BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sarana untuk menunjang kebutuhan stabilitas kehidupan manusia untuk memperlancar hubungan antar berbagai manusia terhadap kegiatannya sehari-hari. Seiring berkembangnya kehidupan masyarakat, sektor transportasi diharapkan dapat membantu memenuhi kebutuhan dalam memperkuat pemberdayaan kegiatan ekonomi dan potensi usaha di Indonesia (Aprilia *et al.,* 2018). Sektor transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam pelaksanaan pembangunan nasional. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2017) menjelaskan adanya hubungan antara pembangunan dengan transportasi yang dijadikan suatu dukungan dalam pembangunan pada sektor lainnya dengan tujuan untuk mewujudkan sebuah sasaran pembangunan nasional di seluruh wilayah yang ada di Indonesia baik perkotaan maupun perdesaan. RPJM (Rencana Pembangunan Jangka Menengah) 2015-2019 menetapkan 11 bidang yang diprioritaskan, salah satunya pada bidang infrastruktur (termasuk transportasi) yang memiliki tujuan untuk membangun infrastruktur nasional yang mempunyai daya dukung dan daya tarik pada pertumbuhan ekonomi dan sosial yang adil. Kebijakan terbaru pemerintah terkait ditetapkan Peraturan Presiden Nomor 32/2011 (MP3EI) 2011-2025 tentang *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025. Dalam menetapkan penguatan konektivitas nasional sebagai salah satu dari tiga strategi utama. Konektivitas Nasional memiliki empat unsur Kebijakan Nasional yang terdiri dari

Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pembangunan Daerah (RPJMN/RTRWN) dan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/TIK) yang terintegrasi. Hal itu dilakukan untuk mewujudkan konektivitas nasional yang efektif, efisien dan terintegrasi.

Berbagai aspek pembangunan wilayah tersebut menyebabkan masalah transportasi yang mempengaruhi operasi jaringan, keuangan, ekonomi, lingkungan dan keamanan. Tanda-tanda masalah pada aspek-aspek tersebut antara lain kemacetan lalu lintas, peningkatan penggunaan pribadi dalam berkendara, tingkat kecelakaan yang tinggi dan konsumsi bahan bakar yang tidak efisien. Masalah pembangunan wilayah mengingatkan bahwa masalah transportasi membutuhkan pemikiran dan tindakan yang komprehensif dan berfokus pada peningkatan efisiensi dan efektivitas infrastruktur yang ada dan mengoptimalkan sumber daya yang terbatas guna pembangunan transportasi dalam antisipasi perkembangan wilayah. Adanya fenomena wabah *covid-19* yang menyerang di seluruh dunia termasuk di Indonesia, telah melumpuhkan berbagai sektor bidang usaha terutama sektor transportasi. Menurut data dari Badan Pusat Statistik, transportasi udara pada penumpang domestik dari tahun 2021 sebesar 15.364.331 mengalami penurunan dari tahun 2020 sebesar 16.255.645 dengan rata-rata 28.127.803 orang (BPS, 2022). Terjadinya penurunan ini dikarenakan adanya pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat (PPKM) yang diadakan secara serentak di Indonesia demi menurunkan angka yang terinfeksi virus *covid-19*. Dari dampak yang diterima adapun perusahaan transportasi *online* yang juga terkena dampak seperti halnya Gojek, Grab, Maxim, serta *marketplace* yang memiliki fitur baru seperti Shopee Food.

Turunnya peminat jasa transportasi *online* juga terdampak pada pendapatan ojek *online* tersebut (Moegiarso, 2021). Dalam Badan Pusat Statistik (2021) dijelaskan tentang jumlah penumpang angkutan laut pada tahun 2021 adanya peningkatan sebesar 7,74%. Peningkatan jumlah penumpang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak sebesar 3,50 persen. Sedangkan penurunan jumlah penumpang terjadi di Pelabuhan Belawan sebesar 43,50 persen, Tanjung Priok sebesar 35,89 persen, Makassar sebesar 17,31 persen dan Balikpapan sebesar 5,09 persen.

Pada dasarnya setiap orang yang mendirikan perusahaan pasti mempunyai tujuan yaitu untuk memperoleh keuntungan atau laba. Dari keuntungan yang di dapat pasti digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan kebutuhan usahanya seperti biaya operasional didalam perusahaan. Namun tidak semua perusahaan yang berdiri bisa berhasil dan mendapatkan keuntungan seperti yang mereka harapkan dan inginkan. Banyak perusahaan yang mengalami jatuh bangun hingga mengalami kebangkrutan karena tidak bisa mempertahankan usahanya. Berikut data laporan keuangan perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Tabel 1.1 Data perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2020

No	Kode/Nama Perusahaan	Laba/Rugi (Jutaan Rp)					Pertumbuhan/Penurunan Laba			
		2017	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
1	PT Adi Sarana Armada Tbk.	103.308	142.242	91.614	63.896	69.413	38%	-36%	-30%	9%
2	PT Blue Bird Tbk.	427.495	460.273	315.622	-163.183	8.720	8%	-31%	-152%	-105%
3	PT Berlian Laju Tanker Tbk.	-11.887	78.574	-12.127	-11.526	64.481	-761%	-115%	-5%	-659%
4	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk.	3.301	14.431	8.108	3.116	11.394	337%	-44%	-62%	266%

No	Kode/Nama Perusahaan	Laba/Rugi (Jutaan Rp)					Pertumbuhan/Penurunan Laba			
		2017	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
5	PT Samudera Indonesia Tbk.	15.630	10.736	-837.089	-32.736	19.845	-31%	-7897%	-96%	-161%
6	PT TEMAS Tbk.	53.358	34.819	100.615	52.214	623.250	-35%	189%	-48%	1094%
7	PT WEHA Transportasi Tbk.	50.425	3.193	4.519	-33.601	9.623	-94%	42%	-844%	-129%
8	PT Express Transindo Utama Tbk.	-492.102	-836.820	-276.072	-53.221	-32.805	70%	-67%	-81%	-38%

Sumber: Data diolah Tahun 2022 dari website: www.idx.co.id

Dapat diketahui data di atas menunjukkan perusahaan transportasi pada tahun 2018-2020 mengalami penurunan laba dan kerugian, kecuali PT Adi Sarana Armada Tbk. mengalami pertumbuhan laba di tahun 2018 sebesar 38%, PT Blue Bird Tbk. mengalami pertumbuhan laba sebesar 8%, PT Batavia Prosperindo Trans Tbk. mengalami pertumbuhan laba sebesar 337% dan PT Express Trasindo Utama Tbk. sebesar 70%. Kemudian, pada tahun 2019 salah satu perusahaan mengalami penurunan yang sangat tajam dengan kerugian yang dialami sebesar -7897% yaitu PT Samudera Indonesia Tbk. dan PT TEMAS Tbk. mengalami pertumbuhan laba yang signifikan sebesar 189%. Pada tahun 2020 semua perusahaan mengalami kerugian yang cukup besar. Kerugian tersebut berasal dari dampak pandemi *corona* yang membuat pemerintah menerapkan pembatasan sosial berskala besar (PSBB). Hal ini menjadikan anjloknya pendapatan dan laba perusahaan disektor transportasi bahkan diantaranya membukukan rugi. Pada tahun 2021 beberapa sektor transportasi sudah mengalami pertumbahan laba walaupun belum semuanya. Kondisi ini membuat semua perusahaan berada dalam kesulitan keuangan, yakni kondisi dimana perusahaan mengalami kegagalan usaha. Menurut Simanjuntak (2017), perusahaan dapat mengatasi dan meminimalkan terjadinya kebangkrutan

dengan memantau status keuangan menggunakan teknik analitis laporan keuangan. Teknik tersebut dapat mengetahui perkembangan keuangan perusahaan, kelemahan dan potensi kebangkrutan perusahaan karena laporan keuangan dapat digunakan sebagai informasi tentang status keuangan dan kesuksesan perusahaan manajemen untuk periode tertentu dan sebagai referensi dalam pengambilan keputusan. Penentuan *financial distress* juga dapat ditentukan dengan salah satu indikator yaitu profitabilitas.

Rasio profitabilitas menurut Vionita & Lusmeida (2019) yang digunakan untuk mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan pada besar kecilnya benda terhadap keuntungan yang didapatkan dari suatu hubungan pada penjualan maupun investasi. Profitabilitas diukur dengan *return on asset* (ROA) yang menunjukkan bahwa semakin besar ROA, maka perusahaan dapat mengelola asetnya dengan baik dan tidak akan mengalami *financial distress.* Rani (2017) menjelaskan tentang adanya pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress* yang signifikan. Selanjutnya rasio likuiditas menjelaskan tentang kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan tepat waktu. Indikator yang digunakan yaitu *current ratio.* Artinya ukuran yang digunakan dalam solvensi jangka pendek yang dimana termasuk kemampuan perusahaan dalam memenuhi kebutuhan utangnya saat jatuh tempo (Fahmi, 2017). Rasio likuiditas dinyatakan oleh Yusbardini & Rashid (2019) memiliki pengaruh terhadap *financial distress* yang menunjukkan semakin tinggi likuiditas dapat memperkecil peluang perusahaan yang mengalami *financial distress.*

Leverage mengukur seberapa banyak perusahaan dibiayai dengan utang. Menggunakan utang yang tinggi menempatkan perusahaan pada risiko karena termasuk dalam kategori *extreme leverage* yaitu perusahaan yang terjebak dalam tingkat utang tinggi dan sulit melepaskan beban utang tersebut (Fahmi, 2017). Dalam penelitian, *debt to equity ratio* digunakan sebagai rasio. Hal ini dapat menunjukkan bahwa perusahaan mungkin menghadapi kesulitan keuangan di masa depan karena semakin tinggi tingkat utang, semakin besar kemungkinan perusahaan tidak akan mampu membayar utang pada saat jatuh tempo. Rasio aktivitas adalah metrik yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari. Menurut Kasmir (2015), total *asset turnover* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat perputaran seluruh aset dalam suatu perusahaan dan seberapa besar penjualan yang dihasilkan dari setiap aset. *Sales growth* merupakan pertumbuhan kontribusi perusahaan dari tahun ke tahun. Rasio ini menunjukkan persentase penjualan tahun ini dibandingkan tahun lalu. Penelitian ini menggunakan indikator s*ales growth*. Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Rahayu & Dani Sopian (2017) menunjukkan adanya pengaruh *sales growth* terhadap *financial distress*.

Penelitian mengenai *financial distress* telah dilakukan oleh Breaver (1966), kemudian dilanjutkan oleh Altman (1968), Springate (1978) dan Zmijweski (1984) Pada penelitian ini penulis memilih menggunakan model Altman untuk melakukan prediksi *financial distress*. Model tersebut dikenal dengan nama *Z-Score*. Sampel yang digunakan Altman I Edwarrd (1968) dalam penelitiannya berjumlah 66 perusahaan selama 20 tahun (1946-1965). Sampel tersebut terbagi dua kelompok,

yaitu 33 perusahaan yang dianggap bangkrut dan 33 perusahaan lainnya tidak bangkrut. Altman menggunakan metode *Step-Wise Multivariate Discriminant Analysis* (MDA) dalam penelitiannya. Seperti regresi logistik, teknik statistika ini juga biasa digunakan untuk membuat metode dimana variabel dependennya merupakan variabel kualitatif. Perusahaan yang digunakan Altman hanya berasal dari industri manufaktur. Hasil penelitiannya memiliki akurasi mencapai 95% jika menggunakan data 1 tahun sebelum kondisi *financial distress*. Persentase *error*-nya 6% untuk *Type* I dan 3% untuk *Type* II. Jika menggunakan data 2 tahun sebelum *distress*, akurasinya mencapai 83%.

Di Indonesia juga telah dilakukan penelitian mengenai *financial distress* yakni Prasetyo, Noor dan Amiruddin (2018) yang melakukan penelitian pada perusahaan transportasi darat yang terdaftar di BEI tahun 2012-2017 dengan metode Altman *Z Score* Modifikasi. Hasil penelitiannya menyatakan bahwa PT Eka Sari Lorena Transport Tbk. berada pada kriteria *grey area* pada tahun 2012 dan tahun 2013, pada tahun 2014-2017 terjadi peningkatan *score* menjadi lebih dari 2,6 yang menjadikan perusahaan berada pada kriteria *safe area*. PT Express Transindo Utama Tbk. berada pada kriteria *grey area* pada tahun 2012-2016, pada tahun 2017 terjadi penurunan *score* menjadi kurang dari 1,1 yang menjadikan perusahaan berada pada kriteria *distress area*. Meskipun di tahun 2017 PT Express Transindo Utama Tbk. berada pada area *financial distress*, laporan keuangan dan tahunan masih dipublikasi oleh Bursa Efek Indonesia dan masih tercatat sahamnya di Bursa Efek Indonesia (Surachman, 2021).

Hasil penelitian Simanjuntak (2017) menunjukkan adanya secara simultan menunjukkan bahwa rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas dan rasio pertumbuhan berpengaruh signifikan terhadap prediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi tahun 2011-2015. Secara parsial rasio *leverage* dengan proksi *debt ratio* berpengaruh positif terhadap *financial distress* dan rasio aktivitas dengan proksi *total asset turnover* berpengaruh negatif terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi tahun 2011-2015. Penelitian Rahayu & Sopian (2017) menjelaskan hasil penelitian bahwa likuiditas, *leverage* dan ukuran perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Sedangkan *sales growth* berpengaruh terhadap *financial distress.* Penelitian Rani (2017) menunjukkan bahwa rasio *leverage* berpengaruh terhadap *financial distress.* Sedangkan rasio likuiditas, *agency cost* dan *sales growth* tidak berpengaruh terhadap kondisi *financial distress.*

Objek yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan dalam sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2018-2020. Peneliti tertarik untuk mengambil perusahaan transportasi sebagai objek penelitian karena dinilai mampu memberikan gambaran yang lebih baik dalam melihat pengaruh rasio-rasio keuangan dalam memprediksi *financial distress.* Menurut Rani (2017), penggunaan sektor transportasi sangat relevan dimana semakin perkembangannya zaman dan kemajuan teknologi membuat perusahaan-perusahaan transportasi memberikan inovasi baru yang dapat diminati oleh masyarakat. Apalagi di Indonesia sekarang penduduknya yang semakin bertambah dan membuat penggunaan transportasi semakin meningkat. Perusahaan transportasi merupakan salah satu perusahaan

yang paling dibutuhkan di Indonesia untuk memberikan akses transportasi dengan berbagai wilayah yang ada di Indonesia atau luar negeri dengan mudah.

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan, maka penulis tertarik untuk memberikan judul penelitian ini **Analisis Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Prediksi Kondisi *Financial Distress* (Studi pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2020).**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut, maka pertanyaan peneliti yang diajukan dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana pengaruh likuiditas terhadap *financial distress*?
2. Bagaimana pengaruh *leverage* terhadap *financial distress*?
3. Bagaimana pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress*?
4. Bagaimana pengaruh rasio aktivitas terhadap *financial distress*?
5. Bagaimana pengaruh *sales growth* terhadap *financial distress*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
2. Menganalisis pengaruh *leverage* terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
3. Menganalisis pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

4. Menganalisis pengaruh aktivitas terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
5. Menganalisis pengaruh *sales growth* terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini, yaitu:

1. Manfaat Praktis
   a. Bagi akademisi atau peneliti mendatang

      Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi penelitian sejenis untuk menambah dan mengembangkan wawasan pengetahuan dalam hal penelitian *financial distress* perusahan transportasi.

   b. Bagi penulis

      Penelitian ini diharapkan dapat diimplemantisikan di dunia kerja mengenai wawasan *financial distress*.

   c. Bagi pelaku akuntansi

      Penelitian ini diharapkan agar para pelaku akuntansi dapat memahami secara detail mengenai *financial distress* serta tidak terjadi kesalahan dalam mengambil keputusan.

   d. Bagi investor

      Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada para calon investor untuk sebagai bahan pertimbangan sebagai dasar keputusan dalam berinvestasi dimasa yang akan datang.