

# BAB I

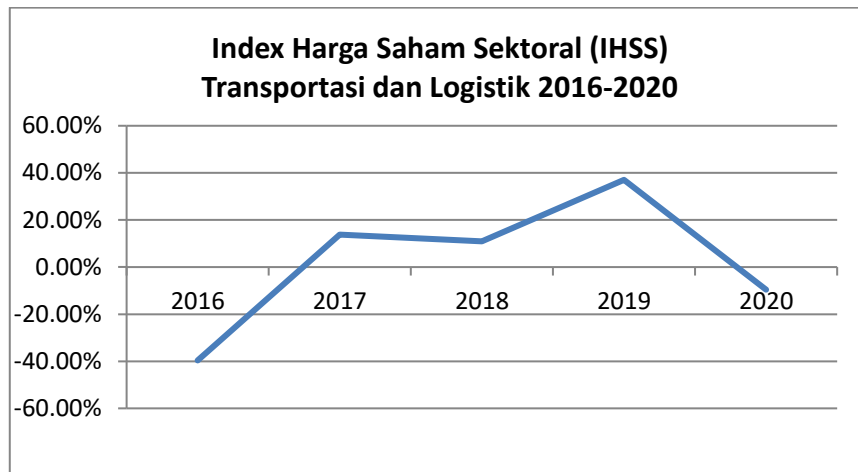
## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Pada dasarnya ambisi dari tiap perusahaan yaitu bisa menciptakan profit dari aktivitas operasional yang dijalankan. Setiap perusahaan juga memiliki tujuan jangka panjang untuk mempertahankan eksistensinya dan menghadapi ketatnya daya saing industri dalam bisnis. Perusahaan-perusahaan akan lebih berkompetisi dalam berkreasi dan menciptakan inovasi agar dapat menaikkan nilai perusahaan sehingga investor tertarik untuk menciptakan pendanaan optimal yang dapat menghasilkan laba untuk mempertahankan keberlangsungan usahanya.

Faktanya, tujuan perusahaan untuk terus menghasilkan laba dan tetap eksis tidaklah mudah. Ada banyak faktor yang membuat perusahaan mengalami pasang surut dalam mewujudkan tujuan jangka panjangnya. Menurut Kazemian dkk (2017), terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pencapaian tujuan perusahaan, yaitu adanya kinerja yang buruk, masalah likuidasi akibat besarnya jumlah utang, masalah arus kas yang menyebabkan perusahaan kehilangan nilai pasarnya, hingga kerugian dari kegiatan operasional. Bilamana hal tersebut terjadi secara berkepanjangan dan pihak manajemen perusahaan tidak dapat mengatasinya dengan baik, maka bisa menyebabkan performa keuangan perusahaan menurun dan menghadapkan perusahaan pada kesulitan finansial atau bahkan kebangkrutan.

Sektor transportasi dan logistik menjadi satu di antara sektor penting yang cukup besar dalam mendukung perputaran ekonomi nasional. Dalam pengklasifikasian IDX-IC yang dilakukan Bursa Efek Indonesia, sektor tersebut diklasifikasikan menjadi 5 sub-industri, yaitu *airlines*, *passenger marine transportation*, *rail*, *road transportation*, serta *logistic and deliveries*. Di Indonesia, prospek sektor ini dinilai sangat cerah mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat membutuhkan jasa dari industri tersebut. Sektor ini juga merupakan fundamental dari semua kegiatan manusia dan menjadi penggerak serta penunjang sektor lainnya untuk terus bergerak. Bahkan sektor ini menjadi salah satu sektor yang mendapat ketertarikan lebih dari investor asing karena dinilai memiliki volume yang besar dan pertumbuhan yang tinggi (Kementerian Investasi, 2019).



Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah)

Gambar 1. Grafik IHSS Transportasi dan Logistik Tahun 2016-2020

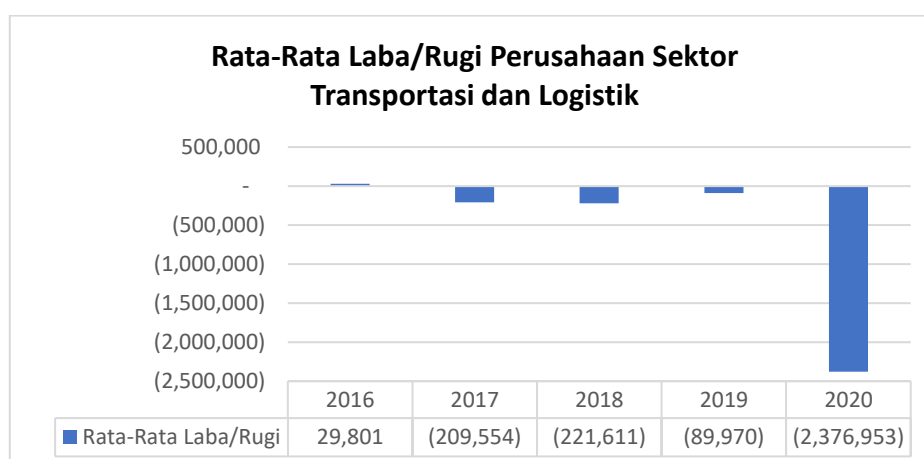
Grafik di atas memperlihatkan bahwa sektor transportasi dan logistik mengalami pergerakan IHSS yang fluktuatif. Pada tahun 2017 terjadi peningkatan pembangunan infrasktruktur dan adanya kebijakan pemerintah tentang daya saing logistik nasional yang membuat iklim investasi akan sektor ini meningkat dan membuat IHSS meningkat pula (Maulana, 2018). Kemudian terjadi penurunan pada 2018 yang diakibatkan oleh menurunnya kinerja industri yang dibuktikan dari besarnya impor jasa pada sektor ini sehingga menyebabkan defisit neraca (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2019). IHSS kembali meningkat di tahun 2019 seiring dengan meningkatnya kinerja sektor tersebut. Namun, di tahun 2020 kembali menurun dimana merupakan dampak dari terjadinya pandemi Covid-19 yang membuat laju pertumbuhan sektor transportasi dan logistik menurun hingga -15,04% dan berdampak pada menurunnya daya tarik investor akan sektor ini. Menurut Badan Pusat Statistik (2020), penurunan tersebut merupakan akibat dari kebijakan pembatasan aktivitas yang membuat permintaan jasa dari sektor tersebut menurun hingga 85-87%.

Menurunnya tingkat IHSS dapat menjadi gambaran bahwa kepercayaan investor atas investasinya di sektor tersebut berkurang. Hal ini dikarenakan investor merasa tidak puas dengan kinerja perusahaan sehingga ada kemungkinan investor akan menjual sahamnya dan beralih ke investasi lainnya yang dianggap lebih menguntungkan. Apabila hal tersebut dilakukan oleh banyak investor maka akan berdampak pada menurunnya harga saham. Menimbang pentingnya sektor ini bagi

perekonomian serta sektor lainnya, perlu diketahui bagaimana potensi perusahaan sektor transportasi dan logistik mengalami *financial distress* guna menilai bagaimana kesehatan keuangan perusahaan tersebut.

Sinyal *financial distress* yang tidak segera diatasi akan memburuk menjadi sebuah kebangkrutan. Situasi tersebut dapat mendatangkan kerugian bagi perusahaan maupun pihak eksternal yang terlibat. Sehingga analisis *financial distress* perlu dilakukan guna mengetahui tingkat kesehatan keuangan dan meminimalisir potensi terjadinya *financial distress*. Semakin dini potensi *financial distress* diketahui, semakin cepat pihak manajemen perusahaan dapat menyusun strategi antisipatif untuk mencegah risiko terjadinya *financial distress*. Selain itu, bagi pihak eksternal, informasi terkait keuangan perusahaan juga dapat dijadikan alat dalam mempertimbangkan investasi ataupun pinjaman yang diberikan.

*Financial distress* diartikan sebagai kondisi saat finansial perusahaan sedang berada pada zona tidak sehat yang umumnya dikarenakan jumlah kewajiban yang melebihi aset dan permodalan yang kurang (Panigrahi, 2019). Salah satu indikasi yang membuat perusahaan berada dalam kondisi kesulitan finansial bisa diketahui dari penurunan laba yang signifikan hingga laba yang dihasilkan negatif. Hal ini nampaknya terjadi pada perusahaan sektor transportasi dan logistik, yang mana rata-rata laba/rugi pada perusahaan di sektor tersebut selama 2016-2020 terus mengalami penurunan bahkan negatif.



Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah)

Gambar 2. Grafik Rata-Rata Laba/Rugi Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Tahun 2016-2020

Grafik tersebut menggambarkan bahwa nilai laba/rugi secara rata-rata pada perusahaan sektor transportasi dan logistik di BEI menunjukkan fluktuasi tetapi cenderung turun. Selama 5 tahun periode pengamatan, rata-rata laba hanya positif di tahun 2016 sedangkan 4 tahun setelahnya terus menghasilkan laba yang negatif. Sehingga dapat dikatakan banyak perusahaan yang mengalami kerugian dari aktivitas operasional yang dijalankan di tahun 2017-2020. Hal tersebut menyiratkan bahwa terdapat potensi dari perusahaan sektor transportasi dan logistik untuk berada pada zona *financial distress* yang diakibatkan oleh ketidakberhasilan perusahaan dalam memperoleh keuntungan.

Tabel 1. Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Yang Mencatat Kerugian Lebih Dari 3 Tahun Selama 2016-2020 (Dalam Jutaan Rupiah)

<b>Kode Perusahaan</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
BLTA	(211,563)	(118,800)	78,571	(12,127)	(11,526)
CMPP	877	(512,961)	(907,025)	(157,369)	(2,754,590)
GIAA	125,826	(2,889,296)	(2,534,584)	(619,533)	(34,932,913)
IATA	(147,711)	(91,613)	(104,950)	(69,129)	(90,436)
LRNA	(28,489)	(38,483)	(29,874)	(6,857)	(43,027)
MIRA	(38,437)	(20,051)	591	(3,222)	(18,218)
SDMU	1,125	(37,800)	(30,796)	(36,224)	(43,293)
TAXI	(184,740)	(492,102)	(836,820)	(276,073)	(53,222)

Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah)

Apabila dilihat dari tabel 1, LRNA dan TAXI merupakan emiten angkutan darat mengalami kerugian 5 tahun berturut-turut akibatnya maraknya transportasi online yang membuat permintaan menurun sehingga pendapatan operasionalnya juga menurun. LRNA mencatat tren rugi yang fluktuatif dimana kerugian meningkat di tahun 2017 menjadi Rp 38,48 Miliar, lalu turun di tahun 2018 dan 2019, kemudian kerugiannya meningkat kembali menjadi Rp 42,02 Miliar karena adanya Covid-19 di tahun 2020. TAXI mencatat rugi bersih senilai Rp 184,74 Miliar di tahun 2016 yang juga diikuti pada tahun 2017 dan 2018 hingga mencapai Rp 836,82 Miliar. Namun setelahnya TAXI berhasil mengurangi besaran nilai rugi.

CMPP, GIAA, serta IATA yang merupakan perusahaan angkutan udara juga mencatat kerugian. CMPP dan GIAA mengalami kerugian dalam 4 tahun terakhir yang dimulai dari tahun 2017 lalu mengalami tren yang fluktuatif di mana terjadi penurunan nilai rugi di tahun 2019. Pada 2020 CMPP dan GIAA mencatat kerugian sebesar Rp 2,75 Triliun dan Rp 34,93 Triliun akibat Covid-19, yang mana masing-masing meningkat 17% dan 55% dibandingkan tahun sebelumnya. Sedangkan pada IATA, kerugian terus terjadi dalam 5 tahun belakangan dan memperlihatkan nilai yang fluktuatif di mana kenaikan kerugian terjadi di tahun 2018 dan 2020. Kerugian yang terjadi pada perusahaan *airlines* ini diperkuat dengan penurunan pendapatan yang diakibatkan turunnya titik perekonomian yang membuat prospek pelanggan eksisting mengurangi pemakaian pesawat.

BLTA, MIRA, dan SDMU yang merupakan perusahaan logistik dan pengantaran juga mengalami kerugian. Dalam rentang periode 2016-2020, BLTA hanya berhasil mencatat keuntungan di tahun 2018 sebesar Rp 78,57 Miliar dan sisanya masih mencatatkan rugi per tahunnya. Begitu pun dengan MIRA yang berhasil menghasilkan laba pada 2018 sebesar Rp 561 juta. Sedangkan SDMU mengalami keuntungan hanya di tahun 2016 senilai Rp 1,12 Miliar namun di tahun setelahnya terus merugi.

Hal ini membuktikan bahwa terdapat kemungkinan perusahaan sektor transportasi dan logistik sedang berada dalam kondisi kesulitan keuangan yang ditunjukkan dari kinerja perusahaan secara finansial yang semakin menurun. Apabila kinerja keuangan perusahaan semakin menurun, maka semakin besar perusahaan berada pada zona kesulitan keuangan. Untuk mengevaluasi bagaimana performa keuangan pada sebuah perusahaan, umumnya bisa digambarkan oleh analisis rasio keuangan. Namun hasil dari analisis tersebut hanya bisa menghubungkan salah satu aspek tanpa melihat bagaimana hubungan kausalitas dengan rasio keuangan lainnya. Menurut Kadim dan Sunardi (2018), untuk menyelesaikan masalah tersebut, perusahaan dapat menggunakan alat analisis keuangan yang dapat menghubungkan beberapa rasio dan mengevaluasi performa keuangan suatu perusahaan yang dikenal dengan model prediksi *financial distress*. Model ini akan mempermudah perusahaan untuk mengetahui apakah perusahaan sedang berada di masa yang sehat atau tidak secara finansial.

Ada berbagai macam model yang bisa diterapkan dalam mendeteksi adanya *financial distress*. Salah satu yang paling populer untuk diterapkan ialah model Altman yang ditemukan oleh Edward Altman. Model ini mengaplikasikan lima rasio untuk menilai potensi kebangkrutan perusahaan. Kelima rasio tersebut dipilih dengan alasan adanya popularitas literatur dan kemungkinan relevansi terhadap kondisi perusahaan manufaktur. Sehingga dapat dikatakan bahwa penciptaan model ini diawali dengan fakta yang terjadi di lapangan (Jati & Prasetyo, 2019). Namun, Altman memperbaiki model tersebut supaya bisa diterapkan pada perusahaan non manufaktur baik publik maupun swasta. Modifikasi tersebut dilakukan dengan mendefinisikan ulang rasio nilai pasar ekuitas menjadi nilai buku ekuitas pada variabel  $X_4$  serta menghapuskan variabel  $X_5$  yakni *total sales per total aset*. Alasan penghapusan tersebut dikarenakan variabel  $X_5$  memiliki ukuran yang sangat beragam pada setiap industri (Altman dkk, 2017). Sehingga perhitungan pada model Altman modifikasi menerapkan 4 rasio seperti *Working Capital to Total Asset*, *Retained Earning to Total Asset*, *EBIT to Total Asset*, dan *Book Value of Equity to Book Value of Debt*.

Selain Altman *Z-Score*, ada berbagai model lainnya yang dapat diaplikasikan oleh suatu perusahaan guna mendeteksi potensi timbulnya kesulitan keuangan, diantaranya adalah model Springate dan Zmijewski. Model Springate (*S-Score*) ialah model untuk mendeteksi kebangkrutan yang diciptakan pada 1978 oleh Gordon L.V. Model tersebut menggunakan empat rasio finansial, yaitu *Working Capital to Total Asset*, *EBIT to Total Asset*, *EBT to Current Liabilities* dan *Sales to Total Asset* (Munawarah & Hayati, 2019). Pada tahun 1984, Zmijewski menciptakan model prediksi kebangkrutan lain yang dikenal dengan *X-Score*. Menurut Alali dan AlShamali (2018), model ini umum diaplikasikan oleh peneliti akuntansi dengan menggunakan tiga rasio finansial dalam mendeteksi adanya kemungkinan *financial distress*. Ketiga rasio tersebut adalah *Return on Asset*, *Debt Ratio*, dan *Current Ratio*.

Dalam perhitungannya, setiap model prediksi *financial distress* menggunakan rasio keuangan yang berbeda dan tentunya akan menghasilkan prediksi yang berbeda pula. Perbedaan proporsi pendanaan dari berbagai sektor industri juga berdampak pada hasil dan ketepatan model prediksi yang digunakan. Hal tersebut

menjadikan keakuratan dari setiap modelnya menjadi penting untuk dipertimbangkan agar perusahaan maupun pihak yang berkepentingan lainnya dapat menghasilkan prediksi yang terbaik.

Berdasarkan hasil akhir dari penelitian Salim dan Ismudjoko (2021), Nirmalasari (2018), Laurila (2020), serta Widuri (2018), Altman *Z-Score* lebih cocok diaplikasikan guna melihat peluang terjadinya kesulitan finansial karena menghasilkan tingkat ketepatan yang lebih tinggi dibandingkan model lainnya yang menjadi pembanding dalam penelitian. Pada penelitian Edi & Tania (2018), Putera dkk (2017), Zakiyah & Windasari (2020), serta Mulyati & Ilyasa (2020) dalam memperkirakan potensi *financial distress*, penggunaan model Springate menghasilkan keakuratan yang lebih tinggi dibandingkan model-model lainnya. Sedangkan penelitian Andriani dan Sihombing (2021), Listyarini (2020), Sudjiman dan Sudjiman (2019), Munawarah dkk (2019) serta Aini dkk (2020), menunjukkan bahwa hasil keakuratan dari penggunaan model Zmijewski dalam penelitian yang dilakukan lebih baik dibandingkan dua metode lainnya yang menjadi pembanding.

Walaupun ketiga model tersebut menghasilkan persentase keakuratan yang tinggi dalam mendeteksi adanya kesulitan finansial, penelitian dari berbagai sumber menunjukkan bahwa terdapat perbedaan hasil prediksi dan tingkat akurasi. Serta adanya fenomena kondisi perusahaan sektor transportasi dan logistik yang sedang tidak sehat, yang terlihat dari menurunnya profitabilitas perusahaan, maka peneliti membuat penelitian yang berjudul “**Analisis Tingkat Akurasi Model Prediksi *Financial Distress* Pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia**”.

## **I.2 Rumusan Masalah**

Dari penjabaran latar belakang, ditemukan adanya masalah yang perlu diteliti, di antaranya:

1. Apakah terdapat perbedaan hasil prediksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik di BEI jika ditinjau dengan menerapkan model Altman *Z-Score* modifikasi, model Springate, dan model Zmijewski selama periode 2016-2020?

2. Berapa besar tingkat akurasi model Altman *Z-Score* modifikasi, model Springate, dan model Zmijewski dalam mendeteksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik di BEI periode 2016-2020?

### I.3 Tujuan Penelitian

Guna menjawab permasalahan yang telah dikemukakan, maka penelitian ini bertujuan:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat perbedaan hasil prediksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik apabila mengaplikasikan model Altman *Z-Score* versi modifikasi, model Springate, dan model Zmijewski selama periode 2016-2020.
2. Untuk menguji tingkat akurasi dari setiap model prediksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2016-2020.

### I.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan bisa berguna untuk banyak pihak, di antaranya untuk:

1. Aspek Teoritis
  - a. Bagi peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini dapat memperluas referensi penelitian khususnya pada sektor transportasi dan logistik sehingga hasil penelitiannya dapat lebih sempurna.
  - b. Bagi pembaca, harapannya penelitian ini bisa memperluas wawasan terkait cara memprediksi kesulitan finansial dengan mengaplikasikan model Altman *Z-Score* versi modifikasi, Springate, dan Zmijewski.
2. Aspek Praktis
  - a. Bagi investor, dapat dimanfaatkan menjadi alat analisis sehingga dapat mempertimbangkan investasi dan pinjaman yang diberikan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang mengalami *financial distress*.
  - b. Bagi perusahaan, dapat dimanfaatkan sebagai informasi yang relevan dalam menerapkan model prediksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik.