

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Kondisi perekonomian memiliki dampak yang kuat bagi suatu perusahaan karena dapat melihat keberhasilan kinerja dari perusahaan. Suatu perusahaan tentunya mengharapkan kinerja yang stabil dan dapat bertahan dalam jangka waktu yang lama. Kondisi perekonomian Indonesia menurut Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 mengalami penurunan sebesar -2,07% dibandingkan dengan tahun 2019 sebesar 5,02% dan tahun 2018 sebesar 5,17%. Hal ini dikarenakan kondisi perekonomian Indonesia pada tahun 2020 mengalami kondisi resesi (kemerossotan). Kondisi resesi ini menyebabkan perusahaan akan mengalami kesulitan dalam menjaga kinerja keuangan terutama pada sektor transportasi, yaitu PT. Garuda Indonesia Tbk.

Kinerja keuangan yang menurun dapat dilihat dari laporan keuangan yang tidak stabil. Ketidakstabilan tersebut dikhawatirkan akan menyebabkan timbulnya risiko keuangan atau dapat disebut sebagai kesulitan keuangan (*financial distress*). *Financial distress* ini dapat dijadikan sebagai gejala awal yang akan mengakibatkan perusahaan mengalami kebangkrutan. Menurut Irfani Agus, S. (2020: 247), kesulitan keuangan (*financial distress*) merupakan suatu kondisi di mana perusahaan gagal dalam melunasi utang-utangnya yang telah jatuh tempo. Ketika perusahaan berada dalam kondisi tersebut, memungkinkan perusahaan terancam dilikuidasi atau bangkrut. Prediksi *financial distress* pada suatu perusahaan dapat mengetahui apakah perusahaan tersebut berpotensi mengalami *financial distress*

atau tidak, sehingga hal tersebut dapat meminimalisasi risiko terjadinya kebangkrutan atau risiko keuangan lainnya. Berikut ini merupakan data *financial distress* pada PT. Garuda Indonesia Tbk dari tahun 2018 hingga September 2020 dengan menggunakan *Altman Z''score*.

Tabel 1.1

Prediksi *Financial Distress* PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2020

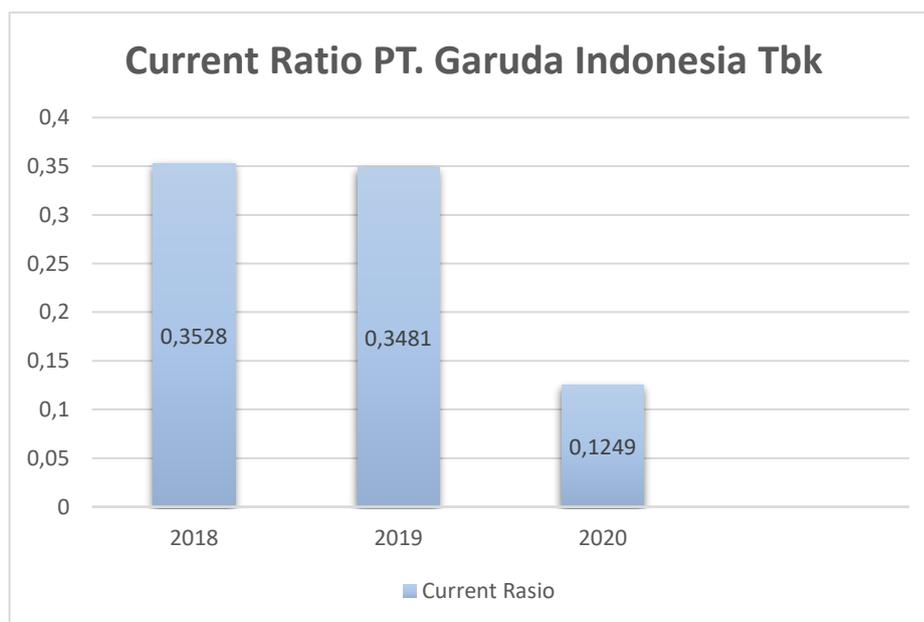
Tahun	Z''score	Kesimpulan
2018	-3,93	Bangkrut (<i>Financial Distress</i>)
2019	-3,34	Bangkrut (<i>Financial Distress</i>)
2020	-5,04	Bangkrut (<i>Financial Distress</i>)

Sumber: *Financial Report* PT.Garuda Indonesia Tbk, yang diolah.

PT. Garuda Indonesia Tbk selama tiga periode menunjukkan adanya potensi *financial distress*. Pada tahun 2018, *Z''score* pada perusahaan ini sebesar -3,93, artinya diprediksi adanya kondisi *financial distress* ($Z'' < 1,1$). Lalu pada tahun 2019, nilai *Z''score* pada perusahaan ini sebesar -3,34, artinya diprediksi adanya kondisi *financial distress* ($Z'' < 1,1$). Kemudian pada tahun 2020, nilai *Z''score* pada perusahaan ini semakin menurun menjadi sebesar -5,04, artinya diprediksi adanya kondisi *financial distress* ($Z'' < 1,1$). Kesimpulan dari data tersebut adalah setiap tahunnya nilai *Z''Score* semakin menurun, hal tersebut memungkinkan terjadinya risiko *financial distress* pada PT. Garuda Indonesia Tbk. Kondisi tersebut jika tidak ditangani dapat memicu kebangkrutan pada perusahaan tersebut.

Menurut Dewi Utari, dkk (2014: 273), *financial distress* adalah kondisi dimana perusahaan cenderung mengalami *technical insolvency* atau kesulitan

dalam likuiditas dan ditunjukkan dengan kemampuan perusahaan yang menurun dalam memenuhi kewajibannya. Maka dari itu, untuk mengetahui likuiditas suatu perusahaan digunakan rasio likuiditas, yaitu rasio lancar (*current ratio*). Menurut Irham Fahmi (2014: 121), rasio lancar merupakan suatu ukuran solvensi jangka pendek atau kemampuan suatu perusahaan untuk memenuhi kebutuhan utang ketika jatuh tempo. Adapun persentase *current ratio* pada PT. Garuda Indonesia Tbk dalam periode tiga tahun terakhir, yaitu dari tahun 2018 hingga September 2020 mengalami penurunan, ditunjukkan pada data berikut.



Gambar 1.1 Tren *Current Ratio* PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2020

Sumber: *Financial Report* pada website PT.Garuda Indonesia, yang diolah.

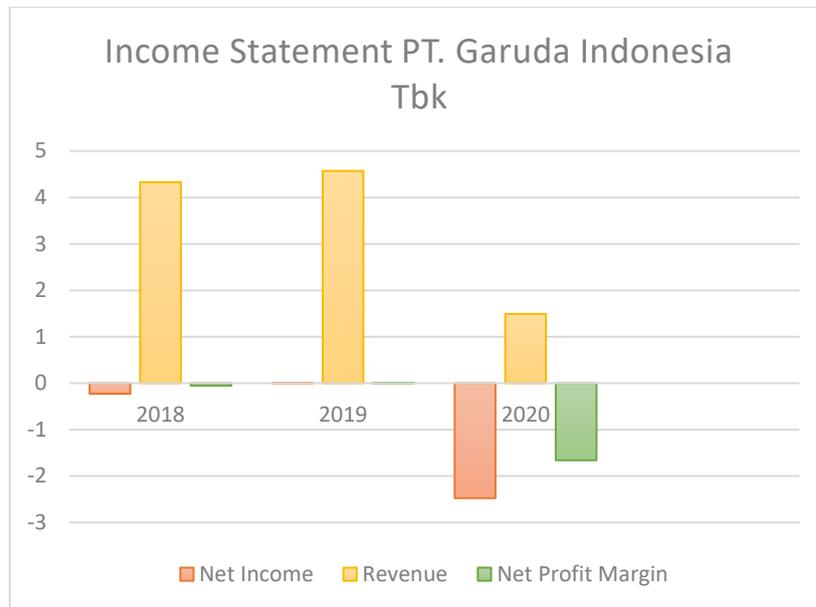
Rasio lancar pada PT. Garuda Indonesia menurun dari tahun 2018 hingga tahun 2020. Rasio lancar pada tahun 2018 sebesar 0,352 kali atau 35,28% dan rasio lancar pada tahun 2019 sebesar 0,348 kali atau 34,81%. Setelah itu, rasio lancar

turun sebesar 22,32%, yaitu menjadi 12,49% atau 0,1249 kali pada tahun 2020. Hal ini dikarenakan aset lancar yang dimiliki perusahaan lebih kecil daripada jumlah hutang jangka pendek yang harus dibayar perusahaan.

Menurut Handono (2011: 55), semakin besar jumlah aktiva lancar (relatif terhadap utang lancar) maka semakin tinggi rasio lancar suatu perusahaan. Sedangkan semakin kecil rasio tersebut, utang jangka pendek cenderung tidak dapat dilunasi oleh suatu perusahaan. Maka dapat disimpulkan, semakin tinggi *current ratio* pada suatu perusahaan, semakin sehat kondisi keuangan pada perusahaan atau dapat dikatakan tidak terjadi *financial distress* dan ditandai dengan meningkatnya nilai *Z*'score. Sedangkan semakin rendah *current ratio*, semakin memburuk kondisi keuangan perusahaan atau terjadi *financial distress* yang memburuk dan ditandai dengan menurunnya nilai *Z*'score hingga mencapai angka negatif. Berdasarkan hal tersebut, adapun penelitian terdahulu yang menyatakan bahwa *current ratio* berpengaruh terhadap *financial distress* (A., Kazemian, S., Shauri, Z., dan Shuhidan, S., 2017; Christina Ginting, Mitha, 2017; Hasanudin dan Kartika R., 2019; Fahlevi, M.R., dan Aan Marlinah, 2018). Tetapi hasil yang berbeda ditemukan menyatakan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh terhadap *financial distress* (Sulastri, E dan Zannati, R., 2018; Hapsari, E.I., 2012).

Selain itu, *financial distress* juga dapat diprediksi dengan mengukur profitabilitas pada suatu perusahaan. Rasio profitabilitas yang digunakan, yaitu rasio *net profit margin*. Menurut Werner R. Murhadi (2013: 64), *net profit margin* merupakan rasio yang mencerminkan seberapa besar perusahaan menghasilkan laba neto dari setiap penjualannya. Data mengenai *net income*, *revenue*, dan *net*

profit margin pada PT. Garuda Indonesia Tbk selama tiga periode dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1.2 Tren *Income Statement* PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2020

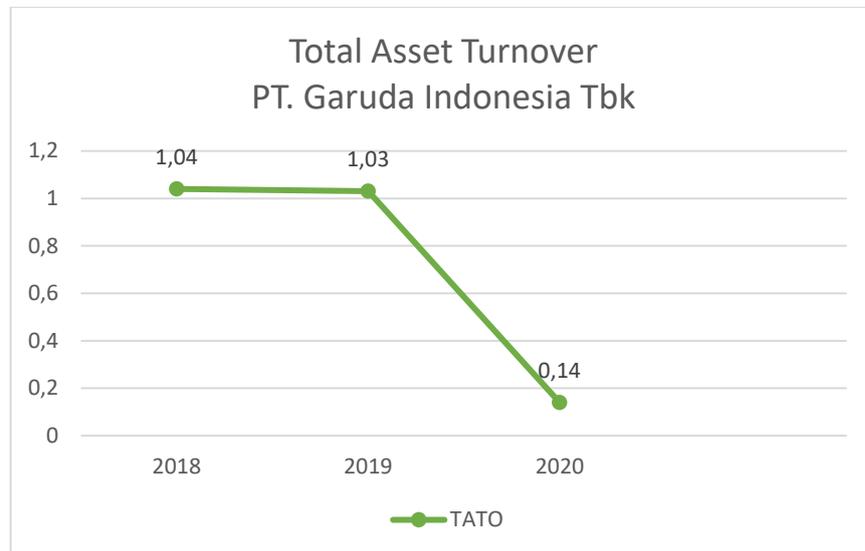
Sumber: *Financial Report* pada website PT.Garuda Indonesia, yang diolah.

Laba bersih PT. Garuda Indonesia Tbk pada tahun 2018 bernilai negatif, yaitu sebesar -228,8 juta dollar AS dan mendapatkan laba bersih sebesar 6,4 juta dollar AS pada tahun 2019. Namun, pada tahun 2020 laba bersih perusahaan tersebut kembali turun menjadi -2,4 milyar dollar AS. Hal ini mengakibatkan *net profit margin* mengalami penurunan menjadi negatif 165,96% di tahun 2020. Jika dilihat tahun 2020 memiliki rasio yang lebih rendah apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya, yaitu tahun 2018 sebesar negatif 5,29% dan tahun 2019 sebesar 0,14%. Sumber utama laba bersih berasal dari penjualan. Maka *net profit margin*

yang turun disebabkan karena turunnya laba bersih yang dihasilkan oleh perusahaan dan sulitnya menghasilkan penjualan yang tinggi selama pandemi ini. Menurut Handono (2011: 61), semakin meningkat rasio *net profit margin* mengindikasikan bahwa perusahaan dapat menghasilkan laba bersih yang tinggi dari aktivitas penjualannya. Sebaliknya semakin kecil rasio pada suatu perusahaan, maka dapat mengakibatkan laba bersih yang didapat dari aktivitas penjualannya cenderung menurun dan bahkan dapat menunjukkan nilai yang negatif. Disimpulkan bahwa semakin tinggi *net profit margin*, semakin tinggi pula nilai *Z''score* atau perusahaan dalam keadaan sehat. Sedangkan semakin rendah *net profit margin*, maka semakin rendah pula nilai *Z''score* atau perusahaan dalam keadaan *financial distress*. Adapun penelitian terdahulu mengenai *net profit margin* yang menyatakan bahwa *net profit margin* berpengaruh terhadap prediksi *financial distress* (A., Kazemian, S., Shauri, Z., dan Shuhidan, S., 2017; Bhunia, A., dan Sarkar, R., 2011; Sulastri, E dan Zannati, R., 2018; Imam Susanto dan Indah Setyowati, 2021; Mayang Murni, 2018). Sedangkan, hasil penelitian yang berbeda menyatakan bahwa *net profit margin* tidak berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress* (Fahlevi, M.R., dan Aan Marlinah, 2018; Hapsari, E.I., 2012).

Adapun rasio aktivitas yang digunakan, yaitu *total asset turnover* (perputaran total aktiva). Menurut J.P. Sitanggang (2014: 27), *total asset turnover* adalah rasio yang mengukur bagaimana perusahaan dapat mengoperasionalkan asetnya untuk mendukung kegiatan penjualan perusahaan. Penjualan yang menurun dikarenakan perusahaan kurang baik dalam menggunakan seluruh asetnya. Hal

tersebut menyebabkan terjadinya penurunan pada *total asset turnover* PT. Garuda Indonesia Tbk yang dapat dilihat pada data berikut.



Gambar 1.3 Tren Total Aset Turnover PT. Garuda Indonesia Tbk 2018-2020

Sumber: *Financial Report* pada website PT.Garuda Indonesia, yang diolah.

Total asset turnover pada PT. Garuda Indonesia Tbk terjadi penurunan dari tahun 2018 hingga tahun 2020. Pada tahun 2018, perputaran aset pada perusahaan ini sebesar 1,04 kali dan pada tahun 2019 sebesar 1,03 kali. Lalu mencapai titik terendah pada tahun 2020, yaitu sebesar 0,14 kali. Perputaran aset yang menurun tersebut menunjukkan perusahaan kurang efisien dalam mengelola asetnya. Menurut Handono (2011: 58), perputaran aktiva yang semakin meningkat menunjukkan bahwa perusahaan semakin produktif dalam menghasilkan pendapatan (penjualan). Jika perputaran aktiva menurun, perusahaan kurang efisien dalam mengelola asetnya sehingga perusahaan tersebut mengalami kesulitan dalam

menghasilkan penjualan. Maka semakin tinggi *total asset turnover* pada suatu perusahaan, hal ini menandakan semakin sehat kondisi keuangan pada perusahaan atau dapat dikatakan tidak terjadi *financial distress*, ditandai dengan meningkatnya nilai *Z*'score. Sedangkan semakin rendah *total asset turnover*, semakin memburuk kondisi keuangan perusahaan atau terjadi *financial distress*, ditandai dengan menurunnya nilai *Z*'score. Hal ini didukung oleh penelitian tedahulu menyatakan bahwa *total asset turnover* berpengaruh terhadap *financial distress* (Ainun Jariyah, 2019; Ni Made Suma Sari dan Gde Herry Sugiarto Asana, 2020). Adapun hasil penelitian yang berbeda menyatakan bahwa *total asset turnover* tidak berpengaruh terhadap *financial distress* (Sulastri, E dan Zannati, R., 2018; Fahlevi, M.R., dan Aan Marlinah, 2018).

Berdasarkan deskripsi yang disajikan di atas, penulis tertarik untuk meneliti dan mempelajari lebih dalam mengenai fenomena yang terjadi dengan judul **“Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Net Profit Margin* (NPM), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Financial Distress* pada PT. Garuda Indonesia Tbk”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan faktor-faktor yang memprediksi perusahaan berada dalam kondisi *financial distress*, maka rumusan masalah yang diteliti, sebagai berikut:

1. Bagaimana *current ratio* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
2. Bagaimana *net profit margin* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
3. Bagaimana *total asset turnover* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.

4. Bagaimana *financial distress* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
5. Bagaimanakah pengaruh *Current Ratio (CR)*, *Net Profit Margin (NPM)*, dan *Total Aset Turnover (TATO)* terhadap *Financial Distress* PT. Garuda Indonesia Tbk.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang penelitian dan identifikasi masalah yang telah dipaparkan diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui dan menganalisis:

1. *Current ratio* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
2. *Net profit margin* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
3. *Total asset turnover* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
4. *Financial distress* pada PT. Garuda Indonesia Tbk.
5. Pengaruh *Current Ratio (CR)*, *Net Profit Margin (NPM)*, dan *Total Asset Turnover* terhadap *Financial Distress* PT. Garuda Indonesia Tbk.

1.4 Kegunaan Hasil Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi:

1. Pengembangan Ilmu Pengetahuan

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmu pengetahuan pada bidang manajemen keuangan mengenai analisis faktor-faktor *financial distress*, yaitu *Current Ratio (CR)*, *Net Profit Margin (NPM)*, dan *Total Asset Turnover (TATO)*.

2. Terapan Ilmu Pengetahuan

a. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan mengenai *current ratio*, *total asset turnover*, *net profit margin*, dan *financial distress* serta melatih untuk berpikir kritis, teoritis, dan analitis terhadap permasalahan yang diteliti. Secara kritis, dapat memecahkan fenomena yang terjadi di lingkungan perusahaan. Sementara teoritis, lebih mengacu pada pemahaman mengenai ilmu yang didapatkan saat perkuliahan. Sedangkan analitis, diharapkan penulis mampu menganalisis fenomena yang terjadi dan keterkaitan dari fenomena tersebut sehingga dapat menemukan titik permasalahannya dan jalan keluarnya. Selain itu, hasil dari penelitian tersebut penulis dapat membandingkan antara teori yang didapat selama perkuliahan dengan fakta yang terjadi di lapangan.

b. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan informasi bagi perusahaan dan dijadikan masukan serta pertimbangan kebijakan yang berhubungan dengan kinerja keuangan perusahaan terutama apabila faktor-faktor tersebut menjadi pemicu dari *financial distress* perusahaan.

c. Bagi Investor

Penelitian ini dapat dijadikan informasi bagi investor yang akan melakukan analisis perusahaan dan dapat dijadikan pertimbangan investor mengenai pembelian atau penjualan saham perusahaan tersebut.

d. Bagi Lembaga

Penelitian ini sebagai sumber informasi dalam menunjang perkuliahan dan diharapkan dapat menambah pembendaharaan perpustakaan yang akan dijadikan pembelajaran atau perbandingan bagi mahasiswa yang akan melakukan penelitian dengan permasalahan yang serupa.

e. Bagi Pihak Lain

Diharapkan penelitian ini dijadikan informasi dalam pembelajaran, sebagai perbandingan atau petunjuk dalam penelitian, serta sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi pihak yang memiliki kepentingan.

1.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

1.5.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada PT. Garuda Indonesia Tbk dengan mengakses data dari situs *Stock Exchange* (idx.co.id) dan dilakukan dengan mengakses data dari *financial report* yang tercantum dalam situs resmi PT. Garuda Indonesia Tbk (garuda-indonesia.com), serta mengambil data yang terdapat di Galeri Bursa Efek Indonesia, Universitas Siliwangi, Tasikmalaya.

1.5.2 Jadwal Penelitian

Kegiatan penelitian ini dari mulai pengajuan judul hingga sidang komprehensif dari tanggal 16 Februari 2021 hingga Desember 2023. Secara lengkap matriks jadwal penelitian dapat dilihat dalam lampiran.