

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Sektor industri merupakan suatu sektor penting bagi negara khususnya bagi negara yang sedang berkembang seperti Indonesia. Industri otomotif di Indonesia merupakan salah satu pilar yang sangat penting dalam industri manufaktur hal ini karena banyaknya perusahaan-perusahaan mobil yang sangat terkenal di dunia membuka pabrik mobil atau memperluas dan meningkatkan kapasitas produksinya di Indonesia, terlebih lagi Indonesia saat ini mengalami masa transisi yang sangat luar biasa yaitu berubah dari tempat untuk memproduksi mobil untuk diekspor menjadi pasar penjualan domestik mobil itu sendiri dan hal ini menyebabkan peningkatan PDB (Produk Domestik Bruto) per kapital di Indonesia (sumber: www.indonesia-investments.com).

Selain itu industri otomotif berperan penting dalam perekonomian Indonesia karena industri ini memiliki mata rantai yang sangat lengkap, mulai dari pembuatan komponen, produksi dan perakitan kendaraan, distribusi jaringan dan penjualan serta layanan kepada masyarakat, dan semua itu mampu menyerap tenaga kerja yang sangat besar. Perkembangan industri ini memiliki dampak yang cukup besar terhadap penerimaan pajak dan industri otomotif telah menjadi nomor empat penyumbang pajak terbesar di Indonesia, sehingga industri otomotif ini ditempatkan menjadi salah satu dari tiga industri yang diharapkan menjadi pendorong pertumbuhan perindustrian nasional dan perekonomian nasional Indonesia (Sumber: kemenperin.go.id).

Upaya itu tidak lepas dari biaya atau modal yang dikeluarkan perusahaan untuk mendorong dan meningkatkan produk-produk yang akan diluncurkan agar semakin canggih mengikuti perkembangan teknologi saat ini untuk memenuhi kepuasan konsumen, perusahaan otomotif pun dituntut meningkatkan kinerja agar terus eksis bersaing dan memperoleh laba yang terus berkesinambungan. Sebab laba yang didapatkan itu merupakan salah satu tujuan utama perusahaan sebagai industri bisnis itu sendiri, dalam mencapai tujuan tersebut perusahaan harus mampu menyesuaikan diri pada perubahan di regional dalam negeri seperti kebijakan pemerintah dan kondisi politik pemerintah (sumber: www.indonesia-investments.com).

Saat ini pemerintah terus mendorong industri otomotif dan komponen untuk terus tumbuh di Indonesia, seperti beberapa waktu lalu saat presiden Joko Widodo meresmikan pabrik mobil Esemka yang memproduksi mobil Esemka dimana disebutkan bahwa sebagian komponennya berasal dari dalam negeri. Pemerintah bertekad untuk mengubah Indonesia menjadi pusat produksi global untuk manufaktur mobil dan ingin melihat seluruh produsen mobil besar untuk mendirikan pabrik-pabrik di Indonesia, langkah ke arah itu mungkin dilakukan melalui inovasi teknologi, meningkatkan serapan tenaga kerja, menambah investasi, dan menggandeng mitra lokal (www.beritasatu.com).

Aktivitas investasi sektor otomotif juga sangat didukung oleh pemerintah, presiden Jokowi mengatakan bahwa investasi merupakan hal yang sangat penting bagi negara.

Menurut Erduardus Tandelilin (2010:2), investasi merupakan komitmen atas sejumlah dana atau sumber daya lainnya yang dilakukan pada

saat ini, dengan tujuan memperoleh keuntungan dimasa datang. Terlepas dari itu, aktivitas investasi merupakan aktivitas yang sering dihadapkan pada berbagai macam resiko dan ketidak pastian, untuk meminimalisir resiko dan ketidak pastian yang nanti terjadi investor harus memiliki informasi yang relevan. Laporan keuangan merupakan hasil refleksi dari sekian banyak transaksi dalam suatu perusahaan, laporan keuangan ini disusun dan ditafsirkan untuk kepentingan manajemen dan pihak lain yang mempunyai kepentingan dengan data keuangan perusahaan.

Laporan keuangan yang disusun guna memberikan informasi ke berbagai pihak terdiri atas neraca, laporan laba rugi, laporan bagian laba yang ditahan atau laporan modal sendiri, dan laporan perubahan posisi keuangan atau Laporan sumber dan penggunaan dana (Jumingan 2006:4).

Investor juga harus lebih meneliti perusahaan yang ingin ia investasikan, apakah sedang mengalami kerugian yang akan menyebabkan perusahaan tersebut berada dalam kondisi *financial distress* atau parahnya terancam kebangkrutan. Terlebih lagi investor dan kreditur harus lebih waspada lagi dengan adanya Perpu nomer 1 tahun 1998 yang mengatur kepailitan perusahaan, karna menurut perpu ini debitur yang mengalami *default* (gagal bayar) dapat dinyatakan bangkrut oleh dua debitur saja.

Namun masalah kerugian ini tidak akan menjadi masalah yang besar seperti kebangkrutan atau likuidasi apabila masalah kerugian dijadikan acuan untuk segera memprediksi kebangkrutan, maka akan dapat terhindar dari terjadinya masalah yang berkaitan dengan pemilik, nasabah maupun karyawan yang harus kehilangan pekerjaan.

Dalam penelitian ini tingkat kondisi kebangkrutan perusahaan diukur dengan melakukan analisis terhadap laporan keuangan perusahaan pada tahun-tahun sebelumnya dengan menggunakan alat Multiple Discriminan Analisis Z-Score. Z-Score ini ialah bentuk analisis keuangan yang menggunakan rasio-rasio keuangan yang dikombinasikan menjadi persamaan matematis. Rasio-rasio yang digunakan mewakili rasio keuangan secara keseluruhan. Kemudian peneliti akan membandingkan hasil dari Perhitungan Z-Score Model Altman dengan hasil dari perhitungan Z-Score model Foster.

Model Z-Score ini ditemukan oleh Altman 1968, lalu kelanjutanya diperbaharui oleh Foster pada tahun 1984 diberbagai negara. Z-Score yang telah direvisi pada tahun 1984 telah berdimensi internasional (Theresia Niken dan A Yanti Ardiati, 2006).

Adapun beberapa peneliti yang menyimpulkan hasil keakuratan metode kebangkrutan Altman dan Foster yang berbeda-beda. Seperti dalam Penelitian Lili dan Trisnadi (2014), yaitu dari lima metode analisis kebangkrutan seperti Altman, Springat, Zmijewski, Foster dan Grover yang memiliki tingkat akurasi lebih tinggi dalam memprediksi kebangkrutan ialah model Zmijewski, Foster dan Grove di mana memiliki tingkat akurasi 100%.

Dalam penelitian Syafitri dan Wijaya (2011) Menjelaskan bahwa terdapat perbedaan hasil analisis antara model analisis kebangkrutan yang digunakan pada penelitian ini, tingkat akurasi untuk model Altman Zscore adalah 0%. Namun tingkat akurasi untuk model Foster adalah sebesar 100%.

Namun dalam penelitian Evi Wardhani (2007), ia mengatakan bahwa terdapat perbedaan tingkat kebangkrutan antara metode Altman dan Foster

pada tahun 2002. Sedangkan menurut Kosasih (2010), mengatakan bahwa tidak terdapat perbedaan antar hasil analisis kebangkrutan model Altman maupun Foster tersebut. Perbedaan-perbedaan tersebut membuat peneliti ingin mencari tau analisis prediksi kebangkrutan mana yang lebih akurat, dengan meprediksi kebangkrutan perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia menggunakan metode Altman dan Foster.

Adapun perusahaan-perusahaan yang akan diteliti pada sub sektor otomotif dan komponen yang berada di bursa efek indonesia, adalah sebanyak 13 perusahaan. Sedangkan perusahaan yang akan menjadi bahan penelitian adalah, sebagai berikut:

Tabel 1.1
Daftar Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen

No	Saham	Emiten
1.	ASII	Astra International Tbk
2.	AUTO	Astra Otoparts Tbk
3.	BOLT	Garuda Metalindo Tbk
4.	BRAM	Indo Kordsa Tbk
5.	GDYR	Goodyear Indonesia Tbk
6.	GJTL	Gajah Tunggal Tbk
7.	IMAS	Indomobil Sukses International Tbk
8.	INDS	Indospring Tbk
9.	LPIN	Multi Prima Sejahtera Tbk
10.	MASA	Multistrada Arah Sarana Tbk
11.	PRAS	Prima Alloy Steel Universal Tbk
12.	SMSM	Selamat Sempurna Tbk

(sumber:www.idx.co.id tahun 2018)

Dari ke 13 perusahaan otomotif dan komponen tersebut hanya dipilih 12 perusahaan yang memiliki laporan tahunan lengkap, sehingga dapat dijadikan sampel penelitian.

Kemudian ada beberapa fenomena kerugian terjadi pada perusahaan Otomotif dan Komponen yang dipaparkan dalam data EBIT (laba Usaha), total Asset, dan ROI dari ke 12 perusahaan otomotif dan komponen yang ada di Bursa Efek Indonesia, yang dijadikan salah satu pertimbangan oleh peneliti untuk meneliti perusahaan sub sektor otomotif dan komponen tahun 2016-2018 menggunakan dua metode Z-Score, yaitu sebagai berikut ini:

Tabel 1.2
EBIT (laba Usaha), total Asset, dan ROI Perusahaan Sub Sektor Otomotif dan Komponen di BEI Tahun 2016-2018

Kode Emiten	EBIT (Laba Usaha)			Total Asset			Retrun on Investment (ROI)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
ASII	22.253.000	29.137.000	34.995.000	261.855.000	295.830.000	344.711.000	8%	10%	10%
AUTO	648.907	711.936	861.563	14.612.274	14.762.309	15.889.648	4%	5%	5%
BOLT	159.541	131.970	102.841	1.188.799	1.206.090	1.312.377	13%	11%	8%
BRAM	418.170	461.811	389.926	3.988.823	4.127.276	4.265.196	10%	11%	9%
GDYR	34.586	-3.605	14.795	1.520.305	1.677.643	1.813.375	2%	0%	1%
GJTL	825.947	106.824	-85.585	18.697.779	18.191.176	19.711.478	4%	1%	0%
IMAS	-247.735	154.166	253.260	25.633.342	31.440.444	40.955.996	-1%	0%	1%
INDS	60.140	160.341	147.983	2.477.273	2.434.617	2.482.338	2%	7%	6%
LPIN	-86.192	195.150	35.133	477.838	268.116	301.596	-18%	73%	12%
MASA	-111.856	-97.920	-345.971	8.187.165	8.885.731	9.257.972	-1%	-1%	-4%
PRAS	3.970	4.006	8.160	1.596.467	1.542.244	1.635.543	0%	0%	0%
SMSM	658.208	720.638	828.281	2.254.740	2.443.341	2.801.203	29%	29%	30%

(Sumber: www.idx.co.id, Pengolahan data)

Pada tabel 1.2 yang dikutip dari laporan tahunan perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2018. Diketahui informasi bahwa pada perusahaan MASA mengalami kerugian 3 tahun berturut-turut dengan total asset yang besar dan ROI yang sangat kecil

yaitu -1% di tahun 2016 dan 2017 di tahun 2018 turun menjadi -4%. Lalu pada perusahaan IMAS yang mengalami kerugian di tahun 2016 sebesar -247.735 juta dengan total asset yang tinggi yaitu 25.633.342 juta dengan ROI -1%, di tahun yang sama perusahaan LPIN mengalami kerugian sebesar -86.192 juta dengan Total Asset yang besar juga yaitu 477.888 juta yang menunjukkan ROI yang sangat kecil yaitu -18% (www.idx.co.id).

Pada perusahaan GDYR mengalami kerugian di tahun 2017 yaitu, Sebesar -3.605 juta dengan total asset sebesar 1.677.643 juta yang mempunyai nilai ROI 0%. Dan pada perusahaan PRAS memiliki ROI yang kecil dari tahun 2016-2018 yaitu sebesar 0% (www.idx.co.id).

Pada tabe 1.2 terlihat juga laba usaha yang ada lebih kecil dari pada Total asset yang dimiliki, Bahkan terdapat 66% perusahaan yang memiliki ROI atau tingkat pengembalian investasi yang sangat kecil dengan nilai dibawah 5%. Dimana menurut keputusan Menteri Keuangan No.740/KMK/1989 bahwa jika nilai ROI yang kurang dari 5% adalah termasuk kedalam perusahaan berkondisi tidak sehat, jika nilai ROI diantara 5% sampai 8% maka termasuk kedalam perusahaan yang berkondisi kurang sehat, namu jika nilai ROI diantar 8% sampai 12% maka termasuk kedalam perusahaan yang berkondisi sehat. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen saat ini diperkirakan kurang efisien dalam memanfaatkan aktiva yang dimiliki, karena menurut Riyanto (2001:332), "*Retrun on Investment (ROI)* mencerminkan kemampuan manajemen mengatur aktiva-aktivanya seoptimal mungkin sehingga dapat dicapai laba bersi yang diinginkan".

Rasio ini juga melihat sejauh mana Investasi yang telah ditanamkan mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai yang diharapkan. Jadi Return On Investment (ROI) atau tingkat pengendalian investasi merupakan Alat pengukuran kemampuan perusahaan secara keseluruhan dalam menghasilkan keuntungan dari jumlah investasinya. Dan jika perusahaan selalu mengalami kerugian dan memiliki nilai ROI kecil maka dapat dikatakan perusahaan tersebut dalam kondisi tidak sehat dan parahnya dapat mengalami kebangkrutan.

Menurut Fahrurrozi (2007:15) kebangkrutan adalah “kegagalan ekonomi yang artinya bahwa perusahaan kehilangan uang atau pendapatan tidak mampu menutupi biayanya sendiri, ini berarti tingkat laba lebih kecil dari nilai sekarang dari arus kas perusahaan lebih kecil dari kewajiban”.

Sedangkan menurut Darsono dan Ashari (2005:104) kebangkrutan adalah “ketidak seimbangan dalam modal yang dimiliki dengan jumlah piutang–hutang yang dimiliki. Hutang yang terlalu besar akan mengakibatkan biaya bunga yang besar sehingga memperkecil laba bahkan bisa menyebabkan kerugian”.

Masalah kebangkrutan dapat terjadi karena suatu perusahaan tertentu mengalami kerugian, yang artinya perusahaan itu memiliki kondisi keuangan yang tidak sehat. Potensi keberlangsungan hidup kedepan dapat dinilai dari pendapatan yang dimiliki suatu perusahaan, lalu secara umum kinerja suatu perusahaan ditunjukkan dalam laporan keuangan yang telah dipublikasikan.

Adapun unsur-unsur keuangan yang tidak sehat tersebut dapat mengakibatkan perusahaan mengalami kebangkrutan oleh karena itu

berdasarkan pemaparan diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menggunakan dua model Z-Score Altman dan Foster. Untuk memprediksi kebangkrutan berdasarkan Laporan tahunan perusahaan dengan indikasi seperti diatas, sehingga peneliti berkeinginan membuat penelitian yang berjudul:

“Analisis Perbandingan Z-Score Model Altman dan Z-Score Model Foster Dalam Memprediksi Kebangkrutan Perusahaan Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2018”

B. Identifikasi Masalah

1. Beberapa perusahaan otomotif dan komponen yang mengalami kerugian dari penurunan laba usaha, dan kecilnya nilai ROI.
2. Investasi merupakan aktivitas yang sering di hadapkan pada berbagai macam resiko dan ketidak pastian, untuk meminimalisir resiko dan ketidak pastian yang nanti terjadi, oleh karna itu investor harus memiliki informasi *relevan* yang banyak, terutama dari analisis laporan keuangan.
3. Kurangnya perhatian terhadap kerugian yang tidak terlalu berdampak pada kondisi keuangan perusahaan.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang diatas, maka penulis merumuskan masalah, yaitu:

1. Apakah terdapat perbedaan prediksi kebangkrutan model Altman dan Foster pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2018?
2. Apakah laporan keuangan sebelum terjadi kebangkrutan dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2018?
3. Manakah model prediksi yang lebih akurat dalam memprediksi kebangkrutan pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2018?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah di paparkan maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui perbedaan prediksi kebangkrutan model Altman dan Foster pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2018.
2. Untuk mengetahui apakah laporan keuangan sebelum terjadi kebangkrutan dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2018.
3. Untuk mengetahui manakah model prediksi yang lebih akurat dalam memprediksi kebangkrutan pada perusahaan sub sektor Otomotif dan Komponen di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2018.

E. Kegunaan Penelitian

Melalui penelitian ini manfaat yang diharapkan dapat memberikan kegunaan sebagai berikut:

1. Penelitian ini merupakan sebuah media untuk memperluas referensi dan wawasan terutama dalam bidang perbandingan metode dan analisis laporan keuangan bagi peneliti, lalu penyusunan laporan akhir ini merupakan sebagai sumbangan pemikiran yang semoga bermanfaat bagi pembaca khususnya bagi mahasiswa program studi Manajemen dan sebagai bahan untuk kajian penelitian selanjutnya agar dapat dikembangkan lagi.

2. Bagi pelaku pasar modal penelitian ini dapat berguna untuk memperhitungkan faktor-faktor yang kemudian dapat mempengaruhi tingkat kebangkrutan suatu perusahaan, penelitian ini juga dapat memberikan masukan kepada investor pengaruh positif dan pengaruh negatif tingkat kebangkrutan sehingga bisa digunakan dalam pengambilan keputusan berinvestasi.
3. Hasil penelitian ini juga dapat berguna bagi perusahaan Otomotif dan Komponen yang ada di Bursa Efek Indonesia, yaitu sebagai bahan masukan bagi para manajer perusahaan agar dapat mengambil langkah dan keputusan untuk dapat melakukan persiapan dan perbaikan serta memberikan gambaran nilai masa depan perusahaan yang akan berguna bagi kelangsungan hidup perusahaan kedepannya.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan didalam penelitian akhir ini terdiri dari lima bab. Adapun sistematika penulisan yang terdapat dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama ini menjelaskan tentang latar belakang penelitian, identifikasi masalah penelitian, perumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, kegunaan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN LITERATUR

Bab kedua ini menjelaskan tentang landasan teori dan literatur-literatur yang digunakan sebagai acuan perbandingan untuk membahas masalah, meliputi pengertian dan jenis laporan keuangan, pengertian,

tujuan, metode, dan teknik analisis laporan keuangan, pengertian dan jenis rasio keuangan, pengertian, faktor penyebab dan prediksi kebangkrutan, model Altman Z-score, model Foster Z-score dan rasio keuangan yang ada dalam model Altman Z-score dan model Foster Z-score

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab tiga ini peneliti akan menjelaskan data yang mencakup jenis penelitian, objek penelitian, metode penelitian yang terdiri dari (identifikasi operasional variabel, oprasionalisasi, populasi dan sampel), metode pengumpulan data yang mencakup teknik pengumpulan data dan sumber data, dan teknik analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini akan membahas, berdasarkan teori pada bab II kemudian akan dilakukan pengolahan data-data yang ada melalui rasio-rasio keuangan, setelah itu akan dilanjutkan dengan analisa dan pembahasan terhadap hasil pengolahan data yang telah dilakukan sebelumnya sehingga diharapkan analisa yang dihasilkan dapat membantu tercapainya tujuan penelitian laporan akhir ini.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Bab lima ini merupakan bab yang terakhir dimana peneliti memberikan suatu kesimpulan dari isi pembahasan yang telah diuraikan peneliti pada bab-bab sebelumnya. Kemudian juga pada bab ini peneliti akan memberikan saran-saran yang diharapkan dapat membantu dan bermanfaat dalam pemecahan masalah.

DAFTAR PUSTAKA