

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1. Latar Belakang Masalah

Dengan 17.000 pulau besar dan kecil telah menjadikan Indonesia sebuah negara kepulauan, dimana letak geografis Indonesia membentang sepanjang garis khatulistiwa dari Sabang sampai Merauke. Indonesia terdiri dari luas daratan 1.910.931,32 km², dan wilayah lautnya adalah 3.544.743,9 km², dibagi atas wilayah laut teritorial, zona ekonomi eksklusif, dan laut 12 mil, menurut data Badan Pusat Statistik. Artinya, air menutupi dua pertiga dari total luas daratan Indonesia. Akibatnya, fungsi transportasi laut, khususnya sektor maritim, sangat penting bagi perekonomian Indonesia.

Perkembangan Industri pelayaran dan perkapalan mengalami trend yang naik turun di saat pemerintah Indonesia sedang melakukan akselerasi pelaksanaan proyek Tol Laut dengan tujuan membuat Indonesia sebagai poros maritim. Jatuhnya bisnis batu bara dan harga minyak dunia menjadi dua faktor utama lesunya industri maritim. Akibat hal ini, operasi pengeboran minyak dan gas terganggu. Dalam keadaan normal, industri batu bara dan minyak dunia akan membutuhkan sejumlah besar kapal untuk mendukung operasi minyak dan gas (eMaritim.com, Desember 2016). Faktor lain yang menyebabkan lesunya industri transportasi pelayaran adalah adanya aturan atau kebijakan pemerintah, seperti yang diberlakukan oleh UU Nomor 4 Thn 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara dan revisinya, seperti UU Nomor 3 Thn 2020 yang melarang ekspor bahan mentah. Dengan adanya larangan ekspor produk minerba tersebut, maka akan mengurangi jumlah jasa angkut dari perusahaan pelayaran yang tentunya dapat mengurangi pendapatan dari perusahaan pelayaran di Indonesia. Jika situasi ini tidak segera ditangani, industri maritim Indonesia akan terpaksa menghadapi bayangan kebangkrutan.

Selain itu, adanya fluktuasi tarif dan harga kapal yang meningkat secara signifikan, industri pelayaran menjadi semakin berisiko. Perusahaan pelayaran terutama di Indonesia membutuhkan pengendalian risiko keuangan secara hati-hati, tidak hanya terhadap tarif angkutan dan harga kapal, tetapi juga berbagai risiko

keuangan lainnya. Volatilitas harga dan siklus operasi yang tinggi menjadikan pengelolaan manajemen risiko menjadi salah satu masalah penting dalam manajemen strategis sektor logistik terutama pada industri pelayaran. Risiko ini, bila dikelola secara efektif, dapat menstabilkan arus kas yang akan memberikan dampak positif bagi bisnis pelayaran tersebut.

Industri pelayaran merupakan industri jasa yang menghasilkan pendapatan dari transportasi kargo domestik dan luar negeri serta layanan transportasi domestik dan luar negeri. Diperkirakan bahwa pasar pengiriman berhubungan dengan sekitar 90% dari volume perdagangan di seluruh dunia (Alan Branch, 2013). Global rute pelayaran telah menghubungkan negara dengan negara, serta benua melalui perdagangan dan hubungan ekonomi (Tulyakova et all, 2019). Dalam menjalankan kegiatan bisnisnya perusahaan pelayaran tidak terlepas dari penggunaan nilai tukar karena industri pelayaran merupakan salah satu industri perdagangan internasional.

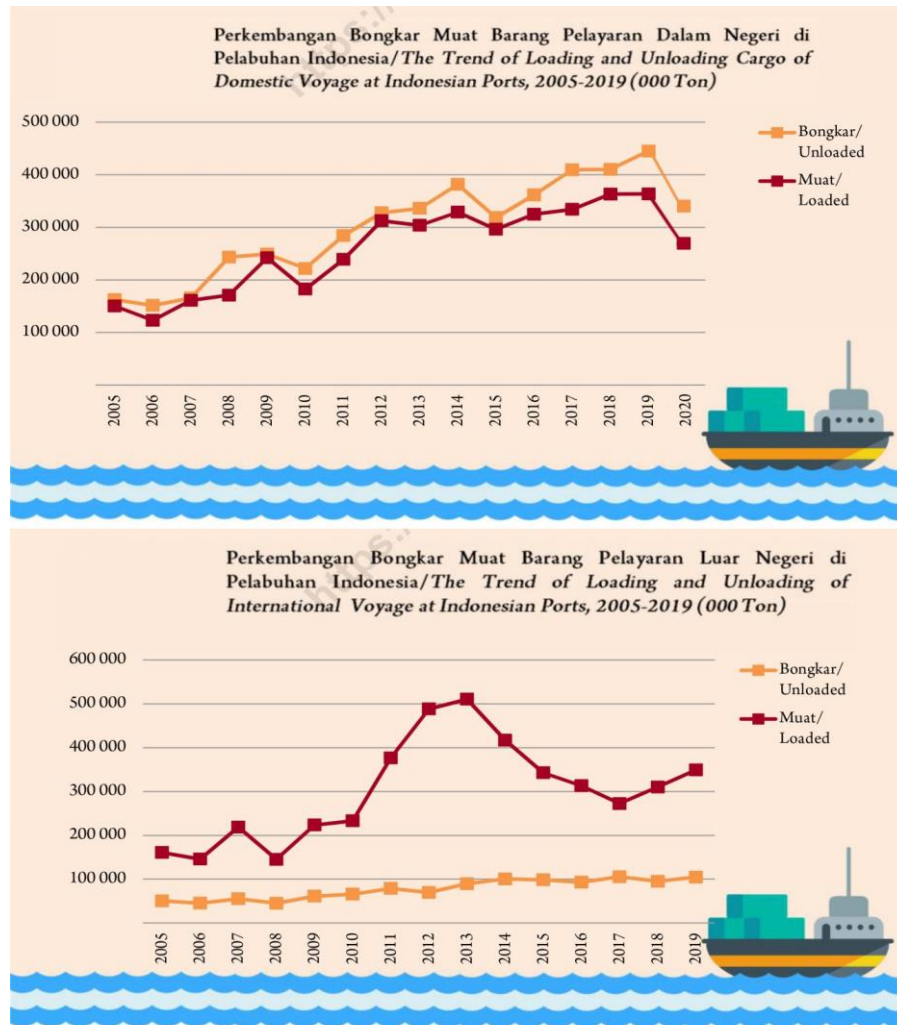
Pada industri pelayaran resiko keuangan yang muncul dari adanya fluktuasi nilai tukar menjadi masalah yang penting, dimana pembiayaan pengadaan kapal dan suku cadang bersumber dari luar negeri, sehingga perubahan kurs rupiah terhadap mata uang utama dapat semakin meningkatkan resiko nilai tukar rupiah terhadap laju jalannya bisnis perusahaan pelayaran. Pada gambar-1 terlihat, dimana dalam 5 tahun terakhir kurs rupiah terhadap USD sangat berfluktuatif, di bulan september tahun 2016 kurs rupiah terhadap USD masih berada dikisaran Rp. 12.900,- an per USD, kemudian terus meningkat hingga saat ini telah mencapai Rp. 14.500,- an per USD. Bahkan pada awal pandemi Covid-19 di Indonesia, kurs rupiah terhadap USD sempat menembus Rp. 16.700,- per USD, tentunya hal ini akan semakin menyulitkan dunia pelayaran dalam menjalankan kegiatan usahanya.



Sumber : <https://kursdollar.org/grafik/USD> Tren Perubahan Nilai Tukar Rupiah terhadap USD dari September 2016 - Agustus 2021

Gambar 1. Tren Nilai Tukar Rupiah terhadap USD dalam 5 Tahun Terakhir

Bongkar muat komoditas, kunjungan kapal, serta keberangkatan dan kedatangan penyeberangan untuk perdagangan domestik dan internasional merupakan bagian dari kegiatan pelabuhan. Berdasarkan data BPS, dibandingkan tahun 2017, jumlah bongkar dan muat barang pada pelayaran dalam negeri mengalami peningkatan pada tahun 2018 masing-masing sebesar 0,17 persen dan 8,63 persen, kemudian terus meningkat tahun 2019 sebesar 8,52 persen dan 0,12 persen. Namun akibat adanya dampak pandemi Covid-19, bongkar dan muat barang ditahun 2020 menunjukkan trend penurunan sebesar 26,06 persen dan 20,31 persen. Demikian juga pada pelayaran luar negeri, volume bongkar dan muat barang ditahun 2017 bila dibandingkan tahun 2018 sedikit mengalami penurunan sebesar 9,83 persen untuk bongkar dan mengalami peningkatan 13,86 persen untuk muat. Kemudian terus meningkat pada tahun 2019 sebesar 9,90 persen dan 11,25 persen (seperti yang terlihat pada gambar 2).



Sumber: Badan Pusat Statistik – diolah dari Pelabuhan Laut - Sistem Informasi Manajemen Operasional Pelabuhan (SIMOPPEL)¹

Gambar 2. Tren Perkembangan Bongkar dan Muat Barang Pelayaran Dalam Negeri dan Luar Negeri

Berdasarkan data BPS, jumlah kapal yang sandar pada pelabuhan Indonesia di tahun 2017 yaitu 842,08 ribu unit turun 4,6 persen dibandingkan tahun 2016 yaitu sebesar 882,72 ribu unit. Pada tahun 2018 jumlah kunjungan kapal sebesar 829,27 ribu unit turun 1,52 persen dibandingkan tahun 2017. Pada tahun 2019 mengalami kenaikan mencapai 895,53 ribu unit atau naik 10,97 persen dibanding tahun 2018.

¹ Badan Pusat Statistik, Diolah dari buku Statistik Transportasi Laut tahun 2017, 2018, 2019

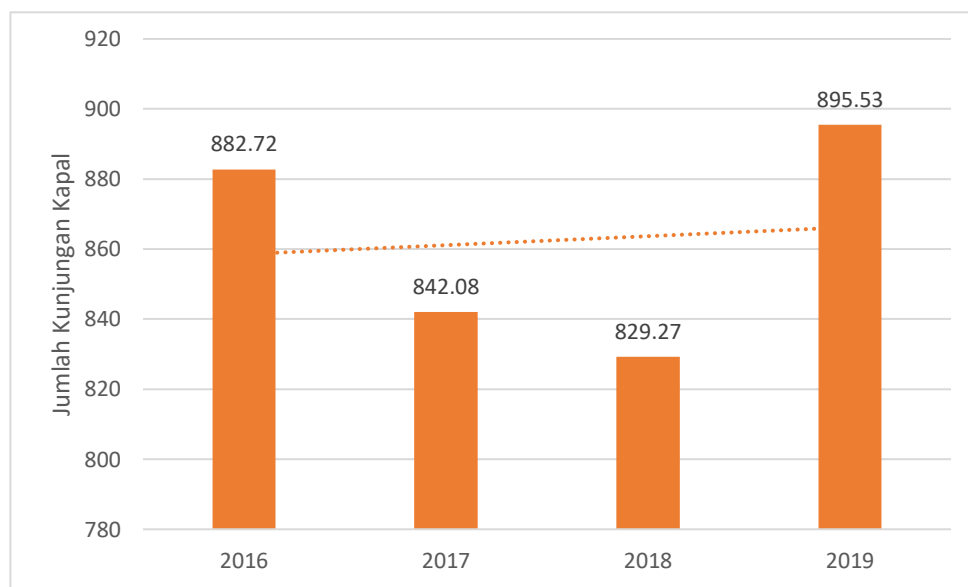
Arlan Wijaya, 2022

PENGARUH PENGUNGKAPAN MANAJEMEN RISIKO, KEPEMILIKAN INSTITUSIONAL DAN SENSITIVITAS MAKROEKONOMI TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN PELAYARAN DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, S 2 Manajemen

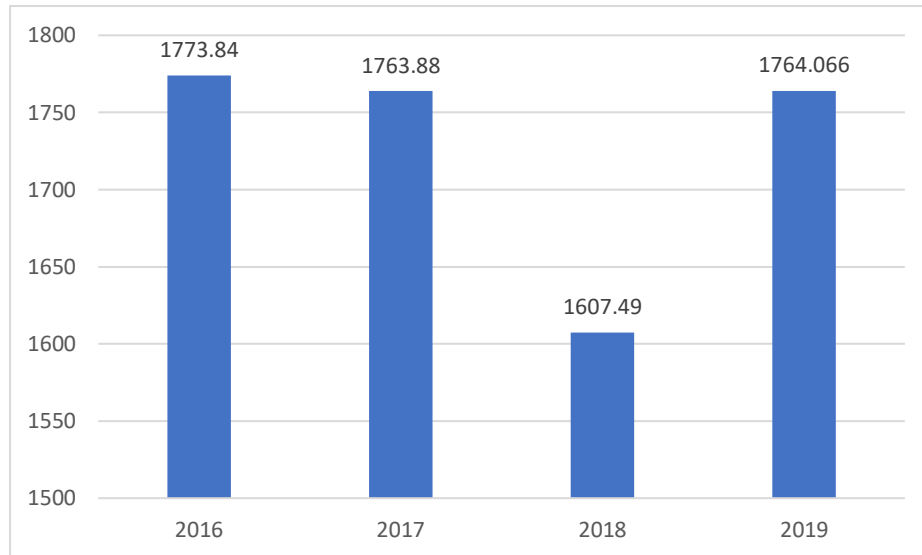
[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

Volume total untuk tahun 2017 adalah 1.763,88 juta gros tonase (GT), sedangkan rata-rata GT kapal yang sandar di pelabuhan Indonesia adalah 2,09 ribu GT, naik 3,98% dari tahun 2016. Rata-rata 1,94 ribu GT kapal melakukan kunjungan di Indonesia, turun 2,73% dari tahun 2017. Total tonase tahun 2019 sebesar 1.764,66 GT, dengan rata-rata GT sebesar 1,97 juta GT untuk kapal yang singgah di pelabuhan Indonesia, turun 0 21% dari tahun 2018. Sebanyak 28,2 juta penumpang datang, berangkat, dan tiba. Dibandingkan tahun 2018, keberangkatan dan kedatangan mengalami peningkatan masing-masing sebesar 10,71% dan 11,37%. Pada tahun 2018, terjadi peningkatan sebesar 14,62% dan 12,56% dibandingkan tahun 2017. Peningkatan sebesar 4,04 dan 4,91 persen tercatat pada tahun 2017 dibandingkan tahun 2016. Data di atas ditunjukkan pada grafik berikut ini.



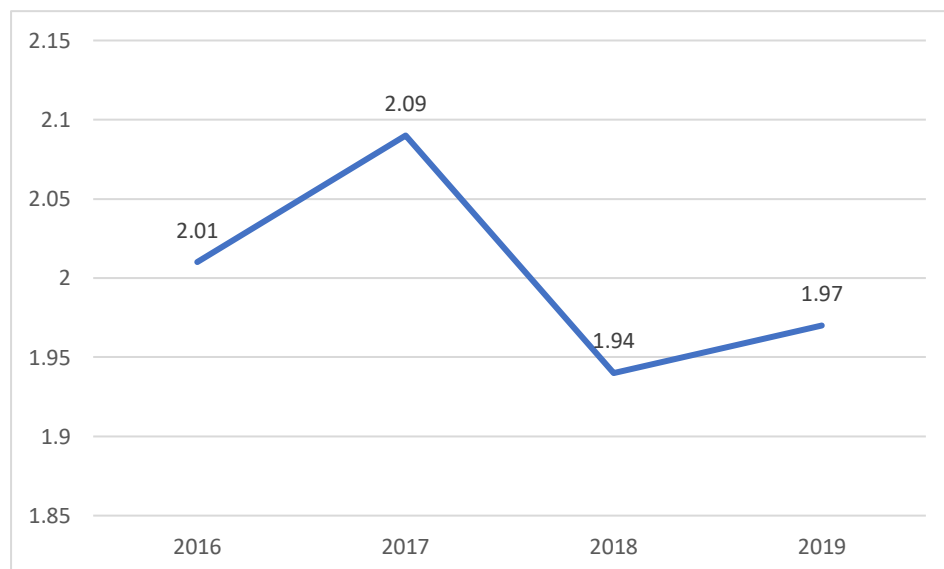
Sumber : Data diolah dari Data Statistik transportasi BPS

Gambar 3. Kunjungan Kapal di Pelabuhan Indonesia
(dalam ribuan)



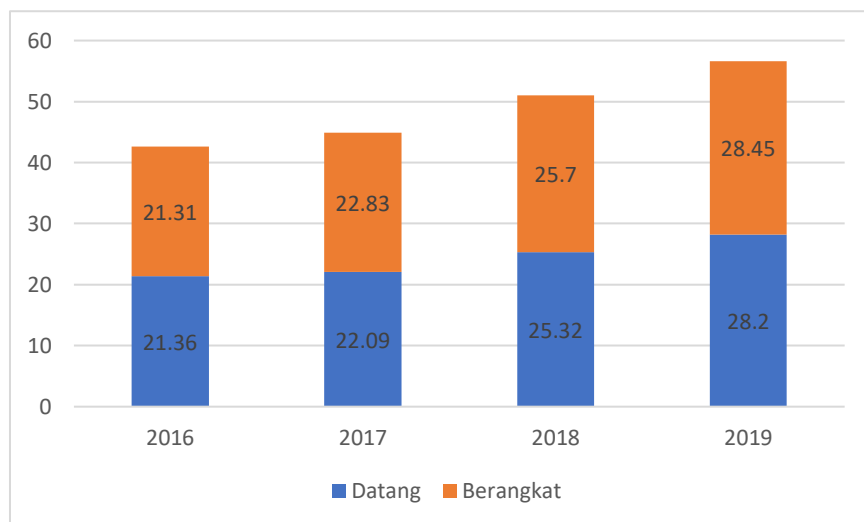
Sumber : Data diolah dari Data Statistik transportasi BPS

Gambar 4. Volume Jumlah Angkutan Laut – Gross Ton (GT)
(dalam Juta Ton)



Sumber : Data diolah dari Data Statistik transportasi BPS

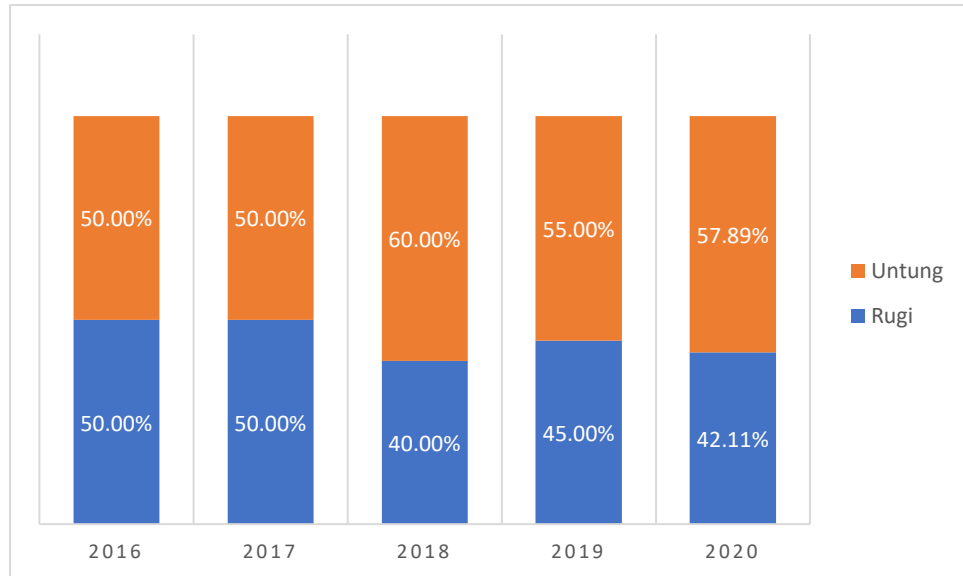
Gambar 5. Rata-rata Gros Tonase
(Volume Angkutan dibagi dengan Jumlah Angkutan Kapal)



Sumber : Data diolah dari Data Statistik transportasi BPS

Gambar 6. Jumlah Penumpang yang Datang dan Berangkat Melalui Kapal Laut (dalam Juta)

Berdasarkan data dari laporan keuangan perusahaan pelayaran yang dipublikasikan Bursa Efek Indonesia (BEI), dari 20 perusahaan pelayaran terdaftar di BEI, pada tahun 2016 tercatat 10 perusahaan yang membukukan laba bersih operasinya pada posisi merugi, tahun 2017 tercatat 10 perusahaan yang merugi, 2018 tercatat 8 perusahaan posisi merugi, tahun 2019 tercatat 9 yang merugi, dan tahun 2020 tercatat 8 perusahaan merugi dari 19 perusahaan yang melaporkan laporan keuangannya (Data diolah dari IDX, dan tersaji pada gambar-7 dalam prosentase). Dengan adanya kondisi tersebut, dan semakin di dipersulit dengan adanya pandemi Covid-19. Adanya pembatasan wilayah akibat adanya pandemi covid-19, banyak negara melakukan kebijakan *lockdown*, yang menyebabkan turunnya kegiatan ekspor-impor sehingga permintaan untuk pengiriman menjadi turun, akibatnya akan semakin meningkatkan resiko keuangan dari bisnis logistic.



Sumber : Data diolah dari Laporan Keuangan Perusahaan Pelayaran BEI ²

Gambar 7. Prosentase Perusahaan Pelayaran di BEI, dengan Laba bersih operasi positif dan negatif sepanjang tahun 2016 – 2020

Berdasarkan data di atas, maka hampir sebagian dari perusahaan pelayaran yang *listing* di BEI tersebut mengalami ancaman *financial distress*. Platt menyatakan *financial distress* adalah tahap menurunnya keadaan keuangan sebelum terjadinya kebangkrutan (Luciana dalam Faradila & Aziz, 2019). Menurut Platt perusahaan dikatakan mengalami *financial distress* (Luciana dalam Faradila & Aziz, 2019) yaitu : (1) laba bersih operasi dalam kondisi negatif dalam beberapa tahun (2) pembayaran deviden dihentikan (3) terjadi restrukturisasi dalam skala besar atau penghentian kegiatan bisnis. Perusahaan pelayaran merupakan bisnis yang padat modal, dimana sebagian besar pengadaan kapal dibiayai melalui pinjaman berjangka dengan *floating interest rate*. Adanya perubahan nilai suku bunga secara tidak terduga dapat berakibat buruk pada aset dan kewajiban perusahaan yang dapat menyebabkan masalah likuiditas yang parah. Dari data yang dimiliki oleh *Indonesian National Shipowners' Association* (INSA), sejak pandemi Covid-19, sebanyak 62 persen perusahaan pemilik kapal mengalami kesulitan memenuhi kewajiban kreditnya, permasalahan utama yang dihadapi adalah

² Data Laporan Keuangan diolah dari laporan keuangan yang dipublikasi BEI

Arlan Wijaya, 2022

PENGARUH PENGUNGKAPAN MANAJEMEN RISIKO, KEPEMILIKAN INSTITUSIONAL DAN SENSITIVITAS MAKROEKONOMI TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN PELAYARAN DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, S 2 Manajemen

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

kemampuan perusahaan membayar bunga pinjaman dan pokok pinjaman,. Menurut (Haider et all, 2015) sejak krisis keuangan tahun 2008, kebangkrutan di antara perusahaan-perusahaan yang beroperasi di industri pelayaran sudah menjadi hal yang biasa. Pengelolaan resiko keuangan perusahaan menjadi pertimbangan penting dalam industri pelayaran di saat terjadinya situasi keuangan yang sulit. Perusahaan mengalami kesulitan keuangan ketika mereka tidak likuid atau bahkan bangkrut.

Menurut Lizal mengungkapkan 3 (tiga) kelompok penyebab *financial distress* atau biasa disebut dengan tiga model dasar kebangkrutan (Fachrudin dalam Rohiman & Damayanti, 2019). *Pertama*, Model Neoklasik penyebab *financial distress* dan kebangkrutan di perusahaan disebabkan pengelolaan *asset* yang buruk dimana digunakan dalam kegiatan operasi perusahaan. *Kedua*, Model Keuangan menggambarkan situasi di mana percampuran aset perusahaan tepat namun struktur keuangan buruk karena terbatasnya likuiditas perusahaan. Akibatnya perusahaan mampu bertahan dalam kondisi *longterm*, namun tidak kondisi *shortterm*. *Ketiga*, menurut model tata kelola perusahaan, dimana perusahaan memiliki campuran aset dan struktur keuangan yang betul, tetapi tidak di *manage* dengan baik dan efisien. Kondisi ekonomi makro suatu negara, selain Model Dasar kebangkrutan tersebut, juga merupakan salah satu aspek yang bisa memicu *financial distress*. Kondisi makroekonomi saat ini di suatu negara dapat digunakan untuk meramalkan kondisi *financial distress*. Kondisi makroekonomi buruk di sebuah negara dapat meningkatkan risiko penyebab *financial distress* bagi perusahaan-perusahaan di negara itu. Hal ini diungkapkan oleh Liou dan Smith faktor eksternal yang menyebabkan terjadinya potensi kebangkrutan yaitu kondisi makro ekonomi (Kholisoh & Dwiarti, 2020).

Riset yang memprediksi *financial distress* antara lain, penelitian (Jumaizi & Tuzaka, 2021), yang meneliti enam perusahaan pelayaran di BEI, terhadap terjadinya masalah keuangan dan prediksi *financial distress* dengan memakai model Altman Z-Score. Hasil pengujian menunjukkan 5 perusahaan pelayaran tersebut digolongkan pada kondisi *financial distress*, dan hanya 1 perusahaan pada posisi keuangan yang baik. Riset oleh (Agustin dkk, 2019) yang meneliti faktor determinan dari kinerja keuangan profitabilita, leverage dan likuiditas

pengaruhnya kepada *financial distress*, dimana *financial distress* di prediksi dengan model Altman Z Score. Pengujian menghasilkan likuiditas, leverage dan profitabilitas memiliki pengaruh signifikan kepada *financial distress*. Penelitian yang menganalisis penerapan *Enterprise Risk Managemet* (ERM) dan pengaruhnya terhadap *financial distress*, antara lain : penelitian (Luthfiyanti & Dahlia 2020) menunjukkan bahwa penerapan manajemen risiko pada perusahaan mempengaruhi *financial distress*. Penelitian berikutnya terkait faktor dari *financial distress*, mengenai tata kelola perusahaan. Riset dilakukan oleh (Lelu & Thamrin, 2021), menguji secara empiris pengaruh karakteristik *corporate governance* menunjukkan bahwa: Kepemilikan manajerial dan Dewan Komisaris, Kepemilikan institusional, Komisaris Independen, Komite Audit dan Direksi memiliki pengaruh signifikan kepada *financial distress*. Riset (Damayanti & Kusumaningtias, 2020) “menunjukkan bahwa direktur independen dan komite audit berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Sedangkan kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial dan komisaris independen tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.” Faktor lain yang mempengaruhi *financial distress* adalah faktor eksternal dari perusahaan (kondisi makro ekonomi) seperti suku bunga, nilai tukar dan inflasi seperti penelitian yang dilakukan oleh (Danaswari, 2020), meneliti “pengaruh sensitivitas makroekonomi dalam memprediksi perusahaan yang mengalami *financial distress* pada Sub Sektor Transportasi Angkutan Laut periode 2014 hingga 2018. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masing-masing variabel sensitivitas kurs, sensitivitas inflasi, sensitivitas suku bunga, dan sensitivitas harga minyak mentah dunia tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.” Penelitian (Rohiman & Damayanti 2019), yang juga meneliti “faktor eksternal terhadap *financial distress* menunjukkan hasil penelitian inflasi secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*, nilai tukar secara parsial berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*, kurs secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.”

Berdasarkan riset diatas, pengujian tersebut menghasilkan beragam hasil, maka perlu dilakukan penelitian mengenai *financial distress* pada perusahaan pelayaran karena keunikan industrinya dan dampak yang akan terjadi dari kemunduran industri pelayaran tersebut. Selain itu seperti yang dikemukakan oleh

(Alexandridis et al., 2018), yang meneliti mengenai pembiayaan proyek-proyek investasi pada *industry maritime internasional*, dimana penelitian yang dilakukan pada industri pelayaran secara global telah tertinggal, terutama pada penelitian sumber pembiayaan pelayaran dan struktur permodalan, investasi dan valuation, tata kelola perusahaan dan pengukuran manajemen risiko (Alexandridis et al., 2018). Dengan demikian, berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya dan determinan yang mempengaruhi bisnis proses pada industri pelayaran maka yang akan diuji pada riset ini adalah **“Pengaruh Pengungkapan Manajemen Risiko, Kepemilikan Institusional dan Sensitivitas Makro Ekonomi Terhadap Financial Distress pada Perusahaan Pelayaran di Bursa Efek Indonesia”**. Dimana riset ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari pengungkapan manajemen risiko, kepemilikan institusional serta sensitivitas makro ekonomi terhadap *financial distress* yang tengah dihadapi oleh pelayaran di BEI pada periode 2016-2020.

1. 2. Batasan Penelitian

Pada riset ini peneliti membatasi masalah yaitu:

1. Perusahaan bergerak dibidang *Pelayaran* yang merupakan sub sektor Transportasi. Perusahaan pelayaran dipilih dalam penelitian ini, dikarenakan perusahaan pelayaran memegang peranan penting dalam *supply chain* arus barang dan manusia, yang menggerakkan roda perekonomian di berbagai negara, terlebih lagi Indonesia sebagai negara kepulauan yang sedang menggiatkan sektor maritim dalam peningkatan ekonomi negara.
2. Data perusahaan diambil dalam periode pengujian dari tahun 2016-2020 perusahaan tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI).
3. Variabel dependen pada riset ini adalah *financial distress*. Variabel independen yaitu Pengungkapan Manajemen Risiko, Kepemilikan Institusional serta Sensitivitas makro Ekonomi yang terdiri dari sensitivitas perusahaan terhadap suku bunga, nilai tukar, harga minyak dan inflasi.

1. 3. Rumusan Masalah

Dari latar belakang dan beberapa riset di atas, peneliti merasa perlu adanya penelitian yang mengulas mengenai permasalahan kinerja keuangan yang mengakibatkan *financial distress* yang tengah dihadapi oleh perusahaan pelayaran di Indonesia. Peneliti ingin mengetahui lebih jauh hal-hal sebagai berikut :

1. Adakah rasio-rasio model Altman Modifikasi memiliki pengaruh kepada potensi kebangkrutan (*financial distress*) terhadap perusahaan pelayaran di BEI?
2. Adakah pengaruh Pengungkapan Manajemen Risiko kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI?
3. Adakah pengaruh Kepemilikan Institusional kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI?
4. Adakah pengaruh Sensitivitas Nilai Tukar kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI?
5. Adakah pengaruh Sensitivitas Inflasi kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI?
6. Adakah pengaruh Sensitivitas Suku Bunga kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI?
7. Adakah pengaruh Sensitivitas Harga Minyak kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI?

1. 4. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mengetahui skor potensi kebangkrutan (*financial distress*) Altman Modifikasi pada perusahaan pelayaran di BEI
2. Mengetahui pengaruh pengungkapan manajemen risiko kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI.
3. Mengetahui pengaruh Kepemilikan Institusional kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI.
4. Mengetahui pengaruh Sensitivitas Nilai Tukar kepada *financial distress* pada perusahaan pelayaran di BEI.

5. Mengetahui pengaruh Sensitivitas Inflasi kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI.
6. Mengetahui pengaruh Sensitivitas Suku Bunga kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI.
7. Mengetahui pengaruh Sensitivitas Harga Minyak kepada *financial distress* terhadap perusahaan pelayaran di BEI.

1. 5. Manfaat Penelitian

Hasil riset ini diharapkan bisa memberikan manfaat kepada beberapa pihak, yaitu :

1. Manfaat Teoritis

- a. Riset ini diharapkan bisa digunakan sebagai penambah pengetahuan dan wawasan mengenai pengaruh pengungkapan manajemen risiko, kepemilikan institusional dan sensitivitas makro ekonomi terhadap *financial distress* pada perusahaan pelayaran di BEI.
- b. Penelitian ini dapat dipakai sebagai bahan acuan dan referensi untuk melakukan pengembangan penelitian dengan menambahkan *variable independen* pada penelitian dengan tema yang sama.

2. Manfaat Praktis

- a. Pihak perusahaan pelayaran, hasil riset dapat dipakai sebagai gambaran untuk mengetahui pengungkapan manajemen risiko, kepemilikan institusional dan sensitivitas makro ekonomi dapat membantu perusahaan pelayaran dapat terhindar dari *financial distress* serta dapat digunakan untuk mengamati perkembangan dari perusahaan pelayaran tersebut.
- b. Bagi Investor riset ini bisa dipakai sebagai bahan informasi perusahaan-perusahaan bagi investor sebelum melakukan investasi.