

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan alat yang digunakan untuk memindahkan manusia maupun barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada beberapa jenis transportasi sesuai dengan jalur yang dapat ditempuhnya, yaitu transportasi darat, transportasi air, dan transportasi udara. Pada penelitian ini, peneliti akan meneliti pada transportasi jalur udara. Industri penerbangan merupakan perusahaan transportasi yang dibutuhkan oleh sebagian masyarakat untuk bepergian melalui jalur udara. Perkembangan industri penerbangan di Indonesia sendiri memiliki pertumbuhan yang sangat pesat terlihat dari banyaknya maskapai penerbangan yang melayani rute penerbangan baik internasional maupun nasional. Perkembangan jasa pelayanan maskapai penerbangan dari tahun ke tahun semakin menjadi perhatian masyarakat luas. Hal itu dapat dilihat dari ketatnya persaingan pelayanan, harga dan promosi yang ditawarkan berbagai maskapai penerbangan untuk meningkatkan daya tariknya.

Pada era globalisasi seperti saat ini, perkembangan perekonomian dan perdagangan dunia sangat dinamis, hal tersebut menyebabkan persaingan perekonomian antar kompetitor semakin meningkat. Sejalan dengan banyaknya maskapai penerbangan di Indonesia, persaingan untuk mendapatkan calon penumpang semakin tinggi. Ketatnya persaingan bisnis industri penerbangan ini, tak hanya demi meraih laba atau pendapatan yang tinggi perusahaan pun berupaya

untuk mempertahankan eksistensinya, hal tersebut memicu perusahaan untuk menjadi lebih kreatif dan inovatif untuk menciptakan strategi bisnis yang kompetitif agar dapat bersaing dan bertahan lama dalam dunia bisnis. Akan tetapi kondisi ekonomi yang tidak dapat diprediksi menyebabkan persaingan perusahaan yang tidak dapat dihindari mengakibatkan pengeluaran semakin besar, hal tersebut tentu saja dapat mempengaruhi kinerja perusahaan. Apabila perusahaan tidak mampu bertahan pada kondisi tersebut maka kemungkinan akan mengakibatkan kerugian, yang pada akhirnya bisa membuat suatu perusahaan mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*).

Kesulitan keuangan (*Financial distress*) Menurut Fahmi Hernadianto, Yusmaniarti dan Fratnesi (2020) financial distress dimulai dari ketidakmampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas dan juga termasuk kewajiban yang bersifat solvabilitas. Kondisi keuangan yang sedang krisis merupakan hal yang tidak diharapkan oleh setiap perusahaan, dikarenakan krisis keuangan ini dapat memicu kegagalan atau munculnya hasil yang tidak diharapkan serta dapat mengganggu operasional perusahaan tersebut. *Financial distress* sendiri terjadi sebelum perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan, dimana apabila suatu perusahaan terus menerus mengalami kesulitan keuangan maka akan menyebabkan perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan. Dengan kata lain perusahaan yang terus menerus mengalami kerugian yang besar akan mengalami kebangkrutan. Perusahaan yang tidak mampu bersaing dalam mempertahankan kinerjanya, perlahan akan tersingkirkan dari lingkungan industri dan akan mengalami

kebangkrutan. Kebangkrutan merupakan kondisi dimana perusahaan sudah tidak mampu lagi untuk memenuhi kewajibannya (Utang), dan sudah tidak ada harapan untuk beroperasi kembali.

Financial distress tidak mengenal apakah itu perusahaan besar maupun perusahaan kecil, semua perusahaan dapat mengalami *financial distress* apabila tidak mampu untuk mengatasi krisis keuangan yang dialaminya. Ketika suatu perusahaan mengalami kesulitan keuangan, maka akan menjadi pertimbangan bagi investor dan kreditur yang akan menanamkan modalnya. Dengan demikian, perusahaan harus mampu menunjukkan kinerja perusahaan yang baik untuk dapat menarik investor (Dirman, 2020). Maka dari itu setiap perusahaan harus paham betul mengenai cara mencegah terjadinya *financial distress* tersebut, agar perusahaan dapat mempersiapkan diri dan mengetahui tindakan-tindakan untuk mengantisipasi sedini mungkin kondisi yang mengarah kepada kebangkrutan dan menghindari kerugian yang tinggi.

Pada Tahun 2019 Emiten perusahaan penerbangan Air Asia mengalami hal yang tidak begitu baik. Selama 4 tahun terakhir Air Asia mencatatkan kerugian hingga Rp. 907,29 miliar, hampir dua kali lipat dari tahun 2017. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan Air Asia belum pernah mendapatkan keuntungan (www.cnbcindonesia.com). Emiten yang dilakukan tidak berjalan dengan baik, akibatnya leverage perusahaan tidak berjalan dengan semestinya.

Pada tahun 2020 terjadi fenomena perang dagang antara Amerika Serikat dengan China yang masih berlanjut. Ketegangan perdagangan internasional yang meningkat bisa mengacaukan industri penerbangan dan perekonomian global.

Kelanjutan perang dagang tersebut, diakibatkan karena pihak China tidak memenuhi kesepakatan fase 1 untuk membeli barang dari AS, akibatnya pihak AS dapat menaikkan tarif tambahan. Perang dagang antara AS dan China telah mempengaruhi ekonomi global dan membuat beberapa maskapai dunia harus berpikir keras untuk menjaga pendapatan perusahaan. Dampak yang terjadi di Indonesia adalah menurunnya ekspor total melalui penerbangan dan laut yang ditujukan untuk pasar AS melalui China menurun US\$330 juta. Sebaliknya, pengenaan tarif 25% oleh China pada AS menyebabkan penurunan ekspor AS sebesar US\$17 miliar (unair.ac.id). Direktur Jenderal di Asosiasi Transportasi Udara Internasional (*International Air Transport Association/ IATA*) Alexandre de Juniac mengatakan: "Segala tindakan yang mengurangi perdagangan dan kemungkinan menyebabkan pembatasan perjalanan penumpang adalah kabar buruk" (www.cnbcindonesia.com).

Pada tahun 2020 terjadi suatu fenomena yang mengakibatkan penurunan perekonomian dunia, yaitu terjadinya fenomena pandemi virus Covid-19. Masa pandemi Covid-19 ini mengakibatkan banyak perusahaan di seluruh dunia mengalami kesulitan keuangan, salah satu industri penerbangan di Indonesia. Diketahui bahwa industri penerbangan menempati posisi kedua sebagai sektor yang paling parah terkena dampak pandemi Covid-19, yaitu mengalami kerugian mencapai US\$812 juta per November 2020 (www.idxchannel.com). Penyebab terjadinya kerugian pada industri keuangan yakni karena pemberlakuan pembatasan sosial (*lockdown*) yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dan di seluruh dunia. Sehingga karena banyaknya penutupan akses keberangkatan

domestik maupun internasional yang berlangsung untuk waktu yang cukup lama, menyebabkan banyak maskapai penerbangan mengalami penurunan pendapatan dan mengalami kerugian yang sangat besar. Besarnya kerugian yang dialami oleh maskapai penerbangan tentu saja memicu terjadinya kesulitan keuangan, seperti diketahui penurunan pendapatan industri penerbangan pada tahun 2020 adalah yang paling parah selama beberapa tahun terakhir.

Pada tahun 2021 dengan kelanjutan pandemi COVID-19 yang masih berlangsung Sriwijaya Air meminta beberapa pegawainya yang dirumahkan untuk mengundurkan diri dengan imbalan gaji 1 - 3 bulan gaji sebagai kepastian bagi para pegawai karena maskapai penerbangan mengalami penurunan *liquidity* dikarenakan pandemi COVID -19. Operasional perusahaan yang terus menurun adalah salah satu faktor kebijakan itu terjadi, sehingga pembayaran hutang yang terhambat atau tidak sesuai kesepakatan dan hutang yang terus bertambah tanpa adanya operasional penerbangan membuat laporan keuangan tidak sehat (<https://money.kompas.com>).

Pada tahun 2021 terjadi fenomena yang dialami oleh maskapai penerbangan Garuda Indonesia Group. Garuda Indonesia Group mengalami kondisi keuangan yang tidak baik. Pembekakan utang sampai Rp. 70 triliun merupakan utang yang berasal dari beban sewa pesawat (*leasing*) yang pada tahun sebelumnya disajikan secara tidak tepat dalam laporan keuangannya. Utang yang disebabkan kesalahan manajemen yang dilakukan secara bertahun-tahun berupa kesepakatan penyewaan pesawat dengan nilai yang berada diatas rata-rata pasar. Pengoperasian armada yang kurang tepat sebagai salah satu inefisiensi yang diketahui bahwa

pengoperasian armada dengan nilai di atas pasar dilakukan melalui proses yang memiliki unsur korupsi yang dilakukan oleh manajemen sebelumnya (djkn.kemenkeu.go.id). Hal tersebut membuat Garuda Indonesia Group mengalami utang yang membengkak dan masalah keuangan pun menjadi tidak sehat.

Untuk menghindari terjadinya kesulitan keuangan, maka dari itu perlu diketahui faktor-faktor apa saja yang dapat menyebabkan terjadinya *financial distress*. Diketahui bahwa faktor-faktor yang diduga dapat menyebabkan terjadinya *financial distress* yaitu perusahaan yang dikategorikan tidak sehat dengan kinerja yang menurun yang menyebabkan permasalahan keuangan (Nadia Fathurrahmi L, Intan Diane B, 2021). Maka dari itulah peneliti mengambil faktor *real interest rate*, *liquidity ratio* dan *leverage ratio* yang diduga dapat mempengaruhi *financial distress*.

Faktor pertama yang diduga dapat mempengaruhi *financial distress* yaitu *Real Interest Rate* (suku bunga riil) merupakan salah satu variabel makro ekonomi. Suku bunga atau dikenal dengan *BI Rate*, menurut Bank Indonesia *BI Rate* adalah Suku bunga referensi kebijakan moneter dan ditetapkan dalam Rapat Dewan Gubernur setiap bulannya. Suku bunga memiliki fungsi pada suatu perekonomian, yaitu sebagai alat kontrol pemerintah terhadap dana langsung atau investasi pada sektor-sektor ekonomi (Wafi, dkk., 2021). Terdapat 2 (dua) jenis suku bunga, yaitu suku bunga nominal dan suku bunga riil. Pada penelitian ini peneliti memakai tingkat suku bunga riil. Suku bunga riil merupakan konsep yang mengukur tingkat suku bunga dikurangi dengan tingkat inflasi (Wafi, dkk., 2021).

Mayoritas maskapai penerbangan memiliki pesawat dalam bentuk sewa atau membeli dengan menggunakan pinjaman dengan suku bunga yang besar (Black, 2020). Tingkat suku bunga ini berpengaruh pada perhitungan bunga, semakin tinggi tingkat suku bunga maka semakin tinggi pula tingkat bunga bagi perusahaan. Apabila tingkat bunga perusahaan tinggi maka akan berdampak langsung pada perolehan laba perusahaan, yaitu semakin tinggi tingkat bunga maka perolehan laba akan menurun begitupun sebaliknya apabila tingkat bunga rendah maka perolehan laba akan meningkat. Apabila perusahaan terus menerus memperoleh tingkat bunga yang tinggi yang menyebabkan penurunan tingkat laba yang artinya dapat memicu kerugian dan hal tersebut dapat membuat perusahaan mengalami *financial distress*.

Faktor kedua yang diduga dapat mempengaruhi *financial distress* yaitu *liquidity* (likuiditas). *Liquidity* (likuiditas) merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek (Kasmir, 2019:129). Apabila perusahaan tidak mampu untuk memenuhi kewajibannya, maka kewajiban (utang) akan semakin banyak dan hal tersebut dapat menyebabkan perusahaan kesulitan keuangan. Apabila suatu perusahaan mampu memenuhi kewajibannya, dapat dikatakan perusahaan tersebut dalam keadaan likuid artinya perusahaan mempunyai sejumlah aset lancar yang tersedia untuk membayar utang jangka pendeknya. Begitupun sebaliknya, apabila perusahaan tidak mampu memenuhi kewajibannya, dapat dikatakan perusahaan tersebut dalam keadaan lilikuid.

Pada penelitian ini peneliti memakai *Current Ratio* (rasio lancar) untuk mengukur tingkat *liquidity* perusahaan. *Current Ratio* (rasio lancar) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan (Kasmir, 2019:13). Perhitungan rasio lancar dapat dilakukan dengan membagi total aset lancar dengan total utang lancar perusahaan (Septiani, 2019).

Faktor ketiga yang diduga dapat mempengaruhi *financial distress* yaitu *Leverage*. *Leverage* atau solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang (Kasmir, 2019:151). Maksudnya ialah seberapa besar beban utang yang ditanggung oleh perusahaan dibandingkan dengan aktivasnya. Besar kecilnya rasio *leverage* tergantung dari pinjaman yang dimiliki perusahaan, disamping aktiva yang dimilikinya (ekuitas). Perusahaan yang memiliki rasio *leverage* yang tinggi dapat menimbulkan risiko kerugian yang tinggi apabila perusahaan tidak mengimbangnya dengan ketersediaan dana dan aset perusahaan yang memadai untuk melunasi hutangnya, akan tetapi juga ada kesempatan mendapatkan laba yang besar. Sebaliknya, apabila perusahaan yang memiliki rasio *leverage* yang rendah tentu mempunyai risiko kerugian yang kecil, terutama saat perekonomian sedang menurun. Oleh sebab itu, manajemen keuangan perusahaan perlu mengelola rasio *leverage* dengan baik agar mampu menyeimbangkan pengembalian yang tinggi dengan tingkat risiko yang dihadapi.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan *Debt to Asset Ratio* (DAR) untuk menghitung tingkat *leverage* perusahaan. *Debt to Asset Ratio* (*Debt Ratio*) merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total hutang dengan total aktiva. *Debt Ratio* digunakan untuk melihat seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. Perhitungan *Debt to Asset Ratio* dapat dilakukan dengan membagi total utang dengan total assets.

Penelitian ini merupakan replikasi dari penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Angela Dirman (2020) yang berjudul “*Financial Distress: The Impact Of Profitability, Liquidity, Leverage, Firm Size, And Free Cash Flow*”. Adapun perbedaan hasil penelitian terdahulu dengan penelitian penulis adalah pada tahun penelitian dimana peneliti terdahulu melakukan penelitian pada tahun 2016-2018 sedangkan penulis melakukan penelitian pada periode 2016-2020. Perbedaan lainnya terdapat pada indikator yang digunakan untuk mengukur variabel *Financial distress* dimana peneliti terdahulu menggunakan *profitability*, *firm size* dan *cash flow* sedangkan penulis menggunakan *real interest rate*.

Berdasarkan pada latar belakang, dan perbedaan hasil penelitian terdahulu, peneliti melakukan penelitian mengenai kesulitan keuangan atau *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia, mengingat semua perusahaan mengharapkan tidak mengalami kebangkrutan. Maka dari itu peneliti tertarik membuat sebuah penelitian yang berjudul “**Pengaruh *Real Interest Rate*, *Liquidity Ratio*, Dan *Leverage Ratio* Terhadap *Financial distress* (Studi Empiris Pada Industri Penerbangan di Indonesia Yang Terdaftar di BEI Periode 2016-2020)**”.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan uraian penelitian ini dapat diuraikan masalah yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana *real interest real* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
2. Bagaimana *liquidity ratio* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
3. Bagaimana *leverage ratio* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
4. Bagaimana *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
5. Seberapa besar pengaruh *real interest real* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
6. Seberapa besar pengaruh *liquidity ratio* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
7. Seberapa besar pengaruh *leverage ratio* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
8. Seberapa besar pengaruh *real interest real* , *liquidity ratio*, dan *leverage ratio* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.

1.3 Tujuan Penelitian

Sehubung dengan latar belakang dan rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai oleh peneliti adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui *real interest rate* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
2. Untuk mengetahui *liquidity ratio* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
3. Untuk mengetahui *leverage ratio* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
4. Untuk mengetahui *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
5. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *real interest rate* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
6. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *liquidity ratio* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
7. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *leverage ratio* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.
8. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *real interest rate*, *liquidity ratio*, dan *leverage ratio* terhadap *financial distress* pada industri penerbangan di Indonesia periode 2016-2020.

1.4 Kegunaan Penelitian

Dengan adanya penelitian ini, peneliti berharap bisa memberikan kontribusi kepada pihak yang berkepentingan. Penelitian ini mempunyai dua manfaat, yaitu kegunaan teoritis dan kegunaan praktis.

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan kontribusi teori berupa bukti empiris dalam bidang keuangan, mengenai pengaruh *real interest rate*, *liquidity*, dan *leverage* terhadap *financial distress*. Hasil penelitian ini juga diharapkan memberikan informasi, referensi dan wawasan di bidang lingkungan akademis bagi pengembang ilmu pengetahuan.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Secara praktis, penelitian ini bisa berguna bagi beberapa pihak, diantaranya:

1. Bagi Penulis

- a) Untuk memenuhi syarat dalam menempuh ujian sidang untuk gelar sarjana (S1) pada Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pasundan.
- b) Hasil penelitian dapat mengasah kemampuan teknis analisis yang didapatkan selama perkuliahan dalam melakukan pendekatan terhadap suatu masalah, sehingga dapat memberikan wawasan yang luas terhadap suatu masalah yang sedang diteliti.

2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan memberikan informasi mengenai faktor-faktor yang diduga dapat memberikan dampak terjadinya *financial distress* yaitu

seperti faktor *real interest rate*, *liquidity* dan *leverage*, sehingga perusahaan dapat mengantisipasi agar tidak terjadi kesulitan keuangan.

3. Bagi Pihak Lain

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi dan gambaran terkait *financial distress*, serta dapat digunakan sebagai bahan penelitian bagi peneliti selanjutnya. Serta bagi penulis yang

1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti melakukan penelitian pada perusahaan penerbangan di Indonesia yang terdaftar di BEI periode 2016-2020. Waktu yang diperlukan dalam penelitian ini dimulai dari bulan November 2021 sampai dengan selesai.

