

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 8 tahun 1995 tentang pasar modal, menyatakan bahwa pasar modal adalah kegiatan yang bersangkutan dengan penawaran umum dan perdagangan efek, perusahaan publik yang berkaitan dengan efek yang diterbitkannya, serta lembaga dan profesi yang berkaitan dengan efek. Efek disini mencakup surat-surat berharga, saham, obligasi, surat pengakuan utang, reksadana dan produk derivatif lainnya. Perkembangan pasar modal yang begitu pesat mengakibatkan munculnya kebutuhan akan suatu informasi mengenai perkembangan bursa di Indonesia. Kemudian, seiring berjalannya waktu dibuatlah sebuah wadah yang bernama Bursa Efek Indonesia.

Bursa Efek Indonesia atau yang lebih dikenal dengan nama BEI dulunya merupakan penggabungan dari dua pasar modal yang ada, yaitu Bursa Efek Surabaya (BES) dan Bursa Efek Jakarta (BEJ). Hal tersebut dilakukan oleh pemerintah agar terciptanya efektivitas operasional dan transaksi, yang pada awalnya Bursa Efek Surabaya sebagai pasar obligasi dan Bursa Efek Jakarta sebagai pasar derivatif. Bursa Efek Indonesia mulai beroperasi secara efektif pada tanggal 1 Desember 2007 (www.idx.co.id). Saat ini, Bursa Efek Indonesia sudah memiliki 9 sektor yang tercatat yaitu Agrikultur, Perdagangan dan Jasa, Industri Dasar, Industri Barang Konsumsi, Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi, Pertambangan, Manufaktur, Properti dan Keuangan. Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi merupakan salah satu sektor yang terdaftar di BEI yang memiliki sejumlah 72 perusahaan tercatat hingga saat ini.

Objek penelitian yang digunakan oleh peneliti yaitu sub sektor transportasi. Sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI) memiliki lima sub sektor yaitu sub sektor energi, sub sektor transportasi, sub sektor telekomunikasi, sub sektor jalan tol, bandara dan pelabuhan dan sub sektor konstruksi non bangunan.

Berdasarkan data pada awal tahun 2019, di dalam website resmi Bursa Efek Indonesia terdapat sebanyak 72 perusahaan yang *listed* pada sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi.

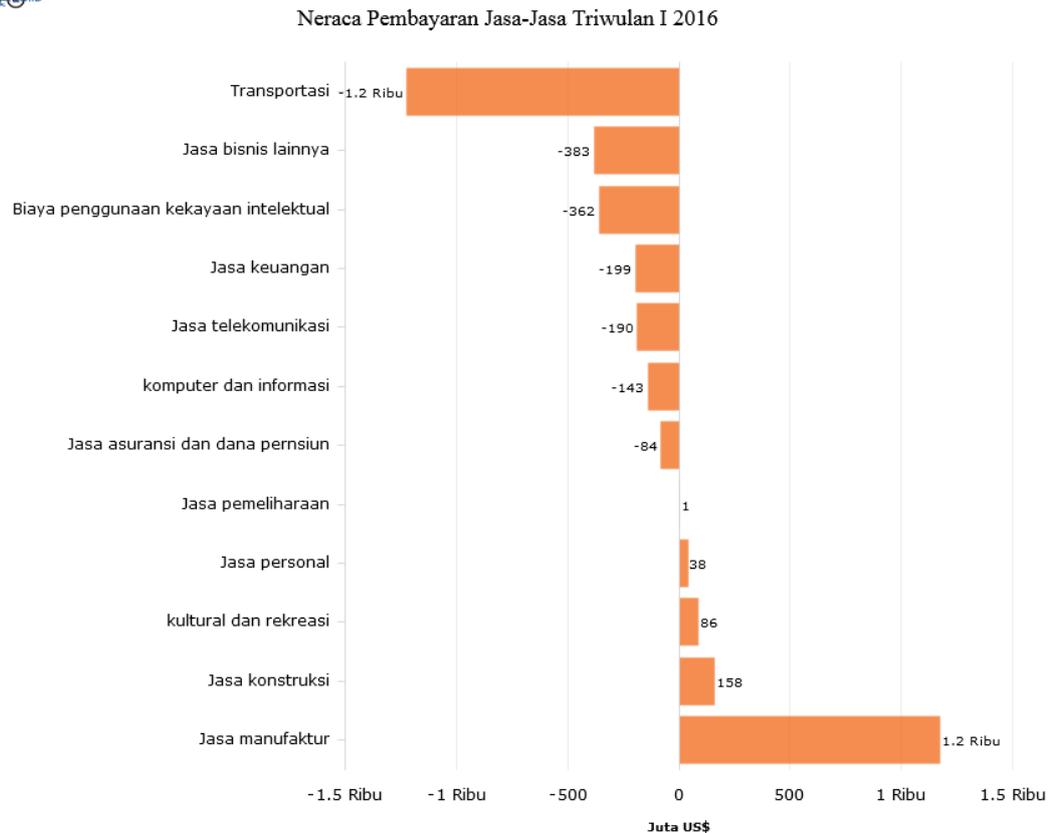
Tabel 1. 1

Daftar Perusahaan Sub Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi

No	Sub Sektor	Jumlah Perusahaan
1	Transportasi	43
2	Telekomunikasi	8
3	Energi	7
4	Konstruksi Non Bangunan	10
5	Jalan Tol, Pelabuhan, Bandara & Sejenisnya	4
TOTAL		72

Sumber: *www.idx.co.id (2019)*

Sub sektor transportasi merupakan salah satu sub sektor dari sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI). Transportasi merupakan unsur yang sangat penting di dalam suatu negara. Transportasi sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional dan juga merupakan salah satu faktor yang berperan penting dalam perkembangan ekonomi di Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pembangunan sektor transportasi dirancang untuk tiga tujuan yaitu mendukung gerak perekonomian, stabilitas nasional dan mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah dengan memperluas jangkauan arus distribusi barang dan jasa keseluruh pelosok nusantara. Tanpa adanya transportasi, perkembangan dan pembangunan nasional suatu negara tidak akan mendapatkan hasil yang optimal. Mengingat begitu pentingnya sub sektor satu ini terhadap perkembangan perekonomian di suatu negara. Badan Pusat Statistik menyebutkan bahwa sepanjang tahun 2018 sebanyak 4,2 juta orang menggunakan transportasi kereta api dan pada tahun 2017 sebanyak 90 juta orang lebih melakukan pemberangkatan dengan transportasi udara dan dengan menggunakan berbagai maskapai (www.bps.go.id).



Gambar 1. 1

Neraca Pembayaran Jasa

Data dari gambar 1.1 menunjukkan neraca pembayaran jasa dari berbagai sektor di Indonesia pada triwulan I tahun 2016. Sektor transportasi menjadi penyumbang defisit terbesar pada neraca pembayaran jasa sepanjang triwulan I 2016 mengalahkan sektor-sektor yang ada. Dalam tiga bulan pertama 2016, transportasi menyumbang defisit US\$ 1,23 miliar atau 108% dari total defisit neraca jasa, yakni US\$ 1,13 miliar. Impor barang yang banyak menggunakan kapal berbendera asing membuat impor jasa transportasi barang mencatat defisit lebih dari US\$ 1 miliar. Defisit jasa transportasi barang disebabkan oleh ekspor hanya sebesar US\$ 408 juta, sementara impor US\$ 1,5 miliar (katadata.co.id).

1.2. Latar Belakang Penelitian

Mendapatkan keuntungan atau laba yang maksimal merupakan tujuan utama dari semua perusahaan tidak terkecuali perusahaan transportasi. Laba merupakan indikator untuk mengukur kinerja atas pertanggungjawaban manajemen dalam mencapai tujuan operasi yang telah ditetapkan. Tujuan lain yaitu berusaha untuk membuat perusahaan selama mungkin beroperasi melakukan proyek, komitmen dan aktivitasnya dan menghindari kebangkrutan perusahaan. Untuk merealisasikan hal tersebut, sangat penting bagi perusahaan untuk menentukan strategi yang tepat untuk mencapai tujuannya. Setiap perusahaan memiliki cara yang berbeda untuk mencapai tujuannya, tergantung perspektif manajemen dalam mengambil sebuah keputusan.

Kondisi perekonomian Indonesia yang masih belum stabil menjadi salah satu faktor dari banyaknya perusahaan yang mengalami kerugian ataupun kebangkrutan. Hal ini tentunya tidak diinginkan oleh perusahaan manapun yang ada. Fenomena yang diangkat yaitu mengenai defisit kinerja jasa transportasi. Dimana kinerja jasa transportasi masih menjadi komponen penyumbang defisit terbesar pada neraca jasa. Sepanjang 2018, defisit jasa transportasi melebar menjadi USD 8,84 miliar, naik 28,9% dibandingkan dengan defisit tahun sebelumnya yang sebesar USD 6,86 miliar. Seluruh komponen dalam jasa transportasi mencetak kenaikan defisit, yakni transportasi penumpang, barang, maupun transportasi lainnya. Defisit pada transportasi penumpang naik 23,4% dibandingkan tahun sebelumnya menjadi sebesar USD 1,37 miliar (www.nasional.kontan.co.id). Terjadinya defisit terhadap jumlah pendapatan perusahaan sub sektor transportasi ini merupakan suatu hal yang mengkhawatirkan, karena seperti yang kita tahu bahwa sub sektor transportasi merupakan salah satu faktor utama dalam pembangunan sektor-sektor lainnya dalam pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Jika hal ini terjadi terus menerus, maka bukan tidak mungkin perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang ada akan mengalami *financial distress* yang berujung pada kebangkrutan. Penulis telah menghitung tingkat *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang *listed* di Bursa Efek Indonesia sepanjang tahun 2013-2017.

Hasilnya, terdapat sebanyak 63% perusahaan yang terindikasi mengalami *financial distress*. Perusahaan yang terindikasi mengalami *financial distress* memiliki risiko kesulitan dalam melakukan kegiatan operasionalnya dan juga kesulitan dalam membayar kewajibannya kepada kreditur.

Plat dan Plat dalam Fathonah (2016) mendefinisikan *financial distress* sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan. Kebangkrutan perusahaan diawali dengan terjadinya kondisi *financial distress*, hal ini terjadi karena perusahaan sedang mengalami krisis keuangan. Dengan terjadinya krisis ini perusahaan mengalami penurunan dana untuk menjalankan kegiatan operasionalnya dan hal ini dapat disebabkan oleh penurunan pendapatan dari hasil penjualan atau operasi yang dilakukan oleh perusahaan. *Financial distress* terjadi karena laba atau penghasilan yang didapat oleh perusahaan tidak sebanding dengan kewajiban-kewajiban yang harus dibayar.

Menurut Hapsari (2012) untuk menghindari munculnya *financial distress* pada perusahaan, perlu adanya suatu sistem yang dapat memberikan peringatan dini akan adanya masalah keuangan yang mengancam perusahaan. Untuk mengatasi *financial distress*, perusahaan harus segera melakukan tindakan korektif seperti evaluasi strategi atau melakukan tindakan yang akan menghindarkan perusahaan dari *financial distress*. Salah satu cara untuk mendeteksi perusahaan dari kesulitan keuangan adalah dengan menggunakan model perhitungan. Terdapat beberapa model perhitungan untuk memprediksi *financial distress*, salah satunya yaitu model *Springate S-score*. Model *Springate* merupakan model prediksi terbaik dibandingkan model Grover dan Zmijewski, karena mempunyai komponen lebih banyak dari kedua model lainnya dan model *Springate* mempunyai komponen *EBIT To Current Liabilities* yaitu seberapa besar kemampuan laba dalam membayar hutang perusahaan. Komponen ini adalah komponen yang sangat penting untuk melihat kesulitan keuangan, karena kesulitan keuangan salah satunya terjadi karena hutang yang tidak tercakup oleh perusahaan. Jika nilai *Springate* lebih besar dari sama dengan 0,862 maka perusahaan masuk dalam kategori perusahaan sehat dan jika nilai *Springate* lebih kecil dari 0,862 maka

perusahaan masuk ke dalam kategori perusahaan tidak sehat atau berpotensi sebagai perusahaan bangkrut (Permana, Ahmar, & Djadang, 2017). Kemudian, di dalam penelitian lain menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara model altmant, springate, zmijewski, dan grover, dalam memprediksi *financial distress*, dan model dengan tingkat akurasi tertinggi adalah model Springate dengan tingkat akurasi sebesar 83.33% (Mulyani, Luh, Erni, & Wahyuni, 2019).

- $S \geq 0,862$ = Perusahaan sehat
- $S < 0,862$ = Perusahaan tidak sehat

Tabel 1. 2

Tingkat *Financial Distress* Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi di BEI Tahun 2013-2017

Kategori	2013	2014	2015	2016	2017	Total	Persentase (%)
$S \geq 0,862$	1	2	3	5	2	14	37%
$S < 0,862$	6	5	4	2	5	21	63%
TOTAL						35	100%

Sumber: Data yang telah diolah penulis (2019)

Berdasarkan data tabel 1.2 yang menjelaskan tingkat *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI pada periode 2013-2017 dengan menggunakan model springate, terdapat sebanyak 63% perusahaan yang terindikasi *financial distress* selama tahun 2013 hingga 2017. Hal ini menunjukkan bahwa masih tingginya tingkat perusahaan yang mengalami kesulitan keuangan di Indonesia.

Financial distress dapat dipengaruhi oleh beberapa hal, salah satunya yaitu oleh mekanisme *Good Corporate Governance* (GCG). Mekanisme *Good Corporate Governance* yang kurang baik menjadi salah satu faktor yang menyebabkan perusahaan mengalami kesulitan keuangan. *Good corporate governance* yang baik dapat memberikan rangsangan bagi dewan direksi dan manajemen untuk mencapai tujuan yang merupakan kepentingan perusahaan dan pemegang saham harus memfasilitasi pengawasan yang efektif sehingga mendorong perusahaan menggunakan sumber daya yang lebih efisien lagi (Andypratama, 2013). Menurut Situmorang (2016) mekanisme *good corporate*

governance yang baik penting dalam meningkatkan kinerja keuangan perusahaan sehingga perusahaan dapat menghindari permasalahan keuangan. Buruknya penerapan GCG merupakan salah satu penyebab perusahaan mengalami *financial distress*.

Terdapat beberapa elemen dalam pembentukan *Good Corporate Governance* yang dapat memengaruhi *financial distress*. Menurut Munawar, Firli & Iradianty (2018) elemen *good corporate governance* yang dapat memengaruhi *financial distress* terdiri atas kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit. Elemen *good corporate governance* yang memengaruhi tingkat *financial distress* perusahaan terdiri atas dewan direksi, komisaris independen, kepemilikan manajerial dan kepemilikan institusional (Hanafi & Breliastiti, 2016) Mekanisme *good corporate governance* yang digunakan dalam penelitian ini adalah kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit.

Faktor pertama yang dapat memengaruhi tingkat *financial distress* suatu perusahaan adalah kepemilikan institusional. Kepemilikan institusional merupakan persentase saham yang dimiliki oleh institusi dari keseluruhan saham perusahaan yang beredar (Muharam, 2012). Menurut Fathonah (2016) menyimpulkan bahwa kepemilikan institusional memiliki koefisien negatif yang artinya berpengaruh secara negatif terhadap *financial distress* tetapi tidak signifikan dan semakin tinggi kepemilikan institusional maka semakin kuat kontrol eksternal terhadap perusahaan dan hal ini dapat mengurangi biaya keagenan. Selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Helena & Saifi (2018) yang menyatakan bahwa kepemilikan institusional memiliki pengaruh yang signifikan dengan arah hubungan negatif terhadap *financial distress*. Hal ini menunjukkan bahwa semakin besar kepemilikan institusional dalam suatu perusahaan, maka akan memperkecil perusahaan tersebut mengalami *financial distress*. Berbanding terbalik dengan penelitian Ananto, Mustika & Handayani (2017) yang menyatakan bahwa kepemilikan institusional tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*, karena dana yang diperoleh baik dengan

investor biasa maupun sebuah institusi akan sama saja bagi perusahaan, karena akan tetap digunakan untuk kegiatan operasional perusahaan tanpa melihat dari mana dana tersebut berasal. Selaras dengan penelitian sebelumnya, Ratna Wardhani (2007) juga menyatakan bahwa kepemilikan institusional perusahaan tidak berpengaruh terhadap *financial distress*, kondisi keuangan perusahaan lebih ditentukan oleh keputusan yang diambil oleh pengelola yaitu direksi dan komisaris. Dalam penelitian ini, kepemilikan institusional diukur dengan membagi jumlah saham yang dimiliki oleh institusi dibagi dengan jumlah saham yang beredar (Kusumaningtyas, 2015).

Tabel 1.3

Perbedaan Jumlah Kepemilikan Institusional dengan *Financial Distress* Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi di BEI Tahun 2013-2017

Tahun	PT Mitra International Resources Tbk		PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk		PT Express Transindo Utama Tbk	
	Kep. Inst	<i>Financial Distress</i>	Kep. Inst	<i>Financial Distress</i>	Kep. Inst	<i>Financial Distress</i>
2013	27,30%	0,184	0%	0,654	51%	0,574
2014	25,82%	0,598	13,94%	0,652	51%	0,601
2015	23,39%	0,728	16,82%	0,591	51%	0,791
2016	23,39%	0,860	25,45%	1,092	51%	1,109
2017	23,39%	0,781	25,45%	0,195	51%	0,781

Sumber: Data yang diolah penulis (2019)

Dari data tabel 1.3, terdapat fenomena yang terjadi. Pada PT Mitra International Resources Tbk ketika nilai kepemilikan institusional menurun di tahun 2014, perusahaan mengalami kenaikan nilai *financial distress* yang berarti perusahaan mendekati kategori perusahaan sehat. Sebaliknya, pada perusahaan PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk, pada tahun 2016 mengalami kenaikan nilai kepemilikan institusional, yang terjadi adalah perusahaan mengalami kenaikan nilai *financial distress* dan masuk dalam kategori perusahaan sehat. Pada perusahaan PT Express Transindo Utama Tbk, setiap tahunnya nilai kepemilikan institusional di perusahaan sama dan yang terjadi adalah nilai

financial distress tetap saja berfluktuasi. Fenomena tersebut tidak sejalan dengan beberapa teori yang dijelaskan di atas yang menyatakan bahwa kepemilikan institusional berpengaruh terhadap terjadinya *financial distress* di perusahaan.

Faktor selanjutnya yang dapat memengaruhi tingkat *financial distress* suatu perusahaan adalah kepemilikan manajerial atau kepemilikan saham manajemen. Kepemilikan saham manajemen adalah kepemilikan saham perusahaan yang dimiliki oleh manajemen baik direksi, komisaris maupun karyawan dengan persyaratan tertentu untuk memiliki saham tersebut. Kepemilikan saham oleh manajemen akan mengurangi *agency problem* antara manajer dan pemegang saham yang dicapai melalui penyelarasan kepentingan antara pihak-pihak yang berbenturan kepentingan (LKDI, 2010). Definisi lain yaitu kepemilikan manajerial pada perusahaan diharapkan dapat membuat para manajer mengambil keputusan dengan lebih berhati-hati dikarenakan mereka juga akan menanggung resikonya seandainya perusahaan mengalami suatu kemunduran ataupun kerugian. Semakin besar proporsi kepemilikan manajerial pada perusahaan, maka manajemen cenderung lebih giat untuk kepentingan pemegang saham karena bila terdapat keputusan yang salah manajemen juga akan menanggung konsekuensinya (Radifan, Nur, & Yuyetta, 2015). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Yudha & Fuad (2014) dan Ghaisani, Nurdin & Azib (2017) menyatakan bahwa kepemilikan manajerial memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap kondisi *financial distress*. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan dengan kepemilikan saham manajerial yang besar memiliki kemungkinan yang kecil untuk mengalami *financial distress*. Berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Cinantya & Merkusiwati (2015) dan Harahap (2017) menyatakan bahwa kepemilikan manajerial tidak berpengaruh terhadap kondisi *financial distress* perusahaan. Dalam penelitian ini, kepemilikan saham manajerial diukur dengan membagi jumlah kepemilikan saham yang dimiliki oleh manajemen dengan jumlah saham yang beredar.

Tabel 1.4
Perbedaan Jumlah Kepemilikan Manajerial dengan *Financial Distress*
Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi di BEI Tahun 2013-2017

Tahun	PT Mitra International Resources Tbk		PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk		PT Express Transindo Utama Tbk	
	Kep. Manajerial	<i>Financial Distress</i>	Kep. Manajerial	<i>Financial Distress</i>	Kep. Manajerial	<i>Financial Distress</i>
2013	0%	0,184	0,77%	0,654	0%	0,574
2014	0,01%	0,598	0,41%	0,652	0%	0,601
2015	0,01%	0,728	1,75%	0,591	0%	0,791
2016	0,01%	0,860	0,56%	1,092	0%	1,109
2017	0,01%	0,781	0%	0,195	0%	0,781

Sumber: Data yang diolah penulis (2019)

Dari data tabel 1.4, terdapat beberapa fenomena. Pada perusahaan Mitra International Resources Tbk, nilai kepemilikan manajerial tidak berubah selama beberapa tahun dan hasilnya tingkat *financial distress* pun berfluktuasi. Lain halnya pada perusahaan PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk, pada tahun 2015 mengalami kenaikan nilai kepemilikan manajerial tetapi tingkat *financial distress* menurun tetapi tidak signifikan. Dan pada perusahaan PT Express Transindo Utama Tbk, tidak ada kepemilikan manajerial sama sekali sejak 2013 hingga 2017.

Faktor ketiga yang dapat memengaruhi tingkat *financial distress* suatu perusahaan adalah dewan komisaris independen. Dewan komisaris independen (*independent commissioner*) berfungsi sebagai kekuatan penyeimbang (*controleing power*), maksud pernyataan tersebut adalah selain adanya pengawasan pengambilan keputusan manajemen oleh dewan komisaris, pengawasan juga dilakukan oleh pihak eksternal yang independen agar keputusan yang diambil tepat (Muharam, 2012). Menurut Fahmi (2016), dewan komisaris independen merupakan seseorang yang tidak memiliki saham perusahaan namun ditunjuk sebagai komisaris independen dikarenakan faktor ilmu dan pengalaman yang dimilikinya pada bidang tersebut. Berdasarkan

definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa dewan komisaris independen juga merupakan bagian dari dewan komisaris yang memiliki peran terhadap pengawasan manajemen perusahaan. Peran lain dari dewan komisaris independen adalah sebagai penengah dan pemberi saran antara pihak manajemen dengan para pemegang saham apabila terjadi konflik agensi. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Yudha & Fuad (2014) dan Fathonah (2016) menyatakan bahwa dewan komisaris independen memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap kondisi *financial distress*. Hal ini memiliki arti bahwa perusahaan yang memiliki proporsi dewan komisaris independen yang besar memiliki kemungkinan yang kecil untuk mengalami *financial distress*. Berbanding terbalik dengan penelitian Dian Sastriana (2013), yang menyatakan bahwa dewan komisaris independen tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perusahaan yang mengalami *financial distress*. Selaras dengan penelitian sebelumnya, menurut Anna Quraishy (2016) juga menyatakan bahwa proporsi dewan komisaris independen tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*. Dalam penelitian ini, proporsi komisaris independen dihitung dengan membandingkan jumlah komisaris independen dengan jumlah komisaris dalam sebuah perusahaan (Munawar, Firli, & Irdianty, 2018).

Tabel 1.5

Perbedaan Jumlah Komisaris Independen dengan *Financial Distress* Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi di BEI Tahun 2013-2017

Tahun	PT Mitra International Resources Tbk		PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk		PT Express Transindo Utama Tbk	
	Komis. Indep	<i>Financial Distress</i>	Komis. Indep	<i>Financial Distress</i>	Komis. Indep	<i>Financial Distress</i>
2013	40%	0,184	25%	0,654	40%	0,574
2014	40%	0,598	33,3%	0,652	40%	0,601
2015	40%	0,728	33,3%	0,591	40%	0,791
2016	33,3%	0,860	50%	1,092	50%	1,109
2017	33,3%	0,781	50%	0,195	50%	0,781

Sumber: Data yang diolah penulis (2019)

Dari data tabel 1.5, dapat kita lihat bahwa PT Mitra International Resources Tbk pada tahun 2016 ketika jumlah komisaris independen menurun, justru tingkat *financial distress* perusahaan mengalami peningkatan. Dan pada PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk, ketika perusahaan menambah jumlah komisaris independen, hasilnya adalah tingkat *financial distress* menurun drastis dari tahun sebelumnya. Kemudian, pada PT Express Transindo Utama Tbk pada tahun 2016 dan 2017 memiliki proporsi dewan komisaris independen yang sama, yang terjadi adalah perusahaan mengalami peningkatan dan penurunan tingkat *financial distress*. Hal ini selaras dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa dewan komisaris independen tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perusahaan yang mengalami kesulitan keuangan.

Faktor keempat yang dapat memengaruhi tingkat *financial distress* suatu perusahaan adalah komite audit. Ikatan Komite Audit Indonesia (IKAI) dalam Fathonah (2016) mendefinisikan bahwa komite audit sebagai suatu komite yang bekerja secara profesional dan independen yang dibentuk oleh dewan komisaris, dengan demikian tugasnya adalah membantu dan memperkuat fungsi dewan komisaris dalam menjalankan fungsi pengawasan atas proses pelaporan keuangan, manajemen risiko, pelaksanaan audit, dan implementasi dari *corporate governance* di perusahaan-perusahaan. Sesuai dengan Peraturan Bapepam-LK No. IX.1.5 mengenai “Pembentukan dan Pedoman Pelaksanaan Kerja Komite Audit” menyatakan bahwa emiten atau perusahaan publik wajib memiliki komite audit. Komite audit sekurang-kurangnya terdiri dari satu orang komisaris independen yang bertugas sebagai ketua komite audit dan sekurang-kurangnya 2 orang anggota dari luar emiten. Salah satu anggota komite audit juga harus memiliki latar belakang pendidikan akuntansi dan/atau keuangan. Dalam bekerja komite audit biasanya perlu mengadakan rapat sebanyak 3 hingga 4 kali dalam satu tahun agar dapat melaksanakan kewajiban dan tanggung jawabnya yang menyangkut sistem pelaporan keuangan perusahaan secara efektif. Komite audit memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap tingkat *financial distress* suatu perusahaan. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin banyak komite audit maka akan mengurangi tingkat *financial distress* di

perusahaan (Helena & Saifi, 2017). Selaras dengan penelitian sebelumnya, menurut Putri, Sujana, & Kurniawan (2017) menyatakan bahwa komite audit memiliki pengaruh secara signifikan ke arah negatif terhadap kondisi *financial distress* suatu perusahaan. Berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Anna Quraisy Haq (2016) dan Ananto, Mustika & Handayani (2017) yang menyatakan bahwa komite audit tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Hal ini dapat dijelaskan bahwa tugas dan komposisi komite audit tidaklah terlalu memengaruhi kinerja perusahaan, sehingga keberadaannya tidak dapat memberikan pengaruh yang signifikan terhadap terjadinya *financial distress*. Dalam penelitian ini, komite audit diukur berdasarkan jumlah anggota komite audit dibagi dengan jumlah dewan komisaris.

Tabel 1.6

Perbedaan Jumlah Komite Audit dengan *Financial Distress* Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi di BEI Tahun 2013-2017

Tahun	PT Mitra International Resources Tbk		PT WEHA Transportasi Indonesia Tbk		PT Express Transindo Utama Tbk	
	Komite Audit	<i>Financial Distress</i>	Komite Audit	<i>Financial Distress</i>	Komite Audit	<i>Financial Distress</i>
2013	0,6	0,184	0,75	0,654	0,6	0,574
2014	0,6	0,598	1	0,652	0,6	0,601
2015	0,6	0,728	1	0,591	0,6	0,791
2016	1	0,860	1,5	1,092	0,75	1,109
2017	1	0,781	1,5	0,195	0,75	0,781

Sumber: Data yang diolah penulis (2019)

Berdasarkan data pada tabel 1.6, menunjukkan bahwa ketiga perusahaan memiliki nilai perhitungan komite audit yang bervariasi dari tahun 2013-2017. Fenomena di atas sesuai dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya yang menyatakan bahwa komite audit tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Karena adanya inkonsistensi hasil yang dilakukan penulis dengan teori yang ada pada penelitian terdahulu mengenai faktor-faktor yang memengaruhi tingkat *financial distress* suatu perusahaan. Maka, perlu dilakukan pengamatan dan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris indeoenden dan komite audit terhadap *financial distress*.

Berdasarkan penjelasan dan fenomena yang telah dipaparkan di atas, penulis memiliki ketertarikan untuk melakukan penelitian yang berjudul **“PENGARUH KEPEMILIKAN INSTITUSIONAL DAN MANAJERIAL, DEWAN KOMISARIS INDEPENDEEN DAN KOMITE AUDIT TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS* (Studi Empiris Pada Perusahaan Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2017)”**.

1.3. Perumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan di atas, *financial distress* merupakan kondisi dimana perusahaan mengalami kesulitan keuangan sehingga tidak bisa membayar kewajiban-kewajibannya kepada kreditor. Terdapat masalah setelah penulis melakukan perhitungan terhadap beberapa perusahaan di Bursa Efek Indonesia menggunakan model springate. Hasilnya menunjukkan bahwa terdapat banyak perusahaan sub sektor transportasi yang *listed* di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017 terindikasi mengalami kesulitan keuangan. Setelah dilakukan perhitungan, sebanyak 63% perusahaan sub sektor transportasi terindikasi mengalami *financial distress*.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, terdapat beberapa fenomena yang arah hubungannya dengan variabel yang memengaruhi *financial distress* tidak selaras dengan teori. Menurut teori, semakin tinggi kepemilikan institusional maka semakin kecil juga resiko perusahaan akan mengalami *financial distress*. Namun, pada kenyataannya masih terdapat perusahaan yang ketika kepemilikan institusionalnya naik, justru kondisi keuangan perusahaan menjadi buruk. Kemudian, teori kepemilikan manajerial menyatakan apabila semakin besar kepemilikan manajerial, maka perusahaan akan mampu menyatukan kepentingan pemegang saham dan manajer sehingga mampu

mengurangi potensi terjadinya *financial distress*. Tetapi fakta di lapangan tidak menunjukkan seperti yang ada pada teori. Lalu, pada dewan komisaris independen, teori menyatakan bahwa semakin tinggi proporsi komisaris independen, maka kemungkinan *financial distress* semakin kecil. Namun, pada kenyataannya terdapat perusahaan yang mengalami kenaikan proporsi komisaris independen dan terdapat penurunan tingkat *financial distress*. Dan yang terakhir, teori komite audit menyatakan bahwa semakin meningkatnya jumlah anggota membuat komite audit memiliki lebih banyak sumber daya khususnya untuk menghadapi masalah yang sedang dialami perusahaan. Tetapi, ketika jumlah komite audit bertambah, justru perusahaan mengalami penurunan kondisi keuangan.

Penelitian ini akan membahas mengenai pengaruh kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang *listed* pada Bursa Efek Indonesia.

1.4. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah yang telah dijelaskan di atas, maka dapat dirumuskan pertanyaan penelitiannya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit pada perusahaan sub sektor transportasi?
2. Bagaimana pengaruh kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit secara simultan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?
3. Bagaimana pengaruh kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?
 - a. Bagaimana pengaruh kepemilikan institusional secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?
 - b. Bagaimana pengaruh kepemilikan manajerial secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?

- c. Bagaimana pengaruh dewan komisaris independen secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?
- d. Bagaimana pengaruh komite audit secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?

1.5. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kepemilikan kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit pada perusahaan sub sektor transportasi.
2. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit secara simultan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?
3. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi?
 - a. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan institusional secara parsial terhadap *financial distress*?
 - b. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan manajerial secara parsial terhadap *financial distress*?
 - c. Untuk mengetahui pengaruh dewan komisaris independen secara parsial terhadap *financial distress*?
 - d. Untuk mengetahui pengaruh komite audit secara parsial terhadap *financial distress*?

1.6. Manfaat Penelitian

Penelitian ini penulis harapkan dapat memberikan beberapa manfaat kepada para pihak yang membutuhkan, diantaranya:

1.7.1. Aspek Teoritis

Kegunaan teoritis yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Bagi Pengguna

Dapat digunakan oleh para peneliti berikutnya dan dapat digunakan sebagai sumber informasi yang akan membantu peneliti lain untuk menambah wawasan dan menjadi referensi dalam penelitian ilmiahnya mengenai hal-hal yang berkaitan dengan *good corporate governance* dan *financial distress*.

2. Bagi Akademisi

Dapat memberikan ide, wawasan dan sumbangan pengetahuan yang lebih untuk pengembangan penelitian selanjutnya, terutama mengenai *good corporate governance* dan *financial distress*.

1.7.2. Aspek Praktis

Penelitian ini diharapkan menjadi sumber informasi dan peringatan awal bagi perusahaan agar dapat mengambil tindakan pencegahan dan evaluasi untuk menghindari dampak dan negatif dari *financial distress* yang mungkin saja terjadi sewaktu-waktu.

1.7. Ruang Lingkup Penelitian

1.7.1. Lokasi dan Objek Penelitian

Lokasi dari penelitian ini adalah website resmi dari Bursa Efek Indonesia (BEI) dan objek penelitian yang digunakan yaitu perusahaan sektor transportasi. Kemudian, sumber data penelitian diambil dari laporan keuangan perusahaan yang ada di website resmi BEI tahun 2013-2017.

1.7.2. Waktu dan Periode Penelitian

Waktu pelaksanaan penelitian dimulai pada bulan Februari hingga Juli 2019. Periode penelitian menggunakan periode laporan keuangan perusahaan dari tahun 2013-2017.

1.8. Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Di bawah ini merupakan sistematika penulisan tugas akhir yang disusun oleh penulis, dimana terdiri dari 5 bab yang saling terkait. Secara garis besar, sistematika penulisannya adalah:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum objek penelitian, latar belakang penelitian yang terkait dengan feneoma, perumusan masalah yang didasarkan latar belakang, tujuan penelitian dan manfaat penelitian secara teoritis maupun praktis, serta sistematika penulisan secara umum.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi teori-teori yang berkaitan dengan kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit. Bab ini juga menguraikai penelitian terdahulu sebagai acuan penelitian, pengembangan kerangka pemikiran yang membahas rangkaian pola pikir untuk menggambarkan masalah penelitian dan perumusan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang jenis penelitian, tahapan penelitian, jenis dan sumber data serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian. Bab ini juga mengidentifikasi variabel dependen (*financial distress*) dan variabel independen (kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan komisaris independen dan komite audit).

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menyajikan hasil dari analisis penelitian dan pembahasan data yang telah diperoleh mengenai pengaruh variabel secara simultan maupun secara parsial.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menjelaskan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran-saran yang diberikan peneliti terhadap masalah yang terjadi dalam penelitian.