

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Pengertian bursa efek berdasarkan Undang-Undang No.8 tahun 1995 tentang ketentuan umum, adalah pihak yang menyelenggarakan dan menyediakan sistem dan/atau sarana untuk mempertemukan penawaran jual dan beli efek pihak-pihak lain dengan tujuan memperdagangkan efek diantara mereka, dan juga menyelenggarakan perdagangan efek yang teratur, wajar, dan efisien. Bursa Efek Indonesia (BEI) terdiri dari 532 perusahaan yang *go public* yang dibagi kedalam sembilan sektor, yaitu sektor pertanian; sektor pertambangan; sektor industri dasar & kimia; sektor aneka industri; sektor industri barang konsumsi; sektor properti, *real estate* & konstruksi bangunan; sektor infrastruktur, utilitas & transportasi; sektor keuangan; dan sektor perdagangan, jasa & investasi, (Sumber: BEI, Februari 2017).

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), pertumbuhan ekonomi beberapa negara di Asia khususnya yang terdapat di Asia Tenggara sedang mengalami pelemahan pertumbuhan ekonomi. Diantara Malaysia, Thailand, Filipina, Singapura dan Vietnam, Indonesia menjadi negara di Asia Tenggara yang selalu mengalami penurunan ekonomi yang diperparahnya pada tahun 2015, dari kelima negara tersebut perekonomian Indonesia adalah yang paling menurun tajam. Melambatnya pertumbuhan ekonomi Indonesia terutama berdampak pada terpuruknya kondisi infrastruktur. Infrastruktur yang merupakan salah satu faktor yang memperlancar perekonomian dimana akan meningkatkan kemajuan suatu daerah karena akan mempermudah dalam menghasilkan barang serta pendistribusiannya. Prioritas pembangunan infrastruktur yang menjadi urat nadi perekonomian saat ini, sudah menjadi keharusan, karena negeri ini sudah sangat ketinggalan dibandingkan dengan negara-negara lain. Hal itu berulang-ulang dinyatakan oleh Presiden Joko Widodo dalam berbagai kesempatan. Pada sebuah acara di Yogyakarta (23/5/2016), Presiden Joko Widodo mengatakan, “bahwa

percepatan (pembangunan) infrastruktur itu harus, karena Indonesia sudah sangat ketinggalan. Salah satunya dalam hal pembangunan jalur rel kereta api yang sangat diperlukan sebagai alat transportasi barang maupun penumpang”.

Tabel 1.1
Perusahaan Sektor Infrastruktur, Utilitas, Transportasi
Yang Terdaftar di BEI

Sektor	Sub Sektor	Emiten
Infrastruktur, Utilitas, Transportasi	<i>Sub-Sektor</i> Energi	5
	<i>Sub-Sektor</i> Jalan Tol, Bandara, Pelabuhan dan sejenisnya	3
	<i>Sub-Sektor</i> Telekomunikasi	6
	<i>Sub-Sektor</i> Transportasi	35
	<i>Sub-Sektor</i> Konstruksi non Bangunan	9

(Sumber: www.sahamok.com)

Tabel 1.1 merupakan daftar perusahaan sektor Infrastruktur, Utilitas, Transportasi; sub sektor Infrastruktur, Utilitas, Transportasi; dan jumlah emitennya. Berdasarkan informasi yang penulis dapat jumlah keseluruhan emiten yang ada disektor Infrastruktur, Utilitas, Transportasi yaitu 58 emiten.

Sub-sektor transportasi adalah salah satu sub-sektor dari sektor infrastruktur, utilitas, transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI). Infrastruktur dan transportasi merupakan salah satu faktor penentu pembangunan ekonomi yang kepentingannya sama dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Sejak krisis ekonomi 1998, dimana perhatian pemerintah terhadap penyediaan transportasi sangatlah minim, khususnya di wilayah luar jawa. Hal tersebut terjadi karena perhatian pemerintah berfokus terhadap hal-hal yang lebih mendesak seperti menjaga stabilitas nilai tukar rupiah dan perekonomian secara keseluruhan, mencegah pelarian modal, menanggulangi hutang luar negeri, serta menstabilkan kembali situasi politik dan sosial saat selesainya krisis tersebut. Yang mengakibatkan sektor infrastruktur dan transportasi menjadi terpuruk. Terutama infrastruktur jalan yang merupakan salah satu faktor transportasi yang memperlancar perekonomian dimana akan meningkatkan kemajuan suatu daerah karena akan mempermudah dalam menghasilkan barang serta pendistribusiannya.

Kelancaran ekonomi tersebut akan menarik para investor untuk menanamkan modalnya, sehingga sangat dibutuhkan keadaan jalan yang baik.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia harus mementingkan kelangsungan transportasi yang baik, sehingga anggaran negara akan teruras akibat dari kebutuhan yang sangat besar akan pembaruan infrastruktur yang menunjang transportasi yang baik. Secara teknis, antar perusahaan sub-sektor transportasi terdapat hubungan komplementer. Akan tetapi, secara ekonomis hubungannya bersifat substitusi atau kompetitif. Misalnya, angkutan ekspor-impor pada umumnya melewati laut dan udara untuk mendistribusikan barangnya, namun secara teknis memerlukan angkutan darat untuk mengantarkan barang tersebut ke pelabuhan bongkar muat.

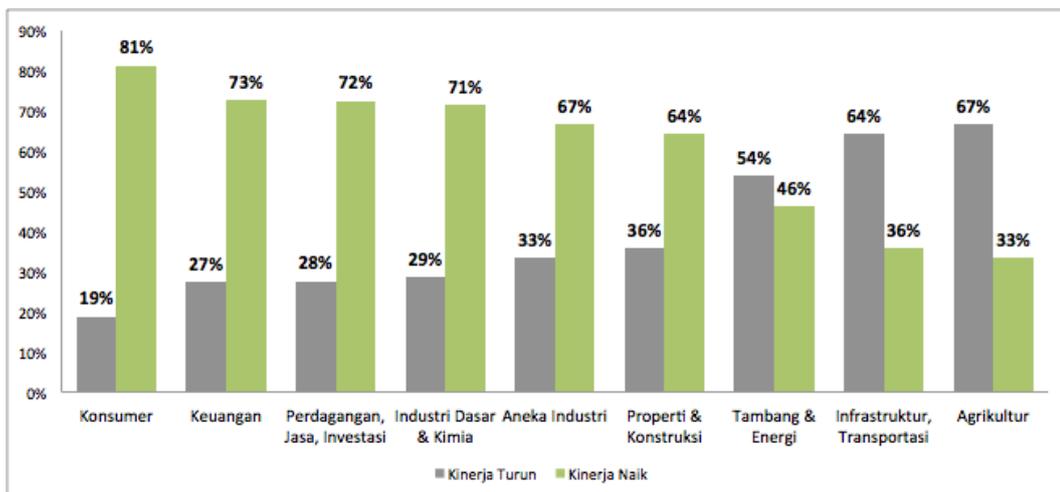
Secara umum, saat ini kondisi transportasi di Indonesia masih mengalami hambatan dan belum mendapatkan perhatian yang serius dari pemerintah. Hal itu terjadi karena masih terbatasnya dukungan pembiayaan dari dunia perbankan maupun lembaga keuangan non-bank dalam memberi pinjaman kredit, sehingga sulit berkembang. Menurut Menteri Perhubungan Kabinet “Indonesia Bersatu” periode 2007-2009, Jusman Syafii Djamal (2009) mengatakan; hal itu dikarenakan industri transportasi masih dianggap sebagai sektor usaha *high risk* (risiko tinggi) dan *slow and low yielding* (hasil lambat dan rendah).

Selain itu tingkat keamanan dan keselamatan transportasi Indonesia belum memenuhi standar internasional. Dimana kondisi infrastruktur perhubungan di Indonesia saat ini belum memadai untuk kelancaran arus transportasi penumpang dan barang. Hal tersebut memungkinkan terjadinya penurunan laba perusahaan. Perolehan laba negatif akan berpengaruh terhadap kondisi keuangan perusahaan secara keseluruhan termasuk perolehan laba bersih per saham (EPS) karena dapat mengurangi aktivitas perekonomian sub-sektor transportasi, dan berdampak pada kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*) yang dapat mengarah pada kondisi kebangkrutan.

1.2. Latar Belakang Penelitian

Krisis perekonomian global yang mengakibatkan kenaikan biaya transportasi diprediksi akan menyulitkan industri logistik di Indonesia dalam menjalankan usahanya, di tengah permintaan pasar akan penurunan tarif layanan. Zaldy Ilham Masita yang merupakan Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), mengatakan; melemahnya nilai tukar rupiah dalam jangka pendek akan berdampak pada kenaikan beberapa komponen impor yang terkait dengan sarana transportasi. Melihat kondisi krisis global tersebut, tampaknya masih akan berlanjut selama beberapa waktu ke depan. Ini berarti, mengakibatkan nilai tukar rupiah terhadap dollar masih akan terus fluktuatif (naik-turun) dan harga bahan bakar minyak (BBM) juga belum dapat disinyalir untuk stabil. Informasi menurut *website: Economy.Okezone.com* (2017) “Transportasi berbasis *online* pun sudah menjamur di Indonesia sejak tahun 2011 dan telah melesat perkembangannya pada awal tahun 2015 sejak peluncuran aplikasinya di ponsel Android dan iOS. Hal ini pun berimbas pada turunnya penghasilan pada perusahaan transportasi konvensional yang ada di Indonesia, bahkan salah satu perusahaan taksi konvensional PT Express Transindo sampai-sampai melakukan PHK sebanyak 250 Karyawan untuk melakukan efisiensi.

Grafik perbandingan kenaikan kinerja 9 sektor saham yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), terdapat pada gambar 1.1 berikut ini:



Gambar 1.1
Grafik Perbandingan Kenaikan

Sumber : Laporan Keuangan, diolah oleh www.bareksa.com (Mei 2016)

Jika dilihat dari grafik pada gambar 1.1 tersebut, pada sektor infrastruktur, utilitas, transportasi hanya 36 persen dari 14 emiten yang sudah mempublikasikan laporan keuangannya yang mengalami kenaikan performa keuangan, sedangkan 64 persen mengalami penurunan.

Ketidakmampuan perusahaan-perusahaan tersebut dapat disebabkan oleh dua hal, yaitu kesulitan ekonomi, dan kesulitan keuangan. Kesulitan ekonomi terjadi jika terjadi ketidakseimbangan antara pendapatan dan pengeluaran. Selain itu, kesulitan ekonomi juga dapat disebabkan oleh biaya modal perusahaan yang lebih besar dari tingkat laba atas biaya historis investasi. Sedangkan, perusahaan yang dikategorikan sulit keuangannya, menurut Elloumi dan Gueyie (2001) didefinisikan; *financial distress* sebagai perusahaan yang memiliki laba per saham negatif (*Earning Per Share / EPS*). Keadaan naik turunnya perusahaan merupakan hal yang biasa terjadi. Namun menurut Elloumi dan Gueyie (2001), kondisi yang dapat membuat para investor dan kreditor merasa khawatir jika perusahaan mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*) yang bisa mengarah pada kebangkrutan.

Menurut Platt dan Platt (2002), *financial distress* merupakan tahap penurunan kondisi keuangan perusahaan, yang dimana terjadi sebelum likuidasi atau kebangkrutan. Keadaan *financial distress* adalah masalah likuiditas yang sangat parah dan tidak bisa dipecahkan tanpa perubahan ukuran dari operasi atau struktur perusahaan. Kondisi tersebut biasanya ditandai dengan penundaan pengiriman, penurunan kualitas produk, penundaan pembayaran tagihan pada kreditor. Apabila kondisi tersebut diketahui lebih dini, maka perusahaan tidak akan sampai pada keadaan likuidasi atau kebangkrutan.

Earning Per Share (EPS) dapat digunakan untuk menentukan kriteria perusahaan yang mengalami *financial distress* (Elloumi dan Gueyie, 2001). EPS merupakan laba yang diharapkan per lembar saham. EPS banyak digunakan untuk mengevaluasi kinerja operasi dan profitabilitas perusahaan. EPS perusahaan yang fluktuatif (tidak stabil/naik turun) dan negatif pada beberapa periode dapat menunjukkan pertumbuhan perusahaan yang kurang baik, sehingga investor tidak tertarik untuk berinvestasi. Hal ini akan meningkatkan potensi perusahaan untuk

mengalami *financial distress* karena perusahaan akan sulit untuk mendapatkan dana.

Tabel 1.2
Daftar Perusahaan Sub-Sektor Transportasi yang melaporkan EPS Pada Tahun 2013-2016
(Dalam Jutaan Rupiah)

No.	Kode Saham	Nama Emiten	2013	2014	2015	2016
1	APOL	Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	-103,17	2,42	-86,51	3,47
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	27,09	12,64	10,05	11,66
3	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk	17,9	0,09	-75,52	-14,54
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	189,46	-42,48	116,85	-1,61
5	CASS	Cardig Aero Services Tbk	52,57	52,88	56,60	40,45
6	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	5,98	-179,33	43,33	-22,11
7	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	6,95	2,46	6,54	5,74
8	IATA	Indonesia Air Transport & Infrastructure Tbk	-6,41	-22,52	-17,43	-5,77
9	INDX	Tanah Laut Tbk	37,75	109,30	4,19	-31,46
10	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk	-98,59	-63,24	727,96	37,99
11	LEAD	Logindo Samudramakmur Tbk	313,43	385,68	0,28	-94,01
12	MBSS	Mitra Bahtera Segara Sejati Tbk	268,44	143,06	101,33	-50,08
13	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	12,53	9,95	12,09	4,06
14	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk	-38,70	-18,46	-101,70	-175,86
15	SAFE	Steady Safe Tbk	11,95	11,49	3,26	1,08
16	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	549,00	1.222,25	725,54	1.191,27
17	TAXI	Express Transindo Utama Tbk	61,72	55,04	15,03	-38,13
18	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	61,74	177,64	277,79	136,13
19	TPMA	Trans Power Marine Tbk	37,35	56,69	10,89	2,01
20	TRAM	Trada Maritime Tbk	2,06	-43,79	-104,24	-17,14
TOTAL EPS NEGATIF			5	11	8	18

(Sumber: Laporan Tahunan dalam www.idx.co.id yang telah diolah)

Pada tabel 1.2 menggambarkan Perusahaan Sub-Sektor Transportasi yang konsisten melaporkan keuangannya pada tahun 2013-2016, dimana terdapat peningkatan dari total perusahaan yang memiliki laba per saham (EPS) yang bernilai negatif. Padahal EPS dapat dijadikan indikator pihak eksternal untuk melihat keberhasilan dan kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan laba untuk setiap lembar yang beredar. Untuk menilai dan menganalisis suatu laporan keuangan perusahaan dibutuhkan suatu perhitungan yaitu dengan menggunakan rasio keuangan. Menurut Brigham dan Houston (2010), rasio keuangan dirancang untuk membantu kita mengevaluasi laporan keuangan. Sedangkan menurut Hery,

rasio keuangan merupakan suatu perhitungan rasio dengan menggunakan laporan keuangan yang berfungsi sebagai alat ukur dalam menilai kondisi keuangan dan kinerja perusahaan, Hery (2015).

Rasio keuangan pada umumnya memiliki lima rasio antara lain; rasio likuiditas, rasio manajemen utang atau rasio solvabilitas atau rasio *leverage*, rasio manajemen aset atau rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan rasio nilai pasar. Terdapat beberapa peneliti terdahulu yang telah melakukan penelitian atas analisis kondisi *financial distress* suatu perusahaan seperti yang dilakukan oleh Kristanti dan Effendi (2017); Nurfajrina, Siregar, Saptono (2016); Widhiari dan Merkusiwati (2015); Putri dan Merkusiwati (2014); Hapsari (2012); Kristanti, Rahayu, Huda (2015); Hidayat dan Meiranto (2014); Haq, Arfan, dan Siswar (2013); Alifiah dan Mohd Norfian (2013); Parker, Peters, dan Turetsky (2011); dan Lee (2014). Rasio-rasio serta variabel yang digunakan dalam penelitian-penelitian tersebut adalah rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio profitabilitas, rasio aktivitas, rasio nilai pasar, ukuran perusahaan, CEO *Quality* serta variabel bebas lainnya. Dari rasio-rasio serta variabel yang telah diteliti, dengan melihat kesamaan rumusan yang digunakan oleh para peneliti sebelumnya dalam perhitungan rasio masih menunjukkan hasil yang tidak konsisten antara satu peneliti dengan peneliti yang lainnya. Maka dari itu, penulis akan meneliti ulang mengenai rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, serta ukuran perusahaan berdasarkan kesamaan rumus perhitungan yang digunakan oleh para peneliti sebelumnya.

Rasio likuiditas merupakan suatu indikator mengenai kemampuan perusahaan dalam membayar semua kewajiban finansial jangka pendeknya pada saat jatuh tempo, dengan menggunakan aktiva lancar yang tersedia. Likuiditas tidak hanya berkenaan dengan keadaan keseluruhan keuangan perusahaan, tetapi juga berkaitan dengan kemampuannya mengubah aktiva lancar tertentu menjadi uang kas. Jika suatu perusahaan mengalami masalah dalam likuiditas maka sangat memungkinkan perusahaan tersebut mulai memasuki masa kesulitan keuangan (*financial distress*), dan jika kondisi kesulitan tersebut tidak cepat di atasi maka ini bisa berakibat kebangkrutan usaha (Fahmi, 2012:87). Sedangkan menurut

Hery (2015), rasio likuiditas adalah rasio yang dapat digunakan untuk mengukur sampai seberapa jauh tingkat kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya yang akan segera jatuh tempo.

Rasio likuiditas yang dihitung dengan menggunakan *current ratio*, sebelumnya telah diteliti oleh beberapa peneliti yaitu Kristanti dan Effendi (2017), Putri dan Mekusiwati (2014), Hapsari (2012), Kristanti, et al., (2015), Widhiari dan Merkusiwati (2015), Hidayat dan Meiranto (2014), serta Lee (2014). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Kristanti, et al., (2015) dan Kristanti dan Effendi (2017) menunjukkan hasil bahwa rasio likuiditas berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Namun penelitian tersebut tidak sependapat dalam penelitian yang dilakukan oleh Lee (2014) dan Hapsari (2012) yang menunjukkan hasil bahwa rasio likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Widhiari dan Merkusiwati (2015), Putri dan Merkusiwati (2014), serta Hidayat dan Meiranto (2014) menyatakan bahwa rasio likuiditas berpengaruh negatif terhadap kondisi *financial distress*.

Rasio *leverage* atau rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai dengan hutang. Dengan kata lain, rasio solvabilitas atau rasio *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar beban hutang yang harus ditanggung perusahaan dalam rangka pemenuhan aset, Hery (2015:190). Sejalan dengan pemahaman mengenai rasio *leverage* yang diberikan oleh Fahmi dalam bukunya, Fahmi menjelaskan bahwa penggunaan hutang yang terlalu tinggi akan membahayakan perusahaan karena perusahaan akan masuk dalam kategori *extreme leverage* (utang ekstrim) yaitu perusahaan terjebak dalam tingkat utang yang tinggi dan sulit untuk melepaskan beban hutang tersebut (Irham Fahmi, 2014:72).

Rasio *leverage* atau solvabilitas yang dihitung dengan menggunakan *Debt Ratio* sebelumnya telah diteliti oleh beberapa peneliti yaitu oleh Putri dan Mekusiwati (2014) dan Alifiah (2013) menunjukkan bahwa rasio *leverage* berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Sementara penelitian yang dilakukan oleh Kristanti dan Effendi (2017), Widhiari dan Mekusiwati (2015),

dan Lee (2014) menunjukkan hasil bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Namun hasil lainnya yang berbeda ditunjukkan dalam penelitian yang dilakukan oleh Hapsari (2012) bahwa *leverage* berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Penelitian ini menggunakan rasio utang terhadap aset untuk mengukur pengaruh *leverage* terhadap kondisi *financial distress* suatu perusahaan.

Rasio aktivitas adalah rasio yang menggambarkan sejauh mana suatu perusahaan mempergunakan sumber daya yang dimilikinya guna menunjang aktivitas perusahaan (Fahmi, 2012:65). Sedangkan menurut Houston, rasio aktivitas atau dalam bukunya disebut dengan Rasio manajemen aset (*asset management ratios*) adalah rasio yang mengukur seberapa efektif sebuah perusahaan mengatur asetnya (Brigham dan Houston, 2010:136).

Rasio aktivitas yang dihitung dengan menggunakan *Total Asset Turn Over* (TATO) sebelumnya telah diteliti oleh beberapa peneliti yaitu oleh Nurfajrina, et al., (2016) menunjukkan bahwa rasio aktivitas yang dihitung berdasarkan perputaran total aset (*total assets turnover*) berpengaruh positif terhadap kondisi *financial distress* perusahaan, sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Alifiah (2013), serta Hidayat dan Meiranto (2014) menunjukkan hasil bahwa rasio aktivitas yang dihitung berdasarkan perputaran total aset (*total assets turnover*) berpengaruh negatif terhadap kondisi *financial distress* perusahaan.

Rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aktivitas normal bisnisnya, Hery (2015:226). Sedangkan menurut Brigham dan Houston, rasio profitabilitas adalah sekelompok rasio yang menunjukkan kombinasi dari pengaruh likuiditas, manajemen aset, dan utang pada hasil operasi, Brigham dan Houston (2010:146).

Rasio profitabilitas yang dihitung dengan menggunakan *Return On Assets* (ROA) sebelumnya telah diteliti oleh beberapa peneliti yaitu oleh Hapsari (2012), dan Lee (2014) menunjukkan bahwa *return on assets* (ROA) berpengaruh Negatif terhadap *financial distress*, sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Kristanti dan Effendi (2017), Hidayat dan Meiranto (2014) menunjukkan bahwa *Return On Assets* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Ukuran perusahaan, dapat digunakan untuk mengetahui pengaruh terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi. Ukuran perusahaan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kondisi *financial distress*. Besaran perusahaan secara umum dinilai dari besarnya aktiva perusahaan, perusahaan yang memiliki aktiva yang besar biasanya akan mendapat lebih banyak perhatian dari berbagai pihak seperti, para analis, investor maupun pemerintah. Untuk itu perusahaan besar juga cenderung lebih terdiversifikasi dan lebih tahan terhadap risiko kebangkrutan, Najmudin (2011:316).

Penelitian yang dilakukan oleh Kristanti dan Effendi (2017), Putri dan Merkusiwati (2014) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Kristanti, et al., (2015), serta Hidayat dan Meiranto (2014) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan pada fenomena yang telah penulis utarakan, baik perusahaan kecil maupun perusahaan besar terkena dampak atas perlambatan pertumbuhan ekonomi global sehingga menyebabkan perusahaan mengalami kerugian dan menghentikan kegiatan operasi serta kegiatan produksinya. Oleh karena itu, peneliti akan melakukan penelitian mengenai ukuran perusahaan yang dilihat berdasarkan total *revenues* apakah terjadi pengaruh terhadap kondisi *financial distress* suatu perusahaan atau tidak.

Berdasarkan pada penelitian terdahulu, dimana banyak hasil yang tidak konsisten terhadap variabel independen, penjabaran rasio keuangan menurut Brigham dan Houston (2010), dan Fahmi (2011), serta fenomena-fenomena yang menunjukkan indikasi terjadinya kondisi *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang menjadi latar belakang penelitian ini, maka penulis tertarik untuk meneliti kembali variabel-variabel yang mempengaruhi *financial distress*, dengan judul yang penulis buat adalah **“Pengaruh Rasio Keuangan dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (*Financial Distress*) Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2016”**.

1.3 Perumusan Masalah

Financial distress merupakan penurunan kinerja keuangan sebelum terjadi kebangkrutan. Kesulitan keuangan berkisar dari kesulitan likuiditas (jangka pendek) sampai kebangkrutan (jangka panjang). Analisis *financial distress* penting untuk dilakukan agar para pihak yang berkepentingan bisa melakukan perbaikan sebelum terjadi kebangkrutan. Dimana data-data akuntansi seperti laporan keuangan, laporan audit independen dan sebagainya dapat digunakan untuk memprediksi hal-hal yang mengarah pada kebangkrutan.

Perusahaan didirikan dengan tujuan memperoleh laba, yang nantinya digunakan untuk mempertahankan kelangsungan hidup usahanya (Wahyuningsih dan Suryanawa, 2012). Namun terdapat beberapa perusahaan yang memiliki kondisi keuangan yang tidak stabil bahkan memiliki laba usaha minus yang disebabkan beberapa faktor baik internal maupun eksternal. Perusahaan yang mengalami kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*) dapat dilihat dari penurunan kondisi keuangannya baik dari laba per saham (*earning per share/EPS*) yang didapat, maupun dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya.

1.4. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas, pertanyaan yang penulis jadikan sebagai rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, ukuran perusahaan, dan *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016?
2. Apakah ada pengaruh rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan ukuran perusahaan secara simultan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016?
3. Apakah ada pengaruh secara parsial dari:
 - a. rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016?

- b. rasio *leverage* terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016?
- c. rasio aktivitas terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016?
- d. rasio profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016?
- e. ukuran perusahaan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016?

1.5. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, ukuran perusahaan, dan *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.
2. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan ukuran perusahaan secara simultan terhadap *financial distress* pada sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.
3. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh secara parsial dari:
 - a. rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016,
 - b. rasio *leverage* terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016,
 - c. rasio aktivitas terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016,
 - d. rasio profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016,

- e. ukuran perusahaan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.

1.6. Manfaat Penelitian

Dari penelitian yang sudah dilakukan oleh penulis, diharapkan pembaca dapat merasakan manfaatnya bagi pihak-pihak lain seperti para akademisi, para peneliti berikutnya yang memiliki kesamaan tujuan penelitian, bagi perusahaan, dan juga bagi para investor dikemudian hari. Berikut dijelaskan harapan-harapan penulis.

1.6.1 Aspek Teoritis

1. Bagi akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dan informasi kepada pembaca, serta memberikan kontribusi untuk pengembangan ilmu pengetahuan terutama ilmu dibidang manajemen keuangan khususnya mengenai rasio keuangan, ukuran perusahaan, dan *financial distress*.

2. Bagi peneliti atau penulis berikutnya

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai acuan literatur bagi peneliti selanjutnya terutama untuk penelitian yang berkaitan dengan masalah *financial distress*.

1.6.2 Aspek Praktis

1. Bagi perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat membantu perusahaan-perusahaan, khususnya pada perusahaan sub-sektor transportasi, untuk menganalisis dan mengetahui prediksi kondisi *financial distress*, dengan menggunakan rasio keuangan dan ukuran perusahaan.

2. Bagi investor

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada pihak investor untuk menghindari perusahaan-perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* khususnya di perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di

Bursa Efek Indonesia, sehingga penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi dalam pengambilan keputusan yang tepat untuk berinvestasi dalam suatu perusahaan khususnya perusahaan sub-sektor transportasi.

1.7. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian merupakan cakupan berupa batasan-batasan atau karakteristik dalam penelitian yang dilakukan berupa variabel penelitian, lokasi dan objek penelitian, serta waktu dan periode penelitian. Berikut ini dijelaskan secara rinci:

1.7.1. Variabel Penelitian

Penelitian ini menggunakan lima variabel independen dan satu variabel dependen. Adapun variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan ukuran perusahaan. Sedangkan variabel dependen yang akan diuji apakah dipengaruhi oleh kelima variabel independen diatas adalah *financial distress*. Penelitian ini akan membuktikan apakah rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan ukuran perusahaan dapat berpengaruh terhadap *financial distress* baik secara parsial maupun simultan.

1.7.2. Lokasi dan Objek Penelitian

Lokasi dimana penelitian ini dilakukan adalah Bursa Efek Indonesia (BEI) dan objek penelitian ini adalah perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Data mengenai perusahaan diambil dari website resmi milik Bursa Efek Indonesia (BEI) yaitu www.idx.co.id yang selanjutnya diolah kembali.

1.7.3. Waktu dan Periode Penelitian

Penelitian dilaksanakan mulai bulan Februari tahun 2017. Penelitian ini menggunakan data berupa laporan keuangan perusahaan sub-sektor transportasi periode 2013-2016.

1.8. Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab, antara lain:

Bab I PENDAHULUAN

Bab II TINJAUAN PUSTAKA DAN RUANG LINGKUP PENELITIAN

Bab ini berisikan tinjauan pustaka yang membahas teori-teori yang terkait dengan topik, masalah dan variabel penelitian. Dalam bab ini juga membahas penelitian-penelitian terdahulu yang memiliki kesamaan topik penelitian dan juga membahas mengenai kerangka pemikiran penulis mengenai masalah atau topik yang diteliti dan kalimat-kalimat yang mendukung kerangka pemikiran tersebut, serta membahas hipotesis penelitian dan ruang lingkup penelitian.

Bab III METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan jenis penelitian yang akan diteliti oleh penulis, variabel operasional yang membahas tentang variabel independen dan dependen dalam penelitian, tahapan pelaksanaan penelitian yang memaparkan proses penelitian dari mulai mencari fenomena hingga menarik kesimpulan. Bab ini juga menjelaskan mengenai populasi dan sampel yang membahas objek penelitian dan teknik pengambilan sampelnya, serta pengumpulan data yang membahas tentang teknik pengumpulan data mengenai penelitian.

Bab IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan secara jelas mengenai hasil dari analisis-analisis dan pengolahan data penelitian yang dilakukan. Bab ini juga menjelaskan pembahasan-pembahasan terkait dengan hasil penelitian sehingga akan tergambar dengan jelas masalah yang terjadi beserta pemecahan masalahnya.

Bab V KESIMPULAN

Bab ini berisikan kesimpulan atas hasil penelitian secara singkat yang didapatkan dari pembahasan dan hasil pada bab sebelumnya. Pada bab ini juga disertakan saran-saran yang penulis berikan atas penelitian yang telah dilakukan, sehingga diharapkan dapat berguna untuk penelitian selanjutnya.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)