

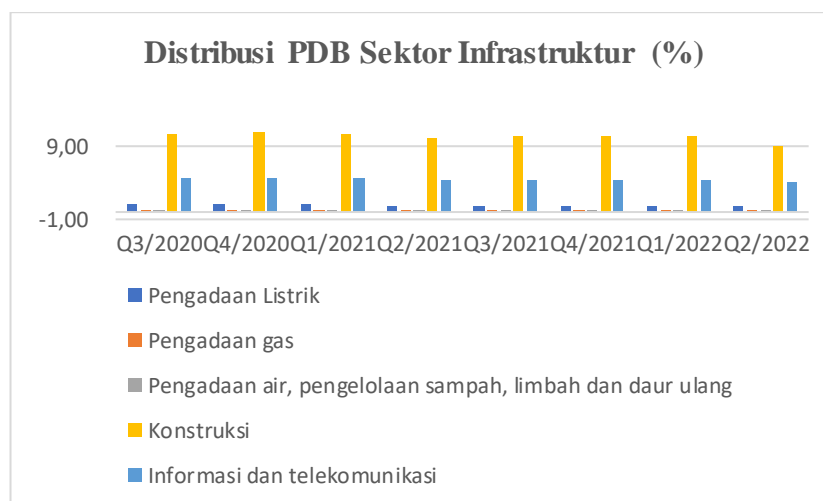
# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Bursa efek indonesia (BEI) atau *Indonesian Stock Exchange* (IDX) merupakan sebuah lembaga pengelolaan pasar modal di Indonesia yang menjadi sarana jual beli efek perusahaan *go public*. Bursa Efek di Indonesia pertama kali didirikan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda pada tahun 1912. Bursa Efek Indonesia (BEI) berdiri dari hasil penggabungan dua bursa efek regional swasta di Indonesia, yaitu Bursa Efek Jakarta (BEJ) dan Bursa Efek Surabaya (BES) yang terjadi tahun 2007 (Indonesia Stock Exchange, 2022).

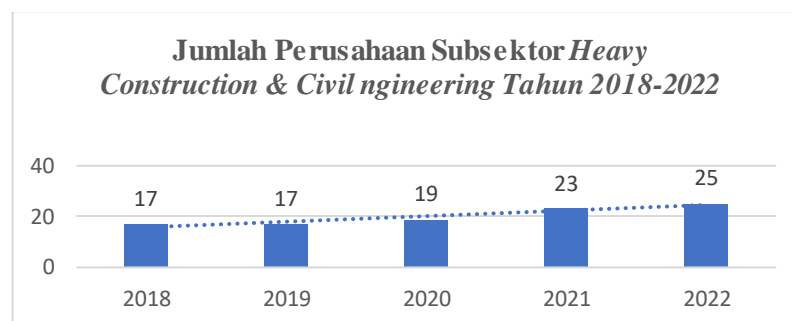
Saat ini dalam perdagangannya, BEI menggunakan sistem klasifikasi IDX *Industrial Classification* (IDX-IC) (Indonesia Stock Exchange, 2021). IDX-IC merupakan hasil pembaharuan dari sistem klasifikasi *Jakarta Stock Industrial Classification* (JASICA) yang telah digunakan sejak 1996. Penulis menggunakan perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* sebagai objek penelitian. Menurut UU-RI No.2 Tahun 2017, sektor jasa konstruksi merupakan perusahaan bidang jasa yang melakukan kegiatan perancangan, pengadaan, dan pembangunan prasarana guna menunjang tujuan pembangunan nasional (Pemerintah Pusat Republik Indonesia, 2017).



**Grafik1.1 Distribusi PDB Sektor Infrastruktur Q3/2020-Q2/2022**

Sumber: Badan Pusat Statistik (2022), (Data diolah penulis, 2023)

Dalam distribusi Produk Domestik Bruto (PDB) triwulan Q3/2020-Q2/2022 sektor infrastruktur, subsektor konstruksi merupakan penyumbang PDB terbesar dibandingkan subsektor lain. Subsektor konstruksi, merupakan salah satu sektor yang memiliki kontribusi sebesar 10,48% atau sekitar Rp 17 Kuadriliun terhadap Produk Domestik Bruto Nasional pada 2021 (Direktorat Statistik Industri, 2021). Melalui angka tersebut, sektor konstruksi menempati peringkat keempat di bawah sektor pengolahan (19,25%), pertanian (13,28%), serta perdagangan besar dan ritel (12,97%) (Kusnandar, 2022).



**Grafik1.2 Jumlah Perusahaan Subsektor *Heavy Construction and Civil Engineering* yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2022**

*Sumber: Bursa Efek Indonesia (2018-2022), Data diolah penulis (2023)*

Grafik 1.2 menerangkan bahwa perkembangan perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* dalam lima tahun terakhir cenderung mengalami peningkatan. Tahun 2018 hingga 2019 jumlahnya konsisten. Namun, pada kurun waktu 2020 hingga 2022 bertambah enam perusahaan. Peningkatan dalam tiga tahun terakhir mendorong persaingan ketat diantara perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* dalam menggambarkan bisnis mereka dalam laporan keuangan untuk memikat para investor.

Berdasarkan penjelasan di atas, penulis menggunakan subsektor *heavy constructions and civil engineering* sebagai objek penelitian. Karena perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* memiliki peran vital dalam pemerataan pembangunan antar wilayah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi negara melalui investasi baru, penyerapan tenaga kerja, peningkatan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat.

## 1.2 Latar Belakang

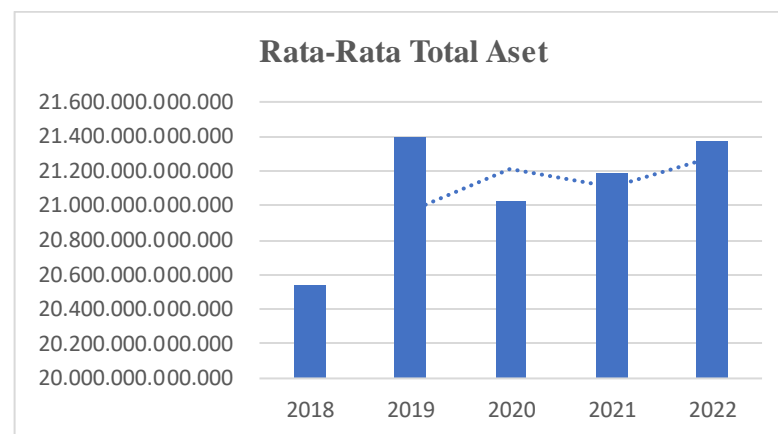
*The Global Competitiveness Index* (GCI) merupakan indeks komprehensif berlandaskan makro ekonomi dan mikro ekonomi daya saing nasional yang dapat mengukur tingkat produktivitas suatu negara (The World Bank, 2023). Berdasarkan laporan *Global Competitiveness Index* (GCI) yang diterbitkan *World Economic Forum* pada tahun 2023, Indonesia berada pada peringkat 34, naik 10 peringkat dari tahun sebelumnya. Peningkatan ini mempertimbangkan empat kriteria, yaitu performa ekonomi, efisiensi pemerintah, efisiensi bisnis, dan infrastruktur (Sekertariat Kabinet Republik Indonesia, 2023). Infrastruktur merupakan salah satu kriteria unggulan yang dimiliki Indonesia. Bersumber pada *World Economic Forum*, peringkat daya saing infrastruktur Indonesia mengalami peningkatan pesat, dengan posisi 78 ditahun 2012 menjadi posisi 51 ditahun 2023 (Kementrian PUPR, 2023). Namun, jika dibandingkan dengan negara ASEAN, Indonesia berada di peringkat 4, setelah Singapura, Malaysia, dan Thailand (Arbar, 2023).

Pemerintah Indonesia gencar melakukan pembangunan infrastruktur sebagai program prioritas untuk mengejar ketertinggalan indeks infrastruktur sebagai dasar peningkatan perekonomian (Kementrian PUPR, 2023). Potensi pembangunan infrastruktur yang besar akan mendorong terjadinya persaingan ketat di industri jasa konstruksi sebagai penghasil produk akhir berupa sarana dan prasarana yang berfungsi untuk meningkatkan pertumbuhan nasional (Sugiarto, 2016). Seiring dengan ketatnya pesaingan, perusahaan-perusahaan konstruksi yang listing di Bursa Efek Indonesia (BEI) akan terus berupaya melakukan evaluasi kinerja perusahaan. Evaluasi kinerja perusahaan ini dilakukan untuk memikat investor dengan menampilkan kinerja keuangan yang optimal dalam laporan keuangan.

Perusahaan bertujuan untuk menghasilkan keuntungan, sehingga perlu bersaing guna menciptakan keunggulan kompetitif. Untuk meningkatkan kinerja, perusahaan perlu fokus pada aspek finansial serta non-finansial (Hapsari *et al.*, 2021). Menurut Sahib *et al.* (2023), kinerja keuangan merupakan analisis terhadap kondisi keuangan untuk melihat kemampuan perusahaan yang dapat memperlihatkan tingkat kesehatan perusahaan. Kondisi tersebut dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan *stakeholders* untuk pengambilan keputusan. Profitabilitas merupakan salah satu tujuan

utama untuk mencerminkan keseluruhan efektifitas perusahaan dalam mengelola kinerjanya (Sany & Yonatan, 2023). Profitabilitas dapat diukur dengan beberapa indikator diantaranya rata-rata total aset, rata-rata laba bersih, dan rata-rata *Return On Asset* (ROA).

Indikator profitabilitas pertama adalah rata-rata total aset. Berikut adalah rata-rata total aset perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* pada tahun 2018-2022.

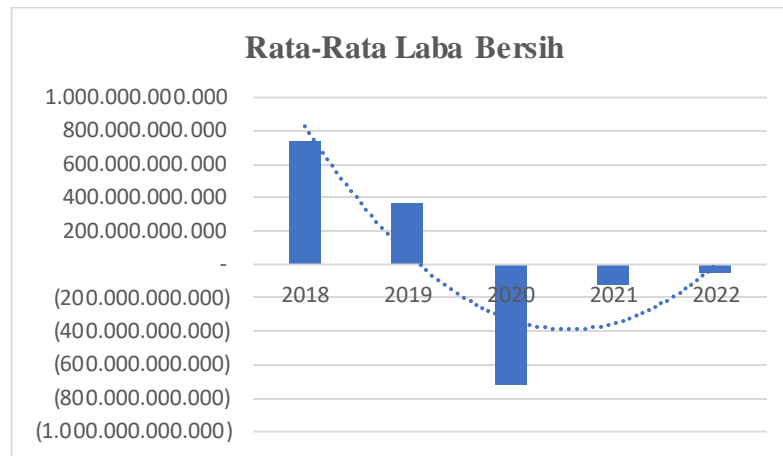


**Grafik1.3 Rata-Rata Total Aset Perusahaan Subsektor *Heavy Construction and Civil Engineering* Tahun 2018-2022**

*Sumber: Annual Report Perusahaan Subsektor Heavy Construction and Civil Engineering (2018-2022), (Data diolah penulis, 2023)*

Berdasarkan grafik 1.3, rata-rata perkembangan total aset menunjukkan bahwa perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* dalam lima tahun terakhir nilainya berfluktuasi. Rata-rata aset yang dimiliki perusahaan pada tahun 2019 mengalami peningkatan 4,2% dari tahun sebelumnya. Selanjutnya pada tahun 2020 terjadi penurunan sebesar -1,7%. Namun, perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* berhasil bangkit pada tahun 2021 dan mengalami peningkatan rata-rata total aset sebesar 0,7% dari tahun sebelumnya. Selanjutnya pada tahun 2022, nilai rata-rata total aset mengalami kenaikan sebesar 0,9%.

Indikator profitabilitas selanjutnya adalah rata-rata laba bersih. Berikut adalah rata-rata laba bersih perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* tahun 2018-2022.



**Grafik1.4 Rata-rata Laba Bersih Perusahaan Subsektor *Heavy Construction and Civil Engineering* Tahun 2018-2022**

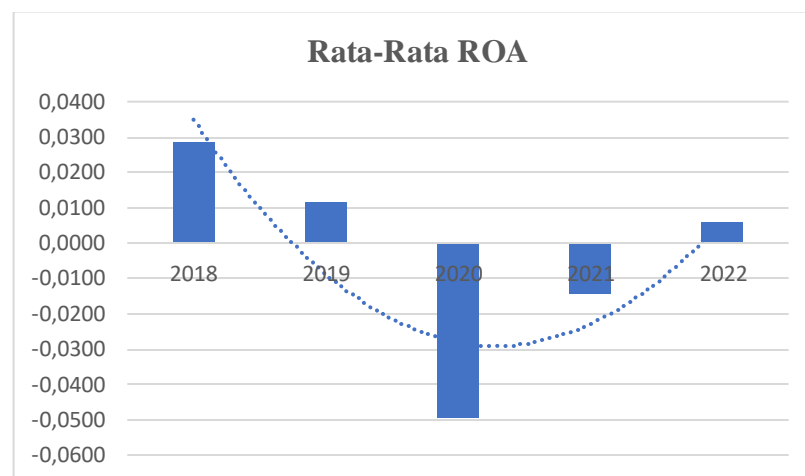
*Sumber: Annual Report Perusahaan Subsektor Heavy Construction and Civil Engineering (2018-2022), (Data diolah oleh penulis, 2023)*

Berdasarkan grafik 1.4, rata-rata laba bersih perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* dalam lima tahun terakhir nilainya berfluktuasi. Nilai rata-rata laba bersih tahun 2018 hingga 2020 terus mengalami penurunan. Penurunan terendah rata-rata laba bersih terjadi pada tahun 2020 sebesar -305% akibat pandemi Covid-19. Sebagai contoh, menurut laporan Indonesia dan Infrastruktur 2020 (Indonesia Corruption Watch, 2022) 2 dari 10 besar penyedia infrastruktur yang paling banyak dikontrak pada tahun 2020 adalah PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk dan PT Waskita Karya (Persero) Tbk. Kedua penyedia infrastruktur Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ini menjadi dua penyedia infrastruktur yang telah melantai di BEI dengan nilai kontrak tertinggi, sebesar Rp. 2,727,411,788,503.82 dan Rp. 2,667,397,588,784.17. Namun, dalam total laba bersih, PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk memimpin di angka Rp. 311,959.334.548 sebaliknya PT Waskita Karya (Persero) Tbk mengalami penurunan laba bersih hingga Rp – 9,495,726,146.546.

Sedangkan pada tahun 2021 dan 2022, selaras dengan meredanya pandemi Covid -19, rata-rata laba bersih perusahaan mengalami peningkatan dari tahun 2020. Hal ini merujuk pada penyelesaian proyek-proyek yang mengalami keterlambatan penyelesaian konstruksi akibat relokasi anggaran pasca Covid-19. Namun, jika merujuk pada laporan keuangan yang dimiliki PT Waskita Karya Tbk, laba bersih yang dimiliki

oleh perusahaan ini masih merugi. Kerugian disebabkan oleh proyek-proyek yang dibiayai oleh hutang. Dalam lima tahun terakhir, PT. Waskita Karya (Persero) Tbk memiliki rasio utang *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi sebesar 781% pada tahun 2020. Utang yang membengkak menyebabkan masalah ketidakmampuan perusahaan dalam membayar obligasi berkelanjutan IV Waskita Karya tahap I Tahun 2020 yang jatuh tempo pada 6 Mei 2023 sebesar Rp 149,56 Miliar (Putra, 2023). Hal ini membuat saham PT. Waskita Karya Tbk disuspensi dihitung sejak 8 Mei 2023 (Kumparan Bisnis, 2023).

Indikator profitabilitas terakhir adalah rata-rata *Return On Asset* (ROA). Berikut adalah rata-rata ROA perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* tahun 2018-2022.



**Grafik1. 5 Rata-Rata ROA Perusahaan Subsektor *Heavy Construction and Civil Engineering* Tahun 2018-2022**

*Sumber: Annual Report Perusahaan Subsektor Heavy Construction and Civil Engineering (2018-2022), (Data diolah penulis, 2023)*

Berdasarkan Grafik 1.5, Dalam lima tahun terakhir nilai rata-rata ROA perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* juga berfluktuasi. Pada tahun 2018 hingga tahun 2020 data statistik menunjukkan bahwa rata-rata ROA terus mengalami penurunan dari tahun sebelumnya. Penurunan terbesar terjadi di tahun 2020 sebesar -483%. Hal ini dikarenakan terdapat keterlambatan pengerjaan proyek yang dipengaruhi oleh aturan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) (Raranta *et al.*, 2021), kurangnya ketersediaan tenaga kerja, dan kesulitan dalam mobilisasi peralatan (Apriliani *et al.*, 2021) yang terjadi saat pandemi Covid-19. Rata-rata ROA

perusahaan subsektor *heavy construction and civil engineering* mulai membaik pada tahun 2021 dengan mengalami kenaikan sebesar 71% dari tahun sebelumnya. Kondisi ini terus membaik hingga tahun 2022 menunjukkan peningkatan rata-rata ROA sebesar 140% dari tahun sebelumnya.

Penelitian ini kemudian akan menggunakan dua *grand theory* yakni *signalling theory* dan *resources-based theory*. *Signalling theory* yang mana dalam konteks ini dapat digunakan untuk menjelaskan bagaimana perusahaan menggunakan berbagai faktor seperti *leverage*, *liquidity*, dan *asset management* sebagai sinyal kepada pemegang saham dan pasar keuangan tentang kinerja dan prospek keuangan perusahaan (Imanah *et al.*, 2020). Selanjutnya, *resources-based theory* dapat membantu menjelaskan semakin efektif perusahaan dalam mengelola sumber daya internal perusahaan termasuk *intellectual capital* untuk menciptakan keunggulan kompetitif yang berpengaruh pada peningkatan kinerja perusahaan (Ulum, 2017:22).

Pada penelitian ini, penulis menggunakan *Return On Asset* (ROA) untuk mengukur kinerja keuangan. Raphaella & Mulia (2022) serta Sihombing *et al.* (2023) mendeskripsikan *Return On Asset* (ROA) sebagai informasi berupa seberapa baik entitas dalam menghasilkan keuntungan atau laba secara keseluruhan dari aset yang digunakan dengan membagi laba yang dihasilkan dengan jumlah aset yang dimiliki. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan adalah *leverage*, *liquidity*, *asset management*, dan *intellectual capital*.

*Leverage* merupakan kemampuan perusahaan dalam pembiayaan aset melalui hutang dengan tujuan untuk menghasilkan laba (Asniwati, 2020). Berdasarkan penelitian Sedovandara & Mahardika (2023) dan Situmorang (2023) mengatakan bahwa bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh negatif terhadap ROA. Utang yang tinggi menimbulkan biaya tetap berupa beban bunga dan pokok pinjaman yang harus dibayar akan menimbulkan penurunan laba yang berdampak pada kinerja keuangan yang buruk (Vidyasari *et al.*, 2021). Namun, hasil berbeda ditemukan dalam penelitian Imanah *et al.* (2020) yang menemukan bahwa DER memiliki pengaruh positif terhadap ROA. Artinya, jika nilai DER tinggi maka semakin besar juga kepercayaan dari pihak eksternal untuk menginvestasikan dana sehingga

memungkinkan peningkatan kinerja perusahaan dengan modal yang besar untuk melakukan ekspansi yang dapat menghasilkan profitabilitas yang tinggi.

*Liquidity* merupakan cerminan kemampuan perusahaan untuk membiayai hutang jangka pendeknya melalui aset lancar yang dimiliki (Sany & Yonatan, 2023). Menurut penelitian Diana & Osesoga (2020) serta Jumentari *et al.* (2022) mengungkapkan bahwa *Current Ratio (CR)* berpengaruh positif terhadap ROA. Semakin tinggi nilai CR menunjukkan perusahaan memiliki ketersediaan dana untuk membayar kewajiban jangka pendek dengan tepat waktu. Namun, berbeda dengan hasil penelitian Situmorang (2023) yang mengungkapkan bahwa *current ratio* berpengaruh negatif terhadap ROA. Diindikasikan jika *current ratio* mengalami peningkatan maka akan membuat ROA semakin kecil. *Current ratio* meningkat karena besarnya aset lancar dibandingkan utang jangka pendek yang ada di perusahaan.

*Asset management* menurut Sihombing *et al.* (2023) merupakan suatu ilmu dan seni untuk membantu pengelolaan kekayaan yang mencakup proses perencanaan kebutuhan aset, mendapatkan, inventarisasi, legal audit, menilai, mengoperasikan, memelihara, memperbaharui atau menghapuskan, hingga mengalihkan aset secara efektif dan efisien. Haukilo & Widyaswati (2022) serta Diana & Osesoga (2020) mengemukakan bahwa, terdapat pengaruh positif dari *Total Asset Turn Over (TATO)* terhadap ROA. Artinya, semakin tinggi nilai TATO berarti semakin baik manajemen dalam mengelola aset yang dimiliki dengan indikasi semakin cepat perputaran operasional aset untuk menghasilkan penjualan yang dapat meningkatkan laba. Berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Novita *et al.* (2022) yang mengungkapkan bahwa TATO memiliki pengaruh negatif terhadap ROA. Perbedaan didasarkan pada asumsi bahwa semakin tinggi nilai dari TATO yang dihasilkan dari penambahan aset yang bersumber dari utang, membuat perusahaan memiliki kewajiban untuk membayar bunga yang mengakibatkan keuntungan perusahaan berkurang.

*Intellectual capital* merupakan aset tidak berwujud dalam bentuk informasi dan wawasan yang dapat meningkatkan daya saing serta kinerja entitas (Raphaela & Mulia, 2022). Penelitian ini menggunakan *Value Added Intellectual Coefficient (VAIC<sup>TM</sup>)*



sebagai proksi pengukuran *Intellectual capital*. Menurut penelitian Suzan & Putri (2023) serta Purwaningsih & Kurniawati (2022) mengungkapkan adanya pengaruh positif VAIC<sup>TM</sup> terhadap ROA. Artinya, *intellectual capital* merupakan sumber daya perusahaan yang akan memberikan *value added* pada waktu mendatang yang dapat dicerminkan dalam kinerja keuangan perusahaan. Namun, ditemukan penelitian dengan hasil yang berbeda dimana (Riyani *et al.*, 2022) menyatakan bahwa VAIC<sup>TM</sup> tidak memiliki pengaruh terhadap ROA. Artinya, perusahaan lebih dominan menggunakan aset berwujud dibandingkan aset tidak berwujud untuk menghasilkan nilai tambah bagi perusahaan.

Berdasarkan penjelasan latar belakang dan inkonsistensi penelitian terdahulu mengenai variabel *leverage*, *liquidity*, *asset management*, dan *intellectual capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan. Maka penulis melakukan penelitian berjudul **“Pengaruh *Leverage*, *Liquidity*, *Asset Management*, dan *Intellectual Capital* Terhadap Kinerja Keuangan (Studi Pada Perusahaan Subsektor *Heavy Construction and Civil Engineering* yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2022)”**.

### 1.3 Rumusan Masalah

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, Pembangunan infrastruktur dilakukan secara masif. Konstruksi berperan penting dalam pembangunan infrastruktur untuk memperkuat perekonomian negara dengan meningkatkan konektivitas yang mempercepat mobilitas dan mengurangi biaya logistik untuk membuka akses ke daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T).

Pembangunan infrastruktur konstruksi secara masif akan berdampak pada peningkatan kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions & civil engineering*. Berdasarkan fenomena yang telah dijelaskan dalam latar belakang, indikator dari kinerja keuangan merupakan salah satu rasio profitabilitas yaitu *Return On Asset* (ROA) yang dilihat dari laba perusahaan. Dengan menggunakan variabel *leverage*, *liquidity*, *asset management*, dan *intellectual capital* dilakukan pengujian pengaruh profitabilitas menggunakan ROA sebagai indikatornya.

Maka identifikasi rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana *leverage*, *liquidity*, *asset management*, *intellectual capital* dan kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
2. Apakah *leverage*, *liquidity*, *asset management*, dan *intellectual capital* secara simultan berpengaruh terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
3. Bagaimana pengaruh secara parsial:
  - a. *Leverage* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
  - b. *Liquidity* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
  - c. *Asset management* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
  - d. *Intellectual capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini menguji pengaruh *leverage*, *liquidity*, *asset management*, dan *intellectual capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022. Berdasarkan rumusan masalah yang telah dibuat, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui *leverage*, *liquidity*, *asset management*, *intellectual capital*, dan kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

2. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh secara simultan *leverage*, *liquidity*, *asset management*, dan *intellectual capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
3. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh secara parsial:
  - a. *Leverage* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
  - b. *Liquidity* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
  - c. *Asset management* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
  - d. *Intellectual capital* terhadap kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat baik secara aspek teoritis maupun aspek praktis yang dapat membantu pembaca dan peneliti selanjutnya.

### **1.5.1 Aspek Teoritis**

1. Bagi ilmu pengetahuan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman dan gambaran mengenai *leverage*, *liquidity*, *asset management*, dan *intellectual capital* sebagai faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja keuangan perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

2. Bagi peneliti selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan acuan referensi bagi peneliti selanjutnya dengan topik penelitian kinerja keuangan.

### **1.5.2 Aspek Praktis**

1. Bagi perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi manajemen perusahaan subsektor *heavy constructions and civil engineering* mengenai faktor-faktor yang dapat meningkatkan kinerja keuangan.

2. Bagi investor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi bagi investor untuk mengambil keputusan investasi pada perusahaan subsektor *heavy constructions & civil engineering*.

### **1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir**

Penelitian ini dibagi menjadi lima bab, yang terdiri dari berbagai subbab. Terdapat hubungan antar bab yang berkesinambungan sehingga dapat diambil kesimpulan dalam permasalahan pada penelitian ini.

Berikut merupakan sistematika penulisan tugas akhir pada penelitian ini:

**a. BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi gambaran mengenai objek penelitian, latar belakang yang berisi fenomena pada perusahaan subsektor *heavy constructions & civil engineering*, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan tugas akhir.

**b. BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi penjelasan landasan teori dari variabel-variabel penelitian ini yaitu yaitu *leverage, liquidity, asset management*, dan *intellectual capital*. Pada bab ini penulis juga membahas penelitian terdahulu, kerangka pemikiran serta hipotesis penelitian sebagai jawaban dugaan sementara atas masalah penelitian.

**c. BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini mendeskripsikan jenis penelitian, variabel operasional, populasi dan sampel, pengumpulan data, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

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

Bab ini mendeskripsikan hasil penelitian dan pembahasan yang dijelaskan secara sistematis sesuai dengan perumusan masalah yang telah ditentukan. Bab

ini terdiri dari dua bagian, yaitu memaparkan hasil penelitian dan menganalisis hasil penelitian.

**e. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisikan kesimpulan akhir hasil penelitian berupa jawaban dari pertanyaan penelitian yang telah ditentukan sebelumnya, selanjutnya kekurangan penelitian dijadikan saran untuk penelitian selanjutnya yang meneliti variabel yang serupa.