

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemampuan perusahaan untuk dapat bersaing sangat ditentukan oleh kinerja perusahaan. Perusahaan yang tidak mampu bersaing untuk mempertahankan kinerjanya akan tergusur dari lingkungan industrinya dan akan mengalami kebangkrutan. Agar kelangsungan hidup suatu perusahaan tetap terjaga, maka pihak manajemen harus dapat mempertahankan atau terlebih lagi memacu peningkatan kinerjanya. Pada dasarnya tujuan didirikannya perusahaan adalah untuk mendapatkan keuntungan perusahaan dan memaksimalkan kemakmuran pemilik perusahaan.

Dengan tujuan tersebut pihak manajemen perusahaan dituntut untuk melakukan kinerja secara optimal dalam aktivitas perusahaan terutama masalah keuangan sehingga terhindar dari kondisi rugi dan terjadi kebangkrutan. Peningkatan kinerja perlu terus dijaga dan ditingkatkan oleh setiap perusahaan untuk mempertahankan kelangsungan agar kondisi keuangan tetap stabil dan tidak bermasalah. Secara umum kinerja suatu perusahaan ditunjukkan dalam laporan keuangan yang di publikasikan (Batubara, 2012:1).

Persaingan jasa penerbangan di Indonesia mengalami kemajuan pesat. Beberapa perusahaan yang bergerak di bidang penerbangan menawarkan berbagai macam rute baik domestik maupun internasional dengan harga yang kompetitif satu sama lain. Wilayah Indonesia yang luas mendukung beberapa perusahaan untuk memberikan jasa transportasi udara kepada masyarakat. Transportasi udara merupakan pilihan bagi masyarakat yang bepergian dari satu tempat ke tempat yang lain dimana jarak tempuh yang cukup jauh dapat dicapai dengan waktu yang relatif singkat dan biaya yang terjangkau. Hal ini menjadikan semakin tingginya permintaan jasa penerbangan di Indonesia (Idris :2019).

Perusahaan penerbangan termasuk perusahaan skala besar terlepas apakah terdaftar di bursa efek atau tidak. Dikatakan perusahaan berskala besar dikarenakan membutuhkan sumber daya keuangan yang besar dan sumber daya manusia yang

banyak. Sehingga pihak manajemen khususnya yang menangani keuangan perlu memperhatikan posisi keuangan perusahaan baik periode yang sudah lalu, sekarang dan prediksi ke depan. Perusahaan penerbangan memiliki perlakuan yang sama dalam hal pembuatan laporan keuangan seperti perusahaan lain. Sebagaimana yang dijelaskan oleh Kasmir, (2014) bahwa pembuatan laporan keuangan dibuat sesuai dengan kaidah keuangan yang berlaku agar mampu menunjukkan kondisi dan posisi keuangan yang sesungguhnya. Laporan keuangan dibuat sesuai dengan aturan yang berlaku sehingga mudah dibaca, dipahami, dimengerti oleh berbagai pihak yang berkepentingan.

Di dalam perusahaan penerbangan terdapat persaingan untuk memperebutkan pasar domestik antara maskapai penerbangan. Menurut survey Amin (2018) mengatakan bahwa pada tahun 2014, Lion Air mendominasi penerbangan domestik di Indonesia, selanjutnya pada tahun 2015, penerbangan domestik di Indonesia di dominasi oleh Garuda Indonesia. Kemudian pada tahun 2016 jumlah keberangkatan pesawat domestik mencapai 764.156 kali penerbangan. Dimana Garuda Indonesia melakukan penerbangan sebanyak 186.482 (24,4%), kemudian Lion Air dengan jumlah penerbangan 180.581 kali penerbangan (23,6%), Wings Air dengan jumlah 86.313 kali penerbangan (11,3%), Citilink Indonesia dengan 78.935 kali penerbangan (10,3%), kemudian Batik Air dan Sriwijaya Air.

Tidak hanya penerbangan dalam negeri, namun penerbangan tujuan luar negeri juga terdapat persaingan untuk merebutkan pasar domestik. Dimana Air Asia melakukan jumlah penerbangan tujuan luar negeri terbanyak pada tahun 2015, kemudian sejak tahun 2016 Garuda Indonesia menjadi maskapai terbanyak melakukan penerbangan keluar negeri dengan keberangkatan luar negeri mencapai 71.487 kali penerbangan pada tahun 2016, Garuda Indonesia menguasai sebanyak 27.577 kali (38,6%), kemudian Air Asia sebanyak 22.209 kali penerbangan (31,1%), Lion Air sebanyak 9.212 kali penerbangan (12,9%) dan sisanya maskapai penerbangan lain (Amin, 2018).

Dari 15 perusahaan penerbangan di Indonesia terdapat 2 perusahaan penerbangan yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia yaitu PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Airasia Indonesia Tbk.

Tabel 1.1 Daftar Perusahaan Penerbangan di Indonesia

No.	Nama
1.	PT. Garuda Indonesia
2.	PT. Merpati Nusantara Airlines
3.	PT. Mandala Airlines
4.	PT. Airasia Indonesia
5.	PT. Lion Mentari Airlines
6.	PT. Wings Abadi Airlines
7.	PT. Sriwijaya Air
8.	PT. Kal Star Aviation
9.	PT. Tiger Aviation
10.	PT. Citilink Indonesia
11.	PT. Metro Batavia
12.	PT. Batik Air Indonesia
13.	PT. Asi Pudjiastuti Aviation
14.	PT. Aviastar Mandiri
15.	PT. Transnusa Aviation Mandiri

Sumber : Kementerian Perhubungan (2019)

Dari 15 perusahaan penerbangan di Indonesia hanya 2 perusahaan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) yaitu 1 perusahaan BUMN dan 1 perusahaan swasta.

Tabel 1.2 Daftar Perusahaan Penerbangan Indonesia Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

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

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2019)

PT. Garuda Indonesia merupakan perusahaan maskapai penerbangan yang dimiliki Negara Indonesia yang mempunyai konsep *Full Service Airlines* (maskapai dengan pelayanan penuh). Dalam laporan keuangan PT. Garuda Indonesia untuk

data keuntungan perusahaan mengalami penurunan bahkan perusahaan mengalami kerugian. Dalam laporan keuangan dari PT. Garuda Indonesia untuk total aset perusahaan setiap tahunnya mengalami peningkatan, sedangkan untuk hutang perusahaan ditahun 2013 sampai tahun 2017 mengalami peningkatan, bahkan jumlah hutang perusahaan melebihi dari jumlah ekuitas perusahaan, hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengolahan kegiatan perusahaan dibiayai dari hutang-hutang perusahaan. Untuk menjaga keseimbangan struktur modal maka



sebaiknya hutang yang digunakan tidak lebih besar dari modal sendiri yang dimiliki sehingga modal yang dijamin (hutang) tidak lebih besar dari modal yang menjadi jaminannya. (Riyanto, 2009:217).

Garuda Indonesia merupakan salah satu ikon terbesar dalam dunia penerbangan nasional dan satu-satunya maskapai plat merah yang masih bertahan di sektor transportasi udara sampai saat ini, meskipun beberapa waktu lalu saham PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mengalami penurunan di tunjang dengan adanya kerugian di kuartal I dan ke III tahun 2017 sebesar US\$ 99,1 juta dan US\$ 221,9 juta atau sekitar Rp 3 triliun. Persaingan yang ketat dalam dunia penerbangan membawa dampak terhadap penutupan beberapa maskapai penerbangan swasta lainnya yang tidak mampu bersaing dan mengalami kinerja keuangan yang buruk.

Selama tahun 2018, PT Garuda Indonesia memiliki total utang perseroan sebesar USD 3,46 miliar melonjak dari total hutang tahun 2017 sebesar USD 2,83 miliar. PT Garuda Indonesia menyisil hutang avtur kepada Pertamina dengan total hutang Rp 2 triliun (www.merdeka.com). Ini menunjukkan bahwa jika pendapatan sedikit lebih tinggi sedangkan hutang sangat besar akan menyulitkan perusahaan ditambah dengan beban bunga yang akan dibayarkan (www.wartaekonomi.com).

Kenyataan di lapangan PT. Garuda Indonesia cenderung mengalami penurunan laba setiap tahunnya. Terhitung sejak tahun 2015 PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk memperoleh laba bersih pada tahun 2015 sebesar Rp 1,06 Triliun. Kemudian pada tahun 2016 PT. Garuda Indonesia memperoleh laba bersih sekitar Rp 125,9 Miliar. Perolehan tersebut turun 88% dibandingkan laba bersih tahun 2015. Kemudian pada tahun 2017 PT. Garuda Indonesia mencatatkan kerugian sebesar Rp 2,89 Triliun. Kemudian pada tahun 2018 PT. Garuda Indonesia kembali mencatatkan kerugian sebesar Rp 2,4 Triliun.

Penurunan laba bersih PT. Garuda Indonesia dikarenakan total pengeluaran yang semakin banyak, pengeluaran tersebut diantaranya kenaikan biaya bahan bakar, biaya extra ordinary, dan denda legal, hal ini sesuai dengan yang ditulis oleh Sugianto (2018) dalam berita detik finance, bahwa banyaknya total pengeluaran yang naik yaitu sebesar 13% dari Rp 49,95 Triliun menjadi Rp 57,375 Triliun. Kenaikan yang paling besar dari biaya bahan bakar yang naik 25% dari Rp 12,4 Triliun menjadi Rp 15,5 Triliun. Kenaikan biaya bahan bakar dikarenakan

meningkatnya bahan bakar dan juga meningkatnya produksi pesawat sehingga mengakibatkan volume bahan bakar juga naik. Selain itu di tahun 2017, Garuda Indonesia juga harus mengeluarkan biaya extra ordinary yang terdiri dari pembayaran pengampunan pajak (*tax amnesty*) dan denda legal di pengadilan Australia yang totalnya mencapai Rp 1,96 Triliun.

PT. AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) mencatatkan perbaikan pendapatan sebelum bunga dan pajak (EBIT) pada kuartal I tahun 2019. Pendapatan AirAsia Indonesia pada kuartal I 2019 mencapai Rp1,3 triliun atau mengalami kenaikan 58 persen dibanding catatan pada periode yang sama tahun 2018, yakni Rp843 miliar. Namun, peningkatan pendapatan itu juga dibarengi kenaikan biaya operasional sebesar 26 persen. Pada kuartal I 2019, biaya operasional AirAsia Indonesia tercatat senilai Rp1,412 triliun. Sementara pada kuartal I 2018, biaya operasional AirAsia hanya mencapai Rp1,116 triliun. Akibatnya, keuangan AirAsia Indonesia masih tercatat minus Rp79,393 miliar pada kuartal I 2019. Meski begitu, angka itu masih lebih baik dibanding kondisi keuangan AirAsia Indonesia pada kuartal I 2018 yang tercatat minus Rp273,143 miliar (www.tirto.id).

Sebagai perbandingan, data laporan keuangan mencatat AirAsia Indonesia mencatatkan kerugian hingga Rp 907,29 miliar, hampir dua kali lipat dari kerugian tahun 2017 yang sebesar Rp 512,64 miliar. Ini artinya selama 4 tahun terakhir, Air Asia Indonesia belum pernah mencatatkan keuntungan (www.cnbcindonesia.com).

Laporan keuangan merupakan ringkasan dari suatu proses pencatatan dari transaksi keuangan yang terjadi selama satu tahun buku keuangan yang bersangkutan (Baridwan, 2011: 17). Analisis laporan keuangan menekankan hanya pada satu aspek keuangan saja. Hal itu menjadi kelemahan dari analisis laporan keuangan, maka dari itu memerlukan alat analisis lainnya untuk menggabungkan berbagai aspek keuangan tersebut. Laba atau keuntungan merupakan salah satu tujuan utama perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya. Pihak manajemen dari perusahaan selalu merencanakan strategi untuk memperoleh laba dalam setiap periode yang ditentukan melalui target yang harus dicapai. Apabila target laba tidak mampu diperoleh, maka akan berdampak serius bagi perusahaan. Dalam jangka pendek mungkin tidak terlalu berpengaruh, kecuali perusahaan mengalami kerugian yang cukup besar.

Salah satu bentuk analisis kebangkrutan yaitu dengan menganalisis rasio untuk menilai suatu keadaan di masa lalu, saat ini dan dimasa depan. Banyak penyebab perusahaan mengalami kebangkrutan dan karena banyaknya penyebab munculah metode untuk menganalisis gejala kebangkrutan perusahaan seperti Altman Z-Score, Springate dan Zmijewski yang diharapkan dapat digunakan untuk mengantisipasi kondisi keuangan suatu perusahaan sebelum perusahaan mencapai titik kebangkrutan pailit (Sari: 2013).

Berdasarkan uraian di atas, peneliti akan melakukan penelitian mengenai Financial Distress yang berjudul "ANALISIS PREDIKSI KEBANGKRUTAN (*FINANCIAL DISTRESS*) PADA PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) TBK DAN PT. AIRASIA INDONESIA TBK PADA TAHUN 2017-2019".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas selanjutnya dibuat perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana prediksi kebangkrutan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Air Asia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan metode ALTMAN Z-SCORE?
2. Bagaimana prediksi kebangkrutan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Air Asia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan metode SPRINGATE?
3. Bagaimana prediksi kebangkrutan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Air Asia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan metode ZMIJEWSKI?
4. Bagaimana prediksi kebangkrutan pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Air Asia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan metode GROVER?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Untuk memprediksi kebangkrutan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. AirAsia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan Metode ALTMAN Z-SCORE.
2. Untuk memprediksi kebangkrutan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Air Asia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan Metode SPRINGATE.
3. Untuk memprediksi kebangkrutan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. AirAsia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan Metode ZMIJEWSKI.
4. Untuk memprediksi kebangkrutan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Air Asia Indonesia Tbk Pada Tahun 2017-2019 dengan menggunakan Metode GROVER.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan memberi manfaat berikut ini:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan bukti ketepatan mengenai bagaimana metode ALTMAN Z-SCORE, SPRINGATE, ZMIJEWSKI dan GROVER dapat memprediksi kebangkrutan perusahaan.

2. Manfaat bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan menjadi bahan pertimbangan bagi perusahaan dan pihak terkait dalam menganalisis kinerja perusahaan untuk mendeteksi secara detail potensi *Financial Distress* maupun kebangkrutan perusahaan.

3. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tambahan tentang analisis terhadap kesulitan keuangan dan bagi peneliti lain dapat dijadikan sebagai referensi untuk melakukan penelitian yang lebih kompleks dimasa mendatang.

1.5 Batasan Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menetapkan batasan permasalahan yaitu penelitian ini mengambil data laporan keuangan perusahaan pada kuartal ke I 2017 sampai dengan kuartal ke III 2019. Karena dari PT. AirAsia Indonesia Tbk data laporan keuangan kuartal ke IV atau tahunan di tahun 2019 tidak bisa di publish karena sedang dibekukkan oleh Bursa Efek Indonesia oleh karena itu peneliti mengambil data laporan keuangan secara kuartal dari tahun 2017 kuartal e I sampai tahun 2019 kuartal ke III.

