

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Financial distress memiliki hubungan yang sangat dekat dengan kebangkrutan perusahaan. Menurut Vinh (2015) *financial distress* adalah suatu kondisi dimana perusahaan memiliki masalah keuangan sebagai bentuk dari kinerja yang buruk sebelum terjadi kebangkrutan. Jika perusahaan mengalami *financial distress*, maka manajemen dapat selalu berhati-hati dan waspada jika terjadi kebangkrutan.

Perusahaan subsektor transportasi merupakan sebuah perusahaan jasa penyedia fasilitas yang berkaitan dengan moda transportasi jasa yang diberikan tidak hanya berupa moda transportasinya saja, tetapi juga menyediakan infrastruktur serta menyediakan jasa kargo atau ekspedisi. Perusahaan subsektor transportasi pada tahun 2018 memiliki kontribusi sebesar 8,23% sedangkan pada tahun 2019 ini diprediksikan akan tumbuh sebesar 11,15% (www.kontan.co.id, 2019).

Perusahaan yang termasuk kedalam subsektor transportasi memiliki peranan vital terhadap keberlangsungan perekonomian di sebuah negara dan seluruh proses bisnis di sebuah negara umumnya melibatkan perusahaan yang bergerak dibidang transportasi. Selain itu, perusahaan subsektor transportasi juga memiliki peranan penting dalam menunjang mobilitasnya baik dalam masyarakat maupun barang yang termasuk kedalam wilayah bisnis perusahaan tersebut, dengan mobilitas yang baik dan lancar maka secara

langsung dapat berdampak pada peningkatan perekonomian di wilayah atau negara tersebut. Perusahaan subsektor transportasi memiliki kerentanan terhadap masalah *financial distress*, salah satunya tercermin dari tingkat penggunaan bunga hutang yang dimiliki oleh perusahaan subsektor transportasi.

Tabel 1.1

Tingkat kesulitan keuangan (*financial distress*)

Nama Perusahaan Subsektor Transportasi	Periode Penelitian				
	2014	2015	2016	2017	2018
PT APOL, Tbk	-0,118	3,528	0,943	1,022	1,667
PT ASSA, Tbk	0,412	0,337	0,489	0,802	1,041
PT BIRD, Tbk	-3,489	-0,005	-3,246	-4,235	-9,257
PT NELY, Tbk	-3,336	-6,086	-4,099	-14,915	-84,321
PT SAFE, Tbk	1,038	0,446	-7,714	2,725	0,591
PT TAXI, Tbk	-0,997	-0,247	1,171	2,932	5,676
PT TMAS, Tbk	2,942	5,730	2,775	0,023	-0,133
PT WEHA, Tbk	-0,126	1,695	1,324	-4,889	-0,379

Sumber : www.idx.co.id, diolah 2019

PT APOL, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar -0,118 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 nilai ICR-nya mengalami kenaikan sebesar 3,528. Tahun 2016 nilai ICR-nya mengalami penurunan lagi sebesar 0,943. Kemudian tahun 2017 dan 2018 nilai ICR-nya mengalami kenaikan sebesar 1,022 dan 1,667.

PT ASSA, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar 0,412 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 nilai ICR-nya mengalami

penurunan sebesar 0,337. Pada tahun 2016 sampai tahun 2018 nilai ICR-nya mengalami peningkatan.

PT BIRD, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar -3,489 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 nilai ICR-nya mengalami penurunan sebesar -0,005. Pada tahun 2016 sampai tahun 2018 nilai ICR-nya mengalami peningkatan.

PT NELY, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar -3,336 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 nilai ICR-nya mengalami kenaikan sebesar -6,086. Tahun 2016 nilai ICR-nya mengalami penurunan sebesar -4,099. Kemudian tahun 2017 dan 2018 nilai ICR-nya juga mengalami kenaikan sebesar -14,915 dan -84,321.

PT SAFE, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar 1,038 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 dan 2016 nilai ICR-nya mengalami penurunan sebesar 0,446 dan -7,714. Kemudian tahun 2017 dan 2018 nilai ICR-nya mengalami kenaikan serta penurunan sebesar 2,725 dan 0,591.

PT TAXI, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar -0,997 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 nilai ICR-nya mengalami penurunan sebesar -0,247. Tahun 2016 sampai tahun 2018 nilai ICR-nya mengalami peningkatan.

PT TMAS, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar 2,942 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 nilai ICR-nya mengalami kenaikan sebesar 5,730. Pada tahun 2016 sampai tahun 2018 nilai ICR-nya mengalami penurunan.

PT WEHA, Tbk. nilai ICR menunjukkan sebesar -0,126 pada tahun 2014, sedangkan pada tahun 2015 nilai ICR-nya mengalami kenaikan sebesar 1,695. Tahun 2016 sampai tahun 2018 nilai ICR-nya mengalami penurunan.

Kesimpulan pada Tabel 1 menunjukkan bahwa ICR perusahaan subsektor transportasi cenderung mengalami fluktuatif yaitu dengan nilai kurang dari 1. Kondisi ICR ini akan menyebabkan perusahaan mengalami *financial distress*.

Financial distress dan *non financial distress* di perusahaan dapat ditentukan dengan nilai dummy yaitu nilai 0 untuk perusahaan dengan ICR lebih dari 1 sehingga perusahaan tidak mengalami *financial distress* sedangkan nilai 1 untuk perusahaan dengan ICR kurang dari 1 sehingga perusahaan mengalami *financial distress*.

Kepemilikan institusional adalah persentase saham beredar yang dipegang atau dimiliki oleh investor institusi pada akhir tahun (Pirzada, 2015). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Ni Wayan Krisnayanti Arwinda Putri dan Ni Kt. Lely A. Merkusiwati (2014) menunjukkan bahwa kepemilikan institusional tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Peneliti lain yaitu Reza Jarrahi Moghaddam, dan Mahdi Filsaraei (2016) menunjukkan bahwa kepemilikan institusional mempunyai hubungan yang signifikan terhadap *financial distress*.

Operating capacity adalah rasio yang digunakan untuk menghasilkan pendapatan dan laba yang diinginkan perusahaan dengan menilai efektivitas penggunaan aset perusahaan (Murhadi, 2013:58). Hasil penelitian yang

dilakukan oleh Widhiari dan Merkusiwati (2015) menunjukkan bahwa *operating capacity* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Yustika (2015) menunjukkan bahwa *operating capacity* tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Agency cost adalah biaya yang harus dikeluarkan perusahaan yang digunakan oleh manajer pengawas untuk meminimalkan konflik keagenan untuk mencapai tujuan yang diinginkan (Sartono, 2012:12). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Dwi Rafika Rani (2017) menunjukkan bahwa *agency cost* tidak berpengaruh signifikan terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress*. Sedangkan menurut Lusiana, Indriyenni (2018) menunjukkan bahwa *agency cost* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Sales growth adalah perubahan penjualan setiap tahun dan dapat mencerminkan profitabilitas serta prospek perusahaan di masa depan (Dewinta & Setiawan, 2016). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Widhiari dan Merkusiwati (2015) menunjukkan bahwa *sales growth* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Penelitian Mohamad Nizam Jaafar, dkk (2018) menunjukkan bahwa *sales growth* memiliki hubungan yang tidak signifikan terhadap *financial distress*.

Dari uraian latar belakang di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **"Pengaruh Kepemilikan Institusional, *Operating Capacity*, *Agency Cost*, dan *Sales Growth* Terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2014-2018"**.

1.2 Ruang Lingkup

Untuk mendapatkan alur pembahasan yang baik dan terarah sehingga tujuan penelitian dapat tercapai, maka ruang lingkup dalam penelitian ini adalah :

1. Perusahaan yang menjadi objek penelitian ini adalah Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
2. Periode data yang digunakan dalam penelitian ini adalah periode 2014-2018 pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia
3. Dalam penelitian ini terdapat variabel dependen (terikat) dan independen (bebas) yang terdiri dari *Financial Distress* sebagai variabel dependen sedangkan Kepemilikan Institusional, *Operating Capacity*, *Agency Cost*, dan *Sales Growth* sebagai variabel independen

1.3 Rumusan Masalah

Pada perusahaan subsektor transportasi yang menjadi obyek penelitian ini menunjukkan bahwa nilai ICR pada tahun 2014 sampai 2018 cenderung mengalami fluktuasi yaitu dengan nilai kurang dari 1 yang menyebabkan perusahaan tersebut kemungkinan terjadi *financial distress*.

Terdapat beberapa research gap dalam penelitian ini yaitu hasil penelitian yang dilakukan oleh Ni Wayan Krisnayanti Arwinda Putri dan Ni Kt. Lely A. Merkusiwati (2014) menunjukkan bahwa kepemilikan institusional tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Peneliti lain yaitu Reza Jarrahi Moghaddam, dan Mahdi Filsaraei (2016) menunjukkan

bahwa kepemilikan institusional mempunyai hubungan yang signifikan terhadap *financial distress*.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Widhiari dan Merkusiwati (2015) menunjukkan bahwa *operating capacity* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Yustika (2015) menunjukkan bahwa *operating capacity* tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Dwi Rafika Rani (2017) menunjukkan bahwa *agency cost* tidak berpengaruh signifikan terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress*. Sedangkan menurut Lusiana, Indriyenni (2018) menunjukkan bahwa *agency cost* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Widhiari dan Merkusiwati (2015) menunjukkan bahwa *sales growth* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Penelitian Mohamad Nizam Jaafar, dkk (2018) menunjukkan bahwa *sales growth* memiliki hubungan yang tidak signifikan terhadap *financial distress*.

Berdasarkan pokok permasalahan di atas, timbul beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

- 1) Bagaimana pengaruh Kepemilikan Institusional terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

- 2) Bagaimana pengaruh *Operating Capacity* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
- 3) Bagaimana pengaruh *Agency Cost* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
- 4) Bagaimana pengaruh *Sales Growth* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

1.4 Tujuan Penelitian

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

- 1) Untuk menganalisis pengaruh Kepemilikan Institusional terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- 2) Untuk menganalisis pengaruh *Operating Capacity* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- 3) Untuk menganalisis pengaruh *Agency Cost* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

- 4) Untuk menganalisis pengaruh *Sales Growth* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Subsektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat, antara lain:

1) Manfaat Teoritis

- **Bagi Peneliti**

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah ilmu dan memperoleh gambaran langsung mengenai pengaruh Kepemilikan Institusional, *Operating Capacity*, *Agency Cost*, dan *Sales Growth* terhadap *Financial Distress*

- **Bagi Peneliti Selanjutnya**

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi dan informasi tambahan untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

2) Manfaat Praktis

- **Bagi Perusahaan**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai *early warning system* bagi pihak perusahaan sebelum mengalami kebangkrutan saat terjadi *financial distress*.

- **Bagi Investor**

Bagi seorang investor diharapkan dapat memberikan informasi tambahan atau gambaran dalam pengambilan keputusan dalam berinvestasi pada suatu perusahaan.

