

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kondisi perekonomian global terus mengalami peningkatan, sehingga semakin banyak persaingan di dunia bisnis. Perusahaan yang memiliki pondasi kuat seperti kondisi keuangan yang baik dalam membangun perusahaannya akan mampu bersaing di dunia bisnis global. Namun, sebaliknya perusahaan yang memiliki kondisi keuangan yang sulit akan mengalami kebangkrutan. Kondisi kesulitan keuangan perusahaan ditandai dengan kondisi dimana perusahaan mengalami kesulitan dalam melunasi hutang jangka pendeknya.

Pandemi Covid-19 berdampak pada perekonomian global dimana perekonomian global mengalami turbulensi. Menurut *World Bank* (2020) Turbulensi perekonomian global akibat pandemic Covid-19 berdampak bagi beberapa sektor, yang pertama sektor pekerjaan dimana pada pandemic Covid-19 hampir seluruh perusahaan di Indonesia menerapkan sistem *work from home* (WFH) dan pengurangan karyawan, yang kedua adalah sektor biaya perdagangan, dimana biaya dalam melakukan ekspor dan impor meningkat dan adanya kenaikan biaya transportasi, dan yang ketiga adalah sektor pariwisata dimana *World Travel and Tourist Council* tahun 2020 menyatakan bahwa sektor pariwisata akan menurun tajam selama pandemi Covid-19 berlangsung.

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2019 kuartal III perekonomian di Indonesia mencapai 5,02% yang berarti mengalami penurunan sebesar 0,15% dari tahun 2018 dengan persentase 5,17%. Perekonomian di Indonesia terus menurun hingga pada tahun 2019 kuartal IV persentase perekonomian Indonesia hanya mencapai 4,97%. Abdul Manap Pulungan, *Center Of Macroeconomics and Finance Institute For Development of Economic and Finance* (INDEF) menyatakan bahwa pada tahun 2019 Indonesia mengalami kesulitan dalam pertumbuhan ekonomi (BPS 2020: 2)

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 merupakan pertumbuhan ekonomi negative dimana persentase perekonomian Indonesia adalah -2,07%

(kontraksi pertumbuhan ekonomi), hal ini disebabkan oleh penurunan sektor transportasi dan pergudangan yang mencapai -15,04%, dan pandemic Covid-19 terus meningkat di Indonesia. Pada tahun 2020, perekonomian global juga mengalami kontraksi yaitu sebesar 4,3%, dimana Indonesia berada jauh dari rata-rata perekonomian global (BPS 2021: 2)

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) perekonomian di Indonesia pada tahun 2021 mengalami peningkatan dari tahun 2020, dimana persentase perekonomian Indonesia mencapai 3.69%, hal ini disebabkan oleh peningkatan sektor Kesehatan dan kegiatan sosial sebesar 10,46%, pada sub sektor transportasi belum mengalami peningkatan yang signifikan. Namun, perekonomian global pada tahun 2021 adalah sebesar 4%, dimana Indonesia masih berada dibawah rata-rata pertumbuhan ekonomi global (Herlando 2021: 2)

Berdasarkan rincian mengenai kondisi perekonomian di Indonesia pada tahun 2019 - 2021 tidak sedikit perusahaan mengalami kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*). Kondisi ini merupakan hal yang terjadi sebelum suatu perusahaan mengalami kebangkrutan. Kondisi kesulitan keuangan dapat di nilai dari laporan keuangan yang disajikan oleh perusahaan tersebut. Salah satu perusahaan yang sangat terdampak dari kondisi perekonomian Indonesia adalah perusahaan yang bergerak di bidang transportasi.

Tabel 1. 1 Analisis *Current Ratio* Perusahaan Sub Sektor Transportasi Tahun 2019-2021

| No. | Kode | Nama Perusahaan | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----|------|---|---------|---------|---------|
| 1 | BBRM | PT Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk | 93% | 35% | 49% |
| 2 | IPCM | PT Jasa Armada Indonesia Tbk | 381% | 281% | 319% |
| 3 | LRNA | PT Eka Sari Lorena Transport Tbk | 228% | 80% | 101% |
| 4 | PSSI | PT Pelita Samudera Shipping Tbk | 157% | 109% | 68% |
| 5 | PURA | PT Putra Rajawali Kencana Tbk | 305.65% | 322.45% | 203.71% |

Sumber : PT Bursa Efek Indonesia (idx.co.id) (diolah)

Berdasarkan tabel 1.1 beberapa perusahaan pada sektor transportasi mengalami penurunan pada 3 tahun terakhir. Saat *current ratio* mengalami fluktuasi maka dapat dinilai bahwa *asset* yang dimiliki perusahaan berkurang atau tidak bahkan bisa dikatakan tidak mencukupi untuk melakukan pelunasan hutang jangka pendek yang dimiliki perusahaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh

(Hadi 2022: 7), (Meilani and Bukhori 2021: 7) menyatakan bahwa rasio likuiditas dengan indikator *current ratio* tidak mempunyai pengaruh dan negatif terhadap *financial distress*. Sedangkan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Wibowo and Susetyo 2020: 941) menyatakan bahwa rasio likuiditas dengan indikator *current ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*.

Tabel 1. 2 Analisis Debt to Equity Ratio Perusahaan Sub Sektor Transportasi Tahun 2019-2021

| No | Kode | Nama Perusahaan | 2019 | 2020 | 2021 |
|----|------|----------------------------------|---------|---------|---------|
| 1 | IPCM | PT Jasa Armada Indonesia Tbk | 18% | 29% | 23% |
| 2 | LEAD | PT Logindo Samudramakmur Tbk | 272,48% | 273,82% | 288,20% |
| 3 | LRNA | PT Eka Sari Lorena Transport Tbk | 16% | 24,00% | 25,00% |
| 4 | PSSI | PT Pelita Samudera Shippinh Tbk | 22% | 37% | 45% |
| 5 | PURA | PT Putra Rajawali Kencana Tbk | 8,35% | 9,33% | 18,22% |

Sumber : PT Bursa Efek Indonesia (idx.co.id) (diolah)

Berdasarkan tabel 1.2 beberapa perusahaan yang bergerak dibidang transportasi mengalami fluktuasi total utang untuk menambah modal perusahaan pada 3 tahun terakhir. Saat *debt to equity ratio* meningkat dapat dinilai bahwa perusahaan mengalami kesulitan untuk meningkatkan modal usaha sehingga terjadi penambahan hutang untuk menambah modal perusahaan. Disaat perusahaan terus melakukan pinjaman untuk memenuhi kebutuhan operasional perusahaan namun tidak terjadi peningkatan laba usaha maka perusahaan akan semakin kesulitan untuk bangkit dari kondisi kesulitan keuangan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Azizah and Yunita, 2022: 762) menyatakan bahwa rasio *leverage* dengan indikator *debt equity to ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*. Sedangkan menurut (Oktaviani and Lisiantara, 2022: 2621), (Affiah and Muslih, 2018: 250) menyatakan bahwa rasio *leverage* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Tabel 1. 3 Analisis Penjualan Perusahaan Sub Sektor Transportasi 2019-2021

| No | Kode | Nama Perusahaan | 2019 | 2020 | 2021 |
|----|------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 | ASSA | PT Air Asia Indonesia Tbk | Rp 531.000.000.000,00 | Rp 446.000.000.000,00 | Rp 447.000.000.000,00 |
| 2 | BPTR | PT Batavia Prosperindo Trans Tbk | Rp 990.300.000.000,00 | Rp 892.500.000.000,00 | Rp 951.200.000.000,00 |
| 3 | GLAA | PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk | Rp 4.572.638.083,00 | Rp 1.492.331.099,00 | Rp 1.336.678.470,00 |
| 4 | LRNA | PT Eka Sari Lorena Transport Tbk | Rp 110.542.000.000,00 | Rp 55.746.000.000,00 | Rp 61.294.000.000,00 |
| 5 | TAXI | PT Express Transindo Utama Tbk | Rp 134.251.103.000,00 | Rp 21.541.634.000,00 | Rp 7.263.061.000,00 |

Sumber : PT Bursa Efek Indonesia (idx.co.id) (diolah)

Berdasarkan tabel 1.3 beberapa perusahaan yang bergerak dibidang transportasi mengalami fluktuasi penjualan pada 3 tahun terakhir. Penurunan penjualan yang dialami beberapa perusahaan diatas mengakibatkan perusahaan mengalami kesulitan keuangan. Penurunan pendapatan perusahaan mengakibatkan penurunan laba usaha, jika laba usaha mengalami penurunan atau perusahaan mengalami kerugian kemungkinan untuk kehilangan investor atau calon investor semakin memungkinkan terjadi dan perusahaan akan semakin sulit untuk membangun kembali usahanya. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Asfali 2019: 65) bahwa *sales growth* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Sedangkan menurut (Wibowo & Susetyo 2020: 941) dan (Setyowati & Sari 2019: 84) menyatakan bahwa *sales growth* tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Berdasarkan fenomena dan hasil penelitian terdahulu, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“ANALISIS RASIO KEUANGAN DAN RASIO PERTUMBUHAN TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PERUSAHAAN DI INDONESIA”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan fenomena yang telah dijelaskan pada latar belakang dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa permasalahan yang muncul yaitu sebagai berikut :

1. *Current ratio* mengalami fluktuasi maka hal ini akan berdampak pada kondisi keuangan perusahaan
2. *Debt to Equity Ratio* mengalami fluktuasi maka hal ini akan berdampak pada pengembalian investasi

3. *Sales Growth* mengalami fluktuasi maka hal ini akan berdampak pada laba usaha perusahaan
4. *Current ratio*, *Debt to Equity Ratio* dan *Sales Growth* mengalami perubahan maka hal ini akan berpengaruh terhadap kondisi kemampuan perusahaan dalam menarik minat calon investor, calon debitur, dana laba usaha perusahaan

1.3 Batasan Masalah

Untuk membatasi pembahasan mengenai masalah yang timbul sehingga masalah yang ada dapat menemukan jawaban, peneliti membatasi masalah sebagai berikut :

1. Peneliti membatasi rasio keuangan dengan menggunakan 2 metode yaitu :
 - Rasio Likuiditas menggunakan indikator *Current Ratio* (CR)
 - Rasio *Leverage* menggunakan indikator *Debt Ratio to Equity* (DER)
2. Peneliti membatasi rasio pertumbuhan dengan menggunakan 1 metode yaitu menggunakan metode *Sales Growth*
3. Peneliti berfokus untuk melakukan penelitian pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
4. Periode penelitian yang dilakukan adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018 – 2022

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Analisis *Current Ratio* berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan di Indonesia?
2. Analisis *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan di Indonesia?

3. Analisis *Sales Growth* berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan di Indonesia?
4. Analisis *Current Ratio*, *Debt to Equity Raio*, dan *Sales Growth* secara Bersama – sama berpengaruh terhadap *Financial Distress* perusahaan di Indonesia?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui *Current Ratio* berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan di Indonesia
2. Untuk mengetahui *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan di Indonesia
3. Untuk mengetahui *Sales Growth* berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan di Indonesia
4. Untuk mengetahui *Current Ratio*, *Debt to Equity Raio*, dan *Sales Growth* secara Bersama – sama berpengaruh terhadap *Financial Distress* perusahaan di Indonesia.

1.6 Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan serta batasan masalah yang telah peneliti sebutkan diatas, diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat untuk semua pihak. Berikut merupakan manfaat yang diharapkan dari penelitian ini:

1.6.1 Secara Teoritis

Penelitian ini membahas mengenai rasio likuiditas, rasio *leverage*, dan *sales growth* terhadap *financial distress* perusahaan di Indonesia, maka dengan ini peneliti berharap penelitian ini bisa menjadi referensi penulis berikutnya dengan penelitian yang sejenis.

1.6.2 Secara Praktis

Secara praktisnya penulis berharap agar penelitian ini berguna bagi :

1. Peneliti Selanjutnya

Peneliti berharap agar penelitian ini bisa menambah wawasan bagi kalangan yang membutuhkan ilmu mengenai rasio likuiditas, rasio *leverage*, *sales growth*, dan hal – hal yang membuat perusahaan mengalami *financial distress*

2. Para perusahaan

Dengan hasil penelitian yang menunjukkan bagaimana sebuah perusahaan bisa mengalami *financial distress* di harapkan perusahaan mampu mengimplementasikan kedalam manajemen perusahaannya.

3. Pihak-pihak lain

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi seluruh kalangan baik sebagai acuan dalam pengambilan keputusan berinvestasi maupun sebagai referensi dalam penulisan.