

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sektor transportasi merupakan salah satu industri jasa yang paling banyak dibutuhkan oleh masyarakat sebagai sarana penghubung jarak jauh antara tempat satu dengan tempat lainnya dengan cepat dan mudah, salah satunya transportasi udara (pesawat terbang). Pertumbuhan sektor transportasi udara akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi udara mempunyai peranan yang penting dan strategis, baik secara makro maupun mikro.

Dewasa ini, perkembangan dan pertumbuhan sektor transportasi udara tersebut tidak lepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa penerbangan, dilihat dari beberapa alasan yang di antaranya adalah adanya kepentingan bisnis, adanya kepentingan pariwisata, efektifitas waktu perjalanan dan berbagai urusan lainnya. Indonesia sendiri merupakan negara dengan geografis yang berbentuk kepulauan dan terbentang sepanjang garis Khatulistiwa dari Sabang sampai Merauke seluas 1,9 km persegi dengan potensi pariwisata yang sangat menjanjikan dan sering kali menjadi sorotan dunia, dan untuk kemudahan dalam mengakses tempat wisata tersebut, transportasi udara (pesawat terbang) adalah pilihan yang banyak diminati oleh wisatawan asing maupun lokal dikarenakan transportasi udara dianggap lebih cepat untuk mengantarkan para wisatawan ke tempat tujuannya, ini terlihat dengan banyaknya maskapai penerbangan yang melayani rute penerbangan baik nasional maupun internasional.

Selain itu jasa penerbangan merupakan suatu kegiatan transportasi yang menggunakan teknologi tinggi, keamanan serta kenyamanan, sehingga pada saat ini penggunaan jasa penerbangan masih menjadi pilihan utama masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan transportasi jarak jauh (dalam hal ini rute dalam negeri maupun rute luar negeri). Namun dibalik pertumbuhan pasar yang sangat menjanjikan tersebut, tidak dapat dipungkiri persaingan di dunia penerbangan memang ketat terutama masalah pelayanan dan fasilitas maskapai.

Sebagian maskapai Indonesia ada yang berhasil memperluas penerbangan hingga mancanegara dan memperbaharui semua fasilitas yang dibutuhkan, namun sebagian lagi harus gulung tikar (bangkrut) dengan beberapa alasan seperti yang terjadi dengan Sempati Air yang berakhir dengan kebangkrutan pada tahun 1998, Bouraq Indonesia Airlines pada tahun 2005, Adam Air pada 18 Maret 2008 karena izin terbang dan AOC (*Aircraft Operator Certificate*) maskapai ini dicabut pada 19 Juni 2008 yang mengharuskan maskapai ini berhenti beroperasi, Batavia Air yang dinyatakan pailit oleh Pengadilan pada 31 Januari 2013 yang disebabkan karena tidak mampu membayar utang kepada *International Lease Finance Corporation* (ILFC), dan Merpati Airlines pada 1 Februari 2014, serta Mandala Airlines pada 1 Juli 2014. Bukan hanya faktor persaingannya yang ketat, alasan kebangkrutan maskapai juga bisa terjadi karena adanya kecelakaan saat beroperasi, kegagalan dalam manajemen, dll.

Selain itu pendapatan yang juga tak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan menyebabkan beberapa maskapai domestik harus memikirkan

kembali tarif tiket pesawat. Sebelumnya, di tahun 2018 publik telah digegerkan dengan kenaikan harga tiket penerbangan domestik yang tiba-tiba meroket tinggi.

*Indonesia National Air Carrier Association* (INACA) mengakui adanya kenaikan harga tiket pesawat sebesar 40 persen sampai 120 persen beberapa waktu terakhir, kenaikan itu terjadi sejak November tahun 2018 lalu. INACA mengisyaratkan bahwa pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat sepanjang tahun 2018 lalu telah menjadi salah satu faktor yang menyebabkan maskapai penerbangan sulit meraup keuntungan yang dikhawatirkan akan sangat berdampak pada sistem kinerja dan kesehatan keuangan perusahaan sehingga maskapai penerbangan harus segera mengambil tindakan seperti menaikkan harga tiket pesawat.

RTI Infokom mencatat rupiah sempat bertengger di level Rp15.200 per dolar Amerika Serikat tahun 2018 lalu. Ketika rupiah tunduk pada mata uang AS, biaya operasional yang dikeluarkan oleh perusahaan penerbangan menjadi lebih besar. Seperti, pembelian bahan bakar (avtur) yang harganya sudah naik 165 persen sejak tahun 2016 lalu, pembayaran kredit pembelian pesawat kepada perusahaan pembiayaan dan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang ditanggung oleh penerbangan domestik. Faktor-faktor itulah yang menggerus pendapatan bersih maskapai yang menyebabkan harga tiket pesawat domestik menjadi lebih mahal ketimbang penerbangan internasional. Saat ini, mereka hanya bisa mengantongi pendapatan bersih sebesar satu sampai dua persen yang seharusnya, maskapai internasional bisa mengantongi hingga tiga persen. (sumber dilansir dari liputan6.com)

Pengamat Penerbangan Gerry Soejatman menjelaskan harga tiket pesawat memang dipengaruhi oleh biaya operasional yang harus ditanggung oleh maskapai. Selain avtur, biaya operasional maskapai juga mencakup biaya sewa pesawat, biaya perawatan dan asuransi pesawat, serta gaji pegawai. Sementara itu, komponen pajak bandara yang kini sudah menyatu dengan harga tiket pesawat juga turut mempengaruhi kesehatan perusahaan. Sebagian besar biaya operasional tersebut, diakui Gerry, dibayarkan maskapai dalam bentuk mata uang asing. Oleh karena itu nilai tukar rupiah pun turut mempengaruhi biaya yang ditanggung maskapai dan kemudian berdampak kepada harga tiket. Selain dipengaruhi oleh faktor-faktor tersebut, menurut Gerry, harga tiket pesawat memang bersifat fluktuatif atau dapat berubah sesuai dengan musim. Biasanya pada musim ramai (*peak season*), seperti musim liburan, harga tiket pesawat akan meningkat tajam. Namun, biasanya juga harga tiket pesawat akan kembali turun. (sumber dilansir dari [cnnindonesia.com](http://cnnindonesia.com))

Garuda Indonesia merupakan salah satu transportasi udara yang juga merupakan salah satu ikon terbesar di dunia penerbangan nasional dan merupakan satu-satunya maskapai plat merah yang masih bertahan di sektor transportasi udara sampai saat ini. Dan sudah menjadi rahasia umum bahwa perusahaan penerbangan ini telah mengalami kerugian yang cukup signifikan di beberapa tahun terakhir, seperti yang terjadi pada tahun 2017 Garuda Indonesia mencatat kerugian sebesar US\$216,58 juta, sedangkan pada tahun 2018 kerugian yang diderita oleh perusahaan menyusut hingga 58,55 persen atau sebesar US\$116,85 juta sepanjang paruh pertama (sumber dilansir dari [cnnindonesia.com](http://cnnindonesia.com)). Namun,

masih dikhawatirkan bahwa kerugian yang pernah dialami oleh perusahaan bisa terjadi kembali dan merambat hingga ke titik di mana perusahaan akan mengalami masalah keuangan atau *financial distress* bahkan bisa dikatakan bangkrut.

Pada umumnya, jauh sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan, analis ekonomi telah melakukan analisis kebangkrutan untuk memperoleh peringatan (tanda-tanda) awal kebangkrutan. Semakin awal tanda-tanda kebangkrutan tersebut muncul, semakin baik bagi pihak manajemen karena pihak manajemen bisa melakukan perbaikan-perbaikan. Pihak kreditur dan pemegang saham juga bisa melakukan persiapan-persiapan untuk mengatasi berbagai kemungkinan buruk yang akan terjadi. Akan tetapi, seringkali pihak manajemen tidak memperhatikan hal itu. Manajemen perusahaan juga terkadang menganggap bahwa tanda-tanda yang menunjuk kepada ketidaksehatan perusahaan merupakan gejala sementara yang diperkirakan akan hilang dengan sendirinya tanpa perlu ada campur tangan pihak manajemen sendiri. Anggapan seperti ini seringkali mengakibatkan pihak manajemen terlambat menyadari dan tidak melakukan tindakan antisipasi awal maupun proses perbaikan terhadap kinerja perusahaan.

Demikian hal ini menjadi penyebab utama banyak perusahaan yang mengalami *financial distress* bahkan kebangkrutanpun dapat terjadi, tidak terkecuali perusahaan subsektor penerbangan. *Financial distress* merupakan kondisi pra kebangkrutan yang akan terjadi pada perusahaan. Terjadinya *financial distress* diakibatkan oleh berbagai faktor yakni faktor ekonomi, kesalahan manajemen, dan bencana alam (Sudana, 2014:249). Kondisi ini menunjukkan penurunan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya sebelum

akhirnya perusahaan benar-benar mengalami kebangkrutan ataupun likuidasi. *Financial distress* dapat terjadi pada semua perusahaan terutama pada perusahaan yang berada di negara yang sedang mengalami penurunan kondisi keuangan atau krisis ekonomi.

Terlepas dari itu beberapa perusahaan transportasi udara yang ada di Indonesia telah menjadi sorotan utama para analisis ekonomi saat ini, maskapai-maskapai penerbangan ini tidak terkecuali Garuda Indonesia yang saat ini paling dikhawatirkan akan mengalami dampak dari kondisi perekonomian Indonesia yang sampai saat ini masih belum menentu dan mengakibatkan tingginya risiko suatu perusahaan yang sedang mengalami kesulitan keuangan atau bahkan kebangkrutan.

Oleh karenanya, diperlukan suatu analisis prediksi kebangkrutan untuk mengukur tingkat kesehatan keuangan suatu perusahaan yang dapat dijadikan sebagai peringatan awal bagi perusahaan jika perusahaan tersebut berada pada titik *financial distress*, ini bertujuan untuk menghindari serta mengantisipasi terjadinya kebangkrutan perusahaan pada masa yang akan datang. Hal tersebut akan sangat membantu berbagai pihak seperti pemegang saham, investor, pemerintah, akuntan dan manajemen perusahaan yang bersangkutan untuk memperoleh informasi mengenai seberapa besar perusahaan dapat bertahan atau seberapa besar prediksi kebangkrutannya. Informasi tersebut bisa didapatkan melalui laporan keuangan perusahaan yang dijadikan sebagai dasar penilaian.

Berbagai model analisis kebangkrutan telah dikembangkan untuk memprediksikan awal kebangkrutan perusahaan, seperti model Altman *Z-Score*

yang dikembangkan pada tahun 1968 oleh Edward I. Altman, model Springate yang dikembangkan pada tahun 1978 oleh Gorgon L.V. Springate, dan model Zmijewski pada tahun 1983 yang dihasilkan dari riset Zmijewski selama dua puluh tahun berulang. Model-model analisis tersebut menggunakan variabel-variabel rasio keuangan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan, dilakukan dengan menganalisa laporan keuangan suatu perusahaan dua hingga lima tahun sebelum perusahaan tersebut akan diprediksi dan pada akhirnya perusahaan akan diklasifikasikan berada dalam zona aman dari kebangkrutan atau terancam bangkrut.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk mengangkat dan meneliti masalah ini dengan mengambil judul “**Analisis Model Altman Z-Score, Springate, Dan Zmijewski Sebagai Metode Dalam Memprediksi Kondisi Kebangkrutan Pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk Periode 2014-2018**”.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut, dapat diidentifikasi beberapa masalah dalam penelitian ini antara lain:

1. Kepailitan/kebangkrutan yang terjadi di beberapa maskapai penerbangan disebabkan ketidakmampuan perusahaan dalam bersaing.
2. Ketidakmampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang.
3. Kenaikan tarif tiket pesawat yang dipengaruhi oleh lemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar AS.

4. Kerugian yang dialami perusahaan dipengaruhi oleh naiknya harga minyak bumi dunia serta kecelakaan saat beroperasi.
5. Pengeluaran yang tidak sebanding atau lebih besar dari pendapatan.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Dilihat dari identifikasi masalah di atas maka rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah apakah analisis model Altman Z-Score, Springate, dan Zmijewski mampu memprediksikan kondisi kebangkrutan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2014-2018?

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, menggambarkan serta menjelaskan tentang hasil penerapan analisis dari metode prediksi kebangkrutan model Altman Z-Score, Springate, dan Zmijewski yang digunakan dalam menilai dan memprediksikan potensi kebangkrutan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk periode 2014-2018.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan dapat dijadikan sebagai alat tolak ukur untuk mengetahui kondisi kesehatan keuangan perusahaan dan juga dapat memprediksikan potensi kebangkrutan yang dapat dilihat dari metode analisis Altman Z-Score, analisis Springate S-Score, maupun analisis Zmijewski X-Score.

Adapun kegunaan ataupun manfaat lain dari penelitian ini adalah sebagai berikut:



### 1. Bagi peneliti

Dapat menambah wawasan dibidang manajemen keuangan dengan cara memakai salah satu analisis model prediksi kebangkrutan dalam pelaksanaannya di dunia nyata, serta diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih tentang penulisan karya ilmiah, dan pendalaman ilmu yang diperoleh selama studi untuk membantu dalam penyelesaian skripsi guna memperoleh gelar sarjana ekonomi.

### 2. Bagi akademik

Diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan dan memperkaya literatur ilmiah yang dapat dijadikan sebagai referensi bagi penelitian berikutnya dalam mengkaji topik yang serupa ataupun yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini.

### 3. Bagi perusahaan

Diharapkan dapat memberikan gambaran bagi investor dan calon investor terhadap perkembangan perusahaan yang berkaitan dengan masalah keuangan yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam pengambilan keputusan.