

# BAB I

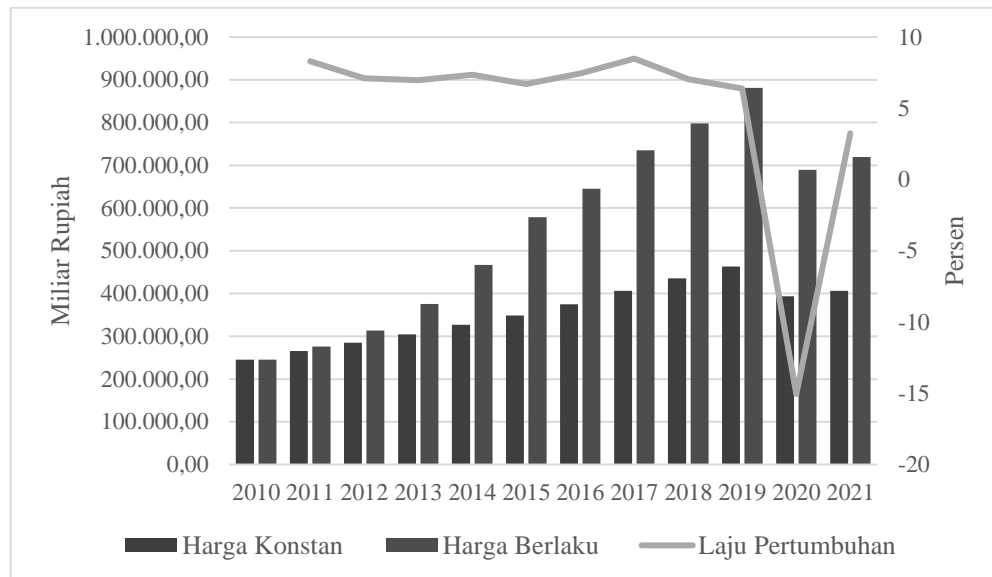
## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Setiap perusahaan pasti memegang konsep, strategi, dan operasi yang berlainan, tergantung pada tujuan yang telah dibuat untuk menerima untung yang dapat menopang kelestarian hidup organisasi (Agustini & Wirawati, 2019). Target yang dimaksud berupa produk yang akan dihasilkan, target konsumen, dan sebagainya. Oleh karena itu setiap usaha atau bisnis yang dilakukan tiap perusahaan dikelompokkan ke dalam jenis industri yang berbeda, yang kemudian biasa disebut sebagai sektor usaha. Di Indonesia, sektor usaha terdiri dari sektor keuangan, teknologi, transportasi dan logistik, kesehatan, properti dan *real estate*, barang konsumsi, dan lain – lain. Setiap sektor akan memberikan pengaruhnya kepada pertumbuhan ekonomi Indonesia. Hal ini dikarenakan semakin baik kontribusi tiap sektor terhadap Produk Domestik Bruto dengan naiknya jumlah produksi, maka akan meningkatkan permintaan masyarakat Indonesia akan hal tersebut sehingga pertumbuhan ekonomi akan semakin baik. Namun, bagaimana jika salah satu atau rata – rata sektor yang ada di Indonesia tidak memberikan imbas positif untuk pertumbuhan negara? Ini bisa disebabkan oleh kemampuan perusahaan yang memang tidak bisa memenuhi semua kewajibannya secara terus – menerus atau bahkan adanya bencana yang menimpa suatu negara, seperti yang terjadi beberapa tahun terakhir, yaitu masuknya *corona virus* ke Indonesia. Covid-19 atau *corona virus* memberikan tekanan pada kondisi ekonomi dan sosial Indonesia sejak kemunculannya terdeteksi pada awal tahun 2019. Perekonomian negara semakin terancam setelah pemerintah Indonesia mengambil langkah untuk menerapkan *social distancing* hingga *Work From Home (WFH)* (Kurniasih, 2020).

Lamanya periode *corona virus* di Indonesia membuat banyak sektor usaha terpuruk, salah satunya transportasi dan logistik. Sektor ini merupakan sektor yang sangat dibutuhkan oleh negara untuk menopang seluruh aktivitas masyarakat dan juga sektor lainnya demi mewujudkan potensi ekonomi Indonesia (Priyajati & Haryanto, 2020). Tidak hanya itu, sektor ini menjadi salah satu sektor yang diperkirakan memiliki prospek cerah oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo. Akan tetapi dengan mewabahnya *corona virus* di Indonesia membuat sektor transportasi

dan logistik justru menyumbang dampak negatif terhadap pertumbuhan Indonesia. Hal ini kelihatan dari pergerakan Produk Domestik Bruto (PDB) serta laju pertumbuhan sektor transportasi dan logistik selama tahun 2010 – 2021.



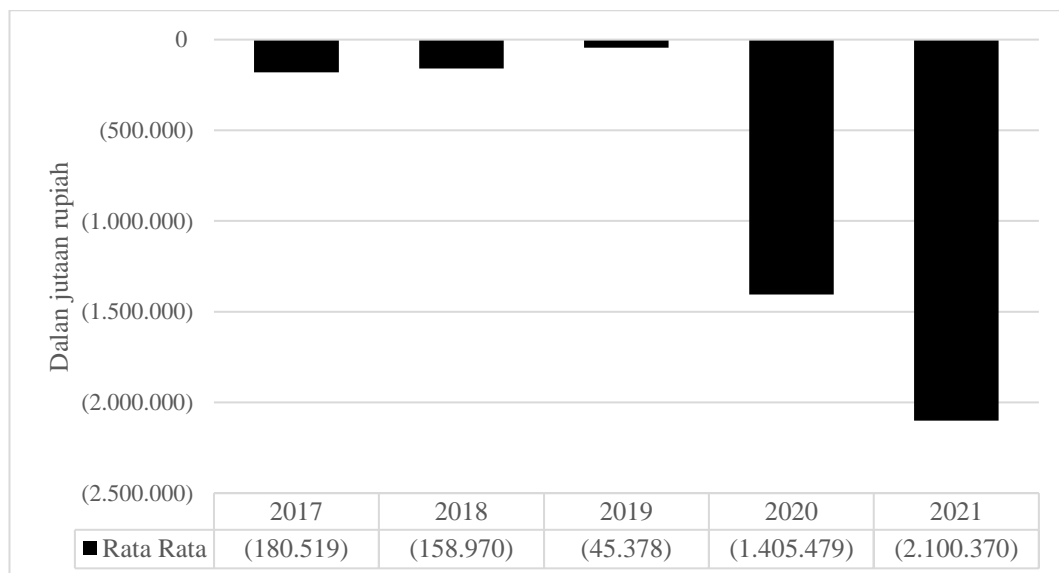
Sumber : Badan Pusat Statistik (Data diolah)

Gambar 1. Grafik Produk Domestik Bruto (PDB) dan Laju Pertumbuhan Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2010 – 2021

Grafik di atas menggambarkan bahwa pergerakan laju pertumbuhan dan PDB sektor transportasi dan logistik cenderung fluktuatif. Sejak 2017, laju pertumbuhan sektor transportasi dan logistik terus mengalami penurunan hingga tahun 2020 sebagai titik terendahnya, yaitu sebesar -15,05%. Begitu juga dengan PDB sektor transportasi dan logistik yang mencatat penurunan di tahun 2020 berdasarkan harga konstan sebesar Rp393.437,90 miliar dan harga berlaku sebesar Rp689.577,80 miliar. Hal ini disebabkan oleh kurangnya konsumsi masyarakat terhadap transportasi setelah diterapkannya peraturan *social distance* dan *Work From Home (WFH)*. Bhima Yudhistira Adhinegara, *Ekonom Institute for Development of Economics and Finance (Indef)*, mengkomunikasikan kalau ditetapkannya peraturan tersebut, transportasi udara dan darat menjadi terpuruk dan membuat grafik sektor transportasi dan logistik semakin menurun di tahun 2020 hingga ke

angka minus. Namun demikian, dapat terlihat juga bahwa sektor ini mulai bangkit di 2021 walaupun belum mampu pulih seperti sebelum terjadinya pandemi.

Selain PDB dan pertumbuhan yang mengalami penurunan, sudah pasti kondisi keuangan perusahaan di sektor transportasi dan logistik juga mengalami penurunan, bahkan mencatatkan angka kerugian pada beberapa tahun terakhir. Kondisi ini biasa disebut dengan *financial distress*, di mana jika dibiarkan begitu saja akan mengantarkan perusahaan ke arah kebangkrutan. Jika perusahaan sudah berada dalam posisi kesulitan keuangan, menurut Santoso, harus segera menyusun strategi atau mengambil tindakan untuk mengatasi masalah tersebut agar tidak gulung tikar.



Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data Diolah)

Gambar 2. Grafik Rata - Rata Laba (Rugi) Sektor Transportasi dan Logistik Periode 2017 – 2021

Grafik di atas menunjukkan perusahaan transportasi dan logistik secara rata – rata laba (rugi) berfluktuatif dan terus mencatat nilai rugi sejak 2017 – 2020, di mana nilai terbesarnya secara rata – rata berada pada tahun 2021. Berbeda dengan grafik yang berada pada Gambar 1, secara rata – rata sektor ini semakin menurun di 2021 hingga menyentuh kerugian sebesar Rp2.100.370 (Dalam jutaan rupiah). Meskipun pemerintah telah melonggarkan aturan *Work From Home* dan lainnya,

nyatanya hal tersebut tidak begitu berpengaruh pada transportasi dan logistik di Indonesia. Ini membuat sektor ini pada tahun 2021 belum dapat dikatakan berada di kondisi yang aman, begitu pun untuk tahun selanjutnya. Hal ini dikarenakan masih ada perusahaan yang mencatatkan kerugiannya lebih dari 2 tahun selama 5 tahun terakhir, khususnya di tahun 2021.

Tabel 1. Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik yang Mencatat Kerugian 3 Tahun atau Lebih Selama Periode 2017 – 2021 (Dalam jutaan rupiah)

| Kode<br>Perusahaan | Tahun       |             |           |              |              |
|--------------------|-------------|-------------|-----------|--------------|--------------|
|                    | 2017        | 2018        | 2019      | 2020         | 2021         |
| BLTA               | (117.758)   | 78.571      | (12.127)  | (11.526)     | 84.121       |
| CMPP               | (512.961)   | (907.025)   | (157.369) | (2.754.590)  | (2.337.876)  |
| DEAL               | -           | 2.916       | (147)     | (51.690)     | (28.408)     |
| GIAA               | (2.891.003) | (3.314.549) | (619.533) | (34.932.913) | (59.558.874) |
| IATA               | (91.667)    | (104.950)   | (69.129)  | (90.436)     | (6.567)      |
| LRNA               | (38.483)    | (29.874)    | (6.857)   | (43.027)     | (26.467)     |
| MIRA               | (20.051)    | 591         | (3.222)   | (18.218)     | (13.196)     |
| SAFE               | (8.007)     | (20.514)    | 9.207     | (17.590)     | 792          |
| SDMU               | (37.800)    | (30.796)    | (36.224)  | (43.293)     | (9.742)      |
| TAXI               | (492)       | (837)       | (276)     | (53)         | 189          |

Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (Data diolah)

Bersumber hitungan yang ditampilkan, ada 10 dari 28 perusahaan di Bursa Efek Indonesia mencatatkan kerugian melebihi 2 tahun. Dari sub-sektor transportasi terdapat 6 perusahaan yang terus mengalami kerugian, yaitu CMPP, GIAA, IATA, LRNA, SAFE, dan TAXI. Hal ini dikarenakan adanya persaingan antar perusahaan moda transportasi ditambah lagi dengan adanya masyarakat Indonesia yang lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan jauh. Tidak hanya itu, pandemi Covid-19 juga sangat memberikan pengaruh kepada sub-sektor transportasi dan logistic, sehingga mampu membuat operasional transportasi berhenti sementara karena adanya larangan pemerintah kepada masyarakat Indonesia untuk melakukan perjalanan. Meskipun kondisi sudah mulai membaik, sub-sektor transportasi tetap berjalan lambat dikarenakan adanya tantangan berupa aturan pemerintah untuk melakukan pembatasan kapasitas

penumpang, tidak melakukan perjalanan internasional sementara, dan lain sebagainya.

Sama halnya dengan sub-sektor transportasi, sub-sektor logistik dan pengantaran juga terus mengalami kerugian pada 4 perusahaannya, yaitu BLTA, DEAL, MIRA, dan SDMU. Akan tetapi yang membedakan adalah sub-sektor logistik dan pengantaran mengalami kerugian bukan sepenuhnya dipengaruhi dari pandemi Covid-19, melainkan karena adanya pengaruh dari entitas asosiasi dan usaha bersama, beban pokok penjualan, aturan yang ditetapkan, dan lain sebagainya yang berasal dari internal perusahaan. Hal ini dikarenakan selama pandemi, masyarakat lebih sering memanfaatkan fitur belanja online yang tentunya sangat meningkatkan operasional sub-sektor logistik dan pengantaran. Dari kondisi tersebut dapat dikatakan bahwa sub-sektor logistik tidak terpengaruh atas adanya pandemi Covid-19.

Dari semua masalah tersebut mampu memperlihatkan bahwa ada prospek perusahaan sektor transportasi dan logistik masuk kondisi *financial distress*. Jika terus berlangsung, *corporate* akan mencapai titik terendahnya, yaitu kebangkrutan. Untuk mengantisipasi kemungkinan kebangkrutan di masa depan, perlu dilakukan prediksi kesulitan keuangan sebagai langkah awal (Agustini & Wirawati, 2019). Hal ini dapat dicapai dengan menganalisis kondisi organisasi dan keuangan dengan menerapkan rasio keuangan. Ini selaras dengan observasi yang dijalankan Altman yang mengungkapkan ukuran keuangan dapat dimanfaatkan untuk memperhitungkan kesulitan keuangan perusahaan dengan tingkat akurasi 94% dan 95%. Rasio likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas akan menjadi rasio keuangan yang dimanfaatkan oleh peneliti.

Secara ringkas *financial distress* memiliki banyak metode dalam perhitungannya, yaitu terdapat pendekatan Zmijewski, Springate, Altman Z-Score, dan lain – lain. Dari semua metode prediksi, tentunya memberikan tingkat keakuratan yang berbeda – beda, tergantung kepada rasio keuangan yang dimanfaatkan. Jika dikaitkan dengan rasio keuangan yang akan dipakai peneliti, hasil penelitian dari Christon Simanjuntak, Farida Titik, dan Wiwin Aminah (2017) memberitahukan likuiditas berpengaruh negatif pada kesulitan keuangan, *solvability* berpengaruh positif pada kesulitan keuangan, dan profitabilitas

berpengaruh negatif pada kesulitan keuangan. Berlainan dengan studi yang dijalankan Eka Windarti (2018), di mana likuiditas dikatakan berpengaruh negatif pada kesulitan keuangan dan profitabilitas berpengaruh positif pada kesulitan keuangan. Sedangkan jawaban dari (Antoniawati & Purwohandoko, 2022) menampilkan likuiditas dan profitabilitas tidak berpengaruh pada kesulitan keuangan.

Dengan mengaitkan prakiraan *financial distress* dengan perhitungan rasio keuangan perusahaan, menarik minat peneliti untuk menjalankan penelitian pada perusahaan transportasi dan logistik yang terus merasakan kerugian dari tahun 2017 hingga 2021. Oleh karena itu peneliti membentuk penelitian berjudul, “**Analisis Prediksi *Financial Distress* pada Perusahaan Sektor Transportasi dan Logistik di Bursa Efek Indonesia**”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang penelitian, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu seperti berikut.

1. Apakah likuiditas berpengaruh terhadap *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia?
2. Apakah solvabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia?
3. Apakah profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan dilakukannya penelitian ini adalah seperti berikut.

1. Mengetahui pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia.
2. Mengetahui pengaruh solvabilitas terhadap *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia.
3. Mengetahui pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik di Bursa Efek Indonesia.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Dengan melaksanakan penelitian kali ini, peneliti berharap akan mendapatkan manfaat seperti berikut.

### 1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharap bisa menambah juga dijadikan referensi penelitian selanjutnya. Penelitian ini juga diharap mampu mengembangkan bidang keilmuan manajemen keuangan mengenai analisis *financial distress*.

### 2. Manfaat Praktis

#### a. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharap akan dijadikan referensi atau pertimbangan perusahaan dalam mengendalikan kondisi keuangannya agar terlepas dari kemungkinan kesulitan keuangan.

#### b. Bagi Investor

Hasil penelitian ini diharap akan dimanfaatkan sebagai referensi atau pemikiran investor untuk berinvestasi, sehingga kemungkinan investor mengalami risiko yang besar dalam berinvestasi akan semakin kecil.