

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

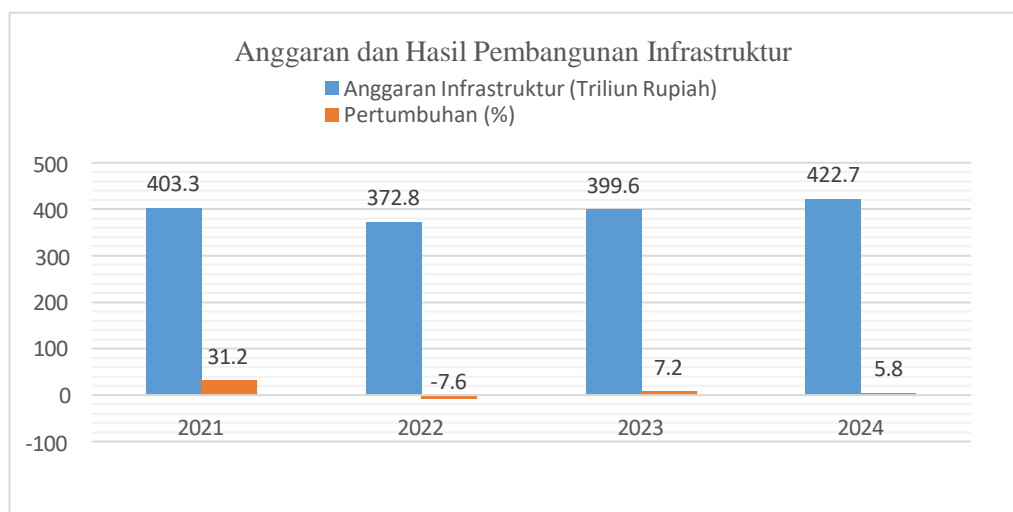
### **A. Latar Belakang**

Ketidakpastian ekonomi global, termasuk ketegangan perdagangan dan kebijakan moneter akan menyebabkan gangguan rantai pasok, berkurangnya permintaan dan perubahan pola konsumsi energi serta transportasi (Susilawati, 2023). Perubahan terjadi dengan cepat karena pandemi yang memengaruhi banyak perusahaan, sehingga membuat mereka kesulitan mempertahankan kinerja keuangan hingga akhirnya mengalami penurunan laba. Sebagai negara berkembang, Indonesia menghadapi tantangan besar akibat ketidakpastian ekonomi global. Lemahnya daya beli masyarakat, fluktuasi harga komoditas, dan ketidakstabilan nilai tukar mempengaruhi perekonomian domestik (Syafira & Asyik, 2024).

Pemerintah dan bank Indonesia terus memantau kebijakan untuk memitigasi dampak negatif terhadap perekonomian nasional. Peningkatan suku bunga acuan Bank Indonesia (BI) menyebabkan peningkatan biaya pinjaman yang berdampak langsung pada perusahaan infrastruktur, sehingga memengaruhi pengurangan pendapatan dan arus kas operasional untuk perusahaan infrastruktur yang mengandalkan proyek jangka panjang dan eksternal (Elena *et al.*, 2024). Perusahaan infrastruktur berperan penting dalam membantu pertumbuhan ekonomi negara. Pembangunan infrastruktur seperti jalan raya, jembatan, pelabuhan, bandara, dan jaringan energi adalah fondasi

utama untuk kelancaran distribusi barang dan jasa, meningkatkan konektivitas antara daerah dan daya saing nasional di tingkat global (Syafira & Asyik, 2024).

Namun, perusahaan infrastruktur sering mengalami ketidakpastian peraturan dalam hal pendanaan dan manajemen risiko proyek. Proyek infrastruktur yang memiliki modal padat (*capital intensive*), fitur jangka panjang dan memiliki risiko tinggi rentan terhadap tekanan ekonomi di sektor ini. Pemerintah terus mengakselerasi penyelesaian pembangunan infrastruktur, utamanya proyek-proyek strategis dan prioritas yang mendukung pertumbuhan ekonomi. Hal ini dilakukan sejalan dengan peningkatan kualitas belanja yang efektif dan efisien dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Rumra *et al.*, 2023).



Gambar 1.1 Anggaran dan Hasil Pembangunan Infrastruktur

Sumber : Badan Pusat Statistik. Data diolah (2025).

Berdasarkan gambar 1.1 menunjukkan perkembangan alokasi anggaran infrastruktur nasional pada tahun 2021 hingga 2024 beserta laju pertumbuhan pada setiap tahunnya. Data tersebut menunjukkan bahwa anggaran infrastruktur

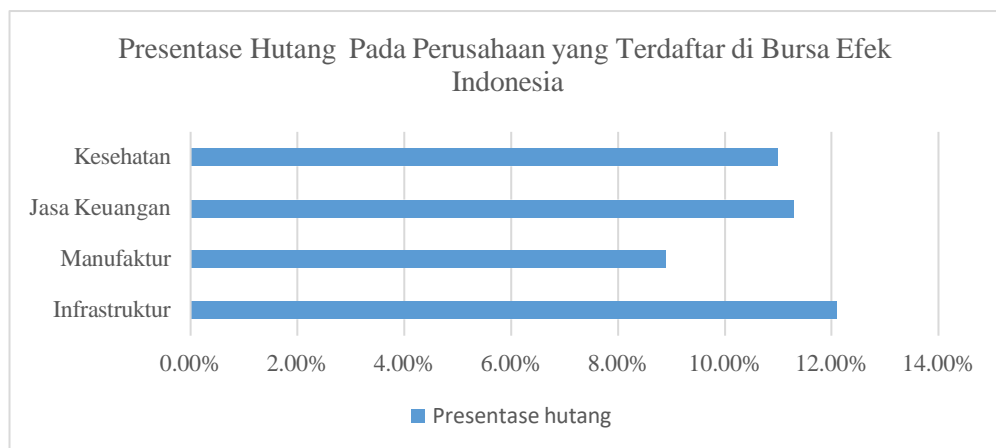
di Indonesia mengalami fluktuasi anggaran mulai tahun 2022 hingga 2024. Pada tahun 2021 anggaran infrastruktur sebesar Rp403.3 triliun dan pertumbuhan pembangunan sebesar 31.2%. Tahun 2022 anggaran infrastruktur mengalami penurunan sebesar Rp372.8 triliun dengan pertumbuhan pembangunan sebesar -7.6%, karena adanya tekanan ketersediaan sumber daya keuangan yang memungkinkan pemerintah dalam membiayai program yang menimbulkan dampak negatif pada perekonomian, hal tersebut terjadi karena adanya kebutuhan penanganan pandemi dan bantuan sosial yang menjadi alasan utama pemangkasan anggaran infrastruktur (Afriyana, 2023). Tahun 2023 anggaran infrastruktur sebesar Rp399.6 triliun dengan pertumbuhan pembangunan sebesar 72%. Pada tahun 2024 anggaran infrastruktur sebesar Rp422.7 triliun dengan pertumbuhan pembangunan sebesar 5.8%. Dari data tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 2023 dan 2024 anggaran infrastruktur meningkat tetapi dalam pertumbuhan pembangunan mengalami penurunan. Hal tersebut terjadi karena adanya tingkat pertumbuhan yang sangat tinggi akibat proyek-proyek besar dan optimalisasi terhadap proses perencanaan, pengelolaan sumber daya dan pelaksanaan proyek infrastruktur (Afriyana, 2023).

Anggaran sangat berkaitan dengan proses pengendalian biaya operasional. Karena pemerintah akan mengurangi jumlah dana yang dialokasikan untuk sektor infrastruktur pada tahun 2022 sekaligus meningkatkan anggaran kesehatan sejalan dengan fokus pemerintah menangani pandemi di Indonesia (Pratiwi, 2022). Hal tersebut mempengaruhi aktivitas perusahaan yang bergerak

di bidang infrastruktur dan sebagian besar operasional tertunda. Karena pembatasan kegiatan perusahaan, kinerja keuangan sektor infrastruktur mengalami penurunan. Pendapatan perusahaan turun, sehingga laba pun menurun bahkan perusahaan mengalami kerugian (Ramadhanti *et al.*, 2023).

Selain ini perusahaan infrastruktur seringkali menghadapi tantangan pendanaan yang kompleks dalam berskala besar, membutuhkan waktu lama dan investasi awal (*capital expenditure*) yang sangat besar (Rahmawati, 2025). Perusahaan umumnya mengandalkan dana eksternal dalam bentuk hutang jangka panjang. Sehingga tingkat utang yang tinggi khususnya di subsektor konstruksi menjadi penyebab umum, karena pendapatan dari proyek tersebut biasanya baru dapat diperoleh dalam jangka waktu yang cukup panjang (*long term return*). Hal ini menyebabkan ketergantungan yang tinggi pada pinjaman dari bank, obligasi, atau lembaga pembiayaan lainnya guna menutupi biaya pengembangan awal proyek (<https://investasi.kontan.co.id/>).

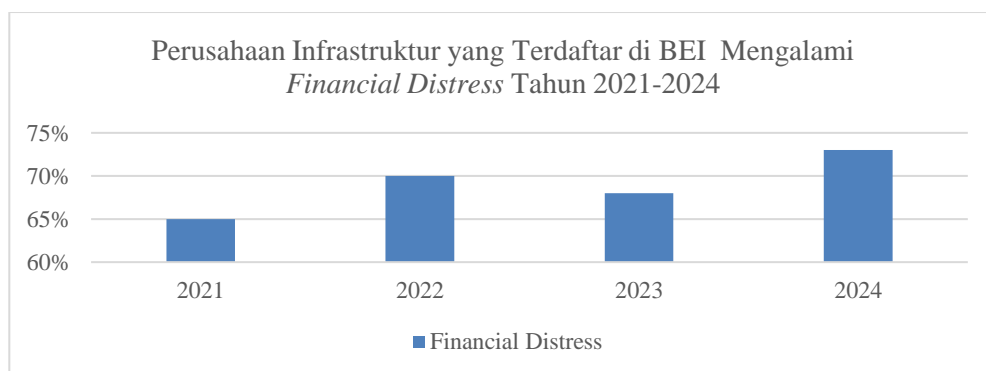
Hutang didefinisikan sebagai pengorbanan ekonomis yang mungkin timbul dimasa yang akan datang dari kewajiban perusahaan sekarang untuk mentransfer aset atau memberikan jasa ke pihak lain di masa mendatang, sebagai akibat transaksi di masa lalu. Utang muncul karena penundaan pembayaran dan dana yang dipinjam (Hanafi & Halim, 2020). Tingkat hutang yang tinggi dapat mempengaruhi presentasi laba karena perusahaan yang memiliki tingkat hutang tinggi akan berusaha meningkatkan presentasi labanya agar kinerja perusahaan tersebut dapat dinilai baik dimata investor (Saragi *et al.*, 2023).



Gambar : 1.2 Perusahaan di Indonesia dengan Jumlah Hutang Yang Tinggi  
Sumber : [www.databoks.co.id](http://www.databoks.co.id). Data diolah (2025)

Berdasarkan gambar 1.2 menunjukkan perusahaan sektor infrastruktur memiliki presentase hutang yang tinggi sebesar 12,10%. Faktor penyebab perusahaan infrastruktur menghadapi lilitan hutang sangat tinggi yang bersumber dari PT Pemeringkat Efek Indonesia (Pefindo) menunjukkan bahwa investor saat ini cenderung menghindari penyerapan obligasi atau surat hutang alasannya bahwa banyak perusahaan sub sektor konstruksi yang gagal bayar (pefindo, 2024). Nilai obligasi nasional sepanjang 2024 mencapai Rp130,18 triliun, terdiri dari obligasi BUMN senilai Rp40,64 triliun dan diluar BUMN sebesar Rp89,53 (<https://market.bisnis.com/>). Perusahaan infrastruktur lebih memilih menggunakan utang jangka panjang yang sangat tinggi untuk memenuhi kebutuhan pendanaan perusahaan, sehingga sangat sensitif terhadap perubahan suku bunga. Ketika terjadi kenaikan suku bunga, beban perusahaan infrastruktur akan meningkat, terutama dalam hal pendanaan kredit atau kebutuhan refinancing. Hal ini menyebabkan biaya bunga yang harus dibayar perusahaan menjadi lebih tinggi, sehingga menambah beban keuangan

perusahaan (Rahayu & Nadia, 2020). Serta adanya penugasan proyek oleh pemerintah tanpa partisipasi modal negara yang sesuai (Susilawati *et al.*, 2022). Perkembangan perusahaan infrastruktur di Indonesia masih dalam fase pemulihan hutang. Beban utang yang tinggi mengganggu kesehatan keuangan, sementara akses pendanaan makin terbatas akibat minimnya kepercayaan investor dan pemangkasan anggaran pemerintah (Kariastanto *et al.*, 2022). Jika perusahaan infrastruktur tidak dapat mengelola keuangannya dengan baik, maka perusahaan dapat mengalami kepailitan atau *financial distress* sehingga menyebabkan kebangkrutan (Susilawati *et al.*, 2023). Menurut Platt & Platt (2022) kesulitan keuangan atau *financial distress* adalah tahap penurunan kondisi keuangan yang dialami oleh perusahaan sebelum akhirnya mengalami kebangkrutan atau likuidasi. Terjadinya masalah likuiditas, dan tingginya tingkat hutang menjadikan indikator timbulnya *financial distress* pada suatu perusahaan (Fathurahman & Hayati 2023).



Gambar 1.3 Perusahaan Infrastruktur yang Terdaftar di BEI Mengalami *Financial Distress* Tahun 2021-2024

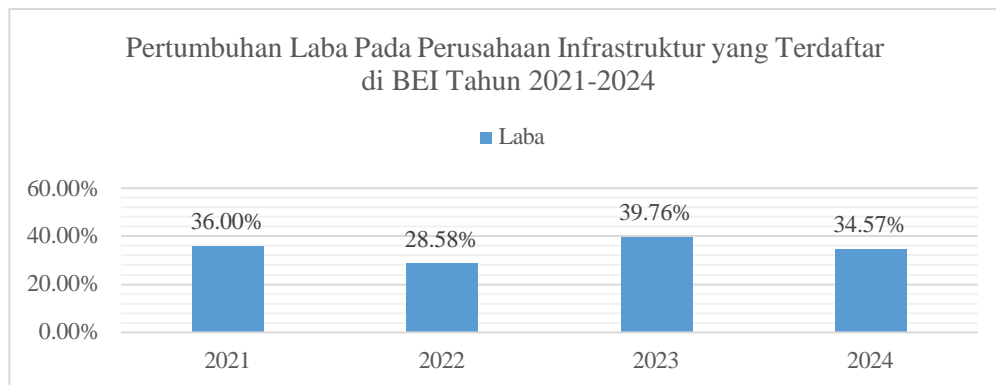
Sumber : [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id). Data diolah (2025)

Berdasarkan gambar 1.3 menunjukkan perusahaan infrastruktur mengalami pergerakan yang fluktuatif tahun 2021-2024. Tahun 2021 data perusahaan infrastruktur yang mengalami *financial distress* sebesar 65% dan mengalami lonjakan sebesar 70% di tahun 2022 disebabkan oleh kondisi ekonomi makro yang tidak stabil akibat dampak dari pandemi di Indonesia yang menurunkan permintaan proyek swasta (Ramadhanti *et al.*, 2023). Pada tahun 2023 perusahaan infrastruktur mengalami penurunan dari tahun sebelumnya yaitu sebesar 68%, penurunan tersebut terjadi karena adanya pinjaman dari bank dan obligasi guna menutupi biaya yang membengkak (Saragi *et al.*, 2023). Peningkatan kembali terjadi di tahun 2024 sebesar 73% peningkatan tersebut terjadi karena tingginya beban hutang (*debt burden*) terutama BUMN karya seperti PT Waskita Karya (Persero) Tbk dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk yang mengandalkan utang jangka panjang untuk pendanaan proyek dan penundaan pembayaran termin proyek dari pemerintah (Saragi *et al.*, 2023).

Salah satu perusahaan yang mengalami masalah keuangan atau *financial distress* adalah PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk menghadapi potensi pailit dengan utang mencapai \$9,8 miliar kepada lebih dari 800 kreditur pada akhir 2021. Penyebabnya yaitu penurunan pendapatan sebesar 70% akibat pandemi COVID-19 dan ketidakmampuan membayar kewajiban. Dan berdampak pada pemutusan hubungan kerja terhadap sekitar 30% karyawan dan pemotongan gaji direksi. Tahun 2022 PT Istaka Karya (Persero) dinyatakan pailit oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat pada Juli 2022 akibat dari gagal memenuhi kewajiban pembayaran utang yang jatuh tempo pada akhir 2021 dan di tahun 2023 PT

Waskita Karya Tbk menghadapi beberapa gugatan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) dari berbagai perusahaan pada Agustus 2023, perusahaan mengalami kerugian signifikan, dengan rugi bersih mencapai Rp 2,07 triliun pada Semester I-2023 (<https://www.tempo.co/>). Sehingga rasio keuangan yang dapat digunakan peneliti untuk memprediksi terjadinya *financial distress* yaitu rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, arus kas operasional dan komite audit sebagai variabel moderasi.

Faktor pertama untuk memprediksi terjadinya *financial distress* yaitu rasio profitabilitas. Profitabilitas digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan bersih (Kencana & Suwarno, 2023). Menurut Syafira & Asyik (2024) profitabilitas menjadi salah satu dasar dalam mengevaluasi kondisi sebuah perusahaan. Profitabilitas memiliki banyak *proxy* diantaranya *Return on Assets* (ROA). ROA memberikan ukuran yang lebih baik atas profitabilitas perusahaan karena menunjukkan efektifitas manajemen dalam menggunakan aktiva untuk memperoleh pendapatan. ROA adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih berdasarkan penggunaan aset yang dimilikinya (Susanto & Handoyo, 2023). ROA berkaitan dengan aktiva yang dimiliki oleh perusahaan dan perolehan laba, oleh karena itu ROA merupakan pengukuran terbaik jika ingin mengukur kinerja laba maupun aktiva perusahaan (Kencana & Suwarno, 2023).



Gambar 1.4 Rata-Rata Pertumbuhan Laba Pada Perusahaan Infrastruktur yang Terdaftar di BEI Tahun Periode 2021-2024

Sumber : Bursa Efek Indonesia. Data diolah (2025)

Berdasarkan gambar 1.4 Menunjukkan bahwa pertumbuhan laba pada perusahaan infrastruktur periode 2021-2024 mengalami fluktuasi. Pada tahun 2021 mencapai 36,00% mencerminkan kinerja keuangan yang cukup baik di awal periode. Namun, pada tahun 2022 terjadi penurunan pertumbuhan laba menjadi 28,58% yang dapat mengindikasikan adanya tantangan eksternal maupun internal yang dihadapi oleh perusahaan infrastruktur pada tahun tersebut. Selanjutnya, pada tahun 2023, pertumbuhan laba kembali meningkat signifikan menjadi 39,76%, yang merupakan angka tertinggi selama periode empat tahun. Peningkatan ini kemungkinan didorong oleh pemulihan ekonomi, peningkatan investasi, atau efisiensi operasional yang dilakukan perusahaan (Aprilia *et al.*, 2024). Pada tahun 2024, pertumbuhan laba sedikit menurun menjadi 34,57% disebabkan oleh penurunan pendapatan dan beban operasional, namun tetap menunjukkan kinerja yang positif dan stabil (Syafira & Asyik, 2024).

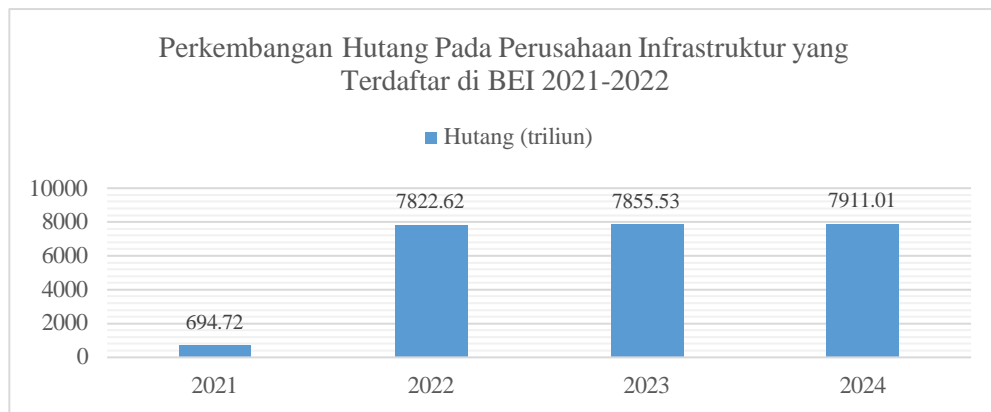
Menggunakan aset perusahaan secara efektif dapat mengurangi pengeluaran perusahaan, sehingga membantu memperoleh penghematan dan dana yang cukup untuk beroperasi dalam menjalankan bisnisnya, jika perusahaan tidak mampu menggunakan laba secara efektif dan efisien dalam kurun waktu berturut-turut maka perusahaan dapat mengalami terjadinya *financial distress* (Dwiantari *et al.*, 2021).

Profitabilitas merupakan salah satu dasar dalam menilai kondisi sebuah perusahaan. Rasio profitabilitas dapat mengukur seberapa efektif manajemen dalam menghasilkan laba terhadap penjualan dan investasi perusahaan. Jika nilai profitabilitas yang diproksikan oleh *Return on Asset Ratio* (ROA) rendah, maka laba perusahaan cenderung rendah dan perusahaan tidak mampu memaksimalkan penggunaan asetnya, sehingga risiko mengalami masalah keuangan atau *financial distress* semakin tinggi. Di sisi lain, jika nilai ROA tinggi, maka laba perusahaan cenderung meningkat dan perusahaan mampu memanfaatkan aset secara optimal, sehingga kemungkinan mengalami *financial distress* menjadi lebih kecil (Syafira & Asyik, 2024).

Penelitian yang dilakukan oleh Susanto & Handoyo (2023) mengenai pengaruh rasio profitabilitas yang di *proxy* kan dengan *Return on Asset* atau ROA terhadap *financial distress* didapatkan bahwa rasio ROA berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Penelitian ini didukung dengan penelitian Khoirinnisa & Lestinarsih (2024) dan Joshlyn & Widjaja (2024) dimana peneliti juga menganalisis pengaruh rasio profitabilitas dengan *Return on Asset* (ROA) sebagai rasio *proxy* berpengaruh positif terhadap *financial distress*.

Artinya, besar kecilnya profitabilitas yang dimiliki perusahaan dapat menjadi tolak ukur untuk mengetahui apakah perusahaan sedang berada pada kondisi *financial distress* atau sehat. Pada penelitian Delayanti dan Lisiantara (2022), Alvernia dan Maimunah (2022) profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Adolph (2020) dan Anggun *et al.*, (2023) yang menunjukkan bahwa rasio profitabilitas dengan *proxy* ROA tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Faktor kedua juga dapat dilihat dari rasio solvabilitas. Rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka panjangnya (Susanto & Handoyo, 2023). Menurut Arthana (2021) rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiaya dengan hutang. Rasio solvabilitas memiliki banyak *proxy* diantaranya *Debt to Equity Ratio* atau (DER). DER memiliki artian untuk membandingkan seberapa besar beban utang yang ditanggung perusahaan dibanding dengan ekuitas yang dimiliki perusahaan. Solvabilitas dengan *proxy* DER mencerminkan seberapa besar perusahaan menggunakan utang, baik utang jangka pendek maupun jangka panjang. Jika tingkat utang semakin rendah, maka kondisi aset perusahaan cenderung lebih baik. Jika tingkat hutang terus meningkat, maka perusahaan akan semakin sulit memenuhi kewajibannya. Jika hal ini terus terjadi, risiko perusahaan mengalami kesulitan keuangan atau *financial distress* akan semakin besar (Syafira & Asyik, 2024).



Gambar 1.5 Perkembangan Hutang Perusahaan Infrastruktur tahun 2021-2024

Sumber : Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara. Data diolah (2025)

Berdasarkan gambar 1.5 Pada perusahaan infrastruktur tahun 2021-2024 terus mengalami peningkatan. Perkembangan hutang pada tahun 2021 sebesar Rp694.72 triliun terjadi lonjakan signifikan pada tahun 2022, di mana hutang meningkat drastis menjadi Rp7.822,62 triliun atau 80%. Lonjakan tersebut disebabkan oleh pertumbuhan perusahaan yang mempengaruhi kebijakan hutang melalui profitabilitas, dimana pertumbuhan perusahaan infrastruktur berpengaruh negatif terhadap profitabilitas, hal tersebut berpengaruh negatif terhadap kebijakan hutang. Namun, secara keseluruhan pertumbuhan perusahaan tetap mendorong peningkatan penggunaan hutang sebagai sumber pembiayaan (Yusril & Karnowahadi, 2021). Tahun 2023 hutang perusahaan infrastruktur sebesar Rp7855,53 triliun, hutang tersebut terus mengalami peningkatan sebesar Rp7911,01 triliun atau 0,71% pada tahun 2024, hal tersebut disebabkan karena tingkat bunga yang dikenakan kepada Surat Berharga Negara atau SBN sangat tergantung pada aliran *capital outflow* dan *capital inflow*. Semakin tinggi *capital outflow*, maka suku bunga SBN akan semakin tinggi

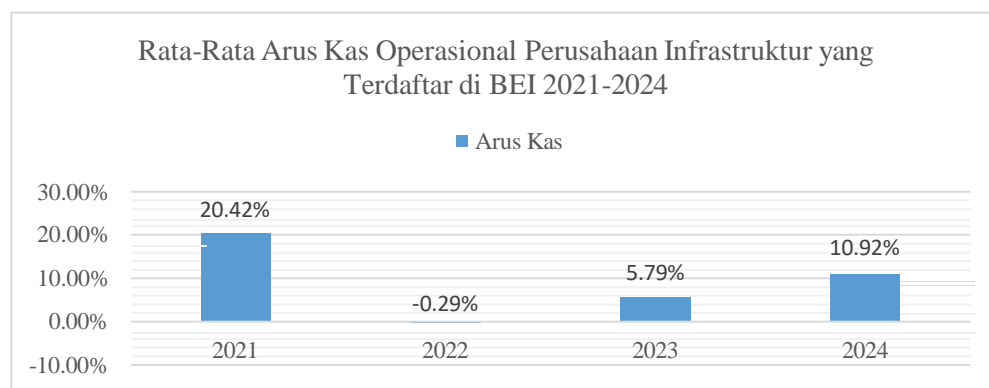
sebagai daya tarik investor untuk tetap membeli SBN, begitu juga sebaliknya. Untuk meminimalkan risiko terhadap fluktuasi nilai tukar dan mengoptimalkan sumber daya domestik, utang pemerintah khususnya SBN didominasi oleh rupiah yang saat ini berkontribusi 82% dibandingkan valas yang berada dikisaran 18% (Pratiwi, 2024).

Perusahaan yang memiliki rasio solvabilitas yang tidak memadai mungkin kesulitan dalam memenuhi kewajibannya, sehingga berisiko mengalami *financial distress* (Susanto & Handoyo, 2023). Solvabilitas mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi komitmen jangka panjang saat menghadapi likuidasi atau pembubaran. Jika perusahaan menggunakan total hutang yang besar, maka perusahaan berisiko mengalami hambatan saat melakukan pelunasan di awal periode. Hal ini karena seluruh hutang melebihi nilai aset yang dimiliki. Rasio ini semakin tinggi jika hutang yang dimiliki semakin besar, sehingga perusahaan lebih rentan mengalami kesulitan keuangan. Ketika usaha atau proyek memiliki hutang yang berlebihan, hal ini bisa menyebabkan perusahaan mengalami *financial distress* (Febrianti & Tumirin, 2020).

Menurut Aprilia et al. (2024) menyatakan solvabilitas dengan *proxy Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*. Didukung dengan penelitian Hanifa (2020) menyatakan bahwa DER berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Fuji & Diana (2025) menyatakan bahwa rasio solvabilitas yang di *proxy* kan dengan DER berpengaruh negatif terhadap

*financial distress*. Sedangkan dalam penelitian yang dilakukan oleh (Oktaviani & Lisiantara, 2022) menunjukkan bahwa rasio solvabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Didukung dengan penelitian yang dilakukan Susilawati *et al.*, (2023) dan Syafira & Asyik (2024) menunjukkan bahwa solvabilitas dengan *proxy Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan dengan arah negatif terhadap *financial distress*.

Faktor ketiga menggunakan analisis laporan kas. Arus kas diyakini memberikan informasi yang relevan tentang pendapatan dan pengeluaran dalam periode tertentu yang digunakan untuk kegiatan operasional perusahaan (Pangestika, 2025). Arus kas operasional adalah salah satu rasio yang digunakan untuk menilai seberapa besar kemampuan perusahaan dalam mendapatkan dana yang diperlukan untuk menjalankan usahanya. Jika arus kas terlalu kecil, perusahaan akan kesulitan memaksimalkan operasionalnya, sehingga mengakibatkan penurunan laba dan berpotensi mengancam kelangsungan operasional perusahaan (Syafira & Asyik, 2024).



Gambar 1.6 Rata-Rata Arus Kas Operasional Perusahaan Infrastruktur Tahun 2021-2024

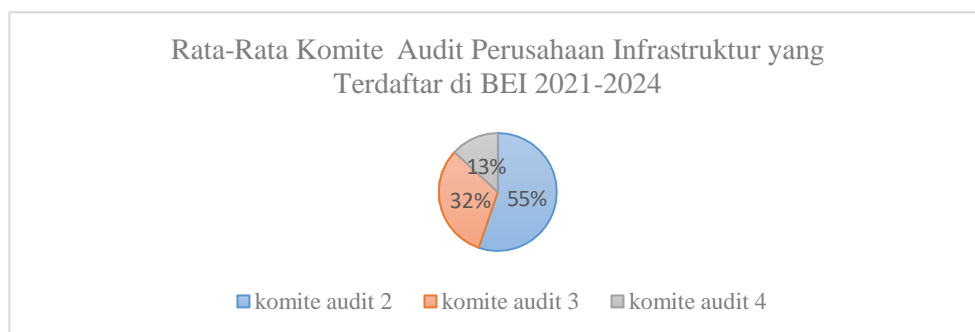
Sumber : Bursa Efek Indonesia. Data diolah (2025)

Berdasarkan gambar 1.6 arus kas operasional perusahaan infrastruktur mengalami fluktuasi. Pada tahun 2021 memiliki arus kas tertinggi yaitu sebesar 20,42%, hal ini menunjukkan bahwa secara umum perusahaan infrastruktur memiliki kemampuan yang baik dalam menghasilkan kas dari operasional. Tahun 2022 terjadi penurunan drastis bahkan arus kas menjadi -0,29%, arus kas negatif menandakan bahwa pengeluaran kas lebih besar daripada penerimaan kas. Selain itu kendala pada arus kas operasional perusahaan yang umumnya berasal dari keterlambatan pembayaran dan kurangnya uang muka secara lansung, sehingga memicu pembengkakan biaya dan penundaan proyek (Salim, 2023). Pada tahun 2023 menunjukkan pemulihan arus kas dengan angka positif 5,79%, menandakan adanya perbaikan efisiensi atau peningkatan pendapatan operasional (Emilia *et al.*, 2024). Peningkatan kembali terjadi di tahun 2024 sebesar 10,92% karena banyak perusahaan infrastruktur melakukan restrukturisasi, efisiensi operasional dan pengendalian biaya (Lestiowati, 2025).

Ketika nilai arus kas operasional perusahaan meningkat, hal tersebut akan memengaruhi perolehan nilai tukar dalam memprediksi terjadinya *financial distress*, serta meningkatkan tingkat prediksi tersebut. Hal ini terjadi karena penerimaan dalam arus kas operasional utamanya berasal dari pendapatan, yang merupakan salah satu faktor dalam mengukur kemungkinan terjadinya *financial distress*. Dengan demikian, kenaikan atau penurunan nilai arus kas operasional akan memengaruhi kondisi *financial distress* perusahaan. Semakin tinggi nilai ukur *financial distress* yang diperoleh, semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami masalah keuangan (Susilawati *et al.*, 2023).

Pada penelitian yang dilakukan oleh Susilawati *et al.*, (2023), Anita & Annisa (2022), Safitriawati *et al.*, (2023) dan Darmawan (2022) yang menunjukkan arus kas operasi berpengaruh secara positif signifikan terhadap *financial distress*. Hasil tersebut dapat diartikan bahwa apabila arus kas operasi perusahaan infrastruktur mengalami peningkatan, maka nilai ukur *financial distress* juga akan ikut meningkat dan potensi terjadinya *financial distress* akan semakin menurun. Sedangkan pada penelitian Syafira & Asyik (2024), Emilia *et al.*, (2024) menunjukkan hasil bahwa arus kas operasional tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Dalam sebuah perusahaan fungsi pengawasan akan semakin efektif dengan adanya pihak independen seperti komite audit. Dibentuknya komite audit berfungsi untuk melakukan pengawasan yang dimiliki oleh dewan komisaris. Menurut Peraturan Otoritas Jasa Keuangan NO.55/PJOK.04/2015, komite audit minimal 3 anggota berasal dari komisaris independen dan pihak luar emiten. Dengan adanya jumlah anggota komite audit lebih dari 3 kemungkinan dapat melakukan pengawasan lebih baik (Susilawati *et al.*, 2023).



Gambar 1.7 Rata-Rata Komite Audit Pada Perusahaan Infrastruktur Tahun 2021-2024

Sumber : Bursa Efek Indonesia. Data diolah (2025)

Berdasarkan gambar 1.7 menunjukkan perusahaan yang memiliki komite audit internal tahun 2021-2024 berjumlah 4 anggota sebesar 13% perusahaan dan 32% perusahaan dengan jumlah komite audit 3 anggota. Dengan adanya jumlah komite audit yang memenuhi Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) NO.55/PJOK.04/2015 yaitu sebesar 3 anggota, menunjukkan keinginan memperkuat pengawasan internal. Penyebabnya karena kompleksitas bisnis dan proyek infrastruktur yang tinggi, sehingga dibutuhkan lebih banyak pengawasan dan juga tuntutan investor atau pemegang saham mayoritas untuk meningkatkan *governance* (Damayanti, 2020). Sedangkan jumlah komite audit yang tidak memenuhi peraturan OJK sebesar 55% perusahaan dengan jumlah 2 anggota komite audit, artinya komite audit pada perusahaan tersebut tidak memenuhi standar minimal OJK. Disebabkan karena keterbatasan sumber daya manusia di sektor infrastruktur khususnya yang independen, penggantian anggota selama periode 2021–2024 terutama di masa pasca-pandemi, dan kurangnya tata kelola perusahaan (*Good Corporate Governance*) karena tidak semua perusahaan infrastruktur memiliki praktik manajemen yang baik (Susilawati *et al.*, 2021).

Salah satu perusahaan infrastruktur terbesar di Indonesia PT Waskita Karya, mengalami *financial distress* yang serius hingga gagal membayar kupon obligasi yang jatuh tempo. Pada April 2023, Presiden Direktur Waskita Karya bersama tujuh orang lainnya ditahan oleh Kejaksaan Agung Indonesia terkait dugaan korupsi sebesar Rp2,5 triliun. Kasus ini melibatkan penggunaan dokumen fiktif untuk pencairan dana *Supply Chain Financing* (SCF), yang digunakan untuk membayar utang perusahaan atas proyek-proyek fiktif. Menurut Susilawati *et*

*al.*, (2023) kejadian tersebut mencerminkan kegagalan fungsi pengawasan internal, termasuk peran komite audit, dalam mendeteksi dan mencegah praktik korupsi dan manipulasi keuangan yang berujung pada kondisi *financial distress* dan potensi kepailitan.

Adanya komite audit dengan anggota yang cukup memungkinkan mereka menggunakan keahlian dan pengalaman masing-masing untuk kepentingan pemegang saham secara keseluruhan, semakin banyak jumlah komite akan meningkatkan kinerja perusahaan menjadi lebih baik dengan mencegah kemungkinan terjadinya *financial distres* (Masak & Noviyanti, 2020). Komite audit juga ikut serta dalam menyusun rencana strategis perusahaan, serta memberikan saran dan rekomendasi terkait berbagai masalah keuangan dan operasional kepada dewan komisaris. Saran dan rekomendasi yang diberikan oleh komite audit juga berperan dalam pembuatan rencana strategis yang bertujuan meningkatkan kinerja perusahaan. Dengan demikian, komite audit yang efektif harus fokus pada peningkatan kinerja dan daya saing perusahaan, terutama di tengah lingkungan bisnis yang terus berubah di luar kendali perusahaan (Putra & Wirawati, 2024).

Pada penelitian Masak & Noviyanti (2020) menunjukkan bahwa variabel jumlah komite audit berpengaruh negatif terhadap *financial distress*, alasan yang mendasari hasil penelitian adalah bahwa ukuran komite audit mampu menunjang kinerja komite audit. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putra & Wirawati (2024), Ubang *et al.*, (2025) yang menunjukkan bahwa jumlah komite audit berpengaruh negatif signifikan

terhadap *financial distress*. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Nadjib (2020), Fatharani & Herawati (2022) menunjukkan bahwa jumlah komite audit tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Dari *gap research* diatas menunjukkan adanya ketidakkonsistenan dari hasil penelitian sebelumnya. Sehingga dapat dilihat bahwa kondisi pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024 belum teratasi dan memungkinkan terjadinya kebangkrutan. Pemilihan perusahaan infrastruktur sebagai objek penelitian didasarkan pada karakteristik sektor ini yang sangat rentan terhadap tekanan keuangan dan risiko *financial distress* akibat tingginya kebutuhan modal, proyek jangka panjang, pengelolaan arus kas dan ketergantungan pada pendanaan utang. Penelitian terhadap perusahaan infrastruktur sangat penting dilakukan karena sektor ini merupakan salah satu pilar utama pembangunan nasional yang menopang pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Berdasarkan latar belakang dan *gap research* yang dipaparkan, maka peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul: **“Pengaruh Rasio Profitabilitas, Solvabilitas Dan Arus Kas Operasional Terhadap *Financial Distress* Dengan Komite Audit Sebagai Variabel Moderasi Periode 2021-2024 Pada Perusahaan Sektor Infrastruktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia”**.

## **B. Batasan Masalah**

Dalam penelitian ini terdapat batasan masalah yang bertujuan untuk identifikasi masalah, antara lain yaitu :

1. Peneliti hanya menganalisis *financial distress* pada perusahaan sektor infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2021-2024.
2. Rasio profitabilitas sebagai variabel X1, rasio solvabilitas sebagai X2, arus kas operasional sebagai variabel X3, *financial distress* sebagai variabel Y, dan komite audit sebagai variabel moderasi atau variabel Z.

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena yang diuraikan pada latar belakang peneliti dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah rasio profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024?
2. Apakah rasio solvabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024?
3. Apakah rasio arus kas operasional berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024?
4. Apakah komite audit memoderasi pengaruh rasio profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024?
5. Apakah komite audit memoderasi pengaruh rasio solvabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024?

6. Apakah komite audit memoderasi pengaruh arus kas operasional terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024?
7. Apakah komite audit berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2021-2024?

#### **D. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui rasio profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021-2024.
2. Untuk mengetahui rasio solvabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021-2024.
3. Untuk mengetahui arus kas operasional berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021-2024.
4. Untuk menganalisis peran komite audit dalam memoderasi pengaruh rasio profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021-2024.
5. Untuk menganalisis peran komite audit dalam memoderasi pengaruh rasio solvabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021-2024.

6. Untuk menganalisis peran komite audit dalam memoderasi pengaruh arus kas operasional terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021-2024.
7. Untuk menganalisis peran komite audit terhadap *financial distress* pada perusahaan infrastruktur yang terdaftar di BEI periode 2021-2024

#### **E. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan tujuan yang diuraikan diatas, peneliti memberikan manfaat baik secara teoritis dan praktis sebagai berikut:

##### **1. Manfaat teoritis**

- a. Memberikan kontribusi terhadap pengembangan literatur dan teori dalam bidang manajemen keuangan, khususnya terkait faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor infrastruktur.
- b. Memperluas wawasan akademik mengenai peran *Good Corporate Governance*, khususnya komite audit, dalam memoderasi hubungan antara rasio keuangan dan *financial distress*.
- c. Menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya yang membahas isu keuangan perusahaan dengan pendekatan kuantitatif dan model moderasi.

## **2. Manfaat praktis**

### a. Bagi akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan teori mengenai pengaruh profitabilitas, solvabilitas dan arus kas operasional terhadap *financial distress*.

### b. Bagi peneliti

Menambah wawasan dan pengalaman langsung dalam melakukan penelitian kuantitatif, serta penggunaan rasio keuangan dan tata kelola perusahaan sebagai variabel analisis.