

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Ketatnya persaingan bisnis di era globalisasi membuat perusahaan harus selalu mencari cara agar dapat mempertahankan kelangsungan hidupnya dan bersaing dalam pasar. Jika perusahaan tidak dapat menyediakan apa yang dibutuhkan konsumen, maka perusahaan akan kalah bersaing dengan perusahaan lain yang lebih berkualifikasi. Oleh sebab itu, perusahaan harus memiliki pendanaan yang memadai untuk dapat berkembang secara maksimal, dan salah satu alternatif pendanaan eksternal bagi perusahaan ialah utang.

Syafiudin Hidayat (2013) mengatakan, bahwa utang merupakan pengorbanan ekonomi yang harus dilakukan perusahaan di masa datang, karena tindakan atau transaksi sebelumnya. Sehingga, utang akan mengakibatkan adanya ikatan yang memberikan hak kepada kreditur untuk mengklaim aktiva perusahaan.

Umumnya, tidak ada perusahaan yang tidak berutang, karena perusahaan yang hanya mengandalkan pendanaan internalnya saja dianggap tidak dapat memanfaatkan sumber dana eksternal yang ada, sehingga perusahaan hanya akan bertumbuh secara terbatas, dan tidak dapat bekerja secara efektif dan efisien.

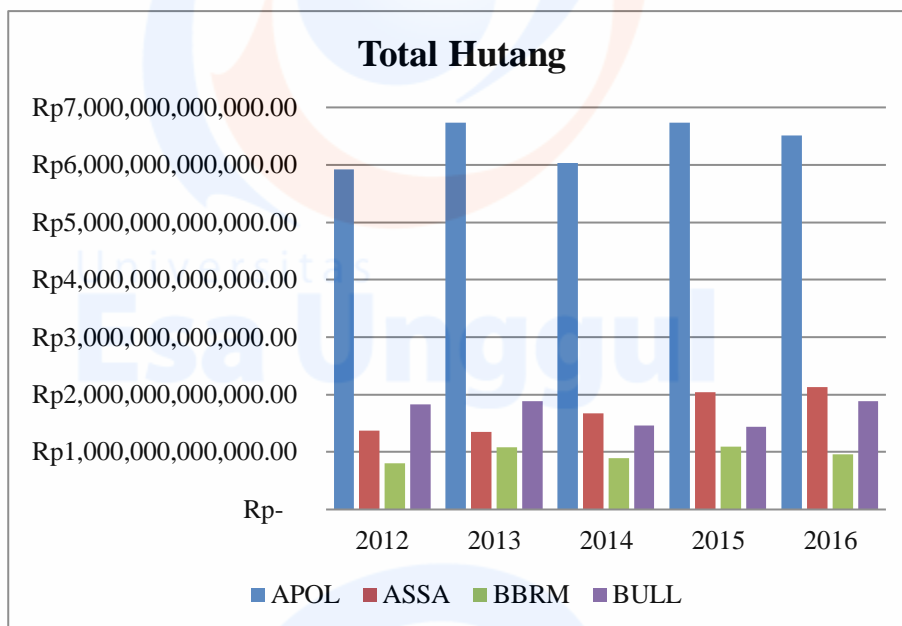
Utang dapat digunakan untuk banyak hal, baik untuk menciptakan keunggulan (nilai lebih) perusahaan, untuk melakukan diversifikasi usaha, maupun untuk melakukan inovasi-inovasi yang belum dimiliki oleh pesaing lain. Seperti contohnya: untuk pembangunan gudang persediaan baru, pembangunan pabrik, perluasan lokasi perusahaan, pelaksanaan akuisisi, promosi *marketing*, maupun pembelian aset tetap lainnya, seperti mesin, atau kendaraan, beserta biaya pemeliharaan lainnya.

Ketika dana telah tersedia melalui utang, maka diharapkan perusahaan mengalami pertumbuhan secara ekonomi, sehingga laba dan nilai perusahaan meningkat, yang akhirnya berimbas kepada kesejahteraan investor, perusahaan, dan karyawan yang juga meningkat. Bagi investor, perusahaan yang berprospek bagus, merupakan tempat yang baik untuk berinvestasi.

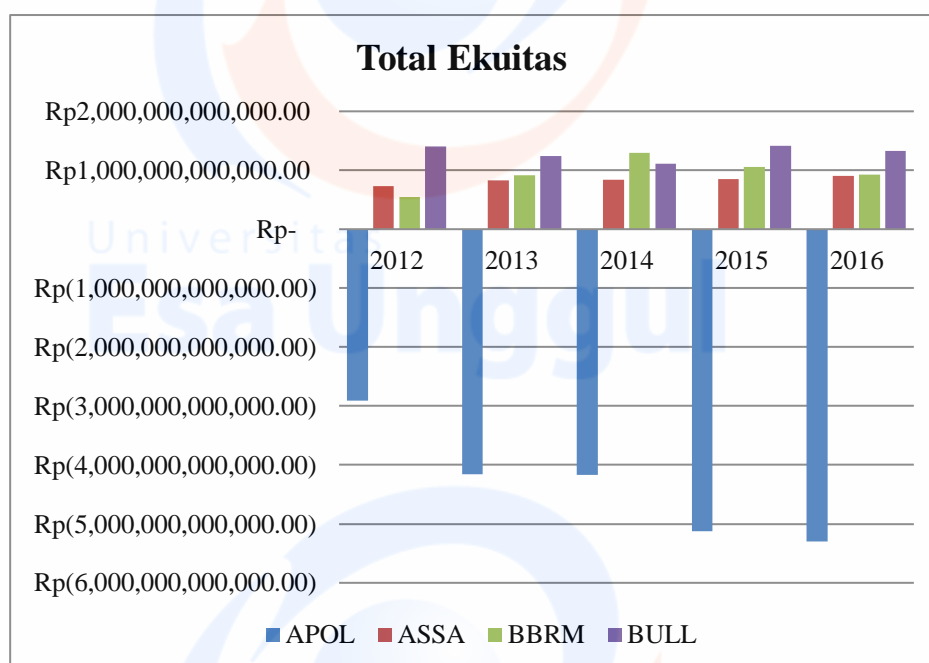
Namun, jika perusahaan tidak dapat menyusun strategi keuangan dengan bijak, utang akan menjadi risiko bagi perusahaan, yakni kegagalan dalam membayar kewajiban-kewajibannya (*financial distress*), dan akan berujung pada kepailitan jika tidak segera diatasi. *Financial distress* menunjukkan kinerja perusahaan yang buruk dan risiko yang tinggi, hal ini menimbulkan sinyal buruk bagi investor, dimana prospek perusahaan berhubungan erat dengan kesejahteraan dan imbalan yang akan diterima investor, sehingga risiko yang tinggi hanya akan membebankan dan merugikan investor. Saat ini investor menjadi lebih selektif dalam menilai suatu perusahaan, dan dalam mempercayakan modalnya kepada pihak yang kompeten di pasar uang dan modal. Artinya, ketika perusahaan telah mencapai titik dilikuidasi, perusahaan

tidak dapat bersaing dalam pasar, dan gagal dalam menyejahterakan kepentingan investor, kepentingan manajemen, serta kepentingan karyawan-karyawannya. Oleh sebab itu, manajemen keuangan sangatlah berperan penting, yakni untuk menciptakan dan menjaga nilai ekonomis atau kekayaan perusahaan.

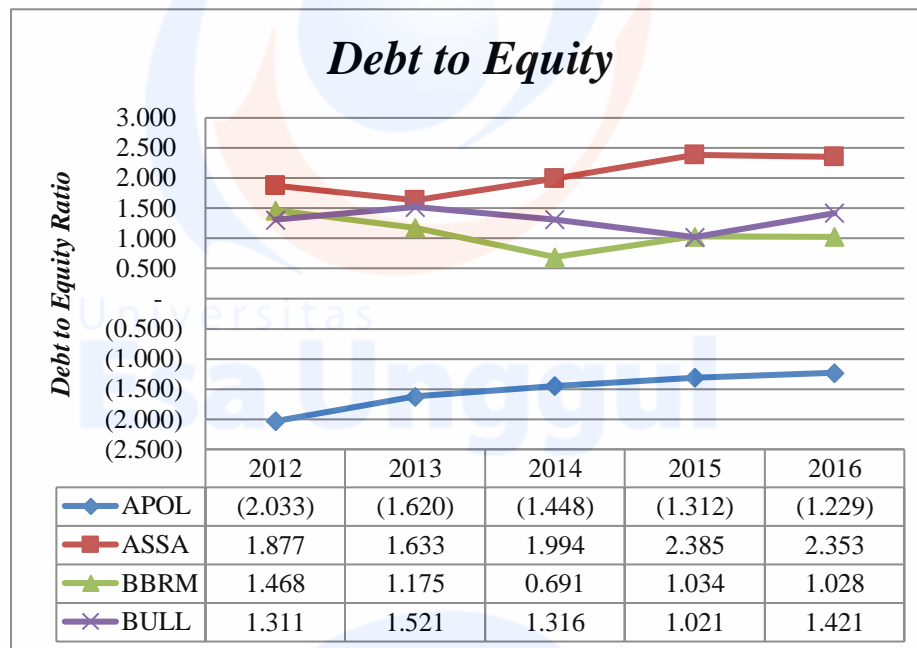
Tidak sedikit perusahaan yang jatuh dalam kepailitan akibat proporsi utang yang mendominasi, dan strategi keuangan yang tidak mendukung. Sebagai contoh, kasus PT. Metro Batavia selaku operator maskapai Batavia Air yang tidak mampu membayar utang senilai USD 4,68 juta kepada kreditor, sehingga Batavia Air dinyatakan pailit oleh Pengadilan Niaga. Masalah utangpun juga masih tercermin pada industri transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Di bawah ini terdapat ilustrasi grafik pergerakan utang, ekuitas, dan *debt to equity ratio* perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia pada periode 2012-2016:



**Gambar 1.1** Grafik Utang Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016. (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) , data diolah).



**Gambar 1.2** Grafik Ekuitas Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016 (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) , data diolah).



**Gambar 1.3** Grafik *Debt to Equity Ratio* Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016. (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) , data diolah).

Keterangan:

1. APOL = PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.
2. ASSA = PT. Adi Sarana Armada Tbk.
3. BBRM = PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.
4. BULL = PT. Buana Listya Tama Tbk.

Berdasarkan Gambar 1.1, utang pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI) masih menunjukkan proporsi yang berfluktuasi, dan cenderung tinggi dibandingkan rata-rata utang perusahaan sejenis, terutama PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) yang memiliki jumlah utang sebesar Rp 5,9 Triliun di tahun 2012, namun mengalami defisiensi ekuitas sebesar Rp (2,9 Triliun). Artinya, kepemilikan atas perusahaan tidak mampu menjamin kewajiban perusahaan yang tinggi, sedangkan bunga utang terus berjalan dan mengurangi laba perusahaan, tentu hal ini mengancam keberlangsungan hidup perusahaan ke

depan. Jika dirasioikan dalam *debt to equity ratio* pada Gambar 1.3, kinerja PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) memang terlihat yang paling buruk dan berisiko tinggi dibandingkan perusahaan sejenis. Hal ini terus memburuk setiap tahunnya hingga periode 2016, PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) memiliki utang sebesar Rp 6,5 Triliun, sedangkan defisiensi ekuitasnya jauh lebih rendah dari tahun sebelumnya, yakni sebesar Rp (5,2 Triliun). Laporan keuangan PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) menyatakan bahwa hal ini disebabkan perusahaan mengalami akumulasi kerugian terus menerus, sehingga mengeruk jumlah ekuitas perusahaan menjadi minus. Tentu bukanlah perusahaan yang sehat secara keuangan, sehingga untuk diinvestasikan tidak memiliki prospek bisnis yang baik, karena perusahaan memiliki tingkat risiko atas utang yang tinggi.

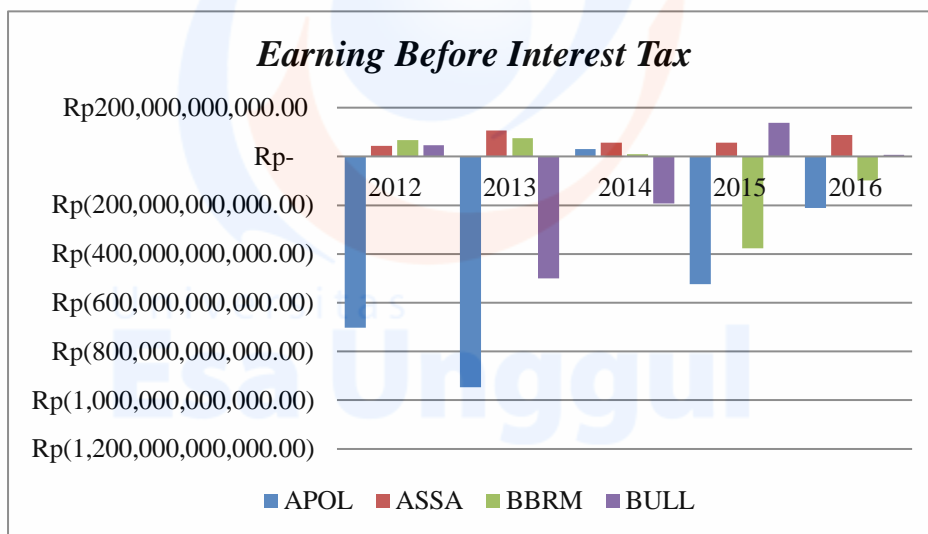
Sedangkan untuk PT. Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) walaupun tergolong mapan, secara fundamental pada tahun 2016 perusahaan mencatat total kewajibannya yang cukup tinggi, yakni sebesar Rp 2,1 Triliun. Dimana 72% darinya merupakan kewajiban jangka panjang sebesar Rp 1,5 triliun, sedangkan ekuitas perusahaan hanya Rp 903 miliar, yang menciptakan rasio utang (*debt to equity ratio*) 2,353. Artinya, utang perusahaan sejumlah 2,353 kali lipat atau 235,3% dari ekuitas yang dimiliki perusahaan, sedangkan rata-rata *debt to equity ratio* di industri transportasi tahun 2016 hanya sebesar 1,694 atau 169,4%.

PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM) juga memiliki proporsi utang yang berfluktuasi, namun rasionya tidak terlalu besar jika dibandingkan dengan ketiga perusahaan lainnya. Sedangkan, PT. Buana Listya

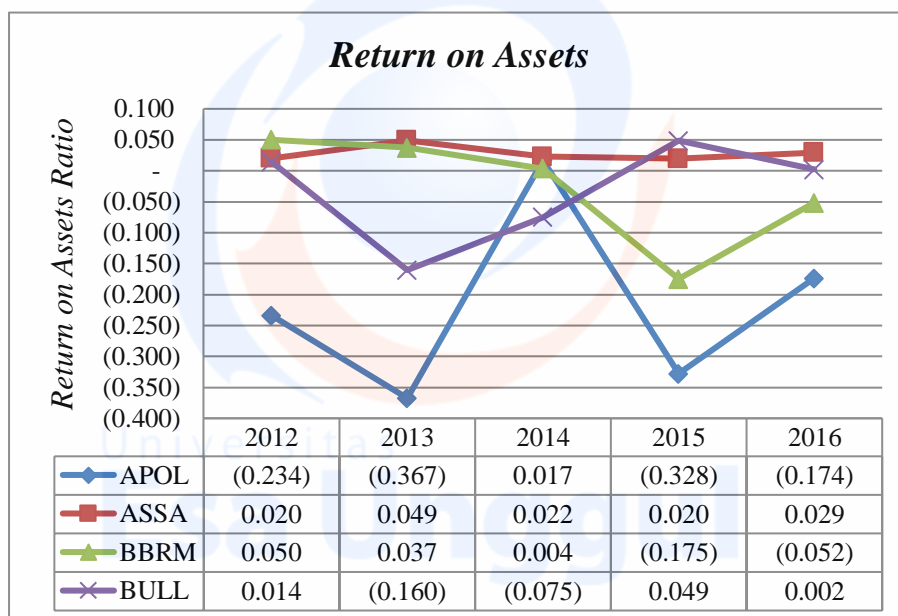
Tama Tbk (BULL) memiliki rasio utang yang hampir sama dengan PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM), hanya saja semakin tahun BULL semakin meningkat rasio utangnya, dimana artinya risiko perusahaanpun semakin meningkat. Berdasarkan laporan keuangan 2016, perusahaan memiliki ekuitas sejumlah US\$ 98 juta atau setara dengan Rp 1,3 triliun, namun proporsi utangnya lebih besar dengan jumlah US\$ 140 juta atau sebesar Rp 1,8 triliun, sehingga *debt to equity ratio* yang tercipta adalah 1,421 atau 142,1%, cukup tinggi namun masih di bawah rata-rata *debt to equity ratio* di industri transportasi.

Berdasarkan fenomena utang diatas, kebijakan utang dapat ditelusuri dengan meneliti berbagai faktor-faktor penyebab, namun dalam penelitian ini hanya dibatasi beberapa faktor saja yang diduga berpengaruh terhadap kebijakan utang, salah satunya adalah profitabilitas yang diukur dengan *return on assets ratio* (ROA). Di bawah ini diketahui *Earning Before Interest Tax* (laba sebelum pajak) dan *return on assets ratio* perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012 hingga 2016:





**Gambar 1.4** Grafik *Earning Before Interest Tax* Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016 (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data diolah).



**Gambar 1.5** Grafik *Return on Assets Ratio* Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia pada periode 2012-2016 (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data diolah).

*Return on assets ratio* (ROA) merupakan rasio yang digunakan untuk melihat seberapa besar kemampuan perusahaan dalam mengelola total aset yang dimiliki untuk menghasilkan laba sebelum pajak perusahaan. Berdasarkan *Pecking Order Theory*, semakin rendah profitabilitas perusahaan, maka semakin tinggi proporsi utang yang dimiliki. Konsep ini tercermin pada Gambar 1.3 dan Gambar 1.5,



dimana di beberapa periode *profit* keempat perusahaan cenderung mengalami defisit atau mengalami kerugian, namun di sisi lain terjadi peningkatan utang perusahaan pada Gambar 1.3. Sebaliknya, ketika perusahaan mengalami peningkatan *profit*, proporsi utang menurun.

Seperti PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) yang mengalami penurunan rasio laba sangat signifikan. Data menunjukkan pertumbuhan laba perusahaan di tahun 2014 sebesar 1,7%, namun merugi signifikan menjadi (32,8%) di tahun 2015. Jika dinilai dalam satuan rupiah, perusahaan mengalami kerugian besar yakni Rp 555 miliar, dari Rp 31 miliar menjadi Rp 524 miliar. Kemerosotan kinerja perusahaan disebabkan oleh ketidakmampuan manajemen dalam mengatasi peningkatan akumulasi beban usaha sebesar 241,12%, yakni dari Rp 178,53 miliar pada tahun 2014 menjadi Rp 609,02 miliar pada tahun 2015. Ditambah, perusahaan telah melikuidasi ketiga anak usahanya yakni, PT Apol Gemilang, PT Apol Surya Jaya, dan PT Piru Sentosa, karena ketiga anak perusahaan tidak memiliki aktivitas dan kegiatan operasi sejak didirikan. Artinya, ketika perusahaan tidak dapat mengutilisasi armadanya dengan maksimal, maka akan terdapat banyak aset kendaraannya menganggur karena tidak ada penyewaan atau kegiatan ekonomi lainnya, sedangkan penyusutan kendaraan, beban premi asuransi, dan beban-beban lainnya selalu berjalan setiap periode dan menyebabkan laba perusahaan berkurang. Dengan demikian, diduga penyebab inilah yang menyebabkan perusahaan meningkatkan proporsi utangnya untuk mengatasi masalah keuangan perusahaan. Kinerja keuangan yang buruk ini berimbas negatif terhadap harga saham perusahaan di bursa, dimana saham PT.

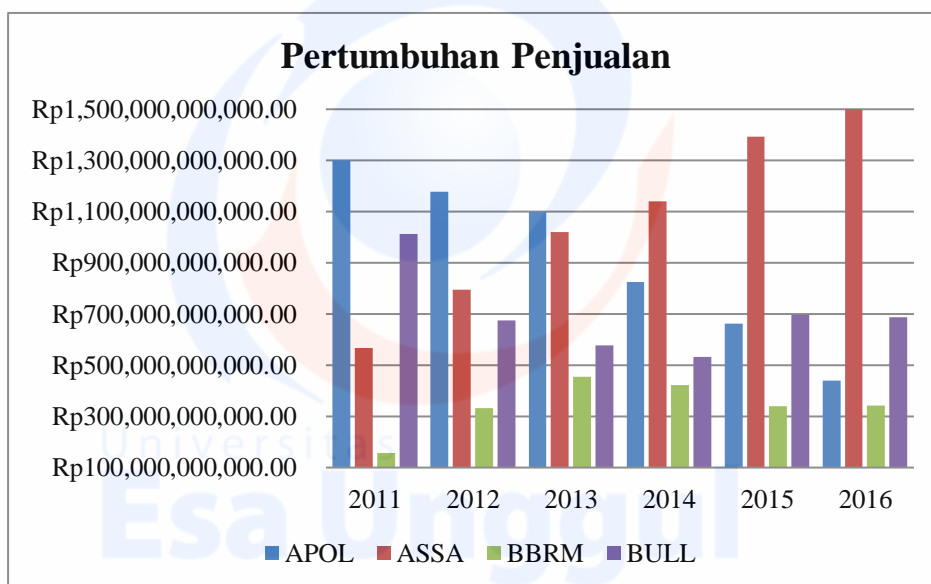
Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) merupakan salah satu saham yang “tertidur” dan tidak diminati investor hingga periode 2016.

Sedangkan PT. Adi Sarana Armada Tbk (ASSA), walaupun memiliki proporsi utang yang tinggi pada Gambar 1.3, namun kinerja profitnya cenderung stabil setiap tahun. Artinya, perusahaan dapat memanfaatkan sumber daya yang ada dengan baik, walaupun secara nilai, profit perusahaan tidak terlalu besar. Untuk PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM) cenderung mengalami kerugian setiap tahun, dibuktikan dengan rasio profitabilitas perusahaan yang memburuk, dan rasio utang yang meningkat. Sejak listing di Bursa Efek Indonesia (Mei 2011), PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM) memang belum melakukan pengembangan usaha apapun, baik dalam menambah unit kapal maupun mendapatkan klien baru, sehingga menyebabkan tersendatnya sumber pendanaan perusahaan, diduga hal inilah yang menyebabkan perusahaan meningkatkan proporsi utangnya. Hal serupa dialami oleh PT. Buana Listya Tama Tbk (BULL), yang secara fundamental, profitabilitas perusahaan menunjukkan angka yang relatif rendah. Sehingga secara keseluruhan, tren data pada Gambar 1.3 dan Gambar 1.5 cukup menggambarkan bahwa *Pecking Order Theory* masih relevan dalam perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

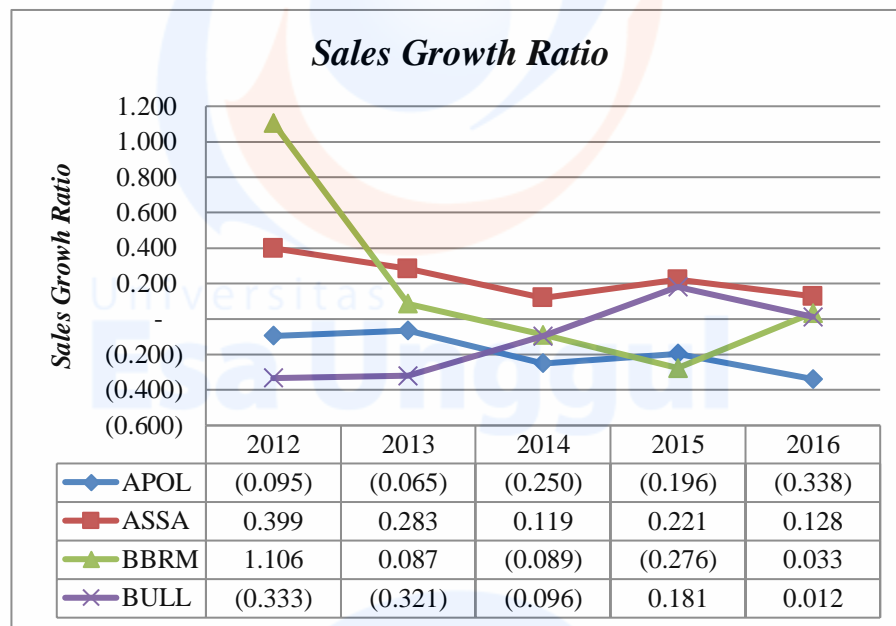
Dari data dan fenomena diatas, terdapat pula *research gap* atau perbedaan hasil penelitian sebelumnya mengenai pengaruh profitabilitas terhadap kebijakan utang, dimana peneliti terdahulu yakni, Pancawati Hardiningsih & Rachmawati Meita Oktaviani (2012), K. Bagus Wardianto (2013), dan Weka Natasia (2015), menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh positif terhadap kebijakan Utang.

Sedangkan, menurut penelitian Rosella Selvilita Geovana (2015), Andi Kartika (2016) dan Ita Trisnawati (2016) profitabilitas berpengaruh negatif terhadap kebijakan utang.

Selain dipengaruhi oleh profitabilitas, kebijakan utang dapat disebabkan oleh pertumbuhan penjualan perusahaan. Berikut ini diketahui ilustrasi mengenai pertumbuhan penjualan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012 hingga 2016:



**Gambar 1.6** Grafik Pertumbuhan Penjualan Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia pada periode 2012-2016. (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data diolah).



**Gambar 1.7** Grafik *Sales Growth Ratio* Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia pada periode 2012-2016. (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data diolah).

Berdasarkan Gambar 1.7 dapat dilihat bahwa keempat perusahaan transportasi memiliki rasio pertumbuhan penjualan yang berfluktuasi, namun cenderung menurun. Seperti PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) pada gambar 1.6, yang memiliki pendapatan Rp 1,3 triliun di 2012 namun perusahaan tidak mampu menyusun strategi yang baik, sehingga pendapatan perusahaan menurun signifikan di tahun 2016 hingga menjadi Rp 439 miliar saja. Sedangkan PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM), tahun 2011 hanya memiliki pendapatan Rp 157 miliar, namun mampu mencapai pendapatan hingga Rp 454 miliar di tahun 2013, yang melebihi pendapatan PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL). Artinya, walaupun Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) memiliki pendapatan yang lebih besar daripada PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM) secara nilai nominal, namun secara risiko PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) lebih berrisiko dibandingkan PT. Pelayaran

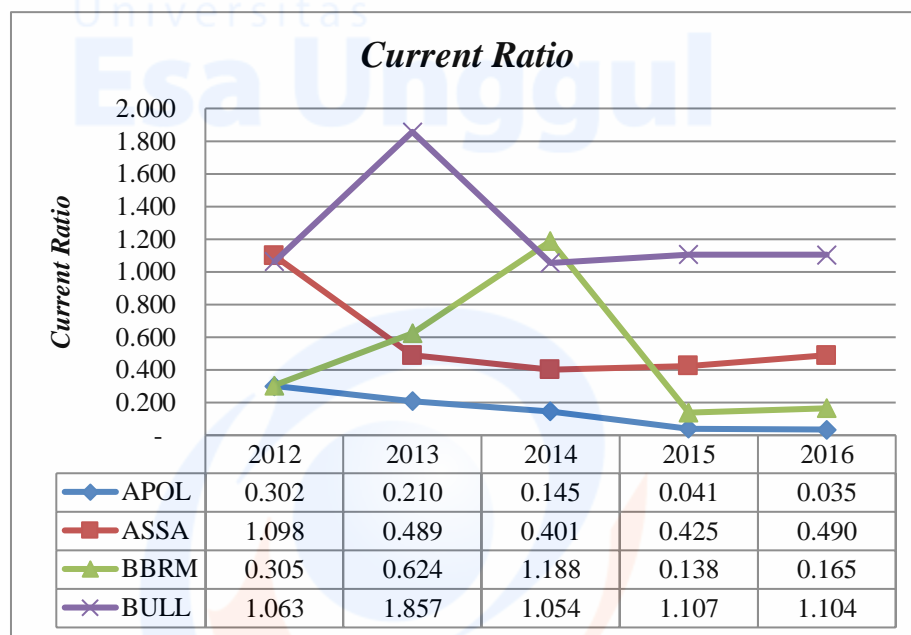
Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM), karena rasio utang dan pertumbuhan penjualan PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) jauh negatif dibandingkan BBRM. Jika dikaitkan dengan Gambar 1.3, keempat perusahaan memang cenderung meningkatkan utangnya ketika pertumbuhan penjualan menurun. Dan sebaliknya, ketika pertumbuhan penjualan meningkat, perusahaan menurangi penggunaan utangnya.

Dari data dan fenomena diatas, terdapat *research gap* atau perbedaan hasil penelitian sebelumnya mengenai pengaruh pertumbuhan penjualan terhadap kebijakan utang, dimana peneliti terdahulu yakni Dita Novita Sari (2015), Rosella Selvilita Geovana (2015), dan Ni Made Novione Purnama Dewi Suweta & Made Rusmala Dewi (2016) pertumbuhan penjualan memiliki pengaruh positif terhadap kebijakan utang. Sedangkan menurut Syafrida Hani & Dilla Ainur Rahmi (2014), Arlan Rolland Naray & Lisbeth Mananeke (2015), dan Andi Kartika (2016) menyatakan bahwa pertumbuhan penjualan berpengaruh negatif terhadap kebijakan utang.

Selain profitabilitas, dan pertumbuhan penjualan, kebijakan utang juga dipengaruhi oleh likuiditas perusahaan, yang diukur oleh *current ratio*, yaitu perbandingan antara aset lancar dengan utang lancar. Rasio likuiditas diperlukan guna menilai seberapa jauh kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancarnya. Semakin likuid sebuah perusahaan, menunjukkan semakin besar alat pembayaran (berupa aset lancar) perusahaan dibandingkan utang lancarnya. Namun, pada kenyataannya pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012

hingga 2016, masih didapati tingkat likuiditas perusahaan yang berfluktuasi. Hal ini diduga mempengaruhi proporsi utang perusahaan yang cenderung meningkat.

Ilustrasi dapat dilihat seperti gambar di bawah ini:



**Gambar 1.8** Grafik *Current Ratio* Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia pada periode 2012-2016, yang diukur dengan *Current Ratio* (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data diolah).

Terlihat dalam Gambar 1.8, bahwa setiap perusahaan mengalami fluktuasi rasio likuiditas, dan cenderung menurun. Terutama BBRM dan PT. Buana Listya Tama Tbk (BULL) yang terlihat signifikan perubahan likuiditasnya, tentu perusahaan yang memiliki ketidakpastian likuiditas tidak menarik bagi investor. Namun, tingkat likuiditas yang terlalu tinggi, juga tidak baik bagi perusahaan, karena aset lancar yang terlalu banyak akan membuat perusahaan cenderung melakukan pemborosan finansial. Weka Natasia (2015) mengatakan bahwa, Semakin tinggi tingkat likuiditas perusahaan menunjukkan kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya semakin baik. Hal ini



menunjukkan bahwa perusahaan dengan tingkat likuiditas yang tinggi maka perusahaan tersebut memiliki dana internal yang cukup besar. Jika dikaitkan dengan *pecking order theory* maka perusahaan dengan tingkat likuiditas yang tinggi akan cenderung memiliki kebijakan utang yang rendah sesuai dengan urutan keputusan pendanaan.

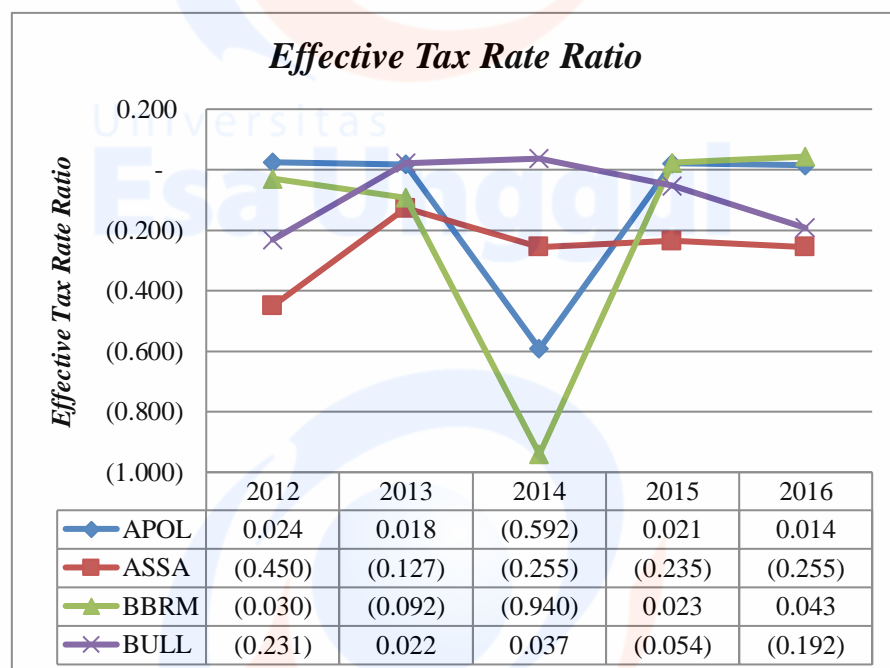
Sebagai contoh, PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) yang sempat dinyatakan gagal membayar kupon obligasi sebesar US\$ 6,125 juta ([www.kontan.co.id](http://www.kontan.co.id)). Bahkan, peringkat Obligasi PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) II dipangkas dari peringkat BB menjadi CCC. Artinya, PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) tadinya masih berada di peringkat perusahaan yang memiliki berkemampuan untuk membayar bunga dan pokok utang dari seluruh kewajiban finansialnya sesuai dengan perjanjian, namun karena perusahaan bermasalah dengan likuiditasnya, peringkat tersebut berubah menjadi perusahaan yang tidak berkemampuan lagi untuk memenuhi segala kewajiban finansialnya. Ini merupakan bukti bahwa masih terdapat permasalahan likuiditas dalam perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia. Jika dibandingkan dengan Gambar 1.3, kondisi ini diduga merupakan salah satu penyebab terjadinya peningkatan utang perusahaan.

Dari data dan fenomena diatas, terdapat *research gap* atau perbedaan hasil penelitian sebelumnya mengenai pengaruh likuiditas terhadap kebijakan utang, dimana peneliti terdahulu yakni, Mahvish Sabir & Qaisar Ali Malik (2012), dan Misbach Fuady (2014), yang mengatakan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap kebijakan utang. Tetapi sebaliknya, menurut penelitian Weka Natasia



(2015), Luh Putu Widayanti, Nyoman Triaryati, dan Nyoman Abundanti (2016), menyatakan bahwa likuiditas berpengaruh negatif terhadap kebijakan utang.

Selain profitabilitas, pertumbuhan penjualan, dan likuiditas, kebijakan utang juga dipengaruhi oleh beban pajak. Beban pajak didapat dari laba setelah pajak dikurangi laba sebelum pajak, kemudian dibandingkan dengan laba sebelum pajak. Semakin tinggi beban pajak suatu perusahaan, maka semakin tinggi juga kemungkinan perusahaan akan menggunakan utang lebih banyak. Menurut *trade-off theory*, hal ini dikarenakan utang mengandung beban bunga yang dapat digunakan untuk mengurangi jumlah beban pajak yang harus dibayar perusahaan, motivasi penggunaan utang ini disebut sebagai penghematan pajak (*tax shield*). Sebagai ilustrasi, berikut ini dapat diketahui beban pajak per tahun perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012 hingga 2016:



**Gambar 1.9** Grafik *Effective Tax Rate Ratio* Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia pada periode 2012-2016 (Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data diolah).

Berdasarkan Gambar 1.9, dapat dilihat bahwa perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia pada periode 2012-2016 memiliki beban pajak yang cukup tinggi dan berfluktuasi. Hal ini sesuai dengan *trade-off theory*, yang mengatakan bahwa semakin besar beban pajak perusahaan, maka perusahaan akan semakin cenderung melakukan penghematan pajak melalui peningkatan proporsi utang. Sebaliknya, semakin menurun beban pajak perusahaan, semakin menurun juga perusahaan menggunakan utang. Dengan kata lain, diduga bahwa beban pajak berpengaruh terhadap pergerakan kebijakan hutang perusahaan.

Selain itu, terdapat *research gap* atau perbedaan hasil penelitian sebelumnya mengenai pengaruh beban pajak terhadap kebijakan utang, dimana peneliti terdahulu yakni Salman Hafidz Iriansyah (2011), Khoirunnisa (2014), dan Gede Yudi Sudarmika & Made Surya Negara Sudirman (2015) menyatakan bahwa beban pajak berpengaruh positif terhadap kebijakan utang. Sedangkan Desriana Nurul Qudriah (2014), Rizka Mukhlisa (2015), dan Rosella Selvilita Geovana (2015) menyatakan bahwa beban pajak tidak berpengaruh terhadap kebijakan utang.

Berdasarkan latar belakang diatas, diketahui bahwa industri transportasi masih menghadapi tantangan keuangan terutama perihal kebijakan utang yang cukup serius. Oleh sebab itu industri transportasi dipilih sebagai unit analisis dalam penelitian ini, dengan alasan: Pertama, karena transportasi berperan sebagai penunjang industri lain, maka kegiatan ekonominya akan terpengaruh dari pergerakan ekonomi akan penumpang maupun barang yang akan diangkut, serta pergerakan dari kegiatan ekonomi industri lain tersebut. Transportasi merupakan

pemenuh kebutuhan atas terselenggaranya mobilitas penduduk dan barang yang baik, terutama kegiatan ekspor-impor, dan kegiatan ekonomi domestik lainnya yang dapat meningkatkan daya saing ekonomi negara. Kedua, karena industri transportasi merupakan industri dengan kebutuhan modal yang besar dalam ketersediaan asetnya, maka perusahaan harus mampu memprediksikan kebutuhan transportasi atas pengangkutan penumpang maupun barang dalam jangka waktu yang panjang. Ketiga, menurut Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamal, industri transportasi merupakan industri yang berisiko tinggi, dan berpenghasilan lambat dan rendah (*high risk, slow and low yielding*), dan tercermin pada latar belakang penelitian, masih didapati bahwa industri transportasi di Bursa Efek Indonesia masih memiliki tingkat risiko yang lebih tinggi dibandingkan tingkat penghasilannya. Selain itu, dari peneliti-peneliti sebelumnya masih terdapat inkonsistensi hasil penelitian (*research gap*) mengenai kebijakan utang, oleh sebab itu, atas dasar motivasi inilah penelitian ini dilaksanakan.

Penelitian ini merupakan pengembangan dari penelitian Dinar Damayanti dan Titin Hartini S.E, M.Si (2014), dimana unit penelitian yang digunakan berupa industri transportasi, dan pengukuran profitabilitas menggunakan laba kotor yang lebih mencerminkan kemampuan perusahaan sebenarnya dibandingkan menggunakan laba bersih. Sehingga dilakukan penganalisaan kembali mengenai faktor-faktor penentu kebijakan utang, dengan memberi judul pada penelitian ini **“Pengaruh Profitabilitas, Pertumbuhan Penjualan, Likuiditas, dan Beban Pajak Terhadap Kebijakan Utang Industri Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2012-2016.”**

## 1.2 Identifikasi dan Pembatasan Masalah

### 1.2.1. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah adalah proses dan hasil pengenalan masalah atau inventarisasi masalah. Masalah penelitian (*research problem*) menentukan kualitas suatu penelitian, bahkan itu juga menentukan apakah sebuah kegiatan dapat disebut penelitian atau tidak.

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, maka penulis mengidentifikasi permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Tingginya utang perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia. Terutama PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) yang kinerja keuangannya dinilai buruk, karena mengalami defisiensi ekuitas, dengan jumlah utang yang dimiliki semakin membengkak, sehingga risiko usaha perusahaan sangat tinggi untuk dilikuidasi.
2. Terdapat perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia mengalami kerugian yang cukup serius. Hal ini dikarenakan, asset yang tidak terutilisasi dengan baik, sehingga terjadi pembengkakan biaya yang mengeruk laba perusahaan. Sedangkan, jika perusahaan ingin terus berkembang dan menjaga kelangsungan hidupnya, seharusnya rasio profitabilitas menunjukkan peningkatan. Diduga, proporsi profitabilitas akan mempengaruhi kebijakan utang perusahaan.
3. Terdapat nilai pertumbuhan penjualan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berfluktuasi, dan cenderung

menurun, dikarenakan perusahaan tidak melakukan diversifikasi, sehingga tidak mampu bersaing, dan pendapatan menurun. Diduga, proporsi pertumbuhan penjualan akan mempengaruhi kebijakan utang perusahaan.

4. Terdapat nilai likuiditas perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berfluktuasi, dikarenakan kinerja perusahaan yang buruk. Diduga, proporsi likuiditas akan mempengaruhi kebijakan utang perusahaan.
5. Terdapat nilai beban pajak perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia berfluktuasi. Diduga, proporsi beban pajak akan mempengaruhi kebijakan utang perusahaan.

### 1.2.2. Pembatasan Masalah

Mengingat terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi kebijakan utang, maka diberikan sebuah pembatasan masalah agar penelitian ini lebih terarah, terfokus, dan tidak menyimpang dari sasaran pokok penelitian, seperti sebagai berikut:

1. Variabel profitabilitas yang diukur dengan *return on assets ratio*, pertumbuhan penjualan yang diukur dengan rasio pertumbuhan penjualan, likuiditas yang diukur dengan *current ratio*, dan beban pajak yang diukur dengan *effective tax rate ratio* sebagai variabel independen, dan kebijakan utang sebagai variabel dependen yang diukur oleh *debt to equity ratio*.

2. Sampel penelitian yang digunakan adalah industri transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Periode sampel penelitian yang digunakan adalah tahun 2012-2016.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini, yakni sebagai berikut:

1. Apakah profitabilitas, pertumbuhan penjualan, likuiditas dan beban pajak berpengaruh signifikan secara simultan terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016?
2. Apakah profitabilitas berpengaruh signifikan secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016?
3. Apakah pertumbuhan penjualan berpengaruh signifikan secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016?
4. Apakah likuiditas berpengaruh signifikan secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016?
5. Apakah beban pajak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016?

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian menggambarkan tujuan atau maksud dilakukannya penelitian dalam bentuk satu atau beberapa kalimat. Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis pengaruh profitabilitas, pertumbuhan penjualan, likuiditas dan beban pajak secara simultan terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
2. Untuk menganalisis pengaruh profitabilitas secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
3. Untuk menganalisis pengaruh pertumbuhan penjualan secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
4. Untuk menganalisis pengaruh likuiditas secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.
5. Untuk menganalisis pengaruh beban pajak secara parsial terhadap kebijakan utang pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2012-2016.



### **1.5 Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan memiliki manfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan, antara lain sebagai berikut:

1. Bagi Pihak Perusahaan

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan kepada perusahaan mengenai kebijakan utang, sehingga dapat dijadikan dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan mengenai pendanaan perusahaan.

2. Bagi Investor

Sebagai bahan referensi bagi investor untuk menganalisa apakah perusahaan memiliki prospek yang bagus di masa datang, dan apakah perusahaan memiliki keuangan yang sehat, sehingga dapat dijadikan dasar pengambilan keputusan dalam berinvestasi.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya, untuk memberikan kontribusi dalam mengembangkan ilmu, khususnya mengenai pengaruh profitabilitas, pertumbuhan penjualan, likuiditas, dan beban pajak terhadap kebijakan utang perusahaan.