

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI BAB I s/d BAB III

Penyusunan Perguruan Tinggi Pendidikan Malangan (P3M)

 **STIE MALANGKUÇÇWARA**
ABM School of Economics

Surat Nomor "K" 09/2017/004/00/004/11/16/00/004
Surat Nomor "K" 09/2017/004/00/004/11/16/00/004

Penetapan Dosen Pembimbing Skripsi
Semester GASAL Tahun Akademik 2017/2018
Nomor : 0902/BAAKIX/2017

Setelah memperhatikan Surat Ketua Program Studi tentang usulan dosen pembimbing skripsi dengan ini Ketua STIE Malangkuççwara Malang menetapkan :

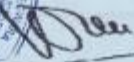
Nama : DR. SONHAJI, Ak., MS, CA
Sebagai : Dosen Pembimbing 1
Nama : -
Sebagai : Dosen Pembimbing 2

Untuk mahasiswa berikut

Nama : MIFTAKHUL RIZKA ARESTIANI
Nomor Pokok : A.2014.1.32743
Skripsi yang diajukan
Bidang Kajian : AKUNTANSI SYARIAH
Pokok Bahasan : MUDHARABAH
Tempat/Obyek : -
Judul Skripsi : -

Demikian surat penetapan ini dikeluarkan untuk dilaksanakan dengan sebaliknya.
Penetapan ini berlaku sejak dikeluarkan.

Dikeluarkan di : Malang
Pada Tanggal : 09/10/2017
Ketua Program Studi Akuntansi,


Dra. RR. WIDANARNI PUDJASTUTI, Ak., MSI, CA, CPA
NIK-P.3M : 202.710.246



http://www.stie-malangkuççwara.ac.id
e-mail: info@stie-malangkuççwara.ac.id



STIE Malangkuççwara

(Accounting Business Management)

Jl. Terusan Candi Kalasan - Malang Telp. 0341-491813

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI BAB.I s.d BAB. III

BLN/TGL	BAB	PERMASALAHAN	PARAF
Bulan : OKTOBER			
09/10 2017	I	PERMASALAHAN TOKOH	
20/10 2017		PERMASALAHAN JUAL PERTAMA - TUNTUTAN PERMASALAHAN JUAL	
07/11 2017	I	PERMASALAHAN JUAL KEDUA	
20/11 2017	I	PERMASALAHAN BAB I	
Bulan : NOVEMBER			
20/11 2017		REVISI BAB I - PERMASALAHAN BAB II DAN III	
20/11 2017		REVISI BAB II DAN III - TEORI TEKNOLOGI (SISTEM)	
07/12 2017	I	KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS	
Bulan : MARET			
14/03 2018		REVISI BAB III - METODE ANALISIS DATA	
10/04 2018	II	MENGUNAKAN METODE ANALISIS DATA (LACIO)	
20/04 2018		PERMASALAHAN DATA LAPORAN KEUANGAN	
25/04 2018	II	ACC	
Bulan :			
Bulan :			

Dosen Pembimbing 1

Dosen Pembimbing 2

Catatan:

Bobot Penilaian skripsi oleh pembimbing sebesar 50% dengan kriteria penilaian:

6. Ide/inovasi penelitian
7. Pemahaman konsep/teori
8. Pemahaman Metodologi
9. Kemampuan Analisis
10. Rutinitas Pembimbingan

"ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE
TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS
PADA PT. BLUE BIRD, TBK.)"

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743

LAMPIRAN 2

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI BAB IV s/d BAB V

Perkuliahan Pangejaan Pendidikan Malangkuçewara (P3M)

 **STIE MALANGKUÇEWARA**
— ABM School of Economics

 
Terdapat "W" ABM (WIS) 06/09/2014 P.101111/01/2014
Terdapat "W" ABM (WIS) 20/09/2014 P.101111/01/2014

Penetapan Dosen Pembimbing Skripsi
Semester GASAL Tahun Akademik 2017/2018
Nomor : 0902/BAK/IX/2017

Setelah memperhatikan Surat Ketua Program Studi tentang usulan dosen pembimbing skripsi dengan ini Ketua STIE Malangkuçewara Malang menetapkan :

Nama : DR. SONHAJI, Ak., MS, CA
Sebagai : Dosen Pembimbing 1
Nama : --
Sebagai : Dosen Pembimbing 2

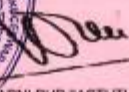
Untuk mahasiswa berikut

Nama : MIFTAKHUL RIZKA ARESTIANTI
Nomor Pokok : A.2014.1.32743
Skripsi yang diajukan
Bidang Kajian : AKUNTANSI KEUANGAN
Pokok Bahasan : PENILAIAN KINERJA COORPORATE
Tempat/Obyek : BLUBIRD.TBK

Judul Skripsi : ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PADA PT. BLUEBIRD.TBK)

Demikian surat penetapan ini dikeluarkan untuk dilaksanakan dengan sebaiknya.
Penetapan ini berlaku sejak dikeluarkan.

Dikeluarkan di : Malang
Pada Tanggal : 07/06/2016
Rektor Program Studi Akuntansi,



Dr. R. Hidayat, AK., MS., CA, CPA
NIK-P.3M : 202.710.246

Jalan Jendral Sudarso Sukowati
Baliwara - Kabupaten Gresik (63112)
Telp. 031-461813 (Sukowati)
Fax 031-461814
http://www.stie-malangkuçewara.id
e-mail: info@stie-malangkuçewara.id

"ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PADA PT. BLUE BIRD, TBK.)"

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743



STIE Malangkuççwara

(Accounting Business Management)

Jl. Terusan Candi Kalasan - Malang Telp. 0341-491813

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI BAB IV s.d. BAB V

BLN/TGL	BAB	PERMASALAHAN	PARAF
Bulan: Juli			
27/7/2018	IV	Pembahasan Bab IV	
30/7/2018	IV	Revisi: Bab IV mengenai objek penelitian	
Bulan: Agustus			
01/8/2018	IV	Revisi: Diagram pada implementasi sub bab 4.2	
03/8/2018	IV	Acc Bab IV + Pembahasan Kesimpulan dan Saran (Bab V)	
Bulan: Agustus			
06/8/2018	V	Revisi: Perhatikan teknik triangulasi sebagai acuan kesimpulan	
08/8/2018	V	Acc Bab IV dan V	
Bulan:			
Bulan:			

Dosen Pembimbing 1

Dosen Pembimbing 2

Catatan:

Bobot Penilaian skripsi oleh pembimbing sebesar 50% dengan kriteria penilaian:

6. Ide/inovasi penelitian
7. Pemahaman konsep/teori
8. Pemahaman Metodologi
9. Kemampuan Analisis
10. Rutinitas Pembimbingan

"ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE
TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS
PADA PT. BLUE BIRD, TBK.)"

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743

LAMPIRAN 3

LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN PT. BLUE BIRD, TBK PERIODE 2014 – 2017

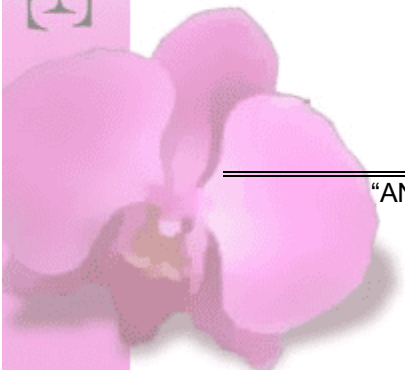
KETERANGAN	2014	2015	2016	2017
ASET				
ASET LANCAR				
Kas dan Setara Kas	Rp950.941.296.277	Rp271.396.000.000	Rp591.886.000.000	Rp474.289.000.000
Piutang Usaha				
Pihak ketiga - neto	Rp169.880.132.783	Rp204.334.000.000	Rp176.704.000.000	Rp175.602.000.000
Pihak berelasi	Rp8.514.964.033	Rp7.042.000.000	Rp8.485.000.000	Rp2.763.000.000
Piutang Lain-Lain				
Pihak Ketiga	Rp48.783.939.013	Rp50.491.000.000	Rp76.177.000.000	Rp76.111.000.000
Pihak Berelasi	-	Rp1.078.000.000	Rp902.000.000	Rp1.992.000.000
Persediaan	Rp12.413.701.179	Rp12.421.000.000	Rp12.276.000.000	Rp11.817.000.000
Uang Muka Pembayaran	Rp24.767.334.921	Rp13.972.000.000	Rp5.650.000.000	Rp19.152.000.000
Biaya dibayar di Muka	Rp6.168.461.592	Rp5.425.000.000	Rp7.436.000.000	Rp9.496.000.000
Pajak Dibayar Dimuka	-	-	Rp2.788.000.000	-
TOTAL ASET LANCAR	Rp1.221.469.829.798	Rp566.159.000.000	Rp882.304.000.000	Rp771.222.000.000
ASET TIDAK LANCAR				
Uang Muka Pembelian Aset Tetap	Rp369.550.431.367	Rp352.863.000.000	Rp170.002.000.000	Rp81.747.000.000
Aset Tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan	Rp5.563.152.793.359	Rp6.196.076.000.000	Rp6.185.247.000.000	Rp5.605.524.000.000
Aset Tidak Lancar Lainnya	Rp17.337.995.742	Rp37.957.000.000	Rp63.059.000.000	Rp57.994.000.000
TOTAL ASET TIDAK LANCAR	Rp5.950.041.220.468	Rp6.586.896.000.000	Rp6.418.308.000.000	Rp5.745.265.000.000
TOTAL ASET	Rp7.171.511.050.266	Rp7.153.055.000.000	Rp7.300.612.000.000	Rp6.516.487.000.000
LIABILITAS DAN EKUITAS				
LIABILITAS JANGKA PENDEK				
Utang Usaha				
Pihak Ketiga	Rp220.679.296.286	Rp94.066.000.000	Rp53.354.000.000	Rp51.914.000.000

“ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PADA PT. BLUE BIRD, TBK.)”

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743

Pihak Berelasi	Rp10.806.851.989	Rp9.959.000.000	Rp7.992.000.000	Rp7.344.000.000
Utang Lain-lain				
Pihak Ketiga	Rp25.608.676.281	Rp3.490.000.000	Rp2.986.000.000	Rp6.691.000.000
Pihak Berelasi	Rp421.414.959	Rp18.781.000.000	Rp5.459.000.000	Rp2.510.000.000
Utang Bank Jangka Pendek	-	Rp200.000.000.000	-	-
Utang Deviden	Rp536.241.079.007	Rp5.105.000.000	-	-
Utang Pajak	Rp137.777.955.132	Rp81.759.000.000	Rp27.751.000.000	Rp35.127.000.000
Liabilitas yang Masih Harus Dibayar	Rp32.217.765.092	Rp13.277.000.000	Rp13.833.000.000	Rp11.481.000.000
Tabungan Pengemudi	Rp12.653.940.036	Rp15.779.000.000	Rp19.255.000.000	Rp15.126.000.000
Uang Muka Diterima	Rp31.658.631.103	Rp34.270.000.000	Rp25.627.000.000	Rp36.637.000.000
Bagian Utang Bank Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	Rp432.479.709.576	Rp488.022.000.000	Rp657.846.000.000	Rp269.117.000.000
TOTAL LIABILITAS JANGKA PENDEK	Rp1.440.545.319.461	Rp964.508.000.000	Rp814.103.000.000	Rp435.947.000.000
LIABILITAS JANGKA PANJANG				
Liabilitas Pajak Tangguhan - neto	Rp417.965.864.664	Rp479.618.000.000	Rp515.415.000.000	Rp527.580.000.000
Utang Bank Jangka Panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	Rp1.314.450.029.472	Rp1.281.139.000.000	Rp1.185.723.000.000	Rp494.664.000.000
Pinjaman Jangka Panjang Lainnya	Rp302.942.046.104	-	-	-
Uang Jaminan Pengemudi	Rp19.024.506.520	Rp25.428.000.000	Rp29.417.000.000	Rp30.894.000.000
Liabilitas Imbalan Kerja	Rp73.495.525.550	Rp74.243.000.000	Rp93.274.000.000	Rp96.477.000.000
TOTAL LIABILITAS JANGKA PANJANG	Rp2.127.877.972.310	Rp1.860.428.000.000	Rp1.823.829.000.000	Rp1.149.615.000.000
TOTAL LIABILITAS	Rp3.568.423.291.771	Rp2.824.936.000.000	Rp2.637.932.000.000	Rp1.585.562.000.000
EKUITAS				
Modal Saham				
Modal Dasar				
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	Rp250.210.000.000	Rp250.210.000.000	Rp250.210.000.000	Rp250.210.000.000
Tambahan Modal Disetor - neto	Rp2.512.773.967.134	Rp2.512.774.000.000	Rp2.512.774.000.000	Rp2.512.774.000.000
Saldo Laba - telah ditentukan penggunaannya	-	Rp10.000.000.000	Rp20.000.000.000	Rp30.000.000.000
Saldo Laba - belum ditentukan penggunaannya	Rp772.339.563.859	Rp1.483.121.000.000	Rp1.805.979.000.000	Rp2.062.455.000.000
Total Ekuitas yang dapat didistribusikan kepada pemilik entitas induk	Rp3.535.323.530.993	Rp4.256.105.000.000	Rp4.588.963.000.000	Rp4.855.439.000.000

Kepentingan non-Pengendali	Rp67.764.227.502	Rp72.014.000.000	Rp73.717.000.000	Rp75.486.000.000
TOTAL EKUITAS	Rp3.603.087.758.495	Rp4.328.119.000.000	Rp4.662.680.000.000	Rp4.930.925.000.000
TOTAL LIABILITAS DAN EKUITAS	Rp7.171.511.050.266	Rp7.153.055.000.000	Rp7.300.612.000.000	Rp6.516.487.000.000



LAMPIRAN 4

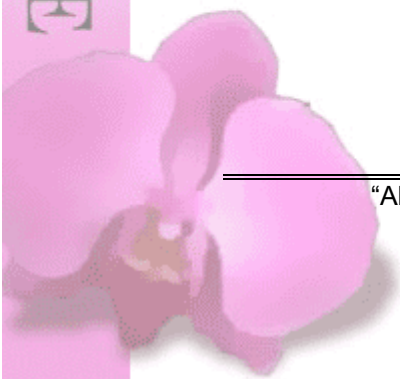
LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN PT. BLUE BIRD, TBK PERIODE 2014-2017

KETERANGAN	2014	2015	2016	2017
PENDAPATAN NETO	Rp4,758,963,000,000	Rp5,472,328,000,000	Rp4,796,096,000,000	Rp4,203,846,000,000
BEBAN LANGSUNG	Rp3,305,519,000,000	Rp3,800,588,000,000	Rp3,426,203,000,000	Rp3,066,011,000,000
LABA BRUTO	Rp1,453,444,000,000	Rp1,671,740,000,000	Rp1,369,893,000,000	Rp1,137,835,000,000
BEBAN USAHA	Rp401,010,000,000	Rp498,441,000,000	Rp562,622,000,000	Rp570,236,000,000
LABA USAHA	Rp1,052,434,000,000	Rp1,173,299,000,000	Rp807,271,000,000	Rp567,599,000,000
PENDAPATAN /BEBAN LAIN-LAIN				
Laba penjualan aset tetap	Rp124,158,000,000	Rp76,138,000,000	Rp31,626,000,000	Rp46,537,000,000
Pendapatan bunga	Rp19,738,000,000	Rp26,902,000,000	Rp9,670,000,000	Rp21,918,000,000
Denda dan klaim	Rp22,948,000,000	Rp22,837,000,000	Rp20,524,000,000	Rp16,831,000,000
Beban bunga	-Rp282,722,000,000	-Rp220,380,000,000	-Rp738,000,000	Rp394,000,000
Laba/rugi selisih kurs – neto	-Rp5,273,000,000	-Rp24,964,000,000	-Rp213,158,000,000	-Rp132,731,000,000
Pendapatan lain-lain	Rp56,661,000,000	Rp52,189,000,000	Rp37,495,000,000	Rp42,394,000,000
Beban lain-lain	-Rp2,168,000,000	-Rp1,129,000,000	-Rp879,000,000	-Rp765,000,000
BEBAN LAIN-LAIN -NETO	-Rp66,658,000,000	-Rp68,407,000,000	-Rp115,460,000,000	-Rp5,422,000,000
LABA SEBELUM BEBAN PAJAK PENGHASILAN	Rp985,776,000,000	Rp1,104,892,000,000	Rp691,811,000,000	Rp562,177,000,000
BEBAN PAJAK PENGHASILAN				
Kini	Rp174,853,000,000	Rp215,626,000,000	Rp142,701,000,000	Rp120,597,000,000
Tangguhan	Rp71,665,000,000	Rp60,318,000,000	Rp38,907,000,000	Rp14,085,000,000
Total Beban Pajak Penghasilan	Rp246,518,000,000	Rp275,944,000,000	Rp181,608,000,000	Rp134,682,000,000
TOTAL LABA PERIODE BERJALAN	Rp739,258,000,000	Rp828,948,000,000	Rp510,203,000,000	Rp427,495,000,000
PENGHASILAN / RUGI KOMPREHENSIF LAIN				
Pos yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi:				
Pengukuran kembali liabilitas imbalan kerja	-Rp7,163,000,000	-Rp3,779,000,000	-Rp12,442,000,000	-Rp7,680,000,000
Beban pajak terkait	Rp1,791,000,000	Rp945,000,000	Rp3,110,000,000	Rp1,920,000,000

“ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PADA PT. BLUE BIRD, TBK.”

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743

Total rugi komperhensif lain	-Rp5,372,000,000	-Rp2,834,000,000	-Rp9,332,000,000	-Rp5,760,000,000
TOTAL LABA KOMPERHENSIF PERIODE BERJALAN	Rp733,886,000,000	Rp826,114,000,000	Rp500,871,000,000	Rp421,735,000,000
TOTAL LABA PERIODE BERJALAN YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				
Pemilik entitas induk	Rp734,553,000,000	Rp824,026,000,000	Rp507,281,000,000	Rp424,864,000,000
Kepentingan non-pengendali	Rp4,705,000,000	Rp4,922,000,000	Rp2,922,000,000	Rp2,631,000,000
TOTAL	Rp739,258,000,000	Rp828,948,000,000	Rp510,203,000,000	Rp427,495,000,000
TOTAL LABA KOMPERHENSIF PERIODE BERJALAN YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				
Pemilik entitas induk	Rp729,216,000,000	Rp821,216,000,000	Rp497,997,000,000	Rp419,104,000,000
Kepentingan non-pengendali	Rp4,670,000,000	Rp4,898,000,000	Rp2,874,000,000	Rp2,631,000,000
TOTAL	Rp733,886,000,000	Rp826,114,000,000	Rp500,871,000,000	Rp421,735,000,000
LABA PER SAHAM DASAR YANG DIATRIBUSIKAN KEPADA PEMILIK ENTITAS INDUK	336	329	203	170



LAMPIRAN 5

PERHITUNGAN RASIO PROFITABILITAS, LIKUIDITAS DAN SOLVABILITAS

A. Rasio Profitabilitas.

$$1. \text{ Net Profit Margin} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Pendapatan Bersih}} \times 100\%$$

- NPM 2014 = $\frac{739.258.000.000}{4.758.963.000.000} \times 100\% = 15,53\%$
- NPM 2015 = $\frac{828.948.000.000}{5.472.328.000.000} \times 100\% = 15,15\%$
- NPM 2016 = $\frac{510.203.000.000}{4.796.096.000.000} \times 100\% = 10,64\%$
- NPM 2017 = $\frac{427.495.000.000}{4.203.846.000.000} \times 100\% = 10,17\%$

$$2. \text{ Gross Profit Margin} = \frac{\text{Laba Kotor}}{\text{Pendapatan Bersih}} \times 100\%$$

- GPM 2014 = $\frac{1.453.444.000.000}{4.758.963.000.000} \times 100\% = 30,54\%$
- GPM 2015 = $\frac{1.671.740.000.000}{5.472.328.000.000} \times 100\% = 30,55\%$
- GPM 2016 = $\frac{1.369.893.000.000}{4.796.096.000.000} \times 100\% = 28,56\%$
- GPM 2017 = $\frac{1.137.835.000.000}{4.203.846.000.000} \times 100\% = 27,07\%$

$$3. \text{ Return on Investment} = \frac{\text{Laba Bersih Setelah Pajak}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

- ROI 2014 = $\frac{739.259.000.000}{7.171.511.050.266} \times 100\% = 10,31\%$
- ROI 2015 = $\frac{828.948.000.000}{7.153.055.000.000} \times 100\% = 11,59\%$
- ROI 2016 = $\frac{510.203.000.000}{7.300.612.000.000} \times 100\% = 6,99\%$



- $ROI\ 2017 = \frac{427.495.000.000}{6.516.487.000.000} \times 100\% = 6,56\%$

4. $Return\ On\ Assets = \frac{Laba\ Bersih\ Sebelum\ Bunga\ dan\ Pajak}{Total\ Aktiva} \times 100\%$

- $ROA\ 2014 = \frac{1.052.434.000.000}{7.171.511.050.266} \times 100\% = 14,68\%$

- $ROA\ 2015 = \frac{1.173.299.000.000}{7.153.055.000.000} \times 100\% = 16,40\%$

- $ROA\ 2016 = \frac{807.271.000.000}{7.300.612.000.000} \times 100\% = 11,06\%$

- $ROA\ 2017 = \frac{567.599.000.000}{6.516.487.000.000} \times 100\% = 8,71\%$

5. $Return\ On\ Equity = \frac{Laba\ Bersih\ Setelah\ Pajak}{Total\ Ekuitas} \times 100\%$

- $ROE\ 2014 = \frac{739.258.000.000}{3.603.087.758.495} \times 100\% = 20,52\%$

- $ROE\ 2015 = \frac{828.948.000.000}{4.328.119.000.000} \times 100\% = 19,15\%$

- $ROE\ 2016 = \frac{501.203.000.000}{4.662.680.000.000} \times 100\% = 10,94\%$

- $ROE\ 2017 = \frac{427.495.000.000}{4.930.925.000.000} \times 100\% = 8,67\%$

B. Rasio Likuiditas.

4) $Current\ Ratio = \frac{Aset\ Lancar}{Total\ Liabilitas\ Jangka\ Pendek} \times 100\%$

- $Current\ Ratio\ 2014 = \frac{1.221.469.829.798}{1.440.545.319.461} \times 100\% = 84,79\%$

- $Current\ Ratio\ 2015 = \frac{566.159.000.000}{964.508.000.000} \times 100\% = 58,70\%$

- $Current\ Ratio\ 2016 = \frac{882.304.000.000}{814.103.000.000} \times 100\% = 108,38\%$

- $Current\ Ratio\ 2017 = \frac{771.222.000.000}{435.947.000.000} \times 100\% = 176,91\%$



$$5) \text{ Quick Ratio} = \frac{\text{Aset Lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Total Liabilitas Jangka Pendek}} \times 100\%$$

- QR 2014 = $\frac{1.221.469.829.798 - 12.413.701.179}{1.440.545.319.461} \times 100\% = 83,93\%$
- QR 2015 = $\frac{566.159.000.000 - 12.421.000.000}{964.508.000.000} \times 100\% = 57,41\%$
- QR 2016 = $\frac{882.304.000.000 - 12.276.000.000}{814.103.000.000} \times 100\% = 106,87\%$
- QR 2017 = $\frac{771.222.000.000 - 435.947.000.000}{435.947.000.000} \times 100\% = 174,20\%$

$$6) \text{ Cash Ratio} = \frac{\text{Kas dan Setara Kas}}{\text{Total Liabilitas Jangka Pendek}} \times 100\%$$

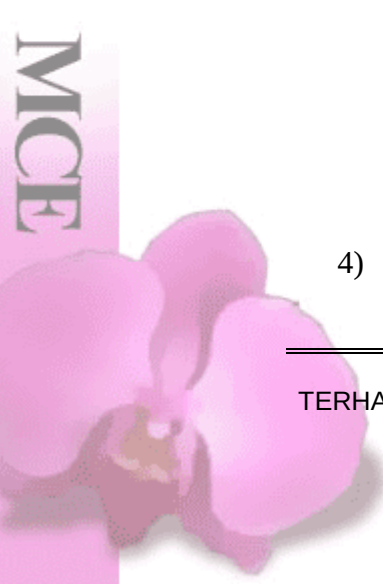
- Cash Ratio 2014 = $\frac{950.941.296.277}{1.440.545.319.461} \times 100\% = 66,01\%$
- Cash Ratio 2015 = $\frac{271.396.000.000}{964.508.000.000} \times 100\% = 28,14\%$
- Cash Ratio 2016 = $\frac{591.886.000.000}{814.103.000.000} \times 100\% = 72,70\%$
- Cash Ratio 2017 = $\frac{474.289.000.000}{435.947.000.000} \times 100\% = 108,80\%$

C. Rasio Solvabilitas

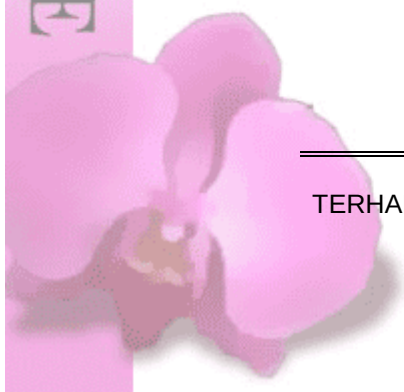
$$3) \text{ Debt to Equity} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\%$$

- Debt to Equity 2014 = $\frac{3.568.423.291.771}{3.603.087.758.495} \times 100\% = 99,04\%$
- Debt to Equity 2015 = $\frac{2.824.936.000.000}{4.328.119.000.000} \times 100\% = 65,27\%$
- Debt to Equity 2016 = $\frac{2.637.932.000.000}{4.662.680.000.000} \times 100\% = 56,58\%$
- Debt to Equity 2017 = $\frac{1.585.562.000.000}{4.930.925.000.000} \times 100\% = 32,16\%$

$$4) \text{ Debt to Capital Assets} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$



- Debt to Assets 2014 $= \frac{3.568.423.291.771}{7.171.511.050.266} \times 100\% = 49,76\%$
- Debt to Assets 2015 $= \frac{2.824.936.000.000}{7.153.055.000.000} \times 100\% = 39,49\%$
- Debt to Assets 2016 $= \frac{2.637.932.000.000}{7.300.612.000.000} \times 100\% = 36,13\%$
- Debt to Assets 2016 $= \frac{1.585.562.000.000}{6.516.487.000.000} \times 100\% = 24,33\%$



LAMPIRAN 6

ACUAN PENELITIAN TERDAHULU

NO	Peneliti	Judul Penelitian	Variabel dan Metodeologi Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Thessalonic a S.F. Supit, Welly A. Areros, Johny R.E Tampi	<i>Analisis Kinerja Keuangan pada PT. Astra International, Tbk</i>	Variabel Bebas: X ₁ : Rasio Likuiditas X ₂ : Rasio Solvabilitas X ₃ : Rasio Rentabilitas Variabel Terikat: Y : Kinerja Keuangan Metode Penelitian: Dokumentasi	Kinerja keuangan dari tahun 2011 sampai 2015 kondisi kesehatan perusahaan pada rasio likuiditas berada pada kategori cukup baik, rasio solvabilitas berada pada kategori cukup baik dan rasio rentabilitas berada pada kategori kurang baik.
2.	Edy Octa Vianus (2011)	<i>Analisis Rasio Likuiditas, Solvabilitas dan Profitabilitas terhadap Kinerja Keuangan Koperasi Karyawan (KOPKAR) Ruwarujai PTPN VII (PERSERO) Unit Usaha Batu Raja.</i>	Variabel Bebas: X ₁ : Rasio Likuiditas X ₂ : Rasio Solvabilitas X ₃ : Rasio Profitabilitas Variabel Terikat: Y : Kinerja Keuangan Metode Penelitian: Kuantitatif	Likuiditas sangat baik, artinya berpengaruh terhadap kinerja keuangan koperasi, sedangkan rasio solvabilitas dengan perhitungan debt to assets ratio menggambarkan cukup sehat. Akan tetapi, debt to equity ratio tidak sehat, bila dibandingkan dengan standart. Sedangkan rasio profitabilitas menggunakan ROA dan ROE sangat efisien dibandingkan dengan standart rasio.
3.	Fadli dkk. (2012)	<i>Analisis Kinerja Keuangan pada Koperasi Karyawan Kantor Kementrian Agama Kerawang</i>	Variabel Bebas: X ₁ : Rasio Likuiditas X ₂ : Rasio Efisiensi X ₃ : Rasio Lverage X ₄ : Rasio Profitabilitas	Rasio likuiditas (current ratio) dan aktifitas (inventory turnover) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas (ROE). Solvabilitas (debt to equity ratio) berpengaruh secara signifikan terhadap profitabilitas (ROE). Namun likuiditas (current ratio), solvabilitas (debt to equity ratio) dan aktivitas (inventory turnover)

“ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PADA PT. BLUE BIRD, TBK.”

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743

			Variabel Terikat: Y : Kinerja Keuangan Metode Penelitian: Analisis rasio keuangan dan laporan keuangan	secara bersama-sama mempengaruhi profitabilitas secara signifikan.
4.	Rubianti (2013)	<i>Analisis Laporan Keuangan untuk Menilai Kinerja Perusahaan pada PT. Admiral Lines Cabang Tanjung Pinang.</i>	Variabel Bebas: X₁ : Rasio Likuiditas X₂ : Rasio Aktivitas X₃ : Rasio Profitabilitas Variabel Terikat: Y : Laporan Keuangan Metode Penelitian: Deskriptif Kuantitatif (Study Kasus)	Dari hasil analisa terhadap data-data laporan dan rasio likuiditas perusahaan diatas 200%. Sedangkan pada rasio aktivitas, kinerja perusahaan kurang baik karna menurun setiap tahunnya sebesar 2%. Kinerja dalam penagihan piutang masih kurang baik, dari hari analisa menurun dari tahun 2009 sampai 2011 sebesar 5%. Rasio profitabilitas tetap setiap tahunnya yaitu 11%, kinerja perusahaan tetap harus ditingkatkan apabila perusahaan ingin terus bertahan dan meningkatkan keuntungan usaha perusahaan.
5.	Nanda Budia Putra	<i>Analisis Kinerja Keuangan pada PT. Antam Tbk. periode tahun 2007-2011</i>	Variabel Bebas: X₁ : Rasio Likuiditas X₂ : Rasio Solvabilitas X₃ : Rasio Profitabilitas Variabel Terikat: Y : Laporan Keuangan Metode Penelitian: Dokumentasi	Kinerja keuangan yang diperoleh sudah tergolong likuid, solvable, dan profitable. Hal ini berarti PT. Antam Tbk periode 2007-2011 menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan dalam keadaan baik walaupun terjadi fluktuasi, presentase perusahaan msih diatas rata-rata 100%.
6.	Cicha Ersu Fitriani, Hasni Arief, Dadi Suryadi	<i>Analisis Kinerja Keuangan Usaha Peternakan</i>	Variabel Bebas: X₁ : Rasio Likuiditas X₂ : Rasio Solvabilitas X₃ : Rasio	Performa teknis usaha peternakan Bangun Karso Farm sudah sesuai dengan standar bahkan melebihi standar yang ditetapkan berdasarkan pada panca usaha ternak kecuali

		<i>Kambing Perah</i>	Profitabilitas Variabel Terikat: Y : Laporan Keuangan Metode Penelitian: Dokumentasi dan wawancara	pada struktur populasi dan kinerja keuangan usaha peternakan kambing perah untuk perhitungan likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas (GPM) menunjukkan kinerja yang baik sedangkan pada perhitungan NPM kurang baik dan perhitungan ROI dan ROE sangat tidak baik.
	Swita Angelina Kaunang	Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan pada PT. Cipta Daya Nusantara Manado	Variabel Bebas: X ₁ : Rasio Likuiditas X ₂ : Rasio Solvabilitas X ₃ : Rasio Rentabilitas Variabel Terikat: Y : Laporan Keuangan dan Kinerja Keuangan Metode Penelitian: Dokumentasi dan wawancara	Kinerja keuangan dari perusahaan PT. Cipta Daya Nusantara belum berjalan dengan baik, karena berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan dengan rasio likuiditas, solvabilitas, dan rentabilitas banyak mengalami penurunan hal ini disebabkan pengelolaan keuangan perusahaan belum baik.
	Nana Rubianti (2013)	<i>Analisis Laporan Keuangan untuk Menilai Kinerja Perusahaan pada PT. Admiral Lines Cabang Tanjung Pinang.</i>	Variabel Bebas: X ₁ : Rasio Likuiditas X ₂ : Rasio Aktivitas X ₃ : Rasio Profitabilitas Variabel Terikat: Y : Laporan Keuangan Metode Penelitian: Kuantitatif	Dari hasil analisa terhadap data-data laporan dan rasio likuiditas perusahaan diatas 200%. Sedangkan pada rasio aktivitas, kinerja perusahaan kurang baik karena menurun setiap tahunnya sebesar 2%. Kinerja dalam hal penagihan piutang masih kurang baik, dilihat dari hasil analisa menurun dari tahun 2009 sampai 2001 sebesar 5%. Rasio profitabilitas tetap setiap tahunnya yaitu 11%, kinerja perusahaan tetap harus ditingkatkan apabila perusahaan tetap harus ditinggalkan apabila perusahaan ingin terus bertahan dan meningkatkan keuntungan usaha perusahaan.

LAMPIRAN 7

ARTIKEL PENDUKUNG

TribunKaltim.co

Opini

Pro Kontra Transportasi Online

Minggu, 9 Juli 2017 19:43

f t G+ WhatsApp



Busnasi

Atikah Widyani
Mahasiswi Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Mulawarman
atikahwidyani@gmail.com

Transportasi online di Indonesia mulai booming pada tahun 2015. Namun, jika dilihat lebih jauh, bisnis transportasi online sebenarnya sudah dimulai beberapa tahun ke belakang. Gojek misalnya, sejatinya sudah memulai bisnis sejak tahun 2010. Saat memulai bisnisnya, Gojek melayani pesanan via telepon dan SMS.

Ketika bisnis transportasi online mulai marak, pemerintah merasa resah karena tidak adanya payung hukum yang jelas. Lahirlah Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang diteken Menteri Perhubungan Ignasius Jonan pada tanggal 9 November 2015.

Melalui surat tersebut, Menhub Jonan melarang beroperasinya ojek maupun taksi berbasis aplikasi online. Argumentasi Jonan bersandar pada tidak tercantumnya ojek sebagai jenis transportasi umum yang diatur dalam undang-undang. Aturan itu mengacu pada Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang.

Niat Menhub Jonan menegakkan aturan ternyata mendapat protes dari masyarakat. Setelah media sosial bergejolak, Menhub memutuskan untuk mencabut Surat Pemberitahuan tersebut. Apalagi Presiden Joko Widodo turun tangan dan menyatakan agar transportasi online tidak dilarang.

Keberadaan transportasi online memang tidak ada payung hukumnya. Organda DKI Jaya mempertanyakan keabsahan transportasi online tersebut sebagai transportasi umum yang tak diatur dalam undang-undang.

"Kalau ilegal, saya enggak mendukung. Jelas ada ketentuan yang dilanggar. Kalau yang dioperasikan kendaraan ilegal, tidak dianggap kendaraan umum, ini enggak benar," keluh Ketua DPD Organda DKI Jakarta Shafrihan Sinungan seperti dikutip dari Antara.

"ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PADA PT. BLUE BIRD, TBK.)"

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743

Membahas masalah transportasi yang terjadi di Indonesia tidak akan ada habisnya. Seolah-olah masalah transportasi ini tidak ada jalan keluarnya. Bagaikan benang yang kusut dan sulit untuk diurai kembali, permasalahan transportasi mulai dari kemacetan, buruknya kondisi angkutan umum. Ditambah tidak layaknya infrastruktur penunjang transportasi menjadi momok bagi pemerintah dalam menanggulangi masalah transportasi.

Permasalahan-permasalahan inilah yang menjadikan munculnya berbagai moda transportasi berbasis aplikasi terus menjamur di Indonesia dan semakin diminati masyarakat, terutama di kota-kota besar. Persaingan berebut pasar transportasi berbasis aplikasi pun mulai terasa di bisnis yang mengandalkan kemudahan dan kepraktisan ini.

Fenomena aplikasi berbasis online sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah di dapatkan, nyaman, cepat, dan murah.

Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis online ini dibutuhkan oleh banyak masyarakat khususnya di kota-kota besar seperti Jakarta. Di Jakarta, dari sisi kebutuhan masyarakat, transportasi online sudah menjadi sebuah moda alternatif yang diinginkan masyarakat setelah sebelumnya masyarakat harus menggunakan moda transportasi konvensional yang menuai beberapa masalah seperti minimnya keamanan dan kenyamanan ketika menggunakan bis umum yang seringkali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya.

Selain itu, saat ini teknologi merupakan kebutuhan yang sangat penting dalam aspek global karena dunia semakin cepat berubah kearah modernisasi berbagai aspek, oleh karena itu setiap negara harus mampu bersaing dengan pemanfaatan teknologi serta mengaplikasikannya di dalam aktivitas.

Kaitannya dengan hal ini, aplikasi transportasi berbasis online merupakan tuntutan persaingan yang mengharuskan peran teknologi di dalam mempermudah mobilitas masyarakat.

Membahas lebih dalam mengenai fenomena aplikasi berbasis online tentunya tidak terlepas dari pro dan kontra yang hadir di masyarakat. Banyak kontra yang hadir bagi aplikasi berbasis online terutama dari kalangan moda transportasi konvensional serta dari pihak pemerintah sebagai pembuat kebijakan.

Sesuai dengan hukum ekonomi bahwa ketika permintaan atas suatu barang atau jasa terus ada maka penawaran akan barang atau jasa tersebut pun akan tetap ada.

Meskipun aplikasi transportasi berbasis online terganjal beberapa masalah tetapi ketika permintaan akan transportasi online terus ada dan meningkat, hal ini tidak seketika akan menghentikan beroperasinya aplikasi transportasi online.

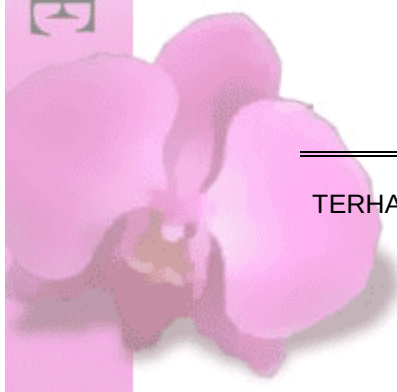
Di Indonesia, fenomena transportasi online terganjal dalam hal regulasi dan kejelasan payung hukum yang mengatur tentang transportasi umum. Tentunya, fenomena ini seharusnya dapat disikapi sebijak mungkin dan dapat dengan segera diberikan payung hukum yang jelas karena tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi online ini sangat mengangkat pendapatan driver yang bergabung yang mana merupakan bagian dari mensejahterakan karyawannya dan dalam hal teknologi dapat memperbaiki sistem transportasi menjadi lebih baik yang memudahkan akses bagi para penggunanya.

Setiap perubahan yang terjadi di masyarakat pasti akan menimbulkan pro dan kontra, tidak ada suatu kejadian atau fenomena yang dapat diterima oleh seluruh pihak, tetapi tentunya dapat dilihat sisi manfaat yang ditimbulkan dari perubahan yang ada.

Transportasi online muncul ditengah kecanggihannya teknologi, new media kini telah booming di dunia termasuk Indonesia.

Transportasi berbasis online, memiliki banyak pro dan kontra yang dihadapi. Mayoritas dari supir-supir konvensional dan ojek pengkolan tidak menerima dengan keberadaan transportasi berbasis online ini karena telah menganggap bahwa para konsumen beralih untuk memakai transportasi online. Padahal jika dipandang luas, banyak warga yang sangat membutuhkan transportasi berbasis online ini, karena jauh lebih mudah, murah, terjangkau, dan keamanannya yang terjamin. (*)

∞



LAMPIRAN 8

ARTIKEL PENDUKUNG



Pro dan kontra penggunaan transportasi aplikasi online

Pengemudi taksi tolak keberadaan UBER dan GrabTaxi yang dinilai 'menghancurkan sopir kecil'



Santi Dewi

Published 5:24 PM, March 15, 2016
Updated 5:25 PM, March 15, 2016



JAKARTA, Indonesia — (UPDATED) Ribuan pengemudi angkutan darat yang terdiri dari sopir taksi, metromini, bajaj, dan angkot berunjuk rasa pada Senin, 14 Maret di dekat Istana Negara. Mereka menuntut agar transportasi berbasis aplikasi online segera ditutup.

Salah satu perwakilan dari Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD), Suwardi mengatakan ada sekitar 15 ribu demonstran yang ikut turun ke jalan.

"Kami menuntut agar aplikasi online tersebut segera ditutup, karena sudah menyengsarakan pengemudi angkutan umum resmi," ujar Suwardi yang merupakan sopir taksi Blue Bird.

Dari armada taksi tempatnya bekerja, masing-masing pull mengirimkan 40 orang untuk berdemonstrasi. Belum lagi dari armada taksi lainnya. Semula mereka berkumpul dan berorasi di depan Balai Kota serta menuntut untuk bertemu Gubernur DKI Jakarta, Basuki "Ahok" Tjahj Purnama. Namun, perwakilan hanya bisa bertemu dengan Kepala Dinas Perhubungan.

Dari sana, mereka berjalan kaki menuju ke area Monas di dekat Istana Negara.

"ANALISIS PENGARUH MUNCULNYA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE TERHADAP KINERJA KEUANGAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PADA PT. BLUE BIRD, TBK.)"

Author: Miftakhul Rizka Arestianti NPK: A.2014.1.32743

Suwardi menjelaskan sejak transportasi umum berbasis aplikasi *online* beroperasi, penghasilan mereka menurun drastis. Salah satu rekannya yang bekerja di armada taksi Express hanya bisa menyeter sekitar Rp150 ribu hingga Rp200 ribu. Padahal, sebelumnya, rekannya itu bisa menyeter hingga Rp300 ribu.

"Saya sendiri hanya bisa setor ke perusahaan. Komisi untuk dibawa pulang tidak ada," keluh Suwardi.

Akibat berkurangnya pemasukan tiap bulan, banyak rekannya yang tidak sanggup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti membayar kontrakan. Bahkan, ada istri yang meminta cerai. Dia mengatakan kantor pusat Blue Bird merestui niat mereka berdemonstrasi.

Baginya lebih baik dia dan sopir taksi lainnya berdemonstrasi hari ini, ketimbang tidak ada kejelasan di masa depan mengenai persaingan yang tidak sehat tersebut.

"Kami bukannya mempermasalahkan kalah saing dengan transportasi berbasis *online*. Selama mereka menaati aturan-aturan yang sudah ada, membayar pajak, jika mereka taksi maka mereka memasang plat kuning, ada argo dan tera, kami tidak mempermasalahkan," papar Suwardi.

Sementara, setiap kali mereka mengaku rugi karena harus mengeluarkan biaya untuk mengurus

semua persyaratan agar menjadi transportasi umum yang legal.

"Sementara, pengendara grab dan Uber kan menggunakan mobil pribadi. Bahkan, ketika kami perhatikan dari platnya tidak hanya berasal dari Jakarta, tetapi juga Tangerang, Tegal, Semarang dan Cirebon," kata dia.

Mewakili rekan-rekannya, Suwardi mengaku kecewa terhadap sikap pemerintah yang malah melanggar aturan yang mereka buat sendiri.

Demonstrasi anarkis

Dalam demonstrasi tersebut, Rappler menemukan satu kendaraan dengan jenis Toyota Avanza berwarna hitam yang dirusak oleh para demonstran. Menurut petugas polisi yang Rappler temui, mobil tersebut dirusak oleh para demonstran merupakan salah satu armada Grab yang tertangkap basah tengah beroperasi di depan Kementerian Koordinator Politik, Hukum dan Keamanan.

Lalu, bagaimana respons dari perwakilan PPAD soal sikap anarkis ini? Suwardi mengatakan tidak bisa mencegah hal itu.

"Karena di sini kan ada beberapa pihak yang ikut berdemonstrasi, sehingga tidak bisa menjamin 100 persen. Kalau kami dari sopir taksi pasti tertib. Walau ada suara sumbang dari kami, tetapi itu kan hanya sebatas suara," papar Suwardi.

Buka lapangan pekerjaan

Sementara, salah satu pengemudi transportasi berbasis *online*, Go-Jek, Dadang Trisnandi mengatakan tidak mempermasalahkan jika para sopir kendaraan umum konvensional ingin berdemonstrasi. Dia hanya berharap demonstrasi tidak berlangsung anarkis.

"Saya memang menduga mereka berdemonstrasi karena mengeluh mengenai pendapatannya yang banyak berkurang setelah ada kehadiran Go-Jek dan Grab. Tapi, itu semua kini ada di tangan pemerintah," ujar Dadang.

Sebab, dia melanjutkan yang membuat aturan dan hukum adalah pemerintah. Dia turut menyebut justru dengan kehadiran Go-Jek dan perusahaan startup sejenis membantu pemerintah menciptakan lapangan pekerjaan.

"Saya kembalikan kepada masyarakat selaku pengguna, apakah mereka ingin Go-Jek ditutup atau tidak. Pemerintah atau pejabat yang berwenang terhadap masalah ini juga perlu membuat kajian apakah transportasi berbasis *online* memberikan banyak manfaat atau malah merugikan," kata dia.

∞