

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur sangat penting untuk peningkatan produktivitas di sektor konstruksi, yang berkontribusi terhadap pertumbuhan perekonomian. Pembangunan infrastruktur mengarah pada perluasan ekonomi dan membantu peningkatan ekonomi secara keseluruhan. Hal ini selaras dengan yang dilakukan oleh Presiden Jokowi Widodo dalam masa pemerintahannya, seperti yang dikutip oleh CNBC Indonesia (2024) bahwa berbagai jenis infrastruktur telah dibangun, mulai dari infrastruktur konektivitas seperti jalan tol sebanyak 2700 km, jalan nasional 6000 km dan jalan desa 366 ribu. selain itu, juga Presiden Jokowi Widodo membuat sebuah lompatan besar dalam bidang transportasi dengan pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Pembangunan Ibu Kota Negara Baru (IKN) hingga infrastruktur layanan dasar, pangan, energi dan industri. Menurut laman resmi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia (2021), sektor konstruksi menjadi salah satu prioritas dalam program penguatan infrastruktur yang disusun berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) periode 2020-2024. Sektor konstruksi juga berfungsi sebagai salah satu acuan untuk mengevaluasi progres ekonomi suatu negara, karena menarik perhatian investor untuk menanamkan modal jangka panjang dan berfungsi sebagai aset serbaguna untuk jaminan perusahaan, sehingga konstruksi bangunan memiliki struktur modal yang tinggi.



Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) 2020 – 2023, diolah.

Gambar 1.1

Grafik PDB menurut Harga Konstan pada Sektor Konstruksi

pada gambar 1.1 dapat terlihat Nilai Produk Domestik Bruto (PDB) harga konstan yang berasal dari sektor konstruksi di Indonesia menunjukkan tren peningkatan dari tahun 2020 hingga 2023. Hal ini mengindikasikan bahwa peran perusahaan konstruksi dalam perekonomian nasional semakin signifikan. Pernyataan tersebut sejalan dengan laporan Badan Pusat Statistik (2024) yang menyebutkan bahwa pada tahun 2023, sektor konstruksi menjadi kontributor terbesar kelima terhadap PDB Indonesia.

Sektor konstruksi sangat bergantung pada pendanaan pemerintah, perubahan dalam kebijakan pemerintah atau anggaran dapat secara signifikan mempengaruhi sektor ini. Sektor konstruksi juga sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi secara

keseluruhan, saat ekonomi melambat atau mengalami resesi, permintaan untuk proyek konstruksi cenderung menurun karena perusahaan dan pemerintah mungkin menunda atau membatalkan proyek besar. Dengan adanya menunda atau membatalkan proyek tersebut akan berdampak pada proyek-proyek tersebut pada akhirnya mangkrak Akibat tersendatnya arus kas, proyek tersebut mengalami kerugian. selain itu, Perusahaan tetap harus membayar utang usaha yang besar, meskipun proyek tersebut mengalami kerugian. Hal ini yang terjadi pada perusahaan-perusahaan sektor konstruksi baik swasta maupun BUMN yang mengalami masalah kinerja keuangan yang buruk ketika gencarnya proyek-proyek dari sektor konstruksi ini.

Ada beberapa perusahaan sektor konstruksi yang sedang mengalami penurunan kinerja keuangan antara lain, PT Acset Indonusa Tbk pada tahun 2023 mencatatkan rugi bersih sebesar 276 miliar dan beban utang 3.08 triliun, PT Waskita Karya Tbk pada tahun 2023 mencatatkan rugi bersih sebesar 4,01 triliun dan mempunyai beban utang sebesar 83 triliun yang menjerat perusahaan dengan bunga yang sangat tinggi, PT Wijaya Karya Tbk pada tahun 2023 mencatatkan rugi bersih sebesar 3,8 triliun dan beban utang sebesar 3,2 triliun. ini dikarenakan perusahaan butuh dana dengan menerbitkan obligasi untuk mendanai berbagai proyek besar termasuk proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, dan PT Meta Epsi Tbk yang mencatatkan rugi bersih pada tahun 2023 sebesar 11 miliar. Apabila perusahaan tidak segera mengatasi masalah tersebut, hal ini dapat menciptakan tantangan serius yang berpotensi mengancam kelangsungan bisnis, bahkan berisiko menyebabkan kegagalan operasional dan kerugian finansial atau dengan nama lain *Financial Distress*. Penelitian yang dilakukan Budiman (2023)

menyatakan *financial distress* yang dialami beberapa perusahaan konstruksi bisa menyebabkan dampak yang lebih luas pada sektor tersebut.

Platt & Platt (2002) mendefinisikan, “*financial distress* sebagai Tahap memburuknya kondisi keuangan yang dialami suatu perusahaan sebelum menghadapi risiko kebangkrutan atau proses likuidasi”. Dikatakan Suatu perusahaan berpotensi menghadapi *Financial Distress* ketika tidak dapat mempertahankan kinerja keuangan yang stabil sehingga dapat mengakibatkan kerugian operasional. Menurut Hofer (2005) *financial distress* Terjadi pada saat perusahaan mencatatkan kerugian bersih yang berlangsung selama beberapa tahun, Pendapat ini diperkuat oleh Whitaker (1999) (dalam Wibowo & Susetyo, 2020) yang mengungkapkan bahwa *financial distress* adalah kondisi ketika arus kas saat ini lebih rendah dari bagian liabilitas jangka panjang yang jatuh tempo, adanya PHK, atau ketika keuntungan bersih operasi negatif bertahan sepanjang dua tahun dan tidak ada dividen yang dibayarkan selama lebih dari satu tahun. Selain Itu, *Financial Distress* pun bisa diakibatkan oleh kelalaian internal, kebijakan manajerial yang buruk, serta minimnya peninjauan terhadap keadaan keuangan perusahaan yang mengakibatkan situasi dimana penggunaan dana perusahaan melebihi total asetnya. Dilihat dari situasi keuangan perusahaan, ada tiga aspek yang mengakibatkan kondisi *financial distress* pada perusahaan. Tiga aspek tersebut meliputi keterbatasan modal, tingginya beban utang, serta kerugian perusahaan yang terus berlanjut (Lienanda & Ekadjaja, 2019). Karena setiap aspek saling terkait, perusahaan perlu memperhatikan semua faktor untuk mencegah serta menghindari kondisi *financial distress*.. Kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress* ini bisa

diukur dengan beberapa metode, salah satu metode pengukuran paling awal dan terkenal adalah metode Altman Z-Score. Metode ini mengklasifikasikan perusahaan sebagai sehat atau bangkrut berdasarkan nilai model Altman Z-Score yang telah dimodifikasi. Secara khusus, apabila Nilai Z yang berada di bawah 1,81 menunjukkan bahwa perusahaan sedang menghadapi kondisi *financial distress*. Jika nilai Z berada dalam rentang 1,81 hingga 2,99 perusahaan tergolong dalam kategori area abu-abu atau *grey area*, di mana kondisi keuangannya tidak dapat dipastikan apakah sehat atau menghadapi *financial distress*. Sementara itu, Apabila nilai Z melebihi 2,99 maka perusahaan dikategorikan tidak berada dalam kondisi *financial distress*. Berikut tabel *financial distress* pada perusahaan sektor konstruksi :

Tabel 1.1
Financial Distress pada Sektor Konstruksi

Tahun	Altman Z-Score	Kesimpulan
2019	1,25	<i>Financial Distress</i>
2020	0,16	<i>Financial Distress</i>
2021	-0,72	<i>Financial Distress</i>
2022	-0,72	<i>Financial Distress</i>
2023	1,38	<i>Financial Distress</i>

Sumber : Hasil olah peneliti, 2024

Berdasarkan tabel 1.1 tersebut bahwa Pada tahun 2019-2023 nilai Z-score pada sektor konstruksi dibawah 1,81 yang artinya sektor konstruksi mengalami *financial distress*.Dapat disimpulkan bahwa perusahaan-perusahaan konstruksi tersebut sedang

mengalami penurunan kondisi keuangan secara berturut-turut atau *financial distress*. Oleh karena itu, penting bagi perusahaan untuk secara konsisten menilai kondisi keuangannya, karena *financial distress* dapat timbul dari berbagai faktor yang terkait dengan kondisi ini, analisis rasio keuangan dapat membantu dalam meninjau atau memperkirakan keadaan masa depannya dan memprediksi potensi *financial distress*. Output dari Analisis laporan keuangan akan membantu memahami kinerja perusahaan dan memberikan pertimbangan terkait potensi masa depan perusahaan. Adapun beberapa rasio keuangan yang bisa memengaruhi situasi *financial distress* yaitu *Debt to equity ratio*, *Return on Asset* dan *Firm Size*.

Debt to Equity Ratio (DER) yaitu rasio yang dipakai untuk mengukur perbandingan antara utang dan ekuitas. Perhitungan rasio ini dilakukan dengan membandingkan total utang, termasuk utang jangka pendek, terhadap total ekuitas. DER berpengaruh terhadap *financial distress*, karena tingginya jumlah utang dapat meningkatkan risiko kebangkrutan serta kesulitan keuangan. DER yang tinggi mencerminkan ketergantungan yang kuat pada utang, yang bisa membebani perusahaan dalam memenuhi kewajiban finansialnya, terutama dalam kondisi ekonomi yang buruk atau jika kinerja perusahaan menurun. Perusahaan yang lebih mengandalkan utang daripada ekuitas dalam membiayai operasionalnya akan memiliki rasio *Debt to Equity* (DER) yang tinggi. leverage yang tinggi mampu memperbesar risiko perusahaan mengalami *financial distress*., lantaran ketika *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan tinggi, perusahaan harus mengeluarkan sejumlah dana guna

melunasi bunga serta pokok utang, ketika pendapatan perusahaan menurun atau ketika suku bunga naik, beban keuangan ini bisa menjadi tidak tertahankan yang pada akhirnya bisa mengakibatkan perusahaan mengalami *financial distress*. Penelitian yang dilakukan oleh Fadilla & Dillak (2019) mengungkapkan bahwa Debt to Equity Ratio (DER) berpengaruh terhadap financial distress, yang diprosikan Altman Z-score.

Sumber : Hasil olah peneliti, 2024

Return on Assets yaitu rasio yang menilai tingkat keuntungan yang dihasilkan dari pemanfaatan total aset dalam perusahaan. Menurut Kasmir (2019:201-202). *Return on Assets* ini dapat mempengaruhi *financial distress* karena ketika perusahaan memiliki ROA yang rendah, perusahaan akan mengalami kesulitan dalam menghasilkan laba yang cukup untuk membayar kewajiban utangnya. Ketika laba menurun dan tidak mencukupi, perusahaan mungkin harus mengambil utang lebih banyak atau mencari sumber pendanaan lain untuk memenuhi kebutuhan likuiditasnya, yang meningkatkan risiko *financial distress*. ROA yang rendah mencerminkan ketidakefisienan perusahaan ketika memanfaatkan asetnya untuk mendapatkan laba. Hal ini bisa menjadi tanda bahwa perusahaan memiliki masalah operasional dan tidak efisien akan berpotensi menyebabkan *financial distress*. Hasil Penelitian Oktavianti (2020) bahwa *Return on Asset* (ROA) berpengaruh terhadap *financial distress* yang diprosikan dengan Altman Z-score.

Firm size adalah indikator yang menentukan apakah suatu perusahaan tergolong besar atau kecil. Hery (2017) (dalam Efendi et al., 2023). *Firm size* ini dapat

mempengaruhi *financial distress* karena ukuran perusahaan mencerminkan kemampuan perusahaan untuk menghadapi risiko keuangan dan operasional. Perusahaan besar memiliki keunggulan seperti stabilitas finansial, akses pendanaan, diversifikasi risiko, dan ekonomi skala, yang dapat mengurangi risiko *financial distress*. Namun, tantangan seperti beban operasional yang tinggi dan kompleksitas manajemen juga dapat meningkatkan risiko distress. Ketika perusahaan besar membutuhkan akses modal, perusahaan besar sering kali memiliki akses yang lebih baik. Selain itu, Perusahaan yang memiliki total aset besar memiliki kemudahan lebih dalam menjalankan diversifikasi usaha dibandingkan dengan perusahaan yang lebih kecil, sehingga kemungkinan perusahaan menghadapi masalah *financial distress* akan lebih kecil (Arrum & Wahyono, 2021). Ukuran perusahaan kerap dijadikan indikator dalam menilai risiko kebangkrutan, dengan perusahaan yang lebih besar dianggap lebih tangguh dalam mengatasi krisis saat mengoperasikan bisnisnya. Penelitian yang dikerjakan oleh (Salim & Dillak, 2021) menunjukkan hasil bahwa *Firm size* berpengaruh terhadap *financial distress* yang di prosikan dengan Altman Z-score. Berdasarkan penjelasan dengan permasalahan *financial distress* Karena itu, perlu dilakukan penelitian karena masalah tersebut, dengan judul **“Pengaruh *Debt To Equity Ratio*, *Return On Assets*, dan *Firm Size* Terhadap *Financial Distress* Pada sektor Konstruksi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode .**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan dalam latar belakang, maka penelitian ini merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh *Debt to Equity Ratio (DER)*, terhadap *Financial Distress* pada perusahaan konstruksi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
2. Bagaimana pengaruh *Return on Assets (ROA)* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan konstruksi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
3. Bagaimana pengaruh *Firm Size* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan konstruksi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

1.3 Tujuan Penelitian

1. pengaruh *Debt to Equity Ratio (DER)*, terhadap *Financial Distress* pada perusahaan konstruksi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
2. Pengaruh *Return on Assets (ROA)* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan konstruksi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
3. pengaruh *Firm Size* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan konstruksi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

1.4 Kegunaan Hasil Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan jawaban serta menambah wawasan dan juga pengetahuan mengenai indikator-indikator keuangan yang berpengaruh terhadap *financial distress*, khususnya dalam konteks perusahaan konstruksi di Indonesia dan Menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya yang ingin mengkaji faktor-faktor penyebab financial distress dengan menggunakan variabel yang serupa maupun berbeda.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis dari penelitian ini yaitu diharapkan dapat dijadikan sebagai pengalaman serta menambah wawasan ilmu bagi peneliti karena penelitian ini akan memberikan gambaran mengenai realita dan praktik pengembangan *financial distress*. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan sebagai acuan untuk penelitian selanjutnya serta memberikan kontribusi kepada para pelaku usaha sebagai bahan pertimbangan untuk membuat keputusan yang terkait dengan *financial distress* maupun kegiatan investasi

1.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

1.5.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini difokuskan pada perusahaan konstruksi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia. Data yang digunakan diperoleh dari *website* resmi Perusahaan tersebut

untuk mengambil data berupa laporan tahunan (*annual report*) selama kurun waktu 2019-2023.

1.5.2 Jadwal Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama 12 bulan, terhitung sejak Juni 2024 sampai juni 2025.