

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kondisi perekonomian akhir-akhir ini mengalami guncangan yang cukup besar akibat berbagai permasalahan yang terjadi. Krisis ekonomi pada negara-negara di Eropa sedikit banyak juga membawa dampak pada perekonomian negara-negara di dunia. Seperti yang terjadi di Amerika Serikat pada sekitar tahun 2008 dimana dunia dikejutkan dengan terjadinya krisis ekonomi yang diakibatkan oleh *subprime mortgage*. Dampak dari krisis tersebut juga dirasakan oleh negara-negara di dunia, termasuk juga di Indonesia. Indonesia sendiri pernah mengalami krisis multidimensi pada pertengahan tahun 1997, yang sering disebut dengan krisis moneter. Krisis ini dimulai dari merosotnya nilai rupiah terhadap dolar sehingga sampai pada masalah likuidasi di bidang perbankan. Hal ini menyebabkan tingkat kepercayaan investor mulai menurun dan banyak timbul masalah keuangan yang dihadapi oleh perusahaan-perusahaan di Indonesia. Banyak perusahaan yang mengalami kondisi yang disebut dengan *financial distress* (Dwijayanti dan Febrina, 2010).

Menurut Girlita, dkk (2015) Perusahaan merupakan suatu organisasi yang orientasi utamanya ialah untuk mendapatkan profit yang maksimal. Tetapi untuk mencapai tujuan tersebut perusahaan tentu saja mengalami berbagai kendala baik itu kendala dari dalam (internal) maupun kendala dari luar (eksternal) perusahaan. Oleh sebab itu, manajemen perusahaan perlu

untuk menentukan strategi dalam mengatasi kendala dan hambatan yang timbul agar profit perusahaan mengalami kenaikan dan tidak mengalami penurunan. Karena apabila terjadi penurunan profit secara terus-menerus, hal ini akan menyebabkan kerugian pada perusahaan dan bahkan dapat berakibat pada kebangkrutan perusahaan.

Penting bagi setiap perusahaan untuk memiliki kelola manajemen yang baik dan sehat. Hal ini dikarenakan setiap perusahaan pasti memiliki tujuannya masing-masing, dan manajemen akan berperan sebagai pengatur dalam menjalankan perusahaan agar perusahaan tersebut dapat berjalan sesuai dengan alur yang sudah ditetapkan oleh perusahaan itu sendiri di awal sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai. Tujuan dari perusahaan adalah untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya dan pencapaian target tersebut merupakan ukuran keberhasilan dari kinerja manajemen perusahaan yang baik dan sehat. Keuntungan atau profit yang diperoleh akan digunakan kembali oleh perusahaan untuk mengembangkan perusahaan. Manajemen perusahaan juga harus memiliki *soft skill* dan *hard skill* yang baik dalam menyusun strategi. Strategi yang disusun oleh manajemen perusahaan selanjutnya akan diterapkan dalam menjalankan kegiatan operasional perusahaan. Setelah strategi tersebut dilaksanakan, tentu saja perusahaan atau manajemen akan melakukan evaluasi kerja terhadap strategi yang sudah ditetapkan sebelumnya. Apabila setelah strategi tersebut ditetapkan mendapatkan nilai yang negatif atau tidak berdampak apa-apa pada kinerja perusahaan, maka strategi tersebut akan dihapus atau diganti dengan

melakukan penyusunan strategi yang baru agar dapat mencapai tujuan dari perusahaan. Namun, apabila strategi tersebut berjalan sesuai keinginan perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaan, maka strategi tersebut akan ditetapkan dalam proses operasional perusahaan dan juga dapat dikembangkan lagi agar selalu mendapatkan nilai atau *feedback* (umpan balik) yang positif (Dou, dkk. 2018).

Menurut Widarjo dan Setiawan (2009), Laporan keuangan dapat dijadikan dasar untuk mengukur kesehatan suatu perusahaan melalui rasio keuangan yang ada dalam laporan tersebut. Rasio keuangan merupakan salah satu bentuk informasi akuntansi yang penting dalam proses penilaian kinerja perusahaan, sehingga dengan rasio keuangan tersebut dapat mengungkapkan kondisi keuangan suatu perusahaan maupun kinerja yang telah dicapai perusahaan untuk suatu periode tertentu. Kesehatan suatu perusahaan akan mencerminkan kemampuan dalam menjalankan usahanya, distribusi aktiva, keefektifan penggunaan aktiva, hasil usaha yang telah dicapai, kewajiban yang harus dilunasi dan potensi kebangkrutan yang akan terjadi. Masalah keuangan yang dihadapi suatu perusahaan apabila dibiarkan berlarut-larut dapat mengakibatkan kebangkrutan. Beberapa perusahaan yang mengalami masalah keuangan mencoba mengatasi masalah tersebut dengan melakukan pinjaman dan penggabungan usaha, atau sebaliknya ada yang memilih untuk menutup usahanya.

Analisis rasio keuangan dapat dijadikan sebagai salah satu alat untuk memprediksi kesulitan keuangan (*financial distress*) yang digunakan untuk

mengukur kesehatan perusahaan. Kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*) yang didefinisikan oleh Platt dan Platt (2006) dalam (Fahmiwati dkk, 2017) merupakan suatu tahap dimana terdapat penurunan kondisi keuangan pada perusahaan sebelum terjadinya kebangkrutan ataupun likuidasi. *Financial distress* dapat diprediksikan berdasarkan ketidakmampuan perusahaan atau tidak tersedianya suatu dana untuk membayar kewajiban yang telah jatuh tempo. Berdasarkan jurnal yang sama, Whitaker (1999) menyatakan bahwa suatu perusahaan dapat dikatakan berada dalam kondisi *financial distress* atau kesulitan keuangan apabila perusahaan tersebut mempunyai laba bersih (*net profit*) negatif selama beberapa tahun.

Penelitian ini dilakukan pada salah satu subsektor yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) yaitu subsektor transportasi. Subsektor transportasi merupakan salah satu subsektor dari sektor infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI). Menurut Helena dan Saifi (2018) infrastruktur merupakan salah satu faktor penentu pembangunan ekonomi yang sama pentingnya dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Kemajuan pelaksanaan pembangunan suatu negara sangat dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur penunjangnya, terutama infrastruktur transportasi, peran transportasi lebih pada pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat untuk mengakomodasi aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat (www.bappenas.go.id, 2016).

Pada Bursa Efek Indonesia (BEI) salah satu subsektor perusahaan yang memiliki jumlah emiten yang terdaftar cukup banyak adalah perusahaan jasa di subsektor transportasi. Jumlah perusahaan transportasi yang melakukan *go public* adalah sekitar 43 perusahaan. Emiten-emiten yang terdaftar pada subsektor transportasi ini terdiri dari perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran, travel, penerbangan hingga transportasi darat. Ada beberapa perusahaan bidang transportasi di Bursa Efek yang memiliki *brand image* yang sudah dikenal masyarakat, seperti Blue Bird, Garuda Indonesia dan Soechi Lines (www.sahamgain.com). Dalam 43 perusahaan yang terdaftar, ada sejumlah perusahaan yang mengalami penurunan laba bersih dalam beberapa tahun. Berikut data laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2019 :

Tabel 1.1 Data Laba Bersih pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2019 (dalam jutaan)

No.	Kode Emiten	Nama Perusahaan	Tahun				Kode
			2016	2017	2018	2019	
1	AKSI	Majapahit Inti Corpora Tbk	2,995.02	14,736.27	26,414.94	4,166.77	0
2	APOL	Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.	(200,871.42)	(261,752.60)	(249,954.44)	-	0
3	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	62,116.19	103,198.21	143,508.65	110,402.45	0
4	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk	(7.86)	(38.40)	(8.05)	(4.48)	1
5	BIRD	Blue Bird Tbk	507,281.00	424,864.00	457,302.00	314,565.00	0
6	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk	(15.75)	(8.69)	5.43	(0.87)	0
7	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk	-	-	14,431.34	8,108.26	0
8	BULL	Buana Lintas Lautan Tbk	0.49	8.54	13.51	21.00	0
9	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	-	-	-	-	-
10	CASS	Cardig Aero Services Tbk	121,169.49	130,672.38	(13,871.00)	(139,110.00)	1
11	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk	(20,994.00)	(512,643.00)	(907,291.00)	(157,473.00)	1
12	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk	-	-	3,000.50	(166.29)	0
13	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk	8.07	(216.58)	(231.16)	6.99	0
14	HELI	Jaya Trishindo Tbk	-	-	14,575.06	22,044.84	0
15	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	2.62	7.00	12.04	10.80	0
16	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk	(10.99)	(6.77)	(7.25)	(4.97)	1
17	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk	-	120,417.05	72,807.23	90,047.27	0
18	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk	2.35	2.43	0.73	(0.56)	0
19	LEAD	Logindo Samudramakmur Tbk	(20.96)	(20.18)	(45.38)	(8.55)	1
20	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk	(28,488.99)	(38,483.41)	(29,874.07)	(6,857.14)	1
21	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk	(28.87)	(8.85)	(17.14)	1.59	0
22	MIRA	Mitra International Resources Tbk	(37,599.79)	(18,882.38)	2,315.73	(2,824.31)	0
23	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	13,908.54	24,247.18	52,706.70	52,308.26	0
24	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	-	41,964.77	743.32	13,191.66	0
25	PSSI	Pelita Samudera Shipping Tbk	-	3.92	14.01	13.29	0
26	PTIS	Indo Straits Tbk	(7.35)	(2.11)	0.12	0.22	0
27	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk.	(13.05)	(14.08)	(8.53)	1.25	0
28	SAFE	Steady Safe Tbk	20,713.11	(8,006.81)	(20,514.02)	9,207.47	0
29	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk	-	-	(31,069.31)	39,507.54	0
30	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	1,126.18	(37,494.78)	(26,357.17)	(36,289.34)	1
31	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk	5.04	8.30	10.09	13.95	0
32	SMDR	Samudera Indonesia Tbk	12.27	9.68	7.30	(38.36)	0
33	SOCI	Soechi Lines Tbk	21.20	21.57	13.38	9.38	0
34	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	-	(3.16)	(3.84)	(10.20)	1
35	TAXI	Express Transindo Utama Tbk	(184,506.27)	(491,378.64)	(836,372.87)	(275,504.96)	1
36	TCPI	Transcoal Pacific Tbk	-	-	253,946.00	263,502.00	0
37	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	231,308.34	53,048.93	34,481.69	92,998.00	0
38	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk	-	-	2,638.06	2,318.30	0
39	TPMA	Trans Power Marine Tbk	1.51	4.90	7.63	8.24	0
40	TRAM	Trada Alam Minera Tbk	(69.21)	(16.76)	(26,116.50)	-	0
41	TRUK	Guna Timur Raya Tbk	-	-	1,284.37	948.04	0
42	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk	(25,170.90)	48,419.93	1,021.51	3,898.01	0
43	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk	(16.04)	(27.10)	(25.44)	(13.33)	1
RATA-RATA LABA BERSIH			14,931	(11,639)	(25,250)	10,225	
Tingkat Pertumbuhan			-	(1.78)	1.17	(1.40)	

Sumber: www.idx.co.id (data diolah kembali)

Berdasarkan tabel 1.1 data laba bersih pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2019 menunjukkan bahwa rata-rata laba bersih pada perusahaan transportasi dari tahun 2016 sampai tahun 2019 mengalami fluktuasi namun cenderung mengalami penurunan. Hal ini ditunjukkan dengan tahun 2016 rata-rata laba bersih bernilai positif sebesar 14.931, lalu pada tahun selanjutnya yakni tahun 2017 mengalami penurunan yang cukup besar sehingga rata-rata laba bersih bernilai negatif sebesar -11.639 dan pada tahun 2018 rata-rata laba bersih kembali mengalami penurunan yang sangat tajam sehingga kembali bernilai negatif yaitu sebesar -25.250. Namun pada tahun 2019, rata-rata laba bersih mengalami kenaikan yang cukup signifikan sehingga bernilai positif yaitu sebesar 10.225. Penurunan rata-rata laba bersih ini dipengaruhi dengan adanya beberapa perusahaan transportasi yang selama lebih dari 2 tahun berturut-turut mengalami penurunan laba bersih dan lebih dari separuh perusahaan transportasi yang *go public* memperoleh laba bersih negatif. Laba bersih negatif ini nantinya akan mempengaruhi terhadap kondisi manajemen perusahaan.

Tabel fenomena di atas menunjukkan kinerja keuangan rata-rata perusahaan transportasi di tahun 2016 bernilai positif. Nilai rata-rata laba yang positif ini dipengaruhi oleh kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah untuk mendorong peningkatan sektor transportasi dan infrastruktur dalam negeri. Menurut KADIN (Kamar Dagang dan Industri) Indonesia kinerja perusahaan transportasi dalam negeri khususnya transportasi laut dan udara

membaik pada 2016 jika dibandingkan dengan 2015 walaupun masih berada di bawah beberapa negara ASEAN lainnya. Wakil Ketua KADIN Bidang Perhubungan, Carmelita mengatakan bahwa sektor transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam pelaksanaan pembangunan nasional. Sektor transportasi juga diketahui telah menyumbang 5,18% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2016 atau naik sebanyak 7% per tahun untuk pertumbuhan rata-rata sektor transportasi (www.economy.okezone.com). Namun disisi lain, di tahun 2017 hingga saat ini justru menjadi masa-masa yang sulit bagi para pelaku bisnis transportasi. Maraknya transportasi *online* menggerus pangsa pasar emiten transportasi konvensional sehingga sejumlah saham emiten transportasi ikut bertumbangan. Selain itu kondisi ekonomi global juga mempengaruhi kinerja emiten transportasi hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya beban operasional terutama pada harga bahan bakar yang dipengaruhi harga minyak dunia sehingga akhirnya berimbas kepada pendapatan perusahaan. Modal yang sangat penting dalam perusahaan transportasi adalah aset seperti pesawat terbang, kendaraan beroda, dan kapal karena aset yang digunakan juga memerlukan pemeliharaan atau pembaruan sehingga memerlukan biaya yang tidak sedikit atau modal yang cukup besar. Dengan adanya aset yang besar maka memungkinkan perusahaan memiliki total kewajiban utang yang besar pula, dimana sebagian aset dibiayai oleh utang perusahaan kepada pihak lain. Disamping itu, rugi selisih kurs turut andil dalam fluktuasi laba bersih perusahaan karena masalah ekonomi global juga akan mempengaruhi kurs

dunia salah satunya bagi perusahaan-perusahaan *go public* di Indonesia yang harus mengkonversikan nilai mata uang asing ke mata uang rupiah. Hal inilah yang menyebabkan penurunan laba dapat menimbulkan pengaruh yang cukup besar terhadap kelangsungan operasi perusahaan. Di tahun 2019, rata-rata laba bersih perusahaan transportasi kembali mengalami kenaikan atau peningkatan yang cukup signifikan sehingga bernilai positif. Walau begitu, perusahaan-perusahaan transportasi perlu untuk melihat peluang dan mengatasi hambatan yang akan terus ada dan muncul di masa mendatang.

Dilihat dari sudut pandang lain, subsektor transportasi masih memiliki harapan dan peluang investasi yang besar dengan permintaan akan transportasi darat, udara dan laut, disamping itu pasar domestik masih memiliki peluang yang cukup kuat. Pertumbuhan sarana transportasi semakin meningkat karena pertumbuhan penduduk yang juga semakin meningkat. Dengan banyaknya pertumbuhan tersebut maka semakin berkembanglah perusahaan transportasi di Indonesia. Namun, perkembangan tersebut dihambat oleh masalah-masalah yang timbul pada sektor transportasi di Indonesia seperti meningkatnya harga bahan bakar, kelangkaan bahan bakar dan kecelakaan transportasi yang dapat menimbulkan kerugian. Kerugian yang terjadi terus menerus akan mempengaruhi kondisi keuangan perusahaan sehingga akan menimbulkan potensi suatu perusahaan mengalami kesulitan keuangan atau *financial distress*.

Menurut Prastowo dan Julianty (2002) dalam (Ismani, dkk. 2011) laba bersih menunjukkan efektivitas dan keefisienan manajemen dalam mengelola produksi, administrasi, pendanaan, serta penentuan harga maupun manajemen pajak dalam perusahaan. Peranan laba sendiri dalam perusahaan yakni sebagai kekuatan pokok agar perusahaan dapat tetap bertahan untuk jangka pendek dan jangka panjang perusahaan. Apabila suatu perusahaan mengalami penurunan laba dan sampai bernilai negatif, hal ini tentu saja akan menempatkan perusahaan pada kondisi yang sulit dalam memenuhi kewajiban-kewajiban lancarnya. Keadaan ini dapat memicu terjadinya *financial distress*.

Kebangkrutan merupakan masalah sangat penting yang harus diwaspadai oleh setiap perusahaan. Oleh sebab itu, sedini mungkin perusahaan harus melakukan berbagai analisis, terutama analisis yang berhubungan dengan rasio keuangan untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya kebangkrutan. Menurut Yuanita (2010), analisis rasio keuangan merupakan suatu alat analisis keuangan yang masih sangat populer dan banyak digunakan. Perlu diingat bahwa rasio keuangan merupakan alat untuk mengemukakan pandangan terhadap kondisi yang mendasari, yaitu kondisi *financial* perusahaan. Faktor-faktor yang mempengaruhi risiko dari *financial distress* antara lain: sensitivitas pendapatan perusahaan terhadap aktivitas ekonomi secara keseluruhan, proporsi biaya tetap terhadap biaya variabelnya, likuiditas dan kondisi pasar dari aset perusahaan, serta kemampuan kas terhadap bisnis perusahaan. Oleh karena itu, penelitian yang diadakan

mengenai *financial distress* dapat digunakan sebagai sarana untuk mengidentifikasi atau bahkan memperbaiki kondisi *financial* perusahaan sebelum sampai pada kondisi krisis atau kebangkrutan (Handayani, 2017). Kebangkrutan merupakan suatu kondisi yang sangat dihindari oleh seluruh perusahaan. Berbagai macam cara dilakukan untuk menghindari kebangkrutan. Salah satu cara yang biasa digunakan oleh perusahaan adalah dengan menggunakan analisis prediksi kebangkrutan. (Susanti, 2016).

Rasio keuangan yang digunakan dalam penelitian ini sebagai acuan memprediksi *financial distress* adalah menggunakan rasio likuiditas, profitabilitas, *leverage*, dan juga rasio aktivitas.

Dengan memanfaatkan rasio keuangan, upaya preventif dapat dilakukan oleh perusahaan guna menghindari kondisi *financial distress* karena perusahaan dapat menghitung, menganalisa, dan mengidentifikasi pos-pos pada laporan keuangan apabila terjadi perubahan dan hal ini akan membantu manajemen tingkat atas (*top management*) dalam pengambilan keputusan.

Menurut Agustini dan Wirawanti (2019), rasio likuiditas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Kewajiban jangka pendek atau kewajiban lancar dapat berupa utang yang akan jatuh tempo dalam waktu dekat, upah tenaga kerja, utang bahan yang dibeli, pembayaran rekening listrik, air minum yang diperlukan dalam proses produksi, dan lain sebagainya. Oleh karena itu, perusahaan yang mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya tepat pada

waktu jatuh temponya akan menunjukkan bahwa perusahaan memiliki perbandingan antara aktiva lancar yang lebih besar dibandingkan dengan utang lancar sehingga potensi kemungkinan akan mengalami *financial distress* akan semakin kecil. Pada laporan keuangan tahun 2016-2019 perusahaan transportasi yang sudah *go public* pada Bursa Efek Indonesia dapat dilihat bahwasannya perbandingan antara aktiva lancar jauh lebih rendah dibandingkan dengan utang lancar. Hal ini akan memperbesar potensi kemungkinan perusahaan-perusahaan transportasi tersebut mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress*.

Tidak hanya rasio likuiditas, rasio *leverage* juga dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*. Rasio *leverage* merupakan rasio yang mengukur perusahaan dalam penggunaan utang pada aset maupun modal (Kasmir, 2012:165). Sedangkan menurut Syamsudin (2001;89) dalam Sopian dan Rahayu (2017) *leverage* didefinisikan sebagai suatu kemampuan perusahaan untuk menggunakan aktiva atau dana yang mempunyai beban tetap (*fixed cost assets or funds*) untuk memperbesar tingkat penghasilan (*return*) bagi pemilik perusahaan. Oleh karena itu, apabila manajemen memanfaatkan utang yang terlalu besar dalam pendanaan operasi perusahaan, maka masalah yang mungkin timbul adalah terkait dengan pelunasan pinjaman dan bunganya di masa depan. Hal inilah yang kemudian dapat menyebabkan *financial distress*.

Rasio profitabilitas juga dapat digunakan sebagai indikator dalam memprediksi *financial distress*. Menurut Agustini dan Wirawati (2019) rasio

profitabilitas dapat menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba pada satu periode tertentu dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva, maupun modal sendiri. Rasio profitabilitas ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas dan efisiensi manajemen suatu perusahaan. Dengan adanya efektivitas dari penggunaan aset perusahaan maka hal ini akan mengurangi biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan sehingga perusahaan akan memperoleh penghematan dan memiliki kecukupan dana untuk menjalankan usahanya. Kecukupan dana inilah yang akan mengurangi potensi kemungkinan sebuah perusahaan mengalami *financial distress* di masa mendatang.

Selain rasio-rasio yang sudah dipaparkan sebelumnya, rasio aktivitas juga dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*. Menurut Hidayat dan Merianto (2014), rasio aktivitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menggunakan aktiva yang dimilikinya secara efektif. Atas terpakainya aktiva perusahaan untuk aktivitas operasi, maka akan meningkatkan produksi yang dihasilkan oleh perusahaan. Produksi yang meningkat diharapkan dapat menaikkan penjualan yang akan berdampak pada peningkatan laba perusahaan, sehingga memberikan aliran kas masuk bagi perusahaan. Oleh karena itu, apabila jumlah kas masuk meningkat maka jumlah kecukupan dana juga akan meningkat sehingga mengurangi potensi kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*.

Berbagai penelitian telah dilakukan sebelumnya mengenai *financial distress* yang mengkaji manfaat dari rasio keuangan sebagai alat deteksi yang

tepat. Salah satu penelitian yang terkenal dilakukan oleh Altman (2000) yaitu peneliti awal yang telah menelaah manfaat dari analisis rasio keuangan sebagai pendeteksi situasi *financial distress*. Model penelitian Altman (2000) yang banyak dikenal oleh banyak peneliti lain yaitu penggunaan metode Z-Score. Metode Z-Score ini digunakan untuk menentukan *score* dari hasil perhitungan standar akun-akun keuangan yang kemungkinan mengalami kebangkrutan (Assaji dan Machmuddah, 2017).

Penelitian dengan menggunakan rasio keuangan ini menjadikan analisis laporan keuangan perusahaan sebagai acuan jalan keluar bagi perusahaan yang mengalami *financial distress* oleh banyak faktor dengan penggambaran gejala-gejala yang ada pada perusahaan (Prastowo, 2011). Dalam memperhitungkan keterkaitan rasio keuangan terhadap prediksi *financial distress* harus benar-benar memperhatikan variabel yang terkait terhadap faktor pendorong terjadinya *financial distress* karena sekian banyak rasio keuangan tidak selalu berpengaruh signifikan terhadap terjadinya *financial distress* (Subramanyam, 2010).

Literatur yang memberi gambaran terhadap model prediksi *financial distress* sudah semakin banyak diterbitkan, namun penelitian yang secara mutlak menyampaikan prediksi mengenai *financial distress* tidaklah marak. Hal ini dikarenakan sulitnya mendefinisikan kemunculan *financial distress* pada masing-masing perusahaan yang berbeda-beda dalam hal kemampuan perusahaan, baik dalam memenuhi kewajiban, memanfaatkan modal dan aset, kemampuan likuidasi dan masih banyak lagi. Itulah mengapa banyak

penelitian yang memiliki perbedaan kesimpulan dengan penelitian lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa suatu variabel tidak akan menjamin kondisi keuangan sebuah perusahaan yang satu akan sama dengan perusahaan lainnya (Assaji dan Machmuddah, 2017).

Penelitian yang dilakukan oleh Syuhada, dkk (2020) pada 54 perusahaan sektor *Property* dan *Real Estate* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama tahun 2007-2019 menunjukkan bahwa secara serempak likuiditas, *leverage*, profitabilitas, aktivitas, arus kas dan ukuran perusahaan berpengaruh terhadap *financial distress*. Secara parsial, likuiditas (*current ratio*) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*, aktivitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*, sedangkan *leverage* (*debt to asset ratio*), profitabilitas (*net profit margin*), arus kas, dan ukuran perusahaan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*.

Menurut Putra, Christinanda, dan Haq dalam Assaji & Machmuddah (2017), membuktikan bahwa variabel NPM berpengaruh signifikan terhadap prediksi *financial distress*. NPM yang tinggi menunjukkan situasi yang baik terhadap perusahaan dimana investor mengalami kepuasan terhadap pendapatan yang tinggi pula karena dividen lebih tinggi dan risiko saham lebih rendah. Hal ini menandakan bahwa perusahaan jauh dari kondisi *financial distress*.

Penelitian lain juga dilakukan oleh Hidayat dan Meiranto (2014) yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh rasio keuangan terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

selama periode 2008-2012 yang menunjukkan bahwa *rasio leverage (debt ratio)*, rasio likuiditas (*current ratio*), dan rasio aktivitas (*total asset turnover ratio*) merupakan rasio-rasio keuangan yang memiliki nilai signifikan untuk memprediksi *financial distress* pada suatu perusahaan, sedangkan rasio profitabilitas (*return on aset*) merupakan satu-satunya rasio yang tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Menurut penelitian yang telah dilakukan oleh Noviandri (2014), Fatmawati dan Wahidahwati (2017), *total asset turnover* (TATO) dinyatakan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap situasi *financial distress* perusahaan. Berbeda dengan Noviandri (2014), Fatmawati dan Wahidahwati (2017), hasil penelitian Abidin (2013) dan Widyawati, dkk (2014) mengemukakan bahwa TATO tidak memberikan pengaruh terhadap prediksi *financial distress*.

Perusahaan harus mengenali gejala-gejala akan terjadinya *financial distress* agar suatu perusahaan tidak mengalami kebangkrutan. Cara untuk mengetahuinya yaitu dengan melihat laporan keuangan perusahaan yang sudah diterbitkan pada laman resmi Bursa Efek Indonesia (BEI). Setelah melihat laporan keuangan, maka dilakukan analisis rasio keuangan untuk mengetahui kondisi keuangan perusahaan yang sebenarnya secara lebih tepat dan menyeluruh yang kemudian hasil analisis tersebut dapat digunakan untuk memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, penulis berupaya mengkaji analisis *financial distress* dengan menggunakan rasio keuangan yaitu rasio

likuiditas yang diproksikan dengan *Quick Ratio*, rasio profitabilitas yang diproksikan dengan *Net Profit Margin* (NPM), rasio *leverage* yang diproksikan dengan *Long Term Debt to Total Assets*, dan rasio aktivitas yang diproksikan dengan *Total Asset Turnover*. Objek penelitian yang dipilih yaitu perusahaan jasa pada subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan menggunakan laporan keuangan tahunan selama 4 tahun yakni dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2019. Penulis ingin mengetahui sejauh mana rasio keuangan yang paling dominan memiliki pengaruh dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi untuk itu penulis mengambil judul : **“ANALISIS PREDIKSI FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah yang digunakan untuk penelitian ini adalah:

1. Apakah likuiditas berpengaruh dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
2. Apakah profitabilitas berpengaruh dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
3. Apakah *leverage* berpengaruh dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

4. Apakah aktivitas berpengaruh dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Untuk mengetahui pengaruh profitabilitas dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Untuk mengetahui pengaruh *leverage* dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Untuk mengetahui pengaruh aktivitas dalam memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah:

1. Bagi Penulis

Untuk menambah pengetahuan dan pemahaman serta menguji kemampuan dalam hal penguasaan materi yang berkaitan dengan rasio keuangan dan *financial distress*.

2. Bagi Investor

Untuk memberikan informasi mengenai kondisi *financial distress* khususnya pada perusahaan subsektor transportasi dan memberi masukan untuk pengambilan keputusan dalam menanamkan modal mereka pada perusahaan-perusahaan yang memiliki peluang tidak mengalami kondisi *financial distress*.

3. Bagi Akademisi

Dari hasil penelitian ini diharapkan untuk menambah khazanah literatur dan dapat memberikan suatu ide bagi akademisi untuk pengembangan penelitian selanjutnya dalam bidang yang berkaitan di masa yang akan datang.