

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada satu dekade ini sedang terjadi pertumbuhan ekonomi yang berlangsung secara cepat dan dinamis, dinamika pertumbuhan dan perkembangan ekonomi bergerak bukan hanya di beberapa negara saja, pergerakan secara *global* dan masif tidak luput menerpa Indonesia. Pergerakan ekonomi di Indonesia menyebabkan berbagai macam sektor berubah, perubahan sektor tidak hanya menuju pada kenaikan, adapun perubahan kurva negatif di beberapa sektor. Perubahan-perubahan tersebut merupakan suatu risiko yang terjadi karena adanya pertumbuhan teknologi, tren ekonomi, serta pergerakan sosial yang menjadi faktor perubahan tersebut. Salah satu bentuk pertumbuhan sektor teknologi dan ekonomi adalah maraknya *e-commerce* yang menandakan suatu inovasi telah dimulai, hal tersebut membuat perubahan tren ekonomi pada beberapa tahun kebelakang.

E-commerce merupakan suatu terobosan dalam bidang bisnis. E-commerce adalah suatu hal mutakhir dalam sektor informasi, disebabkan mampu memberikan suatu informasi menarik, menyenangkan untuk dilihat dan daring.(Medah, 2014). Rantai bisnis yang digerakkan oleh era digital mencakup cukup banyak sektor, mulai dari sektor informasi dan teknologi, lalu sektor bank & *finance*, sampai dengan sektor transportasi & logistik. Hal itu disebabkan pengaruh *e-commerce* yang mulai menggeser perilaku ekonomi didalam sosial masyarakat.

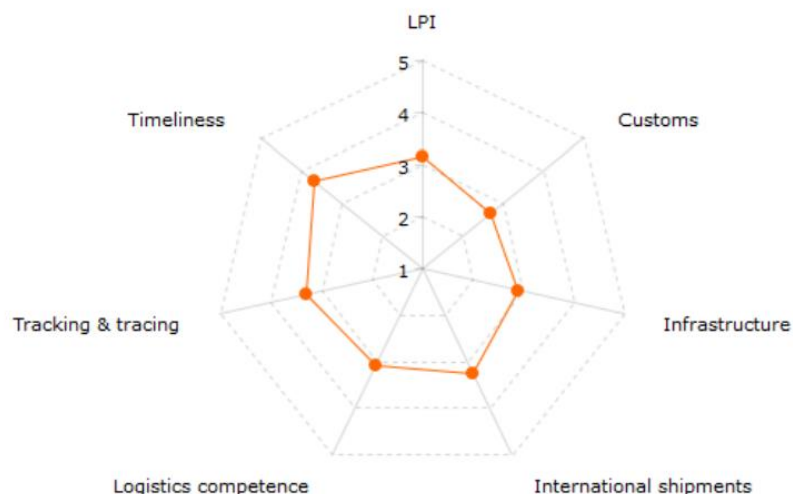
Maraknya penggunaan *e-commerce* membuat jarak tidak terlalu berpengaruh, pembeli dapat membeli barang dari penjual meskipun terpisah jarak yang cukup jauh, mulai dari berbeda kota, provinsi, pulau, bahkan negara. Hal tersebut ditunjang dengan sektor bisnis yang disebut dengan logistik. *E-commerce* sendiri merupakan suatu inovasi dari lini bisnis yang membuat perkembangan ekonomi. *E-commerce* telah terbukti berpengaruh positif di beberapa negara berkembang (Dianari, 2018)

Perkembangan perdagangan elektronik memiliki pengaruh pada potensi meningkatkan ekonomi hal tersebut tersalur melalui pendistribusian, dalam pengiriman barang bagi instansi pos dan logistik (Anandhita & Dwiardi, 2018). Sebelum maraknya *e-commerce* dan dimulainya era digital, sektor logistik merupakan suatu sektor yang cukup penting perannya, namun tidak dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Berkembangnya suatu lini usaha *e-commerce* menjadi sebuah *opportunity* untuk para pelaku industri logistik untuk ekspansi atau membuat layanan terbaru. (Ginny, 2019)

Kemajuan industri lain menyebabkan hasil positif bagi sektor logistik, perkembangan teknologi informasi yang menjadikan para pelaku atau yang terlibat dalam industri logistik berkolaborasi dengan perusahaan lain hal itu bertujuan memberikan layanan lebih baik untuk konsumen. (Ginny, 2019). Hal tersebut didukung dengan data yang berasal dari indeks performa logistik atau LPI (*Logistics Performance Index*) yang memberikan rekap data hasil kinerja perusahaan logistik di Indonesia. Indonesia mendapatkan skor keseluruhan 3,15.

Gambar 1. Scorecard Logistics Performance Index 2018
Indonesia 2018

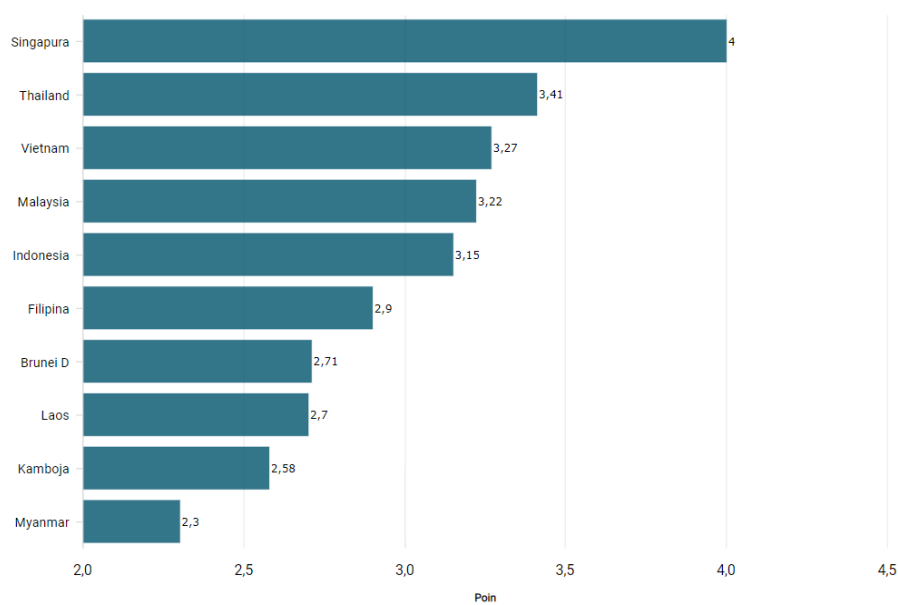


Sumber : *Jurnal Mediastima Vol. 27, No. 2, Oktober 2021. pp.110 -139*

Peringkat Indonesia terbaik dalam indeks ini selama satu dekade terjadi pada tahun 2018, pada tahun tersebut Indonesia menempati peringkat ke-46 mengungguli beberapa negara Eropa, Amerika, dan Timur tengah seperti Turki, Meksiko, Arab Saudi, Kroasia, dan Ukraina. Indonesia pun mengalami peningkatan dari tahun 2016 yang hanya bertengger pada posisi ke-63.

Peningkatan posisi Indonesia dalam indeks performa logistik pada tahun 2018, serta posisinya yang mengungguli negara timur tengah, negara yang berasal dari Eropa, dan negara dari benua Amerika pada tahun 2018 ternyata belum mampu mengungguli beberapa negara dekat kita, yang berada di Asia Tenggara.

Gambar 2. Indeks logistik negara-negara Asia Tenggara 2018



Sumber : databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/03/08

Merujuk pada data diatas, bahwa Indonesia berada pada urutan 5 di Asia Tenggara, berada dibawah Singapura pada posisi pertama, disusul Thailand diposisi kedua, disusul Vietnam, dan Malaysia yang tepat diatas Indonesia. Perbandingan dengan negara Asia Tenggara dianggap lebih adil, dikarenakan memiliki *landscape* geografis yang cenderung sama. Penilaian ini, dihitung berdasarkan ketepatan waktu, performa logistik, bea cukai, infrastruktur, pelayaran internasional, kompetensi logistik, *tracking & tracing*, dan ketepatan waktu. Penilaian ini disajikan pada tahun 2018, dan data tersebut tersaji dalam *website* resmi *logistics performance index* yaitu www.lpi.worldbank.org.

Indonesia dinilai masi dibawah dari 4 negara ASEAN tersebut, dari indikasi penilaian yang disebutkan tadi, pemerintah memiliki andil besar dalam menunjang performa atau kinerja dari perusahaan-perusahaan logistik di Indonesia. Ditambah potensi yang dimiliki oleh Indonesia, Indonesia menempati tempat yang strategis di pasar logistik kawasan Asia Tenggara dikarenakan oleh jumlah penduduk dan volume perdagangan yang masif. (Ginny, 2019). Pemerintah harus melihat bahwa perusahaan logistik merupakan salahsatu dari beberapa sektor yang harus disiapkan dengan matang demi kemajuan ekonomi kreatif.

Pemerintah merespon dengan cukup baik, pemerintah mengerti bahwa ada beberapa hal yang perlu diperbaiki bila ingin mengusung kemajuan dalam perekonomian.

Khususnya ekonomi kreatif, pemerintah membuat regulasi yang disahkan pada bulan Oktober 2019. Pemerintah melakukan penerbitan UU No. 24 Tahun 2019 yang berbicara tentang ekonomi kreatif didalamnya, terdapat pada Pasal 19 UU No. 24 tahun 2019 berisi “Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah mendorong tersedianya infrastruktur Ekonomi Kreatif yang memadai untuk Ekonomi Kreatif.” Infrastruktur yang dimaksud dalam pasal 19 adalah infrastruktur fisik dan infrastruktur teknologi & informasi.

Fenomena yang terjadi pada tahun berikutnya, setelah disahkannya UU tersebut adalah adanya pandemi covid-19, pada awal tahun yaitu bulan maret 2020, dan semua lini kehidupan & bisnis merasakan dampak pandemi, tanpa terkecuali perusahaan logistik, pada perusahaan logistik terdapat penurunan kinerja aktivitas kargo internasional. Hal itu diakui oleh salahsatu perusahaan besar di sektor logistik yaitu PT Samudera Indonesia Tbk, dilansir oleh ekonomi.bisnis.com pada 6 November 2020, Bani Mulia selaku presiden direktur PT Samudera Indonesia Tbk berpendapat bahwa Pandemi memberikan akibat yang negatif pada kargo ekspor impor. Pengiriman dalam negeri memberikan hasil yang berbeda, aktivitas kargo dalam negeri tetap kuat, menanggapi hal tersebut Bani menambahkan, bahwa langkah yang diambil oleh perusahaan adalah mengurangi aktivitas kargo global, dan lebih berfokus pada pengiriman atau pelayaran domestik. Berbagai cara dilakukan oleh perusahaan dari berbagai sektor pada saat pandemi, banyak cara yang dilakukan dalam beradaptasi dalam situasi pandemi, langkah yang diambil oleh PT Samudera Indonesia yaitu lebih berfokus pada pelayaran dalam negeri.

Pandemi tetap berjalan hingga tahun berikutnya, dan perusahaan-perusahaan pun masih beradaptasi dengan keadaan dan keterbatasan yang ada, hingga pada tahun 2021 kompetitor dari PT Samudera Indonesia Tbk, yaitu PT Temas Tbk mengungkapkan bahwa mereka mengalami kelangkaan kontainer. Berita tersebut dilansir dalam laman berita market.bisnis.com pada 30 September 2021, Theo Lekatompessy selaku Komisaris PT Temas mengungkapkan bahwa cara yang diambil Temas dalam beradaptasi saat pandemi covid-19 adalah melakukan diversifikasi produk, hal ini berarti Temas tidak hanya berfokus pada operasi kapal dan jasa pelayaran, melainkan jasa lainnya seperti *port* dan juga depot. Berbeda dengan kompetitornya, cara yang diambil oleh PT Temas Tbk, adalah melakukan diversifikasi produk, yaitu dengan memfokuskan pendapatan yang berasal dari *port* dan juga depot.

Fenomena perusahaan logistik pada beberapa tahun terakhir menunjukkan fluktuasinya dan terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja perusahaan logistik itu sendiri, mulai dari faktor internal, regulasi pemerintah, maupun *force majeure* seperti pandemi covid-19, dari semua fenomena diatas, terdapat hal yang menarik, yaitu terdapat pertumbuhan dari salahsatu penunjang perusahaan logistik yaitu *e-commerce* dan ekonomi kreatif, pertumbuhan *e-commerce* dan ekonomi kreatif di Indonesia sudah berkembang secara pesat dan memberikan kontribusi yang besar di sektor ekonomi. (Bahtiar, 2020). Pertumbuhan sektor *e-commerce* turut terjadi setelah adanya dukungan dari pemerintah terhadap ekonomi kreatif dan sektor ekonomi digital. Dengan dukungan kepada ekonomi kreatif dan *e-commerce* melalui regulasi yang dikeluarkan, maka dapat menimbulkan efek positif pada industri yang menunjangnya, salahsatunya adalah industri sektor logistik.

Keterkaitan antar industri menghasilkan dampak positif, bila salahsatu industri mengalami pertumbuhan. Seperti perusahaan logistik yang turut bertumbuh dengan adanya pertumbuhan sektor lain. Terbukti sektor logistik menyumbang kontribusi besar dalam sektor ekonomi di negara Indonesia. Menurut catatan sektor logistik menyumbang angka 5 persen dari PDB nasional, dan hal itu masih mampu bertumbuh. (Anggoro et al., 2022) dengan adanya pertumbuhan sektor logistik dan *e-commerce*, maka sektor lain seperti manufaktur pun turut berkembang, adanya lonjakan permintaan, serta adanya permintaan terhadap produk dan terobosan baru membuat banyaknya produksi yang dilakukan, hal tersebut membuat semakin banyaknya muatan yang diangkut oleh perusahaan logistik. Tidak berhenti disitu, dengan adanya *e-commerce* maka masing-masing penjual dan pembeli tidak lagi menjadikan jarak sebagai suatu masalah, hal tersebut menambah volume dan aktivitas pengiriman perusahaan logistik.

Hubungan antara *e-commerce* dengan perusahaan logistik seperti yang dijelaskan pada paragraf-paragraf sebelumnya, menjadi suatu hal yang menarik untuk diteliti, indikasi dimulainya era ekonomi kreatif adalah dengan dibuatnya regulasi berupa UU tentang ekonomi kreatif yaitu UU No. 24 Tahun 2019.

Rantai proses lini bisnis yang terjadi antara ekonomi kreatif, *e-commerce*, dan perusahaan logistik menggugah peneliti untuk dilakukan penelitian, penelitian dilakukan dengan menganalisis kinerja keuangan perusahaan logistik, guna melihat perbedaan yang terjadi, kinerja keuangan tersebut diindikasikan dengan beberapa rasio dan akan dilihat apakah terdapat perbedaan, seperti rasio likuiditas yang berupaya untuk melihat

seberapa likuid keuangan dari perusahaan logistik itu sendiri apakah mengalami perbedaan, lalu melihat perbedaan yang terjadi pada rasio profitabilitas yang berfungsi dalam melihat kemampuan perusahaan dalam mengkonversikan profit dengan aset yang dimiliki. Tak lepas dari itu, melihat perbedaan rasio solvabilitas yang berguna untuk melihat *leverage* atau kekuatan kinerja keuangan dalam membayar kewajibannya atau liabilitas dengan aset yang dimiliki. Terakhir merupakan rasio aktivitas, apakah terjadi perbedaan pada rasio yang berfungsi melihat bagaimana perusahaan dalam menggunakan aset nya secara tepat guna. Keempat rasio tersebut, diteliti perbedaannya antara sebelum pemerintah mengeluarkan UU No. 24 Tahun 2019 dan setelah UU tersebut disahkan.

Tahun pengesahan UU No. 24 Tahun 2019 tentang Ekonomi kreatif pada tahun 2019 dijadikan sebagai acuan untuk melihat apakah terjadi perubahan atau perbedaan pada tahun-tahun berikutnya, penelitian ini mendapat referensi dari penelitian (Wiralda Yulianti, 2022) yang berjudul Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19, pada penelitian tersebut menggunakan empat variable, yaitu profitabilitas (*ROE*), likuiditas (*CR*), *leverage* (*DER*), dan aktivitas (*TATO*). Populasi penelitian ini merupakan perusahaan sektor transportasi & logistik yang *listing* di Bursa Efek Indonesia tahun 2019 & 2020. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan, terjadi perbedaan profitabilitas sebelum dan saat covid-19, berbeda dengan likuiditas yang tidak berbeda di sebelum dan saat covid-19, *leverage* mengalami perbedaan sebelum dan saat covid-19, dan aktivitas tidak berbeda di sebelum dan saat covid-19.

Perbedaan dan kebaruan yang terdapat pada penelitian kali ini adalah fenomena yang menjadi penyebab penelitian, yaitu UU No. 24 Tahun 2019 tentang ekonomi kreatif, pengujian pun dilakukan pada 4 periode laporan keuangan, yaitu periode 2018 dan 2019 adalah sebelum regulasi tersebut disahkan, lalu periode 2020 dan 2021 setelah pengesahan regulasi tersebut, perbedaan lainnya merupakan populasi yang digunakan, pada penelitian ini menggunakan perusahaan logistik saja, tanpa perusahaan transportasi seperti penelitian yang dijadikan sebagai referensi.

1.2 Perumusan Masalah

Berangkat dari perihal yang melatarbelakangi hal ini peneliti tertarik untuk membuat suatu riset, oleh karenanya ada perumusan masalah pada penelitian ini

1. Apakah *Cash Ratio* pada perusahaan sektor logistik terdapat perbedaan sebelum & sesudah pengesahan UU No. 24 Tahun 2019?
2. Apakah *Net Profit Margin* pada perusahaan sektor logistik terdapat perbedaan sebelum & sesudah pengesahan UU No. 24 Tahun 2019?
3. Apakah *Debt Ratio* pada perusahaan sektor logistik terdapat perbedaan sebelum & sesudah pengesahan UU No. 24 Tahun 2019?
4. Apakah *Total Asset Turnover* pada perusahaan sektor logistik terdapat perbedaan sebelum & sesudah pengesahan UU No. 24 Tahun 2019?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasar dari rumusan tersebut adapun yang ingin peneliti capai, beberapa rumusan masalah tersebut berguna dalam mengetahui hal-hal berikut

1. Untuk mengetahui perbedaan *Cash Ratio* pada perusahaan sektor logistik sebelum & sesudah UU No. 24 Tahun 2019
2. Untuk mengetahui perbedaan pada *Net Profit Margin* dalam perusahaan sektor logistik sebelum & sesudah UU No. 24 Tahun 2019
3. Untuk mengetahui terkait perbedaan *Debt Ratio* pada perusahaan sektor logistik sebelum & sesudah UU No. 24 Tahun 2019
4. Untuk mengetahui adanya perbedaan pada *Total Asset Turnover* pada perusahaan sektor logistik sebelum & sesudah UU No. 24 Tahun 2019

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan hal-hal tersebut besar harapan peneliti untuk mampu bermanfaat dari beberapa aspek bagi pihak yang membutuhkan, aspek diharapkan bermanfaat secara teoritis maupun secara manfaat bagi beberapa pihak yaitu

1. Aspek teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu menjadi suatu kajian ilmu yang mampu menambah wawasan terkait bagaimana hasil analisis perbedaan kinerja keuangan perusahaan logistik sebelum dan sesudah UU No. 24 Tahun 2019, terkait perubahan kinerja keuangan perusahaan yang bergerak dalam sektor logistik. Sektor logistik yang

listing di BEI menjadi objek penelitian ini. Penelitian kali ini juga diharap bisa menjadi sarana atau fasilitas agar berkembangnya ilmu pengetahuan, yang dipelajari pada materi perkuliahan secara teoritis.

2. Aspek praktis

Secara praktis terdapat beberapa manfaat untuk beberapa pihak terkait jurnal ini, hal itu akan peneliti ungkapkan pihak-pihak yang mendapat manfaat

a. Bagi Peneliti, melalui penelitian ini manfaat secara praktis yang didapat berupa ilmu dan implementasi dari peneliti terhadap analisis rasio keuangan serta analisis terkait perbedaan kinerja keuangan saat sebelum dan sesudah UU No. 24 Tahun 2019 yang dilakukan oleh peneliti pada laporan keuangan perusahaan logistik yang *listing* di BEI.

b. Bagi peneliti lanjutan, penelitian ini diharap memberi dampak kontributif kepada penelitian selanjutnya, serta mampu membantu dalam pengembangan teori mengenai analisis perbedaan kinerja keuangan perusahaan logistik yang *listing* di BEI pada sebelum dan sesudah UU ekonomi kreatif, hal itupun ditujukan bagi yang ingin melanjutkan penelitian ini.

c. Bagi perusahaan logistik, diharapkan penelitian kali ini mampu dijadikan pertimbangan bagi perusahaan logistik yang *listing* di BEI untuk mengambil keputusan strategis baik secara finansial, operasional, maupun manajerial. Dengan penelitian dan analisis yang peneliti lakukan, perusahaan logistik yang *listing* di BEI pun diharap mampu meningkatkan layanannya ditengah tren ekonomi serta era ekonomi kreatif yang tidak butuh bertemu tatap muka dalam mengadakan transaksi.

d. Bagi investor, diharapkan penelitian kali ini mampu memberikan manfaat bagi investor dengan menilai dan melihat hasil analisis mengenai pengaruh kinerja keuangan terhadap digitalisasi kinerja keuangan perusahaan logistik, dengan begitu dapat memberikan pertimbangan untuk mampu menentukan untuk berinvestasi pada perusahaan logistik.