

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Penelitian**

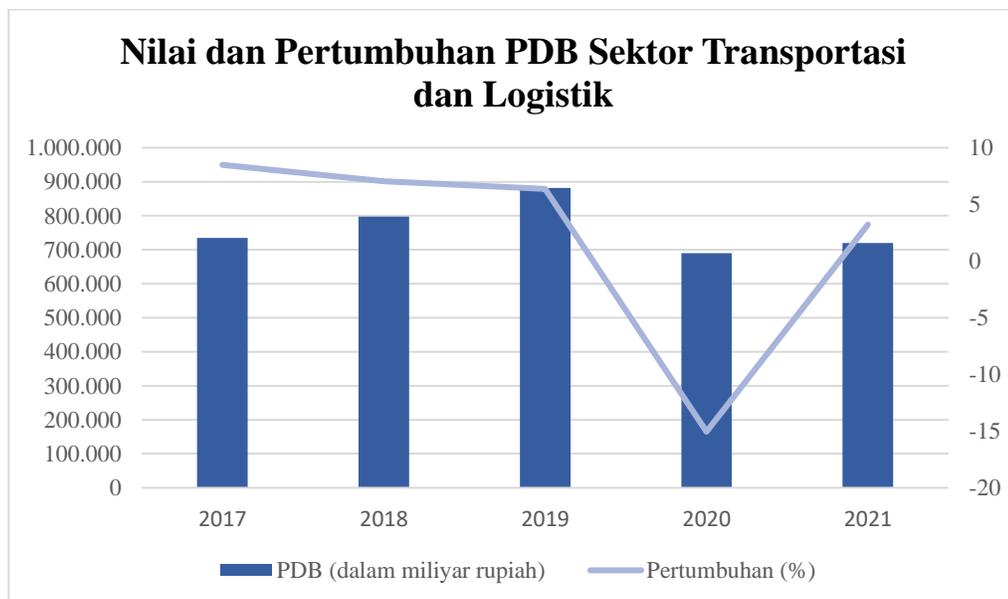
Perkembangan bisnis di era globalisasi saat ini berkembang dengan cukup pesat. Karena kemajuan teknologi dan jumlah penduduk Indonesia yang terus bertambah, para pelaku bisnis terdorong untuk mendirikan usaha baru. Didukung oleh data mengenai hasil sensus ekonomi tahun 2016 yang dilakukan Badan Pusat Statistik (BPS) pada laman *detik finance* menunjukkan peningkatan jumlah perusahaan baru di Indonesia. Dari 22,7 juta perusahaan pada tahun 2006, menjadi 26,7 juta perusahaan pada tahun 2016. Artinya dalam sepuluh tahun itu telah berdiri 3,98 juta perusahaan baru di berbagai sektor. Dengan munculnya banyak perusahaan baru, dapat menimbulkan persaingan antar pelaku usaha. Persaingan bisnis yang semakin kompetitif menuntut perusahaan untuk menyesuaikan diri supaya bisa bersaing dan mempertahankan bisnis mereka. Perusahaan perlu membuat strategi untuk menjaga kestabilan bisnisnya dan meningkatkan kinerja mereka. Bagi perusahaan yang tidak dapat bersaing dalam jangka panjang, berpotensi mengalami kerugian yang menyebabkan perusahaan mengalami kegagalan ditandai dengan kesulitan keuangan (*financial distress*).

Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) adalah perusahaan bisnis yang saham-sahamnya diperdagangkan di pasar saham BEI. Perusahaan tersebut memiliki kewajiban untuk mematuhi peraturan dan standar yang ditetapkan oleh

otoritas pasar modal. Perusahaan yang tercatat, memiliki kesempatan kepada investor untuk memperdagangkan saham perusahaannya di pasar saham. Terdapat berbagai sektor perusahaan didalamnya yaitu sektor kesehatan, keuangan, transportasi dan logistik, teknologi, konsumen non primer, industri, energi, konsumen primer, infrastruktur, dan *property real estate*. Penelitian ini mengenai perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Terdapat dua unsur yang penting dalam transportasi yaitu pemindahan atau pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain (Salim, 2016).

Sektor transportasi dan logistik adalah tulang punggung ekonomi global karena terlibat langsung dalam pergerakan barang dan manusia yang diperlukan untuk mempertahankan kegiatan ekonomi. Sektor ini perlu diperhatikan di Indonesia karena sebagai jembatan yang menghubungkan pergerakan antar kota hingga pulau-pulau. Meliputi berbagai jenis transportasi darat, laut, udara, dan rel serta semua aktivitas terkait, seperti melakukan perjalanan jauh, manajemen rantai pasokan, pergudangan, dan pengelolaan inventaris bagi pengusaha. Industri ini termasuk dalam sektor yang sangat dinamis dan terpengaruh oleh berbagai faktor eksternal seperti fluktuasi harga bahan bakar, peraturan pemerintah, persaingan ketat, dan perubahan dalam permintaan konsumen. Penyebab utama kesulitan keuangan pada perusahaan transportasi umum dan logistik yaitu kondisi ekonomi dan keuangan (Fachrudin, 2008:10).

Kristanti dalam bukunya menyatakan bahwa kinerja keuangan yang menurun merupakan tahap awal terjadinya kesulitan keuangan (*financial distress*). Kinerja keuangan suatu perusahaan dapat dilihat dari analisis laporan keuangan yang bersifat menyeluruh untuk mendeteksi atau mendiagnosis tingkat kesehatan perusahaan. Menurunnya pertumbuhan yang terjadi pada sektor transportasi akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi negara secara langsung, sehingga transportasi mempunyai peranan yang penting pada pertambahan nilai Produk Domestik Bruto (PDB) dan kelancaran distribusi barang dan jasa keseluruh wilayah suatu negara. Tetapi menurut data Badan Pusat Statistik, PDB sektor transportasi dinilai mengalami penurunan, yang disajikan dalam grafik:



Sumber: <https://www.bps.go.id> (data diolah penulis)

**Gambar 1.1**

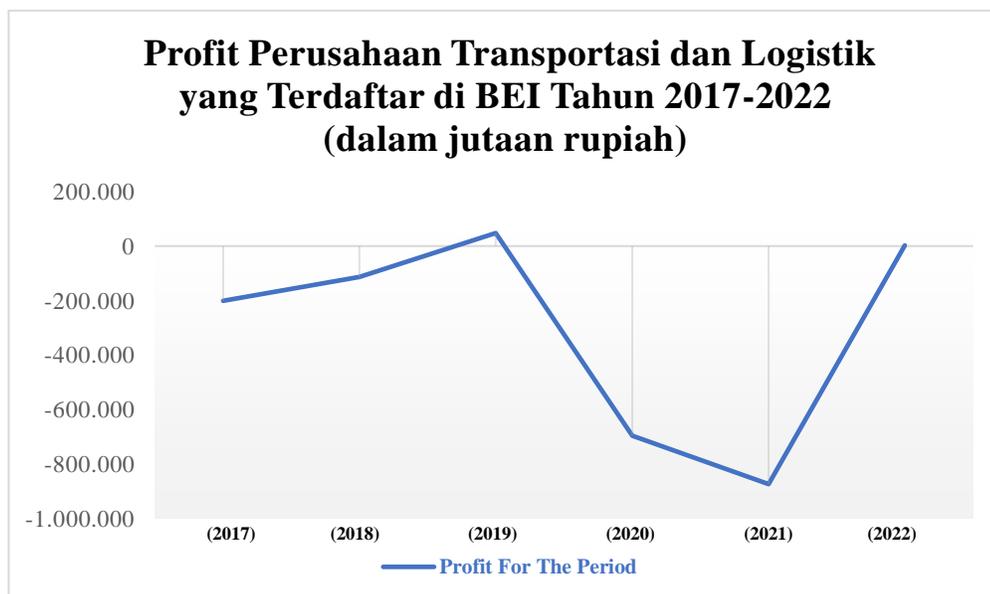
**Nilai dan Pertumbuhan PDB Sektor Transportasi dan Logistik**

Grafik tersebut mendeskripsikan terkait laju pertumbuhan dan PDB dari sektor transportasi dan logistik yang condong berubah-ubah. Terhitung pada tahun 2017 laju pertumbuhan sektor ini mengalami penurunan sampai tahun 2020, namun di tahun 2021 PDB sektor ini tumbuh sebesar 3,24% dibandingkan tahun sebelumnya. Fenomena tersebut dapat dipengaruhi oleh munculnya pesaing baru dengan sistem *online* atau berbasis aplikasi dalam sistem pemasarannya. Layanan transportasi *online* mulai menjamur di Indonesia sejak 2015 yang diprakarsai oleh gojek, disusul oleh uber, grab, maxim, dll sampai sekarang. Masyarakat mulai beralih ke transportasi *online* karena dinilai lebih mudah, cepat, dan nyaman dalam mengaksesnya ditambah dengan tarif harga yang terjangkau serta diskon yang ditawarkan cukup banyak. Perusahaan transportasi konvensional yang sebelumnya mengalami untung besar, perlahan tergerus karena minat masyarakat melakukan aktivitas menggunakan transportasi konvensional berkurang.

Selain itu, sektor transportasi dan logistik juga mengalami penurunan kinerja keuangan akibat adanya pandemi Covid-19 pada tahun 2020. Pada gambar 1.1 presentase pertumbuhan ekonomi 2020 mengalami pertumbuhan yang negatif yaitu -15,04%. Menurut data (Badan Pusat Statistik, 2020) sektor transportasi dan logistik merupakan sektor yang terpuruk dari 10 sektor. Kebijakan yang diberlakukan pemerintah seperti pembatasan sosial berskala besar, pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat, hingga *lockdown* mengakibatkan penurunan permintaan pada jasa transportasi dan logistik. Moda transportasi angkutan barang mengalami

penurunan sebesar 25%-50%. Sedangkan untung angkutan penumpang mengalami penurunan sebesar 75%-100%, baik moda angkutan umum maupun angkutan dalam kota. Dan moda transportasi udara mengalami penurunan pendapatan operator maskapai sebesar 20%-50% dikarenakan Kementerian Perhubungan juga mengeluarkan kebijakan larangan penerbangan dalam dan luar negeri. Serta moda transportasi laut mengalami penurunan sebesar 15%.

Kinerja keuangan juga dapat dicerminkan melalui *Profit* atau laba yang diperoleh perusahaan karena laba menjadi titik sentral perhatian investor. Fenomena lain yang dialami oleh perusahaan transportasi dan logistik yaitu *profit* yang menurun akibat dari menurunnya kinerja keuangan. Berikut data *profit for the period* yang diterbitkan BEI pada perusahaan sektor transportasi dan logistik:



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

**Gambar 1. 1**

**Grafik Profit Perusahaan Transportasi dan Logistik Terdaftar di BEI**

Data di atas menunjukkan profit pada perusahaan sektor transportasi dan logistik di BEI periode 2019-2021 yang mengalami penurunan. Hal ini dapat mengindikasikan bahwa pada periode tersebut perusahaan mengalami kesulitan keuangan yang ditandai dengan menurunnya kinerja keuangan diukur dengan tingkat laba yang negatif. Pada tahun selanjutnya 2022, perusahaan mulai bangkit kembali dengan menghasilkan laba yang lebih besar. Peningkatan laba adalah sesuatu yang positif tetapi peningkatan laba tidak selalu menjamin bahwa perusahaan tidak akan mengalami kesulitan keuangan, karena peningkatan laba yang cepat harus diimbangi dengan pengelolaan yang baik agar tidak memicu masalah operasional dan keuangan. Dalam kondisi ini, pihak manajer tentu ikut andil, manajer harus merencanakan tindakan antisipasi dan strategi untuk mengatasi masalah keuangan yang dihadapi perusahaan dan melakukan pengawasan dengan pihak-pihak pengambil keputusan.

Dampak terburuk dari kesulitan keuangan, perusahaan dapat di *delisting* dari Bursa Efek Indonesia (BEI). Mengutip dari *edusaham.com*, *delisting* merupakan penghapusan pencatatan yang dilakukan oleh BEI karena perusahaan tidak lagi memenuhi kriteria seperti kurangnya ketaatan perusahaan terhadap peraturan yang telah disepakati, adanya penurunan kinerja yang ditunjukkan dengan penurunan laba operasi, tingkat likuiditas yang rendah serta tidak adanya *going concern* dalam usahanya sehingga mengakibatkan perusahaan mengalami kesulitan keuangan. Tercatat sebanyak 2 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang dinyatakan

*delisting* dari BEI tahun 2017-2022 yaitu Citra Maharlika Nusantara Corpora Tbk (CPGT) dan Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL).

Sebelumnya PT Citra Maharlika Nusantara Corpora (CPGT) melakukan listing pada Juli 2013 dan selang 4 tahun kemudian, pada Oktober 2017 Bursa Efek Indonesia melakukan proses *delisting* paksa (*force delisting*) karena perusahaan mengalami kondisi yang tidak baik. Dinyatakan indikasi *fraud* yang dilakukan oleh petinggi perusahaan. Beberapa petinggi melakukan penggelapan dana dari kegiatan penghimpunan dana mitra sebesar Rp 3,2 triliun, dengan dalih untuk mengembangkan bisnis ternyata digunakan untuk kepentingan pribadi. Hal tersebut membuat saham CPGT anjlok puluhan persen dan BEI menghentikan sementara perdagangan saham perusahaan karena sudah berada pada kondisi pailit serta harta pailit dalam keadaan insolvensi. Suspensi dilakukan lantaran adanya penyitaan aset unit kendaraan dan alat berat perusahaan oleh pihak pajak. Sampai pada akhirnya, CPGT resmi di *delisting* dari BEI pada 19 Oktober 2017.

Setelah CPGT *delisting*, Bursa Efek Indonesia kembali melakukan penghapusan pencatatan efek (saham, waran, dan obligasi) PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) pada 6 April 2020 setelah diputuskan pailit oleh Mahkamah Agung. Keputusan itu dikeluarkan merujuk pada pengumuman bursa 4 November perihal penghentian sementara perdagangan efek APOL. Putusan kasasi dari Mahkamah Agung pada tanggal 10 September 2019 dan putusan peninjauan kembali dari

Mahkamah Agung yang diputuskan pada tanggal 4 Februari 2020, maka status perseroan telah dijatuhkan pailit oleh Mahkamah Agung.

Oleh karena itu, terdapat hubungan antara kepemilikan manajerial, *leverage*, ukuran perusahaan, dan *financial distress*. *Financial distress* bisa bermula dari ketidakmampuan manajemen dalam mengelola perusahaannya sehingga mengakibatkan kerugian operasional maupun kerugian bersih tahun berjalan yang apabila kondisi ini tidak dapat dipulihkan dengan segera, maka akan mengganggu komponen ekuitas dan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya. Selain itu, *leverage* juga berpengaruh terhadap *financial distress*, dengan analisis rasio *leverage* ini dapat membantu pemangku kepentingan dalam mengevaluasi risiko investasi dan keberlanjutan keuangan suatu perusahaan. Jika porsi utang meningkat, kemungkinan terjadinya kesulitan keuangan juga meningkat. Karena *leverage* yang tinggi bisa menyebabkan kegagalan perusahaan. Kegagalan perusahaan mempunyai kaitan dengan kondisi ekonomi. Jika ekonomi buruk, suku bunga meningkat, akibatnya jumlah utang meningkat (Fachrudin, 2008). Ketika perusahaan memiliki tingkat utang yang tinggi, artinya mereka menggunakan utang dalam jumlah yang cukup besar untuk mendanai operasional atau ekspansi bisnis. Namun, jika perusahaan sedang mengalami kesulitan keuangan, tingkat utang yang tinggi dapat menjadi beban tambahan. Meskipun perusahaan mengalami laba yang menurun bahkan rugi, perusahaan masih berkewajiban membayar bunga utang, yang menyebabkan peningkatan beban relatif pada pendapatan. Para manajer perlu memantau struktur

modalnya, mengelola utang dengan bijak, dan membuat strategi untuk mengatasi situasi keuangan yang sulit agar dapat meminimalkan dampak negatif pada kinerja dan kelangsungan bisnis. Selanjutnya, ukuran perusahaan juga berpotensi mempengaruhi resiko terjadinya *financial distress*. Perusahaan yang memiliki total aset yang besar akan mudah melakukan diversifikasi dan kemungkinan perusahaan mengalami kebangkrutan akan lebih kecil. Menurut Kristanti (2019:34) perusahaan dengan ukuran lebih kecil memiliki kemungkinan lebih besar untuk mengalami *financial distress* dibandingkan perusahaan besar. Hal ini disebabkan perusahaan kecil lebih rentan terhadap pengaruh ekonomi makro dibandingkan perusahaan besar. Meskipun ukuran perusahaan seringkali memberikan keuntungan dalam menghadapi tantangan keuangan, keberhasilan atau kegagalan perusahaan besar dalam mengatasi *financial distress* seringkali bergantung pada kemampuan manajemen untuk merespon dengan cepat dan efektif terhadap perubahan kondisi bisnis.

Hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Rachmawati dan Retnani (2020) menunjukkan ukuran perusahaan berpengaruh negatif signifikan terhadap *financial distress*, *leverage* berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*, sedangkan kepemilikan manajerial tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Utami dan Taqwa (2023) yang menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh negatif terhadap *financial distress*, ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap *financial distress* dan kepemilikan manajerial berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Penelitian lainnya yang dilakukan oleh

Mappadang dkk (2019) menunjukkan bahwa *leverage* dan ukuran perusahaan memiliki pengaruh yang positif signifikan terhadap *financial distress* sedangkan kepemilikan manajerial tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas dan adanya inkonsistensi berupa *research gap* dari hasil penelitian terdahulu, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Kepemilikan Manajerial, *Leverage*, dan Ukuran Perusahaan Terhadap *Financial Distress* (Survei pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada Tahun 2017-2022)”**.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dipaparkan, penulis mengidentifikasi masalah penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kepemilikan manajerial, *leverage*, ukuran perusahaan, dan *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022.
2. Bagaimana pengaruh kepemilikan manajerial, *leverage*, dan ukuran perusahaan secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022.
3. Bagaimana pengaruh kepemilikan manajerial, *leverage*, dan ukuran perusahaan secara simultan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022.

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka tujuan penelitian ini untuk menganalisis dan mengetahui:

1. Untuk mengetahui kepemilikan manajerial, *leverage*, ukuran perusahaan, dan *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022.
2. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan manajerial, *leverage*, dan ukuran perusahaan secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022.
3. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan manajerial, *leverage*, dan ukuran perusahaan secara simultan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022.

### **1.4 Kegunaan Penelitian**

#### **1.4.1 Bagi Pengembangan Ilmu**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dalam bidang akuntansi. Penulis juga berharap penelitian ini mampu menambah referensi yang berguna sebagai sumbangan pemikiran untuk penelitian yang akan datang serta membantu peneliti selanjutnya untuk melakukan pengembangan mengenai *financial distress*.

### **1.4.2 Bagi Praktisi**

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan dan acuan mengenai kondisi keuangan suatu perusahaan untuk mengambil keputusan sesuai dengan informasi yang diperoleh dengan analisis yang tepat.

## **1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian**

### **1.5.1 Lokasi Penelitian**

Penelitian ini direncanakan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022 dengan data yang diperoleh dari website resmi BEI ([www.idx.id](http://www.idx.id)), website perusahaan terkait, dan website pendukung lainnya yang relevan dengan penelitian ini.

### **1.5.2 Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan September 2023 sampai dengan bulan April 2024, adapun untuk waktu penelitian terdapat pada lampiran 1.