

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

Objek penelitian adalah pada perusahaan sektor transportasi dan logistik melalui analisis berbagai rasio keuangan, yaitu likuiditas, *leverage*, *aktivitas*, dan *profitabilitas*. *Financial distress* adalah kondisi yang mengindikasikan kesulitan keuangan yang berpotensi menyebabkan kebangkrutan. Dalam konteks ini, fokus kajian adalah pada periode pandemic Covid-19 (2019-2021) dan periode pasca-krisis, di mana banyak perusahaan menghadapi tantangan untuk memulihkan stabilitas keuangan termasuk usaha di bidang transportasi dan logistik. *Rasio likuiditas* mencerminkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek (Mohammed dan al, 2020). *leverage* mengukur tingkat penggunaan utang, rasio aktivitas menilai efisiensi operasional (Basdekis dan al, 2020), dan rasio profitabilitas menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (Lim dan Rokhim, 2021). Dengan menganalisis rasio-rasio ini, penelitian bertujuan untuk memahami sejauh mana indikator keuangan tersebut memengaruhi risiko *Financial distress* serta bagaimana perusahaan dapat mengelola risiko tersebut untuk memastikan keberlanjutan operasionalnya.

Objek penelitian ini adalah 10 perusahaan di sektor transportasi dan logistik yang diklasifikasikan menjadi dua kelompok: lima perusahaan terbesar dan lima perusahaan terkecil berdasarkan kapitalisasi pasar atau aset. Berikut adalah deskripsi serta alasan singkat masing-masing perusahaan:

1. **PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA)** merupakan maskapai penerbangan utama Indonesia yang melayani lebih dari 90 destinasi lokal dan internasional (idnfinancials,2024). Perusahaan telah menghadapi tantangan keuangan dalam beberapa tahun terakhir, yang menyebabkan upaya restrukturisasi untuk meningkatkan profitabilitas dan efisiensi operasional (Aziz,2023). Jumlah saham yang beredar tidak disebutkan dalam data yang diberikan
2. **PT Temas Tbk (TMAS)** bergerak di sektor pelayaran dan logistik, dengan fokus pada transportasi peti kemas dan layanan logistic (Idnfinancials,2024). Perusahaan ini memainkan peran penting dalam perdagangan Indonesia dengan menyediakan solusi

pengiriman yang efisien. Informasi harga saham terkini dan saham yang beredar tidak tersedia dalam hasil pencarian.

3. **PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA)** merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi, khususnya penyewaan kendaraan dan logistic (Idnfinancials,2024). Dengan fokus pada klien korporat, ASSA mengelola lebih dari 20.880 kendaraan dan menawarkan solusi transportasi yang komprehensif di seluruh Indonesia
4. **PT Blue Bird Tbk (BIRD)** merupakan penyedia layanan transportasi terkemuka di Indonesia, yang terutama dikenal dengan layanan taksinya (Idnfinancials,2024). Perusahaan ini telah mendiversifikasi penawarannya dengan menyertakan berbagai solusi transportasi seperti mobil sewaan dan layanan logistik. Data harga saham dan saham beredar tertentu tidak ditemukan dalam hasil pencarian
5. **PT Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA)** bergerak di sektor transportasi laut, yang mengkhususkan diri dalam pengangkutan kargo curah cair termasuk bahan kimia dan produk minyak (Idnfinancials,2024). Perusahaan ini bertujuan untuk menyediakan layanan pengiriman yang aman dan efisien dengan terhadap mematuhi standar lingkungan. Informasi harga saham saat ini tidak tersedia.
6. **PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR)** menyediakan solusi transportasi terpadu, termasuk layanan transportasi darat dan laut (Idnfinancials,2024). Perusahaan berfokus pada peningkatan konektivitas di seluruh kepulauan Indonesia melalui Metode transportasi yang andal. Rincian harga saham tidak tersedia.
7. **PT Weha Transportasi Indonesia Tbk (WEHA)** bergerak dalam bidang penyediaan layanan transportasi melalui berbagai moda transportasi, baik darat maupun laut (idnfinancials 2024). Perusahaan ini bertujuan untuk memfasilitasi logistik dan manajemen rantai pasokan bagi para pelaku bisnis di seluruh Indonesia. Informasi harga saham secara spesifik belum tersedia.
8. **PT Jasa Berdikari Logistics Tbk (LAJU)** berfokus pada layanan logistik dan manajemen rantai pasokan, menawarkan solusi yang melayani pasar domestik dan internasional (Idnfinancials,2024). Perusahaan menekankan efisiensi dan kendala dalam operasinya. Data harga saham terkini tidak ditemukan.
9. **PT Hasnur Internasional Shipping Tbk (HAIS)** bergerak di bidang pelayaran, menyediakan layanan pengangkutan barang melalui perairan (Idnfinancials,2024). Perusahaan berkomitmen untuk mempertahankan standar keselamatan yang tinggi sekaligus memberikan solusi pengiriman yang andal. Informasi harga saham tidak tersedia.

10. **PT Prima Globalindo Logistik Tbk (PPGL)** mengkhususkan diri dalam layanan logistik, dengan fokus pada peningkatan efisiensi rantai pasokan bagi kliennya melalui solusi inovatif (Idnfinancials,2024). Perusahaan ini bertujuan untuk mendukung berbagai industri dengan menyediakan layanan logistik yang disesuaikan. Rincian harga saham spesifik tidak tersedia. Ringkasan ini memberikan gambaran umum setiap perusahaan beserta harga sahamnya masing-masing jika tersedia; namun, beberapa perusahaan tidak memiliki data keuangan spesifik seperti jumlah saham yang beredar atau harga pasar pada saat penyelidikan.

Tabel 1.1 Perusahaan di sektor transportasi dan logistik

No	Nama Perusahaan	Total Aset (Rp Triliun)	Kapitalisasi Pasar (Rp Triliun)
1	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA)	6,506,653	Rp 1,47 = (Rp 65 x 22.640.996.000)
2	PT Temas Tbk (TMAS)	4,016,783	Rp7,84 = (Rp 138 x 57.051.500.000)
3	PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA)	7,598,227	Rp 2,47 = (Rp 670 x 3.692.000.000)
4	PT Blue Bird Tbk (BIRD)	7,857,052	Rp 4,00 = (Rp 1.610 x 2.484.000.000)
5	PT Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA)	94,990,53	Rp 0,518 = (Rp 20 x 25.909.200)
6	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR)	1,919,048	Rp 289,79 = (Rp 82 x 3.534.000.000)
7	PT Weha Transportasi Indonesia Tbk (WEHA)	368,784,087	Rp 51,09 = (Rp119 x 428.000.000)
8	PT Jasa Berdikari <i>Logistics</i> Tbk (LAJU)	212,604,289	Rp 35 = (Rp50 x 700.000.000)
9	PT Hasnur Internasional Shipping Tbk (HAIS)	1,155,746,013	Rp 547,43 = (Rp208 x 2.626.250.000)
10	PT Prima Globalindo Logistik Tbk (PPGL)	234,873,502	Rp 81,95 = (Rp105 x771.178.020)

Sumber: idnfinancials.com (agustus 2024)

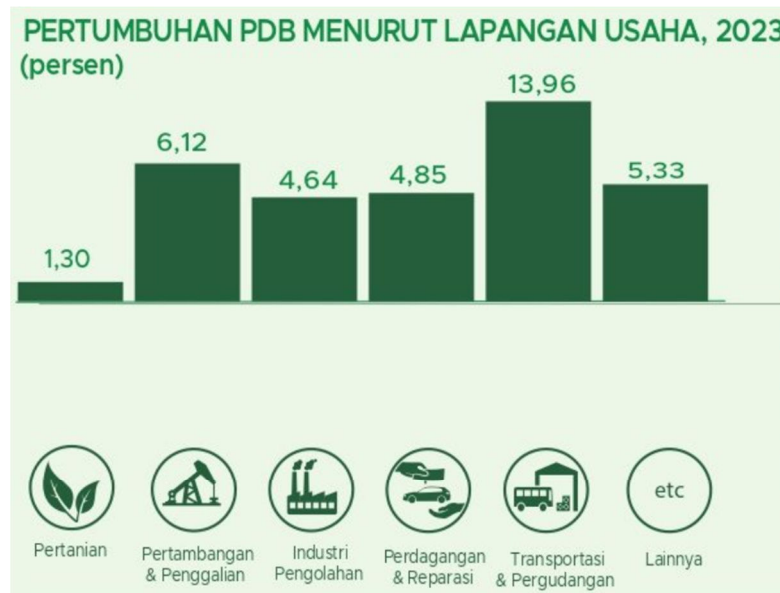
Penelitian ini memberikan wawasan mendalam tentang bagaimana perusahaan-perusahaan di sektor transportasi dan logistik menghadapi risiko *Financial distress* melalui pengelolaan rasio keuangan utama. Dengan memahami dinamika yang terjadi selama periode krisis dan pasca-krisis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis bagi perusahaan untuk meningkatkan kemudahan finansial dan operasional mereka.

1.2 LATAR BELAKANG PENELITIAN

Covid-19 memberikan dampak signifikan terhadap perusahaan yang terindeks dalam bursa efek (Rahadian dan Nurfitriani, 2022). Peningkatan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya perlindungan lingkungan berdampak pada penerapan praktis dalam

bisnis (Yunita dan Silalahi, 2024). Sektor transportasi dan logistik di Indonesia merupakan salah satu sektor strategis yang mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam konteks ini, fokus kajian adalah pada masa krisis (periode pandemi covid-19) dan periode pasca-krisis (pasca- pandemi covid-19), di mana perusahaan sering kali menghadapi tantangan untuk memulihkan stabilitas keuangan. *Rasio likuiditas* mencerminkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek (Mohammed dan al, 2020), *leverage* mengukur tingkat penggunaan utang, rasio aktivitas menilai efisiensi operasional (Basdekis dan al, 2020), dan rasio profitabilitas menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (Lim dan Rokhim, 2021). Dengan menganalisis rasio-rasio ini, penelitian bertujuan untuk memahami sejauh mana indikator keuangan tersebut memengaruhi risiko *Financial distress* serta bagaimana perusahaan dapat mengelola risiko tersebut untuk memastikan keberlanjutan operasionalnya.

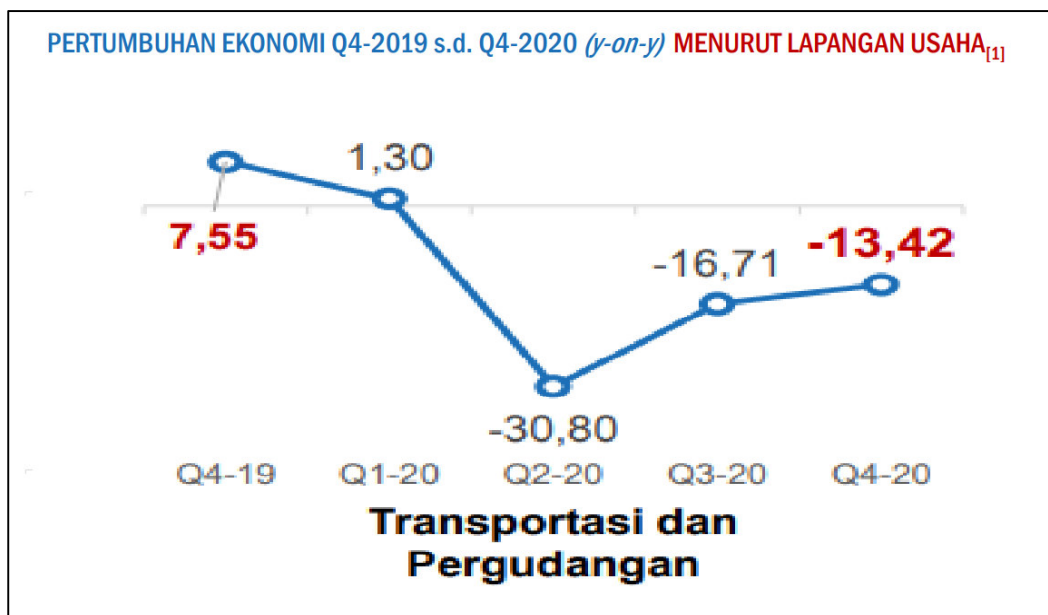
Pada masa krisis, sektor transportasi dan logistik sangat rentan terhadap penurunan pendapatan akibat gangguan rantai pasok, pembatasan mobilitas, dan *fluktuasi* permintaan konsumen. Dampak krisis ekonomi sering kali menciptakan tekanan pada *likuiditas* dan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban finansialnya (Hofmann, Töyli, dan Solakivi, 2022). Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi strategi keuangan yang diterapkan untuk memitigasi potensi kegagalan perusahaan selama periode tersebut (Hubbard, 2020). Selain itu, *leverage* yang tinggi dapat meningkatkan risiko *Financial distress*, terutama ketika arus kas perusahaan terganggu akibat penurunan pendapatan (Crespí-Cladera, Martín-Oliver, dan Pascual, 2021). Perusahaan dengan rasio *leverage* yang baik cenderung lebih mampu menghadapi guncangan ekonomi dibandingkan perusahaan yang bergantung pada utang dalam jumlah besar (Kalash, 2023). Oleh karena itu, pengelolaan struktur modal menjadi salah satu langkah penting dalam mitigasi risiko finansial (Brigham, dan Houston, 2021). *Rasio aktivitas* dan profitabilitas juga memainkan peran kunci dalam memastikan keberlanjutan operasional perusahaan. Efisiensi dalam penggunaan aset dan kemampuan menghasilkan laba dapat memberikan sinyal positif kepada investor dan kreditor tentang stabilitas keuangan perusahaan. Dengan demikian, analisis menyeluruh terhadap rasio-rasio ini tidak hanya relevan untuk menghadapi krisis terhadap juga dalam mempersiapkan perusahaan menghadapi tantangan di masa depan (Hillier, Clacher, I dan Ross, 2022). Badan Pusat Statistik (BPS), transportasi dan pergudangan (sektor logistik) menyumbang 13.96% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2023, yang bernilai Rp 20.892,4 triliun (Badan Pusat Statistik, 2024).



Gambar 1.1 Pertumbuhan PDB menurut lapangan usaha (Badan Pusat Statistik 2024)

Sumber: (Badan Pusat Statistik 2024)

Indonesia, sebagai negara kepulauan, memiliki tantangan geografis yang kompleks, yang menuntut efisiensi tinggi dalam pengelolaan transportasi dan logistik. Infrastruktur yang masih berkembang dan perbedaan tingkat aksesibilitas di berbagai wilayah menjadi tantangan utama yang harus dihadapi oleh sektor ini (Hidayat dan Fitriani, 2021). Sektor ini juga berperan penting dalam mendukung rantai pasok berbagai industri strategis, seperti manufaktur, agribisnis, dan perdagangan. Pada Gambar 1.2 dapat dilihat bahwa selama krisis pandemi COVID-19, sektor transportasi dan logistik di Indonesia mengalami tekanan besar akibat pembatasan mobilitas, penurunan aktivitas ekonomi, dan perubahan pola konsumsi masyarakat. Penurunan volume pengiriman barang berdampak langsung pada pendapatan perusahaan logistik, sementara biaya operasional tetap menjadi beban yang harus ditanggung, sehingga meningkatkan risiko *Financial distress* (Hidayat dan Fitriani 2021). Dari sudut pandang keuangan, banyak perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia yang memiliki struktur pendanaan yang berat pada *leverage*. Hal ini terkait dengan kebutuhan modal yang besar untuk investasi aset tetap, seperti kendaraan, kapal, dan fasilitas pergudangan. Namun, *leverage* yang tinggi dapat menjadi ancaman jika perusahaan tidak memiliki pendapatan yang cukup stabil untuk memenuhi kewajiban pembayaran utang, terutama dalam situasi krisis. Oleh karena itu, analisis terhadap rasio keuangan seperti likuiditas dan *leverage* sangat relevan untuk memahami dinamika keuangan sektor ini (Atayah dan al, 2022).



Gambar 1.2 Pertumbuhan ekonomi lapangan usaha transportasi dan pergudangan Q4

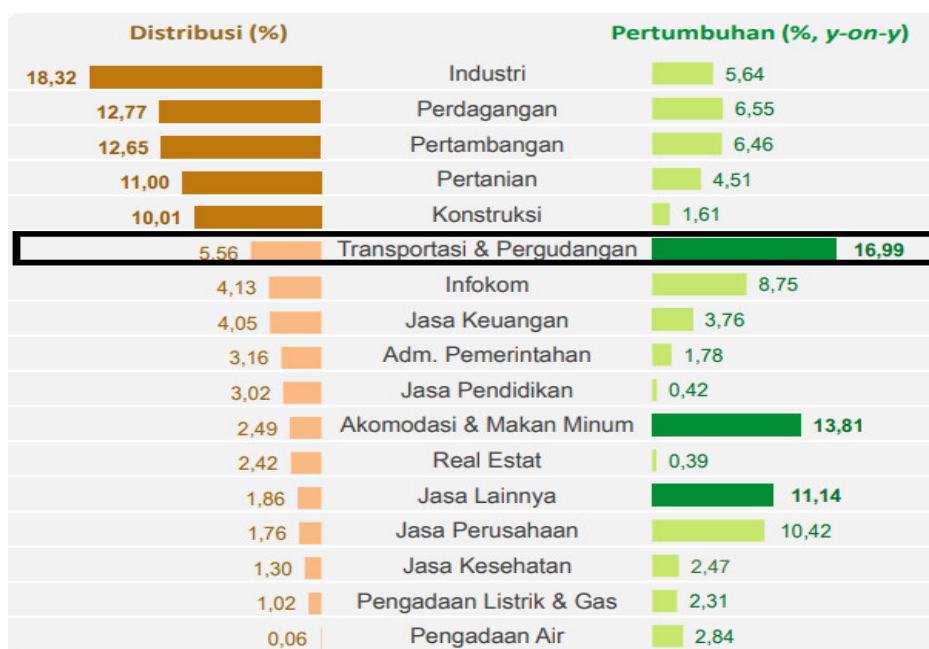
Sumber: (Badan Pusat Statistik 2021)

Selain itu, efisiensi operasional yang diukur melalui rasio aktivitas menjadi indikator penting dalam menilai keberhasilan perusahaan logistik. Perusahaan dengan efisiensi operasional tinggi cenderung lebih mampu menghadapi tantangan ekonomi (Handanoyo dan al, 2023). Misalnya, optimalisasi penggunaan aset melalui teknologi logistik berbasis digital dapat meningkatkan efisiensi dan menekan biaya operasional. Di sisi lain, profitabilitas juga menjadi kunci dalam menjaga keberlanjutan bisnis, karena laba yang dihasilkan dapat digunakan untuk memperkuat struktur modal dan menghadapi risiko *Financial distress* (Rahayu dan Saputra, 2021).

Secara keseluruhan, sektor transportasi dan logistik di Indonesia menghadapi tantangan yang unik dan kompleks. Pengelolaan risiko keuangan yang efektif, terutama selama periode pandemic Covid-19 (2019-2021) dan pasca covid-19 (2022-2023), menjadi prioritas utama bagi perusahaan di sektor ini. Dengan mengkaji pengaruh rasio likuiditas, *leverage*, aktivitas, dan profitabilitas terhadap risiko *Financial distress*, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam merumuskan strategi mitigasi risiko yang relevan bagi sektor transportasi dan logistik di Indonesia.

Sektor transportasi dan logistik merupakan elemen kunci dalam mendukung keberlanjutan perekonomian global dan nasional. Secara mendasar, sektor ini berperan sebagai penghubung antara produsen dan konsumen, memastikan aliran barang, jasa, dan informasi dapat berlangsung secara efisien (Raimbekov dan al, 2022). Dalam konteks

global, sektor ini menjadi motor penggerak perdagangan internasional, memungkinkan distribusi barang lintas negara dan mendukung integrasi ekonomi global. Efisiensi sektor ini berdampak langsung pada daya saing ekonomi suatu negara di pasar internasional (Rodrigue,2020). Di Indonesia, sektor transportasi dan logistik memiliki kontribusi signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), kontribusi sektor ini terhadap PDB mencapai 5,56% pada tahun 2022. Selain kontribusi langsung terhadap pertumbuhan ekonomi, sektor ini juga menjadi penyedia lapangan kerja yang besar, melibatkan jutaan tenaga kerja di berbagai subsektor seperti transportasi darat, laut, udara, dan pergudangan. Hal ini menunjukkan bahwa sektor ini tidak hanya mendukung perekonomian secara makro terhadap juga menciptakan dampak sosial melalui peningkatan kesejahteraan masyarakat (Hidayat, T dan Fitriani, 2021).



Gambar 1.3 kontribusi sektor transportasi dan pergudangan terhadap PDB 2022

Sumber: Badan Pusat Statistik 2023

Efisiensi dalam sektor transportasi dan logistik sangat penting untuk menekan biaya logistik dan meningkatkan daya saing ekonomi nasional (Raimbekov dan al, 2022). Di Indonesia, biaya logistik yang mencapai sekitar 23,5% dari PDB menunjukkan masih adanya tantangan efisiensi yang perlu diatasi biaya logistik yang tinggi ini disebabkan oleh infrastruktur yang belum merata, regulasi yang kompleks, serta kurangnya integrasi teknologi di dalam sistem logistik. Mengatasi tantangan ini dapat memberikan dampak positif, tidak hanya bagi sektor transportasi dan logistik tetapi juga bagi sektor-sektor lainnya yang bergantung pada efisiensi distribusi barang (Purwanto dan Anggraini, 2020). Selain kontribusi ekonominya,

sektor transportasi dan logistik juga memainkan peran sosial yang signifikan. Dengan meningkatkan konektivitas antarwilayah, sektor ini mendukung pemerataan pembangunan dan mengurangi kesenjangan ekonomi antarwilayah. Di Indonesia, proyek-proyek infrastruktur transportasi seperti pembangunan jalan tol, pelabuhan, dan bandara bertujuan untuk memperkuat integrasi wilayah dan meningkatkan aksesibilitas daerah terpencil. Upaya ini diharapkan dapat mendorong aktivitas ekonomi di wilayah yang sebelumnya kurang berkembang, sehingga menciptakan pemerataan ekonomi nasional. Sektor transportasi dan logistik juga memiliki dampak langsung terhadap keberlanjutan rantai pasok industri lainnya, seperti manufaktur, agribisnis, dan perdagangan (Widodo dan al, 2021). Sebagai contoh, ketergantungan sektor manufaktur pada pengiriman bahan baku dan distribusi produk akhir menjadikan transportasi dan logistik sebagai faktor strategis dalam keberhasilan operasi industri tersebut. Dengan memastikan kelancaran distribusi barang, sektor ini mendukung stabilitas produksi dan konsumsi di pasar domestik maupun internasional (Bartle, Lutte, dan Leuenberger, 2021).

Namun, sektor ini juga rentan terhadap gangguan eksternal, seperti krisis ekonomi dan pandemi. Misalnya, selama pandemi COVID-19, sektor transportasi dan logistik menghadapi tekanan berat akibat pembatasan mobilitas, penurunan volume perdagangan, dan gangguan rantai pasok global. Dampak ini memperlihatkan bahwa sektor transportasi dan logistik sangat sensitif terhadap dinamika ekonomi dan membutuhkan strategi mitigasi risiko yang efektif untuk menjaga keberlanjutannya (Bartle, Lutte, dan Leuenberger, 2021). Digitalisasi dan teknologi menjadi elemen penting dalam meningkatkan efisiensi dan daya saing sektor transportasi dan logistik (Firdausy, 2021). Dengan adopsi teknologi seperti *Interndan of Things* (IoT), *blockchain*, dan *artificial intelligence* (AI), perusahaan di sektor ini dapat mengoptimalkan proses logistik, meningkatkan visibilitas rantai pasok, dan mengurangi biaya operasional. Digitalisasi juga membuka peluang bagi perusahaan untuk lebih responsif terhadap perubahan permintaan pasar, sehingga memperkuat peran sektor ini dalam perekonomian modern (Rodrigue, 2020). Ke depan, sektor transportasi dan logistik di Indonesia diharapkan dapat mengatasi berbagai tantangan, seperti infrastruktur yang belum merata, regulasi yang kompleks, dan biaya logistik yang tinggi. Dengan memperkuat efisiensi, keberlanjutan, dan adopsi teknologi, sektor ini dapat semakin berkontribusi dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan menciptakan dampak sosial yang lebih luas. Selain itu, penelitian tentang pengelolaan risiko keuangan, seperti mitigasi *Financial distress*, dapat memberikan panduan bagi perusahaan dalam sektor ini untuk menghadapi tangguh di tengah tantangan ekonomi (Dafri dan Al-Qaruty, 2023).

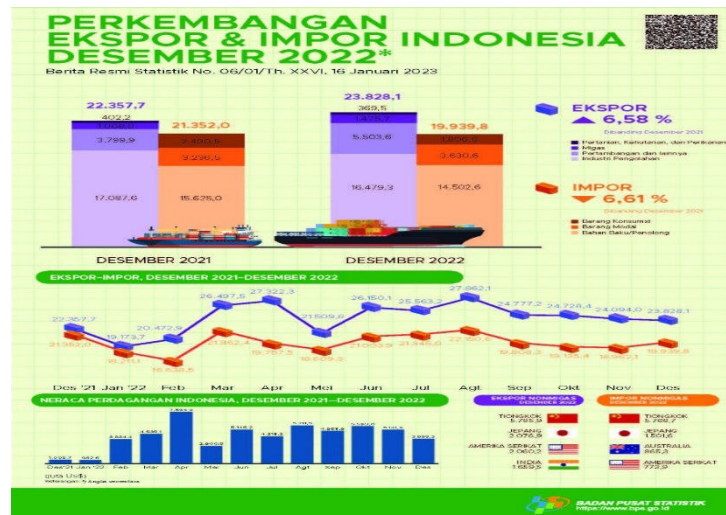
Sektor transportasi dan logistik adalah salah satu sektor yang paling terdampak selama krisis, baik krisis ekonomi global maupun pandemi. Dalam situasi ini, rantai pasok global sering kali terganggu, menyebabkan kelangkaan barang dan kenaikan biaya logistik. Ketergantungan sektor ini pada mobilitas dan konektivitas menjadikannya sangat rentan terhadap gangguan yang disebabkan oleh pembatasan perjalanan, penutupan perbatasan, dan perubahan kebijakan perdagangan internasional. Salah satu tantangan utama adalah penurunan volume perdagangan akibat melemahnya permintaan global. Pada masa krisis, Indonesia mengalami kontraksi ekonomi yang signifikan, yang berdampak pada turunnya aktivitas ekspor dan impor. Hal ini secara langsung memengaruhi sektor transportasi dan logistik, terutama perusahaan yang bergerak dalam pengangkutan barang internasional. Di Indonesia, penurunan permintaan selama pandemi COVID-19 berdampak pada penurunan kinerja perusahaan transportasi laut dan udara (Purwanto, A dan Anggraini, 2020).

Gambar 1.4 Laju pertumbuhan ekspor 2020-2021

Krisis juga memunculkan tantangan berupa peningkatan biaya operasional. Pembatasan aktivitas dan protokol kesehatan yang ketat menyebabkan perusahaan harus mengalokasikan sumber daya tambahan untuk memenuhi persyaratan ini. Misalnya, peningkatan biaya desinfeksi, penyediaan alat pelindung diri bagi karyawan, dan penyesuaian proses operasional untuk mematuhi regulasi baru. Biaya tambahan ini sering kali tidak dapat sepenuhnya diteruskan kepada konsumen, sehingga menekan margin keuntungan perusahaan (Suryani dan al, 2022). Selain itu, ketidakpastian ekonomi selama krisis menyebabkan masalah likuiditas bagi banyak perusahaan transportasi dan logistik. Penurunan pendapatan, yang tidak diimbangi dengan penurunan biaya terhadap seperti sewa gudang dan pembayaran utang, meningkatkan risiko *Financial distress*. Perusahaan kecil

dan menengah (UMKM) dalam konteks sektor financial distress pada pembahasan ini adalah perusahaan-perusahaan yang memiliki skala usaha lebih kecil dibandingkan perusahaan besar, baik dari sisi jumlah karyawan, aset, maupun pendapatan. UMKM dalam sektor transportasi dan logistik sering kali sangat rentan terhadap risiko financial distress, atau kesulitan keuangan, terutama saat terjadi krisis seperti pandemi COVID-19 karena mereka memiliki akses terbatas terhadap pendanaan eksternal dibandingkan dengan perusahaan besar (Wardhani dan Romas, 2021). Gangguan pada rantai pasok global juga menjadi tantangan besar. Selama pandemi, banyak negara menerapkan pembatasan ekspor bahan baku penting, yang menghambat produksi dan distribusi barang di negara-negara lain. Hal ini memperburuk kelangkaan barang di pasar domestik dan meningkatkan biaya pengadaan.

Di Indonesia, tantangan ini terlihat dalam distribusi produk-produk kebutuhan pokok, yang mengalami keterlambatan pengiriman dan kenaikan harga akibat terganggunya logistik (Hidayat, T, dan Fitriani, 2021). Infrastruktur transportasi yang kurang memadai di beberapa wilayah Indonesia juga memperburuk dampak krisis. Ketergantungan pada infrastruktur yang terbatas menghambat respons cepat terhadap perubahan permintaan dan tantangan operasional selama krisis. Misalnya, keterbatasan kapasitas pelabuhan dan bandara mengakibatkan antrean panjang dan penundaan pengiriman barang, yang merugikan perusahaan dan konsumen (Purwanto, A dan Anggraini, 2020). Di sisi lain, transformasi digital yang mendadak selama krisis juga menjadi tantangan bagi banyak perusahaan di sektor ini. Meskipun digitalisasi menawarkan solusi untuk meningkatkan efisiensi dan daya saing, banyak perusahaan, terutama yang berskala kecil, menghadapi kesulitan dalam mengadopsi teknologi baru karena keterbatasan sumber daya manusia dan finansial. Kurangnya kesiapan digital ini menghambat kemampuan perusahaan untuk beradaptasi dengan perubahan cepat dalam pola permintaan konsumen dan kondisi pasar (Rodrigue, 2020).



Gambar 1.5 Laju pertumbuhan impor 2021-2022

Sumber: (Badan Pusat Statistik 2022)

Krisis juga menyerosoti perlunya diversifikasi risiko dalam operasi sektor transportasi dan logistik. Ketergantungan yang berlebihan pada satu jenis layanan atau pasar tertentu membuat perusahaan lebih rentan terhadap guncangan ekonomi. Misalnya, perusahaan yang bergantung pada transportasi udara mengalami penurunan tajam dalam pendapatan selama pandemi karena pembatasan penerbangan. Oleh karena itu, strategi diversifikasi, seperti memperluas layanan ke logistik *e-commerce* atau pengiriman domestik, menjadi penting untuk meningkatkan ketahanan sektor ini. Fenomena utama yang menjadi perhatian adalah dampak langsung pandemi terhadap kesehatan keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik. Data menunjukkan bahwa selama pandemi, volume pengiriman barang turun hingga 30%, terutama pada transportasi laut dan udara.

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi *Financial distress* serta teori keuangan yang relevan untuk mendukung analisis mengenai dampak pandemi terhadap kinerja perusahaan diantaranya:

Rasio likuiditas, termasuk *Current Ratio* dan *quick ratio*, mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Tingkat *likuiditas* yang rendah dapat menjadi indikator awal risiko kebangkrutan (Chen, Lee, dan Shen 2022). Fenomena yang terjadi selama pandemi menunjukkan bahwa perusahaan dengan *likuiditas* tinggi mampu bertahan lebih baik, karena mereka memiliki cukup aset lancar untuk menutupi biaya operasional harian meskipun pendapatan mengalami penurunan

Leverage menjelaskan sejauh mana perusahaan menggunakan utang untuk mendanai operasionalnya. Tingkat *leverage* yang tinggi meningkatkan risiko *Financial distress*, karena perusahaan harus memenuhi kewajiban bunga terhadap terlepas dari fluktuasi

pendapatan (Sardo dan al, 2022). Dalam konteks pandemi, penelitian oleh Siregar dan Manurung (2020) menunjukkan bahwa perusahaan transportasi dengan *leverage* tinggi mengalami peningkatan risiko keuangan yang signifikan

Penerapan teori aktivitas dianalisa melalui rasio seperti perputaran aset, yang mencerminkan efisiensi penggunaan aset dalam menghasilkan pendapatan (Söylemez 2021). Efisiensi operasional yang rendah, seperti manajemen armada yang kurang optimal, telah terbukti meningkatkan biaya dan menurunkan profitabilitas. Profitabilitas yang rendah, yang diukur dengan *Return on Equity* (ROE), telah terbukti membuat perusahaan lebih rentan terhadap tekanan keuangan karena tidak memiliki cadangan laba yang cukup untuk menyerap kerugian.

Rasio *likuiditas*, seperti *Current Ratio* dan *quick ratio*, merupakan indikator utama yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Okunev,2022). Dalam sektor transportasi dan logistik, yang sangat dipengaruhi oleh dinamika biaya operasional dan rantai pasok, likuiditas menjadi faktor penting dalam mengelola arus kas operasional. Berdasarkan penelitian selama periode 2019 hingga 2024, terdapat variasi pengaruh rasio likuiditas terhadap tingkat *Financial distress*. Misalnya, pada tahun 2019, studi menunjukkan bahwa perusahaan dengan rasio likuiditas rendah cenderung menghadapi *Financial distress* karena ketidakmampuan mereka untuk menutupi kewajiban saat jatuh tempo. Hal ini terutama terjadi pada perusahaan yang menghadapi volatilitas pendapatan akibat fluktuasi permintaan logistik. Namun, pada tahun 2020–2021, meskipun rasio likuiditas stabil di beberapa perusahaan, banyak yang terhadap mengalami *Financial distress*. Hal ini disebabkan oleh faktor eksternal, seperti dampak pandemi COVID-19 yang mengganggu operasi logistik dan meningkatkan biaya transportasi, sehingga mengurangi pendapatan perusahaan. Dalam konteks ini, *Financial distress* lebih banyak dipengaruhi oleh penurunan pendapatan operasional dan meningkatnya beban utang dibandingkan dengan rasio likuiditas itu sendiri.

Pada tahun 2022, tren menunjukkan bahwa rasio likuiditas kembali menjadi faktor signifikan. Ini menegaskan bahwa dalam situasi ekonomi yang lebih stabil, rasio likuiditas kembali menjadi penentu utama dalam mengidentifikasi potensi *Financial distress*. Secara akademik, hubungan antara rasio likuiditas dan *Financial distress* dapat dijelaskan melalui teori likuiditas (Kalash,2023). Menurut teori ini, perusahaan dengan tingkat likuiditas yang memadai memiliki kemampuan yang lebih baik untuk mengelola arus kas dan mengurangi risiko kebangkrutan. Namun, teori ini juga mengakui bahwa likuiditas bukan satu-satunya faktor. Faktor lain, seperti manajemen utang, profitabilitas, dan kondisi eksternal (misalnya,

gangguan rantai pasok), turut berperan dalam menentukan kondisi keuangan perusahaan. Oleh karena itu, analisis pengaruh likuiditas terhadap *Financial distress* perlu dilakukan secara holistik dengan mempertimbangkan variabel-variabel pendukung lainnya.

Untuk tahun 2023–2024, data empiris masih terbatas. Namun, dengan mengacu pada tren sebelumnya, dapat diasumsikan bahwa perusahaan dengan manajemen likuiditas yang baik akan lebih mampu bertahan dari tantangan finansial, terutama dalam menghadapi tekanan ekonomi global yang terus berubah. Penelitian lanjutan diperlukan untuk memahami dampak penuh rasio likuiditas pada sektor transportasi dan logistik dalam jangka panjang. Berikut kami sertakan dalam bentuk tabel hasil dari tahun 2019-2022

Terdapat Hasil penelitian sebelumnya yang juga memberikan wawasan penting tentang pengaruh rasio keuangan terhadap risiko *Financial distress* dan juga dijadikan sebagai acuan dan pendoman pada penelitian ini; penelitian oleh Putri dan Wijaya (2019) menemukan bahwa profitabilitas yang rendah meningkatkan risiko kebangkrutan pada perusahaan transportasi selama pandemi COVID-19. Hal ini disebabkan oleh penurunan laba bersih akibat penurunan permintaan jasa transportasi. Selanjutnya penelitian oleh Sdaniawan dan Kusuma (2022) menunjukkan bahwa perusahaan dengan likuiditas tinggi lebih mampu bertahan selama pandemi karena mereka dapat membayar kewajiban

Penelitian oleh Rahmawati dan Susanto (2022) menunjukkan bahwa rasio likuiditas yang rendah menjadi faktor utama yang menyebabkan *Financial distress* pada perusahaan ritel. Penurunan likuiditas ini diakibatkan oleh penurunan penjualan selama pandemi COVID-19. Begitu juga penelitian oleh Nugroho dan Putra (2021) menemukan bahwa solvabilitas yang buruk secara signifikan meningkatkan risiko kebangkrutan pada perusahaan properti. Ketidakmampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjang menjadi penyebab utamanya.

Penelitian oleh Fitriani dan Pratama (2022) Menunjukkan bahwa penurunan efisiensi operasional berkontribusi terhadap risiko *Financial distress* pada perusahaan sektor kesehatan. Hal ini terutama disebabkan oleh peningkatan biaya operasional yang tidak diimbangi oleh peningkatan pendapatan. Begitu juga penelitian oleh Widya dan Arifin (2023) menemukan bahwa rasio profitabilitas yang negatif meningkatkan risiko kebangkrutan pada perusahaan sektor pariwisata. Penurunan profitabilitas ini terjadi akibat pembatasan perjalanan selama pandemi COVID-19.

Berdasarkan pembahasan dari seluruh materi di atas, beberapa masalah utama yang dapat diidentifikasi terkait dengan mitigasi risiko *Financial distress* di sektor transportasi dan logistik selama krisis dan pasca-krisis adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya Strategi Mitigasi Risiko yang Efektif. Sebagian besar perusahaan di sektor ini belum memiliki strategi mitigasi risiko yang efektif untuk menghadapi ketidakpastian. Seperti yang terjadi pada PT. Garuda Indonesia yang tidak siap menghadapi krisis periode Pandemi Covid-19 yang dibuktikan dengan menumpuknya utang kepada 800 lebih kreditur yang menyebabkan ketidak stabilan finansial (Setiaputra,2023).
2. Keterbatasan dalam Adopsi Teknologi dan Inovasi. Meskipun digitalisasi menjadi solusi penting selama krisis, banyak perusahaan yang lambat dalam mengadopsi teknologi seperti sistem manajemen transportasi berbasis *cloud* dan analitik data. Hal ini membatasi kemampuan mereka untuk beradaptasi dengan perubahan permintaan tantangan operasional.
3. Tantangan Keberlanjutan Saat dan Pasca Pandemi Covid-19, sektor ini menghadapi tantangan tambahan terkait keberlanjutan lingkungan dan perubahan regulasi, seperti Masalah utama yang dihadapi sektor transportasi dan logistik adalah kombinasi dari tekanan likuiditas, beban utang, inefisiensi operasional, dan ketidakmampuan untuk beradaptasi dengan perubahan pasar selama Pandemi dan pasca Pandemi Covid-19. Oleh karena itu, mitigasi risiko *Financial distress* menjadi kebutuhan mendesak untuk memastikan keberlanjutan dan stabilitas sektor ini. Pendekatan yang terintegrasi, termasuk manajemen keuangan yang lebih baik, adopsi teknologi, dan fokus pada keberlanjutan, sangat diperlukan untuk mengatasi tantangan ini.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh rasio likuiditas, *leverage*, aktivitas, dan profitabilitas terhadap *financial*”**

1.3 PERUMUSAN MASALAH

Dalam sektor transportasi dan logistik, risiko *Financial distress* menjadi tantangan signifikan, terutama selama periode krisis dan pasca-krisis. Meskipun sektor ini memainkan peran penting dalam perekonomian, banyak perusahaan menghadapi kesulitan keuangan yang dapat mengancam keberlangsungan operasional mereka. Salah satu faktor kunci yang berkontribusi terhadap *Financial distress* adalah pengelolaan rasio keuangan, termasuk likuiditas, *leverage*, aktivitas, dan profitabilitas. Dalam konteks ini, penting untuk memahami bagaimana masing-masing rasio tersebut mempengaruhi kondisi keuangan perusahaan dan bagaimana perusahaan dapat mengimplementasikan strategi mitigasi risiko yang efektif untuk mengurangi kemungkinan terjadinya *Financial distress*. Berdasarkan

identifikasi masalah utama di atas, penelitian ini akan menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh rasio likuiditas terhadap tingkat *Financial distress* di sektor transportasi dan logistik selama periode saat dan pasca pandemi covid-19?
2. Apakah terdapat pengaruh rasio *leverage* terhadap tingkat *Financial distress* pada perusahaan di sektor transportasi dan logistik selama periode saat dan pasca pandemi covid-19?
3. Apakah terdapat pengaruh aktivitas operasional Tingkat tingkat *Financial distress* dalam konteks sektor transportasi dan logistik selama periode saat dan pasca pandemi covid-19?
4. Apakah terdapat pengaruh profitabilitas terhadap *Financial distress* dalam konteks sektor transportasi dan logistik selama periode saat dan pasca pandemi covid-19?
5. Apakah terdapat pengaruh rasio likuiditas, *leverage*, aktivitas operasional dan profitabilitas terhadap tingkat *Financial distress* di sektor transportasi dan logistik selama periode saat dan pasca pandemi covid-19?

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi strategi mitigasi risiko yang dapat digunakan oleh perusahaan transportasi dan logistik untuk memitigasi *Financial distress*. Ini meliputi penerapan teknologi, diversifikasi pendapatan, pengelolaan biaya, dan perencanaan keuangan jangka panjang.

1.4 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh rasio likuiditas, *leverage*, aktivitas, dan profitabilitas terhadap risiko *Financial distress* di sektor transportasi dan logistik pada periode krisis dan pasca-krisis. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai faktor-faktor keuangan yang dapat mempengaruhi kondisi keuangan perusahaan serta implikasinya terhadap strategi mitigasi risiko yang dapat diterapkan. Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis pengaruh signifikan rasio likuiditas terhadap tingkat *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik dengan membandingkan kondisi selama periode krisis (pandemi Covid-19) dan pasca-krisis

2. Mengidentifikasi faktor-faktor *leverage* yang berkontribusi terhadap risiko *financial distress* di sektor transportasi dan logistik, dengan fokus pada perbandingan dinamika *leverage* selama dan setelah periode krisis
3. Mengidentifikasi hubungan antara aktivitas operasional perusahaan dengan tingkat *financial distress*, dengan tujuan mengukur sejauh mana kinerja operasional mempengaruhi kerentanan keuangan perusahaan transportasi dan logistik dalam konteks periode krisis dan pasca-krisis.
4. Menguji pengaruh variabel profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi dan logistik, dengan membandingkan signifikansi hubungan tersebut sebelum, selama, dan setelah periode pandemi Covid-19.
5. Mengidentifikasi pengaruh rasio likuiditas, *leverage*, aktivitas operasional dan profitabilitas terhadap tingkat *Financial distress* di sektor transportasi dan logistik selama periode saat dan pasca pandemi covid-19?

1.5 MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap pengembangan literatur di bidang analisis keuangan, khususnya dalam konteks sektor transportasi dan logistik. Dengan menganalisis pengaruh rasio likuiditas, *leverage*, aktivitas, dan profitabilitas terhadap *Financial distress*, penelitian ini akan memperkaya pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kesehatan finansial perusahaan dalam situasi krisis. Selain itu, temuan dari penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang ingin mengeksplorasi lebih jauh mengenai mitigasi risiko keuangan dan pengelolaan rasio keuangan di berbagai sektor industri.

Dari segi praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang berguna bagi manajemen perusahaan di sektor transportasi dan logistik dalam merumuskan strategi mitigasi risiko yang efektif. Dengan memahami bagaimana rasio-rasio keuangan mempengaruhi *Financial distress*, perusahaan dapat mengambil langkah-langkah proaktif untuk meningkatkan likuiditas, mengelola utang secara lebih baik, dan meningkatkan profitabilitas. Rekomendasi yang dihasilkan dari penelitian ini juga dapat digunakan sebagai pedoman bagi pemangku kepentingan, termasuk investor dan regulator, dalam membuat keputusan yang lebih baik terkait dengan investasi dan kebijakan ekonomi di sektor ini

1.6 SISTEMATIKA PENULISAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir ini disusun secara sistematis dalam lima bab utama untuk memberikan alur penelitian yang jelas, terstruktur, dan mudah dipahami. Sistematika penulisan ini dirancang untuk menjelaskan setiap tahapan penelitian, mulai dari latar belakang hingga kesimpulan dan rekomendasi. Berikut adalah struktur dan penjelasan setiap bab:

Bab I: Pendahuluan. Bab ini menjelaskan latar belakang penelitian, yang mencakup pentingnya sektor transportasi dan logistik dalam perekonomian serta tantangan yang dihadapi sektor ini selama krisis dan pasca-krisis. Rumusan masalah diuraikan untuk memberikan fokus pada penelitian, diikuti oleh tujuan penelitian yang ingin dicapai. Bab ini juga mencakup manfaat penelitian, baik dari segi teoritis maupun praktis, serta memberikan gambaran umum sistematika penulisan tesis ini.

Bab II: Tinjauan Pustaka. Bab ini memuat kajian literatur yang relevan, mencakup teori-teori dasar seperti teori likuiditas, *leverage*, aktivitas, profitabilitas, dan *Financial distress*. Penelitian terdahulu yang relevan, baik internasional maupun dalam negeri, juga disajikan untuk memberikan dasar empiris bagi penelitian ini. Kerangka pemikiran yang menunjukkan hubungan antarvariabel dalam penelitian dirangkum dalam diagram, diikuti oleh perumusan hipotesis berdasarkan kajian teoritis dan penelitian terdahulu.

Bab III: Metodologi Penelitian. Bab ini menguraikan pendekatan kuantitatif yang digunakan dalam penelitian, desain penelitian (deskriptif dan analitik), populasi dan sampel, sumber data, serta teknik pengumpulan data. Penjelasan rinci mengenai variabel penelitian, pengukuran, dan teknik analisis data, seperti regresi linier berganda, juga disertakan. Uji asumsi statistik dijelaskan untuk memastikan validitas model yang digunakan.

Bab IV: Hasil dan Pembahasan. Bab ini menyajikan hasil penelitian yang diperoleh dari analisis data keuangan perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode krisis dan pasca-krisis. Di dalamnya, dipaparkan hasil statistik deskriptif, uji asumsi klasik, analisis regresi linier berganda, serta pembahasan terhadap temuan utama penelitian. Setiap temuan diinterpretasikan secara kritis, dengan menghubungkan hasil empiris dengan kerangka teori dan studi terdahulu. Pembahasan juga mencakup analisis mendalam atas pengaruh likuiditas, *leverage*, aktivitas, dan profitabilitas terhadap risiko financial distress, serta faktor-faktor lain yang relevan berdasarkan situasi aktual perusahaan yang menjadi sampel.

Bab V: Kesimpulan dan Saran. Bab terakhir berisi rangkuman dari temuan penelitian, kesimpulan utama terkait pengaruh rasio keuangan terhadap risiko financial distress, serta

implikasinya bagi manajemen perusahaan. Pada bagian ini, diberikan rekomendasi strategis bagi praktisi dan saran bagi penelitian selanjutnya, termasuk keterbatasan penelitian dan usulan arah pengembangan di masa mendatang. Bab ini menegaskan kontribusi penelitian baik dari sisi teoretis maupun praktis untuk penguatan manajemen risiko keuangan di sektor transportasi dan logistik.