

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Gambaran Objek Penelitian**

Pasar modal merupakan suatu kegiatan yang berkaitan dengan penawaran umum dan perdagangan efek, perusahaan publik yang berkaitan dengan efek yang diterbitkan serta lembaga dan profesi yang berkaitan dengan efek. Di Indonesia, pasar modal memiliki peran sebagai sarana bagi pendanaan usaha dan sebagai sarana bagi perusahaan untuk mendapatkan dana dari investor. Dana yang diperoleh perusahaan melalui pasar modal dapat digunakan dalam mengembangkan usaha, ekspansi, penambahan modal dan lain-lain. Pasar modal yang resmi berada di Indonesia adalah Bursa Efek Indonesia (UU Nomor 8 Tahun 1995).

Bursa Efek Indonesia atau yang dikenal singkatan BEI dulunya merupakan penggabungan dari dua pasar modal yang ada, yakni Bursa Efek Surabaya (BES) dan Bursa Efek Jakarta (BEJ). Hal ini 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](http://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 79 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 2020 terdapat

sebanyak 79 perusahaan yang listed pada sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi.

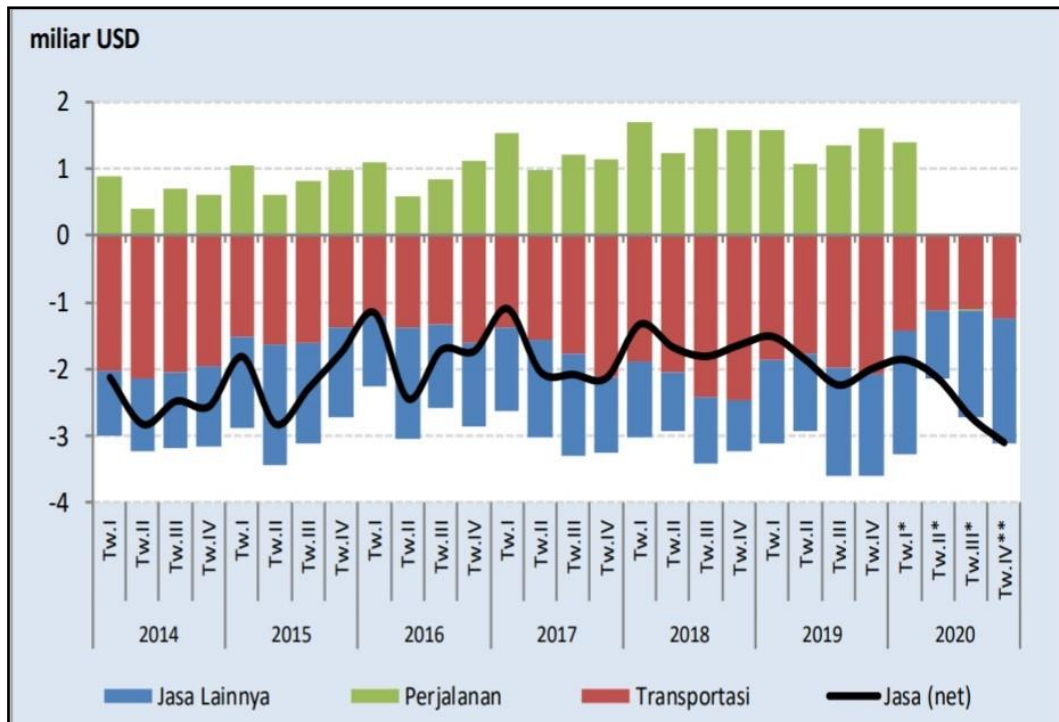
**Tabel 1.1**

**Daftar Perusahaan Sub Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi**

No	Sub Sektor	Jumlah Perusahaan
1.	Energi	8
2.	Jalan Tol, Pelabuhan dan Bandara	5
3.	Telekomunikasi	6
4.	Transportasi	46
5.	Konstruksi Non Bangunan	14

(Sumber : <https://www.sahamok.net> )

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.



(Sumber : Laporan Neraca Pembayaran Indonesia Tahun 2020)

**Gambar 1.1**

**Neraca Perdagangan Jasa Tahun 2020**

Berdasarkan gambar 1.1 diatas dapat disimpulkan bahwa neraca perdagangan jasa pada 2020 mengalami defisit sebesar USD 3,1 miliar, peningkatan defisit tersebut disebabkan oleh meningkatnya defisit neraca jasa transportasi dan defisit jasa telekomunikasi. Pada triwulan laporan, kinerja jasa transportasi yang merupakan komponen penyumbang defisit neraca jasa mengalami pemburukan. Defisit jasa transportasi terutama disebabkan oleh kenaikan pembayaran (*import*) jasa *freight* menjadi sebesar USD 1,7 miliar seiring meningkatnya import barang pada periode laporan. Disisi lain peningkatan defisit jasa transportasi tertahan oleh penerimaan (*ekport*) jasa *freight* yang mengalami peningkatan mencapai USD 0,5 miliar dari triwulan sebelumnya. Penurunan di sektor transportasi berlanjut pada Januari 2021. Ini menandakan dampak pandemi Covid-19 masih membayangi dan belum usai (<https://www.bi.go.id>).

## 1.2 Latar Belakang Penelitian

Perusahaan dalam menjalankan fungsinya berasaskan prinsip kehati-hatian. Perusahaan didirikan untuk menghasilkan keuntungan laba dan juga eksistensi jangka panjang yang berkembang serta tidak mengalami kebangkrutan (Zainal Aikin, 2016). Seiring dengan perkembangan perekonomian di Indonesia yang semakin maju, memaksa perusahaan untuk selalu berinovasi dan melakukan ekspansi usaha agar dapat bertahan dalam persaingan. Namun pada kenyataannya, tujuan didirikan perusahaan yaitu sebagai sarana penyedia barang dan jasa yang dibutuhkan konsumen, tetapi tujuan utamanya adalah mencari keuntungan dan tanggungjawab untuk mempertahankan eksistensi jangka panjang usahanya untuk menghindari kebangkrutan (Zainal Aikin, 2016). Maka dari pada itu perusahaan wajib menerapkan perencanaan strategi dengan menerapkan atau mencapai visi dan misi perusahaan sebagai acuan dalam mencapai tujuan suatu perusahaan (Zainal Aikin, 2016).

*Financial distress* akan berdampak pada kegagalan bisnis (*business failure*), *insolvency*, kebangkrutan (*bankruptcy*). Metode yang digunakan sebagai alat ukur dari financial distress adalah Metode Altman Z-Score. Analisis Altman Z-Score merupakan salah satu teknik statistik analisis diskriminan yang dapat digunakan untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan. Metode Altman dikembangkan oleh seorang peneliti kebangsaan Amerika Serikat yang bernama Edward I. Altman pada 1969, dengan menggunakan rasio - rasio keuangan (Wulandari, 2017).

Berdasarkan fenomena kondisi sekarang dimana dunia sedang dilanda pandemi Covid-19, Badan Pusat Statistik menyatakan Jasa Transportasi dan Pariwisata sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi pada tahun 2020 dengan hasil minus 2,07 persen. Sektor transportasi dan pergudangan memberikan kontribusi terbesar terhadap penurunan Produk Domestik Bruto (PDB) 2020. Badan Pusat Statistik menyatakan bahwa penerapan PSBB membatasi pergerakan orang dan barang, sehingga sektor transportasi dan pergudangan terdampak paling parah. Sepanjang tahun 2020. Transportasi dan pergudangan mencapai minus 15,04 persen (<https://ekonomi.bisnis.com>).

Salah satu kasus perusahaan transportasi yang terancam bangkrut di era pandemi adalah Maskapai penerbangan pelat merah PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. harus merugi mencapai US\$712,72 juta setara Rp10,4 triliun (kurs Rp14.600 per dolar Amerika Serikat) dalam kurun waktu enam bulan. Berdasarkan laporan keuangan yang dipublikasikan di PT Bursa Efek Indonesia, kinerja Garuda berbanding terbalik dengan perolehan laba pada periode semester I-2019. Tahun lalu, Garuda masih mampu membukukan laba bersih senilai US\$24,11 juta. Namun, pada semester I-2020, Garuda harus menderita rugi bersih tahun berjalan US\$723,26 juta. Hal ini diduga adanya kebangkrutan maskapai nasional akibat pandemi COVID-19. Sinyal kebangkrutan bahkan sudah dialami lebih dulu oleh maskapai penerbangan seluruh dunia (<https://www.trenasia.com>).

Pada dasarnya perusahaan yang sudah lama beroperasi dalam jangka waktu tertentu masih terdapat kemungkinan mengalami kebangkrutan. Fenomena yang terjadi di Indonesia pada tahun 2020 yaitu *delisting* beberapa perusahaan. *Delisting* adalah penghapusan pencatatan dari daftar saham di bursa. *Delisting* atas suatu saham dari daftar Efek yang dilakukan oleh bursa terjadi jika perusahaan tercatat mengalami kondisi, atau peristiwa, yang secara signifikan berpengaruh negatif terhadap kelangsungan usaha perusahaan tercatat (Sitorus, 2019).

Bursa Efek Indonesia (BEI) akan melakukan penghapusan pencatatan (*delisting*) efek PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk mulai Senin, 6 April 2020. *Delisting* ini berlaku bagi saham, waran, maupun obligasi Arpeni Pratama Ocean Line. Pasalnya, emiten dengan kode saham APOL tersebut sudah dijatuhkan pailit oleh Mahkamah Agung Sebagai informasi, saham perusahaan yang bergerak di bidang transportasi domestik dan internasional, khususnya untuk mengangkut kargo dengan kapal serta penjualan dan pembelian kapal ini resmi tercatat di BEI sejak 22 Juni 2005 (<https://investasi.kontan.co.id/>).

Perusahaan yang mengalami kondisi demikian disebut juga dengan financial distress. Adanya fenomena yang terjadi berdasarkan data dan kasus yang telah penulis olah maka *financial distress* layak dijadikan variabel penelitian. Faktor-faktor yang mempengaruhi *financial distress* yaitu Operating Cash Flow, Dewan Komisaris Independen, dan Ukuran Perusahaan.

Faktor Pertama yang mempengaruhi *financial distress* adalah *operating cash flow*. *Operating cash flow* adalah kas yang dihasilkan oleh perusahaan sebagai operasi bisnis normal perusahaan tersebut. Arus kas digunakan untuk membayar tagihan juga untuk mengecek kualitas laba dari perusahaan. Menurut Haque (2017) Arus kas operasi merupakan indikator yang menentukan apakah dari operasi perusahaan dapat menghasilkan arus kas yang cukup untuk melunasi pinjaman, membayar deviden, dan melakukan investasi baru tanpa mengandalkan pada sumber pendanaan lain. Dengan kondisi demikian maka arus kas operasi dapat dijadikan indikator oleh pihak kreditor atau investor untuk mengetahui kondisi keuangan perusahaan (Haque, 2017).

Proksi yang digunakan untuk menghitung arus kas operasi dalam penelitian ini adalah rasio arus kas operasi terhadap kewajiban lancar (Hery, 2016). Perusahaan yang memiliki rasio arus kas operasi terhadap kewajiban lancar dibawah 1 berarti perusahaan tersebut tidak mampu melunasi kewajibannya hanya dengan menggunakan arus kas operasi saja (Hery, 2016).

**Tabel 1.2**

**Rata-rata Arus Kas Operasi dan Rata-rata Jumlah Perusahaan yang diduga *Financial Distress* Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi Periode 2016-2019**

<b>Tahun</b>	<b>Rata-rata Kas Operasi (Dalam Jutaan Rupiah)</b>	<b>Rata-Rata Jumlah Perusahaan yang diduga <i>Financial Distress</i></b>
2016	42.808	17
2017	65.741	18
2018	81.429	21
2019	107.957	18

(Sumber : *Data yang telah diolah oleh penulis*)

Pada tabel 1.2 dapat dilihat bahwa rata-rata kas operasi perusahaan diikuti dengan kenaikan jumlah perusahaan yang diduga mengalami *financial distress*

pada tahun 2016-2018. Perusahaan yang memiliki arus kas operasi yang tinggi berarti memiliki sumber dana untuk melaksanakan aktivitas operasinya seperti untuk melunasi pinjaman, memelihara kemampuan operasi perusahaan, membayar deviden. Jika arus kas operasi yang dihasilkan perusahaan mengalami kenaikan, maka seharusnya semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* (Ramadhani, 2019). Apabila arus kas operasi perusahaan mengalami penurunan secara terus – menerus tanpa dapat diatasi, perusahaan dapat mengalami *financial distress* (Ramadhani, 2019). Karena perusahaan yang memiliki rasio arus kas operasi terhadap kewajiban lancar dibawah 1 maka berarti perusahaan tersebut tidak mampu untuk melunasi kewajibannya (Hery, 2016).

Dalam penelitian Naurah (2020) *operating cash flow* berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Karena semakin tinggi *operating cash flow* akan sangat berpengaruh pada semakin rendahnya kemungkinan suatu perusahaan mengalami *financial distress* (Naurah, 2020). *operating cash flow* diukur dengan menggunakan jumlah arus kas operasi dibagi dengan utang lancar. Namun tidak sejalan dengan penelitian Dyah (2016) yang dalam penelitiannya *operating cash flow* tidak mempengaruhi *financial distress*.

Faktor kedua yang mempengaruhi *financial distress* adalah dewan komisaris independen. Dewan Komisaris Independen adalah anggota yang tidak memiliki hubungan keuangan, kepengurusan, kepemilikan saham, dan/atau hubungan keluarga dengan anggota Dewan Komisaris lainnya, Direksi dan/atau Pemegang saham Pengendali atau hubungan dengan bank, yang dapat memengaruhi kemampuannya untuk bertindak independen (Naurah, 2020).

Berdasarkan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 33/POJK.04/2014, Dewan Komisaris Independen adalah anggota Dewan Komisaris yang berasal dari luar Emitmen atau Perusahaan Publik dan memenuhi persyaratan sebagai Komisaris Independen sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan ini. Dalam hal Dewan Komisaris terdiri dari 2 (dua) orang anggota Dewan Komisaris 1 (satu) diantaranya adalah Dewan Komisaris Independen. Dalam hal Dewan Komisaris terdiri dari 2 (dua) orang anggota Dewan Komisaris, jumlah

Komisaris Independen wajib paling kurang 30% (tiga puluh persen) dari jumlah seluruh anggota Dewan Komisaris.

Dalam penelitian Naurah (2020) Dewan komisaris berpengaruh positif terhadap financial distress. Karena semakin tinggi tingkat komisaris independen akan sangat berpengaruh pada semakin rendahnya kemungkinan suatu perusahaan mengalami *financial distress* (Naurah, 2020). Dewan komisaris independen diukur dengan menggunakan jumlah dewan komisaris independen dibagi dengan jumlah komisaris. Satuan dari dewan komisaris independen adalah persen (Naurah, 2020). Namun tidak sejalan dengan penelitian Melyana (2019) yang dalam penelitiannya komisaris independen tidak berpengaruh pada *financial distress*.

**Tabel 1.3**

**Rata-rata Komisaris Independen dan Rata-rata *Financial Distress*  
Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi Periode 2016-2019**

<b>Tahun</b>	<b>Rata-rata Jumlah Komisaris Independen (Dalam Presentase)</b>	<b>Rata-Rata Jumlah Perusahaan yang diduga <i>Financial Distress</i></b>
2016	37,28 %	17
2017	38,14 %	18
2018	37,64 %	21
2019	37,64 %	18

(Sumber : *Data yang telah diolah oleh penulis*)

Pada Tabel 1.3 menunjukkan bahwa pada tahun 2017-2018 penurunan dewan komisaris independen. Namun gejala berbeda terjadi pada tahun 2016-2017 terjadinya kenaikan dewan komisaris independen diikuti dengan kenaikan pada jumlah perusahaan yang diduga mengalami *financial distress* pada rata-rata perusahaan sub sektor jasa transportasi yang terdaftar dibursa efek indonesia. Menurut Haque (2017) Berdasarkan penelitian dalam rangka penyelenggaraan pengelolaan perusahaan yang baik (*good corporate governance*) perusahaan tercatat wajib memiliki komisaris independen yang jumlahnya proporsional



sebanding dengan jumlah saham yang dimiliki oleh bukan pemegang saham pengendalian dengan ketentuan dengan jumlah komisaris independen kurangnya 30% dari jumlah seluruh anggota komisaris. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan (Haque, 2017) menyatakan bahwa semakin tinggi dewan komisaris independen maka semakin rendah kemungkinan terjadinya *financial distress*.

Faktor terakhir yang dapat mempengaruhi *financial distress* yaitu ukuran perusahaan. Ukuran perusahaan adalah suatu skala dimana dapat diklasifikasikan besar kecil perusahaan (Wardhani, 2017). Dalam penelitian ini penulis menggunakan ln total aset sebagai indikator ukuran perusahaan. Semakin besar total aset perusahaan, maka semakin besar ukuran perusahaan tersebut begitu juga sebaliknya. Perusahaan yang memiliki aset yang besar dapat menunjukkan sinyal untuk para investor maupun kreditur yang akan melakukan investasi maupun memberikan kredit.

Perusahaan yang berukuran besar mempunyai berbagai kelebihan dibanding perusahaan berukuran kecil. Kelebihan tersebut yang pertama adalah ukuran perusahaan dapat menentukan tingkat kemudahan perusahaan memperoleh dana dari pasar modal. Kedua, ukuran perusahaan menentukan kekuatan tawar-menawar (*Bargaining Power*) dalam kontrak keuangan (Oktavianti, 2015).

**Tabel 1.4**

**Rata-rata Total Aset dan Rata-rata *Financial Distress* Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi Periode 2016-2019**

<b>Tahun</b>	<b>Rata-rata Total Aset (Dalam Jutaan Rupiah)</b>	<b>Rata-Rata Jumlah Perusahaan yang diduga <i>Financial Distress</i></b>
2016	1.007.489	17
2017	992.995	18
2018	956.799	21
2019	992.251	18

(Sumber : *Data yang telah diolah oleh penulis*)

Pada Tabel 1.4 menunjukkan bahwa pada tahun 2016-2017 peningkatan jumlah rata-rata perusahaan yang diduga *financial distress* diikuti dengan penurunan rata-rata total aset perusahaan, dan terjadi pada tahun 2018-2019 yakni penurunan jumlah rata-rata perusahaan yang diduga *financial distress* diikuti dengan kenaikan rata-rata total aset. Hal ini diduga bahwa ukuran perusahaan mempengaruhi *financial distress*. Perusahaan yang memiliki aset besar akan lebih survive dalam mengalami kesulitan keuangan, berbeda dengan perusahaan yang memiliki aset kecil dan memungkinkan untuk mengalami *distress*.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Anindiya (2017) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*, hal ini selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Samuel (2018) yang mengemukakan bahwa *financial distress* dipengaruhi secara signifikan oleh ukuran perusahaan. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Lestari (2012) yang menunjukkan bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Berdasarkan uraian tentang inkonsistensi hasil penelitian dan fenomena maka penulis tertarik melakukan penelitian ulang yang menguji pengaruh *operating cash flow*, komisaris independen dan ukuran perusahaan terhadap *Financial Distress*. Diharapkan penelitian ini akan berguna dalam analisis yang dilakukan oleh investor dalam pengambilan keputusan investasi. Penelitian ini dilakukan dalam perusahaan sub sektor jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Oleh sebab itu penulis memberikan judul **“Pengaruh *Operating Cash Flow*, Komisaris Independen dan Ukuran Perusahaan terhadap *Financial Distress*. (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Pada Tahun 2016-2020)”**.

### 1.3 Rumusan Masalah

Perusahaan pasti akan selalu berusaha untuk melakukan yang terbaik dalam kinerja mereka demi menghasilkan laporan keuangan yang baik yang menguntungkan perusahaan, sehingga mampu meningkatkan nilai perusahaan dihadapan publik. Berbagai cara dilakukan oleh perusahaan untuk mencapai tujuan tersebut, di mana perusahaan harus mampu menjalankan fungsinya didalam

mengelola keuangan dengan benar, efisien dan efektif serta menjaga kinerja keuangan perusahaan agar terlihat baik di mata stakeholder. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, *financial distress* merupakan kondisi dimana perusahaan mengalami kesulitan dalam hal keuangan dan tidak mampu untuk mengatasi pembayaran hutang perusahaan. Perusahaan yang mengalami kondisi seperti ini akan kehilangan pemasok dan konsumen konsumennya.

Terdapat beberapa masalah yang ditemukan setelah dilakukannya perhitungan dengan model Altman Z-score berdasarkan penelitian terdahulu ternyata banyak perusahaan yang teridentifikasi *financial distress* pada perusahaan sub sektor jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode tahun 2016-2020. Berdasarkan teori bahwa perusahaan yang teridentifikasi *financial distress* adalah perusahaan yang mengalami kerugian bersih pada laporan keuangan, namun kenyataan terdapat perusahaan yang mengalami *financial distress* meskipun laba bersihnya positif. Jadi perlunya perusahaan melakukan tindakan untuk mengantisipasi terjadinya kesulitan guna mencegah terjadinya kebangkrutan. Hal ini dapat dilakukan dengan menganalisis laporan keuangan dan memperhatikan faktor-faktor apa saja yang menyebabkan *financial distress*.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi *financial distress* yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu *Operating Cash Flow*, Dewan Komisaris Independen dan Ukuran Perusahaan. Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah serta fenomena yang telah diuraikan di atas, maka masalah yang dapat didefinisikan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran *Operating Cash Flow*, Komisaris Independen, Ukuran Perusahaan dan *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020?
2. Bagaimana pengaruh *Operating Cash Flow*, Komisaris Independen dan Ukuran Perusahaan secara simultan terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020?

3. Bagaimana pengaruh *Operating Cash Flow* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020?
4. Bagaimana pengaruh Komisaris Independen terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020?
5. Bagaimana pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020?

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui *Operating Cash Flow*, Komisaris Independen, Ukuran Perusahaan dan *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020.
2. Untuk pengaruh *Operating Cash Flow*, Komisaris Independen dan Ukuran Perusahaan secara simultan terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020.
3. Untuk mengetahui pengaruh *Operating Cash Flow* terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020.
4. Untuk mengetahui pengaruh Komisaris Independen terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020.
5. Untuk mengetahui pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Sub Sektor Jasa Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2016-2020.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat, baik secara teoritis maupun secara praktis. Adapun manfaat yang dapat diharapkan tercapai dari penelitian ini sebagai berikut:

### **1.5.1 Aspek Teoritis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan referensi penelitian sejenis khususnya penilaian selanjutnya tentang *Operating Cash Flow*, Komisaris Independen, Ukuran Perusahaan dan *Financial Distress*.

### **1.5.2 Aspek Praktis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat digunakan bagi beberapa pihak dalam penerapan pengetahuan yakni sebagai berikut:

#### 1. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadikan pertimbangan terhadap perusahaan untuk terus meningkatkan kinerja keuangan perusahaan serta dapat menjadi bahan evaluasi yang bermanfaat bagi perusahaan.

#### 2. Bagi Investor

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai keadaan keuangan kepada investor dalam menambah informasi dan menambah masukan terhadap investor dalam pengambilan keputusan investasi yang akan dilakukan.

#### 3. Bagi Regulator

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dalam pembuatan peraturan praktek pasar modal terkait adanya perusahaan yang mengalami *Financial Distress*.

## **1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir**

### **BAB I Pendahuluan**

Bab ini menjelaskan tentang gambaran umum objek penelitian, latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian secara teoritis dan praktis, ruang lingkup penelitian serta sistematika penulisan.

### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Bab ini menjelaskan tentang teori kebangkrutan, teori *Operating Cash Flow*, teori Komisaris Independen, teori Ukuran perusahaan dan teori *Financial Distress*.

### BAB III Metode Penelitian

Bab ini berisi kerangka penelitian, identifikasi variabel dependen dan variabel independen, tahapan penelitian, jenis dan sumber data (populasi dan sampel) yang digunakan dan teknik analisis data.

### BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini berisi analisis dari penelitian yang dilakukan dan pembahasan mengenai pengaruh variabel independen (*Operating Cash Flow*, Komisaris Independen, Ukuran Perusahaan) terhadap variabel dependen (*Financial Distress*).

### BAB V Kesimpulan dan Saran

Bab ini berisi kesimpulan atas hasil penelitian serta saran-saran terkait dengan penelitian ini sehingga diharapkan dapat berguna untuk penelitian selanjutnya.