

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kemajuan teknologi usaha atau industri sekarang membawa perubahan yang cukup pesat dan signifikan terhadap sektor bisnis. Salah satunya perusahaan sektor transportasi dan logistik di Indonesia. Hal tersebut ditandai dengan adanya tingkat persaingan bisnis dari berbagai sektor yang semakin tinggi. Persaingan bisnis tidak menuntut kemungkinan setiap perusahaan harus bisa berkerja lebih efektif dan efisien agar tetap mampu mempertahankan kelangsungan operasi perusahaan, semakin banyak pula masalah yang dihadapi oleh pemimpin perusahaan atau pihak manajemen. Oleh karena itu, manajemen atau seorang pemimpin akan terjun langsung dan terus menerus untuk mengawasi jalannya operasional perusahaan, agar pihak perusahaan tersebut dapat melakukan tugasnya dengan baik, serta mewujudkan sistem informasi yang baik dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Apabila perusahaan yang dikatakan operasional baik, maka tidak mengalami kesulitan keuangan.

financial distress atau disebut dengan Kesulitan keuangan menunjukkan ketidak sanggupan memenuhi kewajiban untuk melunasi utang dalam perusahaan (Nursidin, 2021). Para investor yang ingin berinvestasi mereka memperhatikan keadaan perusahaan dengan melihat kondisi kuangan suatu perusahaan di laporan keuangan. Kemajuan suatu perusahaan tidak lepas dari kebutuhan akan sumber pembiayaan, yang berasal dari internal maupun eksternal perusahaan. Pembiayaan

alternatif internal biasanya menggunakan laba ditahan, sedangkan pembiayaan alternatif eksternal disediakan oleh kreditur dalam bentuk utang, penerbitan obligasi atau ekuitas (Sudaryo et al., 2021). Laporan keuangan terbukti memiliki manfaat dalam memprediksi kinerja perusahaan seperti *Financial distress* dan kebangkrutan. bertujuan rasio akuntansi adalah untuk melihat perkembangan perusahaan selama periode waktu tertentu, lihat penurunan dan peningkatan dan dapat mengetahui penyebabnya (Williem & Ugut, 2022).

Suatu perusahaan dapat diklasifikasikan mengalami kesulitan keuangan, jika hasil operasi, laba bersih, nilai buku saham dan margin perusahaan menunjukkan angka negatif. Jika kinerja perusahaan memburuk, kemungkinan tinggi perusahaan mengalami kesulitan keuangan sampai mengalami kebangkrutan (Nursidin, 2021).

Namun terdapat masalah utama yang sering dialami perusahaan yaitu berkaitan dengan keuangan, dimana banyak perusahaan yang mengalami *financial distress* (Asfali, 2019). Perusahaan yang terjadinya kesulitan keuangan ketika perusahaan mengalami penyusutan keuangan dalam suatu perusahaan sebelum terjadinya likuidasi atau pailit. Masalah ini disebabkan karena adanya pendapatan yang turun kemudian perusahaan tidak bisa membayar kewajibannya kepada kreditur yang telah jatuh tempo (Astri Fitria, 2020).

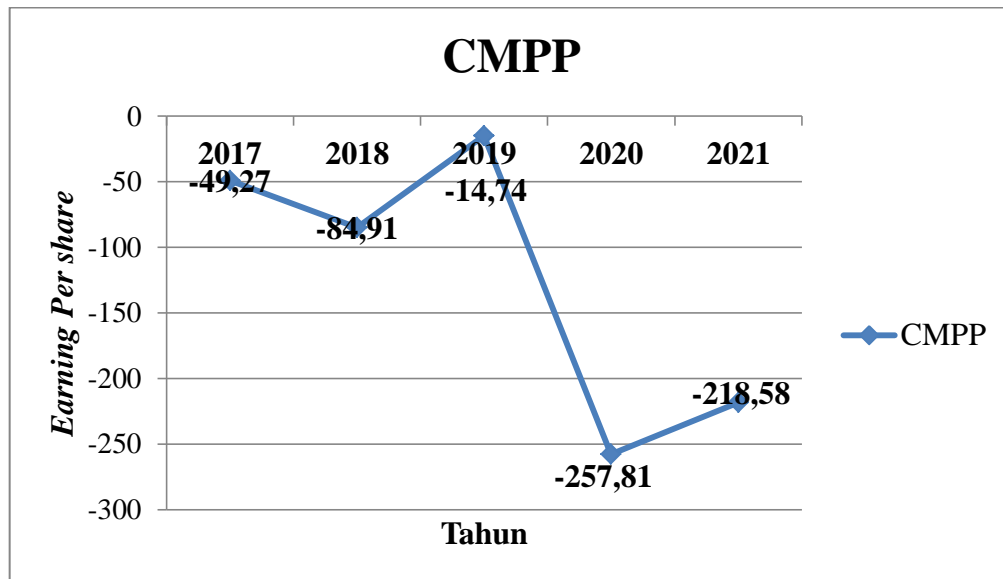
Berikut data perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar BEI yang mengalami *financial distress* dalam tabel 1.1 yakni :

Tabel 1.1
Daftar Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Mengalami Financial Distress

No	Kode perusahaan	Tahun				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	BLTA	-0,0004	0,0002	-0,00003	-0,000032	-0,000228
2	CMPP	-49,27	-84,91	-14,74	-257,81	-218,58
3	DEAL	8,63	11,96	-0,15	-44,93	-24,63
4	GIAA	0,00837	0,0003	-0,0015	-0,0944	-0,1607
5	IATA	-0,0007	-0,0007	-0,0005	-0,0006	-0,00003
6	KJEN	-	2,54	0,6	-3,36	-3,68
7	LRNA	-110,0	158,28	-19,63	-122,91	-74,64
8	MIRA	-4,77	0,58	-0,71	-4,55	-3,31
9	SAFE	-13,02	-31,87	14,83	-28,59	1,29
10	SAPX	-61,98	-64,28	47,41	37,6	53,7
11	SDMU	-33,03	-23,22	-31,97	-37,38	-8,31
12	SMDR	0,003	0,002	-0,012	-0,001	0,028
13	TRUK	23,3	3,41	2,18	-21,25	-11,33
14	TAXI	-229,02	-381,81	-60,11	8,64	18,45
15	WEHA	55	1	4,4	-38	-11

Sumber : data diolah

Berdasarkan pada tabel 1.1 terdapat 15 dari 28 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang mengalami *financial distress* yang (EPS) bernilai negatif pada periode 2017 hingga 2021. Perusahaan yang mengalami penurunan yang dratis dan menunjukkan bahwa tidak dapat mengelola operasional perusahaan dengan baik, sehingga perusahaan mengalami kesulitan keuangan atau dapat dikatakan terjadinya *financial distress*. Salah satunya yakni pada PT. Air Asia Indonesia Tbk. Kemudian didukung dengan grafik perusahaan yang mengalami penurunan sebagai berikut :



Sumber : data diolah

Gambar 1. 1 Perhitungan EPS
Grafik perusahaan PT. Air Asia Indonesia Tbk.yang terdaftar di Bursa
Efek Indonesia (BEI) Periode 2017-2021 bernilai negatif

Gambar 1.1 menunjukkan nilai EPS (*earning per share*) perusahaan terjadinya *financial distress*. Perusahaan yang mempunyai EPS (*earning per share*) terendah yakni pada PT. AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP). Perusahaan emiten yang bergerak dalam bidang transportasi maskapai penerbangan.

Pada tahun 2017 perusahaan AirAsia Indonesia Tbk. *earning per share* bernilai negatif sebesar 49,27, kemudian di tahun 2018 perusahaan mengalami penurunan yang cukup drastis dengan *earning per share* bernilai negatif sebesar 84,91. Oleh karena itu, perusahaan di 2017 hingga 2018 dapat dikatakan mengalami kesulitan keuangan. Namun pada tahun 2019 mengalami peningkatan yang cukup baik dengan *earning per share* masih bernilai negatif sebesar 14,74 dan tahun 2020 mengalami penurunan yang drastis bernilai negatif -257,81. Pada tahun 2021 perusahaan mengalami peningkatan yang cukup baik namun masih bernilai negatif sebesar -218,58.

Perusahaan AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP) mencatat kenaikan rugi bersih yang membengkak dua kali lipat menjadi 747,62 miliar dan dilihat pada gambar 1.1 yang grafiknya dari tahun 2020-2021 mengalami penurunan yang cukup signifikan. Kerugian pada perusahaan PT. AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP) ini naik sebesar 116,37 persen dari periode yang sama tahun sebelumnya di mana kerugian perusahaan tercatat sebesar Rp. 345,53 miliar.

Peningkatan kerugian yang drastis ini terjadi akibat pendapatan perusahaan turun drastis menjadi Rp. 223,71 miliar, turun 83,12 persen dari kuartal tahun 2020 sebesar 1,32 Triliun. Penurunan pendapatan perusahaan sejalan dengan adanya kebijakan pembatasan sosial dan anjuran pemerintah untuk tidak berpergian dan melakukan kunjungan wisata yang disebabkan fenomena Covid-19. Penyusutan pendapatan terbesar terjadi pada penjualan kursi kepada penumpang yang berkurang dari semula Rp. 1,11 triliun, kini hanya bersisa Rp. 145,97 miliar atau hanya 13 persen dari pendapatan tahun 2020. Pendapatan kargo pun berdampak sehingga mengalami penurunan menjadi Rp. 25,95 miliar dari sebelumnya 29,69 miliar, sedangkan pendapatan lain-lain termasuk di dalamnya pendapatan dari bagasi, pelayanan penerbangan, jas boga, dan *ground handling* turun menjadi Rp. 39,44 miliar dari semula Rp. 1,11 triliun.

Aset perusahaan juga mengalami depresiasi menjadi senilai Rp. 5,84 triliun, turun 3,96 persen dari posisi akhir tahun lalu di angka Rp. 6,08 triliun. Aset terdiri dari aset lancar yang hanya sebesar 3,21 persen dari total aset atau sejumlah Rp. 187,60 miliar dengan kas atau setar kas tercatat berjumlah Rp. 21,31 miliar sedangkan Rp. 5,65 triliun sisanya merupakan aset tidak lancar. Liabilitas

perusahaan mengalami kenaikan 5,66 persen menjadi Rp. 9,50 triliun dari semula sebesar Rp. 8,99 triliun dengan 59 persen merupakan kewajiban jangka pendek sebesar 5,63 triliun. Turunnya nilai aset dan naiknya liabilitas, menjadi ekuitas (defisiensi modal) perusahaan ikut naik dari semula negatif Rp. 2,91 triliun semakin membengkak menjadi negatif Rp.3,66 triliun yang tercatat pada laporan keuangan (Ferry Snadria, 2021).

Teori yang akan digunakan yaitu teori keagenan. Teori ini dijelaskan bahwa hubungan keagenan dalam teori agensi sebagai agen atau manajemen dan kepemilikan yang melakukan beberapa pelayanan dan kemudian melibatkan pendelegasian tanggung jawab pengambilan keputusan kepada *agent* (Stevannie et al., 2018).

Teori agensi dapat dijelaskan sebagai hubungan antara pihak *principal* atau pemilik perusahaan dan agen atau manajemen. *Principal* dapat diartikan sebagai pihak yang bertanggung jawab dan memberikan kepercayaan kepada agen untuk mengambil keputusan sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak tanpa merugikan satu sama lain. Salah satu bentuk tanggung jawab yang dilakukan dengan mengajukan laporan keuangan, dan pembuat keputusan dalam pengendalian operasional. Maka agen lebih transparan pula dengan kepemilikan dengan laporan keuangan, apabila perusahaan mengalami kesulitan keuangan atau *Financial distress* (Silanno & Loupatty, 2021). Ada beberapa aspek yang dapat mempengaruhi *financial distress* dalam suatu perusahaan yakni :

Variabel pertama yaitu rasio likuiditas. Likuiditas menurut Mamduh (2016:75) yang menjelaskan bahwa rasio ini dapat mengukur perusahaan dalam

kemampuan memenuhi likuiditas jangka pendek dengan melihat asset lancar perusahaan dalam memenuhi utang lancar atau kewajiban yang akan jatuh tempo. Rasio likuiditas yang digunakan sebagai menggambarkan kapasitas dalam perusahaan yang dapat memenuhi liabilitas yang akan habis waktunya atau jatuh tempo (Fitria, 2020). Salah satu pengukurannya yaitu *Current ratio*. *Current ratio* menurut Kasmir (2019:134) adalah untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada tagihan keseluruhan. Rasio ini dapat diartikan sebagai bentuk untuk mengukur tingkat keamanan (*margin of safety*) dalam suatu perusahaan (Silanno & Loupatty, 2021). Rasio lancar (*current ratio*) digunakan untuk menjawab pertanyaan seberapa besar mampunya perusahaan membayar kewajibannya. Semakin besar *current ratio* semakin baik posisi kreditor, karena kreditor tidak perlu khawatir dan perusahaan akan membayar kewajibannya tepat waktu. Oleh karena itu, *Current Ratio* memberikan pengaruh terhadap *financial distress* (Sudaryo et al., 2021). Dapat dikaitkan dengan teori agensi bahwa perusahaan yang memiliki utang yang besar, maka perusahaan dapat dikatakan ketidakmampuan dalam membayar utang pada waktu yang ditentukan, hal tersebut dapat terjadi karena terdapat kesalahan agent atau pihak manajemen dalam mengelola perusahaan atau agent melakukan hal buruk dengan mementingkan dirinya sendiri dan mengabaikan adanya kepentingan prinsipal atau pihak kepemilikan perusahaan.

Berdasarkan penelitian terdahulu, Fitria et al., (2022) menyatakan bahwa *current ratio* (CR) berpengaruh yang signifikan terhadap *financial distress*. Hal

itu dapat didukung oleh penelitian Nurhamidah & Kosasih (2021) juga menyatakan bahwa *current ratio* berpengaruh positif dan signifikan dalam memprediksi kondisi *financial distress*. Namun berbeda dengan penelitian Silanno & Loupatty, (2021) ; Nurgraha & Nursito (2021), Sherlytan et al. (2022) terdahulu yang menyatakan bahwa *current ratio* tidak memberikan pengaruh terhadap *financial distress*.

Variabel kedua yaitu rasio solvabilitas. Solvabilitas menurut Mamduh (2016:79) yang menjelaskan bahwa menggambarkan kemampuan dalam perusahaan untuk dapat memenuhi kewajiban jangka panjang. Perusahaan yang jumlah utangnya lebih tinggi yang dibandingkan dengan jumlah asetnya. Rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur aktivitas perusahaan dapat dibiayai dengan utang (Ratnasari et al, 2021). Salah satu pengukuran yang digunakan oleh rasio ini yakni *Debt to equity ratio*. Menurut Kasmir (2019:159) *Debt to equity ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat penggunaan utang dengan seluruh ekuitas. *Debt to equity ratio* (DER) menggambarkan seberapa besar perusahaan menggunakan pendanaan melalui utang dan seberapa besar kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Melalui *Debt to equity ratio* (DER) dapat diketahui apakah utang dapat tertutupi oleh jumlah asset perusahaan. Oleh karena itu, jumlah total asset harus lebih besar dari jumlah total liabilitas. Perusahaan dapat melunasi utang tanpa harus mengorbankan terlalu banyak kepentingan pemilik modal, maka *Debt to equity ratio* (DER) dalam perusahaan harus memiliki jumlah presentase yang rendah. Sebaliknya, jika perusahaan memiliki *Debt to equity ratio* (DER) yang

jumlah presentase tinggi, maka perusahaan tersebut dapat dikhawatirkan akan mengalami *financial distress* dalam membayar utang-utannya. *Debt to equity ratio* (DER) yang dapat diketahui apakah utang dapat tertutupi oleh jumlah aset perusahaan. Berdasarkan dengan teori agensi yang dapat dinilai secara efisiensi dan efektif dalam menyelesaikan konflik yang terjadi dalam perusahaan.

Berdasarkan penelitian terdahulu Sudaryo et al. (2021); Nurhamidah & Kosasih (2021) yang menjelaskan bahwa *Debt to equity ratio* memberikan pengaruh terhadap *financial distress*. Hal ini dapat didukung oleh penelitian Pardistya (2021) menyatakan bahwa *Debt to equity ratio* memberikan pengaruh terhadap *financial distress*. Namun berbeda dengan penelitian Silanno & Loupatty (2021) yang menyatakan bahwa *Debt to equity ratio* tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap *financial distress* dan didukung oleh Nursito (2021) mengatakan bahwa *Debt to equity ratio* tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Variabel ketiga yaitu rasio profitabilitas. Rasio profitabilitas menurut Mamduh (2016:81) yang menjelaskan bahwa rasio ini menggambarkan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan pada tingkat penjualan, aset, dan modal saham yang ditentukan. Rasio profitabilitas ini merupakan rasio yang digunakan dalam pengukuran perusahaan akan kemampuan dalam menghasilkan laba dari aktivitas normal dalam bisnis atau usahanya. Salah satu pengukuran yang akan digunakan dalam rasio ini yakni *Net profit margin*. *Net profit margin* (NPM) menurut Kasmir (2019:202) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur keuntungan dengan membandingkan laba operasional

dengan penjualan. Semakin besar nilai *net profit margin* maka semakin menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan semakin baik sehingga dapat menarik perhatian investor untuk menanamkan modalnya (Sudaryo et al., 2021). *Net profit margin* yang digunakan untuk mengukur laba bersih atas penjualan, jika perusahaan mengalami peningkatan dalam laba bersih atas penjualan, maka perusahaan tersebut tidak mengalami kondisi *finansial distress* (Sudaryo et al., 2021). Dengan adanya grand teori keagenan ini bahwa *principal* dan ageny memiliki kinerja perusahaan yang baik, maka dapat meningkatkan kepercayaan investor dalam menanam modal sehingga perusahaan akan mengalami peningkatan dalam laba bersih dan juga akan lebih menguntungkan dalam operasi perusahaan.

Berdasarkan penelitian terdahulu Pardistya (2021) yang menyatakan bahwa *Net profit margin* yang berpengaruh terhadap *financial distress*. Hal itu dapat didukung oleh penelitian Williem & Ugut (2022) juga mengatakan bahwa *Net profit margin* yang berpengaruh terhadap *financial distress*. Namun berbeda dengan penelitian Sudaryo et al., (2021); Muis (2020) yang mengatakan bahwa *Net profit margin* yang tidak memberikan pengaruh terhadap *financial distress*.

Variabel keempat yaitu rasio aktivitas. Rasio aktivitas menurut Mamduh (2016:76) ini menjelaskan bahwa rasio ini dapat melihat beberapa aset kemudian menentukan berapa tingkat aktivitas aset tersebut pada tingkat kegiatan tertentu. Rasio aktivitas merupakan rasio ini digunakan dalam mengukur efektifitas perusahaan dengan menggunakan aset yang dimiliki perusahaan, termasuk dalam menggambarkan pengukur tingkat efisiensi perusahaan yang dapat memanfaatkan

sumber daya yang tersedia. Salah satu pengukuran yang akan digunakan dalam rasio ini yakni *Receivable Turnover*. *Receivable Turnover* menurut Kasmir (2019:178) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk penagihan piutang dalam satu periode tertentu. Periode perputaran piutang tergantung pada panjang pendeknya syarat penjualan yang diberikan. Pengelolaan piutang dalam suatu perusahaan dengan dilihat dari tingkat *Receivable Turnover*, dimana *Receivable Turnover* atau perputaran piutang merupakan periode yang terikat modal kerja terhadap piutang, semakin tinggi akan tingkat perputaran piutang akan semakin baik, dikarenakan modal kerja yang ditanamkan dalam piutang semakin rendah dan sebaliknya semakin lambat *Receivable Turnover* atau perputaran piutang maka tidak baik untuk perusahaan (Wulandari, 2018). Terdapat teori keagenan yang berkaitan dengan *Receivable Turnover* atau perputaran piutang yang menjelaskan bahwa perusahaan dapat mengelola piutang dengan baik. Hal ini keagenan dan prinsipal yang dapat mengelola perputaran piutang dalam kinerja keuangan secara baik, dikarenakan modal kerja yang ditanamkan dalam piutang semakin baik sehingga juga dapat menarik investor untuk menanamkan modalnya.

Berdasarkan penelitian terdahulu Kurniadi (2021) yang mengatakan bahwa *receivable turnover* berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Namun berbeda dengan penelitian Wulandari (2018) juga mengatakan *Receivable Turnover* tidak berpengaruh dalam memprediksi kondisi *financial distress* dan Lubis & Patrisia (2019) yang menyatakan bahwa *Receivable Turnover* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*

Berdasarkan latar belakang, fenomena dan gap penelitian pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang sedang terjadi *financial distress* dan berbagai penelitian terdahulu yang membahas mengenai *financial distress*, maka peneliti tertarik untuk meneliti yang bertema “Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, Profitabilitas Dan Aktivitas Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Transportasi Dan Logistik”

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka permasalahan pada penelitian ini adalah

1. Apakah Likuiditas berpengaruh Terhadap *Financial Distress*?
2. Apakah Solvabilitas berpengaruh terhadap *Financial Distress*?
3. Apakah Profitabilitas berpengaruh terhadap *Financial Distress*?
4. Apakah Aktivitas berpengaruh terhadap *Financial Distress*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dijelaskan , maka tujuan penelitian ini adalah

1. Untuk menganalisis pengaruh Likuiditas terhadap *Financial Distress*
2. Untuk menganalisis pengaruh Solvabilitas terhadap *Financial Distress*
3. Untuk menganalisis pengaruh Profitabilitas terhadap *Financial Distress*
4. Untuk menganalisis pengaruh Aktivitas terhadap *Financial distress*

1.4 Manfaat Penelitian

a. Manfaat teoritis

Penelitian ini dapat dijadikan bahan referensi bagi penelitian selanjutnya, sehingga menambah pengetahuan bagi pembaca dan dapat mengetahui mengenai tentang pengaruh rasio keuangan terhadap *financial distress*.

b. Manfaat praktis

Penelitian dapat dijadikan sebagai acuan apa yang terjadinya tentang perusahaan untuk mengenali pengaruh rasio rasio keuangan yang terhadap financial distress.

1.5 Sistematika Penulisan Proposal

Untuk memudahkan pemahaman terhadap penelitian ini maka penulis menyusun Sistematika penulisan sebagai berikut :

Bab I : PENDAHULUAN

Bab pendahuluan ini merupakan gambaran yang menyeluruh tentang apa yang akan diuraikan pembahasan latar belakang, rumusan, tujuan , manfaat penelitian dan sistematika penulisan penelitian.

Bab II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab tinjauan pustaka ini yang merupakan tentang gambaran yang menyeluruh tentang apa yang akan diuraian penelitian terdahulu sebagai dasar pembanding perbedaan dalam penelitian ini, landasan teori yang akan digunakan penelitian, hipotesis penelitian dan kerangka pemikiran

Bab III : METODE PENELITIAN

Bab metode penelitian ini yang merupakan penjelasan dari hasil uraian pemaparan rancangan, batasan, identifikasi variabel, definisi operasional dan pengukuran variabel, penyusunan instrumen penelitian, populasi, sampel serta teknik pengambilan data, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

Bab IV : GAMBARAN SUBYEK PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Pada bab ini tentang pembahasan hasil penelitian yang terdiri dari analisis statistika deskriptif dan analisis regresi logistik.

Bab V : PENUTUP

Pada bab ini berisikan tentang kesimpulan dari pembahasan yang ada pada bab empat serta berisi keterbatasan dan saran untuk penelitian di masa yang akan datang.