

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Selama periode 2019 sampai 2023, industri penerbangan global menghadapi berbagai tekanan akibat tantangan eksternal yang bersifat global. Pandemi Covid-19 yang terjadi pada awal 2020 berdampak masif terhadap industri transportasi udara, terutama karena diberlakukannya pembatasan perjalanan internasional dan domestik. Kondisi ini menyebabkan penurunan tajam jumlah penumpang dan pendapatan maskapai di seluruh dunia, termasuk Indonesia. Selain itu, gangguan rantai pasok, kenaikan harga avtur, fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar AS, serta tingginya beban utang dalam mata uang asing turut memperburuk kondisi keuangan maskapai. Tidak hanya itu, industri juga menghadapi ketatnya persaingan dari maskapai berbiaya (*low-cost carrier*), perubahan regulasi lingkungan, hingga ketegangan geopolitik yang mengganggu jalur penerbangan internasional.

Di sisi lain, Indonesia merupakan salah satu negara dengan perekonomian terbesar di Asia Tenggara, salah satu faktor pendorong pertumbuhan dalam perekonomian Indonesia adalah peran Badan Usaha Milik Negara (BUMN). BUMN memiliki peran strategis dalam berbagai sektor, termasuk infrastruktur, energi, keuangan, hingga transportasi. Menurut data Kemenkeu (2020) Selama tahun 2019, BUMN memberikan kontribusi kepada APBN sebesar Rp 470 triliun berupa dividen, setoran pajak dan PNPB Lainnya. Di samping itu, BUMN juga

berkontribusi untuk perekonomian nasional melalui pengeluaran operasional dan *capital expenditure*-nya. Pengeluaran tersebut menyumbang terhadap pertumbuhan ekonomi nasional dari sisi konsumsi dan investasi, yang akan meningkatkan *demand* dan mendorong perputaran ekonomi nasional (Nainggolan, 2020).

BUMN yang memberikan profit bagi negara salah satunya bergerak di sektor transportasi adalah maskapai besar Indonesia yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Tercatat PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA) membukukan laba bersih pada tahun 2019 sebesar 97,1 miliar (IPOTNEWS 2020). Meskipun termasuk maskapai penerbangan terbesar, Garuda juga pernah dalam bayangan kerugian. Pada tahun 2020 sampai 2021 Garuda mengalami penurunan kinerja pendapatan sehingga tidak mampu mengimbangi beban usaha yang meningkat dikarenakan Covid-19. Di tahun 2020 Garuda Indonesia memperoleh pendapatan sebesar US\$ 1,49 miliar akan tetapi biaya operasionalnya jauh lebih besar US\$ 3,3 miliar yang mengakibatkan perusahaan merugi sebesar US\$ 2,47 miliar. Kerugian ini semakin besar pada tahun 2021, meningkat menjadi US\$4,14 miliar. Saat itu, pendapatan Garuda turun menjadi US\$1,33 miliar, sementara biaya operasionalnya mencapai US\$2,6 miliar (Tonce 2024).

Kondisi tersebut diperparah dengan tingginya beban utang perusahaan. Wakil Menteri BUMN Kartika Wirjoatmodjo menyebutkan bahwa total liabilitas Garuda mencapai US\$9,75 miliar atau setara Rp138,45 triliun (Detik Finance 2021). Menteri BUMN Erick Tohir

juga menyoroti tingginya harga sewa pesawat sebagai beban berat yang ditanggung perusahaan (Ramalan 2021). Sebagai akibat dari krisis ini, Bursa Efek Indonesia menghentikan sementara perdagangan saham GIAA pada 18 Juni 2021 akibat penundaan pembayaran kupon sukuk global (IPOTNEWS, 2023).

Dalam upaya pemulihan, Garuda Indonesia menjalankan proses restrukturisasi yang mencakup penerbitan surat utang dan sukuk baru pada akhir 2022 sebagai bagian dari perjanjian perdamaian yang di homologasi oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat pada Juni 2022 (IPOTNEWS 2023). Meskipun perusahaan telah meraih berbagai penghargaan internasional, seperti “The World’s Best Economy Class” dan “5-Star Airlines” versi Skytrax, reputasi tersebut tidaklah cukup untuk menghindarkan perusahaan dari risiko kebangkrutan. Kondisi keuangan yang memburuk juga pernah disertai dengan permasalahan tata kelola (Garuda Indonesia 2021). Pada tahun 2018, dua komisaris Garuda Indonesia, Chairal Tanjung dan Dony Oskaria menolak menandatangani laporan keuangan karena adanya pengakuan pendapatan yang belum diterima, yang kemudian dinyatakan sebagai pelanggaran dalam penyusunan laporan keuangan tahunan (Wareza 2019).

Kebangkrutan perusahaan dapat terjadi ketika entitas tidak lagi mampu untuk membayar kewajibannya yang jatuh tempo (Halpiah 2024). Menurut Undang-Undang No. 4 tahun 1998 suatu perusahaan dapat dinyatakan pailit apabila memiliki dua atau lebih kreditur dan

tidak mampu membayar setidaknya satu utang yang telah jatuh tempo. Oleh karena itu, analisa terhadap kondisi keuangan perusahaan menjadi sangat penting untuk memprediksi potensi kebangkrutan. Laporan keuangan sebagai informasi utama menggambarkan kondisi dan kinerja perusahaan termasuk aset, kewajiban, pendapatan dan juga pengeluaran. Salah satu metode yang umum digunakan untuk mengukur potensi kebangkrutan adalah dengan model Altman Z-score. Model ini telah digunakan dalam berbagai penelitian terdahulu untuk menilai kesehatan keuangan perusahaan, termasuk PT Garuda Indonesia.

Aksara et al., (2023) Penelitian ini membahas kondisi keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama tahun 2018 hingga 2020 dengan menggunakan empat model prediksi kebangkrutan, yaitu Altman Z-Score, Springate, Zmijewski, dan Grover. Hasilnya menunjukkan bahwa secara umum, Garuda berada dalam kondisi kesulitan keuangan atau berisiko tinggi mengalami kebangkrutan, terutama disebabkan oleh tingginya utang, kenaikan harga bahan bakar, dan dampak pandemi COVID-19. Model Altman dan Zmijewski menyatakan Garuda bangkrut selama tiga tahun berturut-turut. Model Springate menyebut tahun 2019 berada di kondisi abu-abu, sedangkan Grover menyebut tahun itu masih aman. Namun, penelitian ini belum menjelaskan kondisi Garuda setelah tahun 2020. Belum juga diketahui apakah restrukturisasi, bantuan pemerintah, atau strategi manajemen berhasil memperbaiki kondisi perusahaan. Selain itu, tidak ada pembandingan dengan

maskapai lain untuk melihat seberapa besar dampak pandemi secara industri.

(Yunus et al., (2021) Penelitian ini menunjukkan bahwa PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mengalami kondisi keuangan yang buruk selama tahun 2016 hingga 2019. Berdasarkan model Altman Z-Score, nilai Z perusahaan selalu berada di bawah 1.10, yang artinya berada dalam kondisi bangkrut atau berisiko tinggi mengalami kebangkrutan. Hal ini disebabkan oleh modal kerja yang negatif, laba ditahan yang terus menurun, serta rendahnya laba sebelum bunga dan pajak. Selain itu, nilai pasar saham Garuda juga mengalami penurunan, yang memperkuat kondisi keuangan yang melemah. Namun, penelitian ini belum menjelaskan bagaimana kondisi Garuda setelah tahun 2019, terutama saat menghadapi pandemi COVID-19. Jurnal ini juga tidak membahas upaya penyelamatan atau strategi manajemen yang dilakukan perusahaan. Selain itu, tidak ada perbandingan dengan maskapai lain untuk mengetahui apakah kondisi ini umum di industri atau hanya dialami oleh Garuda. Oleh karena itu, diperlukan penelitian lanjutan untuk melihat perkembangan terbaru dan langkah yang telah diambil perusahaan.

Sementara itu, Novianda et al., (2023) Penelitian ini mengkaji kondisi keuangan PT Garuda Indonesia dan PT AirAsia Indonesia selama tahun 2018 hingga 2021 dengan menggunakan metode Altman Z'-Score. Hasilnya menunjukkan bahwa kedua perusahaan mengalami *financial distress*, terutama pada tahun 2020 dan 2021, yang merupakan

masa terberat akibat pandemi COVID-19. Garuda Indonesia berada dalam kondisi memburuk setiap tahun, dengan skor terendah mencapai -12,531 pada 2021. Hal ini disebabkan oleh menurunnya pendapatan, tingginya utang, dan lemahnya kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban. Namun, penelitian ini belum menjelaskan bagaimana kondisi kedua perusahaan setelah tahun 2021, serta tidak membahas strategi penyelamatan dari manajemen atau dukungan pemerintah. Selain itu, tidak ada perbandingan dengan model analisis lainnya atau maskapai lain yang bisa memberi gambaran lebih luas tentang krisis di industri penerbangan.

Berdasarkan fenomena dan jurnal terdahulu yang telah diambil, maka dari itu penulis memutuskan untuk membuat penelitian yang berjudul '*Analisis Prediksi Kebangkrutan dengan Model Altman Z-Score pada PT Garuda Indonesia (GIAA) periode 2019 – 2023*'.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis akan meneliti prediksi kebangkrutan dari PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) menggunakan metode Altman Z-score dengan menggunakan pendekatan literasi yang ada di buku dan mengambil variabel-variabel yang ada di laporan keuangan. Dengan itu masalah-masalah diatas bisa dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana hasil analisa kebangkrutan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menggunakan metode Altman Z-score?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka dapat tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Mengidentifikasi potensi kebangkrutan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menggunakan metode Altman Z-score.

D. Manfaat Penelitian

Berikut adalah beberapa manfaat penelitian untuk berbagai aspek:

1. Bagi penulis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan baru dan membantu mengembangkan minat terhadap dunia pasar modal serta sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana strata 1 (S-1) Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas MH Thamrin.

2. Bagi peneliti lain

Diharapkan penelitian ini bisa menjadi sumber informasi bagi peneliti lain yang ingin mengangkat topik yang sama dan dijadikan referensi untuk penelitian lebih lanjut.

3. Bagi akademis

Diharapkan hasil dari penelitian ini bisa menjadi sumber informasi untuk penelitian selanjutnya bagi yang mengangkat tema yang sama.

Selain itu, semoga penelitian ini bisa memberikan manfaat serta kontribusi bagi pendidikan di bidang pasar modal.

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini dibuat untuk memudahkan pembaca untuk melihat gambaran besar tentang penelitian yang tercantum di setiap bab. Adapun pembagiannya sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi penjelasan mengenai teori-teori dan konsep yang menjadi dasar penelitian. Bab ini diawali dengan tinjauan pustaka yang membahas penelitian-penelitian terdahulu yang relevan. Selanjutnya, dibahas mengenai manajemen, meliputi pengertian, fungsi, dan unsur-unsurnya. Kemudian, dijelaskan tentang manajemen keuangan, termasuk pengertian serta fungsi dan tujuannya. Bab ini juga menguraikan tentang laporan keuangan, mulai dari definisi hingga tujuan penyusunannya. Terakhir, dibahas mengenai pasar modal Indonesia, yang mencakup pengertian, peran, serta jenis-jenis pasar modal. Seluruh pembahasan dalam bab ini bertujuan untuk memberikan

landasan teori yang mendukung analisis dalam penelitian.

BAB III METODELOGI PENELITIAN

Bab ini berisi tentang tempat dan waktu penelitian, metode penelitian yang digunakan untuk membahas hal, objek penelitian yang akan dijadikan perhitungan, sumber data yang diperoleh dan juga teknik analisis data. Hal ini digunakan untuk memperoleh hasil penelitian dan mencapai kesimpulan yang diinginkan.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang objek yang diteliti dan membahas rumusan masalah berdasarkan data dan teori yang telah dijelaskan di tujuan penelitian sebelumnya. Data yang tersedia berupa rasio-rasio yang dipakai dalam metode Altman Z-Score untuk memprediksi tingkat kebangkrutan objek penelitian. Rasio tersebut berupa Working Capital to Total Assets, Retained Earning to Total Assets, Earning Before Interest and Taxes to Total Assets, Market Value of Equity to book Value of Debt dan Sales to Total Assets yang dimana objek nya adalah PT Garuda Indonesia pada tahun 2019-2023.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab terakhir, berisi kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian serta berisi saran-saran sebagai masukan untuk penelitian berikutnya.