

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kondisi perekonomian global sempat terguncang ketika pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) terjadi tanpa diprediksi. Perubahan yang terjadi dengan cepat karena globalisasi menjadi semakin cepat karena adanya pandemi. Hal ini menimbulkan *economic shock*, yaitu adanya perubahan yang signifikan dari faktor eksternal terhadap perekonomian karena terjadi peristiwa yang tidak pernah terduga (Nasrudin, 2022). Bukan hanya ekonomi perorangan, perusahaan skala mikro, kecil dan menengah saja yang terkena pengaruh, ekonomi secara nasional dan global pun terpengaruh dengan adanya pandemi Covid-19. Kebijakan *lockdown* yang diberlakukan oleh pemerintah dalam jangka waktu lama membuat banyak perusahaan seperti mati suri. Karena kondisi tersebut, banyak perusahaan yang akhirnya melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap karyawannya.

Berdasarkan hasil survei Kementerian Ketenagakerjaan tahun 2020 di Indonesia tercatat 88% perusahaan terkena dampak pandemi (Barenbag, 2020). Analisis hasil survei dampak Covid-19 yang dilakukan oleh tim riset CNBC kepada pelaku usaha yang dibuat oleh Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan sebanyak 8,76% dari 34.559 responden memilih untuk memberhentikan operasi usahanya. Sedangkan 91,24% lainnya tetap

beroperasi tetapi dengan mengurangi jam kerja karyawan dan jam kerja mesin yang digunakan (Setiaji, 2021).

Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang diberlakukan oleh pemerintah untuk memperlambat penyebaran Covid-19 telah berdampak pada banyak industri, salah satunya adalah industri infrastruktur. Industri infrastruktur meliputi perusahaan yang bergerak dalam bidang pembangunan dan pengadaan infrastruktur seperti operator infrastruktur transportasi, perusahaan konstruksi bangunan sipil, perusahaan telekomunikasi dan perusahaan utilitas (Kayo, 2021). Infrastruktur memiliki peran yang cukup penting dalam roda pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya fasilitas infrastruktur yang memadai maka biaya produksi, transportasi, komunikasi dan logistik dapat berkurang sedangkan jumlah produksi dan laba dapat meningkat. Pembangunan infrastruktur juga menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat karena ketika proses pembangunan proyek berlangsung perusahaan membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak. Banyaknya masyarakat yang bekerja akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan pendapatan perkapita negara. Investasi dan efisiensi yang terjadi dalam dunia usaha juga akan semakin meningkat ketika ketersediaan infrastrukturnya memadai (Nugroho, 2021).

Pada masa pandemi dengan diterapkannya *physical distancing* dan protokol kesehatan yang ketat membuat beberapa proyek yang sedang dijalankan oleh perusahaan infrastruktur harus ditunda atau ditangguhkan sementara waktu karena adanya pembatasan jumlah pekerja. Selain penundaan

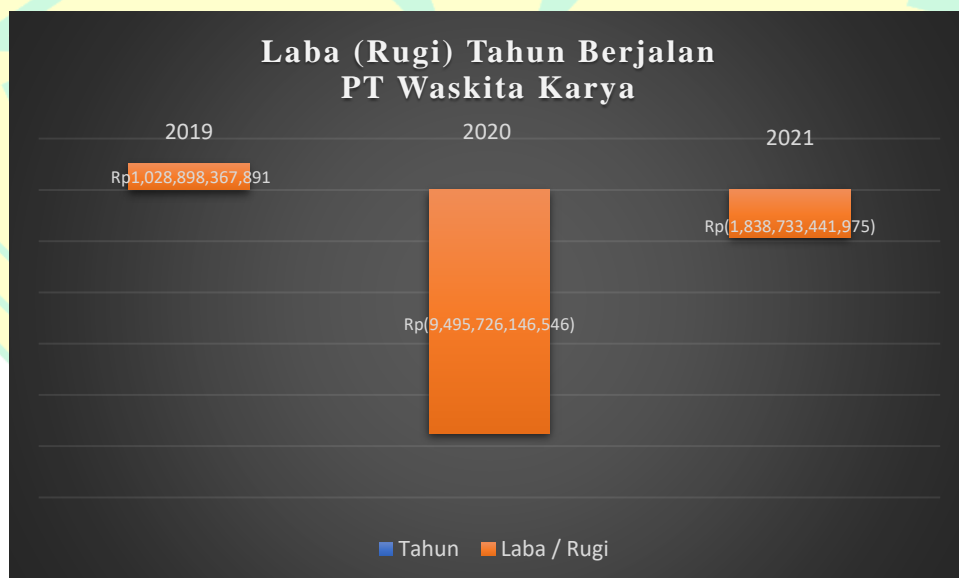
dan penangguhan proyek, anggaran proyek yang terus bertambah juga menjadi suatu tantangan bagi perusahaan infrastruktur di masa pandemi (News, 2021). Bertambahnya anggaran proyek membuat perusahaan harus menambah modal untuk menutupi kebutuhan tersebut. Pinjaman kepada pihak ketiga menjadi cara umum bagi perusahaan untuk meningkatkan modal. Menambah pendanaan perusahaan dengan utang maupun investasi memang sudah menjadi hal yang wajar dilakukan. Tetapi, ketika peningkatan utang dan investasi tidak diikuti dengan peningkatan kinerja yang baik maka akan menjadi masalah baru bagi perusahaan karena hal tersebut dapat menjadi pemicu terjadinya *financial distress*.

Menurut Platt & Platt (2002) *financial distress* adalah penurunan kondisi keuangan perusahaan yang terjadi sebelum kebangkrutan salah satunya ditandai dengan ketidakmampuan perusahaan dalam membayar kewajiban kepada kreditur (Platt dan Platt dalam Giarto & Fachrurrozie, 2020). Terjadinya kondisi *financial distress* diawali dengan menurunnya kinerja keuangan perusahaan selama beberapa tahun (Kristanti, 2019). Kinerja keuangan yang semakin menurun dapat mengakibatkan *financial distress* dan yang terparahnya adalah sampai kepada kebangkrutan. Perusahaan yang tidak mampu mengelola keuangannya hingga mengalami laba negatif selama dua tahun berturut-turut juga menjadi salah satu tanda perusahaan tersebut sedang mengalami kondisi *financial distress* (Santoso et al., 2018). Seperti pernyataan Purnandam (2007) *financial distress* dikarakteristikan sebagai kumulatif *earning* yang negatif selama beberapa tahun diikuti dengan kinerja yang buruk

(Purnandam dalam Kristanti, 2019). Terjadinya pandemi Covid-19 secara tiba-tiba membuat banyak perusahaan tidak mampu mempertahankan kinerja keuangannya dengan baik sampai ada yang mengalami penurunan laba seperti pada sektor infrastruktur (Lampiran 1). Sebanyak 65% dari 57 perusahaan infrastruktur mengalami penurunan laba pada tahun 2020. Penurunan laba tersebut terjadi karena di masa pandemi sangat sulit untuk memperoleh pendanaan sedangkan biaya untuk menyelesaikan proyek yang dikeluarkan cukup besar. Sub-sektor konstruksi bangunan menjadi penyumbang terbanyak dari perusahaan infrastruktur yang mengalami penurunan laba di tahun 2020. Sebanyak 20 dari 23 perusahaan sub-sektor konstruksi bangunan mengalami penurunan laba di tahun 2020 dan baru di tahun 2021 sebanyak 13 perusahaan yang sebelumnya mengalami penurunan laba dapat kembali meningkatkan labanya. Salah satu perusahaan infrastruktur sub-sektor konstruksi bangunan yang mengalami penurunan laba paling besar adalah PT Waskita Karya dari tahun 2019 yang mencatatkan laba sebesar Rp1.028.898.367.891 menjadi mencatatkan kerugian di tahun 2020 sebesar Rp9.287.793.197.812. Perusahaan plat merah tersebut melaporkan kerugian di tahun 2020 sebesar Rp7,38 triliun. Meningkatnya beban pinjaman dari investasi jalan tol, menurunnya produktivitas pembangunan proyek karena pembatasan jumlah pekerja dan beban operasi yang meningkat di masa pandemi menjadi penyebab terjadinya kerugian yang dialami oleh PT Waskita Karya (Hastuti, 2021).

Kerugian yang dialami oleh PT Waskita Karya di tahun 2020 membuatnya harus kehilangan seluruh laba ditahan milik perusahaan sampai

ekuitas perusahaan tersebut hanya tersisa Rp7,53 triliun berkurang hampir 57,88% dari tahun sebelumnya yang memiliki ekuitas sebesar Rp17,88 triliun. Hal tersebut mengakibatkan kas dan setara kas milik perusahaan berkurang sangat besar dari tahun 2019 yang semula memiliki kas dan setara kas sebesar Rp9,2 triliun menjadi tersisa hanya sebesar Rp1,2 triliun di tahun 2020 (Sulteng, 2021). Hingga tahun 2021 PT Waskita Karya masih mencatatkan kerugian atau rugi tahun berjalan di laporan keuangannya. Walaupun tidak separah saat tahun 2020, tetapi perusahaan infrastruktur milik negara ini masih mencatatkan kerugian sebesar Rp1 triliun pada akhir tahun 2021. Kas yang menipis dan utang yang sangat besar membuat risiko gagal bayar meningkat, terlebih jika kondisi ekonomi semakin tidak menentu dan perusahaan tidak dapat mengatasinya dengan baik, tidak menutup kemungkinan kondisi tersebut akan semakin parah dan mengarah kepada kebangkrutan.



Gambar 1.1 Laba (Rugi) Tahun Berjalan PT Waskita Karya Tbk

Sumber: Data diolah oleh Peneliti (2022)

Perusahaan sub-sektor konstruksi bangunan lain yang terkena dampak dari Covid-19 ialah PT Wijaya Karya (Persero) Tbk (WIKA). Dilansir dari laporan manajemen perusahaan pada tahun 2020 ada beberapa kontrak yang berasal dari pemerintah, BUMN dan swasta mengalami penghentian dan penundaan sehingga mengakibatkan perolehan kontrak baru yang dibukukan oleh perusahaan mengalami penurunan dari tahun sebelumnya. Selain itu, adanya proyek-proyek yang membutuhkan biaya besar juga menjadi tantangan bagi PT Wijaya Karya untuk mencari alternatif dalam memenuhi kebutuhan pembiayaannya. Salah satu cara yang dilakukan oleh perusahaan adalah dengan menerbitkan surat utang pada akhir tahun 2020. Pada kuartal II tahun 2021, kinerja keuangan perusahaan masih mengalami penurunan seperti yang dikatakan oleh Purba Yudha Tama selaku *General Manager Investor Relation* WIKA bahwa pendapatan perusahaan baru menyentuh Rp6,7 triliun masih berada jauh dari target tahun 2021 yaitu sebesar Rp26,2 triliun. Laba kotor dan laba bersih perusahaan juga mengalami penurunan dimana laba kotor pada kuartal II tahun 2020 mencapai Rp670 miliar sedangkan di kuartal II tahun 2021 hanya sebesar Rp547 miliar. Dan laba bersih hanya sebesar Rp136 miliar di kuartal II tahun 2021, lebih rendah dari kuartal II tahun 2020 yang mencapai Rp325 miliar. Penurunan yang terjadi tidak lepas dari tekanan yang dihadapi pada masa pandemi. Pandemi membuat penjualan beberapa sektor andalan WIKA seperti apartemen dan rumah tapak mengalami penurunan sehingga menyebabkan pendapatan perusahaan juga menurun (Nursyamsi & Yolanda, 2021).

Selain sub-sektor konstruksi bangunan, 11 dari 20 perusahaan subsektor telekomunikasi juga mengalami kerugian dan penurunan laba. Selain itu, ada juga perusahaan infrastruktur sub-sektor telekomunikasi yang sudah diberi peringatan akan dilakukan *delisting* dari Bursa Efek Indonesia (BEI) karena pada tahun 2021 masa suspensinya sudah berakhir, tepatnya di tanggal 27 Mei 2021. Perusahaan tersebut adalah PT Bakrie Telecom Tbk (BTEL). Walaupun pada 21 Mei 2021 perusahaan sudah menyerahkan laporan keuangan tahunan 2020, tetapi BEI masih memiliki keraguan terhadap kelangsungan hidup usaha PT Bakrie Telecom Tbk karena kerugian yang dialami oleh perusahaan masih lebih besar dari jumlah pendapatan yang diperoleh (W. T. Rahmawati, 2021). Perusahaan yang kondisinya mulai memburuk sampai mengancam kelangsungan hidup usahanya baik secara finansial maupun hukum dan tidak memiliki tanda-tanda akan pulih, maka perusahaan tersebut memiliki potensi *delisting* yang tinggi dari Bursa Efek Indonesia (BEI).

Selain itu, ada juga saham perusahaan infrastruktur sub-sektor konstruksi bangunan yang masuk ke dalam pengawasan khusus seperti PT Mitra Pemuda Tbk (MTRA) yang sahamnya dalam pengawasan BEI karena kondisi perusahaan yang sedang dimohonkan untuk Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) atau dimohonkan pailit (Nurhadi, 2021). MTRA sejak tahun 2019 sudah mencatatkan kerugian sebesar Rp11.085.139.491 kemudian diperparah dengan adanya pandemi Covid-19 membuat kerugian yang dialami oleh perusahaan semakin membesar. Selain itu, MTRA juga

sudah pernah dinyatakan pailit pada 9 November 2020 sesuai dengan pernyataan resmi yang dikeluarkan oleh BEI mengenai pemberhentian sementara perdagangan efek PT Mitra Pemuda Tbk di seluruh pasar saham terhitung sejak 17 November 2020. Keputusan pailit dan pemberhentian sementara perdagangan efek MTRA merupakan buntut dari kasusnya dengan PT Grama Bazita dalam proyek pembangunan gedung di Bekasi yang dimiliki oleh PT Logos Indonesia. MTRA yang membentuk CNQC-MTRA JO bersama Qingjiang International Group Development Co., Pte., Ltd. mengalami kerugian sebesar Rp75,06 miliar per 15 April 2020 akibat keterlambatan yang dilakukan oleh PT Grama Bazita dalam proyek pembangunan gedung di Bekasi (Tari, 2020).

Mengalami penurunan laba, kerugian, terancam *delisting* dari BEI dan sampai mendapatkan pernyataan pailit seperti yang terjadi pada beberapa perusahaan infrastruktur di atas menjadi cerminan bahwa kinerja keuangan suatu perusahaan sedang dalam kondisi yang kurang baik serta mengarah kepada kondisi *financial distress*. Di masa pandemi, perusahaan infrastruktur terkena dampak yang cukup serius sampai kinerja keuangannya terganggu. Padahal infrastruktur memiliki peran yang cukup penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu, sangat penting untuk mengetahui kondisi *financial distress* pada perusahaan infrastruktur sedini mungkin agar penanganannya dapat dicari dengan cepat tanpa harus menunggu kondisinya semakin memburuk. Terutama untuk perusahaan yang sudah terdaftar di BEI jika sampai *delisting* atau dihapuskan sahamnya dari bursa efek karena

mengalami *financial distress* maka akan sulit bagi perusahaan tersebut untuk kembali mendaftarkan sahamnya ke bursa efek dikemudian hari. Dalam penelitian ini, dari beberapa metode prediksi *financial distress* yang ada, dipilih metode Springate (S-Score) sebagai prediksi kemungkinan terjadinya kondisi *financial distress* di perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI. Metode Springate (S-Score) memiliki nilai *cut off* sebesar 0,862 untuk mengategorikan perusahaan berada pada kondisi yang sehat atau tidak sehat (dalam kondisi *financial distress*). Untuk melakukan pengukurannya, komponen yang digunakan yaitu aset lancar, liabilitas lancar, total aset, EBIT, EBT dan penjualan atau pendapatan.

Terjadinya kondisi *financial distress* dapat diminimalisir dengan mengawasi kondisi keuangan perusahaan melalui laporan posisi keuangan dan laporan laba rugi yang keduanya ada di dalam laporan keuangan perusahaan. Tujuan dari laporan keuangan sendiri adalah untuk menyediakan informasi mengenai posisi keuangan, kinerja dan perubahan posisi keuangan suatu perusahaan yang bermanfaat bagi penggunaannya dalam pengambilan keputusan (Kartikahadi et al., 2016). Oleh karena itu, baik atau buruknya kinerja keuangan suatu perusahaan dapat dilihat melalui analisis laporan keuangan yang salah satu caranya adalah dengan analisis rasio keuangan (Moyer dalam Oktariyani, 2019). Analisis rasio keuangan yang dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* adalah rasio likuiditas dan rasio solvabilitas.

Rasio likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Aset lancar yang dimanfaatkan

dengan baik untuk memperoleh laba menjadi salah satu tanda perusahaan dapat dikatakan likuid. Nilai perolehan rasio yang tinggi menggambarkan kondisi perusahaan sedang baik dan dianggap dapat memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Begitu pula sebaliknya, jika nilai rasio yang diperoleh rendah maka perusahaan dikatakan dalam kondisi yang tidak baik dan berpotensi mengalami *financial distress*. Rasio likuiditas yang dapat digunakan untuk mengukur kondisi *financial distress* yaitu rasio lancar atau *current ratio* (CR). *Current ratio* membagi aset lancar dengan kewajiban lancar (Herry, 2016).

Penelitian sebelumnya yang membahas mengenai pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* masih menemukan kontradiksi. Penelitian sebelumnya menunjukkan hasil secara simultan dan parsial *current ratio* memiliki pengaruh signifikan yang positif terhadap *financial distress* atau semakin tinggi nilai *current ratio* yang diperoleh maka semakin tinggi pula tingkat *financial distress* (Ginting, 2017; Asfali, 2019; Sudaryo et al., 2021; Sukmawati et al., 2020). Namun, pada penelitian lain menunjukkan hasil secara parsial *current ratio* tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*, sedangkan secara simultan *current ratio* berpengaruh terhadap *financial distress* (Oktariyani, 2019; Adytia & Nursito, 2021). Selanjutnya, terdapat penelitian yang menunjukkan hasil *current ratio* memiliki pengaruh yang negatif tetapi tidak signifikan terhadap *financial distress* dimana semakin tinggi nilai *current ratio* maka semakin rendah kemungkinan terjadinya kondisi *financial distress* (Murni, 2018; Makkulau, 2020). Hasil serupa juga diperoleh oleh Arifin et al., (2021) yang menunjukkan bahwa rasio likuiditas

berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* (Runis et al., 2021; Aviannie et al., 2020). Kemudian, pada penelitian lainnya ditemukan juga hasil tidak berpengaruhnya rasio likuiditas yang diproksikan oleh *current ratio* terhadap kondisi *financial distress* (Sulastri & Zannati, 2018; Erayanti, 2019; Dirman, 2020; Balasubramanian et al., 2019; Hastiarto, 2021).

Rasio selanjutnya yang digunakan untuk mengukur *financial distress* adalah rasio solvabilitas. Rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka pendek dan jangka panjang. Ketika perusahaan lebih banyak menggunakan utang untuk membiayai operasinya dibandingkan dengan menggunakan modal dan aset yang dimiliki, maka hal tersebut akan menjadi pertanda buruk dan mengarah kepada *financial distress*. Rasio solvabilitas yang dapat digunakan ialah rasio utang terhadap modal atau *debt to equity ratio* (DER). DER membagi antara total utang dengan modal yang dimiliki oleh perusahaan. Semakin tinggi nilai DER mengindikasikan utang yang dimiliki perusahaan juga tinggi (Suci & Yosandra, 2022).

Beberapa penelitian menemukan hasil yang mendukung keterkaitan positif signifikan antara DER dengan *financial distress*. Yang berarti semakin tinggi nilai DER maka kemungkinan terjadinya *financial distress* juga meningkat (Asfali, 2019; Pradana, 2020; Sudaryo et al., 2021; Irving et al., 2018; Sulastri & Zannati, 2018; Sukmawati et al., 2020; Hastiarto, 2021; Runis et al., 2021; Rama Nopiana & Rusmiati Salvi, 2022; Giarto & Fachrurrozie, 2020). Penelitian lainnya menemukan hasil secara simultan DER memiliki

pengaruh positif terhadap *financial distress*, sedangkan secara parsial DER berpengaruh negatif terhadap *financial distress* (Ginting, 2017; Oktariyani, 2019; Adytia & Nursito, 2021; Murni, 2018).

Selain dengan analisis rasio keuangan, *financial distress* juga dapat diprediksi menggunakan analisis laporan arus kas. Laporan arus kas dianggap dapat memberikan informasi yang relevan mengenai penerimaan dan pengeluaran dalam jangka waktu tertentu. Perusahaan akan memiliki arus kas masuk dan arus kas keluar selama menjalankan kegiatan usahanya. Arus kas positif ketika arus kas masuk lebih besar dari arus kas keluar. Sedangkan arus kas negatif terjadi ketika arus kas masuk lebih kecil dari arus kas keluar. Saat arus kas positif maka perusahaan dikatakan dalam kondisi yang baik dan memiliki sumber daya yang cukup untuk melakukan kegiatan operasionalnya. Investor dan kreditur membutuhkan informasi arus kas ini untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melunasi utang dan menjalankan kegiatan operasinya dengan kas yang dimiliki oleh perusahaan. Jika arus kas berada pada angka yang cukup besar maka kreditur dan investor akan memiliki kepercayaan yang lebih tinggi untuk memberikan pinjaman serta menanamkan modalnya di perusahaan tersebut (Ayuningtiyas & Suryono, 2019). Arus kas yang digunakan dalam penelitian ini ialah arus kas operasi.

Studi sebelumnya yang telah dilakukan oleh Giarto dan Fachrurrozie (2020) menemukan hasil arus kas operasi dan *financial distress* memiliki pengaruh negatif signifikan (Giarto & Fachrurrozie, 2020). Arus kas operasi memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap *financial distress*, dimana

apabila arus kas operasi tinggi menunjukkan perusahaan memiliki kemampuan yang baik dalam mengelola kas masuk untuk kegiatan operasinya sehingga kemungkinan mengalami *financial distress* rendah. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Juliani (2021) yang memperoleh hasil negatif dan signifikan antara arus kas operasi dengan *financial distress* (Juliani & Muslihat, 2021). Bertentangan dengan hasil penelitian yang diperoleh oleh Finishtya (2019) yang menunjukkan arus kas operasi memiliki pengaruh positif signifikan terhadap *financial distress* (Finishtya, 2019). Dan ada juga penelitian yang menunjukkan hasil tidak berpengaruh antara arus kas operasi dengan *financial distress* (Dirman, 2020).

Penelitian ini juga menggunakan komite audit sebagai variabel moderasi. Ukuran komite audit dipilih sebagai variabel moderasi untuk menguji apakah variabel tersebut dapat memperkuat pengaruh likuiditas, solvabilitas dan arus kas operasi terhadap *financial distress*. Komite audit memiliki tugas untuk membantu dan memperkuat fungsi pengawasan yang dilakukan oleh dewan komisaris (Indarti et al., 2020). Salah satu hal terpenting yang diawasi oleh komite audit adalah mengenai kondisi keuangan perusahaan. Kegiatan yang dilakukan oleh manajemen perusahaan diawasi oleh komite audit agar dalam menjalankan tugasnya manajemen tetap mengikuti standar yang berlaku dan tidak merugikan perusahaan. Dengan adanya komite audit diharapkan tekanan keuangan di perusahaan dapat dihindari dan fungsi pengawasan agar perusahaan terhindar dari kondisi *financial distress* dapat semakin kuat.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Hastiarto, Umar dan Indriani (2021) menemukan hasil ukuran komite audit meningkatkan pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* dan mengurangi pengaruh *leverage* terhadap *financial distress* (Hastiarto, 2021). Dalam penelitian lain yang menggunakan komite audit sebagai variabel moderasi ditemukan hasil bahwa komite audit mampu memperkuat pengaruh *operating cash flow* tetapi tidak mampu memperkuat pengaruh *current ratio* terhadap *financial distress* (Evrilianingsih & Shaffana Amalia, 2022). Adanya komite audit dapat meminimalisir perilaku menyimpang yang akan dilakukan oleh pihak manajemen terkait dengan keuangan dan prosedur akuntansi sehingga kinerja perusahaan dapat tetap dipertahankan atau bahkan ditingkatkan. Kinerja perusahaan yang baik dan efektif dapat mencegah kondisi *financial distress* pada perusahaan. Selanjutnya, pada penelitian lain juga ditemukan hasil yang berbeda dimana komite audit tidak berpengaruh dalam memoderasi pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* (Angga Negoro & Wakan, 2022).

Peneliti menemukan adanya *research gap* dari hasil penelitian yang dilakukan oleh (Sudaryo et al., 2021; Adytia & Nursito, 2021; Rama Nopiana & Rusmiati Salvi, 2022; Oktariyani, 2019; Juliani & Muslihat, 2021; Finishtya, 2019) yang masih memiliki kontradiksi dan ketidakkonsistenan diduga karena adanya variabel kontijensi yang mempengaruhi hubungan likuiditas, solvabilitas dan arus kas operasi dalam memprediksi fenomena *financial distress* pada perusahaan. Sehingga Peneliti tertarik untuk kembali meneliti pengaruh likuiditas, solvabilitas dan arus kas operasi terhadap kemungkinan

terjadinya *financial distress* dengan menambahkan komite audit sebagai variabel moderasi. Oleh karena itu, penelitian ini diberi judul “**Analisis Likuiditas, Solvabilitas dan Arus Kas Operasi terhadap *Financial Distress* dengan Komite Audit sebagai Variabel Moderasi**”.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka pertanyaan dari penelitian ini ialah sebagai berikut:

1. Apakah likuiditas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021?
2. Apakah solvabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021?
3. Apakah arus kas operasi berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021?
4. Apakah komite audit mampu memperkuat pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021?
5. Apakah komite audit mampu memperkuat pengaruh solvabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021?
6. Apakah komite audit mampu memperkuat pengaruh arus kas operasi terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021;
2. Untuk mengetahui pengaruh solvabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021;
3. Untuk mengetahui pengaruh arus kas operasi terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021;
4. Untuk mengetahui peran moderasi komite audit dalam memperkuat pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021;
5. Untuk mengetahui peran moderasi komite audit dalam memperkuat pengaruh solvabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021;
6. Untuk mengetahui peran moderasi komite audit dalam memperkuat pengaruh arus kas operasi terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI tahun 2020 – 2021.

1.4 Manfaat Penelitian

Didasarkan pada latar belakang, pertanyaan penelitian, dan tujuan penelitian maka manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat teoritis yaitu dapat digunakan sebagai referensi penelitian terkait *financial distress* pada

perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI dan sebagai pengembangan ilmu khususnya dalam memahami kondisi *financial distress* yang terjadi pada perusahaan.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa pemahaman dan pengetahuan baru mengenai kondisi *financial distress* perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI.

2. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai kondisi *financial distress* dan berkontribusi dalam pengambilan keputusan guna menghindari kebangkrutan khususnya bagi perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI.

3. Bagi Penelitian Selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber dan referensi tambahan untuk penelitian selanjutnya yang akan mengangkat tema mengenai *financial distress* pada perusahaan infrastruktur khususnya yang terdaftar di BEI serta sebagai tambahan mengenai faktor-faktor yang dapat memengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan.