

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Bursa Efek Indonesia (BEI) merupakan suatu Lembaga resmi dari pemerintah Indonesia yang menyelenggarakan dan menyediakan fasilitas segala kegiatan jual beli efek perusahaan *go public* (Amalia, 2021). Dengan kata lain, BEI adalah suatu wadah untuk investor dalam menanamkan modalnya sehingga akan ada transaksi antara pembeli dan penjual. Dilansir dari [Idx.co.id](http://Idx.co.id) BEI memiliki visi menjadi bursa yang berdaya saing dengan kredibilitas kelas dunia. Hal ini sejalan dengan misi BEI dalam menyediakan infrastruktur untuk mendukung terselenggaranya perdagangan efek yang tertib, adil, efisien, dan sederhana. Bursa Efek Indonesia berfungsi sebagai fasilitator perdagangan saham dan otoritas yang mengontrol jalannya transaksi efek serta mudah diakses oleh seluruh pemangku kepentingan yang biasa disebut dengan *stakeholder* (Fauzia, 2021).

BEI mengklasifikasikan perusahaan yang mencatatkan sahamnya menjadi 9 sektor (pihak yang melakukan penawaran umum), namun dengan seiringnya perkembangan perekonomian, maka pada Januari 2021 BEI mengklasifikasikan perusahaan menjadi 12 sektor (Lotulung, 2021). Perubahan ini menunjukkan JASICA (*Jakarta Stock Exchange Industrial Classification*) digantikan oleh IDX-IC (*Indonesia Stock Exchange Industrial Classification*). IDX-IC adalah mengelompokkan perusahaan yang terdaftar di BEI berdasarkan eksposur pasar atas produk atau jasa yang diproduksi. Adapun 12 sektor yang disebutkan tadi, yaitu Sektor Energi, Sektor Barang Baku, Sektor Perindustrian, Sektor Konsumen Primer, Sektor Konsumen Non-Primer, Sektor Kesehatan, Sektor Keuangan, Sektor Properti dan Real Estat, Sektor Teknologi, Sektor Infrastruktur, Sektor Transportasi dan Logistik, dan Sektor Produk Investasi Tercatat (Sidik, 2021).

Pada saat ini dunia baru saja mengalami pandemi Covid-19. Wabah tersebut mempengaruhi aspek kehidupan terutama ekonomi dimana orang-orang mengubah pola hidup sehingga berdampak pada sektor-sektor perusahaan. Hal tersebut membuat berbagai perusahaan mengalami kesulitan dalam melakukan kegiatan operasionalnya. Ada banyak perusahaan yang mengalami hal tersebut, salah

satunya yang paling berpengaruh adalah sektor transportasi dan logistik. Perusahaan sektor transportasi dan logistik adalah perusahaan yang menyediakan jasa perpindahan dan pengantaran dari satu tempat ke tempat yang lain. Dengan adanya pandemi Covid-19 perusahaan sektor transportasi dan logistik mengalami tekanan keuangan. Dilansir dari Kompas.com (2021), pandemi Covid-19 telah membuat seluruh bandara di dunia kehilangan aktivitasnya, yaitu aktivitas penerbangan pesawat dari satu kota ke kota lainnya atau dari negara satu ke negara lainnya, tak terkecuali di Indonesia. Dalam hal transportasi udara, akibat pandemi, perusahaan penerbangan yang memiliki moda angkutan udara baik rute domestik maupun yang aksesnya luas sampai jalur internasional pun menutup rutenya. Pandemi membuat pergerakan pesawat dan jumlah penumpang di semua bandara di Indonesia mengalami penurunan yang signifikan. Dalam hal lain, yaitu transportasi darat dan laut juga mengalami hal yang serupa pada saat pandemi covid-19 yang membuat perusahaan sulit untuk melakukan kegiatan operasionalnya. Berikut daftar Emiten sektor Transportasi dan Logistik:

**Tabel 1. 1**

**Daftar Emiten Transportasi dan Logistik yang terdaftar di BEI tahun 2023**

<b>No</b>	<b>Kode</b>	<b>Nama Emiten</b>
1	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
3	BIRD	Blur Bird Tbk
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
5	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk
6	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk
7	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk
8	ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purn
9	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk
10	HAIS	Hasnur Internasional Shipping
11	HATM	Habco Trans Maritima Tbk
12	HELI	Jaya Trishindo Tbk
13	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk
14	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk
15	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk
16	MIRA	Mitra International Resources
17	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
18	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk

*(bersambung)*

(sambungan)

19	SAFE	Steady Safe Tbk
20	SAPX	Satria Antarana Prima Tbk
21	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
22	SMDR	Samudera Indonesia Tbk
23	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
24	TMAS	Temas Tbk
25	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk
26	TRJA	Transkon Jaya Tbk
27	TRUK	Guna Timur Raya Tbk
28	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk

Sumber: *idx.co.id*

## 1.2 Latar Belakang

Pasar modal adalah sarana bertemunya perusahaan maupun institusi lain (pemerintah) yang membutuhkan dana dari masyarakat untuk pengembangan usaha, ekspansi, penambahan modal kerja dan lainnya Kompas.com (2021). Untuk mendapatkan pendanaan, perusahaan atau institusi tersebut menerbitkan saham atau surat utang, sehingga masyarakat pemodal (investor) membeli instrumen tersebut di pasar modal baik secara langsung maupun dalam bentuk reksadana. Sebelum investor menginvestasikan dananya, mereka akan mencari informasi mengenai perusahaan dengan melihat laporan keuangan yang diterbitkan oleh perusahaan.

Laporan keuangan merupakan produk akhir dari serangkaian proses pencatatan dan pengikhtisaran data transaksi bisnis dan menjadi alat informasi bagi pihak-pihak tertentu (Astuti et al., 2021). Kinerja dari suatu perusahaan dapat dilihat dari analisis laporan keuangan. Hasil dari analisis tersebut dapat digunakan sebagai pedoman atau bahan pengambilan keputusan bagi pemilik perusahaan, manajer dan investor. Analisis laporan keuangan juga dapat menjadi media untuk memprediksi apakah perusahaan tersebut mengalami kesulitan keuangan atau tidak. Menurut Brigham dan Daves (2003) dalam Kisman & Krisandi (2019) kesulitan keuangan terjadi atas serangkaian kesalahan, pengambilan keputusan yang kurang tepat dan kelemahan-kelemahan yang saling berhubungan yang dapat menyumbang secara langsung maupun tidak langsung kepada manajemen serta kurangnya upaya pengawasan kondisi keuangan perusahaan sehingga dalam penggunaannya kurang sesuai dengan apa yang dibutuhkan.

*Financial distress* adalah suatu kondisi dimana perusahaan menghadapi masalah dalam hal kesulitan keuangan. Menurut Platt dan Platt (2006) dalam D. Putri (2020), menyatakan bahwa *financial distress* didefinisikan sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum kebangkrutan atau likuidasi. Persaingan antar perusahaan *modern* yang sangat ketat mengakibatkan perusahaan mengeluarkan biaya yang sangat tinggi untuk mempertahankan usahanya. Biaya tersebut merupakan hasil dari penggunaan dana eksternal perusahaan. Apabila perusahaan tidak mampu melunasi kewajibannya, maka perusahaan akan mengalami kesulitan keuangan atau *financial distress*. Menurut Damodaran (1997) dalam Sari & Setyaningsih (2022) berpendapat bahwa *financial distress* dapat disebabkan oleh beberapa hal, antara lain karena banyaknya utang perusahaan, rugi operasional, dan arus kas yang tidak lancar.

**Tabel 1. 2**

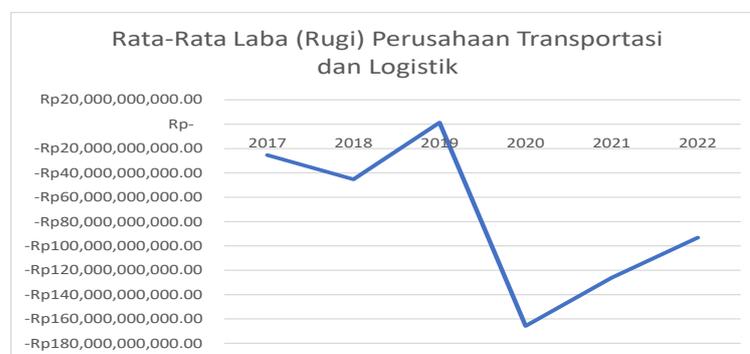
**Rata-Rata Laba (Rugi) Sektor Transportasi dan Logistik Tahun 2017-2022**

Tahun	Rata-Rata Laba (Rugi) Perusahaan Transportasi dan Logistik
2017	(Rp 25.449.728.740,00)
2018	(Rp 45.314.534.289,29)
2019	Rp 1.278.028.177,82
2020	(Rp 165.817.496.212,29)
2021	(Rp 126.112.628.164,06)
2022	(Rp 93.140.595.532,12)

*Sumber: data yang telah diolah (2023)*

**Gambar 1. 1**

**Rata-Rata Laba (Rugi) Sektor Transportasi dan Logistik Tahun 2017-2022**



*Sumber: data yang telah diolah (2023)*

Gambar 1.1. menunjukkan bahwa pada tahun 2017 perusahaan sektor Transportasi dan Logistik mengalami kerugian sebesar Rp 25.449.728.740,00. Kerugian tersebut terjadi sampai tahun 2018. Sama halnya pada tahun 2017, pada tahun 2018 juga mengalami kerugian sebesar Rp 45.314.534.289,29. Sedangkan pada tahun 2019 perusahaan Transportasi dan Logistik mengalami keuntungan sebesar Rp 1.278.028.177,82. Kerugian paling besar terjadi di tahun 2020 yaitu sebesar Rp 165.817.496.212,29. Pada tahun 2021 perusahaan Transportasi dan Logistik mengalami kerugian, namun tidak separah di tahun 2020, yaitu sebesar Rp 126.112.628.164,06. Sedangkan pada tahun 2022 perusahaan sektor transportasi dan logistik juga mengalami kerugian sebesar Rp 93.140.595.532,12. Penurunan drastis yang terjadi pada tahun 2020 dan 2021 karena adanya dampak pandemi Covid-19 yang berkepanjangan, dimana hal tersebut mempengaruhi ruang gerak perusahaan Transportasi dan Logistik dalam melakukan kegiatannya. Sehingga performa bisnis perseroan di tahun 2020 dan 2021 ini lebih rendah dibanding tahun lalu.

Untuk menganalisis kebangkrutan dalam penelitian ini adalah model Altman Z-Score. Ada beberapa macam model analisis untuk memprediksi *Financial Distress*, yaitu model Altman Z-score (1968), model Springate (1978), model Zmijewski (1983), model Ohlson (1980) serta model Grover yang diciptakan melalui penilaian dan pendesainan ulang model Altman. Menurut Isnain et al (2022) penggunaan model Altman tidak bersifat tetap atau stagnan melainkan berkembang dari waktu ke waktu. Altman terus memperluas pengujian dan penemuan modelnya. Altman Z-score telah mengalami beberapa kali perubahan dalam formulanya untuk menyesuaikan dengan objek penelitian. Variabel yang digunakan adalah *Net Working Capital to Assets*, *Retained Earnings to Total Assets*, *Earning Before Interest and Taxes to Total Assets*, dan *Book Value of Equity to Book Value of Debt*. Altman melakukan ini dikarenakan model Z-score yang dikembangkan pada tahun 1968 dinilai kurang sesuai jika menggunakan objek penelitian yang berbeda.

Menurut Altman (1995) dalam Isnain et al (2022) perusahaan yang termasuk kategori sehat (*safe zone*) adalah perusahaan yang memiliki zona diskriminan diatas atau sama dengan 2,60. Jika zona diskriminan lebih dari 1,1 dan kurang dari 2,60

maka perusahaan tersebut masuk dalam kategori yang tidak sehat namun juga tidak dalam keadaan darurat. Jika perusahaan mendapat zona diskriminan kurang dari 1,1 maka perusahaan tersebut masuk kategori *financial distress (red zone)*.

Model Altman Z-Score memiliki kelebihan diantara metode prediksi kebangkrutan lainnya, yaitu, metode ini telah mengkombinasikan berbagai macam rasio yang diperlukan untuk menilai likuidasi, profitabilitas, solvabilitas, dan aktivitas. Kelebihan yang dimiliki oleh metode Altman *Z-score* ini adalah mampu menggabungkan berbagai rasio keuangan secara Bersama-sama, metode ini menyediakan koefisien yang sesuai untuk mengkombinasikan variabel-variabel independen, dan mudah dalam penerapan dan pengembangannya, menurut Kenamon et al (2019). Selain itu, Altman *Z-score* memiliki kelebihan dapat menilai risiko kesulitan keuangan dan literatur menggunakan rasio akuntansi untuk memprediksi kesulitan keuangan Islam et al (2023) Penelitian yang dilakukan oleh Wahyu Adi Priyanti & Budi Riharjo (2019) mengatakan bahwa penelitian yang menggunakan Altman *Z-score* lebih akurat dalam memprediksi kebangkrutan sebuah perusahaan. Penelitian ini menggunakan model Altman *Z-score* sebagai alat ukur *financial distress* suatu perusahaan untuk mengetahui kondisi kesehatan perusahaan dengan menyuguhkan informasi tingkat rasio yang dihadapi perusahaan. Selain itu juga Altman dikenal sebagai pionir dalam teori kebangkrutan dengan *Z-score*-nya.

Melalui *financial ratio* dapat diketahui kondisi *financial distress*, dimana bisa dilihat di dalam laporan keuangan yang diterbitkan oleh perusahaan. Adapun dalam hal ini *financial ratios* digunakan untuk memprediksi terjadinya *financial distress*. Menurut Zannati & Dewi (2019) pada umumnya penelitian terkait kebangkrutan, kegagalan, maupun *financial distress* menggunakan indikator kinerja keuangan sebagai alat dalam memprediksi kondisi perusahaan di masa yang akan datang. Indikator ini diperoleh dari analisis rasio-rasio keuangan yang terdapat pada informasi laporan keuangan yang diterbitkan oleh perusahaan. Indikator kinerja keuangan yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan rasio *leverage*, likuiditas, dan profitabilitas.

*Leverage* merupakan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang jangka pendek dan jangka panjang. Rasio ini bertujuan untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak-pihak lainnya. Menurut Kasmir (2015:151) dalam Rachmawati (2020) rasio *leverage* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan menggunakan pinjaman utang. Artinya perusahaan dalam melakukan pembiayaan lebih banyak menggunakan utangnya, maka dapat menimbulkan perusahaan akan mengalami kesulitan dalam melunasi utangnya di masa yang akan datang, akibatnya utang lebih besar dibandingkan dengan aset yang dimiliki suatu perusahaan, menurut Sari dan Putri (2016) dalam Rachmawati (2020). Menurut Sukawati (2020) rasio *leverage* menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengandalkan hutang untuk membayar aset perusahaan. Semakin besar rasio *leverage* maka hutang perusahaan untuk mendanai asetnya juga besar. Semakin besar hutang maka semakin besar pula risiko gagal bayar perusahaan, maka menunjukkan kinerja yang buruk, sehingga kemungkinan semakin besar terjadinya *financial distress* yang dialami perusahaan.

Menurut Kasmir (2017:151) dalam Sukawati (2020) *leverage* adalah *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan mengandalkan hutang untuk membayar aset perusahaan. Disamping itu Sukawati (2020) berpendapat bahwa, rasio *leverage* menunjukkan kemampuan perusahaan dalam mengandalkan hutang untuk membayar aset perusahaan jika mengalami kebangkrutan. Rasio *leverage* ini mengukur sejauh mana perusahaan bergantung pada pendanaan utang, apabila pihak manajemen memanfaatkan hutang yang jumlahnya tinggi dalam mendanai operasi perusahaan, maka kemungkinan masalah yang timbul adalah dalam melakukan pelunasan pinjaman yang tersisa beserta bunganya di masa yang akan datang. Dengan demikian, perusahaan dengan risiko *financial distress* yang tinggi cenderung memiliki *leverage* yang lebih kecil, menurut Fama dan French (2002) dalam Kalash (2023).

Dalam penelitian ini *leverage* yang digunakan sebagai indikator adalah *debt to asset ratio* (DAR). Dalam penelitian yang dilakukan oleh Azalia & Rahayu (2019) yang menunjukkan bahwa *leverage* mempunyai pengaruh positif terhadap

kondisi kemungkinan terjadinya *financial distress*. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putri (2020), dimana *leverage* berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Rasio *leverage* menunjukkan seberapa besar hutang yang dimiliki oleh perusahaan (jangka pendek dan jangka panjang). Keputusan pengambilan pendanaan dari pihak ketiga berada di tangan *agent*. Namun jika total hutang yang dimiliki perusahaan terlalu besar, maka perlu ditinjau lebih lanjut kinerja *agent* dalam mengelola perusahaan. Karena jika total hutang perusahaan terlalu besar, maka akan mengakibatkan suatu perusahaan semakin rawan terhadap *financial distress*. Semakin tinggi nilai rasio *leverage* perusahaan maka akan semakin tinggi pula terjadinya *financial distress*, sehingga dinyatakan bahwa terdapat hubungan positif antara *leverage* dengan *financial distress*. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dewi et al (2019) yang menyatakan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Likuiditas menurut Erawati (2016:3) dalam Ayuningtyas & Suryono (2019) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban dengan menggunakan aktiva yang dimiliki perusahaan. Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang segera harus dipenuhi dan membayar tepat pada waktunya. Rasio likuiditas digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan saat ini dan di masa yang akan datang. Semakin baik suatu perusahaan jika mampu membayar hutang jangka pendeknya atau biasa disebut dengan hutang lancar. Jika perusahaan tersebut mampu membayar hutang jangka pendeknya, maka akan semakin tinggi nilai rasio likuiditasnya (Kristanti et al., 2019). Dalam penelitian ini indikator yang digunakan adalah rasio lancar (*current ratio*). Rasio ini digunakan untuk perencanaan masa depan suatu perusahaan. Dengan membandingkan rasio lancar dalam beberapa periode, juga dimungkinkan untuk memanfaatkannya untuk menilai keadaan dan posisi likuiditas perusahaan secara berkala. Menurut Putri (2020) perusahaan yang memiliki likuiditas tinggi maka akan terhindar dari kondisi *financial distress*, namun jika rasio likuiditas rendah maka bisa dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar

kewajiban. Dengan kata lain, semakin rendah hutang yang dimiliki perusahaan maka menunjukkan perusahaan baik dan terhindar dari kebangkrutan.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Dewi et al (2019) menyatakan bahwa likuiditas memiliki pengaruh negatif terhadap *financial distress*. Hal ini menunjukkan bahwa jika suatu perusahaan mempunyai hutang terlalu banyak, maka suatu saat perusahaan tersebut akan mempunyai kewajiban yang lebih tinggi untuk dilunasi. Apabila perusahaan tidak bisa melunasi kewajibannya yang telah jatuh tempo, maka perusahaan tersebut akan semakin dekat dengan ancaman *financial distress*. Penelitian tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putri (2020) yang menyatakan bahwa likuiditas memiliki pengaruh negatif terhadap *financial distress*. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Rochendi & Nuryaman (2022) menyatakan bahwa likuiditas tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Profitabilitas menurut Dewi et al (2019) merupakan rasio yang mengukur kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba selama periode tertentu. Rasio ini secara luas digunakan sebagai indikator keberhasilan bisnis. Dalam kata lain, rasio profitabilitas menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang didapat dari aktivitas penjualan, penggunaan aset, maupun penggunaan modal. Rasio profitabilitas digunakan untuk melacak dan secara berkala menilai kondisi perkembangan profitabilitas perusahaan. Analisis rasio keuangan secara berkala memungkinkan manajemen untuk membangun tindakan perbaikan dan efisiensi dengan efektivitas. Dalam penelitian ini indikator yang digunakan adalah hasil pengembalian atas aset (*Return on Asset/ ROA*). Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset. Zannati & Dewi (2019) menjelaskan semakin besar tingkat pengembalian aset (ROA), maka akan meningkatkan jumlah laba bersih (*net income*) yang diperoleh perusahaan, dan sebaliknya, nilai *return on asset* (ROA) rendah, maka perolehan laba bersih (*net income*) akan rendah. Nilai laba bersih yang diperoleh perusahaan rendah akan berdampak terhadap kondisi keuangan perusahaan, dan jika kondisi berlangsung lama maka perusahaan akan mengalami *financial distress*. Hal ini menunjukkan

kinerja perusahaan yang semakin baik sehingga kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* akan semakin rendah. Sebaliknya, semakin rendah rasio ini menunjukkan kinerja keuangan yang tidak baik dimana perusahaan tidak mampu mengoptimalkan aset yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan sehingga profitabilitas menurun. Dengan kata lain, semakin tinggi laba maka menunjukkan bahwa kinerja perusahaan baik dan terhindar dari kebangkrutan.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Hertina et al (2022) menyatakan bahwa profitabilitas memiliki pengaruh negatif terhadap *financial distress*. Hal ini menunjukkan bahwa menggunakan aset perusahaan untuk menghasilkan laba bersih tidak efektif, dan akibatnya jika profitabilitas terus mengalami penurunan atau bahkan berubah menjadi negatif, maka perusahaan tersebut kemungkinan akan mengalami kebangkrutan. Penelitian tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putri (2020) yang menyatakan bahwa profitabilitas memiliki pengaruh negatif signifikan. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Oktariza & Isyuardhana (2020) menyatakan bahwa profitabilitas tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*.

Berdasarkan latar belakang serta masih adanya ketidakconsisten hasil pada penelitian terdahulu, maka penulis melakukan penelitian yang berjudul **“Pengaruh Leverage, Likuiditas, dan Profitabilitas terhadap *Financial Distress* (Studi pada Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI 2017-2022)”**.

### **1.3 Perumusan Masalah**

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mendorong sektor transportasi untuk bangkit lebih cepat setelah dua tahun terdampak pandemi Covid-19. Paska dilanda pandemi Virus SARS Cov-2 yang berkepanjangan, Pemerintah menggulirkan serangkaian kebijakan untuk mengendalikan penyebaran Covid-19 yang berdampak pada perekonomian global dan juga domestik. Sektor transportasi berperan besar memutus rantai penyebaran Virus SARS Cov-2 dengan berbagai variannya, sehingga pandemi dapat terkendali. Saat upaya pemulihan, pada Hari Perhubungan Nasional (Harbubnas) tahun 2022, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengajak insan perhubungan di seluruh Indonesia untuk bersinergi dan

berkolaborasi Bersama agar lebih mudah menghadapi segala tantangan. “Kita tidak akan bangkit lebih cepat kalau tidak bersama-sama,” pesan Menhub dalam sambutannya saat peringatan Harhubnas tahun 2022 yang mengusung topik “Bangkit Maju Bersama” di Benteng Kuto Besak, Palembang, Sumatera Selatan, pada 17 September 2022 lalu (Dephub.go.id, 2022). Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka dapat dirumuskan pernyataan penelitian, yaitu:

1. Bagaimana *Leverage*, Likuiditas, Profitabilitas, dan *Financial Distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022?
2. Apakah variabel independen yang terdiri dari *Leverage*, Likuiditas, dan Profitabilitas merupakan variabel pembeda yang mampu membedakan level kondisi perusahaan dalam kategori *red zone* dan *safe zone*?
3. Apakah terdapat variabel yang menjadi faktor dominan yang mampu menjelaskan perusahaan dalam kategori *red zone* dan *safe zone*?

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah dan pertanyaan penelitian yang telah diuraikan, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana *Leverage*, Likuiditas, Profitabilitas, dan *Financial Distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2022.
2. Untuk membuktikan bahwa variabel-variabel independen yang terdiri dari *Leverage*, Likuiditas, dan Profitabilitas merupakan variabel yang mampu membedakan level kondisi perusahaan dalam kategori *red zone* dan *safe zone*.
3. Untuk membuktikan terdapat variabel independen yang merupakan variabel dominan dalam membedakan perusahaan dalam kategori *red zone* dan *safe zone*.

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

##### **1.5.1 Aspek Praktis**

1. Bagi Perusahaan

Manfaat penelitian ini bagi perusahaan adalah memberikan gambaran bahwa nilai DAR, CR, dan ROA dapat dijadikan sebagai alat analisis bagi perusahaan untuk mengetahui posisinya berada di *red zone* atau *safe zone*. Dengan demikian perusahaan dapat menggunakan komponen penyusun DAR, CR, dan ROA sebagai alat untuk merumuskan strategi keuangan perusahaan dalam upaya menghindari *financial distress*.

## 2. Bagi Investor

Investor dapat menggunakan variabel-variabel dalam penelitian ini untuk dijadikan pertimbangan dalam pengambilan keputusan untuk berinvestasi.

### 1.5.2 Aspek Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan tambahan terhadap pemahaman akan *financial distress*. Disamping itu studi ini juga dapat menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya yang ingin mendalami atau membahas lebih lanjut mengenai *leverage*, likuiditas, dan profitabilitas terhadap *financial distress*.

## 1.6 Sistematika Penelitian Tugas Akhir

Berisi tentang sistematika dan penjelasan ringkas laporan penelitian yang terdiri dari bab I sampai bab V dalam laporan penelitian.

### a. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini merupakan penjelasan secara umum, ringkas dan padat yang menggambarkan dengan tepat isi penelitian. Isi bab ini meliputi: Gambaran Umum Objek Penelitian, Latar Belakang penelitian, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan Tugas Akhir.

### b. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi teori pasar modal, laporan keuangan, analisis laporan keuangan, *leverage*, likuiditas, dan profitabilitas disertai penelitian yang terdahulu dan dilanjutkan dengan kerangka pemikiran penelitian yang diakhiri dengan hipotesis jika diperlukan.

### c. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menegaskan pendekatan, metode, dan Teknik yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis temuan yang dapat menjawab masalah

penelitian. Bab ini meliputi uraian tentang: Jenis Penelitian, Operasionalisasi Variabel, Populasi dan Sampel, pengumpulan data, serta Teknik analisis data.

**d. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Hasil penelitian dan pembahasan diuraikan secara sistematis sesuai dengan perumusan masalah serta tujuan penelitian dan disajikan dalam sub judul tersendiri. Bab ini berisi dua bagian: bagian pertama menyajikan hasil penelitian dan bagian kedua menyajikan pembahasan atau analisis dari hasil penelitian.

**e. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisi jawaban dari pertanyaan penelitian, kemudian menjadi saran yang berkaitan dengan manfaat penelitian.