BAB I

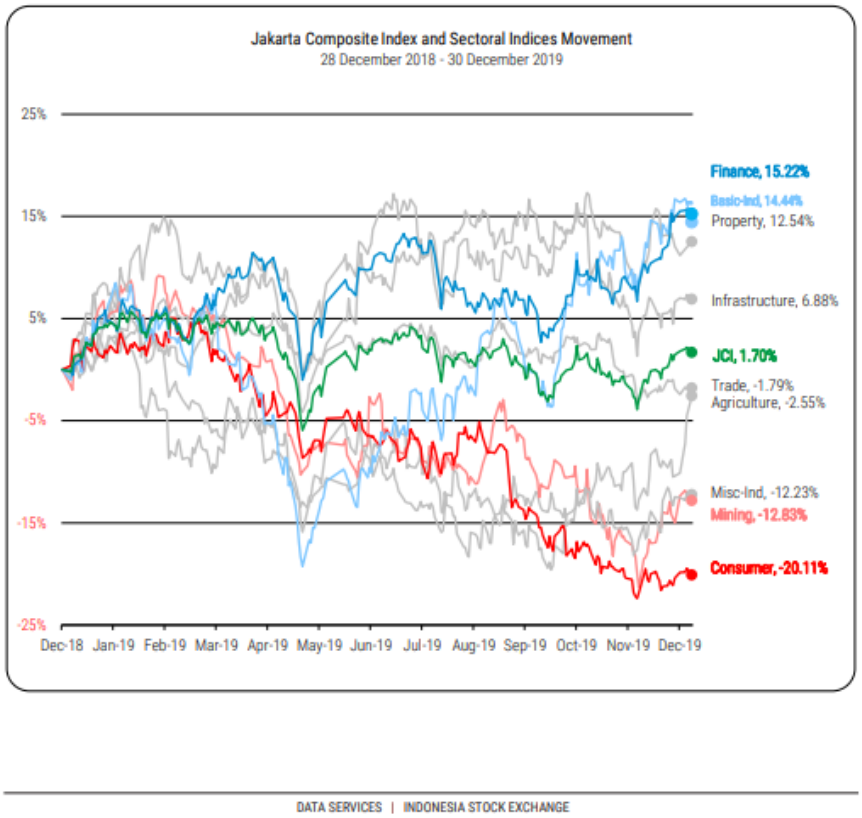
PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Dengan adanya perkembangan ekonomi serta kemajuan teknologi saat ini akan mengakibatkan perubahan dalam dunia bisnis. Transformasi yang terjadi tersebut akan berdampak pada persaingan seluruh pelaku bisnis yang bergerak di dalamnya seperti persaingan antar perusahaan, manajemen, pemerintah, bahkan investor. Persaingan yang terjadi merupakan hal yang wajar terjadi, mengingat persaingan yang ada dapat membawa dampak positif bagi perusahaan yang bertahan dan membawa dampak negatif bagi perusahaan yang tidak kuat menghadapinya. Dampak positif adanya persaingan bisnis adalah perusahaan yang memenangkan persaingan dapat memperoleh keuntungan yang besar sebagai modal untuk mempertahankan perusahaan mereka beberapa periode ke depan. Sedangkan dampak negatifnya bagi perusahaan yang kalah ialah keluarnya biaya yang banyak sehingga perusahaan harus menanggung biaya tersebut. Bagi perusahaan yang tidak dapat menanggung biaya yang telah dikeluarkan akan mengakibatkan perusahaan mengalami kebangkrutan atau pun *financial distress*. Ketika biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan lebih besar dibandingkan tingkat pengembaliannya, maka perusahaan dapat dikatakan memasuki tahap *financial distress* atau kesulitan/tekanan keuangan (Septiani & Dana, 2019).

Perusahaan yang sebelumnya dinilai sehat secara keuangan masih dapat berpotensi memasuki tahap *financial distress* beberapa periode ke depan. Menurut Cinantya & Merkusiwati (2021) kesulitan keuangan tidak hanya dilihat dari seberapa ruginya perusahaan, tetapi dapat dilihat dari beberapa poin penting lainnya seperti faktor internal perusahaan yang berpengaruh terhadap *financial distress* yaitu masalah likuiditas, rasio *leverage*, dan ukuran perusahaan. Selain faktor internal perusahaan, faktor eksternal seperti *corporate governance* yang diterapkan oleh suatu perusahaan juga berpengaruh terhadap kondisi *financial distress* yang terjadi.

Salah satu sektor yang penting dalam membangun ekonomi Indonesia adalah sektor transportasi dan logistik. Permintaan dari pasar domestik akan jasa transportasi darat, udara, serta laut masih cukup besar hingga menjadikannya sebagai sektor paling berpeluang untuk investasi (R. Effendi, 2018). Hal ini didukung dengan pernyataan dari Kementerian Investasi (2019) bahwa tingkat pertumbuhan sektor transportasi dan logistik termasuk yang terbesar dibanding sektor lainnya. Kementerian Investasi menjelaskan bahwa faktor yang menjadi ketertarikan investor asing salah satunya adalah pembangunan infrastruktur yang memadai. Pernyataan tersebut didukung dengan grafik pertumbuhan sektoral sebagai berikut.

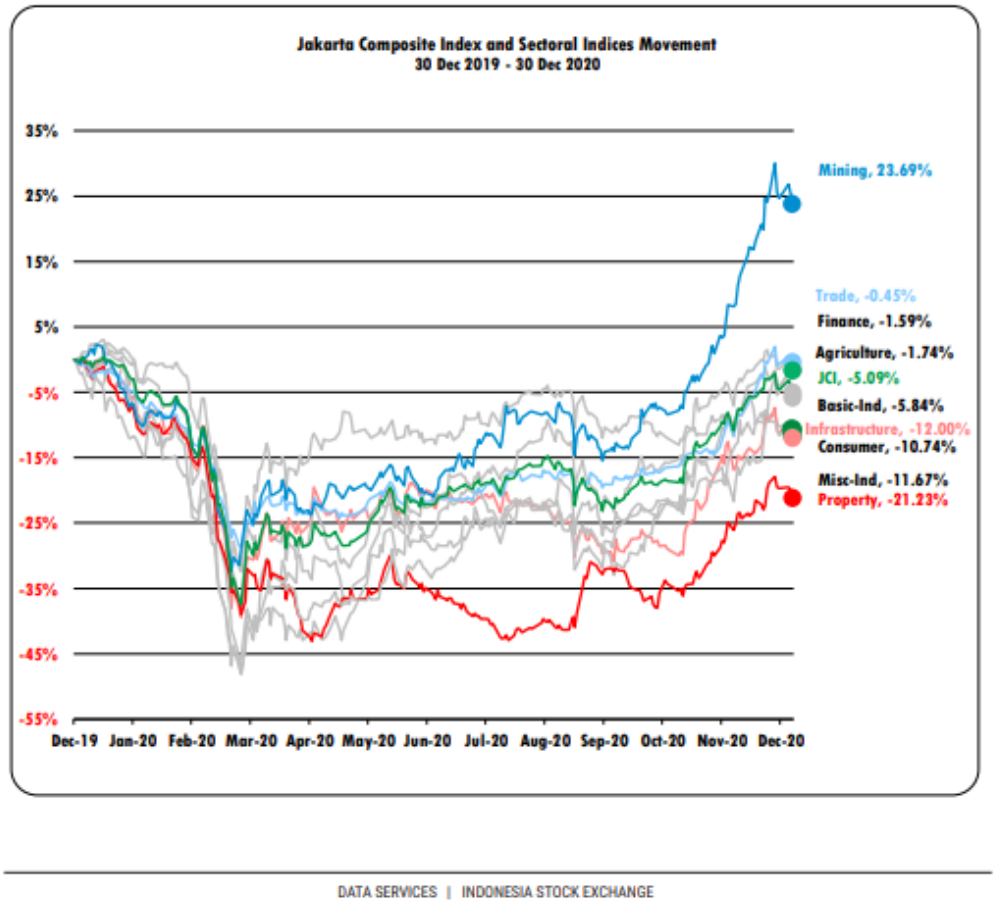


Gambar 1. Grafik Pertumbuhan Sektoral Tahun 2019

Sumber: www.idx.co.id

Terlihat bahwa sektor infrastruktur, transportasi dan logistik merupakan sektor dengan pertumbuhan tertinggi keempat dengan pertumbuhan setelah sektor *basic industry*, *finance*, dan *property real estate*. Pertumbuhan pada sektor transportasi dan logistik sendiri pada tahun 2019 sebesar 6,88% sehingga dapat

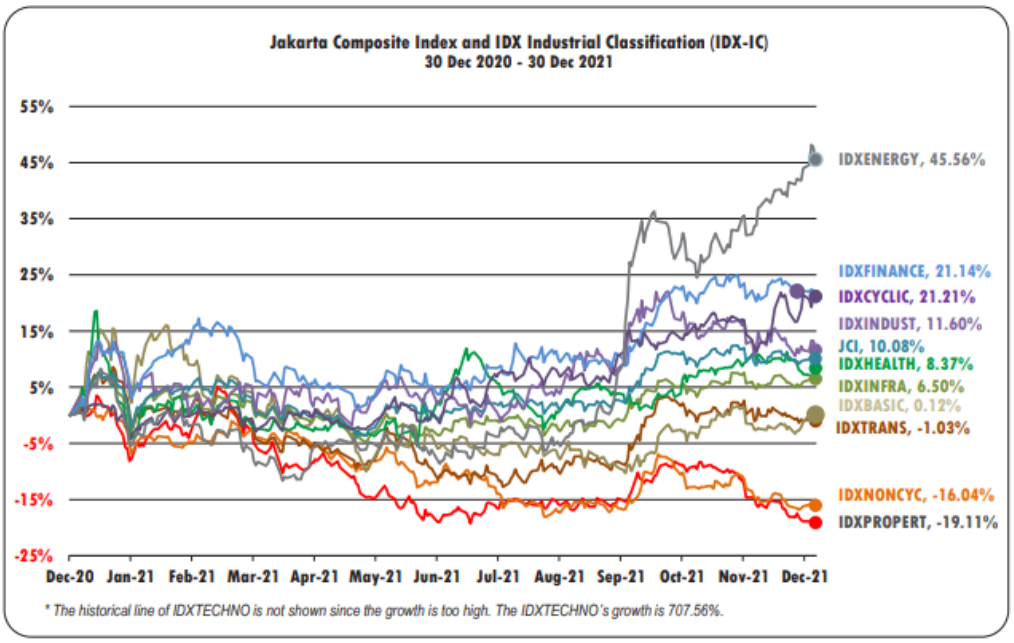
dikatakan bahwa sektor ini memang layak untuk dijadikan peluang investasi. Tetapi ketika memasuki tahun 2020, pertumbuhan sektor infrastruktur, transportasi dan logistik mengalami perubahan sebagai berikut.



Gambar 2. Grafik Pertumbuhan Sektoral Tahun 2020

Sumber: www.idx.co.id

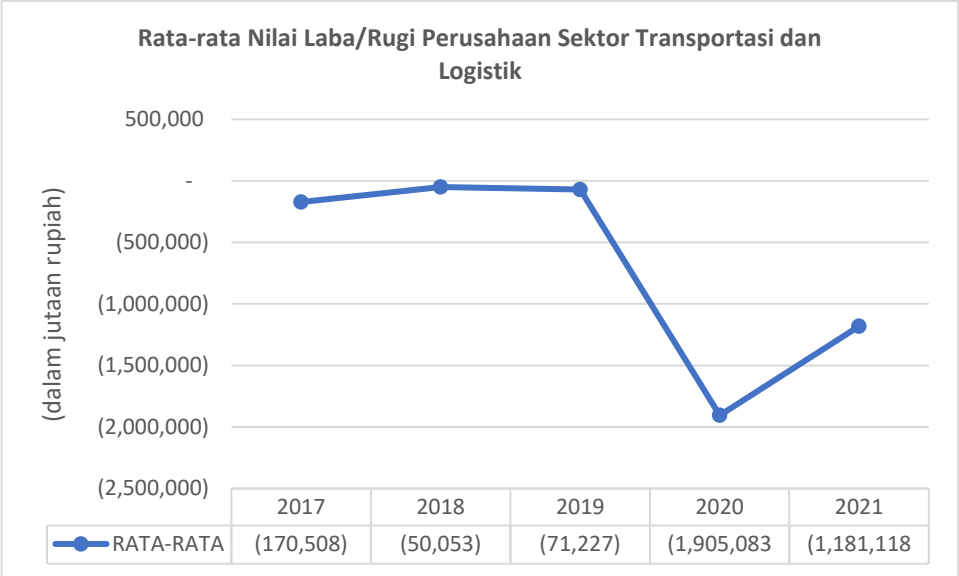
Pada tahun 2020 sektor infrastruktur, transportasi dan logistik mengalami penurunan pertumbuhan hingga -12,00% di mana hal ini terjadi akibat adanya pandemi covid-19 dan kebijakan pemerintah yaitu Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang terjadi. Akibatnya pertumbuhan sektor transportasi dan logistik menurun. Walaupun begitu, sektor transportasi dan logistik pada tahun 2021 mengalami kenaikan yang digambarkan pada grafik berikut.



Gambar 3. Grafik Pertumbuhan Sektoral Tahun 2021

Sumber: www.idx.co.id

Dilihat dari grafik di atas, sektor transportasi dan logistik mengalami kenaikan pada tahun 2021 menjadi sebesar -1,03%. Meskipun mengalami kenaikan, sektor tersebut belum menyatakan pertumbuhan yang positif. Tentunya hal ini dikarenakan dampak dari pandemi covid-19 yang masih berlanjut. Selain itu, penyebab turunnya pertumbuhan sektor transportasi dan logistik juga dikarenakan sektor ini mudah goyang akan isu-isu yang beredar di masyarakat, adanya masalah perekonomian, serta faktor lainnya yang terjadi secara internasional dan nasional (Ari, 2017). Hal ini dapat terlihat dari rata-rata nilai laba/rugi perusahaan yang ada di sektor transportasi dan logistik periode 2017-2021.



Gambar 4. Grafik rata-rata nilai laba/rugi perusahaan sektor transportasi dan logistik periode tahun 2017-2021

Sumber : www.idx.co.id (data diolah)

Terlihat dari grafik di atas, dapat diketahui bahwa rata-rata nilai laba/rugi perusahaan transportasi dan logistik mengalami pergerakan yang fluktuatif tetapi cenderung mengalami penurunan tanpa adanya nilai yang positif. Pada tahun 2017, rata-rata kerugian perusahaan sektor transportasi dan logistik sebesar Rp171,18 miliar dan pada tahun berikutnya mengalami penurunan kerugian menjadi sebesar Rp50,01 miliar. Lalu pada dua tahun berikutnya, rata-rata perusahaan sektor transportasi semakin menurun menjadi sebesar Rp71,60 miliar pada tahun 2019 dan Rp1,91 triliun pada tahun 2020 dikarenakan pandemi covid-19. Selanjutnya pada tahun 2021 rata-rata nilai laba/rugi sektor transportasi dan logistik mengalami kenaikan dan kerugian berhasil ditekan hingga ke angka Rp1,18 triliun. Hal ini disebabkan oleh perkembangan *e-commerce* di Indonesia yang akhirnya mengakibatkan kenaikan efisiensi di sektor transportasi dan logistik (Sugianto, 2021).

Berdasarkan data pergerakan pertumbuhan sektoral dan rata-rata laba rugi perusahaan sektor transportasi dan logistik, dapat menjadi gambaran bahwasannya sektor ini sedang mengalami penurunan pertumbuhan. Hal ini dapat menjadi indikator bahwa kepercayaan investor atas investasinya di sektor tersebut berkurang. Investor merasa tidak puas dengan kinerja perusahaan selama periode tersebut sehingga ada kemungkinan investor akan beralih ke sektor lainnya yang

dirasa lebih menguntungkan. Menimbang bahwa pentingnya sektor ini bagi perekonomian Indonesia, maka perlu diketahui bagaimana potensi perusahaan sektor transportasi dan logistik yang mengalami kesulitan keuangan agar dapat menilai bagaimana kesehatan keuangan perusahaan sektor tersebut.

Tabel 1. Laporan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Mengalami Kerugian Selama Periode 2017-2021 (disajikan dalam jutaan rupiah)

EMITEN	Laba (Rugi) Neto Tahun Berjalan				
	2017	2018	2019	2020	2021
BLTA	(119,414)	78,962	(12,187)	(11,583)	64,653
CMPP	(512,961)	(907,025)	(157,369)	(2,754,590)	(1,651,501)
IATA	(92,087)	(105,472)	(72,176)	(97,460)	(66,841)
LRNA	(38,483)	(29,874)	(6,857)	(43,027)	(17,760)
MIRA	(20,051)	591	(3,222)	(18,218)	(8,764)
SDMU	(37,800)	(30,796)	(36,224)	(43,293)	(8,830)
TAXI	(492,102)	(836,820)	(276,073)	(53,222)	(33)

Sumber : www.idx.co.id (data diolah)

Apabila dilihat dari tabel 1, BLTA dan MIRA yang merupakan perusahaan di bidang jasa pengantaran dan logistik mengalami keuntungan pada tahun 2018, masing-masing sebesar Rp78,96 miliar dan Rp591 juta. Kementerian Investasi (2019) menjelaskan bahwa pada tahun 2018, sektor logistik mengalami kenaikan yang terbesar dibanding sektor lainnya. Hal ini diperkuat dengan bukti bahwa volume bisnis di sektor logistik meningkat sebesar Rp797,3 triliun dan berkontribusi sebesar 5.37% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2018. Hal tersebut tentu dipengaruhi juga oleh meningkatnya permintaan dan ketertarikan asing di bidang logistik dan jasa pengantaran pada tahun 2018. Pada tahun 2021, BLTA mengalami keuntungan sebesar Rp64,65 miliar dikarenakan BLTA melakukan peremajaan dan penambahan armada kapal yang berhasil menekan biaya *docking* mereka. Sedangkan MIRA berhasil menekan kerugian mereka ke angka Rp8,76 miliar dikarenakan perbaikan kinerja *bottom line* sepanjang tahun 2021 hingga meningkatkan efisiensi perusahaan.

Di bidang yang sama sebagai jasa pengantaran dan logistik, SDMU berbanding terbalik dengan BLTA dan MIRA. Pada tahun 2017 SDMU mengalami kerugian sebesar Rp37,80 miliar dan pada tahun 2018 tetap mengalami kerugian

sebesar Rp30,79 miliar. Pada tahun 2018 SDMU mengalami kemerosotan saham sebesar 89% dari capaian harga sahamnya pada tahun lalu. Hal ini dikarenakan utang SDMU yang menumpuk akan jatuh tempo sebentar lagi, tetapi manajemen belum bisa membayarnya sesuai tenggat waktu (Ridwan, 2019). Pada tahun 2019 dan tahun 2020 SDMU terus mengalami kerugian, masing-masing sebesar Rp36,22 miliar dan Rp43,29 miliar dengan permasalahan yang sama. Selanjutnya pada tahun 2021 SDMU berhasil menekan kerugian mereka hingga Rp8,83 miliar. Hal ini dikarenakan SDMU telah lolos dari gugatan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) yang dilakukan oleh Jati Sejati Investment. Pencabutan gugatan ini direspon baik oleh investor sepanjang tahun 2021 (Gumilar, 2021).

Selanjutnya CMPP dan IATA yang bergerak di bidang transportasi udara mengalami kerugian secara terus menerus dari tahun 2017 hingga tahun 2020. Pada tahun 2017 CMPP dan IATA masing-masing mengalami kerugian sebesar Rp512,96 miliar dan Rp92,08 miliar. Lalu pada tahun 2018 kedua perusahaan tersebut masih mengalami kerugian dan berhasil ditekan pada tahun 2019. Menurut Pink (2020) jumlah penumpang transportasi udara pada bulan desember tahun 2019 meningkat sebesar 5,26% dibanding bulan sebelumnya. Sehingga dapat diketahui alasan mengapa CMPP dan IATA dapat menekan kerugian mereka di tahun 2019 masing-masing hingga Rp157,36 miliar dan Rp72,17 miliar. Selanjutnya pada tahun 2021 CMPP dan IATA berhasil menekan kerugian mereka pada tahun 2020 yang dikarenakan covid-19 hingga masing-masing sebesar Rp1,65 triliun dan Rp66,84 miliar. CMPP sendiri berhasil meningkatkan efisiensi mereka selama pandemi dan bekerja sama bersama UMKM pada bidang logistik pengantaran sepanjang tahun 2021 (Elvira, 2021). Sedangkan IATA berhasil menekan kerugian dikarenakan pengumuman perusahaan yang berpindah sektor ke ranah energi dan pertambangan pada akhir tahun 2021.

Berikutnya perusahaan yang bergerak di bidang transportasi darat yaitu LRNA dan TAXI. Sama halnya seperti CMPP dan IATA, LRNA dan TAXI mengalami kerugian di tahun 2017 dan 2018 lalu berhasil menekan kerugian mereka pada tahun 2019 hingga masing-masing sebesar Rp6,85 miliar dan Rp276,07 miliar. Berdasarkan redaksi dari Lingga & Jatmiko (2019), diketahui bahwa pada tahun 2019 peminat transportasi darat dan laut meningkat lebih pesat

dibandingkan tahun sebelumnya. Walaupun begitu, kerugian dari LRNA dan TAXI mengalami kenaikan pada tahun 2020 menjadi sebesar Rp43,02 miliar dan Rp53,22 miliar. Hal ini membuat kerugian tahun 2020 LRNA menjadi lebih besar 44,02% dibanding kerugian pada tahun 2018, hal ini tentu disebabkan oleh virus covid-19. Pada tahun 2021, LRNA dan TAXI sama-sama berhasil menekan kerugian mereka masing-masing sebesar Rp17,76 miliar dan Rp33 juta. Hal ini disebabkan karena kedua perusahaan meningkatkan efisiensi perusahaannya dengan menutup beberapa armada yang dianggap tidak diminati masyarakat dan memperkuat infrastruktur yang telah ada demi kenyamanan masyarakat.

Penjelasan ini dapat membuktikan bahwa kemungkinan perusahaan sektor transportasi dan logistik sedang mengalami kesulitan keuangan yang diakibatkan oleh beberapa hal, seperti kondisi ekonomi dari luar perusahaan serta penurunan kinerja keuangan perusahaan selama beberapa periode. Untuk mengetahui gambaran tentang bagaimana kinerja keuangan umumnya dapat smenggunakan beberapa analisis rasio keuangan seperti rasio likuiditas, *leverage*, aktivitas, atau rasio profitabilitas. Menurut Christon Simanjuntak et al., (2017) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa rasio likuiditas, aktivitas, dan profitabilitas berpengaruh negatif sehingga rasio keuangan tersebut tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*. Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, perusahaan memerlukan model yang mengambil beberapa rasio dan mengevaluasi performa keuangan perusahaan yang dikenal sebagai model prediksi *financial distress* (Kadim & Sunardi, 2018). Model tersebut dapat mempermudah analisis untuk mengetahui apakah perusahaan sedang mengalami tahap *financial distress* atau tidak.

Terdapat beberapa model analisis dan perhitungan prediksi *financial distress* yang dikembangkan oleh beberapa peneliti. Ada beberapa peneliti mengembangkan model prediksi dengan cara menambah atau mengurangi variabel dari rasio keuangan yang dipakai pada model Altman 1968. Hingga terciptanya beberapa model baru selain Altman yang paling sering digunakan seperti Model Altman Modifikasi, Model Springate, dan Model Zmijewski. Adapun model yang paling jarang digunakan oleh peneliti seperti Model Fulmer, Model Grover, dan Model Taffler. Keenam model tersebut termasuk ke dalam jenis *Model Discriminant*

Analysis (MDA). Setiap model prediksi *financial distress* sudah pasti memiliki tingkat akurasi yang berbeda-beda (Kusumaningrum, 2021). Perbedaan penggunaan rasio keuangan serta hasil tingkat akurasi setiap model dapat dijadikan pertimbangan bagi perusahaan atau pihak lainnya agar dapat menghasilkan prediksi dengan nilai yang terbaik.

Berdasarkan hasil akhir dari penelitian Farha (2022), Indriyanti (2019), dan Kusumaningrum (2021), Model Grover menghasilkan tingkat akurasi yang lebih tinggi dibandingkan Model Fulmer dan Model Taffler yang diteliti. Sehingga Model Grover sangat cocok untuk diaplikasikan dalam memprediksi perusahaan yang sedang mengalami *financial distress*. Masing-masing persentase tingkat akurasi Model Grover yang dihasilkan dari penelitiannya adalah sebesar 96%, 76,67%, dan 82%. Pada penelitian oleh Putri & Werastuti (2021), dengan membandingkan Model Fulmer dan Grover, disimpulkan bahwa Model Fulmer menghasilkan persentase prediksi lebih besar dengan nilai sebesar 84,68% dibandingkan Model Grover yang hanya menghasilkan persentase sebesar 78,23%. Selanjutnya hasil penelitian menurut Gunawan (2021) serta Masdiantini & Warasniasih (2020), menyebutkan bahwa Model Taffler lebih baik untuk memprediksi *financial distress* dikarenakan hasil persentase prediksi yang lebih tinggi dibanding model lainnya.

Dari hasil penelitian sebelumnya, dapat diketahui bahwa Model Fulmer, Model Grover, serta Model Taffler menghasilkan persentase hasil prediksi yang cukup tinggi. Tetapi penelitian dari berbagai sumber menunjukkan bahwa terdapat perbedaan dari hasil persentase dan tingkat akurasi masing-masing model. Selain itu ketiga model ini juga jarang digunakan oleh peneliti dalam memprediksi *financial distress*. Adanya pandemi yang terjadi pada tahun 2020 menyebabkan rata-rata laba/rugi perusahaan sektor transportasi dan logistik anjlok, walaupun pemerintah sudah berusaha mengurangi kerugian dengan cara memberikan subsidi dan pembebasan biaya di setiap sub sektor transportasi dan logistik pada tahun 2020. Dengan adanya fenomena tersebut dapat menjadi indikasi bahwa sektor transportasi dan logistik sedang mengalami kesulitan keuangan. Sehingga peneliti membuat penelitian berjudul **"Analisis Perbandingan Tingkat Akurasi Model *Financial Distress* Pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik".**

I.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan, terdapat masalah yang akan diteliti di antaranya:

1. Apakah terdapat perbedaan hasil prediksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik jika menggunakan model Fulmer, model Grover, serta model Taffler selama periode tahun 2017-2020?
2. Berapa besar tingkat akurasi dari model Fulmer, model Grover, dan model Taffler dalam memprediksi *financial distress* yang terjadi pada perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode tahun 2017-2020?

I.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui perbedaan hasil prediksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik menggunakan model Fulmer, model Grover, dan model Taffler selama periode tahun 2017-2020.
2. Untuk mengetahui besarnya tingkat keakuratan dari model Fulmer, model Grover, dan model Taffler pada perusahaan sektor transportasi dan logistik periode tahun 2017-2020.

I.4. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk berbagai pihak, di antaranya:

1. Aspek Teoritis
    a. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan dapat menjadikan penelitian ini sebagai referensi di bidang sektor transportasi dan logistik yang sedang mengalami *financial distress*.
    b. Bagi pembaca, diharapkan penelitian ini dapat memperluas wawasan tentang cara memprediksi *financial distress* dengan menggunakan model Fulmer, model Grover, dan model Taffler.

2. Aspek Praktis
    a. Bagi perusahaan, diharapkan dapat bermanfaat sebagai informasi yang relevan dalam menganalisis model *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik.
    b. Bagi investor, diharapkan dapat bermanfaat sebagai alat analisis *financial distress* sehingga dapat menjadi pertimbangan dalam melakukan investasi atau pinjaman di perusahaan sektor transportasi dan logistik.