

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Keberadaan teknologi informasi mempermudah masyarakat dalam menjalankan berbagai aktivitas, salah satunya teknologi transportasi. Teknologi transportasi dari masa ke masa mengalami perkembangan yang sangat pesat dalam segi efektivitas dan efisiensi sesuai kebutuhan manusia. Perkembangan sarana transportasi setelah zaman industrial berjalan sangat cepat. Penemuan dan inovasi baru yang dikembangkan menciptakan teknologi transportasi baru menggunakan mesin dan bahan bakar seperti sepeda motor, mobil, kapal selam, dan pesawat terbang.

Permintaan terhadap kendaraan pribadi menjadi penyebab peningkatan jumlah kendaraan di Indonesia. Jika terjadi peningkatan jumlah kendaraan yang tinggi maka menyebabkan peningkatan kemacetan lalu lintas terutama di kota-kota besar yang mobilitas masyarakatnya tinggi. Sehingga diperlukan moda transportasi yang efektif untuk mengurangi tingkat kemacetan tersebut. Ketidakpuasan masyarakat terhadap angkutan umum disebabkan karena kenyamanan angkutan umum yang dianggap terlalu rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Oleh karenanya masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi yang berarti antrian dan kemacetan lalu lintas semakin bertambah. Hal ini diperlukan perhatian pemerintah dalam menciptakan sistem transportasi kota yang efektif, efisien dan berkualitas.

Untuk menjawab permasalahan tersebut, lahirlah beberapa perusahaan penyedia transportasi online. Menurut Wahyusetyawati (2017) transportasi online merupakan salah satu contoh perkembangan teknologi yang disambut baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik pada saat ini. Transportasi online muncul disaat kondisi sistem transportasi di Indonesia belum tertata dengan baik. Beberapa perusahaan besar bersaing membentuk perusahaan transportasi berbasis aplikasi online, beberapa diantaranya seperti Grab, Maxime, dan Gojek. Penggunaan transportasi online mengakomodir keinginan dari masyarakat yaitu tersedianya transportasi yang mudah, cepat, aman, dan nyaman serta menawarkan biaya yang lebih murah, sehingga tidak heran jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi online. Biaya yang murah dapat terwujud karena adanya promosi dari perusahaan peluncur transportasi online untuk menarik daya tarik masyarakat dan memperkenalkan masyarakat terhadap kemajuan teknologi. Transportasi online dapat diakses kapanpun dan dimanapun melalui smartphone/handphone pribadi asalkan di daerah tempat memesan sudah tersedia armadanya.

Gojek menjadi perusahaan transportasi online pertama di Indonesia. Gojek dibangun pada tahun 2010, dan mulai berkembang sejak meluncurkan aplikasi online pada tahun 2015. Gojek semakin dikenal dan menjadi satu-satunya layanan transportasi online. Kemudian muncul pesaing perusahaan baru yang juga bergerak dibidang yang sama bernama Grab. GrabTaxi meluncurkan layanan baru yaitu GrabBike, dimana seluruh pengguna aplikasi

GrabTaxi bisa memesan GrabBike tanpa harus mengunduh aplikasi baru. Munculnya layanan baru GrabBike tidak bisa dipandang sebelah mata, Gojek pun juga sudah memperluas layanannya dan menyediakan layanan baru seperti Go Food dan Shopping(bernama Gomart untuk saat ini). Persaingan antar kedua perusahaan transportasi online tersebut kemudian memicu munculnya perusahaan-perusahaan transportasi online baru seperti Blu-Jek, LadyJek, TopJek dan Jeger Taksi. Gojek dan Grab mendapat perhatian besar dari masyarakat dan media di Indonesia ketika mulai memberlakukan tarif promo. Bahkan keduanya dapat menarik perhatian investor untuk berinvestasi dalam jumlah yang besar. Persaingan kedua perusahaan tersebut menjadi penghalang bagi perusahaan-perusahaan transportasi online baru yang tidak memiliki investor besar sehingga mereka tidak bisa memberikan tarif promo dan memiliki harga yang cenderung lebih tinggi sehingga mereka tidak mampu bersaing dengan kedua perusahaan tersebut.

Namun seiring berjalannya waktu, kehadiran transportasi online menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional seperti bus, ojek, taksi, dan sebagainya. Transportasi online dianggap menjadi penyebab menurunnya pendapatan pengemudi transportasi konvensional. Layanan transportasi online menyebabkan kerugian yang signifikan bagi transportasi konvensional. Sejumlah perusahaan taksi yang mulai mengalami kerugian karena pendapatan mereka menurun yang disebabkan karena turunnya jumlah penumpang yang lebih memilih untuk menggunakan layanan transportasi online. Hal ini mulai menimbulkan perselisihan antara perusahaan transportasi

online dan perusahaan transportasi konvensional. Bentrok terjadi antara pelaku transportasi konvensional dan pelaku transportasi online pada Maret 2016. Kemenko Polhukam mengadakan pertemuan untuk mengkoordinasikan tanggapan atas kejadian ini. Rapat tersebut menyimpulkan bahwa layanan transportasi online yang ada harus melengkapi izinnya sebelum menjadi legal (Aprillia et al., 2023).

Ketersediaan jasa transportasi di berbagai wilayah di Indonesia perlu mendapat perhatian dari pemerintah dalam menciptakan stabilitas dan kelangsungan kegiatan masyarakat dan pemerintah. Untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum perlu perhatian khusus dari pemerintah yaitu dengan memberikan kualitas pelayanan yang baik bagi masyarakat sehingga akan tercipta transportasi umum yang nyaman dan aman. Hal ini sekaligus bisa menjadi alternatif bagi pemerintah dalam meredakan perselisihan atas persaingan usaha pada perusahaan transportasi online dan perusahaan transportasi konvensional. Meningkatnya minat masyarakat terhadap penggunaan transportasi menjadi tanggung jawab besar bagi pemerintah terutama Kementerian Perhubungan untuk memastikan tingkat keselamatan penumpang pengguna transportasi. Perlindungan hukum terkait lalu lintas dan angkutan jalan juga ditetapkan oleh pemerintah untuk menjamin perlindungan dan keselamatan pengguna jalan. Pemerintah menetapkan standar pelayanan minimal untuk angkutan umum yang terdiri dari beberapa komponen, antara lain keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan (Nariasih et al., 2022).

Akhir tahun 2019 dunia dihantam oleh gelombang infeksi penyakit menular Covid-19. Penyakit ini disebabkan oleh virus SARS-CoV-2 atau virus corona yang menginfeksi sistem pernapasan. Kasus Covid-19 pertama kali ditemukan di Kota Wuhan, China pada akhir Desember 2019. Virus corona dapat menular dengan mudah, membuat penyakit covid-19 ini menyebar dengan cepat ke seluruh bagian negara di penjuru dunia termasuk Indonesia. Awal mula kasus Covid-19 masuk di Indonesia yaitu pada awal bulan Maret 2020. Selanjutnya virus corona menyebar dengan cepat dan meluas ke seluruh Indonesia. Organisasi Kesehatan Dunia (World Health Organization) menyatakan kasus infeksi virus corona sebagai pandemi global.

Meningkatnya penyebaran Covid-19 berdampak pada banyak sektor, salah satunya adalah sektor keuangan. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), aktivitas perekonomian Indonesia mengalami kontraksi yang sangat kuat pada Triwulan II tahun 2020 (year on year) sebesar -5,32 % jika dibandingkan dari yang sebelumnya 2,97 % pada Triwulan I tahun 2020 (year on year). Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada Triwulan II tahun 2020 hingga Triwulan I tahun 2020 (year on year) bernilai negatif. Jika terus berturut-turut mengalami penurunan dan bernilai negatif Indonesia sudah masuk resesi.

Di bidang perekonomian, terjadi penurunan aktivitas perekonomian hampir di seluruh sektor, mulai dari sektor industri pengolahan, perdagangan, pertambangan, hotel dan restoran, jasa perumahan, komunikasi, transportasi, konstruksi dan lainnya. Salah satu dampak besar terjadi pada sektor transportasi dan logistik. Akibat Pandemi Covid-19, pemerintah memberlakukan kebijakan

Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang membuat masyarakat tidak diperbolehkan keluar rumah untuk bepergian ataupun beraktivitas diluar rumah seperti biasa, sehingga mengakibatkan mobilitas masyarakat menurun drastis. Hal ini bertujuan untuk mencegah penyebaran virus corona di masyarakat. Namun dengan diterapkannya kebijakan PSBB, permintaan dari sektor transportasi turun signifikan.

Tabel 1.1 Laba/Rugi dan Pertumbuhan Laba Perusahaan Transportasi yang Terdaftar BEI

No	Nama Perusahaan	Laba Perusahaan (dalam jutaan rupiah)				Pertumbuhan Laba		
		2019	2020	2021	2022	2020	2021	2022
1	PT Blue Bird Tbk.	315.622	-163.183	8.720	364.027	-152%	105%	4074%
2	PT AirAsia Indonesia Tbk.	-157.368	-2.754.589	- 2.345.394	-1.646.936	-94%	15%	-30%
3	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	-690.000	-35.438.146	-59.563.048	56.423.721	-98%	-85%	89%
4	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk.	-6.857	-43.027	-26.466	-21.311	-84%	38%	19%
5	PT Express Transindo Utama Tbk.	-276.072	-53.221	188.614	-14.903	98%	128%	-108%
6	PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	4.518	- 33.601	- 9.622	19.938	-844%	71%	307%
7	PT Samudera Indonesia Tbk.	22.186	112.678	20.237	50.053	-452%	-82%	-147%
8	PT Berlian Laju Tanker Tbk.	154.629	- 12.660	91.334	140.027	-108%	821%	53%
9	PT Steady Safe Tbk	9.207	-17.589	792	10.251	-291%	104%	1305%
10	PT Adi Sarana Armada Tbk.	91.614	63.896	159.581	3.704	30%	149%	98%

*Sumber: data idx.co.id yang telah diolah*

Terdapat 36 perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI). Laba perusahaan sub sektor transportasi di BEI mengalami penurunan pada tahun 2019 hingga tahun 2020. Seluruh perusahaan mengalami penurunan laba yang cukup tajam terjadi pada tahun 2020 . Perusahaan yang mengalami penurunan laba paling tajam pada tahun

2019 adalah PT. Samudera Indonesia Tbk yaitu -452% dan di tahun 2020 adalah PT. WEHA Transportasi Indonesia Tbk sebesar -844%. Kondisi ini membuat semua perusahaan berada dalam kesulitan keuangan, yakni kondisi dimana perusahaan mengalami kegagalan usaha.



*Sumber: data idx.co.id yang telah diolah*

**Gambar 1.1 Perbandingan Laba (Rugi) Perusahaan Transportasi**

Banyak perusahaan transportasi yang mengalami kerugian yang cukup besar. Salah satunya perusahaan transportasi online yang banyak diminati di Indonesia yaitu Gojek. Gojek mengalami kerugian yang sangat drastis dilihat dari 3 tahun terakhir, pada tahun 2020 Gojek mengalami kerugian sebesar Rp16,7 triliun. Sementara di tahun 2021 kerugian mencapai Rp 22,4 triliun, dan kerugian memuncak di tahun 2022 hingga mencapai Rp 40,4 triliun. Selain Gojek, ada pula perusahaan transportasi udara yang juga mengalami kerugian

cukup besar yaitu PT Garuda Indonesia Tbk. Kerugian Garuda Indonesia di tahun 2020 mencapai Rp35,4 triliun, dan berlanjut di tahun 2021 mencapai kerugian sebesar Rp59,6 triliun. Namun di tahun 2022 PT Garuda Indonesia Tbk. berhasil mencapai lonjakan laba sebesar Rp56,4 triliun. PT Berlian Laju Tanker Tbk yang bergerak di bidang jasa transportasi laut juga mengalami kerugian korporasi dengan kerugian sebesar Rp12,6 miliar di tahun 2020. Sementara di tahun 2021 perusahaan mampu menutup kerugian dan mengalami laba sebesar Rp91,3 miliar, namun perusahaan mengalami penurunan yang cukup drastis di tahun 2022 dan mencapai kerugian Rp140 miliar. Kerugian yang sangat drastis juga dialami oleh perusahaan transportasi darat yang mengalami kerugian secara berturut selama 3 tahun terakhir yaitu PT Eka Sari Lorena Transport Tbk. Di tahun 2020 perusahaan mengalami kerugian sebesar Rp43 miliar, di tahun 2021 kerugian berkurang mencapai Rp26,4 miliar. Dan berlanjut di tahun 2022 catatan kerugian turun menjadi Rp21,3 miliar. Namun perusahaan yang berturut-turut mengalami kerugian perlu diperhatikan, hal ini dapat menyebabkan perusahaan mengalami kepailitan yang juga dapat mengarah pada kebangkrutan.

Jika suatu perusahaan mengalami penurunan keuangan secara drastis maka bisa menyebabkan *financial distress*. *Financial distress* atau kesulitan keuangan merupakan keadaan dimana suatu perusahaan mengalami kesulitan atau gagal dalam membayar kewajiban finansial sehingga perusahaan mengarah pada kebangkrutan. Penyebab terjadinya *financial distress* adalah ketidakmampuan perusahaan dalam mengelola atau menjaga stabilitas hasil

kinerja keuangan perusahaan. Hal tersebut mengakibatkan kerugian operasional perusahaan pada periode tersebut (Assaji & Machmuddah, 2019).

Kesulitan keuangan tersebut disebabkan karena perusahaan tidak mampu mengelola dan mempertahankan hasil keuangan yang stabil, sehingga perusahaan mengalami kerugian operasional dan rugi bersih tahun berjalan. Selain itu kerugian yang terjadi mengakibatkan kekurangan modal karena berkurangnya nilai keuntungan yang digunakan untuk pembayaran dividen, sehingga total ekuitas tetap berada di zona merah. Jika perusahaan tidak dapat keluar dari keadaan ini maka perusahaan akan bangkrut (Christine et al., 2019).

Penelitian Ade Elza Surachman (2021) menggunakan metode Altman Z-score sebagai metode yang digunakan untuk mengukur potensi *financial distress*. Z-score dikembangkan oleh Edward I Altman, Ph.D, seorang profesor dan ekonom di Stern School of Business Universitas New York pada tahun 1968. Model Altman diprediksi dengan akurasi 95% terhadap sampel perusahaan-perusahaan setahun sebelum mengalami *financial distress*. Pada penelitian Ade Elza Surachman, (2021) dari 26 sampel perusahaan berhasil menemukan 10 perusahaan yang terindikasi mengalami *financial distress* di tahun 2019 dan 22 perusahaan terindikasi mengalami *financial distress* di tahun 2020. Selain itu beberapa penelitian yang dilakukan Affandi & Meutia (2021), Kumajas (2022), dan Murtiningrum & Andikawaty (2020) juga menggunakan metode Altman Z-score dalam mengukur potensi *financial distress*. Alat ukur yang digunakan untuk memperhatikan kemungkinan munculnya *financial distress* di kemudian hari adalah dengan mengadakan analisis rasio keuangan

pada laporan keuangan perusahaan (Sitompul et al., 2023). Kegagalan perusahaan dalam membayar hutangnya pada kreditur dapat mengganggu aktivitas operasional perusahaan dan menimbulkan *financial distress*.

Selain menggunakan analisis rasio keuangan, alat ukur *financial distress* bisa juga diukur dengan pengaruh dari manajemen perusahaan yaitu *corporate governance*. Pencapaian suatu perusahaan dapat tercapai apabila didukung oleh seluruh karakteristik internal dan strategi yang dapat diterapkan yaitu tata kelola yang baik. Penerapan *good corporate governance* menjadi salah satu kunci untuk peningkatan kinerja keuangan, termasuk hubungan antara manajemen, dewan direksi, pemegang saham dan pemangku kepentingan lainnya (Nasiroh & Priyadi, 2018). Penelitian Wati et al., (2022) mengenai pengaruh *corporate governance* terhadap *financial distress* menggunakan dua indikator yaitu dewan direksi dan dewan komisaris, mendapat hasil bahwa keduanya berpengaruh terhadap potensi *financial distress*. Berdasarkan beberapa penelitian mengenai pengaruh terhadap *financial distress* dengan menggunakan struktur *corporate governance* yang telah diterapkan oleh Lestari & Wahyudin (2021), Muafiroh & Hidaja (2023) dan Nila (2021). Dari beberapa penelitian tersebut diperoleh hasil yang berbeda dikarenakan indikator-indikator dan selang waktu yang digunakan dalam penelitian berbeda. Pada penelitian yang dilakukan oleh Muafiroh & Hidajat (2023) diperoleh hasil bahwa struktur *corporate governance* dengan indikator kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan direksi, dewan komisaris, dan komisaris independen tidak berpengaruh terhadap terjadinya *financial distress*

pada perusahaan perbankan yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia. Sementara menurut penelitian Lestari & Wahyudin (2021) dengan indikator dewan direksi berpengaruh negatif terhadap *financial distress* sementara dewan komisaris dan komite audit tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Menurut penelitian Ramadhanti (2022) mekanisme *corporate governance* dengan indikator dewan direksi dan komite audit berpengaruh ke arah positif terhadap *financial distress* suatu perusahaan, sementara indikator kepemilikan institusional berpengaruh ke arah negatif terhadap kondisi *financial distress*.

Alat ukur yang selanjutnya yaitu pengaruh arus (*cash flow*). Laporan arus kas memberikan informasi mengenai penerimaan dan pengeluaran kas. *Financial distress* dapat terjadi apabila perusahaan dalam kondisi *insolvent* yaitu kondisi dimana *cash flow* tidak mampu membayar hutang saat jatuh tempo. Berdasarkan penelitian Miswaty & Novitasari (2023) *cash flow* berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Namun ada beberapa penelitian yang memperoleh hasil yang berbeda seperti penelitian yang dilakukan oleh Darmiasih et al., (2022) dan Rahayu et al. (2021) menyatakan bahwa *cash flow* tidak berpengaruh terhadap kemungkinan *financial distress* pada perusahaan. Sementara pada penelitian Ramadhanti (2022) diperoleh hasil bahwa *cash flow* berpengaruh ke arah negatif terhadap *financial distress* pada suatu perusahaan.

Berdasarkan fenomena permasalahan yang diuraikan diatas, untuk memprediksi kemungkinan terjadinya potensi yang mengarah pada *financial distress*, maka penulis mengangkat topik: **“PENGARUH CORPORATE GOVERNANCE, FINANCIAL RATIO, DAN CASH FLOW TERHADAP**

## **FINANCIAL DISTRESS (Studi Empiris pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2020-2022)”**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Apakah dewan direksi sebagai indikator dari *corporate governance* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*?
2. Apakah dewan komisaris sebagai indikator dari *corporate governance* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*?
3. Apakah profitabilitas sebagai indikator dari *financial ratio* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*?
4. Apakah likuiditas sebagai indikator dari *financial ratio* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*?
5. Apakah *operating cash flow* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan diatas, maka tujuan yang ini dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh dewan direksi sebagai indikator dari *corporate governance* terhadap kondisi *financial distress*.

2. Untuk mengetahui pengaruh dewan komisaris sebagai indikator dari *corporate governance* terhadap kondisi *financial distress*.
3. Untuk mengetahui pengaruh profitabilitas sebagai indikator dari *financial ratio* terhadap kondisi *financial distress*.
4. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas sebagai indikator dari *financial ratio* terhadap kondisi *financial distress*.
5. Untuk mengetahui pengaruh *operating cash flow* terhadap kondisi *financial distress*.

#### **D. Manfaat Penelitian**

1. Bagi Peneliti

Peneliti dapat mengetahui bagaimana variabel-variabel pada penelitian dapat memprediksi *financial distress* pada suatu perusahaan dan meningkatkan pemahaman peneliti terhadap indikator-indikator yang mempengaruhi *financial distress*, serta memberikan sarana pembelajaran bagi peneliti untuk memperoleh informasi yang lebih mendalam mengenai pengelolaan keuangan perusahaan.

2. Bagi Institusi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan dampak bagi penelitian khususnya di bidang manajemen keuangan dan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya.

3. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat membantu untuk memahami keadaan manajemen keuangan perusahaan dengan memperhatikan indikator-indikator yang dapat memprediksi *financial distress* suatu perusahaan sebelum mengarah pada kebangkrutan.

#### 4. Bagi Investor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi investor dalam melihat kondisi keuangan perusahaan sebelum melakukan investasi pada suatu perusahaan..