2020 yang menurun signifikan 18,50% dibandingkan Rp22,831 miliar tahun 2019. Penurunan ini disebabkan Perseroan melakukan efisiensi perjalanan bus pada berbagai trayek. Selain itu juga dampak dari pandemi *Covid-19* yang mengharuskan perusahaan mengikuti peraturan pemerintah untuk memberhentikan operasional bus dalam waktu tertentu sehingga menambah beban biaya yang ditanggung oleh entitas persero LRNA.

e. PT. Mitra International Resources, Tbk (MIRA)

Hasil akumulasi G-skor menunjukkan bahwa entitas perusahaan menunjukkan kinerja keuangan yang baik yakni mencapai 0,150 dan rata-rata 0,030 selama 5 tahun. G-skor tersebut memiliki nilai lebih besar dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT MIRA tidak mengalami *financial distress*. Hal ini mendindikasikan bahwa entitas perseroan masih membutuhkan kajian lebih mendalam karena rata-rata nilai G-skor masih dalam kategori *grey zone* atau zona abu-abu sehingga perlu pertimbangan lebih detail untuk berinvestasi. Hal tersebut didasarkan pada beberapa pertimbangan antara lain skor tingkat likuiditas 0,647 atau skor rata-rata 0,129 artinya perusahaan memiliki tingkat likuiditas yang relatif stabil dalam memenuhi liabilitas jangka pendek yang berdampak terhadap penyediaan modal kerja. Namun skor tingkat profitabilitas belum mampu menunjukkan kinerja keuangan yang ideal yakni (0,206) atau skor rata-rata (0,041) per tahun selama 5 tahun terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja keuangan perusahaan belum mampu meningkatkan aset perusahaan bahwa cenderung mengurangi aset perusahaan. Sedangkan skor tingkat *return of aset* juga belum menunjukkan perbaikan yakni (0,279) atau skor rata-rata (0,056) artinya perusahaan belum mampu meningkatkan laba bersih dan aset perusahaan. Adapun yang menyebabkan tingkat profitabilitas dan return of aset perusahaan tidak optimal antara lain selama periode 2019 – 2021 entitas persero MIRA menerapkan protokol kesehatan melalui peningkatan keselamatan kerja karyawan dengan menerapkan protokol Covid 19 secara ketat di lingkungan kerja dan operasional Perseroan termasuk penjadualan kerja karyawan sesuai dengan anjuran pemerintah sehingga penyebaran covid

19 di kalangan perseroan pada tahun 2020 sangat rendah. Pada saat krisis karena dampak pandemi *Covid 19* operasional transportasi perseroan tetap berlangsung di semua unit operasional dengan utilisasi armada dan capaian mengalami penurunan. Hal ini disebabkan menurunnya supply terhadap jasa transportasi selama pandemi. Sekaitan hal tersebut, perseroan menentukan alternatif strategis seperti misalnya melakukan efisiensi pada setiap elemen Perseroan, pengendalian arus kas dan biaya beban administrasi. Selain itu, entitas perseroan MIRA lebih fokus pada jasa pengangkutan semen yang memiliki tingkat optimisme dan ekspektasi serta prospek bisnis transportasi akan pulih seiring dengan pemulihan ekonomi nasional yang akan mendorong pertumbuhan semua sektor industri. Pertumbuhan produksi maupun permintaan semen sebagaimana diproyeksikan oleh Asosiasi Semen Indonesia berdampak positif terhadap kinerja keuangan perusahaan. Dari sisi operasional, perusahaan fokus mengoptimalkan kinerja dan memaksimalkan efisiensi biaya, seperti misalnya revitalisasi armada untuk mengantisipasi kenaikan aktivitas transportasi semen sesuai dengan permintaan pelanggan. Perseroan juga terus melakukan berbagai upaya dalam memenuhi kebijakan pemerintah di bidang transportasi meliputi peraturan keselamatan dan kelaikan armada.

f. PT. Sidomulyo Selaras, Tbk (SDMU)

Hasil akumulasi G skor selama 5 tahun terakhir (2018-2022) menunjukkan bahwa entitas persero menunjukkan performa keuangan yang buruk karena G-skor bernilai minus (3,140) dan rata-rata G-skor (0,628) selama periode 2018-2022 dan G-skor tersebut memiliki nilai lebih kecil atau kurang dari (0,02). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT SDMU mengalami *financial distress*. Hal ini mengindikasikan bahwa

entitas perseroan cenderung mengalami *financial distress* sebagai indikasi kebangkrutan sehingga tidak disarankan untuk berinvestasi baik jangka pendek maupun jangka panjang. Hal ini disebabkan terjadinya kontraksi akibat pertumbuhan ekonomi Indonesia 2020 secara kumulatif (2.07%), turun jauh dari tahun sebelumnya yang berada di level 5.02% yang berimplikasi terhadap sektor industri transportasi. Hal tersebut juga berdampak terhadap pencapaian likuiditas yakni (1,574) atau skor rata-rata (0,315) per tahun selama 5 tahun terakhir. Ini menunjukkan bahwa entitas persero tidak mampu memenuhi liabilitas jangka pendek yang berdampak terhadap penyediaan modal kerja yang mengalami defisit. Selain itu juga skor profitabilitas (0,622) atau rata-rata (0,124) yang berarti bahwa perusahaan tidak mampu meningkatkan aset perusahaan melalui penggunaan laba yang ditahan untuk operasional perusahaan. Bahkan yang paling signifikan yaitu skor tingkat *return of aset* yang terus mengalami penurunan mencapai (0,944) atau skor rata-rata (0,189) per tahun selama 5 tahun terakhir. Hal ini berarti bahwa perusahaan tidak mampu memperoleh laba bersih untuk meningkatkan aset perusahaan bahkan aset perusahaan mengalami penurunan. Oleh karena itu, pada sisi keuangan terutama pada pendapatan perseroan sangat terdampak yang mengalami penurunan sebesar 33% menjadi Rp.87 milyar dari tahun sebelumnya yang sebesar Rp.131 milyar karena menurunnya volume hasil pengangkutan selama pandemi. Penurunan kinerja keuangan Perseroan tersebut mengingat industri transportasi secara umum juga mengalami kontraksi yang dalam akibat pandemi.

g. PT. ExpressTransindo Utama, Tbk (TAXI)

Hasil akumulasi G-skor menunjukkan bahwa perusahaan menunjukkan kinerja keuangan yang baik karena G-skor 0,053 dan rata-rata 0,011

selama 5 tahun. G-skor tersebut memiliki nilai lebih besar dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT TAXI tidak mengalami *financial distress* tetapi tidak disarankan untuk berinvestasi dan membutuhkan kajian lebih mendalam karena rata-rata nilai G-skor masih dalam kategori *grey zone* atau zona abu-abu sehingga perlu pertimbangan lebih detail untuk berinvestasi baik jangka pendek maupun jangka panjang. Adapun faktor yang menyebabkan perusahaan dalam posisi abu-abu (*grey zone*) antara lain skor tingkat likuiditas yakni (2,098) atau rata-rata (0,420) per tahun selama 5 tahun terakhir. Hal ini berarti bahwa perusahaan tidak memiliki kemampuan memenuhi liabilitas jangka pendek sehingga berdampak terhadap penyediaan modal kerja yang mengalami defisit. Adapun skor tingkat profitabilitas mencapai 1,733 atau skor rata-rata 0,347 per tahun yang menunjukkan bahwa meskipun perusahaan mengalami defisit modal kerja, tetapi kemampuan perusahaan mengelola laba yang ditahan mencapai performa yang idel sehingga mampu meningkatkan laba dan aset perusahaan. Selain itu skor tingkat *return of aset* yakni 0,417 atau skor rata-rata 0,083 per tahun artinya perusahaan mampu memperoleh laba bersih untuk meningkatkan aset perusahaan. Namun secara makro yang dipengaruhi kondisi perekonomian global mengalami perlambatan karena ketidakpastian yang diakibatkan oleh penyebaran wabah *Covid-19* beberapa tahun yang lalu (2020 – 2021). Selain itu, kebijakan pembatasan sosial dilakukan oleh berbagai negara termasuk Indonesia untuk mengantisipasi penyebaran wabah *Covid-19* sebagai Pandemi global ini memberikan tantangan berat yang harus dihadapi dunia usaha, sehingga berakibat pada melambatnya kegiatan ekonomi Indonesia yang tercermin pada tingkat pertumbuhan ekonomi Indonesia yang mengalami kontraksi

sebesar negatif 2,07% di tahun 2020, dibandingkan dengan pertumbuhan sebesar 5,02% di tahun 2019. Di tengah tantangan ekonomi secara global dan nasional yang masih menyelimuti sejumlah industri pada 2020, Perseroan merupakan salah satu perusahaan yang juga terkena dampak dari berbagai perubahan, keterbatasan dan ketidakpastian. Sebagai penyedia jasa transportasi khususnya pengoperasian taksi konvensional, Perseroan juga dituntut untuk bersaing secara ketat dengan jasa transportasi online yang semakin berkembang di pasar. Oleh karena itu, Perseroan berupaya meningkatkan atau mendorong pertumbuhan secara positif karena adanya pembangunan infrastruktur yang semakin matang dan masif serta penyediaan moda transportasi umum yang nyaman semakin menarik masyarakat untuk memanfaatkan transportasi publik dalam beraktivitas. Pemerintah tetap berfokus untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur selama 5 (lima) tahun mendatang, oleh sebab itu sektor transportasi nasional akan menerima dampak yang positif. Adanya penerapan peraturan bagi penyedia jasa angkutan sewa khusus (transportasi berbasis aplikasi online) dari Pemerintah Indonesia yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 tahun 2018 dapat memberikan dukungan performa keuangan perusahaan sebagai penyedia layanan transportasi secara umum yang mengutamakan kualitas pelayanan pelanggan sehingga meningkatkan citra Perseroan di pasar.

h. PT. Weha Transportasi Indonesia, Tbk (WEHA)

Hasil akumulasi G skor selama 5 tahun terakhir (2018-2022) menunjukkan bahwa entitas persero menunjukkan performa keuangan yang buruk karena G-skor bernilai minus (0,593) dan rata-rata G-skor (0,119) selama periode 2018-2022 dan G-skor tersebut memiliki nilai lebih kecil atau

kurang dari (0,02). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa PT SDMU mengalami *financial distress*. Hal ini mendindikasikan bahwa entitas perseroan cenderung mengalami *financial distress*. Adapun faktor yang menyebabkan perusahaan mengalami *financial distress* yaitu skor tingkat likuiditas yakni (0,274) atau skor rata-rata (0,055) per tahun selama 5 tahun terakhir yang berarti bahwa perusahaan tidak mampu memenuhi liabilitas jangka pendek yang berdampak terhadap modal kerja yang mengalami defisit. Sedangkan skor tingkat profitabilitas (0,119) atau skor rata-rata (0,024) artinya perusahaan tidak mampu mengelola laba yang ditahan untuk memperoleh laba perusahaan. Adapun skor tingkat *return of aset* yaitu (0,100) atau skor rata-rata (0,020) yang berarti bahwa perusahaan tidak mampu memperoleh laba bersih untuk meningkatkan aset perusahaan bahkan cenderung operasional perusahaan menggerogoti aset perusahaan. Selain itu, selama kurun waktu 5 tahun terakhir (2018-2022) sektor transportasi sebagai industri yang paling terpengaruh oleh pandemi Covid-19 di tahun (2019-2021). Perekonomian pada tahun 2021 diharapkan mulai pulih sejalan dengan upaya pengendalian risiko kesehatan dan meningkatnya distribusi vaksin Covid-19 secara bertahap, walaupun waktu dan tingkat pemulihannya belum dapat diprediksi. Di tahun 2021, Perseroan masih akan dihadapkan pada tantangan yang tidak kalah beratnya dengan tahun 2020. Dewan Komisaris mendukung rencana strategis Direksi untuk mempertahankan fleksibilitas usaha dan operasional Perseroan demi mengantisipasi terjadinya berbagai situasi dan risiko demi menjaga keberlangsungan usaha Perseroan. Namun karena meningkatnya biaya operasional yang tidak diimbangi dengan peningkatan pendapatan atau biaya operasional berbanding terbalik dengan tingkat pendapatan

perusahaan sehingga menambah jumlah liabilitas jangka pendek yang berdampak terhadap menurunnya modal kerja karena harus membayar kewajiban jangka pendek. Selain itu Selain itu, pandemi *Covid-19* telah menyebabkan penundaan aktivitas ekonomi para pelaku bisnis maupun aktivitas belanja masyarakat umum, sehingga sangat mempengaruhi laju pertumbuhan ekonomi nasional yang menunjukkan kontraksi sebesar minus 2,07%, dibandingkan dengan pertumbuhan 5,02% tahun sebelumnya. Terlepas dari penurunan pertumbuhan ekonomi, Pemerintah berupaya menjaga tingkat inflasi pada level yang rendah, yaitu sebesar 1,68% dengan nilai tukar Rupiah terhadap Dolar AS yang relatif stabil sejak pertengahan hingga akhir tahun 2020. Pemerintah juga terus mengupayakan kebijakan ekonomi untuk mendukung serta mendorong peningkatan aktivitas ekonomi selama masa pandemi.

Dari paparan tentang G-skor yang diperoleh entitas perseroan industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode tahun 2018-2022 menunjukkan bahwa terdapat entitas persero yang mengalami *financial distress* selama kurun waktu 5 tahun terakhir yaitu PT ASSA, PT. LRNA, PT, SDMU, dan PT. WEHA. Sementara entitas persero yang tidak mengalami *financial distress* tetapi berada pada *grey zone* atau zona abu-abu yakni PT MIRA dan PT TAXI karena keduanya memiliki G-skor yang belum aman (kisaran 0,01) atau belum mencapai 0,2. Sedangkan entitas persero yang tidak mengalami *financial distress* bahkan cenderung aman yaitu entitas persero PT AKSI dan PT BIRD karena keduanya memiliki G-skor dan rata-rata G-skor yang relatif lebih baik diatas 0,02. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat 4 entitas perseroan yang mengalami *financial distress* bahkan mengindikasikan kebangkrutan yaitu PT PT.Adi Sarana Armada Tbk (ASSA), PT. EkaSari Lorena

Transport, Tbk (LRNA), PT. Sidomulyo Selaras, Tbk (SDMU) dan PT. WehaTransportasi Indonesia, Tbk (WEHA). Sementara 2 entitas perseroan yang berada dalam zona abu-abu (*grey zone*) yaitu PT. Mitra International Resources, Tbk (MIRA) dan PT. ExpressTransindo Utama, Tbk (TAXI). Adapun entitas perseroan yang dikategorikan sebagai entitas perseroan yang relatif aman untuk berinvestasi baik jangka pendek maupun jangka panjang karena memiliki G-skor secara akumulatif dan nilai rata-rata G-skor diatas 0,2 yaitu PT. Majapahit Inti Corpora, Tbk (AKSI) dan PT. Blue Bird.

Selanjutnya untuk mengetahui secara periodik (*time series*) terjadinya *financial distress* terhadap entitas perseroan industri transportasi yang terdaftar di BEI periode 2018 – 2022 akan disajikan sebagai berikut:

Tabel 4.19
G-Skor terhadap Industri Transportasi Darat Periode 2018 – 2022

NAMA PERUSAHAAN	G-SKOR				
	2018	2019	2020	2021	2022
PT. Majapahit Inti Corpora	0.581	0.320	0.102	1.728	0.537
PT. Adi Sarana Armada	(0.225)	(0.278)	(0.130)	0.045	(0.029)
PT. Blue Bird	0.259	0.092	0.019	0.514	0.191
PT. Eka Sari Lorena Transport	(0.144)	0.026	(0.320)	(0.208)	(0.202)
PT. Mitra International Resources	0.308	(0.014)	0.174	(0.075)	(0.243)
PT. Sidomulyo Selaras	(0.391)	(0.784)	(1.122)	(0.151)	(0.691)
PT. ExpressTransindo Utama	(1.501)	(1.792)	(1.875)	4.823	0.398
PT. WehaTransportasi Indonesia	(0.062)	(0.045)	(0.382)	(0.162)	0.058

Sumber: Olahan Data Primer

Dari tabel G-Skor entitas perseroan industri transportasi darat yang terdaftar di BEI periode 2018-2022 di atas menunjukkan bahwa:

a. Periode Tahun 2018

Terdapat beberapa entitas persero mengalami *financial distress* karena nilai G-skor kurang dari (0,02) meliputi entitas perseroan PT ASSA, PT. LRNA, SDMU, PT TAXI dan PT WEHA. Hal ini disebabkan tingkat likuiditas, profitabilitas dan return of aset cenderung mengalami defisit (minus) sehingga perusahaan tidak mampu membiayai operasional perusahaan yang mengindikasikan kinerja keuangan perusahaan tidak optimal sehingga

tidak layak untuk berinvestasi. Sementara entitas perseroan PT. AKSI, PT BIRD, dan PT MIRA tidak mengalami *financial distress* bahkan relatif berada dalam *Green Zone* atau zona hijau (aman) karena memiliki G-Skor lebih dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2018 terdapat 5 entitas perseroan yang mengalami *financial distress* dan 3 entitas persero yang tidak mengalami *financial distress* bahkan cenderung berada dalam nyoman aman (*Green Zone*). Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya *financial distress* pada tahun 2018 antara lain beban usaha mengalami peningkatan dua kali lipat dibandingkan beban usaha tahun 2017. Peningkatan ini terutama adanya peningkatan pada beban administrasi dan umum, dan juga beban kepegawaian pada entitas anak perusahaan. Di sisi lain, Perseroan memiliki penghasilan dan beban lain-lain yang menurun cukup signifikan dibandingkan di tahun 2017, dikarenakan adanya aksi korporasi Perseroan pada tahun 2017 yang hanya berdampak pada laporan laba rugi di tahun 2017 saja. Selain itu, total aset Perseroan pada akhir tahun 2018 yang tercatat dalam laporan keuangan perusahaan rata-rata mengalami penurunan dibandingkan tahun 2017. Penurunan tersebut terutama pada pos uang muka, dimana adanya penurunan uang muka pembelian kendaraan pada entitas anak perusahaan. Disamping penurunan asset perseroan yang juga mengalami penurunan signifikan yakni liabilitas pada utang bank yang digunakan untuk melakukan pembayaran uang muka pembelian kendaraan pada entitas anak perusahaan.

b. Periode Tahun 2019

Dari 8 entitas persero terdapat 5 entitas persero yang mengalami *financial distress* karena nilai G-skor kurang dari atau lebih besar dari (0,02) yaitu entitas perseroan PT ASSA, PT. MIRA, PT. SDMU, PT TAXI

dan PT WEHA. Adapun yang menyebabkan beberapa industri transportasi darat mengalami *financial distress* pada tahun 2019 karena perusahaan tidak memiliki tingkat likuiditas yang baik dalam memenuhi liabilitas jangka pendek sehingga berdampak terhadap penyediaan modal kerja yang mengalami defisit. Selain itu, perusahaan juga tidak mampu meningkatkan pendapatan melalui penggunaan modal yang ditahan untuk meningkatkan aset perusahaan bahkan cenderung mengurangi nilai total aset. Oleh karena itu, perusahaan juga tidak mampu memperoleh laba bersih untuk meningkatkan aset perusahaan.

Sementara entitas perseroan PT. AKSI, PT BIRD, dan PT LRNA tidak mengalami *financial distress*. hanya PT AKSI yang berada dalam *Green Zone* atau zona hijau (aman) karena memiliki G-Skor lebih dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2019 terdapat 5 entitas perseroan yang mengalami *financial distress* dan 3 entitas persero yang tidak mengalami *financial distress*, tetapi hanya 1 entitas perseroan yang berada dalam nyoman aman (*Green Zone*). Adapun faktor yang mendorong terjadinya fluktuatif yang paling signifikan antara lain Perseroan melakukan restrukturisasi utang Obligasi dan utang bank yang berdampak terhadap laporan keuangan konsolidasian yakni penurunan utang obligasi yang telah dikonversi menjadi modal saham Perseroan melalui mekanisme PMTHMETD dan mengubah sisa utang obligasi sebesar menjadi Obligasi Konversi. Penurunan utang Obligasi Konversi dari hasil amortisasi pokok obligasi secara triwulanan selama dua periode. Selain itu penurunan aset tetap yang digunakan sebagai aset jaminan kepada Obligasi dan utang bank di mana aset tetap tersebut disetujui untuk dijual dan hasil penjualannya digunakan untuk melunasi sebagian utang yang bersangkutan dengan

mengalihkan dan menovasi seluruh utang Bank Perseroan termasuk bunga dan denda kepada pihak ketiga kemudian utang tersebut berhasil dinegosiasikan oleh Manajemen Perseroan dengan mendapatkan potongan utang yang dibukukan sebagai pendapatan lain-lain pada laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain konsolidasian.

c. Periode Tahun 2020

Terdapat beberapa entitas persero mengalami *financial distress* karena nilai G-skor kurang dari atau lebih besar dari (0,02) meliputi entitas perseroan PT ASSA, PT. LRNA, PT. SDMU, PT TAXI dan PT WEHA. Hal ini mengindikasikan bahwa beberapa perusahaan tidak memiliki tingkat likuiditas yang signifikan sehingga berdampak terhadap modal kerja yang cenderung mengalami defisit. Selain itu, tingkat profitabilitas juga tidak menunjukkan kinerja keuangan persero yang baik sehingga perusahaan tidak mampu meningkatkan keuntungan perusahaan. Akumulasi dari ketidakmampuan mengelola likuiditas dan profitabilitas berpengaruh terhadap tingkat return of aset sebagai indikator kinerja keuangan persero dalam meningkatkan laba bersih perusahaan. Sementara entitas perseroan PT. AKSI, PT BIRD, dan PT MIRA tidak mengalami *financial distress*. 2 diantara 3 entitas bahkan relatif aman berinvestasi karena berada dalam *Green Zone* atau zona hijau (aman) karena memiliki G-Skor lebih dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2020 terdapat 5 entitas perseroan yang mengalami *financial distress* dan 3 entitas persero yang tidak mengalami *financial distress* bahkan 2 diantaranya cenderung berada dalam nyoman aman (*Green Zone*).

Adapun faktor yang menyebabkan ketidakstabilan modal kerja, EBIT dan ROA antara lain Pendapatan Usaha Perseroan yang mengalami

penurunan dibanding tahun laporan keuangan sebelumnya. Pendapatan ini menyumbang pendapatan konsolidasi perseroan yang turun dibandingkan dengan kontribusi tahun sebelumnya. Pendapatan perseroan menurun drastis disebabkan oleh pandemi *covid-19* selama tahun 2020. Seluruh jenis layanan perseroan yaitu segmen AKAP, segmen AKAP Jarak Pendek trayek dan jarak jauh karena pemberlakuan Pemberlakuan *Social distancing*. Selain itu, kinerja ekonomi Indonesia pada Triwulan IV 2021 mampu tumbuh sebesar 5,02% menunjukkan menguatnya pemulihan ekonomi. Pertumbuhan tersebut merupakan keberhasilan dalam pengelolaan penyebaran wabah *Covid-19*, efektivitas kebijakan stimulus fiskal oleh pemerintah serta sinergi yang baik antar otoritas dalam menjaga stabilitas dan percepatan pemulihan ekonomi. Secara keseluruhan tahun 2021, ekonomi Indonesia tumbuh sebesar 3,69%, atau sejalan dengan outlook Kementerian Keuangan. Dari sisi laju pemulihan, PDB Indonesia tahun 2021 berhasil melampaui level periode prapandemi. serta segmen bus angkutan bandara terpengaruh secara drastis disebabkan menurunnya demand dari masyarakat dan ketatnya aturan dari pemerintah. Di sisi lain, pendapatan Perseroan untuk tahun 2020 ditambah lagi dengan segmen usaha menurun dibanding tahun 2019. Pendapatan ini menyumbang pendapatan konsolidasi Perseroan pada 2020. Meskipun kontribusi pendapatan segmen ini masih tergolong kecil, namun Perseroan meyakini pada waktunya akan meningkat signifikan Perseroan dari segmen angkutan umum internal. Pendapatan Perseroan dari segmen angkutan darat dari dan menuju bandara yang melayani rute bandara dapat memberikan kontribusi pendapatan konsolidasi Perseroan.

e. Periode Tahun 2021

Dari 8 entitas perseroan terdapat 4 entitas persero mengalami *financial distress* karena nilai G-skor kurang dari atau lebih besar dari (0,02) meliputi entitas perseroan PT. LRNA, PT. MIRA, PT. SDMU, dan PT WEHA. Hal ini mengindikasikan bahwa beberapa industri transportasi darat yang terdaftar di BEI belum menunjukkan kinerja keuangan perusahaan yang baik sehingga mempengaruhi tingkat likuiditas atau memenuhi kewajiban/liabilitas jangka pendek yang berkorelasi secara langsung terhadap modal kerja. Ketersediaan modal kerja yang defisit cenderung mempengaruhi kinerja keuangan sehingga berdampak terhadap pencapaian profitabilitas dan return of aset perusahaan. Oleh karena itu, beberapa perusahaan dengan entitas persero PT. LRNA, PT. MIRA, PT. SDMU, dan PT WEHA mengalami *financial distress*.

Sementara entitas perseroan PT. AKSI, PT. ASSA, PT BIRD, dan PT TAXI tidak mengalami *financial distress*. Hanya entitas persero PT ASSA yang berada di zona abu-abu (*grey zone*) dan PT AKSI, PT. BIRD dan PT. TAXI relatif berada dalam *Green Zone* atau zona hijau (aman) karena memiliki G-Skor lebih dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2021 terdapat 4 entitas perseroan yang mengalami *financial distress* dan 4 entitas persero yang tidak mengalami *financial distress*. Hanya entitas persero yang berada dalam zona abu-abu yaitu PT ASSA. Sementara 3 entitas persero cenderung berada dalam nyoman aman (*Green Zone*) yakni PT AKSI, PT. BIRD, dan PT TAXI.

Pada tahun 2021 industri transportasi darat mengalami pencerahan setelah 2 tahun (2019 & 2020) mengalami keterpurukan karena turbulensi pandemi *Covid 19* yang signifikan. indikatornya yaitu kinerja

ekonomi Indonesia pada Triwulan IV 2021 mampu tumbuh sebesar 5,02%. Hal ini menunjukkan bahwa menguatnya pemulihan ekonomi dengan pertumbuhan ekonomi sebagai keberhasilan dalam pengelolaan penyebaran wabah *COVID-19*, efektivitas kebijakan stimulus fiskal oleh pemerintah serta sinergi yang baik antar otoritas dalam menjaga stabilitas dan percepatan pemulihan ekonomi. Secara keseluruhan tahun 2021, ekonomi Indonesia tumbuh sebesar 3,69%, atau sejalan dengan outlook Kementerian Keuangan. Dari sisi laju pemulihan, PDB Indonesia tahun 2021 berhasil melampaui level periode prapandemi. Hal ini sekaligus peluang industri transportasi darat dengan pembukaan aktivitas ekonomi, kinerja lapangan usaha terkait mobilitas dan konsumsi, yakni transportasi dan pergudangan, penyediaan akomodasi makanan dan minuman, serta perdagangan mengalami peningkatan. Dengan demikian, tahun 2021 kontribusi sektor usaha transportasi dan perdagangan bagi pertumbuhan ekonomi naik dibanding tahun lalu. Salah satu faktor kenaikan itu disebabkan oleh peningkatan efisiensi transportasi dan logistik yang sejalan dengan ketersediaan infrastruktur konektivitas yang lebih baik, sehingga mendukung distribusi barang dan jasa. Efektivitas kinerja industri transportasi dan logistik ditunjang oleh elektronifikasi transportasi, Bank Indonesia mendorong integrasi sistem dan data pembayaran di sektor transportasi. Bank Indonesia memberikan dukungan penyusunan model bisnis aspek pembayaran untuk moda transportasi terintegrasi.

f. Periode Tahun 2022

Dari 8 entitas perseroan terdapat 4 entitas persero mengalami *financial distress* karena nilai G-skor kurang dari atau lebih besar dari (0,02) meliputi entitas perseroan PT. ASSA, PT. LRNA, PT. MIRA, dan PT.

SDMU. Hal tersebut menunjukkan bahwa beberapa perusahaan belum mampu mengembangkan kinerja keuangan yang optimal dari keterpurukan sektor industri transportasi dampak dari pandemi Covid 19 sehingga memiliki tingkat likuiditas yang merupakan ratio antara aset lancar dengan liabilitas jangka pendek sekaligus sebagai indikator ketersediaan modal kerja yang mengalami defisit. Selain itu, tingkat profitabilitas yakni kemampuan perusahaan meningkatkan laba perusahaan melalui laba yang ditahan yang sangat berpengaruh terhadap tingkat return of aset sebagai kemampuan perusahaan memperoleh laba bersih untuk meningkatkan aset perusahaan. Sementara 4 entitas perseroan lainnya seperti misalnya PT. AKSI, PT BIRD, PT. TAXI, dan PT WEHA tidak mengalami *financial distress*. Hanya entitas persero PT WEHA yang berada di zona abu-abu (*grey zone*) sedangkan PT AKSI, PT. BIRD dan PT. TAXI relatif berada dalam *Green Zone* atau zona hijau (aman) karena memiliki G-Skor lebih dari (0,02) bahkan lebih dari 0,01. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2022 terdapat 4 entitas perseroan yang mengalami *financial distress* dan 4 entitas persero yang tidak mengalami *financial distress*. Entitas persero yang berada dalam zona abu-abu yaitu PT WEHA. Sementara 3 entitas persero cenderung berada dalam nyoman aman (*Green Zone*) yakni PT AKSI, PT. BIRD, dan PT TAXI.

Faktor yang mendorong terjadinya fluktuasi modal kerja, EBIT dan RoA secara umum antara lain segmen operasi diidentifikasi berdasarkan laporan internal mengenai komponen dari Grup yang secara reguler direview dalam rangka mengalokasikan sumber daya dan menilai kinerja segmen operasi meliputi pendapatan sewa kendaraan diakui sesuai dengan periode yang sudah berjalan pada tahun yang bersangkutan.

Pendapatan yang diterima di muka ditangguhkan, dicatat sebagai akun "pendapatan diterima di muka", dan diakui sebagai pendapatan secara berkala sesuai dengan kontrak yang berlaku. Sedangkan penghasilan keuangan dan beban keuangan dari instrumen keuangan diakui dalam laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain secara akrual menggunakan metode suku bunga efektif. Secara umum terjadi kecenderungan bahwa jumlah laba bersih per saham dasar dihitung dengan membagi laba periode berjalan yang dapat diatribusikan kepada pemilik Entitas Induk dengan rata-rata tertimbang jumlah saham biasa yang beredar pada periode yang bersangkutan. Namun, sejumlah risiko utama yang timbul dari instrumen keuangan Grup adalah risiko kredit, risiko suku bunga dan risiko likuiditas. Hal ini untuk memastikan bahwa korporasi sebagai entitas secara keseluruhan mengelola risiko tersebut secara efektif untuk meminimalkan dampak yang tidak diharapkan pada kinerja keuangan korporasi. Di sisi lain entitas korporasi memiliki beberapa kontrak sewa yang mencakup opsi perpanjangan dan penghentian jangka waktu sewa sehingga menerapkan penilaian untuk memastikan jika akan menggunakan opsi untuk memperpanjang atau menghentikan sewa. Hal tersebut dilakukan dengan mempertimbangkan seluruh fakta dan keadaan yang relevan yang memberikan insentif ekonomi untuk melakukan perpanjangan atau penghentian sewa. Setelah tanggal dimulainya, perusahaan menilai kembali masa sewa, jika terdapat peristiwa atau perubahan signifikan dalam keadaan yang berada dalam kendali dan mempengaruhi apakah *lessee* cukup pasti untuk mengeksekusi opsi memperpanjang atau menghentikan sewa.

Dari paparan analisis pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa dari 8 entitas persero industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

periode 2018 – 2022 secara akumulatif dan nilai rata-rata G-skor PT. Majapahit Inti Corpora, Tbk (AKSI), PT. Blue Bird, Tbk (BIRD) dan PT. Mitra International Resources, Tbk (MIRA) memiliki reputasi manajemen keuangan yang relatif lebih bagus dan tidak mengalami *financial distress*. Hal tersebut mengindikasikan bahwa PT. AKSI, PT. BIRD, dan PT MIRA memiliki tingkat likuiditas dan profitabilitas serta peningkatan aset (ROA) melalui optimalisasi aktiva lancar dan aktiva tidak lancar. Kedua entitas persero relatif lebih baik dibanding PT. TAXI yang kurang optimal dalam memenuhi liabilitas jangka pendek (likuiditas) dan meningkatkan laba perusahaan (profitabilitas) serta peningkatan aset perusahaan (ROA) sehingga entitas tersebut berada dalam zona abu-abu (*grey zone*). Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Ariatama (2020) yang menunjukkan bahwa hasil perhitungan Z-score laporan keuangan PT Express Transindo Utama (TAXI) Tbk perusahaan masuk dalam kategori *grey area* karena nilai $1,1 < Z < 2,6$ dan mengalami penurunan kinerja keuangan sehingga nilai Z-score $Z < 1,1$ kategori bangkrut atau perusahaan mengalami masalah keuangan yang sangat serius. Hal ini disebabkan karena lebih besarnya hutang lancar perusahaan dibandingkan dengan aset lancar perusahaan serta kurang maksimalnya pendapatan yang diperoleh dan besarnya biaya operasional perusahaan. Perusahaan dapat mengatasi hal ini dengan cara mengurangi hutang dan meningkatkan pendapatan

Adapun entitas perseroan yang memiliki reputasi buruk dalam hal likuiditas dan profitabilitas sehingga tidak mampu meningkatkan aset perusahaan bahkan terindikasikan akan mengalami kebangkrutan dari kondisi *financial distress* yang belum mengalami perbaikan. Entitas persero dari yang paling buruk meliputi PT. Sidomulyo Selaras (SDMU) Tbk, PT. EkaSari Lorena Transport (LRNA), Tbk, PT. Adi Sarana Armada (ASSA), Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia (WEHA), Tbk. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa 4 entitas persero tersebut tidak memiliki kemampuan mengelola finansial perusahaan melalui peningkatan

kemampuan membayar kewajiban (liabilitas) jangka pendek yang berdampak terhadap ketersediaan *working capital*. Selain itu juga tidak memiliki kemampuan profitabilitas mengelola aktiva lancar untuk meningkatkan laba bersih perusahaan sehingga tidak terdapat peningkatan aset perusahaan bahkan cenderung nilai aset perusahaan mengalami penurunan yang signifikan. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Dwiranti (2022) yang menggunakan metode Altman Z-score pada industri transportasi (sub sektor industri transportasi darat) yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menunjukkan bahwa terdapat 3 perusahaan yang tidak mengalami kebangkrutan (AKSI, BIRD, dan MIRA), 1 perusahaan mengalami rawan bangkrut (gray area) (TAXI), dan 4 perusahaan mengalami potensi kebangkrutan (ASSA, LRNA, SDMU, dan WEHA). Dengan demikian, penelitian ini menyimpulkan bahwa hasil analisis financial distress metode Grover hampir sama hasilnya dengan metode Altman, namun ada beberapa perbedaan signifikan seperti misalnya indikator yang dipergunakan sehingga terdapat beberapa hasil analisis *financial distress* terhadap laporan keuangan beberapa tahun yang memiliki perbedaan.

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian tentang analisis *financial distress* menggunakan model Grover terhadap 8 perusahaan transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018 – 2022 maka terdapat beberapa kesimpulan dan saran.

5.1 Kesimpulan

Dari 8 entitas persero industri transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang masih eksis memberikan laporan keuangan perusahaan secara berkala kepada pemegang saham melalui BEI periode 2018-2022 dapat disimpulkan bahwa:

PT. Majapahit Inti Corpora, Tbk (AKSI) dan PT. Blue Bird, Tbk (BIRD), PT. Mitra International Resources, Tbk (MIRA) dan PT. Express Transindo Utama, Tbk (TAXI) tidak mengalami *financial distress* karena memiliki tingkat likuiditas dan profitabilitas meningkatkan peningkatan aset (ROA) perusahaan yang baik atau memiliki kinerja finansial perusahaan yang cenderung lebih baik. Hasil analisis *financial distress* menggunakan metode Grover melalui penghitungan G-skor diperoleh bahwa PT Express Transindo Utama, Tbk (TAXI) berada dalam zona abu-abu (*grey zone*) artinya belum menyakinkan untuk berinvestasi. Sedangkan 4 entitas persero mengalami *financial distress* yaitu PT. Sidomulyo Selaras (SDMU) Tbk, PT. EkaSari Lorena Transport (LRNA), Tbk, PT. Adi Sarana Armada (ASSA), Tbk, dan PT. Weha Transportasi Indonesia (WEHA), Tbk. Terjadinya *financial distress* terhadap beberapa entitas perusahaan PT. SDMU, PT, LRNA, PT. ASSA dan PT. WEHA disebabkan pengelolaan finansial perusahaan yang buruk terutama dalam hal likuiditas dan

profitabilitas sehingga tidak mampu meningkatkan aset perusahaan bahkan mengalami kecenderungan menurunnya nilai aset perusahaan secara signifikan.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan hasil penelitian tentang analisis financial distress menggunakan model Grover terhadap 8 perusahaan transportasi darat yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022, maka peneliti memberikan saran bagi peneliti selanjutnya untuk menambah dan memperluas jumlah objek penelitian dan tidak hanya menggunakan satu metode untuk menganalisis. Menggunakan beberapa metode analisis dapat menambah faktor-faktor lain yang diduga mempunyai pengaruh terhadap tingkat kebangkrutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariatama, Anugerahwati. 2020 *Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Model Altman Z-Score Pada Pt Express Transindo Utama (Taxi), Tbk*
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Arini, I. N. 2021. *Analisis Akurasi Model – Model Prediksi Financial Distress*. Jurnal Ilmu Manajemen, 9(3), 1196–1204. <https://journal.unesa.ac.id/index.php/>
- Awalia, Nur. 2022. *Financial Distress Dengan Model Grover Pada PT Garuda Indonesia(Persero) Tbk*, Skripsi: Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Azwar, Saifuddin. 2018. *Metode Penelitian* Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Barus, M. A. 2017. *Kinerja Keuangan Perusahaan (Studi pada PT Astra Otoparts Tbk dan PT Goodyer Indonesia Tbk yang Go Public di Bursa Efek Indonesia)*. Jurnal Administrasi Bisnis, 44(1), 154–163.
- Bungin, Burham. 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Cahyo, Y. R. K., dan Magdalena, M. 2018. *Analisis Potensi Kebangkrutan dengan Menggunakan Model Prediksi Finansial Distrees Ohlson, Grover, Altman Z-Score Pada Perusahaan Property & Real Estate*. Jurnal Solusi, 13(2), 55–72
- Elia, Riska dan Rahayu, Yuliasuti. 2021. *Analisis Prediksi Financial Distress dengan Model Springate, Zmijewski, dan Grover*. Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (STIESIA) Surabaya, 2460-0585.
- Fahmi, I. 2017. *Analisis Kinerja Keuangan*, Bandung: Alfabeta
- Hanafi, Mamduh M. (2016). *Manajemen Keuangan*, Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- Heryanto, A. C. N. 2020. *Analisis Prediksi Kebangkrutan Perusahaan dengan Model Grover*. Competitive Jurnal Akuntansi dan Keuangan, 4(2), 54.
- Irham, Fahmi. 2014. *Manajemen Keuangan Perusahaan dan Pasar Modal*. Jakarta: Mitra Wacana Media,.
- Jumingan. 2014. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Jaya, I. M. L. M. 2020. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Anak Hebat Indonesia.

- Kasmir. 2012. *Pengantar Manajemen Keuangan Edisi I*, Jakarta: Kencana Media Group.
- Khotmi, H. 2020. *Analisis Perbandingan Prediksi Kebangkrutan Perusahaan dengan Model Altman Z-Score, Springate, dan Grover*. Valid Jurnal Ilmiah, 17(2), 162–173.
<http://journal.stieamm.ac.id/index.php/valid/article/view/150>
- Komaruddin. 2019. *Analisis Komparasi Prediksi Financial Distress Metode Grover, Altman, Springate, Zmijewski, Dan Ohlson Pada Perusahaan Pertambangan Di BEI* Jurnal Ekonomi dan Bisnis. Vol 22. No 02. 2019.
- Lienanda, J., dan Ekadjaja, A. 2019. *Faktor yang Mempengaruhi Financial Distress pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di BEI*. Jurnal Multiparadigma Akuntansi, 1(4), 1041–1048.
- Moleong, Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Nugroho, A. Y. .2018. *Model Analisis Z Score Terhadap Prediksi Kebangkrutan (Studi pada PT Garuda Indonesia, Tbk tahun 2015-2017)*. J-MACC : Journal of Management and Accounting, 1(2), 124–138.
- Piscestalia, N., dan Priyadi, M. P. 2019. *Analisis Perbandingan Model Prediksi Financial Distress dengan Model Springate, Ohlson, Zmijewski, dan Grover*. Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi, 8(6), 1–17
- Prasetianingtiyas, E., dan Kusumowati, D. 2019. *Analisis Perbandingan Model Altman, Grover, Zmijewski dan Springate Sebagai Prediksi Financial Distress*. Jurnal Akuntansi Dan Perpajakan, 5(1), 1–13.
<https://jurnal.unmer.ac.id/index.php/ap>
- Primasari, N. S. 2017. *Analisis Altman Z-Score, Grover Score, Springate, dan Zmijewski Sebagai Signaling Financial Distress (Studi Empiris Industri Barang-Barang Konsumsi di Indonesia)*. Accounting and Management Journal 1(1): 23-43.
- Puspitasari, E. 2014. *Analisis Laporan Keuangan*. Tangerang: Universitas Terbuka Press
- Ramly, Razak, L. A., Sulaeha, S., dan Hasan, A. 2019. *Prediksi Financial Distres dengan Menggunakan Informasi Fundamental (Studi Pada Perusahaan Property dan Real Estate yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia)*. Tangible Journal, 4(2), 312–327.
- Rudianto. 2013. *Akuntansi Manajemen*. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Srimindarti, C. 2006. *Balanced Scorecard Sebagai Alternatif Untuk Mengukur Kinerja*. STIE Stikubank. Semarang
- Yati, S., & Afni Patunrui, k. I. 2017. *Analisis Penilaian Financial Distress Menggunakan Model Altman (Z-Score) Pada Perusahaan Farmasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2015*. Jurnal Akuntansi,

Ekonomi Dan Manajemen Bisnis.

Yuliani, M., dan Sulpadli. 2020. *Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Kondisi Financial Distress pada Perusahaan Telekomunikasi di Bursa Efek Indonsia*. Change Agent For Management Journal (CAM), 4(2), 30–43

LAMPIRAN

Lampiran 1: Likuiditas

No	Nama Perusahaan	Tahun	WorkingCapital	TotalAssets	$\frac{WC}{TA}$	Prosentase
1	AKSI	2018	97.547.504	275.005.973	0,35	35.47%
		2019	71.574.928	285.177.567	0,25	25.10%
		2020	50.150.084	298.261.244	0,17	16.81%
		2021	72.698.136	269.842.337	0,27	26.94%
		2022	107.420.163	381.789.880	0,28	28.14%
2	ASSA	2018	(1.237.122.265)	4.062.536.132	(0,30)	(30.45%)
		2019	(1.618.327.263)	4.849.223.630	(0,33)	(33.37%)
		2020	(809.244.200)	5.170.895.098	(0,16)	(15.65%)
		2021	(120.943.949)	6.031.946.733	(0,02)	(2.01%)
		2022	(247.032.461)	7.268.436.910	(0,03)	(3.40%)
3	BIRD	2018	456.786.000	5.883.384.000	0,08	7.76%
		2019	(132.988.000)	6.485.519.000	(0,02)	(2.05%)
		2020	601.740.000	7.253.114.000	0,08	8.30%
		2021	801.464.000	6.598.137.000	0,12	12.15%
		2022	471.568.000	6.893.160.000	0,07	6.84%
4	LRNA	2018	13.112.260	312.059.443	0,04	4.20%
		2019	21.318.913	302.636.796	0,07	7.04%
		2020	(4.868.722)	270.508.602	(0,02)	(1.80%)
		2021	(120.537)	239.333.983	0,00	(0.05%)
		2022	(6.008.467)	224.704.254	(0,03)	(2.67%)
5	MIRA	2018	103.429.436	320.777.602	0,32	32.24%
		2019	29.678.154	351.483.053	0,08	8.44%
		2020	73.835.138	328.732.173	0,22	22.46%
		2021	4.878.514	301.506.104	0,02	1.62%
		2022	(40.022)	267.905.168	0,00	(0.01%)
6	SDMU	2018	(46.861.719)	255.711.905	(0,18)	(18.33%)
		2019	(98.409.161)	217.821.047	(0,45)	(45.18%)
		2020	(111.348.009)	177.182.837	(0,63)	(62.84%)
		2021	(6.022.292)	169.199.466	(0,04)	(3.56%)
		2022	(46.861.719)	170.295.462	(0,28)	(27.52%)
7	TAXI	2018	(1.103.991.305)	1.269.024.960	(0,87)	(87.00%)
		2019	(511.273.962)	479.265.331	(1,07)	(106.68%)
		2020	(422.759.728)	243.302.339	(1,74)	(173.76%)
		2021	70.302.676	91.040.495	0,77	77.22%
		2022	58.779.551	73.091.558	0,80	80.42%
8	WEHA	2018	(28.593.277)	331.404.130	(0,09)	(8.63%)
		2019	(10.216.347)	269.602.629	(0,04)	(3.79%)
		2020	(17.188.416)	220.884.904	(0,08)	(7.78%)
		2021	(16.042.078)	222.474.205	(0,07)	(7.21%)
		2022	(28.593.277)	291.613.017	(0,10)	(9.81%)

Lampiran 2: Profitabilitas

No	Nama Perusahaan	Tahun	EBIT	Total Assets	$\frac{EBIT}{TA}$	Prosentase
1	AKSI	2018	35.781.546	275.005.973	0,13	13.01%
		2019	15.565.079	285.177.567	0,05	5.46%
		2020	(22.647.414)	298.261.244	(0,08)	(7.59%)
		2021	369.870.126	269.842.337	1,37	137.07%
		2022	53.760.565	381.789.880	0,14	14.08%
2	ASSA	2018	182.337.295	4.062.536.132	0,04	4.49%
		2019	182.337.295	4.849.223.630	0,04	3.76%
		2020	68.495.021	5.170.895.098	0,01	1.32%
		2021	223.127.584	6.031.946.733	0,04	3.70%
		2022	7.219.932	7.268.436.910	0,10	0.10%
3	BIRD	2018	606.175.000	5.883.384.000	1,03	10.30%
		2019	413.962.000	6.485.519.000	0,06	6.38%
		2020	(290.498.000)	7.253.114.000	(0,04)	(4.01%)
		2021	25.654.000	6.598.137.000	0,39	0.39%
		2022	484.439.000	6.893.160.000	0,07	7.03%
4	LRNA	2018	(8.326.165)	312.059.443	(0,09)	(9.08%)
		2019	(6.481.690)	302.636.796	(0,02)	(2.14%)
		2020	(38.756.386)	270.508.602	(0,14)	(14.33%)
		2021	(23.263.547)	239.333.983	(0,10)	(9.72%)
		2022	(18.044.925)	224.704.254	(0,08)	(8.03%)
5	MIRA	2018	(440.765)	320.777.602	(1,37)	(0.14%)
		2019	(2.484.852)	351.483.053	(0,01)	(0.71%)
		2020	(8.258.942)	328.732.173	(0,03)	(2.51%)
		2021	(14.271.450)	301.506.104	(0,05)	(4.73%)
		2022	(33.656.341)	267.905.168	(0,13)	(12.56%)
6	SDMU	2018	(26.910.059)	255.711.905	(0,11)	(10.52%)
		2019	(36.224.089)	217.821.047	(0,17)	(16.63%)
		2020	(44.240.864)	177.182.837	(0,25)	(24.97%)
		2021	(9.741.992)	169.199.466	(0,06)	(5.76%)
		2022	(7.287.008)	170.295.462	(0,04)	(4.28%)
7	TAXI	2018	35.372.047	1.269.024.960	0,03	2.79%
		2019	(71.564.621)	479.265.331	(0,15)	(14.93%)
		2020	19.778.599	243.302.339	0,08	8.13%
		2021	180.179.087	91.040.495	1,98	197.91%
		2022	(15.022.098)	73.091.558	(0,21)	(20.55%)
8	WEHA	2018	4.852.956	331.404.130	0,01	1.46%
		2019	(6.505.276)	269.602.629	(0,02)	(2.41%)
		2020	(33.601.480)	220.884.904	(0,15)	(15.21%)
		2021	(10.330.085)	222.474.205	(0,05)	(4.64%)
		2022	25.661.718	291.613.017	0,09	8.80%

Lampiran 3: Return Of Aset

No	Nama Perusahaan	Tahun	Net Income	Total Assets	ROA = $\frac{NI}{TA}$	Presentase
1	AKSI	2018	26.482.339	275.005.973	0,09	9.63%
		2019	4.177.237	285.177.567	0,05	1.46%
		2020	3.036.178	298.261.244	0,01	1.02%
		2021	23.799.404	269.842.337	0,88	8.82%
		2022	43.692.587	381.789.880	0,14	11.44%
2	ASSA	2018	140.169.267	4.062.536.132	0,05	3.45%
		2019	86.688.466	4.849.223.630	0,08	1.79%
		2020	70.300.254	5.170.895.098	0,04	1.36%
		2021	171.894.061	6.031.946.733	0,08	2.85%
		2022	315.282	7.268.436.910	0,04	0.43%
3	BIRD	2018	460.273	5.883.384.000	0,07	7.82%
		2019	315.622	6.485.519.000	0,04	4.87%
		2020	(172.579)	7.253.114.000	(0,02)	(2.38%)
		2021	25.654.000	6.598.137.000	0,38	38.88%
		2022	364.027	6.893.160.000	0,05	5.28%
4	LRNA	2018	(29.874.068)	312.059.443	(0,09)	(9.57%)
		2019	(6.857.140)	302.636.796	(0,02)	(2.27%)
		2020	(43.027.059)	270.508.602	(0,15)	(15.91%)
		2021	(26.466.832)	239.333.983	(0,11)	(11.06%)
		2022	(21.323.509)	224.704.254	(0,09)	(9.49%)
5	MIRA	2018	(4.223.777)	320.777.602	(0,03)	(1.32%)
		2019	(3.222.370)	351.483.053	(0,09)	(9.17%)
		2020	(8.392.629)	328.732.173	(0,02)	(2.55%)
		2021	(13.195.658)	301.506.104	(0,04)	(4.38%)
		2022	(31.352.237)	267.905.168	(0,11)	(11.70%)
6	SDMU	2018	(26.296.442)	255.711.905	(0,10)	(10.28%)
		2019	(36.224.089)	217.821.047	(0,16)	(16.63%)
		2020	(43.293.065)	177.182.837	(0,24)	(24.43%)
		2021	(9.741.992)	169.199.466	(0,05)	(5.76%)
		2022	(63.546.552)	170.295.462	(0,37)	(37.32%)
7	TAXI	2018	(836.820.231)	1.269.024.960	(0,69)	(65.94%)
		2019	(276.072.942)	479.265.331	(0,57)	(57.60%)
		2020	(53.221.960)	243.302.339	(0,21)	(21.87%)
		2021	188.614.656	91.040.495	2,07	207.18%
		2022	(14.641.200)	73.091.558	(0,20)	(20.03%)
8	WEHA	2018	3.190.724	331.404.130	0,01	0.96%
		2019	4.518.959	269.602.629	0,07	1.68%
		2020	(33.601.480)	220.884.904	(0,15)	(15.21%)
		2021	(9.662.676)	222.474.205	(0,04)	(4.34%)
		2022	19.938.518	291.613.017	0,06	6.84%

Lampiran 4: Akumulasi Likuiditas, Profitabilitas, dan ROA (Nilai G-Skor)

No	Nama Perusahaan	Tahun	$\frac{WC}{TA}$	$\frac{EBIT}{TA}$	$ROA = \frac{NI}{TA}$	G-Skor	Kriteria
1	AKSI	2018	0,355	0,130	0,096	0,581	Non distress
		2019	0,251	0,055	0,015	0,320	Non distress
		2020	0,168	(0,076)	0,010	0,102	Non distress
		2021	0,269	1,371	0,088	1,728	Non distress
		2022	0,281	0,141	0,114	0,537	Non distress
2	ASSA	2018	(0,305)	0,045	0,035	(0,225)	Distress
		2019	(0,334)	0,038	0,018	(0,278)	Distress
		2020	(0,156)	0,013	0,014	(0,130)	Distress
		2021	(0,020)	0,037	0,028	0,045	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2022	(0,034)	0,001	0,004	(0,029)	Distress
3	BIRD	2018	0,078	0,103	0,078	0,259	Non distress
		2019	(0,021)	0,064	0,049	0,092	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2020	0,083	(0,040)	(0,024)	0,019	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2021	0,121	0,004	0,389	0,514	Non distress
		2022	0,068	0,070	0,053	0,191	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
4	LRNA	2018	0,042	(0,091)	(0,096)	(0,144)	Distress
		2019	0,070	(0,021)	(0,023)	0,026	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)
		2020	(0,018)	(0,143)	(0,159)	(0,320)	Distress
		2021	(0,001)	(0,097)	(0,111)	(0,208)	Distress
		2022	(0,027)	(0,080)	(0,095)	(0,202)	Distress
5	MIRA	2018	0,322	(0,001)	(0,013)	0,308	Non distress
		2019	0,084	(0,007)	(0,092)	(0,014)	Distress
		2020	0,225	(0,025)	(0,026)	0,174	Non distress
		2021	0,016	(0,047)	(0,044)	(0,075)	Distress
		2022	0,000	(0,126)	(0,117)	(0,243)	Distress
6	SDMU	2018	(0,183)	(0,105)	(0,103)	(0,391)	Distress
		2019	(0,452)	(0,166)	(0,166)	(0,784)	Distress
		2020	(0,628)	(0,250)	(0,244)	(1,122)	Distress
		2021	(0,036)	(0,058)	(0,058)	(0,151)	Distress
		2022	(0,275)	(0,043)	(0,373)	(0,691)	Distress
7	TAXI	2018	(0,870)	0,028	(0,659)	(1,501)	Distress
		2019	(1,067)	(0,149)	(0,576)	(1,792)	Distress
		2020	(1,738)	0,081	(0,219)	(1,875)	Distress
		2021	0,772	1,979	2,072	4,823	Non distress
		2022	0,804	(0,206)	(0,200)	0,398	Non distress
8	WEHA	2018	(0,086)	0,015	0,010	(0,062)	Distress
		2019	(0,038)	(0,024)	0,017	(0,045)	Distress
		2020	(0,078)	(0,152)	(0,152)	(0,382)	Distress
		2021	(0,072)	(0,046)	(0,043)	(0,162)	Distress
		2022	(0,098)	0,088	0,068	0,058	Non distress (tidak disarankan untuk berinvestasi)