

# BAB I PENDAHULUAN

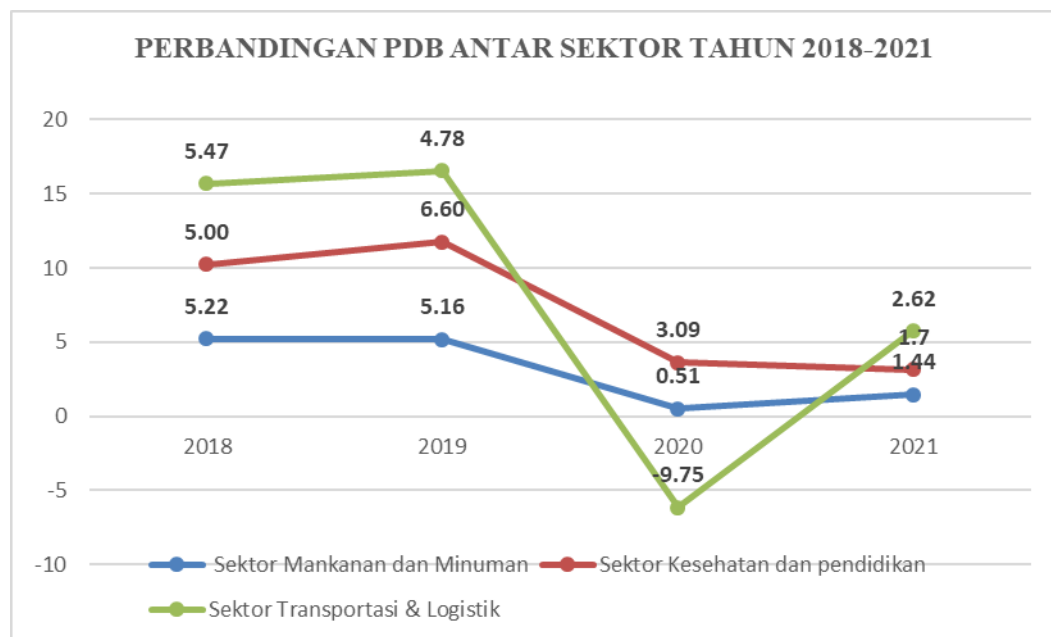
## 1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Bursa Efek Indonesia (BEI) mulai menggunakan IDX-IC pada Januari 2021 yang menggantikan JASICA (*Jakarta Stock Exchange Industrials Classification*). IDX-IC mengklasifikasikan perusahaan mengacu pada barang atau jasa yang diproduksi sesuai dengan minat pasar, pengklasifikasian ini bertujuan untuk memberikan panduan perusahaan sehingga sesuai dengan penggunaannya. Terdapat 12 sektor menurut IDX-IC yaitu sektor *Basic Materials, Consumer Cyclicals, Consumer Non-Cyclicals, Energy, Financials, Healthcare, Industrials, Infrastructures, Properties & Real Estate, Technology* dan Transportasi & Logistik (Idx.co.id, 2022)

Sebagai negara kepulauan Indonesia membutuhkan sistem transportasi dan logistik yang terintegritas, efektif dan efisien sehingga meningkatkan daya saing dan menjamin kebutuhan serta komoditi masyarakat. Sektor transportasi berfokus pada kegiatan pemindahan dari suatu tempat ke tempat lain berupa barang ataupun penumpang (Sugianto & Kurniawan, 2020). Sedangkan perusahaan logistik berfokus pada seluruh kegiatan operasional mulai dari proses perencanaan, penerapan, pengendalian yang efisien, aliran biaya yang efektif dan penyimpanan produk, bahan meliputi bahan mentah, bahan setengah jadi dan barang jadi. Selain itu perusahaan logistik juga menjadi layanan penyedia informasi seluruh rantai pasokan dari titik asal ke titik konsumsi. Tujuannya agar dapat memenuhi kebutuhan barang tepat waktu dan dapat meminimalisir biaya sehingga menjadi keuntungan lebih bagi perusahaan. Perusahaan sektor transportasi dan logistik terus mengalami perkembangan yang pesat. Hingga saat ini tercatat ada 30 perusahaan yang terdaftar di BEI. Sektor transportasi dan logistik memiliki subsektor yang terdiri dari maskapai penerbangan, pengangkutan laut penumpang, kereta api dan transportasi jalanan.

Sedangkan sub sektor logistik terdiri dari logistik dan pengantaran. Penelitian ini mengambil sektor transportasi dan logistik sebagai objek penelitian (Ghaisani & Takarini, 2022) Maka dapat disimpulkan bahwa kegiatan transportasi dan logistik memiliki keterkaitan yang erat terhadap perekonomian. Pentingnya peran sektor transportasi dan logistik menuntun pengelolaan sektor transportasi dan logistik yang efektif dan efisien. Maka dapat membantu kegiatan masyarakat sehari-hari ataupun menciptakan nilai tambah bagi perusahaan dan menambah keuntungan bagi perusahaan, selain itu peran penting sektor transportasi dan logistik juga dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian di Indonesia.

Sektor transportasi dan logistik memiliki peran penting dalam perekonomian dimana sektor ini sangat berpengaruh ke sektor usaha lainnya maupun untuk kontribusi terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Produk Domestik Bruto (PDB) merupakan indikator ekonomi yang dapat menunjukkan kondisi perekonomian negara setiap tahunnya. Manfaat PDB dapat diperoleh dari Produk domestik bruto atas dasar harga berlaku yang menunjukkan kemampuan sumber daya ekonomi yang dihasilkan oleh suatu negara, PDB atas harga konstan menunjukkan laju pertumbuhan seluruh sektor ekonomi setiap tahunnya dan PDB atas harga berlaku menunjukkan peranan setiap lapangan usaha dalam suatu negara. (BPS, 2021)



**Gambar 1. 1 Perbandingan PDB Antar Sektor Tahun 2018-2021**

Sumber : (Badan Pusat Statistik, 2021) dan diolah kembali oleh penulis 2023

Gambar 1.1 merupakan grafik pertumbuhan PDB pada sektor Makanan dan Minuman, Sektor Kesehatan dan Pendidikan dan Sektor Transportasi dan Logistik pada tahun 2018 hingga 2021. Pada sektor Makanan dan Minuman, yang mencakup produksi, distribusi, dan penjualan makanan, minuman, dan produk terkait, faktor-faktor seperti permintaan yang tinggi, perubahan tren konsumsi, inovasi produk, dan ekspor dapat berkontribusi pada pertumbuhan sektor ini. Kebijakan pangan, keamanan pangan, dan persaingan pasar juga dapat mempengaruhi kinerja sektor ini. Nilai pertumbuhan pada tahun 2018 adalah 5,22, diikuti oleh 5,16 pada tahun 2019. Namun, pada tahun 2020 terjadi penurunan signifikan menjadi 0,51, tetapi pada tahun 2021 terjadi peningkatan menjadi 1,44. Pada tahun 2020, sektor makanan dan minuman mengalami penurunan PDB yang signifikan akibat pandemi COVID-19. Penurunan tersebut disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, dampak pembatasan aktivitas ekonomi seperti *lockdown* dan pembatasan perjalanan berdampak negatif pada sektor ini, dengan restoran, kafe, dan tempat makan lainnya menghadapi penurunan drastis dalam jumlah pelanggan. Kedua, pembatasan sosial dan ekonomi menyebabkan penurunan daya beli konsumen, yang mengakibatkan penurunan permintaan untuk makanan dan minuman di luar rumah. Selain itu, kekhawatiran terkait kesehatan dan keamanan makanan juga mempengaruhi pola konsumsi masyarakat. Dan gangguan dalam rantai pasokan, termasuk pembatasan pergerakan, pengiriman barang yang terhambat, penutupan pabrik atau pusat distribusi, dan kesulitan logistik, menjadi kendala dalam memenuhi permintaan dan menjaga pasokan stabil. Dampak ini berdampak langsung pada produksi, distribusi, dan penjualan produk makanan dan minuman di sektor ini.

Selanjutnya pada sektor Kesehatan dan Pendidikan, pertumbuhan sektor kesehatan dapat dipengaruhi oleh faktor seperti permintaan layanan kesehatan yang tinggi, peningkatan biaya perawatan kesehatan, inovasi teknologi medis, dan kebijakan pemerintah terkait kesehatan. Faktor demografis, perubahan pola penyakit, dan aksesibilitas layanan kesehatan juga dapat mempengaruhi kinerja sektor ini. Nilai pertumbuhan pada tahun 2018 adalah 5,00, kemudian meningkat menjadi 6,60 pada tahun 2019. Namun, terjadi penurunan menjadi 3,09 pada tahun 2020, dan pada tahun 2021 mengalami peningkatan menjadi 1,70. Penurunan grafik PDB sektor kesehatan dan pendidikan pada tahun 2020 secara signifikan terkait

dengan dampak pandemi COVID-19 yang melanda dunia. Fokus penanganan pandemi mengalihkan sumber daya dan perhatian pada pasien COVID-19, mengurangi sumber daya untuk layanan kesehatan non-COVID dan pendidikan. Pembatasan kegiatan non-urgensi dan lockdown menghambat akses dan aktivitas sektor kesehatan dan pendidikan. Gangguan pada rantai pasokan dan logistik mempengaruhi produksi dan layanan. Selain itu, penurunan permintaan dan partisipasi akibat kekhawatiran kesehatan masyarakat juga berkontribusi pada penurunan PDB sektor ini. Pandemi COVID-19 memainkan peran sentral dalam penurunan signifikan PDB sektor kesehatan dan pendidikan

Sementara itu, pada sektor Transportasi dan Logistik, pada tahun 2018 terjadi pertumbuhan PDB sebesar 5,47. Namun, nilai PDB mengalami penurunan menjadi 4,78 pada tahun 2019. Penurunan ini berlanjut pada tahun 2020, di mana nilai PDB turun menjadi -9,75 tahun 2021, terjadi kenaikan nilai PDB sebesar 2,62, meskipun belum secara signifikan. Sektor transportasi dan logistik menunjukkan penurunan yang lebih signifikan dibandingkan dengan sektor makanan dan minuman serta sektor kesehatan dan pendidikan. Hal ini disebabkan oleh ketergantungan sektor transportasi dan logistik pada mobilitas dan pergerakan manusia yang terbatas akibat pembatasan perjalanan selama pandemi COVID-19. Penurunan permintaan dan kegiatan ekonomi juga berperan penting karena pembatasan aktivitas bisnis non-esensial dan perjalanan yang mengurangi penggunaan layanan transportasi. Selain itu, sektor transportasi dan logistik terhubung erat dengan industri yang terpuak berat seperti pariwisata, perhotelan, dan penerbangan yang mengalami penurunan signifikan. Gangguan dalam rantai pasokan global dan perubahan pola konsumsi konsumen yang beralih ke belanja online dan menghindari perjalanan juga menjadi faktor utama dalam penurunan kinerja sektor transportasi dan logistik. Kombinasi faktor-faktor ini menyebabkan penurunan lebih signifikan dalam grafik sektor transportasi dan logistik dibandingkan dengan sektor makanan dan minuman dan sektor kesehatan dan pendidikan selama pandemi COVID-19.

## **1.2 Latar Belakang Penelitian**

Perusahaan didirikan oleh perorangan atau lembaga dengan tujuan didirikannya perusahaan adalah menghasilkan laba atau keuntungan yang sebesar-

besarnya selain menghasilkan keuntungan perusahaan juga diharapkan dapat *sustainable* atau berkelanjutan baik dalam manfaat jangka pendek maupun jangka panjang. Dengan tujuan tersebut perusahaan harus mengimplementasikan strategi bisnis yang memperhatikan nilai sosial, ekonomi dan lingkungan. Sehingga dapat terhindar dari kesulitan keuangan atau *Financial distress*. *Financial distress* menurut (Brigham, E. F., & Daves, 2003) adalah kondisi ketika perusahaan mengalami kesulitan keuangan menurunnya laba perusahaan sehingga tidak dapat memenuhi pembayaran yang telah dijadwalkan dan tidak dapat memenuhi kewajibannya. Ketidakmampuan perusahaan dalam melunasi kewajibannya dapat dibandingkan dengan laporan keuangan saat ini dengan periode sebelumnya (Putra et al., 2018) *Financial distress* sebagai indikasi akhir penurunan kinerja perusahaan sebelum terjadinya likuidasi. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya *Financial distress* yaitu menurunnya penjualan sehingga tidak sesuai target, persediaan banyak yang tidak terjual, biaya operasional yang membengkak, dan buruknya perputaran arus kas (Nathania & Vitariamettawati, 2022). Dalam upaya mempertahankan kelangsungan perusahaan dan tetap bersaing dengan pesaingnya, stabilitas perusahaan menjadi sangat penting. Ketidakmampuan perusahaan untuk bersaing dan menjaga stabilitasnya akan meningkatkan risiko terjadinya *Financial distress* (Fitri & Dillak, 2020)

Ada beberapa metode yang dapat digunakan untuk menilai kesulitan keuangan, salah satunya adalah Metode Altman Z-Score, Metode Springate, Metode Zmijewski, Metode Grover Score, dan Metode Fulmer Score. Dalam penelitian ini, pengukuran menggunakan metode Zmijewski. Metode Zmijewski diperkenalkan pertama kali pada tahun 1983 dan telah melakukan penelitian ulang terhadap kebangkrutan perusahaan selama dua puluh tahun. Metode Zmijewski menggunakan sampel 75 perusahaan yang bangkrut dan 3573 perusahaan yang sehat selama 8 tahun, dengan tingkat akurasi mencapai 94,9%. Metode Zmijewski juga menggabungkan berbagai rasio keuangan seperti Return on Asset, Debt ratio, dan Current ratio, serta mudah untuk diterapkan (Samsudin & Komariah, 2019) Dengan metode Zmijewski menunjukkan apabila nilai *cut-off Z* > 0 perusahaan terindikasi mengalami *Financial distress* sedangkan apabila menunjukkan nilai *Z* < Omaka perusahaan tidak mengalami *Financial distress*.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori sinyal (*signaling theory*) merupakan tindakan manajemen perusahaan dalam memberikan informasi tentang prospek kerja di masa depan kepada investor adalah bagian dari teori sinyal. Hal ini juga menjadi alasan mengapa perusahaan perlu membagikan informasi melalui laporan keuangan kepada pihak eksternal. Tujuan dari pembagian informasi ini adalah untuk mengurangi ketimpangan informasi antara manajemen perusahaan dan pihak eksternal. Untuk mengurangi ketimpangan informasi tersebut, manajemen dapat memberikan sinyal-sinyal melalui laporan keuangan yang mencakup informasi tentang kondisi keuangan perusahaan dan prospeknya di masa mendatang. Teori ini memiliki peran yang penting dalam konteks *Financial distress* perusahaan. Teori ini menekankan pentingnya pengiriman sinyal atau tanda-tanda kepada pemangku kepentingan eksternal untuk mengkomunikasikan kondisi keuangan perusahaan. Perusahaan yang menghadapi *Financial distress* menggunakan sinyal-sinyal ini untuk menghindari konsekuensi negatif dan memperbaiki kondisi keuangan.

Contoh sinyal yang dapat dikirimkan oleh perusahaan yang mengalami *Financial distress* termasuk perubahan dalam dividen, peningkatan pinjaman atau pembiayaan eksternal, restrukturisasi utang, penjualan aset, atau pengumuman rencana perubahan strategi bisnis. Sinyal-sinyal ini diharapkan dapat memberikan informasi yang jujur dan transparan kepada pemangku kepentingan serta menunjukkan upaya perusahaan dalam mengatasi kesulitan keuangan

*Financial distress* atau kesulitan keuangan yang dialami perusahaan meningkat di seluruh sektor perekonomian sejak adanya pandemi covid-19. Sektor transportasi dan logistik bahkan merasakan dampak paling awal dikarenakan adanya kebijakan pemerintah yang memberlakukan pembatasan kegiatan masyarakat (PPKM), *social distancing* dan *lockdown*. Kebijakan ini merupakan pembatasan kegiatan masyarakat secara besar-besaran guna memutus rantai penyebaran virus covid-19. Pembatasan ini tentunya sangat berdampak pada kegiatan operasional sektor transportasi dan logistik, banyak perusahaan yang terus mengalami kerugian atau kondisi *Financial distress*. Salah satu contohnya pada transportasi udara PT Air Asia mengalami kerugian hingga Rp 8,5 triliun selama masa pandemi. Pada 2020 pendapatan maskapai pun juga menurun hingga 88% ditambah dengan adanya

pembatasan pintu internasional yang dilakukan oleh beberapa negara menjadikan kerugian semakin besar. Tidak hanya itu Air Asia Group juga mencatat peningkatan hutang hingga tiga kali lipat senilai Rp 1,28 miliar (Jelita, 2021). Selaras dengan transportasi udara, transportasi darat pun juga mengalami hal yang sama sepanjang tahun 2020. Pendapatan perusahaan PT Blue Bird Tbk menurun hingga 49,38% penurunan pendapatan yang sangat besar ini tidak diimbangi dengan penurunan biaya yang dikeluarkan. Alhasil Blue Bird pun merugi hingga Rp 13,18 miliar pada tahun 2020 (Safrezi Fitra, 2021)

Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang mengalami *Financial distress* harus memahami faktor-faktor yang dapat mencegahnya sejak dini. Dengan mengetahui penyebab-penyebab *Financial distress*, perusahaan dapat mempersiapkan langkah-langkah yang bijaksana untuk menghindari kebangkrutan di masa depan. Penelitian ini menggunakan faktor-faktor seperti *Intellectual capital*, *Gender diversity*, dan kepemilikan institusional sebagai variabel yang mempengaruhi *Financial distress*. Ukuran perusahaan juga berperan sebagai variabel moderasi dalam penelitian ini, yang membantu dalam menganalisis pengaruh faktor-faktor tersebut.

*Intellectual capital* merupakan aset tidak berwujud pada perusahaan berupa sumber daya. Apabila sumber daya perusahaan dikelola dengan baik dapat menjadi salah satu faktor penambah perusahaan dalam menghasilkan laba (Mulyatiningsih & Atiningsih, 2021) Namun banyak perusahaan yang belum fokus untuk pengembangan aset tetap ataupun aset berwujud, padahal peran *Intellectual capital* yang bisa menciptakan nilai tambah dapat membantu perusahaan menjadi lebih unggul dalam persaingan, selain itu perusahaan yang menjadikan dan mengelola *Intellectual capital* dengan baik maka akan membantu perusahaan untuk mendapatkan laba yang lebih maksimal sehingga dapat mengurangi resiko *Financial distress*.

Menurut (Daulay, 2017) terdapat tiga komponen dalam menilai sumber daya intelektual perusahaan, yaitu VACA (*Value added Capital employed*), VAHU (*Value added Human capital*), dan STVA (*Structural capital Value added*). *Value added capital employed* (VACA) merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur *Value added* VACA adalah kemampuan perusahaan dalam

mengelola sumber daya yang dimilikinya, apabila sumber daya sudah dikelola dengan baik maka diharapkan dapat meningkatkan kinerja perusahaan. Sedangkan *Value Added Human Capital* (VAHU) merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk membandingkan *value added* dengan nilai *human capital*, Nilai tersebut menjadi indikasi dan dapat menciptakan nilai tambah bagi perusahaan. Meskipun *human capital* dapat menciptakan nilai tambah tentunya perusahaan harus tetap memaksimalkan sumber daya yang dimiliki untuk menciptakan keunggulan dalam bersaing. Dan *Structural Capital Value Added* (STVA) merupakan salah satu indikator nilai tambah *structural capital*. STVA diukur dengan jumlah *Structural capital* yang dibutuhkan untuk menghasilkan satu rupiah dari *value added*, nilai ini menjadi indikasi suatu keberhasilan *Structural capital* dalam menciptakan nilai. Nilai *value added* dan *Structural capital* diukur dengan cara berbeda dikarenakan *human capital* dan *Structural capital* merupakan proporsi terbalik dalam menciptakan nilai tambah. (Ulum, 2017)

Penelitian ini menggunakan indikator VAIC dalam mengukur *Intellectual capital* yang dimana merupakan total dari VACA (*Value added Capital employed*), VAHU (*Value added Human capital*), dan STVA (*Structural capital Value added*). Apabila semua komponen indikator *Intellectual capital* diterapkan dalam perusahaan dan dikelola dengan baik, diharapkan dapat mengurangi resiko perusahaan untuk mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *Financial distress*. Sebaliknya apabila *Intellectual capital* di suatu perusahaan tidak diterapkan dan tidak dikelola dengan baik maka besar resiko perusahaan mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *Financial distress*

Hal ini didukung oleh penelitian dari (Mustika et al., 2018) yang menyebutkan bahwa dengan pengelolaan *Intellectual capital* yang baik maka akan menghindari resiko terjadinya *Financial distress*. Sedangkan hasil yang berbeda ditunjukkan oleh penelitian dari (Shahwan & Habib, 2020) yang menyebutkan bahwa *Intellectual capital* tidak dapat menghindari resiko terjadinya *Financial distress* pada perusahaan.

*Gender diversity* menjadi bentuk keberagaman gender yang diharapkan memberikan pengaruh positif terhadap perusahaan. Penelitian ini melihat jumlah direksi wanita yang dibandingkan dengan jumlah total direksi. Sifat wanita yang



dianggap lebih berhati-hati dalam mengambil keputusan dan menghindari resiko dikarenakan wanita memiliki pola pikir yang berbeda dibandingkan pria. Namun, faktanya banyak perusahaan yang belum menyetarakan gender antara wanita dan pria, proporsi antar wanita dan pria diharapkan dapat membentuk kerjasama yang baik (Groot, 2018) Sifat wanita yang dianggap lebih berhati-hati dan tingkat ketelitian yang tinggi menyebabkan wanita tidak tergesa-gesa dalam mengambil sebuah keputusan. Sehingga dengan keberagaman gender di proporsi direksi diharapkan dapat mengurangi terjadinya *Financial distress*.

Hal ini didukung oleh penelitian dari (Rodiah & Kristanti, 2021) yang menunjukkan bahwa keberagaman *gender* di suatu perusahaan dapat menghindari terjadinya *Financial distress* sedangkan hasil yang berbeda ditunjukkan oleh peneliti (Salim & Dillak, 2021) yang menunjukkan bahwa keberagaman *gender* di suatu perusahaan tidak dapat menghindari terjadinya *Financial distress*

Kepemilikan institusional adalah pengawasan yang dilakukan oleh pihak luar perusahaan yaitu institusi. Dalam melakukan pengawasan investor institusional lebih efektif dan memantau kinerja perusahaan dibandingkan dengan investor individu. Dikarenakan lebih banyak nya jumlah saham institusi dibandingkan dengan jumlah saham (Made & Ratnadi, 2019) Dengan adanya pengawasan yang ketat diharapkan perusahaan dapat terhindar dari resiko *Financial distress*. Dalam mengukur kepemilikan institusional pada suatu perusahaan dapat dilihat dari jumlah saham institusional dibandingkan dengan total saham yang beredar.

Hal ini didukung oleh penelitian (Made & Ratnadi, 2019) yang menyatakan bahwa pengawasan yang dilakukan pihak institusi dapat menghindari terjadinya *Financial distress*. Sedangkan hasil yang berbeda ditunjukkan oleh peneliti (Ayuningtias, 2013) yang menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan pihak institusi tidak dapat menghindari terjadinya *Financial distress*.

Ukuran perusahaan merupakan aset yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi nilai total aset perusahaan maka menunjukkan bahwa perusahaan termasuk memiliki ukuran perusahaan besar dan laba yang dihasilkan perusahaan besar. Sedangkan rendahnya total aset suatu menunjukkan bahwa perusahaan termasuk golongan perusahaan kecil sehingga cenderung menghasilkan laba yang kecil pula dan kemungkinan adanya hutang lebih banyak. Sehingga perusahaan berpotensi

mengalami *Financial distress* (Rusli & Dumaris, 2020). Ukuran perusahaan dapat digunakan sebagai variabel pemoderasi, yang dapat memperkuat hubungan antara *Intellectual capital*, *Gender diversity* dan kepemilikan institusional terhadap *Financial distress*.

Hal ini didukung oleh penelitian (Ramadanty, 2022) yang menyebutkan bahwa ukuran perusahaan memperkuat pengaruh dari *Intellectual capital* terhadap *Financial distress*, sedangkan ukuran perusahaan memperlemah pengaruh *Gender diversity* terhadap *Financial distress*. Sedangkan peneliti (Ramantha, 2022) menyebutkan bahwa ukuran perusahaan memperkuat pengaruh kepemilikan institusional terhadap *Financial distress*.

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan masih terdapat inkonsistensi penelitian terdahulu terhadap variabel yang akan mempengaruhi *Financial distress*. Oleh sebab itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: **“Pengaruh *Intellectual capital*, *Gender diversity* dan Kepemilikan Institusional Terhadap *Financial distress* Dimoderasi Oleh Ukuran Perusahaan (Studi pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2021)”**

### 1.3 Perumusan Masalah

*Financial distress* merupakan kondisi dimana perusahaan mengalami kesulitan keuangan sehingga tidak dapat memenuhi kewajibannya dalam jangka waktu yang telah ditentukan. Kondisi ini tentunya akan berdampak terhadap keberlangsungan hidup perusahaan. Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan sebelumnya terdapat beberapa perusahaan sektor transportasi dan logistik yang mengalami permasalahan penurunan pendapatan

Hal ini menandakan perlu adanya upaya ataupun tindakan yang dilakukan perusahaan untuk mengantisipasi terjadinya kesulitan keuangan dan mencegah terjadinya kebangkrutan, salah satu upaya yang dapat dilakukan yaitu memperhatikan faktor-faktor apa saja yang dapat menyebabkan *Financial distress*, beberapa faktor diantaranya *Intellectual capital*, *Gender diversity*, dan kepemilikan institusional.

Dengan demikian perumusan masalah pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana *Intellectual capital*, *Gender diversity*, kepemilikan institusional, ukuran perusahaan dan *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021?
2. Bagaimana pengaruh *Intellectual capital* terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021?
3. Bagaimana pengaruh *Gender diversity* terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021?
4. Bagaimana pengaruh kepemilikan institusional terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021?
5. Bagaimana ukuran perusahaan memoderasi pengaruh *Intellectual capital* terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021?
6. Bagaimana ukuran perusahaan memoderasi pengaruh pengaruh *Gender diversity* terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021?
7. Bagaimana ukuran perusahaan memoderasi pengaruh kepemilikan institusional terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021?

#### **1.4 Tujuan penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka tujuan dari penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaruh *Intellectual capital*, *Gender diversity*, dan kepemilikan institusional yang dimoderasi oleh ukuran perusahaan pada sektortransportasi dan logistik pada tahun 2018-2021
2. Untuk mengetahui pengaruh *intellectual* terhadap *Financial distress* pada sektortransportasi dan logistik pada tahun 2018-2021
3. Untuk mengetahui pengaruh *Gender diversity* terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021
4. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan institusional terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021

5. Untuk mengetahui ukuran perusahaan memoderasi pengaruh *Intellectual capital* terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021
6. Untuk mengetahui ukuran perusahaan memoderasi pengaruh *Gender diversity* terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021
7. Untuk mengetahui ukuran perusahaan memoderasi pengaruh kepemilikan institusional terhadap *Financial distress* pada sektor transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat pada penelitian ini meliputi aspek teoritis dan praktisi yang dijelaskan sebagai berikut:

Diharapkan penelitian ini dapat membantu menambah pengetahuan mengenai pengaruh *Intellectual capital*, *Gender diversity* dan kepemilikan institusional terhadap *Financial distress* dimoderasi oleh ukuran perusahaan pada perusahaan transportasi dan logistik pada tahun 2018-2021

### **1.5.1 Aspek Praktisi**

#### 1) Bagi Perusahaan

Diharapkan penelitian ini memberi manfaat dan menjadi bahan pertimbangan bagi perusahaan dalam mengambil keputusan pada saat menyusun laporan keuangan.

#### 2) Bagi investor

Diharapkan penelitian ini menjadi pertimbangan serta masukan bagi investor dalam melakukan penilaian dan pengukuran yang baik atas laporan keuangan.

### **1.5.2 Aspek Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan wawasan terhadap pemahaman ilmu. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya mengenai *Intellectual capital*, *Gender*

*diversity* dan kepemilikan institusional terhadap *Financial distress* dimoderasi oleh ukuran perusahaan.

## **1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir**

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

### **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.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LINGKUP PENELITIAN**

Bab ini berisi teori dari umum sampai ke khusus, disertasi penelitian terdahulu dan dilanjutkan dengan kerangka pemikiran penelitian yang diakhiri dengan hipotesis jika diperlukan.

### **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 (Untuk kuantitatif)/ Situasi sosial (untuk kualitatif), Pengumpulan Data, Uji Validitas dan Reliabilitas, serta Teknik Analisis Data.

### **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, Setiap aspek pembahasan hendaknya dimulai dari hasil analisis data, Kemudian sebaiknya dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya atau landasan teoritis yang relevan.

### **BAB V KESIMPULAN**

Kesimpulan merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian, kemudian menjadi saran yang berkaitan dengan manfaat penelitian.