BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Negara Indonesia adalah Negara yang memiliki lautan yang sangat luas dibandingkan dengan daratan yang ada di Indonesia, dapat dibuktikan dengan dua per tiga wilayah Indonesia berupa lautan dan sisanya merupakan daratan yang tersusun dari tujuh belas ribu pulau dari Sabang sampai Merauke. Keadaan tersebut mendukung perlu adanya transportasi antar laut, guna mempermudah kegiatan-kegiatan dalam perdagangan, baik dari skala domestik maupun skala internasional. Indonesia sendiri memiliki prospek yang cerah dalam kegiatan perdagangan tersebut, karena setiap tahunnya volume ekspor dan impor memiliki kenaikan dari tahun ke tahun. (Data Consult : 2008-2009)

Indonesia merupakan Negara *small open economy* sehingga imbas dri krisis financial global sangat mempengaruhi kondisi perekonomian dalam negeri. Salah satu dampak dari krisis financial global adalah perlambatan pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2008.Pertumbuhan ekonomi Indonesia secara keseluruhan tumbuh mencapai 6,1% atau sedikit rendah dibandingkan dengan tahun 2007 mencapai 6,7%. Dampak negatif dari krisisi global, antara lain menurunya kinerja neraca pembayaran, tekanan pada nilai rupiah, dorongan pada laju inflasi (Ibnu Purna , Hamidi, Prima : 2009)

Industri pelayaran memberikan manfaat yang sangat besar bagi perdagangan yang ada di Indonesia dimana kegiatannya sendiri yaitu mengirim barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Kegiatan tersebut memberikan manfaat secara *place utility* yaitu barang yang di suatu tempat kurang bermanfaat dipindahkan ke tempat yang manfaatnya lebih besar. Semakin besar

manfaat yang didapatkan semakin besar demand yang didapatkan oleh Indonesia. (Data Consult : 2008-2009)

Perusahaan pelayaran disebut juga sebagai *Shipping Company* dan dapat disebut juga dengan istilah *Shipping Lines*. Dalam operasional tugas utama *Shipping Lines* adalah mengangkut barang dari pelabuhan awal ke pelabuhan tujuan berdasarkan instruksi pengiriman (*Shipping Instruction*) barang dari shipper. Sarana trasportasi laut dinilai paling efisien untuk melakukan jalur perdagangan domestic maupun internasional karena dapat mengangkut barang yang jumlahnya lebih banyak dibandingkan melalui udara yang kapasitasnya harus dibatasi dan tidak boleh memiliki banyak muatan, selain itu pula jalur transportasi laut tersebut harganya lebih murah dibandingkan dengan transportasi udara. Trayek pelayaran itu pula dibagi menjadi 2 yaitu trayek dengan skala domestik yang beroperasi dalam cakupan batas-batas teritorial Negara atau biasa disebut pelayaran *interinsual*. Kemudian yang berikutnya adalah pelayaran dalam skala internasional atau disebut dengan pelayaran Samudra atau *Ocean Going Shipping* atau *Intern Ocean Shipping*. Pada pelayaran internasional kegiatanya menghubungkan dua Negara atau lebih dimana dalam setiap Negara memiliki hukum internasional yang berlaku, dan urusan teknis yang mengatur tentang pelayaran internasional. (Denny Koern : 2010)

Pelayaran internasional juga sangat sensitif terhadap isu-isu global yang sangat berpengaruh terhadap pelayaran internasional. Baik itu masalah politik seperti embargo, ataupun masalah ekonomi seperti berkurangnya volume perdagangan ekspor-impor karena krisis ekonomi yang dialami Negara yang bersangkutan, hal ini telah mendapatkan perhatian yang luas dan serius dari para pemimpin dunia. Usaha-usaha untuk mengatasi krisis yang telah dilakukan dengan baik melalui kerjasama bilateral. Selain itu juga setiap Negara mengambil kebijakan domestik untuk melakukan langkah-langkah antisipatif dalam negeri mengatasi dampak krisis

keuangan global. Seiring terjadinya krisis global pada tahun 2008 yang melibatkan negara di seluruh dunia dan tidak terkecuali Negara Indonesia sebagai Negara pengekspor menjadi turun dan cenderung merugi. Sehingga Negara yang sebelumnya aktif dalam kegiatan ekspor impor barang cenderung mengurang atau bahkan menghentikan aktifitas ekspor dan impor. Akibatnya sejumlah Negara yang aktif dalam kegiatan melakukan impor menghentikan aktifitasnya dengan tujuan menggalakan industri dalam negerinya sendiri, sehingga jika ada barang yang masuk ke dalam Negara itu sendiri cenderung harganya menjadi semakin mahal, sedangkan apabila melakukan banting harga, akan sulit dikarenakan biaya operasional transportasi diperkirakan masih cukup tinggi. Karena perusahaan pelayaran sendiri sulit untuk menurunkan harga transportasi dikarenakan biaya pokok transportasi yang semakin tinggi dan yang mengakibatkan perusahaan pelayaran merugi, dan cenderung menutup perusahaan tersebut. (Data Consult : 2008-2009)

Sejak diterapakannya asas cabotage, pelaku industry pelayaran nasional terutama yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) gencar berekspansi. Asas cabotage memang mewajibkan aktivitas pengangkutan batu bara dan migas dalam negeri menggunakan kapal berbendera Indonesia. Sejumlah Industri pelayaran melakukan penetrasi melalui penambahan armada kapal baru, akuisisi perusahaan-perusahaan pelayaran hingga pembentukan perusahaan patungan. Bukan sekedar itu, beberapa perusahaan pelayaran di tanah air mulai berusaha menyeimbangkan rasio keuangannya melalui restrukturisasi utang-tangnya. Setelah babak belur dihantam krisis keuangan global 2008 Bursa Efek Indonesia (BEI) mencatat sebesar 16 perusahaan terbuka yang masuk dalam kelompok transportasi , dimana Sembilan diantaranta bergerak di bidang pelayaran. Langkah restrukturisasi maupun ekspansi tahun ini dinilai tepat, seiring terus meningkatnya harga komoditas seperti batu bara dan minyak bumi di pasar internasional.

Kenaikan ini secara tidak langsung berdampak pada kinerja industrinya, termasuk jasa pelayaran batu bara, minyak dan gas. (FA : 2011)

Secara ekonomi tujuan diberlakukan *Asas Cabotage* adalah untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia, dengan memberikan kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dan lokal. Peraturan ini dapat meningkatkan produksi kapal dalam negeri karena seluruh kapal yang berlayar di perairan tanah air harus berbendera Indonesia. Melihat potensi bisnis angkutan kapal di Indonesia, maka keempat perusahaan emiten tersebut berani untuk masuk dalam bursa saham. (Redaksi : 2013)

Dengan mencatat perusahaan untuk *go public*, yang sering dikenal dengan istilah *Initial Public Offering* (IPO) maka perusahaan yang bersangkutan memiliki kewajiban untuk memenuhi syarat-syarat IPO yang sudah dirancang oleh PT Bursa Efek Indonesia, diantara lain telah melakukan kegiatan operasional dalam usaha utama (*core business*) yang sama minimal 36 bulan berturut-turut, Laporan Keuangan telah diaudit 3 tahun buku terakhir, dengan ketentuan Laporan Keuangan Auditan 2 tahun buku terakhir dan Laporan Keuangan Auditan interim terakhir (jika ada) memperoleh pendapat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP), Berdasarkan Laporan Keuangan Auditan terakhir memiliki Aktiva Berwujud Bersih (*Net Tangible Asset*) minimal Rp100 milyar, jumlah saham yang dimiliki oleh pemegang saham yang bukan merupakan Pemegang Saham Pengendali (*minority shareholders*) setelah Penawaran Umum atau perusahaan yang sudah tercatat di Bursa Efek lain atau bagi Perusahaan Publik yang belum tercatat di Bursa Efek lain dalam periode 5 hari bursa sebelum permohonan pencatatan, sekurang-kurangnya 100.000.000 saham atau 35% dari modal disetor (mana yang lebih kecil), Jumlah pemegang saham paling sedikit 1.000 pemegang saham yang memiliki rekening Efek di Anggota Bursa Efek. Setelah memenuhi kriteria-kriteria tersebut maka perusahaan tersebut sudah terdaftar pada bursa efek.

Jika calon Perusahaan Tercatat mengalami rugi usaha atau belum membukukan keuntungan atau beroperasi kurang dari 2 tahun, wajib selambat-lambatnya pada akhir tahun buku ke-2 sejak tercatat sudah memperoleh laba usaha dan laba bersih berasarkan proyeksi keuangan yang akan diumumkan di Bursa. Khusus bagi calon Perusahaan Tercatat yang bergerak dalam bidang yang sesuai dengan sifatnya usahanya memerlukan waktu yang cukup lama untuk mencapai titik impas (seperti: infrastruktur, perkebunan tanaman keras, konsesi Hak Pengelolaan Hutan (HPH) atau Hutan Tanaman Industri (HTI) atau bidang usaha lain yang berkaitan dengan pelayanan umum, maka berdasarkan proyeksi keuangan calon perusahaan tercatat tsb selambat-lambatnya pada akhir tahun buku ke-6 sejak tercatat sudah memperoleh laba usaha dan laba bersih. (www.idx.co.id)

Gambar 1.1.
Indonesia Stock Market Tahun 2008-2012



Di tahun 2009 bursa saham turun hingga mencapai point 1100 yang diakibatkan oleh krisis global yang berdampak pada perekonomian di Indonesia, dan pada tahun 2010, berbagai indikator ekonomi makro menunjukkan adanya perbaikan di negara besar dunia seperti Amerika Serikat, Jepang dan Eropa sekalipun masih ada beberapa negara di Eropa yang mengalami kesulitan keuangan seperti Portugis, Yunani, Irlandia dan Spanyol. Demikian juga di Indonesia

yang mengalami pertumbuhan PDB (*Product Domestic Bruto*) sebesar 6,1% pada tahun 2010. Menjelang akhir tahun 2010, optimisme pelayaran memasuki tahun 2011 yang cukup menggebu karena harapan pulihnya ekonomi dunia, dan sedikit terganggu akan kekhawatiran ancaman inflasi yang tinggi karena naiknya berbagai jenis barang pokok. (www.tradingeconomics.com).

Kinerja-kinerja saham pada industry pelayaran yang bergerak defensive disebabkan sebagian besar emiten dari industry tersebut mencatatkan beban operasional yang cukup tinggi. Jika di pasar sentiment pelayaran masih negatif terkait beban operasional, terlebih jika harga minyak naik maka semakin negatif sentimenya.(Reza Priyambada : 2013)

Prospek industri peayaran hanya permasalahan management dari masing-masing emiten. Selain itu untuk beberapa emiten pelayaran yang tercatat tersangkut utang yang terlalu besar, karena adanya krisis pada tahun 2008.Tetapi pada tahun 2012 cerahnya prospek saham perusahaan pelayaran menjadi kelanjutan dan kinerja positif sektor transportasi, khususnya angkutan berat pada tahun 2012. Apalagi saat ini banyak perusahaan yang memiliki area kerja di perairan. Namun untuk menjaga stabilitas di lantai bursa agar emiten jasa pelayaran mengelola kinerja keuangan. Kondisi ini berbeda dibandingkan dengan beberapa tahun yang lalu ketika kredit perbankan masih seret. (Ito :2013)

Agar laporan keuangan menjadi lebih berarti sehingga dapat dipahami dan dimengerti oleh berbagai pihak, perlu dilakukan analisis laporan keuangan. Hasil analisis laporan keuangan yaitu penilaian kinerja keuangan perusahaan yang akan mengidentifikasi dan memberikan informasi tentang kelemahan dan kelebihan yang dimiliki perusahaan.Penulis ingin meneliti lebih dalam tentang fenomena yang terjadi dalam industri pelayaran guna melihat kinerja management dari perusahaan pelayaran pada periode yang sudah ditentukan oleh penulis. Penelitian ini berusaha mengetahui perbandingan kinerja keuangan untuk melihat kebijakan

management yang dibuat oleh perusahaan, dengan menggunakan laporan arus kas dan analisis rasio laba. Selain itu pula membandingkan perusahaan mana yang paling baik kinerja managementnya dan perusahaan mana yang menurun kinerjanya diterbitkannya sehingga menjadi bahan pertimbangan bagi para investor guna perbaikan lebih lanjut.

Karena keterbatasan waktu dan sumber data yang dibutuhkan sehingga penulis hanya meneliti perusahaan pelayaran yang sudah *Go Public* di bursa efek Indonesia. Maka dari itu penulis mengambil sampel perusahaan *Go Public* yang khusus bergerak di bidang industri *Shipping Lines* (pelayaran). Penelitian ini akan didasarkan pada laporan keuangan periode 2008-2012 sehingga jika melihat ketersediaan data maka dipilih 3 perusahaan yang mendaftarkan diri pada bursa efek pada tahun 2011 khususnya sektor pelayaran diantara lain Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. (MBSS), Buana Listya Tama Tbk. (BULL), dan Indo Straits Tbk. (PTIS).

Dari uraian di atas, penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **"Analisis Laporan Keuangan dan Arus Kas sebagai alat Untuk Menilai Kinerja Manajemen (Studi Kasus Pada Perusahaan Mitrabahtera Segara Sejati Tbk, Buana Listya Tama Tbk, Indo Straits Tbk)."**

1.2 Identifikasi Masalah dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian diatas, maka identifikasi masalah penelitian adalah :

1. *Asas Cabotage* yang menguntungkan bagi perusahaan pelayaran di Indonesia membuat harapan baru pada perusahaan pelayaran untuk mendaftarkan dirinya pada bursa efek namun yang menjadi permasalahan pada tahun 2011 harapan pulihnya

ekonomi dunia, dan sedikit terganggu akan kekhawatiran ancaman inflasi yang tinggi karena naiknya berbagai jenis barang pokok.

2. Industri pelayaran nasional masih belum bisa bangkit sedangkan ketiga perusahaan pelayaran tersebut sudah mendaftarkan diri untuk bergabung dalam bursa efek.

1.2.2 Rumusan Masalah

Sesuai dengan identifikasi masalah yang ditemukakan di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja manajemen perusahaan setiap emiten jika dibandingkan dengan emiten yang sedang diteliti yang berada pada industri yang sama dengan menggunakan rasio likuiditas aktivitas, rasio hutang, dan rasio profitabilitas dan mengetahui emiten mana yang terbaik dan emiten mana yang kinerjanya kurang baik pada periode 2008-2012.
2. Bagaimana kinerja manajemen perusahaan setiap emiten jika dibandingkan dengan emiten yang sedang diteliti yang berada pada industri yang sama dengan menggunakan analisis arus kas dan mengetahui emiten mana yang terbaik dan emiten mana yang kinerjanya kurang baik pada periode 2008-2012.
3. Apakah kinerja manajemen dengan menggunakan *Economic Value Added (EVA)* perusahaan lebih baik dari tahun ke tahunnya.

1.3 Tujuan Penelitian dan Maksud Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini untuk memperoleh bukti empiris mengenai :

1. Untuk mengukur kinerja manajemen perusahaan dengan menggunakan rasio likuiditas, aktivitas, rasio hutang, dan rasio profitabilitas guna mengetahui emiten mana yang terbaik dan yang kurang baik pada periode 2008-2012.
2. Untuk mengukur kinerja manajemen perusahaan dengan menggunakan analisis arus kas guna mengetahui emiten mana yang terbaik dan yang kurang baik pada periode 2008-2012.
3. Untuk mengetahui kinerja manajemen pada periode 2008-2012.

1.3.2 Maksud Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan oleh penulis, adalah untuk mendapatkan bukti empiris mengenai analisis laporan keuangan dan arus kas sebagai alat untuk mengukur kinerja manajemen pada periode 2008-2012.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Praktis

1. Bagi Perusahaan

   Dengan melakukan penelitian ini diharapkan hasilnya nantinya dapat memberi masukan bagi perusahaan dalam pengambilan keputusan, perbaikan, dan juga pengembangan terhadap perusahaan yang sedang diteliti.

2. Bagi Investor

   Dapat menjadi pertimbangan dalam pengambilan keputusan oleh para investor maupun calon investor yang akan berinvestasi pada perusahaan yang bersangkutan. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan informasi untuk membantu menentukan apakah harus membeli, menahan atau menjual investasi tersebut dikarenakan perusahaan tersebut baru terdaftar pada bursa efek.

3. Pemerintah

   Penulis berharap dengan penelitian ini pemerintah dapat menetapkan kebijakan yang dapat menguntungkan perusahaan pelayaran di tengah industri yang semakin menurun dan mengetahui dampak-dampak yang mempengaruhi kinerja manajemen perusahaan pelayaran sebagai bagian dari infrastruktur nasional.

1.4.2 Kegunaan Akademis

Adapun kegunaan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Bagi Penulis

   Penulis berharap dengan melakukan penelitian ini dapat menambah pengetahuan mengenai analisis laporan keuangan sebagai alat untuk menilai kinerja manajemen perusahaan pada periode yang telah ditentukan.

2. Bagi Akademik :

   Sebagai bagian pemenuhan dan referensi atau bahan rujukan untuk menambah ilmu pengetahuan maupun untuk mengadakan penelitian lebih lanjut tentang analisis laporan keuangan dan laporan arus kas.

1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

1.5.1 Lokasi Penelitian

Dengan memperoleh data sekunder melalui *Capital Market Center* (CMC) YPKP yang berlokasi di Jl. PHH Mustopa No. 68 Bandung.

1.5.2 Waktu Penelitian

Penelitin ini dilakukan mulai pada bulan Februari 2011 sampai dengan selesai.

Tabel 1.1
Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Februari 2013				Maret 2013				April 2013				Mei 2013				Juni 2013				Juli 2013			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	**Pra Survei :** a. Persiapan Judul																								
	b. Persiapan teori																								
	c. Pengajuan Judul																								
	d. Mencari Perusahaan																								
2	**Usulan Penelitian:** a. Penulisan UP																								
	b. Bimbingan UP																								
	c. Seminar UP																								
	d. Revisi UP																								
3	Pengumpulan Data																								
4	Pengolahan Data																								
5	**Penyusunan Skripsi:** a.Bimbingan Skripsi																								
	b. Sidang Skripsi																								
	c. Revisi Skripsi																								
	d.Pengumpulan draft skripsi																								