

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

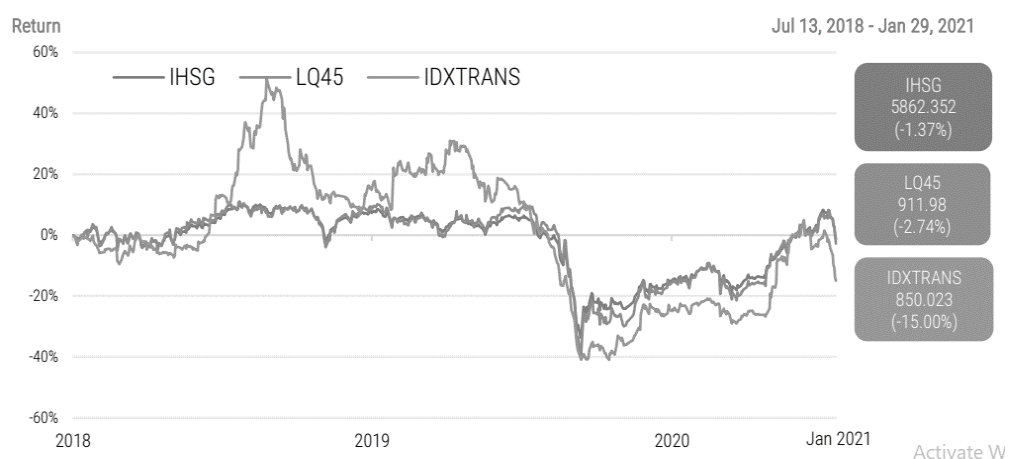
Kelangsungan dunia teknologi yang cepat hingga abad ini menyebabkan berbagai bidang mengalami modernisasi dari komunikasi, informasi hingga transportasi. Dengan adanya keberadaan teknologi transportasi sehingga dapat mempermudah mobilitas masyarakat dalam melaksanakan berbagai macam aktifitasnya. Khususnya di Indonesia, berbagai macam jenis transportasi telah berkembang dari transportasi darat, transportasi laut hingga transportasi udara. Perkembangan ini dipengaruhi dengan adanya kondisi geografis di negara Indonesia yang pada dasarnya merupakan negara kepulauan sehingga membuat masyarakat Indonesia harus mampu menyesuaikan dengan keberadaan transportasi sehingga teknologi transportasi mampu menjadi tepat guna dan adanya pengaruh budaya dari luar Indonesia yang menyebabkan percepatan perkembangan teknologi transportasi di Indonesia. Perkembangan mode transportasi di Indonesia saat ini sudah dapat dikatakan cepat dengan mengikuti perkembangan teknologi dunia.

Sektor transportasi ini menjadi salah satu sektor infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI), disamping itu pula infrastruktur itu sendiri merupakan satu dari berbagai macam faktor penentu terjadinya pembangunan ekonomi didalam suatu Negara. Semenjak terjadinya krisis ekonomi ditahun 1998, yaitu ketika perhatian pemerintah pada saat itu terhadap kelayakan dan kesiaan infrastruktur dapata dikatakan sangat minim, sehingga hal ini menjadi terpuruknya infrastruktur pada saat itu. Terlebih lagi infrastruktur jalan yang menjadi salah satu faktor penting lancarnya perekonomian di daerah wilayah maupun negara. Indonesia sendiri yang merupakan Negara kepulauan, makadari itu sektor transportasi merupakan sebuah aspek yang sangat penting dari perkembangan infrastruktur di Indonesia, namun infrastruktur sekotr transportasi di Indonesia menurut hasil surbey dari *World Economic Forum* (WEF) yang menyatakan bahwa Indonesia menduduki ke posisi 39 dari 144 Negara yang telah disurvei dari kelayakan insfatruktur transportasinya.

Krisis financial secara global hingga terjadi pelumpuhan sistem ekonomi yang berlarut akibat berbagai faktor tentu akan sangat berdampak negatif pada sektor infrastruktur transportasi di Indonesia khususnya, bahkan dengan terjadinya penyebaran wabah Covid-19 di Indonesia menyebabkan sektor transportasi ini menjadi terpuruk dengan adanya kebijakan pembatasan mobilitas yang pendapatan utama dari sektor transportasi ini berasal dari konsumen yang ingin melakukan kegiatan mobilitas. Sehingga faktor ini akan berefek pada nilai profitabilitas perusahaan yang terus-menerus menurun.

Berdasarkan sebuah penelitian yang pernah diteliti oleh (Faradis, 2015) yang menyatakan kalau beberapa elemen profitabilitas seperti *Return on Equity* maupun *Net Profit Margin* berpengaruh terhadap nilai return saham terhadap perusahaan, sehingga dapat kita ambil kesimpulan bahwa perusahaan yang mengalami penurunan harga saham dapat dikatakan juga mengalami penurunan pada profitabilitas perusahaan. Berikut grafik penurunan rata-rata harga saham pada perusahaan transportasi yang menunjukkan bahwa penyebaran pandemik Covid-19 ini mempengaruhi profitabilitas perusahaan.

Gambar 1. Grafik Penurunan Return Saham Sektor Transportasi dan Logistik



Sumber: www.idx.com

Dari grafik diatas, kita bisa melihat bahwa rata-rata perusahaan transportasi dan logistik mengalami penurunan return saham hingga mencapai minus selama tahun 2020 dan mulai mengalami kenaikan pada tahun 2021 namun secara rata-rata masih

Bentar Kusdimanto, 2022

MODEL PREDIKSI FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI UDARA YANG TERDAFTAR DI BEI SELAMA COVID-19

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, S1 Manajemen

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

dibawah angka 0%, maka dari itu dapat disimpulkan bahwa penurunan return saham yang ditandai dengan penurunan profitabilitas perusahaan yang disebabkan masalah ekonomi dan mobilitas sehingga menyebabkan mengalami penurunan yang sangat signifikan. Menurut (Wulandari & Tasman, 2019) bahwa sebuah indikator terjadinya financial distress dapat terlihat dari kondisi kuantitas penjualan yang terus mengalami perubahan seiring mengikuti dengan permintaan konsumen, biaya produksi yang terus meningkat, semakin tingginya tingkat persaingan, hingga kegagalan perusahaan dalam ekspansi, serta tidak efektif untuk pelaksanaan fungsi pengelolaan piutang, kemudian dukungan dari fasilitas kreditur, dalam hal ini perbankan dan memiliki ketergantungan terhadap piutang namun pengelolaannya tidak efektif. Maka dari itu, kita bisa melihat apa yang terjadi pada beberapa perusahaan transportasi penerbangan di Indonesia, ketika ada perusahaan yang memiliki biaya beban yang sangat tinggi yang menyebabkan Gross Profit Ratio mengalami minus. Tidak hanya itu, tingkat pendapatan rata-rata perusahaan sektor transportasi ini juga mengalami penurunan yang rata-rata diakibatkan oleh Covid-19 sehingga jika hal ini tidak diatasi secepatnya, maka akan menimbulkan masalah serius kedepannya yang berujung financial distress hingga kebangkrutan.

Salah satu sektor transportasi dan logistik terdampak ialah transportasi jasa penerbangan di Indonesia. Sejak penyebaran Covid-19 ini menyebabkan kerugian yang signifikan bagi perusahaan penerbangan di Indonesia. Berdasarkan laporan keuangan yang telah terpublikasi di Bursa Efek Indonesia, berikut laporan data laba(rugi) pada perusahaan jasa transportasi udara yang tercatat pada tahun 2017-2019.

Tabel 1. Data Laba(Rugi) Perusahaan Transportasi Udara yang Tercatat di BEI tahun 2017-2021.

No.	Kode Saham	Laba (Rugi) Setelah Pajak Tahun Berjalan (Dalam triliun Rupiah)				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	GIAA	-2,891	-3,315	-0,620	-31,074	-23,829
2	CMPP	-0,513	-0,907	-0,157	-2,755	-1,652

3	IATA	-0,092	-0,105	-0,069	-0,090	-0,067
4	HELI	0,009	0,015	0,022	0,007	0,003

Sumber: www.idx.co.id dan diolah peneliti

Berdasarkan dari tabel diatas, kita bisa melihat adanya penurunan yang signifikan saat memasuki tahun 2020 dan 2021, yaitu pada saat penyebaran pandemic Covid-19 di Indonesia. Keugian pada perusahaan ini disebabkan karena adanya pembatasan mobilitas yang menyebabkan perusahaan transportasi udara ini mengalami krisis dalam hal pendapatan dari penumpang. Salah satu kasus yang sedang hangat-hangatnya ialah kasus yang terjadi PT. Garuda Indonesia. Secara teknis, perusahaan ini telah dinyatakan bangkrut atau pailit namun secara hukum PT. Garuda Indonesia belum dinyatakan bangkrut. Hal tersebut disebabkan karena kondisi keuangan pada PT. Garuda Indonesia Tbk yang mencapai nilai ekuitas yang minus 2,8 miliar dollar AS atau jika dirupiahkan yaitu sekitar Rp 40 triliun per September 2021, kemudian utang atau liabilitas perusahaan PT. Garuda Indonesia Tbk yang mayoritas kepada lessor yang jumlah nilainya hingga 6,35 miliar dollar AS hingga pembatasan mobilitas didalam dan keluar negeri yang menyebabkan pendapatan perusahaan mengalami penurunan yang sangat signifikan.

Berdasarkan dari sebuah penelitian yang dikerjakan oleh (Hantono, 2019) yaitu berisikan tentang proyeksi dari *financial distress* dengan menggunakan model analisis *Altman Z-score*, *Grover* dan *Zmijewski* pada perusahaan sub sektor perdagangan tahun 2013-2017 yang menyimpulkan kalau model Altman Z-Score ini telah memprediksikan bahwa tidak diklasifikasikan sebagai *financial distress* dan mendapatkan akurasi persentase sebesar 100%. Kemudian model *Grover* yang telah memprediksikan kalau seluruh perusahaan tidak dalam kondisi *financial distress* dan mendapatkan tingkat akurasi 100%. Kemudian dilanjutkan dengan model *Zmijewski* yang telah memprediksikan semua sampel masuk dalam klasifikasi *financial distress* dan tingkat akurasi yang didapatkannya 0%.

Selanjutnya (Effendi, 2018) juga telah melakukan penelitian yang memproyeksikan persentase tingkatan resiko kebangkrutan terhadap sebuah perusahaan dengan memakai beberapa model seperti Altman Zscore, *Springate*, *Zmijewski*, *Foster* dan *Grover* dengan sampel yang digunakan sebanyak lima

perusahaan sektor transportasi darat pada tahun 2012-2016. Sehingga dapat menghasilkan bahwa dari kelima model tersebut ada dua model yang menyatakan *financial distress* yaitu *model Altman Z score* dan *model Springate*. Kemudian ketiga model lainnya yaitu *Zmijewski*, *Foster* dan *Grover* dapat memprediksikan hanya beberapa perusahaan yang telah diproyeksikan tengah terjadi kondisi *financial distress*.

Menurut Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1998, kondisi kepailitan diartikan sebagai keadaan ketika sebuah perusahaan diputuskan oleh putusan pengadilan bahwa perusahaan yang bersangkutan memiliki dua kreditur pinjaman atau lebih dan dinilai tidak bisa untuk melunasinya setidaknya satu kewajiban yang sudah jatuh tempo. Sehingga dapat disimpulkan bahwa jika perusahaan mengalami keadaan ketika suatu entitas telah terjadi masalah yang sulit dalam mengelola keuangannya, kemudian hal ini berujung pada ketidakmampuan perusahaan dalam menopang seluruh biaya beban operasionalnya sehingga akan mengakibatkan kebangkrutan jika tidak ditangani dengan tepat dan sigap oleh pihak manajemen perusahaan terkait. Untuk itu, kita perlu menganalisis sedini mungkin dengan analisa *financial distress* agar dapat memutuskan apa yang seharusnya dilakukan pada perusahaan kedepannya untuk memperbaiki kinerja perusahaannya secara keseluruhan.

Dari penjelasan diatas, sehingga dapat ditarik sebuah simpulan bahwa *financial distress* ialah kondisi ketika perusahaan sedang mengalami sebuah kondisi perusahaan memiliki keuangan yang sulit yang berpotensi mengalami kebangkrutan jika *financial distress* ini terjadi selama terus menerus. Analisis *financial distress* perusahaan yang digunakan sebagai indikasi dalam potensi kebangkrutan yang dilakukan sejak awal bisa menjadi sebuah peringatan dini untuk perusahaan sehingga tidak terlambat dalam penanganannya. Dalam hal ini, untuk menganalisis *financial distress* menerapkan 4 model yang dipakai yaitu model analisis *Altman Z-score model*, *Springate model*, *Zmijewski model* & *Grover model*. Maka berdasarkan penjelasannya diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “**Model Prediksi Financial Distress Pada Perusahaan Transportasi Udara yang Terdaftar di BEI Selama Covid-19**”.

1.2.Rumusan Masalah

1. Bagaimana hasil perhitungan analisis yang dihasilkan dari model analisis Altman Z-Score untuk mengukur *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di Bursa Efek Indonesia selama Covid-19?
2. Bagaimana hasil analisis yang dihasilkan dari model *Springate* yang diterapkan untuk mengukur kondisi *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di Bursa Efek Indonesia selama Covid-19?
3. Bagaimana hasil analisis yang dihasilkan dari model *Zmijewski* yang diterapkan untuk mengukur kondisi *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di Bursa Efek Indonesia selama Covid-19?
4. Bagaimana hasil analisis yang dihasilkan dari model *Grover* untuk mengukur *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di Bursa Efek Indonesia selama Covid-19?
5. Bagaimana hasil persentase tingkat akurasi dari mdoel analisis Altman Z-Score, *Springate*, *Zmijewski* dan *Grover* dalam mengukur *financial distress* terhadap perusahaan jasa udara yang tercatat di BEI selama Covid-19?
6. Apa indikator penyebab terjadinya *financial distress* terhadap perusahaan sektor transportasi udara selama penyebaran Covid-19?

1.3.Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui hasil dari perhitungan dan analisis pada model perhitungan Altman Z-Score dalam menganalisis *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di BEI selama Covid-19.
2. Untuk mengetahui bagaimana hasil perhitungan analisis dari model *Springate* dalam menganalisis *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di BEI selama Covid-19.
3. Untuk mengetahui bagaimana hasil analisis dari mdoel perhitungan *Zmijewski* dalam menganalisis *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di BEI selama Covid-19.
4. Untuk mengetahui bagaimana hasil analisis dari model analisis *Grover* guna menganalisis adanya kondisi *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara di BEI selama Covid-19.

5. Untuk mengetahui hasil persentase tingkat akurasi masing-masing model dalam mengukur *financial distress*.
6. Untuk mengetahui indikator penyebab terjadinya *financial distress* terhadap perusahaan jasa transportasi udara selama penyebaran Covid-19.

1.4. Manfaat Penelitian

Kemudian manfaat yang didapat dari hasil analisis penelitian ini bagi beberapa pihak berkepentingan yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini mampu dijadikan sebuah wawasan baru bagi peneliti peneliti lainnya dan juga pembaca dalam menganalisis kebangkrutan atau *financial distress* pada perusahaan menerapkan beberapa model perhitungan analisis *Altman Z-Score, Springate, Zmijewski dan Grover*. Kemudian bagi akademisi, dipenelitian ini dapat menambah pandangan dan informasi baru serta menjadi sebuah referensi khususnya dibidang keuangan yang menganalisis tentang teori kebangkrutan atau *financial distress* pada perusahaan dengan model *Altman Z-Score, Springate, Zmijewski dan Grover*.

2. Manfaat Praktis

Bagi perusahaan dari hasil penelitian yang akan diharapkan yaitu mampu diterapkan sebagai salah satu bahan tujauan dalam mengambil kebijakan keuangan yang tepat untuk perusahaan agar nantinya dapat terhindar dari kondisi *financial distress*. Lalu bagi investor, hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi sebuah acuan bagi para investor sehingga beberapa investor dapat meninjau kembali sebelum