

BAB I

PENDAHULUAN

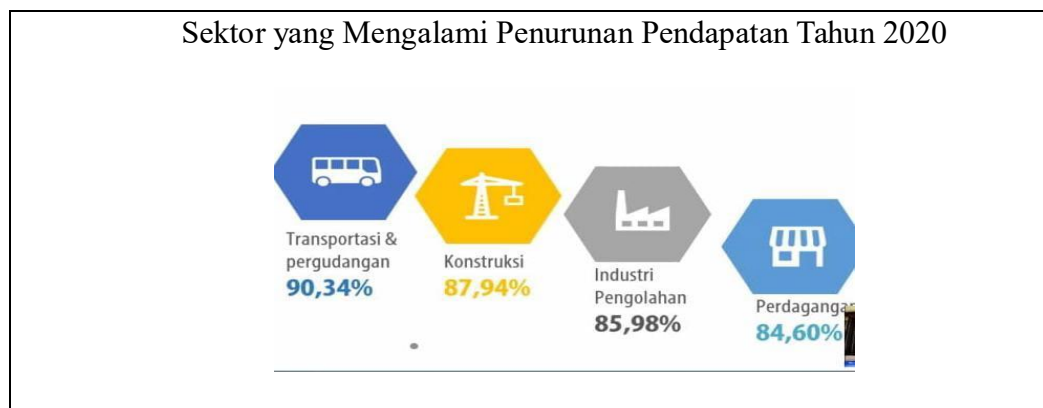
A. Latar Belakang

Covid-19 merupakan virus dengan penyebaran yang sangat cepat sehingga cukup mengawatirkan, penyebaran Covid-19 diIndonesia terjadi pada awal tahun 2020, namun pada pertengahan tahun 2020 menjadi semakin cepat sehingga berdampak pada perekonomian diIndonesia ikut menurun yang pada puncaknya terjadi pada tahun 2020 kuartal ke II, wabah Covid-19 mempunyai sistem penyebaran yang cepat sehingga pemerintah membatasi aktivitas masyarakat dengan program Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Perlambatan ekonomi Indonesia juga dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah dalam menanggulangi penyebaran Covid-19 yaitu dengan melakukan social distancing (Lailiyah et al., 2021).

Bukan hanya masyarakat yang terkena dampak dari adanya Covid-19 namun perusahaan juga terkena imbas dengan penurunan permintaan yang didapat sehingga menurunkan pendapatan terutama pada perusahaan jasa. Rosiawan R.W *et al.*, (2024) menyatakan fenomena pandemi Covid-19 yang berdampak pada turunnya permintaan dalam skala nasional sehingga perusahaan mengalami kebangkrutan, maka penelitian ini difokuskan dalam sektor jasa yang terkena dampak cukup serius dari adanya Covid-19 yaitu sektor transportasi dan logistik, seperti halnya masyarakat yang takut untuk menggunakan transportasi umum mengakibatkan penurunan pendapatan bagi sektor transportasi, dan karena adanya penurunan permintaan barang dan

komoditas oleh negara luar sehingga logistik juga mengalami penurunan karena berkurangnya ekspor yang menggunakan jasa transportasi & logistik.

Berdasarkan gambar 1.1 sektor transportasi dan logistik merupakan sektor yang mengalami penurunan pendapatan paling besar pada saat pandemi Covid-19 berlangsung yaitu sebesar 90,34%, sehingga menjadikan sektor ini adalah sektor yang paling terpengaruh dengan adanya fenomena Covid-19.



Gambar 1.1 Sektor yang Mengalami Penurunan Tahun 2020

Sumber : Data diolah, BPS 2021

Kriswahyuni (2021), menyatakan bahwa sektor transportasi dan logistik yang paling terpengaruh, dengan omset melemah setidaknya 30% dan pendapatan maskapai menurun lebih dari 50%. Dengan demikian, ekonomi Indonesia turun menjadi minus 5,32%, karena perusahaan di sektor ini memiliki dampak yang signifikan terhadap Indonesia. Ghaisani & Takarini, (2022) mengindikasikan bahwa transportasi dan logistik bertanggung jawab atas 24% PDB di Indonesia. Fenomena yang terjadi adalah meruginya PT Garuda Indonesia pada tahun 2021. Dalam laporan keuangannya PT Garuda Indonesia mencatat kerugian sebesar Rp. 62,3 triliun. Salah satu penyebab utama

penurunan ini adalah kenaikan harga avtur, yang diakibatkan adanya penurunan nilai tukar rupiah (Yanwardhana, 2022).

Dikarenakan perusahaan transportasi merupakan perusahaan yang telah melebarkan sayapnya di seluruh dunia dengan melakukan transaksi internasional seperti transaksi antar negara yang memiliki nilai tukar atau kurs yang berbeda sehingga menjadi tantangan dan risiko yang dihadapi oleh perusahaan adalah perubahan nilai tukar rupiah, juga dikenal sebagai risiko nilai tukar atau risiko valuta asing. Risiko yang ditimbulkan oleh fluktuasi nilai tukar mata uang asing relatif terhadap rupiah dikenal sebagai risiko nilai tukar (Fikri, 2021). Perusahaan yang melakukan transaksi internasional akan menghadapi risiko nilai tukar yang paling besar karena mereka tidak dapat mengontrol perubahan nilai tukar, sektor transportasi menggunakan kurs *spot* yaitu dengan pada saat perusahaan melakukan transaksi *international*, maka perusahaan menerima pembayaran dengan nilai tukar asing dan untuk meminimalisir risiko akan terjadinya depresiasi nilai tukar sehingga perusahaan akan langsung menukarkan ke dalam mata uang rupiah sebagai bentuk *hedging* yang diterapkan.

Salah satu negara dengan nilai tukar yang cepat mengalami perubahan adalah Indonesia. Rupiah (IDR) sering terdepresiasi terhadap dolar AS (USD) karena Indonesia menggunakan sistem kurs mengambang bebas, sehingga rupiah (IDR) selalu berubah karena kebijakan ekonomi makro pemerintah dan variabel internal dan eksternal (Ariani & Sudiartha, 2017). Selain itu, setelah pandemi melanda dunia selama juga menyebabkan penurunan ekonomi dalam

beberapa tahun terakhir dalam Rupiah melemah setelah pandemi Covid-19.

Risiko transaksi finansial meningkat karena pelemahan nilai tukar rupiah ini.



Grafik 1.1 Pergerakan Rupiah Terhadap Dollar USD.

Sumber : Bank Indonesia data diolah, 2024.

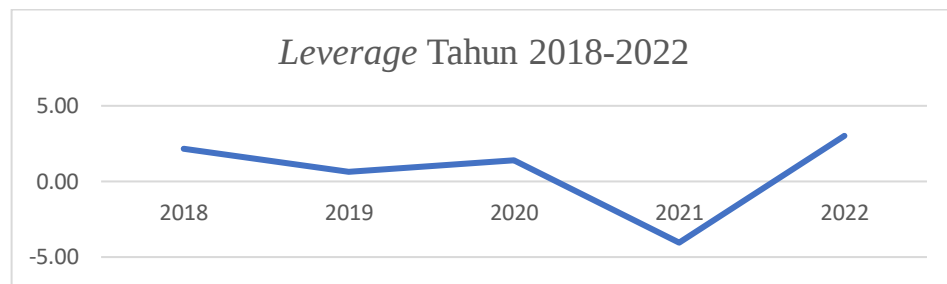
Berdasarkan grafik 1.1 menggambarkan bahwa kurs rupiah terlihat sering terjadi depresiasi yang puncaknya pada tahun 2020 kuartal II, dikarenakan covid-19 menjadi 16,742 per *dollarnya*. Mengingat fenomena ini mempunyai hubungan dengan risiko nilai tukar dalam kaitannya untuk perdagangan internasional, langkah-langkah manajemen risiko harus dilaksanakan untuk situasi perdagangan saat ini. Manajemen risiko penting untuk meminimalkan risiko yang dihadapi bisnis. Salah satu metode di antara beberapa metode yang dapat digunakan untuk mengurangi risiko adalah dengan menggunakan *hedging*, yang lebih sering dikenal sebagai lindung nilai.

Hedging, atau kebijakan lindung nilai, adalah salah satu cara untuk mengantisipasi risiko yang disebabkan oleh perubahan nilai tukar (Gewar & Suryantini, 2020). *Hedging* merupakan strategi yang dirancang oleh perusahaan dalam melindungi aset yang dimiliki, sehingga apabila terjadi risiko-risiko keuangan, khususnya yang diakibatkan melemahnya nilai kurs rupiah, maka

masih dapat dilindungi. Kebijakan keputusan *hedging* perusahaan Indonesia masih belum lengkap, sehingga beberapa perusahaan masih menolak untuk menerapkannya.

Faktor eksternal seperti fluktuasi nilai tukar Rupiah menjadi salah satu pertimbangan manajemen yang sulit diprediksi. Hal ini dikarenakan, pengendalian nilai tukar Rupiah tidak mudah untuk dicapai. Oleh karena itu, faktor internal perlu diketahui dan dipertimbangkan dalam keputusan *hedging* (Herawati & Abidin, 2020). Hal ini dikarenakan pemantauan pergerakan keuangan internal perusahaan berdasarkan kinerja keuangan dan pertumbuhan keuangan perusahaan merupakan strategi penting dalam pengambilan keputusan. Strategi utama ini membantu perusahaan menganalisis langkah-langkah strategis yang perlu mereka ambil.

Strategi yang dapat diterapkan sebagai tindakan pencegahan yang dilakukan oleh suatu perusahaan untuk meminimalkan risiko keuangan yang timbul dikarenakan adanya perbedaan kurs nilai tukar yang memang pada dasarnya sangat sulit untuk diperkirakan karena banyaknya hal yang bisa diakibatkan dari adanya risiko nilai tukar tersebut sehingga dengan memahami *hedging* atau apa yang mempengaruhi *hedging* dapat meminimalisir risiko nilai tukar tersebut secara internal. Faktor internal yang mempengaruhi keputusan lindung nilai antara lain *Leverage*, *Firm Size*, *Profitability* dan *Financial Distress*. Arugan, (2023); Shafarianti et al., (2023). Berikut faktor internal yang pertama yaitu *Leverage* dapat dilihat pada grafik 1.2.



Grafik 1.2 Rata-rata Leverage Perusahaan Transportasi dan Logistik tahun 2018-2022.

Sumber : Bursa Efek Indonesia data diolah, 2023.

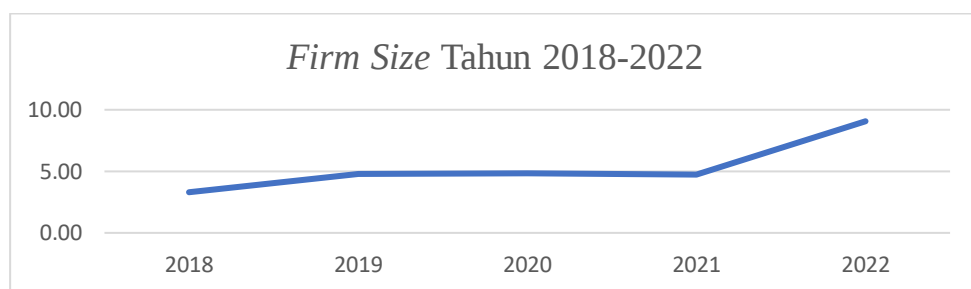
Rufaidah (2012), menyatakan *leverage* adalah ukuran sebuah bisnis di pengaruhi oleh lingkungannya. Berdasarkan grafik 1.2 *Leverage* pada perusahaan transportasi mengalami penurunan dari tahun 2018 yang mempunyai nilai 2,16 menjadi 0,64 pada tahun 2019 sehingga menunjukkan adanya penurunan sebesar -0,70%, hal tersebut dikarenakan adanya pertumbuhan dari sektor transportasi, sehingga perusahaan transportasi dapat mengurangi tingkat hutangnya untuk meminimalisir risiko, sedangkan sektor transportasi mengalami kenaikan dari tahun 2019 sebesar 0,67 menjadi 1,46 pada tahun 2020, yang disebabkan oleh terdampaknya covid-19 yang membuat perusahaan transportasi dan logistik harus kehilangan pelanggan sehingga harus bisa bertahan dengan modalnya.

Nurmutia (2021) mengatakan bahwa masa pandemi telah usai dan tingkat operasional mulai kembali normal sehingga perusahaan mengurangi *leverage* sebagai modalnya rata-rata sebesar -4,05, dan mengalami kenaikan lagi pada tahun 2022 menjadi 2,23, hal tersebut dapat terjadi karena adanya peningkatan dari sisi operasional sebesar 19,87%. Dari data pada tabel 1.2 dapat dilihat bahwa

tingkat *leverage* pada perusahaan transportasi mengalami fluktuatif, di mana keadaan perusahaan mengalami ketidakstabilan sehingga risiko tingkat suku bunga yang di hasilkan juga tidak menentu, sehingga variabel ini penting untuk diteliti.

Faktor internal ini sebelumnya diperiksa dalam banyak penelitian. Namun masih ada beberapa yang tidak konsisten dalam hasil penelitian tersebut, menurut (Karlinda, 2023) & (Mayasari & Rahayu, 2021) menunjukkan bahwa *leverage*, diukur dengan DER, memiliki dampak positif secara statistik terhadap pengambilan keputusan *hedging*. Meskipun demikian, menurut (Sodiki, 2020) yang menunjukkan bahwa *leverage* tidak berpengaruh pada pengambilan keputusan *hedging*.

Leverage dapat ditingkatkan sebagai permodalan pada saat tingkat operasional perusahaan mengalami penurunan sebagai langkah mencegah penurunan *firm size*. Mustanda, (2016) menyebutkan bahwa *firm size* yang besar dapat meningkatkan penggunaan dana eksternal. Data *firm size* pada perusahaan transportasi dan logistik dapat dilihat pada grafik 1.3.



Grafik 1.3 Rata-rata *Firm Size* Perusahaan Transportasi dan Logistik tahun 2018-2022.

Sumber : Bursa Efek Indonesia data diolah, 2023.

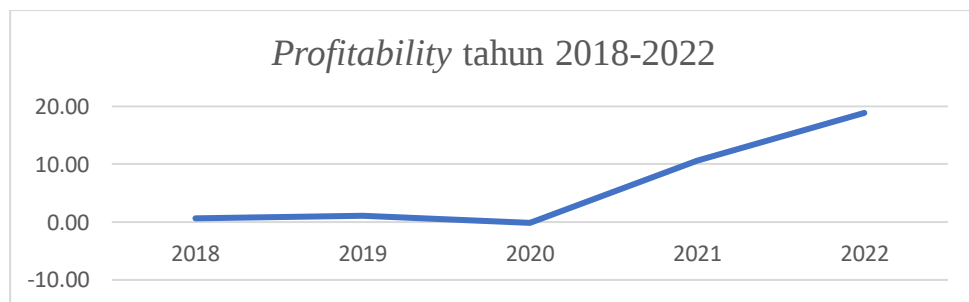
Perkembangan *firm size* pada perusahaan transportasi pada tahun 2019 mengalami kenaikan dari tahun 2018 yang mempunyai nilai 3,30 menjadi 4,77 pada tahun 2019 sehingga terjadi kenaikan sebesar 0,44%, dikarenakan adanya peningkatan pendapatan sebesar, sehingga dapat meningkatkan *firm size* pada perusahaan. Sektor transportasi dan logistik tahun 2019 mengalami kenaikan yang awalnya sebesar 4,81 menjadi 4,89 pada tahun 2020, hal tersebut dikarenakan karena adanya covid-19 yang memengaruhi kinerja operasional perusahaan dan peningkatan ini diperoleh dengan adanya penambahan aset, dapat di lihat bahwa mengalami kenaikan sebesar 0,02%.

Pada tahun 2021 mengalami penurunan menjadi 4,76, dikarenakan operasional perusahaan sudah kembali normal, mengartikan bahwa adanya penurunan sebesar -0,03%. Dan pada tahun 2022 mengalami kenaikan menjadi 8,87, dikarenakan adanya peningkatan operasional pada tahun 2022, perusahaan transportasi dan logistik meningkatkan operasional sebesar 19,87%, hal ini menunjukkan bahwa adanya peningkatan *firm size* sebesar 0,86%. Dari data pada tabel 1.3 menunjukkan bahwa *firm size* perusahaan Transportasi mengalami kondisi fluktuatif, di mana keadaan perusahaan yang mengalami keadaan tidak menentu menjadikan risiko nilai tukar yang tidak pasti, karena aset yang dimiliki perusahaan bergerak secara naik turun, sehingga operasional perusahaan tidak stabil sehingga variabel ini penting untuk diteliti.

Sedangkan variabel *firm size* yang telah diperiksa dalam banyak penelitian masih ada ketidaksesuaian dalam hasil penelitian tersebut, menurut (Shafarianti et al., 2023) & (Yudha et al., 2023) menunjukkan dalam penelitiannya bahwa

firm size memiliki dampak positif terhadap pengambilan keputusan *hedging*. Meskipun demikian, menurut (Karlinda, 2023) mereka menunjukkan bahwa *firm size* memiliki dampak yang negatif terhadap pengambilan keputusan *hedging*.

Firm size dapat dilihat dari jumlah penjualan, pengeluaran dan aset pada perusahaan jadi pada saat *firm size* mengalami kenaikan belum tentu profitabilitas juga mengalami kenaikan dikarenakan faktor dari *firm size* tersebut bukan hanya dari penjualan saja, *firm size* adalah suatu sistem pengukuran yang berguna untuk menentukan perkiraan jumlah penjualan, pengeluaran, dan aset yang dimiliki perusahaan (Widjaja & Santoso, 2022). Data Profitabilitas pada perusahaan transportasi dan logistik dapat dilihat pada grafik 1.4.



Grafik 1.4 Rata-rata *Profitability* Perusahaan Transportasi dan Logistik tahun 2018-2022.

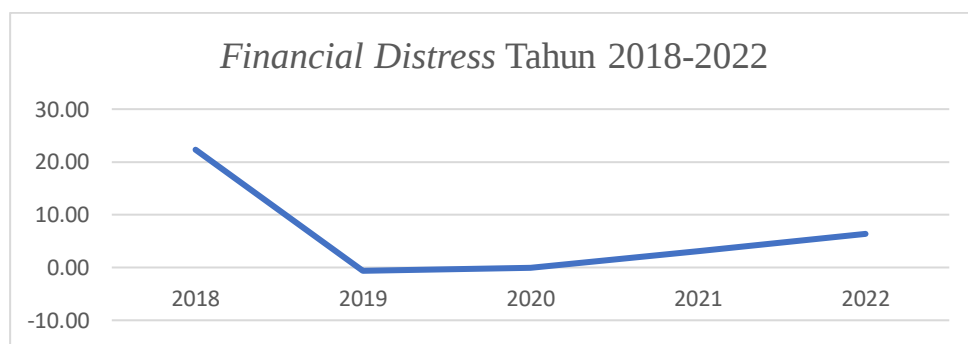
Sumber : Bursa Efek Indonesia data diolah, 2023.

Profitability ditentukan oleh rasio pengembalian aset, yang mana memverifikasi hasil aset signifikan beberapa yang bisnis memiliki (Dumilah et al., 2021). Berdasarkan grafik 1.4 *profitability* perusahaan transportasi mengalami kenaikan dari tahun 2018 dengan nilai 0,63 menjadi 1,06 pada tahun 2019 sehingga terjadi kenaikan sebesar 0,68%, dikarenakan sektor transportasi dan logistik mengalami peningkatan pendapatan sebesar 11,15%, sektor

transportasi mengalami penurunan dari tahun 2019 sebesar 0,98 menjadi -0,76 pada tahun 2020. Profitabilitas perusahaan transportasi dan logistik mengalami penurunan dikarenakan terdampak adanya covid-19, hal tersebut menunjukkan adanya penurunan sebesar -1,78%. Pada tahun 2021 mengalami kenaikan menjadi 10,03 dikarenakan tingkat operasional perusahaan sudah kembali normal sehingga *profitability* perusahaan juga meningkat (Nurmutia, 2021), sehingga terjadi kenaikan dari tahun 2020-2021 sebesar 14,22%. Pada tahun 2022 mengalami kenaikan menjadi 17,92, dikarenakan adanya peningkatan operasional sehingga profitabilitas yang dihasilkan juga semakin tinggi, hal tersebut mengakibatkan adanya kenaikan *profitability* sebesar 0,79%. Dari keterangan di atas dapat dikatakan bahwa perkembangan *profitability* pada perusahaan transportasi mengalami keadaan fluktuatif. Di mana keadaan profit pada sektor transportasi mengalami ketidakpastian, hal tersebut diakibatkan oleh transaksi tidak menentu sehingga menjadikan risiko nilai tukar perusahaan berubah-ubah. Hal tersebut menjadikan variabel ini penting untuk diteliti.

Faktor internal ini sebelumnya diperiksa dalam banyak penelitian. Namun, masih ada beberapa yang tidak konsisten dalam hasil penelitian tersebut. Menurut penelitian (Karlinda, 2023) & (Fajri et al., 2023) menunjukkan bahwa *profitability* diukur dengan ROA memiliki dampak positif dan signifikan secara statistik terhadap pengambilan keputusan *hedging*. Meskipun demikian, menurut (Wijaya et al., 2021), pengembalian aset sebagai ukuran *profitability* tidak berpengaruh pada pengambilan keputusan *hedging*.

Profitability yang meningkat juga dapat meningkatkan kesehatan perusahaan, dikarenakan menjadi salah satu pemasukan utama dari suatu perusahaan apalagi perusahaan jasa seperti transportasi dan logistik sehingga perlu melihat data kesehatan perusahaan, tingkat *profitability* yang tinggi dapat memperkuat kesehatan perusahaan, karena menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mampu menghasilkan keuntungan yang cukup untuk membiayai operasionalnya dan mempertahankan perusahaannya dalam waktu yang panjang. Dapat dilihat pada grafik 1.5 untuk mengetahui tingkat kesehatan perusahaan.



Grafik 1.5 Rata-rata *Financial Distress* Perusahaan Transportasi dan Logistik tahun 2018-2022.

Sumber : Bursa Efek Indonesia data diolah, 2023.

Pengukuran variabel *financial distress* dapat menggunakan rasio cakupan bunga yang dirumuskan dengan membagi antara laba sebelum bunga dan pajak (EBIT) dengan biaya bunga Fajri et al., (2023). Berdasarkan grafik 1.5 *financial distress* perusahaan transportasi mengalami kenaikan yang pada awalnya pada tahun 2018 sebesar 22,32 menjadi -0,62 pada tahun 2019 hal tersebut menunjukkan adanya kenaikan sebesar -1,03%, dikarenakan awal munculnya pandemi covid-19, sektor transportasi dan logistik mengalami penurunan *financial distress* dari tahun 2019 sebesar -0,62 menjadi -0,08 pada tahun 2020,

dikarenakan sudah mulai adanya vaksin covid-19 sehingga masyarakat sudah mulai bisa beraktifitas meski belum normal sepenuhnya, hal tersebut menunjukkan adanya penurunan *financial distress* sebesar -0,88%. Pada tahun 2021 mengalami penurunan menjadi 2,83 sehingga terjadi penurunan dari tahun 2020-2021, dikarenakan tingkat operasional perusahaan kembali normal sehingga kesehatan perusahaan juga mengalami kenaikan sebesar 1,09%, pada tahun 2022 *financial distress* mengalami penurunan menjadi 6,04, disebabkan adanya peningkatan operasional pada perusahaan transportasi dan logistik pada tahun 2022, sehingga dapat dikatakan bahwa kesehatan perusahaan terjadi kenaikan dari tahun sebelumnya sebesar 1,14%. Dari keterangan di atas dapat dikatakan bahwa perkembangan *financial distress* pada perusahaan transportasi mengalami keadaan fluktuatif. Di mana keadaan *financial distress* pada sektor transportasi mengalami ketidakpastian, hal tersebut diakibatkan oleh keadaan laba perusahaan yang berubah-ubah. Hal tersebut menjadikan variabel ini penting untuk diteliti.

Faktor internal ini sebelumnya telah diteliti dalam banyak penelitian, akan tetapi masih terdapat yang tidak konsisten dari beberapa penelitian. Menurut Fajri et al., (2023) & Sukmawati & Tarmizi, (2022) menunjukkan bahwa *financial distress* yang diukur dengan menggunakan ICR (*Interest Coverage Ratio*) mendapat hasil negatif dan signifikan terhadap pengambilan keputusan *hedging*, sedangkan menurut (Fadillah & Nurlita, 2023) mereka menunjukkan bahwa *financial distress* mendapatkan hasil tidak berpengaruh terhadap pengambilan keputusan *hedging*.

Jadi pada saat tingkat kesehatan perusahaan rendah mengartikan bahwa *financial distress* yang terjadi semakin tinggi maka perusahaan tersebut membutuhkan *hedging*, Wiranda & Rahim, (2020) menyatakan bahwa *financial distress* berpengaruh positif terhadap *hedging*. Dapat di lihat dari pemaparan latar belakang serta perbedaan hasil penelitian terdahulu maka didapatkan judul **“Pengaruh *Leverage*, *Firm Size*, *Profitability* dan *Financial Distress* terhadap pengambilan keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022”**.

B. Rumusan Masalah

1. Apakah *Leverage* berpengaruh terhadap Keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022?
2. Apakah *Firm Size* berpengaruh terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022?
3. Apakah *Profitability* berpengaruh terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022?
4. Apakah *Financial Distress* berpengaruh terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022?

C. Tujuan

1. Untuk mengetahui dan menganalisis *Leverage* berpengaruh positif terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis *Firm Size* berpengaruh positif terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis *Profitability* berpengaruh positif terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis *Financial Distress* berpengaruh positif terhadap keputusan *Hedging* pada perusahaan Transportasi & Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dimaksudkan untuk berfungsi sebagai referensi dan basis pengetahuan untuk akademi dan pihak lain yang berkepentingan dalam menganalisis *leverage*, *Firm Size*, *Profitability* dan *Financial Distress* dalam konteks lindung nilai dan lindung nilai. Serta sumber pengetahuan, informasi dan inspirasi untuk penelitian lebih lanjut, khususnya yang terkait ke masalah lindung nilai.

2. Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

Utama diharapkan untuk studi ini salah satu Sumber belajar bagi peneliti satu untuk meningkatkan pemahaman dan pemahaman mereka dalam kapasitas penyelidikan ilmiah untuk mengidentifikasi dan memecahkan masalah dalam cara metadis, serta memahami dengan baik untuk meningkatkan cara menerapkan nilai lindung dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.

2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini ditujukan dan diantisipasi akan memberikan bimbingan, dukungan, dan dorongan kepada pemain usaha untuk meningkatkan prospeknya di masa mendatang.

3. Bagi Investor

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dalam bentuk investasi Proposal untuk perusahaan yang rentan terhadap risiko mungkin timbul Itu di masa depan. Dengan demikian, investasi di jadikan sebagai alat untuk mendorong kemampuan perusahaan untuk mendeklarasikan modenya sendiri.