

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Infrastruktur yang handal, termasuk jalan tol, merupakan sektor yang penting untuk menopang pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan. Namun, tingkat pertumbuhan dan panjang jalan tol di Indonesia masih rendah. Indonesia telah memulai membangun jalan tol sejak tahun 1978, namun panjang jalan tol hanya sepanjang kurang lebih 650 km, atau sebesar 1,21% dari *Gross Domestic Product* (GDP) tahun 2007. (www.jasamarga.com)

Dengan kondisi seperti ini, maka prospek industri jalan tol ke depan akan tetap cerah, apalagi pemerintah telah menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu program prioritas. Hal ini dibuktikan dengan perbaikan regulasi mengenai pengadaan lahan yang telah dilakukan pemerintah saat ini yaitu kebijakan untuk menyediakan dana bergulir dimana pemerintah terlebih dahulu mendanai pembebasan lahan. Setelah lahan untuk satu seksi jalan tol selesai dibebaskan, investor berkewajiban untuk membayar kembali dana tersebut ke pemerintah. Selanjutnya pemerintah dapat menggunakan dana tersebut untuk pembebasan lahan pada seksi berikutnya atau untuk jalan tol lainnya.

Pada tahun 2011, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) meluncurkan buku *Public Private Partnership (PPP) – Infrastructure Projects Plan in Indonesia for 2011 (PPP Book 2011)*. Buku ini menjelaskan daftar 79 proyek yang bernilai sekitar US\$ 53 miliar. Proyek PPP diklasifikasikan kedalam 13 proyek yang siap ditawarkan, 21 proyek prioritas dan 45 proyek potensial. Ada dua proyek jalan tol di dalam daftar proyek yang siap ditawarkan, bernilai sekitar US\$ 25,6 miliar dan 17 proyek jalan tol didalam daftar proyek prioritas yang bernilai sekitar US\$ 8,2 miliar. Secara signifikan, ini merupakan langkah besar dalam proses pengembangan jalan tol. Dalam laporan Mei 2011, Morgan Stanley

mengestimasi peningkatan pada investasi jalan dari 1,1% dari GDP di 2009 menjadi 1,6% dari GDP di 2015.

Panjang jalan tol yang beroperasi di Indonesia akan bertambah 950 km menjadi 1.710 km pada 2014. Hingga Desember 2011, total panjang jalan tol yang beroperasi 760 km. Perencanaan besar-besaran pemerintah terhadap pembangunan jalan tol berarti juga peningkatan investasi yang memungkinkan perusahaan pada bidang ini akan menghasilkan pendapatan yang besar. Hal ini membuat perusahaan-perusahaan yang bergerak pada bidang pembangunan jalan tol akan meningkatkan kinerja perusahaan pada program pembangunan yang ada dan menambah kondusif iklim investasi di industri ini.

Pada sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi dengan sub sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya terdapat tiga perusahaan *go public* yang bergerak pada bidang pembangunan infrastruktur dengan sektor usaha yang dominan di jalan tol. Perusahaan tersebut adalah:

1.1.1 PT Nusantara Infrastructure Tbk (META)

Sebagai pelopor partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, dalam perjalanan bisnisnya Perseroan mengalami beberapa perubahan besar hingga terbentuk perusahaan yang sekarang: PT Nusantara Infrastructure Tbk. Mempunyai anak perusahaan yang bergerak dalam sektor jalan tol adalah PT Marga Utama Nusantara (MUN) yang mulai beroperasi pada 25 Februari 2010 dan berdomisili di Jakarta. MUN adalah perusahaan *sub-holding* utama untuk semua proyek jalan tol milik Perusahaan, Bintaro-Bumi Serpong Damai (BSD), Bosowa Marga Nusantara -Makassar *toll road*, Jalan Tol Seksi Empat (JTSE) di Makassar, dan JORR W1 Kebon Jeruk, Jakarta.

1.1.2 PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk (CMNP)

CMNP pada awal pendiriannya 13 April 1987 adalah sebuah konsorsium, terdiri dari beberapa Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan perusahaan swasta nasional yang bergerak dibidang infrastruktur, khususnya pada bidang jalan tol dan bidang terkait lainnya. Seiring dengan tuntutan ekspansi usaha, CMNP telah

berubah statusnya menjadi perusahaan terbuka sejak 10 Januari 1995 dengan sebagian besar kepemilikan sahamnya kini dimiliki oleh masyarakat. Berdirinya CMNP membuka era baru kemitraan masyarakat dan swasta dalam pengusahaan jalan tol.

Saat ini CMNP memiliki tiga anak perusahaan yang semuanya bergerak pada sektor jalan tol. Anak perusahaan CMNP yaitu :

1. PT Citra Margatama Surabaya (CMS)
2. PT Citra Waspphutowa (CW)
3. PT Global Network Investindo (GNI)

1.1.3 PT Jasa Marga (Perseroan) Tbk (JSMR)

Melalui Peraturan Pemerintah No. 04 Tahun 1978, pada tanggal 01 Maret 1978 Pemerintah mendirikan PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Tugas utama Jasa Marga adalah merencanakan, membangun, mengoperasikan dan memelihara jalan tol serta sarana kelengkapannya agar jalan tol dapat berfungsi sebagai jalan bebas hambatan yang memberikan manfaat lebih tinggi daripada jalan umum bukan tol.

Pada awal berdirinya, Perseroan berperan tidak hanya sebagai operator tetapi memikul tanggung jawab sebagai otoritas jalan tol di Indonesia. Hingga tahun 1987 Jasa Marga adalah satu-satunya penyelenggara jalan tol di Indonesia yang pengembangannya dibiayai Pemerintah dengan dana berasal dari pinjaman luar negeri serta penerbitan obligasi Jasa Marga dan sebagai jalan tol pertama di Indonesia yang dioperasikan oleh Perseroan. Pada akhir dasawarsa tahun 80-an Pemerintah Indonesia mulai mengikutsertakan pihak swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan jalan tol melalui mekanisme *Build, Operate and Transfer* (BOT).

Jasa Marga saat ini memiliki usaha dibidang jalan tol maupun non tol. Adapun bidang pengembangan usaha non tol yang dilaksanakan Perseroan adalah:

1. Pengembangan properti pada koridor jalan tol, antara lain pengembangan area Properti dan Tempat Istirahat dan Pelayanan.
2. Pengembangan jasa yang memanfaatkan aset perseroan, antara lain penyewaan lahan untuk iklan dan utilitas serta jasa pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol.

1.2 Latar Belakang Penelitian

Menurut Grigg, profesor ahli teknik sipil dan teknik lingkungan dari CSU, infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1988). Secara umum, infrastruktur berarti segala bentuk prasarana berwujud fisik yang digunakan untuk menopang berjalannya kegiatan masyarakat sehingga dapat menekan inefisiensi dari aktivitas masyarakat dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. (www.aburizalababil.blogspot.com/)

Perkembangan infrastruktur di Indonesia sendiri memang termasuk lambat bila dibandingkan dengan negara-negara lainnya, contohnya saja dalam hal jalan tol. Indonesia baru memiliki jalan tol sepanjang 784 km sedangkan Malaysia sudah memiliki jalan tol sepanjang 3000 km. Namun bukan berarti bahwa pembangunan infrastruktur di Indonesia tidak akan mengalami perkembangan yang signifikan. Pemerintah sudah merencanakan untuk beberapa tahun kedepan proyek jalan tol baru yang akan membutuhkan dana pembangunan yang sangat besar.

Beberapa diantaranya yaitu proyek pembangunan tol jembatan Selat Sunda sepanjang 27,4 km yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera. Walaupun dengan jarak yang tidak terlalu jauh, namun biaya pembangunan tol ini sangat besar dengan estimasi anggaran sebesar US\$ 25 miliar atau sekitar 225 triliun rupiah dengan konstruksi awal pada tahun 2015. Proyek pembangunan jalan tol Pekanbaru-Kandis-Dumai yang akan menghubungkan Pekanbaru dengan kota industrinya, Dumai yang menghasilkan minyak kelapa sawit, karet, dan kelapa. Panjang jalan tol ini 135 km dengan estimasi anggaran sebesar US\$ 1,8 miliar atau sekitar 16,2 triliun rupiah dengan biaya pembangunan sebesar US\$ 1,7 miliar dan biaya pembebasan lahan sebesar US\$ 97,44 juta.

Lalu ada proyek pembangunan jalan tol Serpong-Balaraja yang sangat dibutuhkan karena begitu cepatnya perkembangan di kawasan sekitar Tangerang. Tol baru ini akan menghubungkan tol Jakarta-Serpong dan tol Tangerang-Merak sehingga kawasan selatan Jakarta ini bisa saling terhubung. Panjang jalan tol ini

adalah 36,3 km dengan total investasi sekitar US\$ 866 juta atau sekitar Rp 7,8 triliun. Rinciannya, sebesar US\$ 687 juta untuk pembangunan jalan tol dan US\$ 179 juta untuk pembebasan lahan. Dan masih ada empat proyek jalan tol lainnya di Pulau Jawa, Sumatera dan Kalimantan yang akan menelan biaya hingga ratusan triliun rupiah. (www.forum.detik.com)

Pembangunan infrastruktur di Indonesia masih akan lebih banyak lagi dimasa yang akan datang, termasuk didalamnya yaitu pembangunan bandara, pelabuhan dan banyak fasilitas umum lainnya. Saat ini di Indonesia tercatat ada tiga perusahaan yang bersifat terbuka atau *go public* yang bergerak dibidang jasa sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi dengan sub sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI). Tiga perusahaan tersebut bergerak pada bidang pembangunan infastruktur dengan sektor usaha yang dominan di jalan tol. Tiga perusahaan tersebut yaitu; PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk, PT Jasa Marga (Persero) Tbk, dan PT Nusantara Infrastructure Tbk.

Selain melakukan pembangunan jalan tol, perusahaan-perusahaan tersebut juga melakukan pembangunan lainnya dibidang infrastruktur seperti PT Jasa Marga (Persero) Tbk yang juga memiliki usaha lain non tol yaitu pengembangan properti pada koridor jalan tol dan pengembangan jasa yang memanfaatkan aset perseroan. Lalu PT Nusantara Infrastructure Tbk yang bergerak dibidang non tol seperti sektor air, sektor energi dan sektor pelabuhan. Namun, sektor usaha yang paling dominan dan berperan penting bagi perusahaan serta menjadi prioritas perusahaan adalah sektor usaha jalan tol.

Meskipun tergolong lambat pada pembangunannya, namun emiten pengelola jalan tol menghasilkan total laba bersih pada semester 1 2012 sebesar 1,12 triliun rupiah, naik 32% dari semester 1 2011 sebesar 849 miliar rupiah. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan dari sektor ini masih menjanjikan bagi perusahaan-perusahaan yang terlibat didalamnya. (www.akses.ksei.co.id)

Berikut ini adalah tabel laba bersih dari perusahaan-perusahaan jasa sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi dengan sub sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) :

Tabel 1.1
Persentase Laba Bersih Perusahaan Tahun 2008-2012
(Dalam Miliar Rupiah)

Perusahaan	Tahun	Lab a Bersih	% Kenaikan (Penurunan) Lab a Bersih
Jasa Marga	2008	707,797	-
	2009	992,694	41
	2010	1,193,486	20,2
	2011	1,339,461	12,31
	2012	1,602,090	19,6
Nusantara Infrastructure	2008	6,385	-
	2009	(41,791)	(754,51)
	2010	(34,479)	(17,5)
	2011	(27,865)	(19,18)
	2012	48,163	272,84
Citra Marga Nusaphala Persada	2008	72.442	-
	2009	69.097	(4,62)
	2010	298.263	331,66
	2011	352.941	18,33
	2012	385.522	9,23

Sumber : Laporan keuangan perusahaan, data diolah.

Dari tabel 1.1 terlihat bahwa perusahaan Nusantara Infrastructure memiliki kinerja keuangan yang paling kurang baik dibandingkan dengan dua perusahaan lainnya. Terbukti dari perusahaan yang terus mengalami kerugian setiap tahunnya. Sedangkan Jasa Marga dan Citra Marga Nusaphala Persada terlihat memiliki kinerja yang baik, terlihat dari konsistensi menghasilkan laba meskipun laba yang dihasilkan bersifat fluktuatif.

Keuangan Nusantara Infrastructure masih merugi akibat terbebani lonjakan beban usaha dan sepiunya proyek baru. Perusahaan infrastruktur ini berniat mengurangi beban utang mereka. Utang tersebut merupakan kewajiban tiga anak perusahaan Nusantara Infrastructure. Berdasarkan laporan keuangan perseroan semester I 2011, utang emiten berkode META ini mempunyai utang bank mencapai Rp 750 miliar kepada Bank Mega sebesar Rp 715 miliar dan Bank Syariah Mega sebesar Rp 34 miliar. Utang pada 2008 itu bertenor delapan tahun dengan bunga mengambang (*floating*) 12%.

Hal ini yang menyebabkan adanya kerugian pada kinerja laporan keuangan perusahaan di tahun 2008. Dari laporan keuangan perseroan semester I 2011 beban utang yang harus ditanggung perseroan mencapai 50% dari pendapatan. Hal tersebut, sangat memberatkan perseroan sehingga mengerus laba perseroan. (www.marketnewsdaily.blogspot.com)

Seiring dengan berjalannya waktu, bila kinerja perusahaan tidak ditingkatkan dan terus mengalami penurunan laba bahkan mengalami kerugian yang besar dan terus menerus, bisa dipastikan bahwa perusahaan akan dapat mengalami *financial distress* yang bila tidak diketahui dari awal akan mengarah pada kebangkrutan perusahaan. Tidak ada perusahaan yang ingin bangkrut, semua perusahaan tentu ingin mengalami peningkatan performa kerja dan terus berkembang serta menghasilkan laba yang besar. Kebangkrutan perusahaan dapat diprediksi dengan menganalisis laporan keuangan perusahaan.

Kebangkrutan menurut Prihantini dan Sari (2013:545) adalah suatu kondisi dimana suatu perusahaan tidak mampu lagi mengoperasikan perusahaan dengan baik karena kesulitan keuangan yang dialami sudah sangat parah. Analisis kebangkrutan dilakukan untuk memperoleh tanda-tanda awal kebangkrutan. Semakin awal tanda-tanda kebangkrutan diketahui, semakin baik bagi manajemen karena manajemen bisa melakukan perbaikan.

Analisis laporan keuangan dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan sejak dini sehingga perusahaan akan lebih siap dan mengetahui langkah apa yang harus dilakukan kedepannya. Memprediksi kebangkrutan dapat dilakukan dengan beberapa metode. Namun yang paling banyak digunakan adalah

metode Altman Z-Score yang menggunakan lima rasio keuangan dengan tingkat akurasi 80%-90% dan juga metode Springate yang menggunakan empat rasio keuangan dengan tingkat akurasi 92,5%. Kedua metode ini menggunakan *Multiple Discriminant Analysis* (MDA) yaitu dengan mengidentifikasi rasio-rasio keuangan yang menghasilkan suatu model yang dapat memprediksi perusahaan bangkrut atau tidak bangkrut (Adnan dan Arusudhana,2012:93-95).

Berdasarkan hal-hal tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul : **“Prediksi Kebangkrutan Dengan Menggunakan Metode Altman’s Z-Score dan Springate Pada Perusahaan Sub Sektor Jalan Tol, Pelabuhan, Bandara dan Sejenisnya di BEI Periode 2008-2012”**.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apakah perusahaan sub sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya yang *go public* di BEI pada periode 2008-2012 termasuk kategori *distress zone*, *gray zone* atau *safe zone* dengan metode *Altman’s Z-Score* ?
2. Apakah perusahaan sub sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya yang *go public* di BEI pada periode 2008-2012 termasuk kategori bangkrut atau tidak bangkrut dengan metode Springate ?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah disebutkan, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis perusahaan sub sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya yang *go public* di BEI pada periode 2008-2012 termasuk kategori *distress zone*, *gray zone* atau *safe zone* dengan metode *Altman’s Z-Score*.
2. Untuk menganalisis perusahaan sub sektor jalan tol, bandara, pelabuhan dan sejenisnya yang *go public* di BEI pada periode 2008-2012 termasuk kategori bangkrut atau tidak bangkrut dengan metode Springate.

1.5 Kegunaan Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat berguna dan memberikan manfaat bagi semua pihak, yaitu :

1. Aspek Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan bagi pembaca dalam bidang manajemen keuangan dan dapat berguna sebagai referensi bagi pihak yang ingin melakukan penelitian dimasa yang akan datang.

2. Aspek Praktis

a. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan dan pertimbangan bagi pihak perusahaan untuk menilai kinerja perusahaan serta sebagai peringatan dini untuk menghindari kemungkinan terjadinya kebangkrutan.

b. Bagi Investor

Hasil penelitian ini dapat digunakan bagi investor untuk melihat kinerja keuangan perusahaan dan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan untuk melakukan investasi pada perusahaan.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi penjelasan tentang tinjauan terhadap objek studi, latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini mengemukakan tentang landasan teori yang relevan dengan topik bahasan. Kajian kepustakaan harus mencakup teori-teori yang sudah baku dalam buku teks maupun temuan-temuan terbaru yang ditulis dalam jurnal, disertasi, tesis, dan skripsi yang terpercaya.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab III menjelaskan tentang pendekatan, metode, dan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis data yang dapat menjawab

atau menjelaskan masalah penelitian, meliputi uraian tentang: jenis penelitian, variabel operasional, tahapan penelitian, populasi dan sampel, pengumpulan data, uji validitas dan reabilitas, dan teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab IV hasil penelitian dan pembahasan diuraikan secara kronologis dan sistematis sesuai dengan perumusan masalah serta tujuan penelitian. Pembahasan dalam bab ini berisi hasil analisis data yang kemudian diinterpretasikan dan selanjutnya diikuti oleh penarikan kesimpulan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab V dikemukakan kesimpulan dari hasil penelitian dan saran yang diberikan untuk institusi serta penelitian lebih lanjut.