

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bursa Efek Indonesia memiliki beberapa sektor yaitu sektor Manufaktur, sektor Perdagangan, sektor Pertanian, sektor Pertambangan, sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi. Sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi terdapat sub sektor yaitu sub sektor Energi, Jalan Tol, Pelabuhan, Bandara dan sejenisnya, Telekomunikasi, Transportasi Konstruksi Non Bangunan dan lain-lain. Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi ialah sektor yang perkembangannya cukup pesat. Infrastruktur yakni salah satu faktor Penentu pembangunan ekonomi yang sama pentingnya dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Fondasi dari pertumbuhan suatu negara adalah infrastrukturnya. Pada era globalisasi infrastruktur, utilitas dan transportasi sangat dibutuhkan untuk menunjang mobilitas manusia dan distribusi komoditi ekonomi dan ekspor. Sarana dan prasarana seperti listrik, air, transportasi, telekomunikasi dan lain-lain ialah elemen yang sangat penting.

Perusahaan transportasi yaitu perusahaan yang menyediakan fasilitas yang berkaitan dengan transportasi dan menyediakan infrastruktur dan juga perusahaan yang menyediakan jasa kargo dan ekspedisi. Pentingnya peran sektor transportasi di dalam kehidupan masyarakat di dorong oleh peningkatan kebutuhan jasa angkutan bagi masyarakat untuk mobilitas dan pengangkutan barang ke daerah, pengangkutan barang dari luar negeri ke Indonesia yang mendorong sektor transportasi menjadi salah satu penunjang aktifitas yang paling utama serta memberikan pengaruh terhadap perekonomian Indonesia.

Di kutip dari *News Detik.Com* transportasi ialah perawatan yang sangat mahal dan membutuhkan dana yang tidak sedikit merupakan kendala yang dihadapi oleh semua angkutan mulai dari darat, laut, udara, dan air sehingga tidak jarang transportasi di Indonesia yang berumur sudah tua dan dianggap tidak layak jalan masih dipergunakan. Permasalahan lain yang sering terjadi ialah layaknya infrastruktur jalan dan kurangnya kenyamanan bagi masyarakat pengguna

transportasi darat yang mengakibatkan berkurang peminat pengguna transportasi darat, demikian juga transportasi udara dan air.

Semenjak virus corona masuk dan mewabah di Indonesia, sebagian masyarakat tidak keluar rumah karena ada imbauan dari pemerintah yang meminta masyarakat untuk sementara waktu stay at home dan melakukan social distancing. Kebijakan itu berdampak kepada sejumlah sektor, termasuk usaha jasa angkutan umum. Tarif memang ada, merasakan pusing tujuh keliling karena armadanya berhenti beroperasi. Sementara kebutuhan hidup dan keluarganya harus dipenuhi. Ditambah biaya perawatan yang harus dikeluarkan dan biayakan. Dalam artikel (radarcirebon.com) yang ditulis oleh Husain Ali.

Sebagai gambaran luas, situasi transportasi di Indonesia saat ini masih memperoleh gangguan karena banyaknya hutang dan cukup tinggi untuk membangun transportasi di Indonesia. Perusahaan dengan tingkat hutang (*Leverage*) yang meningkat menyebabkan terjadinya *financial distress*.

Setiap perusahaan baik itu perusahaan jasa, perusahaan dagang, maupun perusahaan manufaktur yang ada di dunia khususnya Indonesia yang memiliki strategi masing-masing untuk mengembangkan kinerja perusahaannya dan hal tersebut dilakukan agar dapat mengurangi permasalahan yang terjadi di dalam perusahaan seperti infrastruktur, jasa, sumberdaya, dan lain-lain hingga kondisi finansial perusahaan. Dari beberapa permasalahan di atas, salah satu yang paling penting adalah aspek finansial atau keuangan perusahaan, khususnya pada perusahaan infrastruktur.

Setiap perusahaan baik itu perusahaan jasa, perusahaan dagang, maupun perusahaan manufaktur yang ada di dunia khususnya Indonesia yang memiliki strategi masing-masing untuk mengembangkan kinerja perusahaannya dan hal tersebut dilakukan agar dapat mengurangi permasalahan yang terjadi di dalam perusahaan seperti infrastruktur, jasa, sumberdaya, dan lain-lain hingga kondisi finansial perusahaan. Dari beberapa permasalahan di atas, salah satu yang paling penting adalah aspek finansial atau keuangan perusahaan, khususnya pada perusahaan infrastruktur.

Seringkali perusahaan mengalami kondisi keuangan yang berfluktuatif secara tidak stabil yang nantinya dapat menghambat kinerja dan proses produksi

perusahaan. sehingga perusahaan tidak dapat mencapai tujuan finansial yang diinginkan dan membuat laporan keuangan yang ditampilkan negatif. Jika kondisi ini berlanjut dapat mengakibatkan perusahaan mendalami *financial distress*. Karena adanya masalah-masalah sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi maka dapat diindikasikan bahwa sedang terdapat masalah keuangan yang disebut *financial distress*. Menurut Platt dan Platt dalam Triswidjanti (2017) *financial distress* mendeskripsikan semacam tahap penurunan situasi yang terjadi sebelum timbul kebangkrutan atau likuidasi. *Financial Distress* yaitu kondisi dimana perusahaan terkena kemerosotan keuangan, kegagalan, kebangkrutan dan pendapatan perusahaan tidak menutupi total biaya serta mengalami pertumbuhan laba negatif terus menerus sehingga pihak manajemen dan pemilik perusahaan tidak menemukan solusinya. Suatu Perusahaan mampu dikatakan *financial distress* atau kekacauan keuangan apabila perusahaan tersebut menunjukkan angka negatif pada laba operasi, laba bersih, dan nilai buku ekuitas berturut-turut dikategorikan sebagai perusahaan yang berada dalam kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress* dalam artikel (CNBC Indonesia) yang ditulis oleh Dwi Ayuningtyas.

Menurut (Srikalimah, 2017) Untuk mengantisipasi agar tidak terjadinya *financial distress* perusahaan maka mesti mencari solusinya dengan memakai model Altman Zscore sebagai instrumen untuk mengidentifikasi bahkan sebelum sampai pada kondisi kemerosotan atau kebangkrutan. Seiring berjalannya waktu penggunaan Altman Zscore untuk memprediksi kebangkrutan terus berkembang hingga Zscore banyak dipakai untuk peneliti melihat *financial distress* yang terjadi pada perusahaan. Zscore banyak dijadikan pendekatan untuk menentukan kondisi kesehatan perusahaan karena keakuratan Zscore dalam menggambarkan kesehatan dari perusahaan itu sendiri.

Altman Zscore ialah metode yang sering sekali digunakan untuk memprediksi bahkan mencegah terjadinya kebangkrutan (Mas'ud&Srengga 2012) ketika penelitiannya altman memutuskan rasio keuangan seperti profitabilitas, likuiditas, leverage, solvabilitas dan aktivitas. Kondisi perusahaan dapat diukur dengan rasio-rasio keuangan diantaranya yaitu: Rasio Keuangan merupakan alat untuk meramalkan *financial distress* dan menganalisis laporan keuangan. Rasio

memberikan jaringan atau perimbangan antara suatu jumlah tertentu dengan jumlah lain. Perusahaan mengukur Likuiditas untuk melihat kemampuan perusahaan dalam menyelesaikan kewajibannya. Perusahaan dapat dikatakan Likuid apabila perusahaan tersebut dapat melunasi utang lancarnya saat jatuh tempo, tetapi apabila perusahaan tidak dapat melunasi utang lancarnya saat jatuh tempo lalu perusahaan tersebut dapat dikatakan tidak likuid atau Illikuid. Bila nilai rasio likuiditas besar maka perusahaan mempunyai kapasitas untuk melunasi utang jangka pendeknya, sebaiknya apabila nilai resiko likuiditas menurun maka perusahaan tidak sanggup untuk melunasi utang jangka pendeknya. Apabila perusahaan mengalami Illikuid lalu secara otomatis perusahaan akan mengalami kesulitan keuangan atau *financial distress*. (Roham dini, Saifi, dan Darmawan, 2018).

Lalu ada pengukuran Rasio Leverage dimana perusahaan mampu mengelola pendanaan yang bermula dari pinjaman. Rasio leverage yang terlalu tinggi menyebabkan membebani perusahaan pada saat, habis waktu, sehingga penting bagi perusahaan untuk mengontrol tingkat leverage agar perusahaan dapat melunasi kewajibannya. Jika perusahaan tidak mampu menyelesaikan kewajibannya maka hendak mengganggu aktivitas operasional perusahaan tentu membawa dampak berkurangnya tingkat pendapatan. Tinggi dan rendahnya utang perusahaan akan mempengaruhi besar kecilnya resiko yang akan ditanggung oleh perusahaan tersebut (Rohmadini, Saifi, dan Darmawan, 2018).

Dan pengukuran Rasio Profitabilitas dimana perusahaan dapat menghitung kemampuan perusahaan dalam menciptakan keuntungan yang telah ditentukan perusahaan. Wujud utama dari perusahaan yaitu mempunyai laba yang banyak. Laba yang berkembang akan meningkatkan kesejahteraan para pemegang sahamnya dan akan meningkatkan ketertarikan investor untuk menginvestasikan dananya ke perusahaan tersebut. Laba yang banyak juga akan mengeluarkan tingkat keberhasilan perusahaan dalam mengimplem ntasikan aktivitas perasional perusahaannya. (Rohmadini, Saifi, dan Darmawan, 2018).

Berikut ini adalah data fenomena perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi pada tahun 2017-2019.

Tabel 1. Data Fenomena Likuiditas, Leverage, dan Profitabilitas Perusahaan Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi

No	Kode Perusahaan	Tahun	Likuiditas	(+)(-)	Leverage	(+)(-)	Profitabilitas	(+)(-)	Financial Distress	(+)(-)
1	ASSA	2017	0,43	0,49	0,7	0,7	0,03	0,02	6,215	0,591
		2018	0,47	0,04	0,7	0	0,03	0	0,013	-6,202
		2019	0,53	0,06	0,72	0,02	0,01	-0,02	0,083	0,07
2	BBRM	2017	8,26	0,17	67,95	0,51	-0,4	-5,6	-8,178	3,763
		2018	8,26	0	73,5	05,55	-9,4	-9	-2,826	5,352
		2019	92,94	84,68	76,5	3	-5,8	3,6	-3,025	-0,199
3	BIRD	2017	202,72	125,54	24,33	36,13	6,47	6,86	5,214	3,485
		2018	174,28	-28,44	24,3	-0,03	6,65	0,18	5,405	0,019
		2019	124,6	-49,68	27,2	2,9	4,25	-2,4	4,45	-0,955
4	BALI	2017	0,58	0,42	0,53	0,59	0,03	0,02	0,695	-0,66
		2018	0,58	0	0,51	-0,02	0,01	-0,02	0,989	0,294
		2019	0,33	-0,25	0,54	0,03	0,01	0	0,074	-0,915
5	TAXI	2017	0,85	0,71	0,85	-7,22	-0,24	407,69	-2,424	2,32
		2018	0,31	-0,54	0,9	0,05	-0,66	-0,42	-13,54	-11,116
		2019	0,3	-0,01	0,9	0	-0,58	0,08	-19,834	-6,294
6	TLKM	2017	104,8	120	43,5	41,2	16,5	16,2	4,327	4,327
		2018	93,5	-15,2	43,1	2,3	13,1	0,3	3,672	-0,655
		2019	83,75	-11,3	45,8	-0,4	10,8	-3,4	3,097	-0,575
7	BTEL	2017	0,05	0,53	2071,5	9,85	-208,4	-88,68	-193,502	-35,924
		2018	0,02	-0,03	2293,2	221,7	-101	107,4	1,137	194,639
		2019	0,01	-0,01	2282,3	-10,9	-42,4	58,6	-201,511	-202,648
8	PGAS	2017	265,52	260,58	47,32	42,47	3,09	11,81	2,686	2,537
		2018	15,42	-250,1	59,67	12,35	45,93	42,84	2,024	-0,662
		2019	196,6	181,18	56,14	-3,53	56,14	10,21	2,07	0,046
9	META	2017	273,31	311,32	34,9	33,99	0,73	1,84	2,261	2,692
		2018	311,32	38,01	24,54	-10,36	4,17	3,44	4,125	1,864
		2019	147,83	-163,49	35,42	10,88	3,68	-0,49	2,963	-1,162
10	KOPI	2017	4,05	1,77	18,05	24,46	0,67	10,92	5,647	4,494
		2018	1,21	-2,84	45,49	27,44	-34,6	-35,27	13238,08	13232,43
		2019	1,37	0,16	41,78	-3,71	-88,55	-53,95	-0,135	-13238,21

Sumber: Bursa Efek Indonesia

Berdasarkan tabel 1 diatas, dari 10 perusahaan sebanyak 6 perusahaan atau 60% likuiditas mengalami penurunan tetapi tidak memperoleh *financial distress* contoh pada perusahaan BBRM dimana pada tahun 2017 dan 2018 perusahaan merasakan penurunan tetapi tidak merasakan *financial distress*. Hal ini berbanding terbalik dengan teori yang ada. Menurut Ufo (2015) perusahaan dengan nilai likuiditas yang rendah akan terindikasi terjadinya kesulitan saat melakukan kegiatan operasionalnya dan dalam melunasi utang lancarnya, sehingga rendahnya tingkat likuiditas suatu perusahaan merupakan titik awal terjadinya *financial distress*.

Berdasarkan tabel 1 diatas, dari 10 perusahaan sebanyak 7 perusahaan atau 70% mengalami nilai perolehan leverage yang tidak stabil tetapi mengalami penurunan *financial distress*. Contoh perusahaan PGAS dimana pada tahun 2016-2018 rasio leverage perusahaan tidak stabil tetapi *financial distress* mengalami penurunan. Pada saat perusahaan mengalami leverage yang rendah menunjukkan bahwa rendahnya resiko perusahaan tersebut mengalami kesulitan keuangan.

Nur Afifatur Rahma, 2020

ANALISIS FINANCIAL DISTRESS PERUSAHAAN INFRASTRUKTUR, UTILITAS, DAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2017-2019

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Manajemen S1

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

Disisi lain, rasio leverage yang rendah menjelaskan bahwa perusahaan tidak memiliki kewajiban yang banyak terhadap pihak eksternal, sehingga perusahaan mampu membiayai aktivitas operasionalnya dan tidak menyebabkan adanya kewajiban utang dengan jumlah yang besar pada periode selanjutnya (Muflihah, 2017). Fenomena tersebut sesuai dengan hasil penelitian yang ada Menurut Kusuma dan Sumani (2017), Chrissentia dan Syarief (2018), Kartika dan Hasanudin (2019), menyatakan bahwa leverage signifikan terhadap *financial distress*. Leverage mengalami penurunan sehingga menyebabkan *financial distress* Dimana apabila perusahaan tidak memperoleh keuntungan dari pinjamannya maka perusahaan akan mengalami *financial distress*. Juga perusahaan dapat dikatakan “gali lubang, tutup lubang” dan mengalami EPS negatif.

Namun fenomena tersebut bertentangan dengan teori yang ada menurut Srikalimah (2017), Putri dan Murkusiwati (2014) Leverage tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Tinggi rendahnya leverage suatu perusahaan tidak mengalami *financial distress* kemudian riset yang dibuat oleh Triwahyuningtyas (2012), Chrissentia dan Syarief (2018), Sari dan Putri (2016) menyatakan bahwa Semakin banyak aktivitas perusahaan yang memakai utang dalam pembelanjaan, maka semakin besar pula terjadinya *financial distress*.

Berdasarkan tabel 1 diatas, Dari 10 perusahaan terdapat 6 perusahaan atau 60% mengalami penurunan profitabilitas tetapi tidak mengalami *financial distress* contoh pada perusahaan BIRD dan TAXI pada tahun 2017, BTEL pada tahun 2018, KOPI pada tahun 2017-2019, META pada tahun 2017 dan 2018 Hal ini berlawanan dengan teori yang ada menurut Andre dan Taqwa (2014), Sidabalok dkk (2018), Yustika (2015) Dimana apabila profitabilitas perusahaan mengalami penurunan bahkan berjumlah negatif maka kemungkinan perusahaan akan terindikasi kebangkrutan bahkan semakin besar karena perusahaan menunjukkan adanya tidak efektif penggunaan aset perusahaan dalam menghasilkan laba.

Tetapi bertentangan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti lain dimana terdapat hasil riset yang dilakukan oleh Nukmaningtyas dan Worokinasih (2018), Kartika dan Hasanudin (2019) mengungkapkan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. apabila profitabilitas semakin rendah

maka semakin sedikit kemampuannya dalam menghasilkan laba, sehingga semakin tinggi terjadinya *financial distress* karena laba yang dihasilkan belum tentu menutup biaya dan kewajiban yang dibebankan sehingga terdapat GAP hasil penelitian antara beberapa peneliti.

Berdasarkan latar belakang dan kejadian yang telah dipaparkan sebelumnya, maka penulis melakukan penelitian dengan judul “*Analisis Financial Distress Pada Perusahaan Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang terdaftar di BEI*”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu :

- a. Apakah Likuiditas berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi
- b. Apakah Leverage berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, dan Transportasi
- c. Apakah Profitabilitas berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor Infrstruktur, Utilitas, dan Transportasi

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan di atas, tujuan penelitian ini yaitu:

- a. Mengetahui pengaruh dan menganalisis Likuiditas terhadap *Financial Distress*
- b. Mengetahui pengaruh dan menganalisis Leverage terhadap *Financial Distress*
- c. Mengetahui pengaruh dan menganalisis Profitabilitas terhadap *Financial Distress*

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

Hasil pada penelitian ini dapat melengkapi referensi kepustakaan, sebagai landasan maupun sebagai perbandingan saat melakukan penelitian lebih lanjut, serta dapat pula menyempurnakan penelitian terdahulu. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan referensi bagi perkembangan ilmu manajemen keuangan untuk mengetahui pengaruh likuiditas, *leverage*, dan profitabilitas terhadap *financial distress*.

b. Manfaat Praktis

1) Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk mengamati kondisi keuangan perusahaan, hingga perusahaan dapat menyelenggarakan evaluasi terhadap kinerja perusahaan untuk menangkal terjadinya *financial distress* yang mungkin dapat berujung pada kebangkrutan.

2) Bagi Investor

Penelitian ini diharapkan dapat membagikan informasi kepada investor untuk dijadikan bahan estimasi sebagai dasar dalam memutuskan berinvestasi di masa yang akan datang.