

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor transportasi merupakan salah satu subsektor dari sektor infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI). Infrastruktur merupakan salah satu faktor penentu pembangunan ekonomi yang sama pentingnya dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Sejak krisis ekonomi 1998, perhatian pemerintah terhadap penyediaan infrastruktur sangatlah minim, khususnya di wilayah luar Jawa. Hal tersebut terjadi karena setelah krisis pemerintah harus fokus terhadap hal-hal yang lebih mendesak seperti menjaga stabilitas nilai tukar rupiah dan perekonomian secara keseluruhan, mencegah pelarian modal, menanggulangi hutang luar negeri, serta menstabilkan kembali situasi politik dan sosial. Akibatnya kondisi infrastruktur terpuruk. Terutama infrastruktur jalan yang merupakan salah satu faktor yang memperlancar perekonomian dimana akan meningkatkan kemajuan suatu daerah karena akan mempermudah dalam menghasilkan barang serta pendistribusiannya. Hal tersebut akan menarik para investor untuk menanamkan modal sehingga sangat dibutuhkan keadaan jalan yang baik. Sebagai Negara kepulauan, maka transportasi merupakan aspek penting dari infrastruktur Indonesia, sehingga cukup menguras anggaran Negara akibat kebutuhan yang sangat besar akan pembaruan infrastruktur. Secara teknis, antar subsektor transportasi terdapat hubungan komplementer. Akan tetapi, secara ekonomis hubungannya bersifat substitusi atau kompetitif. Misalnya, angkutan ekspor-impor pada umumnya melewati laut dan udara untuk mendistribusikan barangnya, namun secara teknis memerlukan angkutan darat untuk mengantarkan barang tersebut ke pelabuhan bongkar muat.

Sektor transportasi di Indonesia baik sebagai infrastruktur maupun layanan jasa adalah suatu urat nadi utama kegiatan perekonomian yang pada gilirannya akan menentukan tingkat keunggulan daya saing suatu perekonomian. Ketersediaan prasarana dan sarana yang mencukupi dan efektif, serta tumbuhnya industri jasa yang efisien dan berdaya saing tinggi pada setiap sektor perhubungan, baik darat, laut maupun udara, akan menentukan kecepatan pertumbuhan perekonomian Indonesia mengatasi persaingan global yang makin ketat dan berat. Infrastruktur sektor transportasi Indonesia menurut survey World Economic Forum (WEF) menempati peringkat 91 dari 131 negara yang disurvei.

Sebagai gambaran luas, kondisi transportasi di Indonesia saat ini masih mengalami hambatan yang belum mendapatkan perhatian serius dari pemerintah. Hal-hal tersebut antara lain karena terbatasnya dukungan pembiayaan dari dunia perbankan maupun lembaga keuangan non-bank dalam memberi pinjaman kredit yang mengakibatkan industri transportasi saat ini sulit berkembang. Menurut Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamal, hal itu karena industri transportasi masih dianggap sebagai sektor usaha *high risk* (risiko tinggi) dan *slow and low yielding* (hasil lambat dan rendah). Selain itu tingkat keamanan dan keselamatan transportasi nasional belum memenuhi persyaratan atau standar internasional. Kondisi infrastruktur perhubungan Indonesia dewasa ini pada setiap sektor jasa transportasi tidak memadai untuk kelancaran arus transportasi penumpang dan barang.

Gejolak ekonomi dunia yang dimulai dari krisis harga minyak global ini telah banyak memakan korban dari berbagai sektor perekonomian yang ada di setiap negara. Hal ini semakin diperburuk dengan terjadinya krisis keuangan di Amerika Serikat (AS) yang dipicu subprime mortgage bubble crisis yang terus berlarut. Bagi Indonesia, krisis ini akan memiliki dampak yang

saling terkait di berbagai sektor, dimana salah satunya adalah sektor transportasi yang merupakan urat nadi perekonomian Indonesia. Kenaikan biaya transportasi akibat krisis perekonomian global diprediksi menyulitkan industri logistik di Indonesia dalam menjalankan usahanya di tengah permintaan pasar akan penurunan tarif layanan. Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia Zaldi Masita mengatakan melemahnya nilai tukar rupiah dalam jangka pendek akan berdampak pada kenaikan beberapa komponen impor yang terkait dengan sarana transportasi.

Melihat kondisi krisis financial global saat ini, tampaknya masih akan berlanjut selama beberapa waktu ke depan. Ini berarti, nilai tukar rupiah terhadap dollar masih akan terus fluktuatif dan harga BBM juga belum dapat disinyalir untuk stabil. Maka dari itu harus dilakukan beberapa upaya untuk membantu sektor transportasi agar dapat terus bertahan. Untuk mengurangi dampak krisis, pemerintah perlu menurunkan harga bahan bakar minyak (BBM) atau mencabut subsidi BBM untuk kendaraan pribadi dengan memanfaatkan momentum turunnya harga minyak dunia.

Krisis finansial global dan lumpuhnya sistem perbankan global yang berlarut akan berdampak sangat negatif terhadap Indonesia, karena pembiayaan kegiatan investasi di Indonesia (baik oleh pengusaha dalam maupun luar negeri) akan terus menciut, penyerapan tenaga kerja melambat dan akibatnya daya beli masyarakat turun-yang akhirnya akan menurunkan pertumbuhan ekonomi. Dalam situasi seperti ini tentunya yang biasa dilakukan adalah efisiensi. Bisa jadi itu dilakukan dengan melakukan pemutusan hubungan kerja atau PHK. Itu sudah menjadi konsekuensi kalau daya saing produk kita terus berkurang sementara biaya produksi meningkat. Jika industri transportasi terkena imbas dari krisis global, maka akan mengakibatkan

macetnya perpindahan barang dan jasa. Tidak terjadinya perpindahan barang dan jasa akan mengakibatkan kekacauan pada bagian produksi. Produksi terpaksa harus dihentikan karena barang belum terjual habis. Karena produksi terhenti dalam jangka waktu yang lama, maka industri akan melakukan PHK kepada karyawan-karyawannya, dan akibatnya industri itu menjadi lebih kecil dan pendapatnya semakin berkurang. Jika produksi terhenti, barang tidak bisa didistribusi, karyawan dan biaya operasional akan berjalan terus, akibatnya perusahaan akan jatuh bangkrut.

Kondisi tersebut mengingatkan kita pada krisis ekonomi 1998. Salah satu dampak dari krisis moneter tersebut adalah ditutupnya sejumlah perusahaan karena tidak mampu mempertahankan going concernnya (kelangsungan usahanya). Ketidakmampuan atau kegagalan perusahaan-perusahaan tersebut dapat disebabkan oleh dua hal, pertama yaitu kegagalan ekonomi, dan yang kedua yaitu kegagalan keuangan. Kegagalan ekonomi berkaitan dengan ketidakseimbangan antara pendapatan dan pengeluaran. Selain itu, kegagalan ekonomi juga bisa disebabkan oleh biaya modal perusahaan yang lebih besar dari tingkat laba atas biaya historis investasi. Perusahaan dikategorikan gagal keuangannya jika perusahaan tersebut tidak mampu membayar kewajibannya pada waktu jatuh tempo meskipun total aktiva melebihi total kewajibannya (Weston dan Brigham, 1993: 474). Jatuh banggunya perusahaan merupakan hal yang biasa. Kondisi yang membuat para investor dan kreditor merasa khawatir jika perusahaan mengalami kesulitan keuangan (financial distress) yang bisa mengarah kebangkrutan.

Financial distress adalah suatu keadaan di mana perusahaan tidak mampu menanggulangi kegagalan usaha yang disebabkan oleh faktor ekonomi dan keuangan (Bringham and Ehrhard, 2005:814). Financial distress adalah keadaan dimana arus kas operasi suatu perusahaan tidak mampu untuk memenuhi kewajiban-kewajiban jangka pendek, misalnya kewajiban dagang dan

biaya bunga. Financial distress mendorong perusahaan untuk membatalkan semua kontraknya atau melakukan restrukturisasi keuangannya baik kepada kreditor maupun para pemegang sahamnya. Keadaan Financial distress dapat dihindari oleh perusahaan apabila perusahaan memiliki arus kas yang memadai. Financial distress merupakan tahap penurunan kondisi keuangan perusahaan, yang terjadi sebelum terjadinya likuidasi atau kebangkrutan (Platt dan Platt, 2002). Kondisi tersebut biasanya ditandai dengan penundaan pengiriman, penurunan kualitas produk, penundaan pembayaran tagihan pada kreditor. Kondisi tersebut apabila diketahui lebih dini maka perusahaan tidak akan sampai pada keadaan likuidasi atau kebangkrutan.

Penelitian mengenai financial distress dan kebangkrutan perusahaan telah banyak dilakukan sebelumnya dengan berbagai macam model prediksi kebangkrutan. Penelitian Beaver (1966) adalah pelopor dalam mengembangkan *univariate analysis* sebagai alat prediksi kebangkrutan perusahaan. Beaver menemukan bahwa dengan metode tersebut dapat memprediksi kebangkrutan paling tidak lima tahun sebelum terjadinya kebangkrutan. Beaver hanya menggunakan satu rasio keuangan saja dalam memprediksi sehingga menimbulkan ketidakkonsistenan pada rasio-rasio keuangan lainnya yang terdapat pada perusahaan. Beaver menemukan bahwa rasio aliran kas terhadap kewajiban total merupakan prediktor yang paling baik untuk menentukan tingkat kebangkrutan sebuah perusahaan.

Penelitian yang paling populer mengenai prediksi kebangkrutan adalah yang dilakukan oleh Altman, 1968 yang menyebutkan bahwa Altman melakukan analisis kebangkrutan perusahaan dengan menggunakan rasio keuangan yang mencakup rasio likuiditas seperti rasio lancar, rasio leverage seperti rasio hutang terhadap modal, rasio profitabilitas seperti rasio laba terhadap modal atau akumulasi laba ditahan. Altman (1968) menemukan bahwa perusahaan

dengan profitabilitas serta solvabilitas yang rendah sangat berpotensi mengalami kebangkrutan. Pada tahun 1983, Altman merevisi model yang telah dikembangkan sebelumnya. Revisi tersebut merupakan penyesuaian yang dilakukan agar model prediksi kebangkrutan ini tidak hanya untuk perusahaan manufaktur yang *go public* saja, melainkan juga dapat diaplikasikan untuk perusahaan di sektor swasta. Kemudian untuk penyesuaian terhadap berbagai jenis perusahaan (dalam Ayu Suci Ramadhani, 2009), Altman melakukan modifikasi agar dapat diterapkan pada semua perusahaan ,seperti manufaktur, non manufaktur, dan perusahaan penerbit obligasi di negara berkembang. Dalam model modifikasi ini, Altman mengeliminasi variabel X5 (sales/total asset) karena rasio ini sangat bervariasi pada industri dengan ukuran asset yang berbeda-beda (Altman, 1999).

Ohlson, 1980 (dalam Handayani, 2008) juga melakukan penelitian mengenai kebangkrutan perusahaan menggunakan *logistic analysis* untuk mengembangkan model prediksi kebangkrutan dengan menggunakan enam pengukuran dari ukuran perusahaan, leverage, likuiditas, dan kinerja dengan sampel 105 perusahaan bangkrut dan 2058 perusahaan tidak bangkrut.

Hadi (2008) melakukan penelitian pada seluruh industri kecuali perbankan, yang delisted. Penelitian menggunakan tiga model, yaitu Zmijewski, Altman, dan Springate. Hasil dari penelitian ini adalah model Zmijewski tidak dapat digunakan sebagai prediktor kebangkrutan, sedangkan Altman dan Springate dapat digunakan sebagai prediktor kebangkrutan. Di antara kedua model ini, Altman adalah yang terbaik.

Putri Muliani (2011) dalam penelitiannya yang berjudul *Analisis Financial Distress* menggunakan rasio keuangan, model Altman, springate dan Grover serta strategi perusahaan

(studi pada perusahaan *Agriculture, Forestry, and Fishing* yang listing di BEI yang diprediksi bangkrut tahun 2007), menggunakan prediksi kebangkrutan sebagai variabel dependen dan strategi perusahaan sebagai variabel independen melakukan penelitian terhadap sampel yaitu dua perusahaan yang diprediksi bangkrut tahun 2007 yang terdaftar di BEI. Hasil dari penelitian yang dilakukannya membuktikan bahwa model penelitian Springate lebih baik dibanding model Altman dan Grover karena memberikan persentase tertinggi dan konsisten dalam memprediksi kebangkrutan. Rasio keuangan yang paling menjelaskan hasil prediksi kebangkrutan adalah *rasio earning before interest and taxes to total asset* dan *rasio working capital to asset total*. Selain itu secara rata-rata perusahaan menerapkan strategi bertahan (*defensive strategy*) dalam operasionalnya.

Pada penelitian ini selanjutnya penulis mencoba melakukan penelitian terhadap permasalahan yang sama yaitu memprediksi kondisi financial distress perusahaan namun dengan beberapa perbedaan dari penelitian-penelitian terdahulu guna pengembangan dan penyempurnaan penelitian mengenai kondisi financial distress . Pada penelitian ini penulis menggunakan lima model prediksi kebangkrutan ,yaitu model prediksi Altman, model prediksi Springate, model prediksi Jeffrey S.Groever , model prediksi Zavgren, dan model prediksi Internal Growth Rate,. Alasan penulis menggunakan lima model ini adalah karena pada beberapa penelitian terdahulu yang penulis jadikan sebagai acuan dari penelitian ini, peneliti-peneliti terdahulu tersebut menggunakan beberapa model atau sekurang-kurangnya dua dari lima model tersebut dengan berbagai alasan dan hasil temuan. Hal ini lah yang mendorong penulis untuk menggunakan kelima model sekaligus dalam penelitian ini untuk melihat perbandingan nyata bagaimana tingkat ketepatan masing-masing model jika digunakan secara bersamaan pada sampel yang sama. Selain itu peneliti juga melakukan perubahan terhadap populasi penelitian

dimana pada penelitian terdahulu populasi yang digunakan merupakan perusahaan yang terdapat dalam industri manufaktur, tekstil, property dan real estate, serta pertanian. Kemudian penulis mencoba melakukan penelitian terhadap sektor transportasi dengan berbagai alasan yang telah dikemukakan sebelumnya.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana prediksi kebangkrutan, dan sejauhmana kebangkrutan usaha pada perusahaan-perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis, dan mengetahui sejauhmana kebangkrutan usaha pada perusahaan-perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Penelitian ini dilakukan pada seluruh perusahaan transportasi yang masuk dalam kriteria pemilihan sampel dalam kurun waktu tahun 2006-2010. Berdasarkan Laporan laba rugi dan Neraca periode 2006- 2010, maka dihitung rasio-rasio keuangannya seperti yang telah dijelaskan dalam variabel penelitian, dan selanjutnya dianalisis, dan rasio-rasio keuangan yang telah dianalisis tersebut dihitung dengan menggunakan model-model prediksi kebangkrutan. Pengolahan data-data tersebut ditujukan untuk mencari nilai *bankruptcy index* masing-masing model prediksi kebangkrutan. Selanjutnya hasil dari kelima model tersebut dibandingkan dan ditentukan model mana yang memberikan tingkat persentase kebangkrutan yang paling tinggi dalam memprediksi kebangkrutan pada perusahaan transportasi.

Berdasarkan pemikiran-pemikiran tersebut maka penelitian ini mengambil judul **“Analisis Komparatif Model-model Prediksi Financial Distress Perusahaan Transportasi”**

1.2 Perumusan Masalah

Permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana model prediksi kebangkrutan Altman, Springate, Groever, Zavgren, dan Internal Growth Rate dalam memprediksi kondisi financial distress perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
2. Bagaimana perbandingan model prediksi kebangkrutan Altman, Springate, Groever, Zavgren, dan Internal Growth Rate dalam memprediksi kondisi financial distress perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui model prediksi kebangkrutan Altman, Springate, Groever, Zavgren, dan Internal Growth Rate dalam memprediksi kondisi financial distress perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Untuk mengetahui perbandingan model prediksi kebangkrutan Altman, Springate, Groever, Zavgren, dan Internal Growth Rate dalam memprediksi kondisi financial distress perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi berbagai pihak, yaitu :

1. Bagi perusahaan transportasi sebagai informasi yang diharapkan dapat dijadikan penilaian dan perbaikan kinerja dimasa akan datang.

2. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat menjadi bahan referensi.
3. Bagi penulis diharapkan dapat mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh.

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini secara garis besar dibagi ke dalam lima bagian, yaitu :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini membahas tentang laporan keuangan, kelangsungan usaha, kesulitan keuangan, kebangkrutan, model prediksi kebangkrutan, dan review penelitian terdahulu.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang desain penelitian, variable penelitian dan pengukuran, populasi sample dan sampling, sumber data, dan metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang hasil dari pengolahan data serta pembahasan dan interpretasi.

BAB V : PENUTUP

Bab ini membahas tentang kesimpulan, keterbatasan penelitian, implikasi penelitian di masa yang akan datang, dan saran.