

BAB I

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pada saat ini kondisi Covid-19 telah mengubah banyak hal, tahun 2020 yang dibuka dengan berbagai harapan akan pemulihan ekonomi global justru menjadi tahun yang sangat tidak mudah bagi berbagai negara di dunia. Setelah diumumkan sebagai pandemi global pada 11 Maret 2020 oleh WHO, Covid-19 benar-benar menjadi ancaman nyata yang tidak hanya mempengaruhi sektor kesehatan, tetapi juga mendisrupsi aspek lainnya seperti sosial, ekonomi, dan keuangan. Berawal dari Tiongkok, virus Covid-19 dengan cepat menyebar ke belahan dunia lain, termasuk Indonesia (Indrawati, 2021).

Sektor transportasi merupakan salah satu faktor terpenting dalam pelaksanaan pembangunan nasional. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan, sektor transportasi memberikan kontribusi 5,18% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2016, dengan tingkat pertumbuhan tahunan rata-rata di atas 7%, melampaui pertumbuhan total PDB. Seiring dengan perkembangan sektor transportasi Indonesia maka masalah yang dihadapi semakin beragam pula, seperti adanya kebijakan dari pemerintah yaitu naiknya harga BBM (Bahan Bakar Minyak), UMR (Upah Minimum Regional), Tarif Dasar Listrik (TDL) dan pajak perusahaan yang menyebabkan biaya yang dikeluarkan perusahaan meningkat (Suprobo dkk, 2017).

Pengamat transportasi dari Universitas Indonesia (UI) Ellen Tangkudung mengatakan, pembangunan konektivitas perlu didorong untuk meningkatkan daya saing Indonesia. Salah satu permasalahan yang dihadapi dunia usaha adalah tingginya biaya logistik di Indonesia. Indonesia memiliki biaya logistik termahal di Asia, yakni sebesar 24% dari Produk Domestik Bruto (PDB). Mahalnya biaya logistik terutama terjadi di Indonesia bagian timur. Hal ini disebabkan tidak meratanya pembangunan infrastruktur di beberapa daerah di Indonesia. Meskipun begitu, usaha pemerintah membangun infrastruktur selama empat tahun terakhir cukup membantu mengurangi kesenjangan di daerah-daerah tersebut. Negara Asia lainnya yang memiliki biaya logistik tinggi adalah Vietnam, Thailand, dan Tiongkok. Secara berturut-turut biaya logistik dari Vietnam mencapai 20% PDB, Thailand 15% PDB, dan Tiongkok 14% dari PDB. Sementara itu, biaya logistik di Malaysia, Filipina, dan India

sebesar 13% terhadap PDB, Taiwan dan Korea Selatan sebesar 9% terhadap PDB, sedangkan Singapura dan Jepang sebesar 8% terhadap PDB(Jayani, 2019).

Kondisi transportasi di Indonesia saat ini masih mengalami hambatan yang belum mendapatkan perhatian serius dari pemerintah. Hal-hal tersebut antara lain karena terbatasnya dukungan pembiayaan dari dunia perbankan maupun lembaga keuangan nonbank dalam memberi pinjaman kredit yang mengakibatkan industri transportasi saat ini sulit berkembang. Ini karena industri transportasi masih dipandang sebagai sektor ekonomi yang berisiko tinggi, bergerak lambat, dan berpenghasilan rendah, menurut Menteri Perhubungan Jasman Shafee Jamal. Selain itu, tingkat keamanan transportasi domestik tidak memenuhi persyaratan dan standar internasional. Kondisi infrastruktur transportasi Indonesia saat ini di semua sektor jasa transportasi belum memadai untuk kelancaran angkutan penumpang dan barang(Bakhri dan Nurbaiti, 2012)

Pandemi virus corona atau covid-19 memaksa pemerintah menerapkan Pembatasan Sosial Massal (PSBB), yang sangat membatasi pergerakan masyarakat, dan laba turun, bahkan dalam beberapa kasus malah merugi. Suramnya situasi di sektor transportasi selama paruh pertama tahun 2020, terutama di masa pandemi corona, tercermin dari penurunan jumlah penumpang untuk semua moda transportasi pada Mei 2020. Pada Mei 2020 mengalami penurunan lebih dari 50% baik domestik maupun internasional. Misalnya, pada Mei 2020 ada 87.000 penumpang domestik dan 11.700 penumpang internasional. Angka ini turun masing-masing 89,6% dan 55% dibandingkan April 2020. Untuk bertahan di tengah pandemi COVID-19, beberapa perusahaan transportasi menempuh strategi menekan biaya operasional melalui pemotongan gaji atau pemutusan hubungan kerja (PHK). Kedua, tunda pembelian barang modal selama pandemi karena akan terkena dampak pandemi (Aldin, 2020).

Selain itu, perusahaan di sektor transportasi juga mengambil langkah negosiasi dengan kreditur untuk mendapatkan keringanan atau relaksasi pembayaran pokok utang. Negosiasi juga dilakukan dengan *lessor*, seperti yang dilakukan oleh PT Garuda Indonesia Tbk, untuk menekan biaya sewa pesawat. Beberapa strategi yang diambil perusahaan-perusahaan di sektor transportasi ini sedikit banyak mampu menahan efek negatif dari pandemi corona. Meski demikian, beberapa perusahaan tercatat mengalami rugi sepanjang semester I 2020 karena kinerjanya sangat tergantung dari mobilitas masyarakat. PT Garuda Indonesia Tbk

merupakan salah satu perusahaan sektor transportasi yang mengalami pukulan telak akibat pandemi corona. Seperti diketahui, adanya PSBB menyebabkan mobilitas masyarakat turun signifikan, sehingga mempengaruhi pendapatan perseroan secara langsung. Sepanjang semester I 2020 Garuda Indonesia membukukan rugi bersih sebesar US\$ 712,72 juta atau setara Rp 10,47 triliun (asumsi kurs Rp 14.700). Capaian ini berkebalikan dari kinerja periode yang sama tahun lalu, di mana perseroan mampu mencatatkan laba sebesar US\$ 24,11 juta atau setara Rp 354,48 miliar. Dalam laporan keuangan semester I 2020 yang belum diaudit, kerugian ini sejalan dengan anjloknya pendapatan usaha perseroan. Pada paruh pertama tahun ini, perseroan mencatatkan pendapatan sebesar US\$ 917,28 juta, turun 58,18% dibandingkan periode yang sama tahun lalu sebesar US\$ 2,19 miliar (Aldin, 2020).

Penyebab utama penurunan pendapatan secara tajam ini adalah turunnya pendapatan dari penerbangan berjadwal, yang merupakan kontributor terbesar. Sepanjang semester I 2020 pendapatan dari penerbangan berjadwal tercatat sebesar US\$ 750,25 juta, turun 59,55% dibandingkan semester I 2019. Dari pos pendapatan lainnya, Garuda Indonesia mencatat raihan sebesar US\$ 145,47 juta, turun 56,45% secara *year on year* (yoy). Pendapatan lainnya ini berasal dari lini bisnis pemeliharaan pesawat, pelayanan penerbangan, biro perjalanan, jasa boga, hotel, transportasi hingga pergudangan. PT Blue Bird Tbk tercatat mengalami kerugian sebesar Rp 93,67 miliar sepanjang semester I 2020 akibat pandemi corona. Padahal pada periode yang sama tahun lalu, perseroan berhasil mengantongi laba bersih senilai Rp 158,37 miliar, artinya profitabilitasnya turun hingga 159,15%. Berdasarkan laporan keuangan belum teraudit, kerugian Blue Bird sejalan dengan pendapatan bersih yang hanya Rp 1,15 triliun pada semester I 2020. Raihan tersebut turun 39,86% dibandingkan semester I 2019 yang sebesar Rp 1,91 triliun. Penurunan pendapatan terbesar dialami oleh segmen bisnis taxi, di mana sepanjang paruh pertama tahun ini hanya mengantongi Rp 865,74 miliar. Jumlah ini turun tajam 43,09% dibandingkan dengan periode sama tahun sebelumnya yang mencapai Rp 1,52 triliun. PT Express Transindo Utama Tbk tercatat membukukan kerugian sebesar Rp 43,44 miliar sepanjang semester I 2020, turun 62,47% dibandingkan rugi yang dialami perseroan pada periode yang sama tahun lalu. Pada semester I 2019 perseroan membukukan rugi bersih sebesar Rp 115,78 miliar. Pada paruh pertama tahun ini, perusahaan yang dikenal dengan merek taxi Express ini mengantongi pendapatan sebesar Rp 19,41 miliar. Jumlah tersebut anjlok hingga 62,47% dibandingkan dengan semester I 2019 yang mencapai Rp

77,18 miliar. Berdasarkan laporan keuangan perusahaan yang belum diaudit, pendapatan dari bisnis taksi tercatat sebesar Rp 13,68 miliar pada semester I 2020. Angka ini anjlok hingga 75,57% dibandingkan dengan semester I 2019 yang sebesar Rp 56,03 miliar (Aldin, 2020).

Dalam kondisi perekonomian saat ini, apabila suatu perusahaan tidak dapat mengalokasikan sumber daya (aset) dengan baik untuk kegiatan usahanya, maka menimbulkan risiko yang tinggi dan pada akhirnya perusahaan tersebut menghadapi kesulitan keuangan atau karena kemungkinan gagal dapat mempengaruhi kinerja perusahaan. (Suprobo dkk, 2017). Menurut Saputra dan Salim (2020) Perusahaan yang mengalami financial distress dikarenakan ketidakmampuannya dalam mengelola keuangan perusahaan pada era persaingan bisnis yang ketat. Dalam menghadapi masalah keuangan tersebut perusahaan memiliki beberapa pilihan untuk mengatasinya. Dengan cara seperti melakukan pinjaman kepada kreditur hingga menggabungkan usahanya agar dapat menambah modal usaha. Pilihan terakhir yang dimiliki oleh suatu perusahaan dalam menghadapi masalah keuangannya adalah menutup usahanya.

Financial distress adalah kondisi keuangan perusahaan pada tahap penurunan sebelum terjadi likuidasi atau kebangkrutan pada perusahaan. Financial distress terjadi sebelum kebangkrutan pada sebuah perusahaan. Dengan demikian model financial distress perlu untuk dikembangkan, penting bagi suatu perusahaan untuk mengetahui kondisi financial distress agar perusahaan waspada dan melakukan tindakan dalam rangka melindungi aset-aset perusahaan agar tidak masuk dalam perangkap kebangkrutan (Sopian dan Rahayu, 2017).

Menurut Santoso dkk (2018) menyatakan bahwa perusahaan mungkin menjadi alasan atas keberhasilan atau kegagalannya. Keberhasilan suatu perusahaan sangat tergantung pada karakteristik strategis dan manajerialnya. Strategi tersebut meliputi strategi penerapan sistem Good Corporate Governance (GCG) di perusahaan. Strategi tersebut diantaranya dapat mencakup strategi penerapan sistem *Good Corporate Governance* (GCG) dalam perusahaan. Mulansari dan Setiyorini (2019) mendefinisikan *Good Corporate Governance* sebagai seperangkat peraturan yang menetapkan hubungan antara pemegang saham, pengurus pihak kreditur, pemerintah, karyawan serta para pemegang kepentingan intern dan ekstern lainnya sehubungan dengan hak-hak dan kewajiban mereka, atau dengankata lain sistem yang mengarahkan dan mengendalikan perusahaan.

Good Corporate Governance merupakan salah satu elemen kunci dalam meningkatkan efisiensi ekonomis, yang meliputi serangkaian hubungan antara manajemen perusahaan, dewan komisaris, dan pemegang saham dan stakeholder lainnya. Efisiensi ekonomis dalam suatu perusahaan ini memegang peranan penting dimana hubungan antara manajemen perusahaan, dewan komisaris, dan pemegang saham *stakeholder* lainnya harus berjalan beriringan satu dengan yang lainnya (Munawar dkk, 2018). Apabila tata kelola perusahaan yang disusun oleh pihak manajemen baik (*good corporate governance*) maka pihak eksternal perusahaan akan semakin percaya terhadap perusahaan, dengan kepercayaan tersebut investor tidak akan segan untuk menanamkan sejumlah uangnya, sehingga akan mengurangi kesulitan keuangan yang dialami oleh perusahaan. Menurut peraturan otoritas jasa keuangan nomor 29 /POJK.05/2020 tentang perubahan atas peraturan otoritas jasa keuangan nomor 30/POJK.05/2014 tentang tata kelola perusahaan yang baik adalah struktur dan proses yang digunakan dan diterapkan organ Perusahaan untuk meningkatkan pencapaian sasaran hasil usaha dan mengoptimalkan nilai perusahaan bagi seluruh pemangku kepentingan secara akuntabel dan berlandaskan peraturan perundang-undangan serta nilai-nilai etika. Selain itu perusahaan harus dijalankan berdasarkan prinsip *transparency, accountability, responsibility, independency, dan fairness* (Widhiastuti dkk, 2019).

Hasil penelitian dari Affiah dan Muslih (2018) menunjukkan Dewan komisaris independen secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap financial distress pada perusahaan pertambangan yang terdaftar di BEI tahun 2012-2016. Artinya, semakin banyak atau sedikitnya komisaris independen yang ada pada perusahaan tidak akan mempengaruhi terjadinya financial distress. Kepemilikan manajerial secara parsial memiliki pengaruh signifikan dengan arah negatif terhadap financial distress pada perusahaan pertambangan yang terdaftar di BEI tahun 2012-2016. Artinya, semakin tinggi kepemilikan oleh manajemen pada perusahaan maka akan menurunkan kemungkinan terjadinya financial distress. Kepemilikan institusional secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan pertambangan yang terdaftar di BEI tahun 2012-2016. Artinya, tinggi atau rendahnya kepemilikan oleh institusi pada suatu perusahaan tidak mempengaruhi terjadinya *financial distress*.

Berbeda dengan penelitian sebelumnya, hasil penelitian dari Santoso dkk (2018) menyatakan secara simultan kepemilikan manajerial, kepemilikan institusional, dewan

komisaris, komite audit, profitabilitas, likuiditas dan ukuran perusahaan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan properti dan real estate yang terdaftar di BEI tahun 2012-2016. Inflasi adalah kecenderungan total produk meningkat. Tingkat inflasi yang tinggi biasanya akibat dari kondisi ekonomi negara yang sedang tidak stabil. Dimana saat kondisi ekonomi mengalami permintaan atas produk melebihi kapasitas penawaran produknya, sehingga harga-harga cenderung mengalami kenaikan. Saat harga jual produk mengalami kenaikan akan berdampak pada menurunnya daya beli konsumen yang berujung pada penurunan penjualan dan penurunan laba yang diterima oleh perusahaan. Oleh karena itu, inflasi dapat menyebabkan perusahaan mengalami *financial distress* (Pujianty dan Khairunnisa, 2021).

Menurut Irwandi dan Rahayu (2019) inflasi adalah naiknya harga-harga komoditi secara umum yang disebabkan oleh tidak sinkronnya antara program sistem pengadaan komoditi (produksi, penentuan harga, pencetakan uang dan lain sebagainya) dengan tingkat pendapatan yang dimiliki oleh masyarakat. Inflasi mengakibatkan barang menjadi semakin banyak karena daya beli masyarakat yang menurun. Inflasi dapat memengaruhi kondisi keuangan perusahaan karena terjadinya kenaikan harga-harga komoditi secara umum. Hal tersebut dapat mengakibatkan peningkatan beban perusahaan misalnya biaya pembelian bahan baku yang juga akan meningkatkan harga jual produk diakhir. Peningkatan harga jual produk dapat menurunkan daya beli konsumen yang berujung pada penurunan penjualan. Penurunan penjualan yang diikuti dengan peningkatan beban perusahaan dapat mengancam kelangsungan hidup perusahaan.

Menurut penelitian Pujianty dan Khairunnisa (2021) secara simultan variabel likuiditas, profitabilitas, inflasi dan nilai tukar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *financial distress* yang diprosikan oleh model Altman Z-score, dengan kemampuan variabel independen menjelaskan variabel dependen sebesar 37,52%. Sedangkan penelitian Wafi dkk (2021) menyatakan Hasil uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh harga minyak dunia (x_4) terhadap *Financial Distress* adalah $0,59 > 0,05$ dan nilai t hitung $2.004 > 0,05$, yang artinya Inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress* pada perusahaan manufaktur.

Ada empat perbedaan penelitian ini dengan penelitian Munawar dkk (2018). Pertama, variabel independen yang digunakan pada penelitiannya berfokus pada *Good Corporate Governance* sedangkan pada penelitian ini menambah variabel independen lain yaitu inflasi.

Kedua, subjek yang digunakan pada penelitian sebelumnya adalah perusahaan Tekstil & Garmen yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia, dan untuk penelitian yang saya gunakan adalah perusahaan yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia, karena perusahaan *transportation & logistic* Indonesia termasuk sektor yang sangat besar dan saat ini sedang mengalami penurunan dikarenakan covid-19.

Ketiga, tahun yang digunakan pada penelitian sebelumnya adalah tahun 2012-2016 saja, sedangkan penelitian kali ini tahun yang digunakan mulai dari tahun 2018-2021.

Keempat, Penelitian sebelumnya menggunakan proksi *springate s-score* untuk indikator financial distress. Sedangkan penelitian kali ini menggunakan indikator Altman Z''-Score.

Berdasarkan latar belakang fenomena penelitian peneliti terdahulu dan hubungan antar variabel di atas serta adanya perbedaan dengan penelitian sebelumnya, maka peneliti ingin mengkaji lebih jauh terkait faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya *financial distress* pada perusahaan *transportation & logistic* yang terdaftar di bursa efek Indonesia dalam sebuah penelitian dengan judul : Pengaruh *Good Corporate Governance* dan Inflasi Terhadap *Financial Distress* (Studi Empiri Pada Perusahaan *Transportation & Logistic* Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2020)

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka dapat dituliskan perumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah *Good Corporate Governance* dan Inflasi berpengaruh secara simultan terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021?
2. Apakah kepemilikan manajerial berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021?

3. Apakah kepemilikan institusional berpengaruh terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021?
4. Apakah Komite Audit berpengaruh terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021?
5. Apakah komisaris independen berpengaruh terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021?
6. Apakah Inflasi berpengaruh terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021?

Tujuan Penelitian

Bertolak pada latar belakang permasalahan di atas maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk memberikan bukti empiris pengaruh *Good Corporate Governance* dan Inflasi secara simultan terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021.
2. Untuk memberikan bukti empiris pengaruh Kepemilikan Manajerial terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021.
3. Untuk memberikan bukti empiris pengaruh Kepemilikan Institusional terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021.
4. Untuk memberikan bukti empiris pengaruh Komite Audit terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021.
5. Untuk memberikan bukti empiris pengaruh Komisaris Independen terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021.

6. Untuk memberikan bukti empiris pengaruh Inflasi terhadap Financial Distress pada Perusahaan *Transportation & Logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2021.

Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan Diharapkan dapat memberi pemahaman tentang tata kelola perusahaan yang baik agar dapat diterapkan dengan tujuan untuk mendeteksi, meminimalisir hingga menghilangkan *financial distress* di perusahaan.
2. Bagi Investor Diharapkan dapat menjadi salah satu bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan investasi pada perusahaan *Trasnportation & Logistic*.
3. Bagi Peneliti Diharapkan dapat menambah wawasan mengenai mekanisme *Good Corporate Governance* dan Inflasi serta keterkaitannya dengan *financial distress* dan dapat menjadi referensi tambahan pada penelitian selanjutnya.
4. Bagi Masyarakat Umum Diharapkan dapat menjadi bahan bacaan ilmiah yang akan memberikan wawasan serta pengetahuan secara logis dan sistematis.