

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Pasar modal di Indonesia berkembang dengan sangat cepat, dan pertumbuhan ini akan terus meningkat seiring dengan perekonomian yang lebih baik dan volume transaksi yang terjadi di Bursa Efek Indonesia. Pasar modal memiliki peran yang sangat penting, terutama untuk perekonomian suatu negara, karena menjalankan dua fungsi sekaligus yaitu fungsi ekonomi dan fungsi keuangan. Pasar modal menjalankan fungsi ekonomi karena berfungsi sebagai tempat di mana investor, atau perusahaan yang membutuhkan modal, bertemu dengan emiten. Sementara itu, pasar modal menjalankan fungsi keuangan karena pemilik dana memiliki kesempatan untuk mendapatkan keuntungan dari investasi mereka.

Saat ini, Bursa Efek Indonesia mencatat ada 956 perusahaan pasar modal dengan sektor dan subsektor yang berbeda (Santika, 2025). Pencapaian ini diraih karena minat investor yang tinggi dalam berinvestasi di pasar modal Indonesia melalui kegiatan edukasi, sosialisasi sekaligus literasi kepada masyarakat. Secara tidak langsung hal ini dapat mencerminkan keyakinan yang dimiliki investor cukup terjaga meskipun dihadapkan dengan tantangan ekonomi global maupun domestik.

Sektor transportasi memainkan peran penting dalam perekonomian, baik di tingkat lokal maupun nasional. Sektor ini berfungsi sebagai elemen

kunci untuk mendukung kelancaran mobilitas Masyarakat (Setiastuti, *et al.*, 2024) Transportasi membantu mobilitas Masyarakat sehingga perpindahan arus manusia dengan berbagai kebutuhannya dari berbagai wilayah mampu terpenuhi yang membuat kehidupan perekonomian lebih optimal dan kesejahteraan masyarakat tercapai. Sektor ini memiliki jenis jasa yang cukup banyak sehingga menyebabkan banyaknya persaingan antar Perusahaan. Seiring berkembangnya zaman, tantangan bagi sektor transportasi yang harus dihadapi lebih kompleks dengan banyaknya perusahaan dan sistem teknologi yang lebih maju. Selain perkembangan zaman, pandemi Covid-19 yang pernah terjadi juga menyebabkan turunnya pendapatan pada sektor ini dan menyebabkan persaingan makin ketat (Triwahono *et al.*, 2024).

Semua hal tersebut menunjukkan bahwa untuk mendapatkan pangsa pasar yang baik guna memperoleh hasil yang lebih baik maka suatu perusahaan perlu memiliki rancangan dan perencanaan yang strategis. Pengembangan dan inovasi baru pada produk dan jasa perusahaan sangat dibutuhkan untuk menghadapi persaingan. Namun, pada kenyataannya masih ada beberapa perusahaan yang belum mampu dalam persaingan dan melemah sehingga mengakibatkan rawan terjadinya kesulitan keuangan (*Financial Distress*) (Utaminingsih & Nursiam, 2023).

Ketika suatu bisnis mengalami kondisi keuangan yang sulit atau likuiditas yang tidak mencukupi, maka bisnis tersebut dikatakan berada dalam kesulitan keuangan, yang dapat menjadi salah satu indikator awal kemungkinan terjadinya kebangkrutan (Goh, 2023). Kondisi perusahaan disaat

sedang menghadapi kondisi keuangan yang sulit disebut dengan *Financial Distress*. *Financial Distress* juga merupakan kondisi turunnya kesehatan keuangan perusahaan yang diawali dengan ketidak mampuan perusahaan membayar kewajibannya terutama kewajiban yang akan jatuh tempo (Fahmi, 2016). Pada tahapan ini, dapat diartikan sebagai penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum kebangkrutan, yang terlihat ketika perusahaan menghadapi kesulitan atau ketidakmampuan dalam memenuhi kewajibannya (Goh, 2023). Dengan kata lain, situasi ini menggambarkan bahwa kondisi keuangan perusahaan sedang memburuk secara signifikan, namun belum mencapai tahap kebangkrutan.

Ciri dari *Financial Distress* yaitu ditandai dengan terjadinya kerugian atau laba negatif dalam perusahaan yang dialami secara beberapa periode berturut-turut (Paninggar & Susanto, 2024). Menurut Ayem et al. (2023) Ada dua elemen utama yang mungkin berkontribusi terhadap kesulitan keuangan yaitu variabel internal, misalnya kinerja bisnis di bawah standar, dan faktor eksternal seperti tantangan khusus dalam bisnis yang dapat mengarah pada kebangkrutan ataupun trend industri juga dapat berkontribusi pada kebangkrutan. Menurut Goh (2023) ketidak mampuan perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya, ketidak mampuan perusahaan dalam menciptakan laba dan ketidak mampuan perusahaan menghasilkan penjualan juga penghasilan untuk menutupi semua biaya yang dikeluarkannya merupakan faktor-faktor dari terjadinya kondisi *Financial Distress*. Faktor makroekonomi, seperti peningkatan suku bunga, tingkat inflasi, hingga

terjadinya bencana alam, juga turut berkontribusi terhadap terjadinya *Financial Distress* (Kurniaty et al., 2022). *Financial Distress* juga dapat dipicu oleh alokasi sumber daya yang tidak efektif, struktur keuangan yang lemah, serta pengelolaan manajemen yang kurang baik (Goh, 2023). Oleh karena itu, manajemen perusahaan perlu menjaga dan meningkatkan kinerja bisnis serta secara aktif memantau kondisi keuangan untuk mencegah terjadinya masalah keuangan (Ayem et al., 2023).

Pada dasarnya, setiap perusahaan tentunya tidak mengharapkan dan menginginkan kondisi *Financial Distress* apalagi sampai mengalami kepailitan. Memeriksa catatan keuangan suatu perusahaan merupakan salah satu cara untuk mencegah terjadinya bencana keuangan. Kondisi kesulitan keuangan, bahkan potensi kebangkrutan, dapat diidentifikasi dan dievaluasi melalui laporan keuangan (Widiyasmara & Zulfikar, 2023).

Salah satu jenis data yang memberikan ringkasan keadaan keuangan suatu perusahaan selama periode waktu tertentu secara menyeluruh adalah laporan keuangannya. Melalui keberadaan laporan keuangan tersebut, setiap yang berkepentingan akan kondisi perusahaan dapat mengetahui, apakah perusahaan dalam keadaan sehat atau sedang mengalami *Financial Distress*. Beberapa pihak yang memerlukan laporan keuangan antara lain pemegang saham, kreditur, analis keuangan, dan organisasi karyawan, kreditur, investor, penyedia layanan pajak, pemerintahan dan tentunya pihak-pihak internal perusahaan lainnya (Pramudya, 2024). Laporan keuangan juga dapat digunakan untuk mendapatkan informasi yang penting untuk mengambil

keputusan dalam bidang bisnis dan ekonomi. Menurut Rahma et al. (2024). Dengan itu, para investor dapat membuat keputusan untuk mengeluarkan atau menjual, menyimpan, mengurangi ataupun menambah kepemilikan sahamnya apabila memiliki informasi mengenai aktivitas juga profitabilitas suatu perusahaan. Dengan itu, analisa laporan keuangan suatu perusahaan perlu dilakukan guna mencegah *Financial Distress* atau bahkan kebangkrutan.

Dalam analisis laporan keuangan, diperlukan penghitungan rasio keuangan untuk memberikan gambaran tentang kondisi dan aspek tertentu dari perusahaan. Rasio keuangan ini dihitung dari laporan keuangan perusahaan. Oleh karena itu, berbagai jenis rasio keuangan tersedia untuk menganalisis aspek tertentu sesuai dengan kebutuhan pemangku kepentingan.

Analisis rasio keuangan menganalisis hubungan antara berbagai indikator keuangan untuk menilai kinerja keuangan suatu organisasi guna mengidentifikasi perubahan dari waktu ke waktu. Metode ini membantu berbagai pihak dalam menilai posisi keuangan perusahaan, mengevaluasi kinerjanya, mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan, serta merancang strategi perbaikan untuk masa depan.

Dalam penelitian ini rasio keuangan yang dianalisis adalah rasio likuiditas, rasio profitabilitas dan rasio solvabilitas yang digunakan untuk menilai kondisi *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Rasio likuiditas yang digunakan adalah *Current Ratio* (CR) yang mengukur kemampuan perusahaan untuk memenuhi komitmen jangka pendek atau yang jatuh tempo. Semakin kompeten perusahaan dalam membayar kewajibannya

saat ini, semakin tinggi rasio ini, sebaliknya, semakin rendah rasio ini, semakin kecil kemampuan organisasi dalam memenuhi kewajibannya saat ini (Kasmir, 2018).

Return On Asset (ROA), rasio profitabilitas, digunakan untuk menggambarkan seberapa baik perusahaan dapat memperoleh aset dengan setiap rupiah aset yang dimilikinya. Nilai *Return On Asset* (ROA) suatu perusahaan meningkat seiring dengan seberapa baik dan efisien perusahaan mengelola asetnya untuk menghasilkan keuntungan. Sebaliknya, *Return On Asset* (ROA) yang semakin rendah menunjukkan kurang mampuan perusahaan dalam mengelola asetnya untuk menghasilkan laba sehingga meningkatkan risiko permasalahan keuangan. Khususnya bagi perusahaan rintisan, penurunan ROA merupakan pertanda pasti adanya masalah (Goh, 2023).

Indikator yang dapat memberikan informasi mengenai kapasitas suatu perusahaan pada pemenuhan kewajibannya, baik dalam jangka waktu pendek ataupun jangka panjang dapat diidentifikasi melalui rasio solvabilitas yang sering juga disebut sebagai leverage (Wiagustini, 2019). Dalam penelitian ini, peneliti memilih *Debt to Asset Ratio* sebagai representasi kalkulasi rasio solvabilitas. Hubungan yang ditimbulkan antara variabel *Debt to Asset Ratio* dengan *Z-Score* adalah tidak searah atau negatif. Semakin tinggi nilai *Debt to Asset Ratio* berarti bahwa semakin banyak biaya yang ditanggung oleh perusahaan sehingga nilai *Zscore* akan semakin rendah yang berarti potensi terjadinya *Financial Distress* semakin tinggi (Pinastiti et al., 2023).

Terdapat berbagai macam metode analisis untuk memprediksi keuangan yang sulit, diantaranya adalah Altman *Z-Score*, Springate Model, Zmijewski Model, dan Ohlson O-Score. Masing-masing model memiliki pendekatan dan variabel yang berbeda dalam mengukur kemungkinan kebangkrutan. Metode Altman *Z-Score* digunakan dalam penelitian ini karena dinilai memiliki beberapa keunggulan.

Altman merupakan orang pertama yang menggunakan analisis diskriminan ganda. Altman mendasarkan penelitiannya pada analisis diskriminan dan menciptakan model baru, model *Z-Score*, untuk memprediksi kebangkrutan perusahaan (Abadi & Misidawati, 2023). Model *Z-Score* pada dasarnya adalah model linear yang menggabungkan rasio keuangan dengan bobot tertentu untuk mengoptimalkan kemampuannya dalam melakukan prediksi, Altman *Z-Score* menggunakan kombinasi lima rasio keuangan yang mencerminkan aspek likuiditas, profitabilitas, leverage, dan aktivitas perusahaan, sehingga memberikan gambaran yang komprehensif mengenai kondisi keuangan perusahaan. Model ini menghasilkan nilai "Z," yang mencerminkan kondisi perusahaan. Nilai tersebut memberikan indikasi apakah perusahaan dalam kondisi baik atau sebaliknya, sekaligus mengevaluasi performa perusahaan serta memproyeksikan potensi kondisi perusahaan di masa depan.

Altman awalnya menyajikan penelitian *Z-Score* pada tahun 1968, dengan fokus pada perusahaan manufaktur yang telah go public. Model prediksi kebangkrutan ini diperbarui pada tahun 1984 agar dapat diterapkan

pada berbagai jenis bisnis, seperti perusahaan manufaktur swasta dan perusahaan yang terdaftar di bursa saham. Altman kemudian mengubah model tersebut sekali lagi pada tahun 1995 agar dapat diterapkan pada semua jenis bisnis (Abadi & Misidawati, 2023).

Berdasarkan hal tersebut, peneliti tertarik untuk menganalisis lebih jauh mengenai *Current Ratio*, *Return On Asset* dan *Debt to Asset Ratio* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi. Berikut disajikan tabel informasi laba operasi perusahaan dan gambaran umum mengenai *Current Ratio* (CR), *Return On Asset* (ROA) dan *Total Asset Turn Over* (TATO) pada perusahaan Transportasi tahun 2016-2023.

Tabel 1. 1 Laba Operasi Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2016-2023

NO	KODE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	BIRD	Rp 510.203.000.000	Rp 427.495.000.000	Rp 460.273.000.000	Rp 315.622.000.000	-Rp 163.183.000.000	Rp 8.720.000.000	Rp 364.072.000.000	Rp 463.068.000.000
2	CMPP	-Rp 21.027.099.106	-Rp 512.961.280.383	-Rp 907.024.833.708	-Rp 157.368.618.806	-Rp 2.754.589.873.561	-Rp 2.345.394.201.170	-Rp 1.646.936.950.638	-Rp 1.080.715.703.453
3	SAFE	Rp 20.712.677.860	-Rp 8.006.809.034	-Rp 20.514.021.923	Rp 9.207.473.993	-Rp 17.589.816.911	Rp 792.053.209	Rp 10.251.704.822	Rp 19.668.379.870
4	TAXI	-Rp 184.740.372.000	-Rp 492.102.310.000	-Rp 836.820.231.000	-Rp 276.972.942.000	-Rp 53.221.960.000	Rp 188.614.656.000	-Rp 15.022.098.000	-Rp 4.049.534.000
5	WEHA	-Rp 24.498.933.579	Rp 50.424.676.796	Rp 3.190.724.918	-Rp 4.518.959.735	-Rp 33.601.480.667	-Rp 9.622.676.055	Rp 19.938.518.188	Rp 31.737.626.741
6	GIAA	Rp 148.620.296.460	-Rp 3.386.494.189.860	Rp 79.640.547.960	-Rp 707.286.463.050	-Rp 39.304.171.248.630	-Rp 66.241.455.668.160	Rp 59.300.957.724.480	Rp 3.999.185.724.600
7	LRNA	-Rp 28.488.986.010	-Rp 38.483.410.461	-Rp 29.874.068.816	-Rp 6.857.140.631	-Rp 43.027.059.389	-Rp 26.466.832.753	-Rp 21.331.924.847	-Rp 777.202.431

Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2023

Salah satu tolok ukur karakteristik perusahaan, apakah perusahaan tersebut menghadapi tantangan keuangan atau tidak, adalah laba operasi. Dari tabel berikut ini terlihat bahwa laba operasi beberapa perusahaan transportasi menurun antara tahun 2016 dan 2023. Berdasarkan data tabel tersebut, beberapa bisnis juga memiliki laba operasi yang negatif selama lebih dari tiga

tahun berturut-turut. Hal ini memungkinkan bisnis dengan laba yang menurun mengalami kesulitan keuangan.

Tabel 1. 2 Hasil Perhitungan *Financial Distress* Menggunakan Metode *Z-Score*

NAMA PERUSAHAAN	TAHUN	<i>FINANCIAL DISTRESS</i>	KETERANGAN
BIRD	2016	3,317798729	Tidak Bangkrut
	2017	5,175595317	Tidak Bangkrut
	2018	5,366169039	Tidak Bangkrut
	2019	4,425819592	Tidak Bangkrut
	2020	4,062102506	Tidak Bangkrut
	2021	5,651625969	Tidak Bangkrut
	2022	5,682055997	Tidak Bangkrut
	2023	5,226717295	Tidak Bangkrut
CMPP	2016	-6,454814546	Bangkrut
	2017	-8,468199021	Bangkrut
	2018	-15,15045065	Bangkrut
	2019	-10,62059848	Bangkrut
	2020	-13,62749074	Bangkrut
	2021	-18,46250956	Bangkrut
	2022	-19,33924533	Bangkrut
	2023	-18,15512961	Bangkrut
TAXI	2016	1,508622656	Daerah Kelabu
	2017	-2,306679722	Bangkrut

NAMA PERUSAHAAN	TAHUN	<i>FINANCIAL DISTRESS</i>	KETERANGAN
	2018	-13,23072756	Bangkrut
	2019	-19,64840179	Bangkrut
	2020	-33,52437022	Bangkrut
	2021	-22,62905249	Bangkrut
	2022	-47,73126255	Bangkrut
	2023	-50,80368385	Bangkrut
WEHA	2016	-2,011639871	Bangkrut
	2017	0,756391676	Bangkrut
	2018	0,682761269	Bangkrut
	2019	1,15709313	Daerah Kelabu
	2020	-0,972431714	Bangkrut
	2021	-0,285163112	Bangkrut
	2022	2,942167817	Tidak Bangkrut
	2023	4,097349098	Tidak Bangkrut
GIAA	2016	-0,47446543	Bangkrut
	2017	-1,938270347	Bangkrut
	2018	-2,289380731	Bangkrut
	2019	-3,511062893	Bangkrut
	2020	-4,957917051	Bangkrut
	2021	-12,82162402	Bangkrut
	2022	0,912040255	Bangkrut
	2023	-2,119521948	Bangkrut

NAMA PERUSAHAAN	TAHUN	<i>FINANCIAL DISTRESS</i>	KETERANGAN
LRNA	2016	3,813870738	Tidak Bangkrut
	2017	3,946720605	Tidak Bangkrut
	2018	5,499747339	Tidak Bangkrut
	2019	6,248067174	Tidak Bangkrut
	2020	2,064332642	Daerah Kelabu
	2021	1,832655723	Daerah Kelabu
	2022	0,388869116	Bangkrut
	2023	4,683639214	Tidak Bangkrut

Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2023 (data diolah, 2025)

Sejumlah perusahaan transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2023 terlihat mengalami kesulitan keuangan pada tabel 1.2 yang didasarkan pada hasil perhitungan *Financial Distress* dengan metode *Z-Score*.

Tabel 1. 3 Data *Current Ratio* (CR), *Return On Asset* (ROA), dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2016-2023

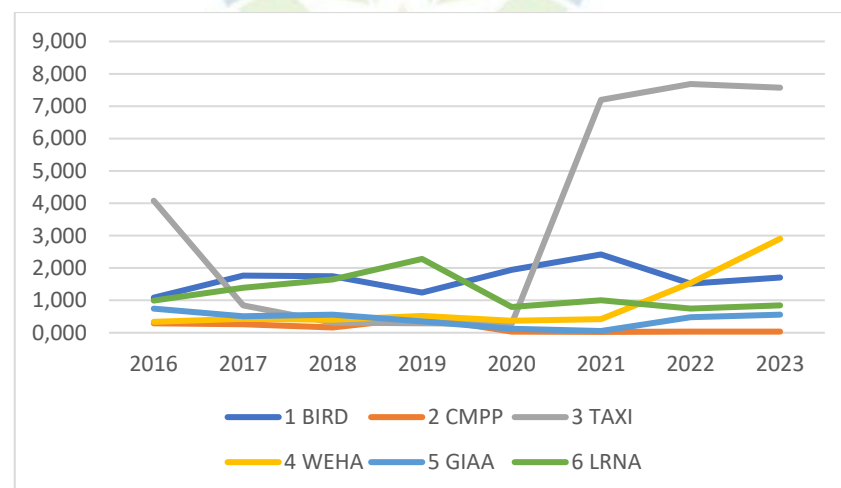
Nama Emiten	Tahun	<i>Current Ratio</i> (CR)		<i>Return On Asset</i> (ROA)		<i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR)	
BIRD	2016	1,084		0,070		0,361	
	2017	1,769	↑	0,066	↓	0,243	↓
	2018	1,743	↓	0,066	=	0,243	=
	2019	1,246	↓	0,043	↓	0,272	↑
	2020	1,940	↑	-0,022	↓	0,278	↑
	2021	2,418	↑	0,001	↑	0,220	↓
	2022	1,519	↓	0,053	↑	0,224	↑

Nama Emiten	Tahun	<i>Current Ratio (CR)</i>		<i>Return On Asset (ROA)</i>		<i>Debt to Asset Ratio (DAR)</i>	
	2023	1,710	↑	0,061	↑	0,257	↑
CMPP	2016	0,295		-0,006		0,881	
	2017	0,260	↓	-0,166	↓	0,988	↑
	2018	0,164	↓	-0,319	↓	1,282	↑
	2019	0,471	↑	-0,060	↑	0,923	↓
	2020	0,035	↓	-0,453	↓	1,479	↑
	2021	0,025	↓	-0,457	↓	2,016	↑
	2022	0,039	↑	-0,307	↑	2,272	↑
	2023	0,039	=	-0,177	↑	2,292	↑
TAXI	2016	4,077		-0,072		0,712	
	2017	0,846	↓	-0,245	↓	0,877	↑
	2018	0,311	↓	-0,659	↓	1,461	↑
	2019	0,291	↓	-0,578	↑	1,942	↑
	2020	0,275	↓	-0,219	↑	2,139	↑
	2021	7,198	↑	2,072	↑	0,164	↓
	2022	7,684	↑	-0,206	↓	0,160	↓
	2023	7,568	↓	-0,059	↑	0,168	↑
WEHA	2016	0,337		-0,080		0,662	
	2017	0,426	↑	0,168	↑	0,492	↓
	2018	0,402	↓	0,010	↓	0,539	↑
	2019	0,516	↑	0,017	↑	0,437	↓
	2020	0,369	↓	-0,152	↓	0,466	↑
	2021	0,423	↑	-0,043	↑	0,512	↑
	2022	1,537	↑	0,068	↑	0,325	↓
	2023	2,904	↑	0,090	↑	0,352	↑
GIAA	2016	0,745		0,003		0,734	
	2017	0,513	↓	-0,057	↓	0,755	↑
	2018	0,554	↑	0,001	↑	0,796	↓
	2019	0,348	↓	-0,010	↓	0,843	↑
	2020	0,125	↓	-0,230	↓	1,187	↓
	2021	0,053	↓	-0,580	↓	1,860	↑
	2022	0,477	↑	0,599	↑	1,253	↑
	2023	0,561	↑	0,037	↓	1,197	↑
LRNA	2016	0,994		-0,137		0,280	
	2017	1,394	↑	-0,150	↓	0,176	↓
	2018	1,650	↑	-0,096	↑	0,141	↓
	2019	2,280	↑	-0,023	↑	0,137	↑
	2020	0,799	↓	-0,159	↓	0,194	↓
	2021	1,006	↑	-0,111	↑	0,198	↑

Nama Emiten	Tahun	<i>Current Ratio</i> (CR)		<i>Return On Asset</i> (ROA)		<i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR)	
	2022	0,746	↓	-0,095	↑	0,240	↑
	2023	0,846	↑	-0,002	↑	0,145	↓

Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2023 (data diolah, 2025)

Berdasarkan tabel 1.3 di atas, memperlihatkan rata-rata perusahaan pada sektor transportasi memiliki *Current Ratio*, *Return On Asset* dan *Debt to Asset Ratio* yang fluktuatif. Untuk melihat pertumbuhan *Current Ratio*, *Return On Asset* dan *Debt to Asset Ratio* peneliti menyajikan dalam bentuk grafik sebagai berikut.

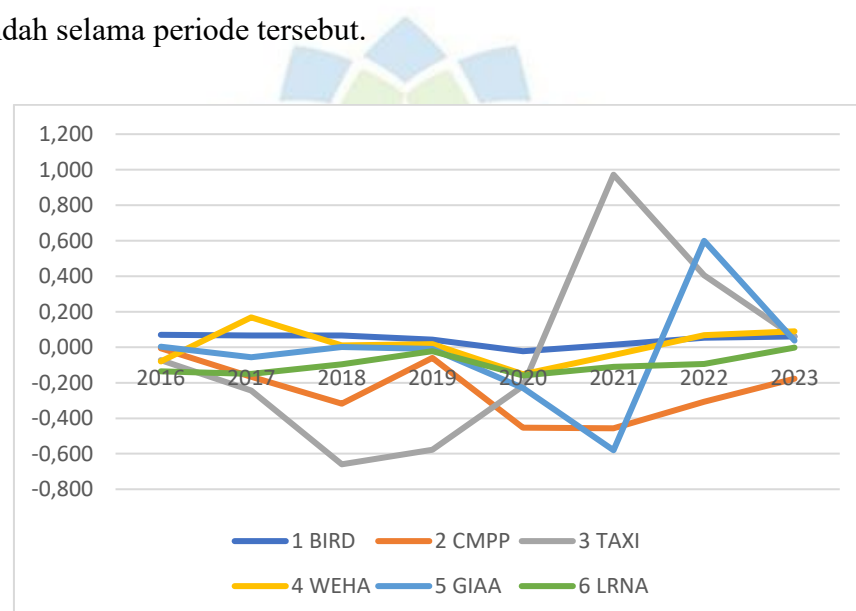


Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2023 (data diolah, 2025)

Grafik 1. 1 Perkembangan *Current Ratio* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2016-2023

Berdasarkan grafik mengenai *Current Ratio* enam perusahaan transportasi (BIRD, CMPP, TAXI, WEHA, GIAA, dan LRNA) dari tahun 2016 hingga 2023, terlihat adanya variasi antara perusahaan-perusahaan tersebut. Perusahaan TAXI menunjukkan peningkatan yang besar pada

tahun 2021 dan tetap berada di level tinggi hingga 2023, yang menunjukkan adanya peningkatan kemampuan likuiditas yang signifikan. CMPP dan WEHA telah menunjukkan tren peningkatan yang konsisten sejak 2020, menunjukkan perbaikan dalam pengelolaan aset lancar dan kewajiban jangka pendek. Selanjutnya, BIRD mempertahankan rasio yang cukup stabil dengan sedikit variasi. LRNA mengalami puncak pada tahun 2019 tetapi mengalami penurunan setelah itu, sedangkan GIAA tetap pada level yang rendah selama periode tersebut.

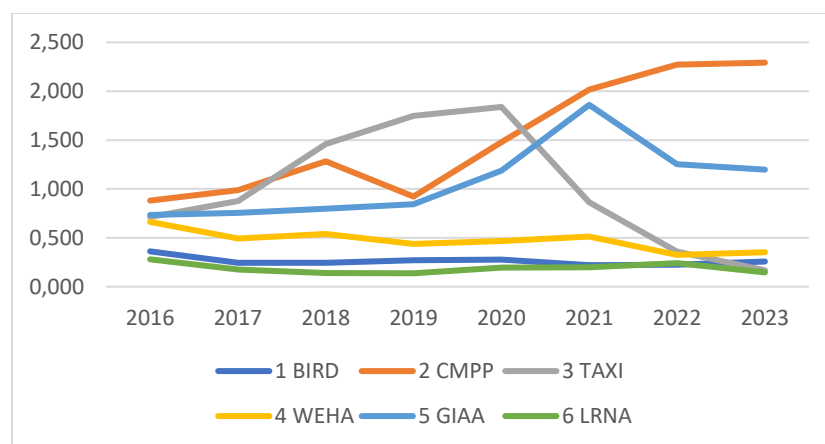


Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2023 (data diolah, 2025)

Grafik 1. 2 Perkembangan *Return On Asset* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2016-2023

Grafik ROA di atas menggambarkan kinerja keuntungan enam perusahaan transportasi selama periode 2016 hingga 2023. Secara keseluruhan, hampir semua perusahaan mengalami perubahan yang cukup signifikan dalam ROA dari tahun ke tahun. TAXI pernah mencatatkan peningkatan ROA positif pada tahun 2021, sementara GIAA juga

mengalami peningkatan positif pada tahun 2022 sebelum keduanya kembali mengalami penurunan. Selanjutnya, BIRD, CMPP, WEHA, dan LRNA terlihat memiliki ROA yang lebih konsisten, meskipun tetap berfluktuasi di sekitar angka nol. Beberapa perusahaan juga mencatatkan ROA negatif di beberapa tahun, yang menunjukkan adanya kerugian bersih.



Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016-2023 (data diolah, 2025)

Grafik 1.3 Perkembangan *Debt to Asset Ratio* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2016-2023

Debt to Asset Ratio (DAR), variabel independen ketiga, ditampilkan dalam grafik di atas memperlihatkan perkembangan *Debt to Asset Ratio (DAR)* dari enam perusahaan transportasi antara tahun 2016 hingga 2023. CMPP menunjukkan tren peningkatan dan konsisten, dengan mencapai titik tertinggi sejak 2021 dan tetap tinggi hingga 2023, yang mencerminkan ketergantungan besar terhadap utang untuk membiayai aset. TAXI juga mengalami kenaikan hingga 2020, namun turun pada 2021 dan stabil di level nol, yang menandakan adanya restrukturisasi atau pelunasan utang yang besar. GIAA menunjukkan peningkatan DAR hingga 2021, tetapi

kemudian mengalami penurunan. Di sisi lain, BIRD dan WEHA menjaga rasio yang relatif stabil dan, menandakan pengelolaan utang yang lebih hati-hati. LRNA tercatat memiliki DAR terendah dan stabil, menunjukkan struktur modal yang lebih sehat serta risiko utang yang minim.

Terjadinya pandemi Covid-19 yang melanda di penghujung 2019 hingga akhir tahun 2020 seperti ini membuat kondisi transportasi mengalami kemunduran. Melambatnya pertumbuhan transportasi berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi yang kemudian berdampak pada semua sektor industri. Terjadi penurunan omset pada perusahaan transportasi secara besar (Awaludin, 2020). Dari fenomena tersebut, perusahaan yang terdampak berpotensi mengalami *Financial Distress* yang memungkinkan kebangkrutan. Oleh sebab itu, kondisi ekonomi seperti ini memerlukan adanya metode yang akurat untuk memprediksi terjadinya kebangkrutan.

Sejumlah penelitian terdahulu, termasuk penelitian Astuti dan Dewi (2024), meneliti pengaruh *Return On Asset* (ROA), *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan ukuran perusahaan terhadap *Financial Distress* pada perusahaan subsektor pertanian yang terdaftar di BEI tahun 2018–2022. Mereka menemukan bahwa ROA tidak berpengaruh terhadap *Financial Distress*, sedangkan dua variabel lainnya berpengaruh.

Sementara itu, penelitian Aini (2024) meneliti pengaruh *debt to equity ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA), dan *Current Ratio* (CR)

terhadap *Financial Distress* pada perusahaan subsektor properti dan real estate yang tercatat di BEI. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kesulitan keuangan dipengaruhi oleh rasio ROA dan rasio lancar CR.

Melalui latar belakang yang telah terpaparkan, penulis bertujuan melakukan suatu penelitian yang berjudul **“Pengaruh Rasio Keuangan *Current Ratio* (CR), *Return On Asset* (ROA) dan *Debt to Asset Ratio* terhadap *Financial Distress* (Studi pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2016-2023)”**

B. Identifikasi Masalah

Perumusan masalah adalah pertanyaan yang ingin dijawab melalui proses pengumpulan data, dan perbedaan antara kondisi yang diinginkan dengan realita yang didapat disebut dengan masalah (Sugiyono, 2019).

Berdasarkan pada latar belakang yang telah dipaparkan, terdapat permasalahan, diantaranya:

1. Berdasarkan hasil research pada penelitian sebelumnya, sektor transportasi memiliki daya saing yang tinggi.
2. Berdasarkan pada daftar laba perusahaan, terdapat beberapa perusahaan yang mengalami laba negatif secara berturut.
3. Berdasarkan data yang diperoleh menunjukan bahwasannya tidak selalu kenaikan *Current Ratio*, *Return On Asset* dan *Debt to Asset Ratio* diikuti dengan kondisi *Financial Distress* yang membaik begitupun sebaliknya.

4. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu memperlihatkan hasil yang masih beragam dari pengaruh *Current Ratio*, *Return On Asset* dan *Debt to Asset Ratio* terhadap *Financial Distress*.

C. Ruang Lingkup dan Batasan Masalah

Batasan penelitian atau batasan masalah merupakan pernyataan fokus masalah yang akan dikaji. Agar penelitian ini terarah dan tidak meluas, maka batasan-batasann berikut diterapkan:

1. Objek penelitian dibatasi hanya pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dan memiliki data laporan keuangan lengkap untuk tahun 2016–2023.
2. Analisis hanya menggunakan metode Altman *Z-Score* sebagai alat prediksi *Financial Distress*. Metode prediktif lain seperti Springate, Zmijewski, dan Ohlson tidak dibahas secara mendalam.
3. Indikator rasio keuangan yang digunakan terbatas pada tiga rasio utama yaitu *Current Ratio*, *Return On Asset*, dan *Debt to Asset Ratio*. Rasio keuangan lainnya seperti TATO, DER, atau rasio aktivitas tidak dianalisis.
4. Pendekatan yang digunakan adalah kuantitatif, sehingga tidak melibatkan wawancara atau observasi langsung terhadap kondisi manajerial perusahaan.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan pada latar belakang dan identifikasi masalah di atas. Peneliti merumuskan masalah pada beberapa pertanyaan penelitian yang meliputi:

1. Apakah, bagaimana dan seberapa besar pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Financial Distress* yang di ukur dengan *Z-Score* pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023?
2. Apakah, bagaimana dan seberapa besar pengaruh *Return On Asset* (ROA) terhadap *Financial Distress* yang diukur dengan *Z-Score* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023?
3. Apakah, bagaimana dan seberapa besar pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap *Financial Distress* yang di ukur dengan *Z-Score* pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023?
4. Apakah, bagaimana dan seberapa besar pengaruh *Current Ratio* (CR), *Return On Asset* (ROA), dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) secara simultan terhadap *Financial Distress* yang di ukur dengan *Z-Score* pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023?

E. Tujuan Penelitian

Menurut identifikasi dan rumusan masalah sebelumnya, tujuan yang hendak dicapai dari penelitian yang dilakukan ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR) secara parsial terhadap *Financial Distress* yang di ukur dengan *Z-Score* pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023.
2. Untuk mengetahui pengaruh *Return On Asset* (ROA) secara parsial terhadap *Financial Distress* yang di ukur dengan *Z-Score* pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023.
3. Untuk mengetahui pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR) secara parsial terhadap *Financial Distress* yang di ukur dengan *Z-Score* pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023.
4. Untuk memahami pengaruh *Current Ratio* (CR), *Return On Asset* (ROA) dan *Debt to Asset Ratio* (DAR) secara simultan terhadap *Financial Distress* yang di ukur dengan *Z-Score* pada Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2023.

F. Manfaat Penelitian

Pihak-pihak yang berbeda dengan tuntutan yang berbeda-beda diharapkan akan mendapatkan manfaat dari penelitian ini. Berikut beberapa manfaat dari penelitian ini:

1. Manfaat Akademik

Penelitian ini diharapkan mampu memberi wawasan yang lebih luas dan mendalam pada ilmu manajemen keuangan, terkhusus terkait pengaruh dari *Current Ratio (CR)*, *Return On Asset (ROA)* dan *Debt to Asset Ratio (DAR)* terhadap *Financial Distress*. Selain itu, dengan berkonsentrasi pada berbagai item dan periode waktu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber bermanfaat bagi siapa saja yang membutuhkan informasi mengenai pengaruh *Current Ratio (CR)*, *Return On Asset (ROA)* dan *Debt to Asset Ratio (DAR)* terhadap *Financial Distress* dan bisa memberikan masukan bagi peneliti lainnya dengan fokus pada objek dan periode yang berbeda. Dengan demikian, penelitian ini dapat menjadi landasan untuk pengembangan pengetahuan dan pemahaman dalam bidang manajemen keuangan khususnya mengenai pengaruh *Current Ratio (CR)*, *Return On Asset (ROA)* dan *Debt to Asset Ratio (DAR)* terhadap *Financial Distress*.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan bahwa peneliti akan menggunakan penelitian ini sebagai alat pembelajaran untuk meningkatkan kapasitas dalam menghasilkan laporan penelitian yang lebih berkualitas dan lebih akurat.

G. Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian merupakan jadwal ataupun waktu yang ditempuh dalam pelaksanaan penelitian yang dimulai dari awal hingga akhir.

Tabel 1.4 Jadwal Penelitian

No	Tahapan Penelitian	2024			2025				
		Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Jun
1.	Pengajuan Judul Penelitian								
2.	Pembuatan proposal penelitian								
3.	Bimbingan proposal penelitian								
4.	Seminar proposal penelitian								
5.	Bimbingan skripsi								
6.	Pengambilan dna pengolahan data								
7.	Sidang munaqosyah/skripsi								
8.	Revisi skripsi								

H. Sistematika Penulisan Skripsi

Skripsi ini disusun secara sistematis dalam beberapa bab yang saling mendukung satu sama lain, sehingga membentuk alur pembahasan yang logis dan terstruktur.

BAB PERTAMA merupakan pendahuluan yang memuat latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan. Bab ini memberikan gambaran awal mengenai alasan dilakukannya penelitian dan arah pencapaian yang diharapkan.

BAB KEDUA memuat tinjauan pustaka yang mencakup teori-teori relevan, hasil penelitian terdahulu, serta landasan konseptual dan kerangka berpikir yang menjadi dasar dan arah penelitian.

BAB KETIGA adalah metodologi penelitian yang menjelaskan secara rinci pendekatan penelitian yang digunakan, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, serta metode analisis data. Bab ini menunjukkan bagaimana penelitian dirancang dan dilaksanakan secara sistematis dan ilmiah.

BAB KEEMPAT merupakan hasil dan pembahasan, di mana data yang diperoleh diolah dan dianalisis sesuai metode yang telah dijelaskan sebelumnya. Hasil penelitian disajikan dalam bentuk narasi, tabel, grafik, atau gambar, kemudian dianalisis untuk menjawab rumusan masalah dan menguji kesesuaian dengan teori.

BAB KELIMA, adalah penutup yang berisi kesimpulan dari hasil penelitian serta saran yang dapat diberikan untuk pengembangan ilmu pengetahuan, perbaikan kebijakan, atau penelitian lanjutan. Kesimpulan harus menjawab tujuan penelitian, sedangkan saran disusun berdasarkan temuan penelitian.