

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sektor transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan penumpang yang berkembang secara dinamis serta berperan didalam menunjang ekonomi, politik, pertahanan maupun sosial budaya. Terdapat beberapa aturan perundang undangan yang mengatur sektor transportasi, Undang – undang transportasi membagi sektor jasa transportasi menjadi tiga subsektor yaitu sektor jasa transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

Sektor transportasi merupakan salah satu industri jasa yang banyak dibutuhkan oleh masyarakat sebagai sarana dalam menghubungkan jarak dari satu tempat ke tempat lainnya. Salah satunya transportasi udara (pesawat terbang).

Maskapai penerbangan di Indonesia saat ini mengalami perkembangan yang sangat luar biasa, wilayah Indonesia yang luas mendukung perusahaan penerbangan untuk memberikan jasa transportasi udara kepada masyarakat. Transportasi udara dinilai lebih efisien dan cepat dalam mempersingkat waktu perjalanan serta biaya yang masih terjangkau. Hal ini menjadikan semakin tingginya permintaan jasa penerbangan di Indonesia. Di Indonesia, transportasi udara menempati urutan ketiga sebagai transportasi paling diminati. Pada tahun 2017 pertumbuhan jumlah penumpang pesawat mengalami pertumbuhan cukup signifikan yaitu mencapai 9%.

Perusahaan penerbangan termasuk dalam perusahaan berskala besar terlepas perusahaan penerbangan itu terdaftar di bursa efek atau tidak. Hal ini dikarenakan perusahaan penerbangan membutuhkan sumber daya keuangan yang besar dan sumber daya manusia yang banyak. Oleh karena itu hendaklah pihak manajemen khususnya yang menangani keuangan perlu memperhatikan posisi keuangan perusahaan baik periode sudah lalu, sekarang dan prediksi ke masa yang akan datang.

Jasa penerbangan merupakan suatu kegiatan transportasi yang menggunakan teknologi tinggi, kenyamanan serta keamanan, sehingga pada saat ini penggunaan jasa penerbangan masih menjadi pilihan utama masyarakat untuk pemenuhan

kebutuhan transportasi jarak jauh (dalam negeri maupun dalam negeri). Tetapi dibalik perkembangan jasa penerbangan, hal yang tidak dapat dipungkiri yaitu persaingan di dunia penerbangan yang sangat ketat terutama masalah pelayanan dan fasilitas maskapai.

Ketatnya persaingan dikhawatirkan akan menimbulkan kebangkrutan sejumlah maskapai penerbangan yang tidak mampu bersaing dengan maskapai penerbangan lainnya. Hal lain yang dikhawatirkan juga adalah ketatnya persaingan tersebut akan mengurangi kualitas pelayanan maskapai terhadap penumpang.

Tahun 2017 tercatat ada lima maskapai berjadwal nasional Indonesia memiliki ketepatan waktu terbang atau on time performance (OTP) cukup baik, yaitu di atas 85%. Bahkan salah satu maskapai mencatatkan (OTP) diatas 90%. Maskapai tersebut adalah NAM Air yaitu dengan angka (OTP) 92,62% dengan jumlah penerbangan tepat waktu sebesar 29.832 penerbangan. Diposisi selanjutnya yaitu posisi kedua ada maskapai Sriwijaya Air (OTP) dengan (OTP) 88,69%. Diposisi ketiga ada maskapai Batik Air dengan (OTP) 88,66%. Posisi selanjutnya adalah Garuda Indonesia dengan ketepatan waktu (OTP) sebesar 88,53%. Dan diposisi kelima ada maskapai Citilink dengan (OTP) 88,33%.

Gambar 1.1 Penurunan Jumlah Penumpang Pesawat Terbang



Sumber : Badan Pusat Statistik

Semakin menurunnya jumlah penumpang pesawat terbang untuk rute domestik tahun 2019 dibanding tahun sebelumnya. Salah satu faktornya adalah harga tiket pesawat terbang yang mahal yang juga disebabkan faktor pengikut lainnya. Badan Pusat Statistik (BPS) dalam konferensi pers menuturkan bahwa jumlah penumpang

pesawat untuk rute domestik pada 2019 mencapai 76,7 juta penumpang, turun 18,54% jika dibanding dengan tahun sebelumnya yang mencapai 94,13 juta penumpang. Kalau dicermati lebih jauh, jumlah penumpang pesawat untuk rute domestik tiap bulannya sepanjang 2019 lebih rendah dibanding tahun 2018.

Tahun 2018 publik telah dikagetkan dengan kenaikan harga tiket penerbangan domestik yang tiba – tiba meroket tinggi. Indonesia Air Carrier Association (INACA) mengakui adanya kenaikan harga tiket pesawat sebesar 40% sampai 120% sejak November tahun 2018 lalu. INACA mengisyaratkan kenaikan ini diakibatkan karena melemahnya rupiah terhadap nilai dollar Amerika Serikat.

Dari 23 perusahaan penerbangan di Indonesia terdapat 3 perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), yaitu PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Airasia Indonesia Tbk, PT. Jaya Trishindo Tbk,

Tabel 1.1 Daftar Perusahaan Penerbangan Indonesia Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2020-2021 .

No.	Kode Saham Perusahaan	Nama Perusahaan
1.	GIAA	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.
2.	CMPP	PT. Airasia Indonesia
3.	HELI	PT. Jaya Trishindo Tbk

Sumber : Bursa Efek Indonesia (BEI)

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk atau yang dikenal sebagai Garuda Indonesia adalah Maskapai Penerbangan milik Negara di Indonesia. Pada tahun 2019-2020 saat pandemi PT Garuda Indonesia mengalami kerugian. Laporan keuangan PT. Garuda Indonesia mengalami penurunan. Hal ini dikarenakan perusahaan maskapai penerbangan menutup hampir seluruh penerbangannya. PT Garuda Indonesia dari tahun 2017 hingga 2020 mengalami kenaikan asset namun pada tahun 2020 hingga 2021 mengalami penurunan asset. Melihat laporan keuangan tahunan 2021 pendapatan usaha Garuda Indonesia turun menjadi US\$ 1,34 miliar per Desember 2021 dari US\$1,49 miliar di tahun 2020, penurunan ini mencapai 10,07%. Hal ini disebabkan segmen penerbangan berjadwal yang

pendapatannya turun dari US\$ 1,20 miliar pada tahun 2020 menjadi US\$ 1,04 miliar tahun 2021.

Tahun 2018, Garuda Indonesia memiliki total utang perseroan sebesar US\$ 3,46 miliar melonjak dari total hutang tahun 2017 sebesar US\$ 2,83 miliar. Selain itu Garuda Indonesia per Desember 2018, memiliki utang kepada Pertamina sebanyak 2 triliun.

Pada tahun 2017 PT. Garuda Indonesia mencatatkan kerugian sebesar Rp. 2,89 Triliun, kemudian pada tahun 2018 PT. Garuda Indonesia Kembali merugi sebesar Rp. 2,4 Triliun, di tahun 2019 PT. Garuda Indonesia mengalami kerugian sebesar Rp. 564 miliar. Pada tahun 2020 mengalami kerugian sebesar Rp. 35,38 triliun dan pada tahun 2021 PT. Garuda Indonesia mengalami kerugian sebesar Rp. 13,7 triliun.

PT Airasia Indonesia melalui entitas anak PT Indonesia AirAsia (IAA) merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang usaha penerbangan komersil berjadwal. PT Airasia Indonesia pada kuartal 1 2019 mengalami kenaikan 58% yaitu sebesar Rp 1,3 Triliun dibanding dengan tahun 2018, yaitu Rp 843 miliar. Peningkatan ini dibarengi juga dengan kenaikan biaya operasional sebesar 26% pada kuartal I tahun 2019, biaya operasional Airasia Indonesia tercatat Rp 1.412 triliun sementara untuk kuartal I tahun 2018. biaya operasional Airasia hanya mencapai Rp. 1.116 triliun. Hal ini menyebabkan , keuangan Airasia Indonesia mengalami mines Rp.79,393 miliar pada kuartal I 2019.

PT Jaya Trishindo Tbk (HELI) alami penurunan laba tahun berjalan yang dapat distribusikan ke pemilik entitas induk hingga periode 31 Maret 2020 menjadi Rp257,34 juta dari laba periode sama tahun sebelumnya yang Rp488,81 juta.

Berdasarkan Laporan keuangan perseroan, pendapatan turun menjadi Rp7,07 miliar dari pendapatan Rp14,59 miliar tahun sebelumnya dan laba bruto turun menjadi Rp1,88 miliar dari laba bruto Rp6,36 miliar. Laba usaha turun menjadi Rp592,09 juta dari laba usaha tahun sebelumnya yang Rp2,86 miliar. Laba sebelum pajak turun menjadi Rp328,03 juta dari laba sebelum pajak Rp1,04 miliar tahun sebelumnya. Jumlah aset perseroan mencapai Rp171,45 miliar hingga periode 31

Maret 2020 turun dari jumlah aset Rp193,19 miliar hingga periode 31 Desember 2019.

Sektor Transportasi telah menjadi salah satu sektor krusial bagi perekonomian nasional, salah satunya transportasi udara. Hal ini dikarenakan transportasi sebagai penunjang kelancaran kegiatan masyarakat. Perusahaan maskapai penerbangan memang mengalami pertumbuhan yang cukup pesat, rata-rata per tahunnya mencapai angka 15-20%. Hal ini karena kebutuhan penumpang terhadap transportasi pesawat terbang terus meningkat. Namun dibalik pertumbuhan ini tidak bisa dipungkiri terdapat maskapai penerbangan yang mengalami kebangkrutan, seperti *Batavia*, *Merpati Air*, *Mandala Air* dan lain-lain.

Oleh karena itu analisis kebangkrutan perlu dilakukan untuk mengetahui dan menjadi peringatan awal bagi suatu perusahaan jika berada dalam titik kebangkrutan. Beberapa alat atau metode dalam menganalisis kebangkrutan suatu perusahaan yang dapat digunakan yaitu Model *Altman Z score* (1968), Model *Springate* (1978), Model *Zmijewski* (1983), dan Model *Grover* dari pengembangan terhadap Model Altman.

Berdasarkan metode diatas terdapat perbedaan pada hasil prediksi. Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Fatmawati, 2012) mengungkapkan bahwa *zmijewski* memiliki nilai yang lebih akurat dibandingkan dengan *Altman* dan *Springate*. Sebab, metode *Zmijewski* lebih menekankan besarnya hutang dalam memprediksi *delisting*. Menurut fanny & saputra (dalam Savitri, 2014) menerangkan bahwa *Altman* mempengaruhi ketepatan opini audit. (Hadi & Anggraeni, 2008) menyimpulkan bahwa *Altman* menjadi metode terbaik diantara metode *Springate* dan metode *Zmeijewski*. Namun Imanzadeh et al. mengatakan (dalam Saragih & Dewi, 2019) memprediksi model *Springate* lebih konservatif daripada model *Zmijewski*.

Dari perbedaan hasil penelitian diatas, maka penelitian kali ini memilih tentang perbedaan prediksi kebangkrutan model *Altman Z Score*, *model Springate S Score* dan *Zmijewski* berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “ **Analisis Perbandingan Model Altman Z-Score, Springate S-Score dan Zmijewski Dalam Memprediksi**

Tingkat Kebangkrutan Perusahaan Penerbangan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2021 ”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana prediksi kebangkrutan pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dalam periode 2020-2021 dengan Metode *Altman Z-Score* ?
2. Bagaimana prediksi kebangkrutan pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dalam periode 2020-2021 dengan Metode *Springate S-Score* ?
3. Bagaimana prediksi kebangkrutan pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dalam periode 2020-2021 dengan Metode *Zmijewski* ?
4. Manakah metode kebangkrutan yang paling akurat dalam memprediksi kebangkrutan diantara metode *Altman Z-Score*, metode *Springate S-Score* dan metode *Zmijewski* pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2020-2021 ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis hasil prediksi kebangkrutan dengan menggunakan metode *Altman Z-Score* pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2020-2021
2. Untuk menganalisis hasil prediksi kebangkrutan dengan menggunakan metode *Springate S-Score* pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2020-2021.
3. Untuk menganalisis hasil prediksi kebangkrutan dengan menggunakan metode *Zmijewski* pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2020-2021.
4. Untuk menganalisis model analisis kebangkrutan yang paling akurat dalam memprediksi kebangkrutan antara metode *Altman Z-Score*, *Springate S-Score* dan *Zmijewski* pada perusahaan penerbangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2020-2021

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan serta mengetahui kinerja keuangan dalam memprediksi kebangkrutan perusahaan metode *Altman Z-Score*, *Springate S-Score* dan *Zmiejewski*

2. Bagi Perusahaan

Diharapkan dapat membantu manajemen untuk menjaga likuiditas nya dalam memenuhi semua kewajiban pada saat jatuh tempo supaya kredibilitas perusahaan terjaga

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya.

