

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kehadiran era *society* 5.0 menciptakan perkembangan kemajuan antara kehebatan dari manusia mengenai cara berfikir kritis (*critical thinking*), berkreasi (*creativity*), berkomunikasi (*communication*) dan berkolaborasi (*collaboration*) dengan memanfaatkan berbagai inovasi teknologi yang ada pada era *revolution industry* 4.0 untuk menyelesaikan berbagai tantangan dan permasalahan sosial guna meningkatkan kemajuan dan kualitas hidup manusia. Kehadiran era baru ini mendorong banyak kemajuan lainnya termasuk kemajuan ekonomi di seluruh dunia. Kemajuan ini memicu persaingan bisnis antara sesama pelaku bisnis. Setiap perusahaan akan menciptakan berbagai inovasi-inovasi baru yang bertujuan untuk mempertahankan kelangsungan hidup usaha (*going concern*) di dalam persaingan bisnis. Namun, pada kenyataannya beberapa perusahaan gagal berinovasi dan kalah bersaing sehingga mengalami kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*). Menurut Brahmana (2007), sebuah perusahaan berada dalam kondisi *financial distress* ketika mengalami kerugian bersih sepanjang tahun dan kegagalan memenuhi kewajiban hutang ketika jatuh tempo. Kesulitan keuangan ini sangat merugikan bagi perusahaan karena membatasi kapasitas dari perusahaan untuk mengumpulkan dana pada saat dibutuhkan sehingga dapat menurunkan nilai perusahaan (Farooq et al., 2021). Penurunan nilai perusahaan ini membuat para investor enggan melakukan investasi kepada perusahaan karena prospek yang

memburuk dan hilangnya kepercayaan publik terhadap keberhasilan dari perusahaan tersebut setelah mengalami kondisi *financial distress*.

Kondisi *financial distress* ini dialami oleh perusahaan transportasi maskapai penerbangan kebanggaan Indonesia PT Garuda Indonesia (GIAA) Persero Tbk. Bermula pada April 2019 ketika dua komisaris independen dari maskapai tersebut menuding laporan tahunan GIAA 2018 tidak sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan yang berlaku, sehingga mereka memutuskan untuk tidak menandatangani laporan tahunan publikasi GIAA 2018. Setelah ditelusuri Kementerian Keuangan dan Otoritas Jasa Keuangan menemukan berbagai pelanggaran di dalam laporan tahunan serta keterlibatan dari auditor, salah satunya manajemen mencatatkan laba bersih sebesar US\$ 239,94 juta atau setara Rp 3,41 triliun atas kerja sama antara PT Garuda Indonesia Tbk dengan PT Mahata Aero Teknologi yang sebenarnya pendapatan tersebut belum diterima oleh perusahaan, sehingga secara standar akuntansi keuangan PT Garuda Indonesia Tbk seharusnya mencatatkan sebagai piutang usaha bukan sebagai pendapatan dan semestinya PT Garuda Indonesia Tbk masih mengalami kerugian sebesar US\$ 244,95 juta di tahun 2018. Atas kejadian tersebut Kementerian Keuangan memberikan sanksi dan denda kepada PT Garuda Indonesia Tbk untuk memperbaiki laporan keuangan secara transparan dan sanksi pembekuan izin selama 12 bulan kepada pihak KAP (CNN Indonesia, 2019).

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk memiliki masalah tidak hanya terkait hutang piutang, tetapi juga mengalami masalah pada internal perusahaan. Kasus korupsi terkait suap pengadaan dan penyewaan pesawat dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) tahun 2009-2014. PT Garuda Indonesia (Persero)

berencana melakukan penambahan armada pesawat sebanyak 64 pesawat. Pembelian dilakukan kepada pihak lessor dalam realisasi terdapat 50 pesawat dengan rincian pembelian 5 unit dan penyewaaan 45 unit. Berdasarkan hasil dari penyelidikan Kejaksaan Agung terdapat *markup* terkait penyewaan pesawat oleh mantan direktur utama PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang menjabat tahun 2013 sehingga menyebabkan kerugian keuangan negara dan hutang perusahaan mencapai US\$ 6,351 miliar atau Rp 90,14 trilliun kepada pihak lessor ditahun 2021 (cnbcindonesia.com, 2021).

Berdasarkan laporan keuangan kuartal-III 2021, PT Garuda Indonesia Tbk saat ini memiliki total kewajiban mencapai US\$ 9,756 miliar atau setara Rp 138,53 trilliun dengan jumlah ekuitas minus sebesar US\$ 2,8 miliar setara Rp 40,04 triliun. Pada 18 Juni 2021, Saham GIAA telah dihentikan perdagangannya (*suspend*) dari Bursa Efek Indonesia. Langkah tersebut diambil karena sejumlah masalah yang membelit PT Garuda Indonesia Tbk terhadap kelangsungan usaha (*going concern*). PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk juga mendapat *disclaimer opinion* dari auditor eksternal (Bisnis Tempo, 2021).

Situasi yang dialami oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk saat ini merupakan kondisi *financial distress* disebabkan akibat kesalahan pengambilan keputusan manajemen di masa lalu sehingga menyebabkan banyaknya muncul tekanan hingga terjadi korupsi ditambah dengan kondisi pandemi covid-19 dapat dipastikan kondisi ini membuat PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk terancam mengalami kebangkrutan jika tidak berupaya melakukan restrukturisasi.

Kondisi *financial distress* ini juga dialami oleh perusahaan armada darat PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) pada laporan keuangan tahunan tahun

2020 perusahaan memiliki total likuiditas sebesar Rp.763,62 miliar dengan total ekuitas yang minus sebesar Rp 520,32 miliar dan total kerugian mencapai Rp 52,07 miliar dan perusahaan teracaman mengalami kebangkrutan (cnbcindonesia, 2020). Nilai ini disinyalir akibat dari hutang jangka panjang yang dimiliki perusahaan dan imbas dari penerapan kebijakan pembatasan sosial sebagai dampak dari pandemi covid-19. Tahun 2021, saat PT Express Transindo Utama Tbk dilanda kondisi *financial distress*, pihak dari manajemen perusahaan telah melakukan beberapa penyelamatan seperti melakukan restrukturisasi dan renegosiasi atas penghapusan hutang jangka panjang kepada salah satu pemegang saham PT Rajawali Corpora sebesar Rp 142,625 miliar dari hasil negosiasi perusahaan dapat mengurangi jumlah hutang jangka panjang yang dimiliki menjadi sebesar Rp 79,85 miliar dari jumlah total liabilitas sebesar Rp 249,43 miliar pada laporan kuartal III-2021 (voiekonomi.id, 2021).

Memasuki tahun 2020 krisis ekonomi global kembali terjadi akibat dari pandemi covid-19. Pandemi yang terjadi memberikan dampak perubahan yang signifikan terhadap seluruh tatanan kehidupan secara cepat. Seluruh negara di dunia termasuk Indonesia menerapkan kebijakan baru untuk menekan penyebaran covid-19, berbagai upaya telah dilakukan pemerintah Indonesia seperti Kebijakan Pembatasan Sosial. Kebijakan pembatasan kegiatan ini tentu memberikan dampak besar bagi semua sektor termasuk pada sektor perekonomian. Mobilitas penduduk yang turun tajam akibat dari kebijakan karantina menyebabkan daya beli melemah dan ekonomi stagnan (Shen et al., 2020). Beberapa perusahaan menghentikan aktivitas bisnis, menunda operasional perusahaan, mengubah strategi bisnis, melakukan pemutusan hubungan kerja (Perdana et al., 2020). Sehingga menurunnya

mobilitas perusahaan untuk mendapatkan laba maksimal pada akhirnya berimbas dengan banyak perusahaan transportasi yang mengalami kesulitan keuangan atau *financial distress*.

Brigman dan Daves (2016) menjelaskan bahwa *financial distress* merupakan suatu kondisi dimana perusahaan menghadapi kesulitan keuangan karena berbagai kesalahan dalam perusahaan, keputusan manajemen yang tidak tepat, kelemahan dalam tata kelola perusahaan, dan serta kurangnya pengawasan terhadap penggunaan dana perusahaan. Menurut Dwijayanti (2010), Setiap perusahaan dapat mengalami *financial distress*, terutama ketika kondisi ekonomi di negara tempat perusahaan tersebut beroperasi sedang mengalami krisis ekonomi. Setiap perusahaan memiliki kemungkinan untuk mengalami situasi keuangan yang tidak stabil dan berujung pada kebangkrutan perusahaan (Idawati, 2020). *Financial distress* terjadi karena perusahaan tidak mampu mengelola dan menjaga stabilitas kinerja keuangan perusahaannya yang diawali dengan penurunan penjualan sehingga menyebabkan perusahaan mengalami kerugian bersih sepanjang tahun (Brahmana, 2007). Ketika situasi ini di luar kendali dan perusahaan tidak mampu mengatasinya, maka tidak menutup kemungkinan perusahaan dapat mengalami kebangkrutan. Oleh sebab itu, setiap perusahaan akan membuat prediksi untuk mengetahui prospek perusahaan tersebut dimasa yang akan datang (Latupeirisia, 2013).

Terdapat beberapa aspek yang dapat mempengaruhi prediksi *financial distress*, salah satunya adalah melalui indikator variabel keuangan perusahaan dengan menggunakan rasio-rasio keuangan. Dalam studi Altman pada tahun 1968, penelitiannya menunjukkan bahwa rasio keuangan dapat digunakan untuk

memprediksi kegagalan atau kebangkrutan suatu perusahaan. Prediksi *financial distress* identik dengan analisis struktur modal, perhitungan pada kemampuan perusahaan dalam mengelola hutang serta bunga jangka panjang. Penelitian yang dilakukan oleh Balasubramanian et al.(2019), menggunakan rasio *leverage* dengan variabel *long-term debt-equity ratio* memberikan pengaruh signifikan pada prediksi *financial distress*. Sedangkan Iskandar & Prihanto (2019) dengan variabel *total debt to asset ratio* tidak memberikan pengaruh pada prediksi *financial distress*. Penelitian Wahyuni et al.,(2020) dengan variabel *debt to equity ratio* memberikan hasil tidak pengaruh pada prediksi *financial distress*. Perhitungan kemampuan perusahaan untuk membayar beban bunga (*coverage ratio*) tidak luput dalam menentukan hasil prediksi *financial distress*, penelitian yang dilakukan oleh Meryana (2021) dan Balasubramanian et al.,(2019) dengan menggunakan *interest coverage ratio* memberikan hasil bahwa ICR berpengaruh signifikan terhadap prediksi *financial distress*. Beberapa penelitian lainnya menggunakan variabel rasio keuangan yang berbeda seperti *return on assets*, *current ratio*, *total asset turnover*, dan lain sebagainya.

Selain pada aspek keuangan, aspek lainnya yang dapat mempengaruhi prediksi *financial distress* adalah melalui indikator non-keuangan perusahaan. Dalam studi Balasubramanian tahun 2019, hasil penelitiannya menunjukkan bahwa model dengan variabel keuangan memiliki akurasi prediksi sebesar 85,19 dan 86,11%, sedangkan model dengan kombinasi variabel keuangan dan non-keuangan memprediksi dengan akurasi yang relatif lebih baik dari 89,81 dan 91,67%. Beberapa variabel non-keuangan yang digunakan dalam penelitian *financial distress* sebelumnya antara lain Balasubramanian et al., (2019)

menggunakan usia perusahaan, kepemilikan institusional dan komposisi kepemilikan saham oleh pendiri (*promoter holdings*) memberikan hasil yang pengaruh terhadap prediksi *financial distress*. Hasil yang sama juga ditunjukkan oleh Permana & Juliarto (2021) pada variabel usia perusahaan berpengaruh terhadap prediksi *financial distress*. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Enrico & Virainy (2021), menyatakan bahwa usia perusahaan tidak memiliki pengaruh terhadap prediksi *financial distress*. Penelitian yang telah dilakukan oleh Bhimani et al., (2009), bahwa prediksi *financial distress* dapat diketahui melalui opini yang diberikan oleh auditor independen, yaitu dengan pemberian pernyataan opini terkait *going concern* sebagai suatu peringatan dini (*early warning*) kepada para *shareholders* sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan, maka dalam penelitiannya opini audit *going concern* memberikan hasil berpengaruh terhadap *financial distress*. Di sisi lain, penelitian yang dilakukan oleh Rahmadhani (2019), menyatakan bahwa opini audit *going concern* tidak berpengaruh terhadap prediksi *financial distress*.

Aspek terakhir ini merupakan bagian dari aspek non-keuangan dari suatu perusahaan yang dispesifikan pada tata kelola perusahaan (*corporate governance*). Dalam studi yang dilakukan oleh Ragab tahun 2021, hasil penelitiannya menunjukkan bahwa model dengan variabel keuangan memiliki akurasi prediksi sebesar 91,7%, sedangkan model dengan kombinasi variabel keuangan dan non-keuangan yang terkait dengan tata kelola memprediksi dengan akurasi yang relatif lebih baik sebesar 92,7 dan 93,6%. Menurut Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), tata kelola perusahaan yang buruk mendorong perusahaan masuk ke dalam situasi *financial distress*. *Corporate*

governance bertujuan untuk memastikan bahwa manajemen perusahaan selalu mengambil tindakan yang tepat dan melindungi pemangku kepentingan perusahaan tanpa mengutamakan kepentingan pribadi (Haddad et al., 2011). Penelitian terdahulu oleh Ragab dan Saleh (2021) menyatakan bahwa struktur kepemilikan, dewan direksi dan komite audit berpengaruh terhadap prediksi *financial distress*. Sedangkan menurut Lesmana dan Damayanti (2021) bahwa struktur kepemilikan dan dewan direksi tidak berpengaruh terhadap prediksi *financial distress*.

Selama beberapa dekade terakhir memprediksi *financial distress* telah menjadi topik yang menarik bagi para peneliti karena memberikan hasil penelitian yang signifikansi tidak hanya untuk manajemen perusahaan tapi juga para pemangku kepentingan termasuk investor, lembaga keuangan, pemerintahan, dan penelitian selanjutnya. Maka dari itu peneliti tertarik untuk melakukan sebuah penelitian mengenai prediksi *financial distress* dengan menggabungkan variabel antara aspek *financial*, *non-financial*, dan *corporate governance* dalam satu penelitian yang mana tidak dilakukan pada penelitian lain. Penelitian ini merupakan pengembangan dari penelitian yang dilakukan oleh Balasubramanian et al.,(2019) yang berjudul “*Modeling Corporate Financial Distress Using Financial and Non-Financial Variables: The Case of India Listed Companies*” dengan perbedaan penelitian yaitu menambahkan aspek *corporate governance* menggunakan variabel dewan komisaris independen dan kepemilikan institusional serta menambahkan variabel opini audit *going concern* pada aspek *non-financial*.

Berdasarkan uraian dari latar belakang fenomena di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan suatu penelitian yang berjudul “*Analisis Financial, Non-*

Financial Indicators, dan Corporate Governance Terhadap Prediksi Financial Distress (Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2020)”.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, terdapat masalah-masalah yang berkaitan dengan penelitian ini. Masalah tersebut diidentifikasi sebagai berikut:

1. Hingga saat ini negara-negara di dunia masih dilanda krisis global akibat pandemi covid-19, termasuk Indonesia.
2. Kebijakan pembatasan kegiatan yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia memberikan dampak besar bagi semua sektor termasuk pada sektor perekonomian.
3. Pandemi covid-19 saat ini mempengaruhi penurunan kinerja dari perusahaan, penurunan laba secara drastis, serta dapat menyebabkan terjadinya *financial distress*.
4. Kinerja perusahaan yang tidak ditinjau atau dianalisis secara berkala menyebabkan perusahaan mengabaikan kondisi keuangan dan tidak menyadari bahwa perusahaan berada dalam situasi yang berbahaya, serta dapat menimbulkan masalah lainnya bagi perusahaan.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah *long-term debt-equity ratio* berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
2. Apakah *interest coverage ratio* berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
3. Apakah usia perusahaan berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
4. Apakah opini audit *going concern* berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
5. Apakah komisaris independen berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?
6. Apakah kepemilikan institusional berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020?

1.4 Pembatasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah diatas, permasalahan yang ada cukup luas, sehingga perlu adanya pembatasan masalah yang akan diteliti. Maka penelitian ini akan dibatasi pada variabel tertentu berkaitan dengan aspek dari kinerja keuangan dan non-keuangan perusahaan menggunakan variabel *long-term debt-equity ratio*,

interest coverage ratio, usia perusahaan. Serta aspek dari tata kelola perusahaan yaitu dewan komisaris independen dan kepemilikan institusional terhadap prediksi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Batasan periode penelitian ini adalah tahun 2016-2020 yang merupakan periode 5 tahun.

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian merupakan jawaban atau sasaran yang ingin dicapai penulis dalam sebuah penelitian. Maka, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *long term debt equity ratio* (LTDER) terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *interest coverage ratio* (ICR) terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh usia perusahaan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh opini audit *going concern* terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
5. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh komisaris independen terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

6. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh kepemilikan institusional terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sebuah bukti empiris mengenai pengaruh aspek keuangan, non-keuangan dan tata kelola perusahaan terhadap *financial distress* bagi pengembangan ilmu pengetahuan dalam satu penelitian yang mana tidak dilakukan pada penelitian lain.
2. Manfaat praktis, penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan informasi dan masukan mengenai kondisi perusahaan dalam pengambilan keputusan yang tepat, serta dapat mewujudkan *good corporate governance*.

1.7 Sistematika Penelitian

Gambaran secara menyeluruh dalam pembahasan penulisan pada penelitian ini terdiri dari lima bab dengan sistematika penulisan yaitu sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini merupakan bab pendahuluan yang berisi latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II : TINJAUAN LITERATUR

Bab ini merupakan bab tinjauan pustaka yang berisi landasan teori dalam penelitian terdahulu, kerangka pemikiran penelitian dan hipotesis yang terdapat dalam penelitian.

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini merupakan bab metode penelitian yang berisi variabel penelitian dan definisi operasional, populasi penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data serta metode analisis yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini merupakan bab analisis data yang berisi hasil dan pembahasan menjelaskan mengenai deskripsi objek penelitian serta analisis data dan pembahasan.

BAB V KESIMPULAN, SARAN, DAN KETERBATASAN

Bab ini merupakan bab kesimpulan dan saran yang berisi kesimpulan penelitian dan keterbatasan serta saran dalam penelitian.