

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manajemen ialah upaya kerja sama dengan individu-individu dalam suatu organisasi untuk meraih tujuan organisasi, yang diwujudkan melalui pelaksanaan fungsi-fungsi seperti perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), *staffing* (penyusunan personalia atau kepegawaian), *leading* (pengarahan dan kepemimpinan), serta *controlling* (pengawasan). Proses manajemen adalah serangkaian tindakan khas yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pergerakan, dan pengendalian, yang dijalankan guna menetapkan sekaligus meraih sasaran yang ada dengan optimal dengan cara memanfaatkan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya (Afandi, 2018).

Manajemen keuangan ialah kombinasi antara ilmu dan seni yang membicarakan, menganalisis, serta mengevaluasi cara seorang manajer keuangan memanfaatkan semua sumber daya yang ada. Fokusnya mencakup pencarian dana, pengelolaan dana, serta alokasi dana dengan harapan memperoleh keuntungan serta kesejahteraan terhadap para pemilik saham, serta menjaga keberlanjutan operasional sebuah perusahaan. (Fahmi, 2015). Manajemen keuangan ataupun umumnya dikenal sebagai pembelajaran, mampu didefinisikan sebagai rangkaian kegiatan perusahaan yang berkaitan dengan usaha menghimpun dana perusahaan dengan biaya yang optimal serta usaha dalam pemanfaatan serta penggunaan dana secara maksimal. (Sutrisno, 2017).

Agustini & Wirawati (2019) menyatakan kondisi masalah keuangan ataupun *financial distress* merujuk pada sebuah situasi yang mengindikasikan turunnya kesehatan keuangan suatu perusahaan sebelum mencapai titik bangkrut. Hery (2017) menyampaikan *financial distress* merupakan keadaan di mana suatu perusahaan menghadapi masalah dalam pemenuhan kewajibannya yaitu saat pendapatan perusahaan tak mampu mencakup keseluruhan biaya yang dikeluarkan sehingga perusahaan mengalami kerugian. (Opler & Titman, 1994) menyatakan keadaan tersebut atau *financial distress* dinilai sebagai suatu perkara yang merugikan, karena cenderung mendorong perusahaan untuk mengambil langkah-langkah yang dapat berpotensi merugikan pihak-pihak yang memiliki kewajiban hutang, serta pemangku kepentingan (*stakeholders*). Indikator yang mampu dipakai untuk menilai kesulitan keuangan ada beberapa metode, yaitu Altman *Z-Score*, pendekatan *Springate*, Metode *Zmijewki*, Metode *Foster*, dan Metode *Grovers*.

Metode Altman *Z-Score*, yang dikembangkan oleh Effendi (2018), memanfaatkan berbagai rasio sebagai alat prediksi kesulitan keuangan. Di sisi lain, metode *Springate*, seperti pendekatan Altman *Z-Score*, juga menggunakan pendekatan statistik serta teknik pengambilan sampel yang serupa, meskipun sampelnya memiliki perbedaan (Springate, 1978). Berbeda lagi, Metode *Zmijewski*, sebagaimana dijelaskan oleh Effendi (2018), mengadopsi pendekatan yang berbeda dengan menekankan rasio profitabilitas, rasio *leverage*, serta rasio likuiditas sebagai variabel utama terhadap analisis kebangkrutan. Sementara itu, Metode *Foster*, sebagaimana disajikan oleh Effendi (2018), mengandalkan *Univariate Models* dengan dua variabel rasio terpisah, yaitu *Transportation Expense to*

Operating Revenue Ratio (TE/OR Ratio) dan *Time Interest Earned Ratio (TIE Ratio)*. Terakhir, Metode *Grover*, menurut penelitian Effendi (2018), merupakan suatu metode yang mengalami perancangan ulang dari Metode *Altman Z-Score*, menunjukkan pendekatan yang disesuaikan dalam menganalisis potensi kebangkrutan. Pada penelitian yang dilakukan penulis memakai metode *Altman Z-Score* karena metode *Altman Z-Score* telah terbukti menjadi alat yang andal dalam memprediksi potensi kebangkrutan perusahaan sejak tahun 1968 dan keberlanjutan model ini ditegaskan dengan memberikan keyakinan terhadap kemampuannya untuk memberikan sinyal dini terkait *financial distress* selama beberapa dekade terakhir.

Rasio yang dapat digunakan untuk menilai potensi kebangkrutan sebuah perusahaan ialah *Altman Z-score*. Awalnya, rasio ini dirancang agar dapat mengidentifikasi peluang kebangkrutan dalam sebuah perusahaan manufaktur. Oleh karena itu, agar dapat menilai peluang kebangkrutan dalam perusahaan swasta serta perusahaan non-manufaktur, diperlukan formulasi khusus yang disesuaikan. (Tsvetanov, 2017).

Pendekatan *Altman* modifikasi, yang dikenal sebagai *Z''-score*, ialah adaptasi dari rumus *Z-Score* oleh *Altman et al.* (1995) untuk diterapkan dalam menilai potensi kebangkrutan pada beberapa jenis perusahaan, termasuk perusahaan pembuat obligasi, perusahaan manufaktur, serta perusahaan lainnya. Jika nilai *Z''-score* $< 1,1$, hal tersebut menandakan bahwasannya perusahaan berada dalam kondisi "*Distress*" dengan peluang besar mengalami kebangkrutan. Di sisi

lain, apabila nilai $Z''\text{-score} > 2,6$, perusahaan dianggap berada dalam kondisi aman pada risiko kebangkrutan (Khairi, 2018).

Hanafi (2019) menyatakan kondisi keuangan sebuah perusahaan mampu dievaluasi pada laporan keuangannya dengan memakai beberapa rasio keuangan. Dalam penelitian yang dijalankan, penulis memanfaatkan beberapa indikator rasio likuiditas, rasio solvabilitas, dan rasio aktivitas agar dapat mengidentifikasi dampaknya bagi *financial distress*, yang dinilai melalui $Z''\text{-score}$.

Rasio yang memberi gambaran mengenai kemampuan suatu perusahaan untuk melunasi kewajiban jangka pendek secara penuh dikenal dengan rasio likuiditas (Amanda & Tasman, 2019). Pada penelitian yang dilakukan, penulis menggunakan *current ratio* selaku representasi dari rasio likuiditas. Melalui penghitungan *current ratio*, perusahaan dapat mengetahui sejauh mana kemampuannya untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya (Darmawan, 2020). Hendriani *et al.* (2021) menyatakan bahwasannya tingkat nilai rasio likuiditas dalam sebuah perusahaan dapat memengaruhi nilai $Z\text{-score}$ perusahaan. Kenaikan nilai likuiditas, menurut mereka, berdampak pada peningkatan nilai $Z\text{-score}$, yang mencerminkan bahwasannya perusahaan berpeluang kecil atau tidak menghadapi *financial distress*. Perusahaan dengan nilai likuiditas tinggi menunjukkan kemampuan yang baik pada pemenuhan kewajiban jangka pendeknya, hingga mampu menghindari *financial distress* (Sudaryanti & Dinar, 2019). Temuan tersebut sejalan dengan penelitian Cahyani & Indah (2021), yang menyatakan bahwasannya rasio likuiditas memengaruhi kondisi *financial distress* dengan menggunakan proksi Altman $Z\text{-score}$. Di sisi lain, penelitian Sari & Diana (2020)

menunjukkan bahwasannya rasio likuiditas tak berpengaruh pada *financial distress* yang diproksikan melalui Altman *Z-score*.

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, penulis 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 *Z-score* akan semakin rendah yang berarti potensi terjadinya *financial distress* semakin tinggi (Pinastiti *et.al.*, 2023). Hasil penelitian yang disajikan oleh Pinastiti *et.al.* (2023) menunjukkan *Debt to asset ratio* berpengaruh negatif terhadap *financial distress* yang diproksikan dengan *Z-score*. Di sisi lain, penelitian yang dilaksanakan oleh Oktaviani & Lisiantara (2022) menyajikan temuan bahwa *debt to asset ratio* tidak memiliki pengaruh signifikan pada *financial distress* yang diukur menggunakan Altman *Z-score* sebagai proksi.

Rasio Aktivitas adalah indikator yang dipergunakan dalam mengevaluasi tingkatan efisiensi dalam memanfaatkan sumber daya perusahaan, ataupun rasio yang digunakan dalam mengukur kapabilitas perusahaan saat menjalankan kegiatan operasionalnya (Qur'aniah & Isynuwardhana, 2018). Penulis memilih *total asset turnover* untuk proksi perhitungan rasio aktivitas pada penelitian ini. Ketidakseimbangan antara volume penjualan dan faktor-faktor lain, seperti tingkat

persediaan, dapat menjadi pemicu kebangkrutan bagi suatu perusahaan. Ketidakseimbangan ini terutama muncul ketika tingkat persediaan yang berlebihan tidak sesuai dengan tingkat penjualan yang rendah, yang pada gilirannya dapat menimbulkan tantangan keuangan yang serius bagi perusahaan. Hal ini disebabkan oleh penurunan laba yang melebihi pengurangan biaya yang dihasilkan dari strategi penurunan harga. Oleh karena itu, perusahaan seringkali menanggapi dengan mengurangi harga penjualan, yang pada akhirnya dapat menurunkan pendapatan penjualan dan laba (Fahmiwati & Luhglatno, 2017). Rasio aktivitas mencerminkan bahwasannya ketika nilai rasio aktivitas cenderung tinggi, maka efisiensi perusahaan ketika mengoptimalkan penggunaan asetnya agar mencapai tingkat laba yang optimal juga semakin tinggi. Dengan demikian, risiko mengalami kesulitan keuangan pada perusahaan menjadi lebih rendah (Oktariyani, 2019). Kemungkinan kecil terjadinya kesulitan keuangan dapat disebabkan oleh nilai rasio aktivitas yang tinggi pada perusahaan, yang berdampak pada nilai *Z-score*. Ketika nilai aktivitas mengalami peningkatan, kecenderungan peningkatan nilai *Z-score* juga terjadi, dan sebaliknya. Oleh karena itu, dengan tingkat *Z-score* yang tinggi, potensi kesulitan keuangan cenderung menjadi rendah. Hasil penelitian yang disampaikan oleh Dharma Swara (2021) memperlihatkan bahwasannya variabel *total asset turnover* memiliki pengaruh positif pada *Financial Distress* yang diproksikan dengan *Z-score*, sementara temuan yang diungkapkan oleh penelitian Hadi (2022) menyatakan bahwasannya rasio aktivitas tak memiliki dampak yang signifikan pada *financial distress* yang diukur dengan Altman *Z-score*.

Tempat penelitian yang diambil penulis adalah perusahaan transportasi yang tercatat dalam Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2018-2022.

Tabel 1. 1
Daftar Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada Tahun 2018-2022

NO	NAMA PERUSAHAAN	KODE PERUSAHAAN
1.	PT Garuda Indonesia Tbk	GIAA
2.	PT AirAsia Indonesia Tbk	CMPP
3.	PT Blue Bird Tbk	BIRD
4.	PT Adi Sarana Armada Tbk	ASSA
5.	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk	BPTR
6.	PT Weha Transportasi Indonesia Tbk	WEHA
7.	PT Express Transindo Utama Tbk	TAXI
8.	PT Jaya Trishindo Tbk	HELI
9.	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk	LRNA
10.	PT Steady Safe Tbk	SAFE
11.	PT Transkon Jaya Tbk	TRJA

Sumber: www.idx.co.id (data diolah penulis, 2023)

Berdasarkan daftar di atas terdapat 11 perusahaan sub sektor transportasi yang tercatat pada Bursa Efek Indonesia (BEI). Alasan utama penulis memutuskan perusahaan tersebut dikarenakan perusahaan tersebut sangat dipengaruhi oleh perubahan dalam siklus ekonomi. Ketika ekonomi baik, permintaan akan layanan transportasi cenderung tinggi. Tetapi ketika ekonomi buruk, permintaan dapat turun drastis. Adapun data-data yang menunjukkan *Financial Distres*, *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Total Asset Turnover* (TATO) pada perusahaan sub sektor transportasi berdasarkan hasil sampling yang telah dilakukan penulis adalah sebagai berikut:

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

No	Kode Perusahaan	Tahun	<i>Z</i> "Score	Keterangan
1.	GIAA	2018	-1,5209067	Bangkrut
		2019	-3,399485	Bangkrut
		2020	-4,8033512	Bangkrut
		2021	-12,531282	Bangkrut
		2022	5,0315026	Tidak Bangkrut
2.	CMPP	2018	-31718,352	Bangkrut
		2019	-2,772606	Bangkrut
		2020	-10,076399	Bangkrut
		2021	-12,384271	Bangkrut
		2022	-12,018942	Bangkrut
3.	BIRD	2018	5,4053887	Tidak Bangkrut
		2019	4,4509105	Tidak Bangkrut
		2020	4,5823769	Tidak Bangkrut
		2021	5,6533756	Tidak Bangkrut
		2022	5,7136812	Tidak Bangkrut
4.	ASSA	2018	0,0131123	Bangkrut
		2019	0,0837935	Bangkrut
		2020	-0,1790246	Bangkrut
		2021	0,9380267	Bangkrut
		2022	0,6913127	Bangkrut
5.	BPTR	2018	2,0599251	Daerah Kelabu
		2019	1,9811171	Daerah Kelabu
		2020	0,1983315	Bangkrut
		2021	0,2651309	Bangkrut
		2022	0,488929	Bangkrut
6.	WEHA	2018	0,6637359	Bangkrut
		2019	1,2640457	Daerah Kelabu
		2020	-1,0801514	Bangkrut
		2021	0,219569	Bangkrut
		2022	3,4267893	Tidak Bangkrut
7.	TAXI	2018	-13,54001	Bangkrut
		2019	-19,840422	Bangkrut
		2020	-33,659388	Bangkrut
		2021	-21,736767	Bangkrut
		2022	-563,052	Bangkrut
8.	HELI	2018	1,1202196	Daerah Kelabu
		2019	4,798069	Tidak Bangkrut
		2020	1,5862935	Daerah Kelabu

		2021	1,5628568	Daerah Kelabu
		2022	-4,4235678	Bangkrut
9.	LRNA	2018	5,4589001	Tidak Bangkrut
		2019	6,2384293	Tidak Bangkrut
		2020	2,2348551	Daerah Kelabu
		2021	1,8331035	Daerah Kelabu
		2022	0,1466095	Bangkrut

Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan (data diolah penulis, 2023)

Dari Tabel 1.2 dapat dilihat bahwa hampir seluruh perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2018-2022 mengalami kebangkrutan. Hal tersebut dapat dilihat melalui hasil riset perhitungan menggunakan metode Altman Z"-score. Transportasi berperan sebagai salah satu elemen penting dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dan memperlancar interaksi sosial serta aktivitas ekonomi (Aprilia *et al.*, 2018). Seiring berkembangnya kehidupan masyarakat, sektor transportasi diharapkan dapat berkontribusi signifikan terhadap penguatan ekonomi dan potensi bisnis di Indonesia. Hal ini sejalan dengan arahan pemerintah, terutama dalam Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, yang menekankan pentingnya pengembangan sektor transportasi. Namun, sektor transportasi ialah sektor yang terdampak pandemi COVID-19. Karena kebijakan PSBB dari pemerintah, jumlah penumpang di transportasi umum dibatasi hingga 50% dari kursi yang tersedia agar mengurangi risiko penyebaran virus covid-19 dan mengurangi mobilitas masyarakat. Sebagaimana disampaikan oleh Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan, bahwa perusahaan sektor transportasi ialah sektor yang paling terdampak oleh pandemi covid-19 dengan penurunan omzet mulai dari 30 persen (Desfika, 2020). Hal ini ditunjukkan oleh peristiwa yang terjadi di industri transportasi laut, di mana PT Pelabuhan Indonesia

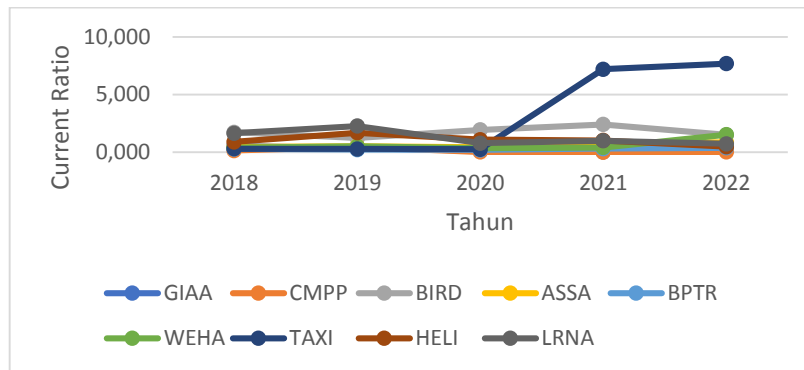
mengurangi operasinya dari 5 pelabuhan penumpang menjadi hanya 3 pelabuhan (Folger *et al.*, 2022). Hal serupa juga terjadi di industri penerbangan, dimana nilai saham PT Garuda turun selama pandemi COVID-19. Sementara, pendapatan dari transportasi darat turun 47,8% (Indiraswari & Rahmayanti, 2022).

Salah satu tantangan utama dalam manajemen bisnis transportasi adalah risiko *financial distress*, yang mencakup potensi risiko keuangan yang signifikan, termasuk risiko kebangkrutan. Beberapa faktor, seperti manajemen likuiditas, tingkat utang, dan efisiensi pemanfaatan aset, dapat berkontribusi terhadap situasi ini. Kegagalan suatu perusahaan, seperti yang dijelaskan oleh Syilviana & Rachmawati (2016) membawa dampak kerugian tidak hanya bagi perusahaan itu sendiri tetapi juga bagi berbagai pihak terkait, termasuk kreditor dan investor. Gulung tikar suatu perusahaan menjadi suatu kejadian yang tidak diinginkan.

Tabel 1.3
***Current Ratio (CR)* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2018-2022**

No	Kode Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	GIAA	0,554	0,348	0,125	0,053	0,477
2	CMPP	0,164	0,471	0,035	0,025	0,039
3	BIRD	1,743	1,246	1,940	2,418	1,519
4	ASSA	0,467	0,526	0,437	0,898	0,862
5	BPTR	0,304	0,243	0,219	0,320	0,390
6	WEHA	0,402	0,516	0,369	0,423	1,537
7	TAXI	0,311	0,291	0,275	7,198	7,684
8	HELI	0,907	1,695	1,102	1,027	0,492
9	LRNA	1,650	2,280	0,799	1,006	0,746

Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan (data diolah penulis, 2023)



Grafik 1. 1

Current Ratio (CR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2018-2022

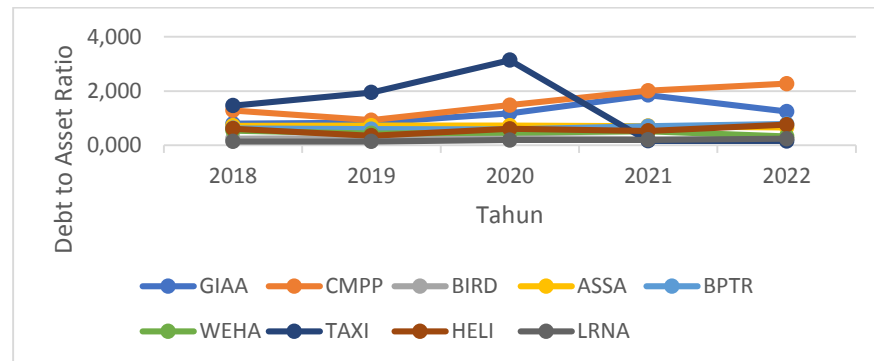
Dari Tabel 1.3 tersebut terlihat bahwasannya *Current Ratio (CR)* dalam perusahaan transportasi yang tercatat dalam Bursa Efek Indonesia (BEI) yang menjadi objek penelitian sejumlah 9 perusahaan selama periode 2018 hingga 2022 mengalami fluktuasi yang signifikan. Pada rentang waktu 2018-2019 terjadi peningkatan *Current Ratio*, sedangkan dari tahun 2019-2020 terdapat penurunan. Selanjutnya, dari tahun 2020-2021 tercatat peningkatan kembali dan dari tahun 2021-2022 terjadi peningkatan yang berkelanjutan.

Tabel 1.4

Debt to Asset Ratio (DAR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2018-2022

No	Kode Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	GIAA	0,792	0,838	1,180	1,849	1,246
2	CMPP	1,282	0,923	1,479	2,011	2,272
3	BIRD	0,243	0,272	0,278	0,220	0,224
4	ASSA	0,720	0,724	0,722	0,707	0,660
5	BPTR	0,625	0,592	0,581	0,700	0,785
6	WEHA	0,539	0,437	0,466	0,512	0,325
7	TAXI	1,461	1,947	3,139	0,164	0,160
8	HELI	0,610	0,351	0,606	0,532	0,758
9	LRNA	0,141	0,137	0,194	0,198	0,240

Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan (data diolah penulis, 2023)



Grafik 1. 2

Debt To Asset Ratio (DAR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2018-2022

Dari Tabel 1.4 tersebut dapat dilihat bahwasannya *Debt to Asset Ratio* (DAR) dalam perusahaan transportasi yang tercatat dalam Bursa Efek Indonesia (BEI) objek penelitian yang berjumlah 9 perusahaan selama periode 2018 hingga 2022 mengalami fluktuasi yang mencakup pertumbuhan serta penurunan. Dalam interval tahun 2018-2019 terjadi penurunan *Debt to Asset Ratio* sedangkan dari tahun 2019-2020 terdapat peningkatan. Selanjutnya, dari tahun 2020-2021 tercatat penurunan dan dari tahun 2021-2022 terjadi penurunan berkelanjutan.

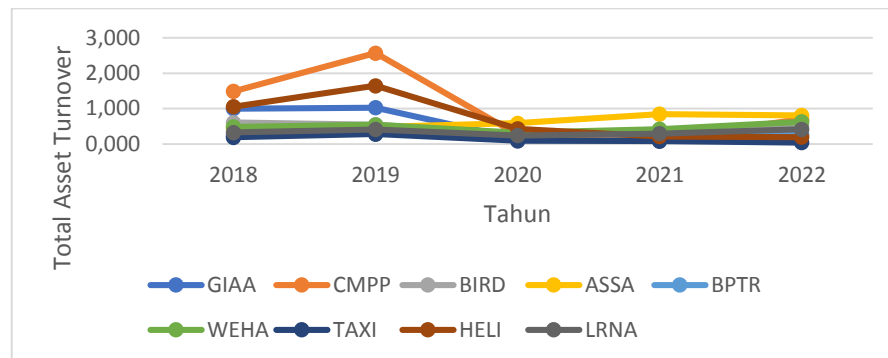
Tabel 1.5

Total Asset Turnover (TATO) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2018-2022

No	Kode Perusahaan	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	GIAA	1,000	1,026	0,138	0,186	0,337
2	CMPP	1,488	2,567	0,265	0,122	0,706
3	BIRD	0,607	0,545	0,282	0,337	0,521
4	ASSA	0,459	0,480	0,587	0,844	0,808
5	BPTR	0,241	0,303	0,303	0,260	0,268
6	WEHA	0,482	0,542	0,319	0,420	0,629

7	TAXI	0,190	0,280	0,089	0,080	0,040
8	HELI	1,056	1,646	0,428	0,210	0,196
9	LRNA	0,328	0,412	0,240	0,293	0,414
Rata-Rata		0,650	0,867	0,295	0,306	0,436

Sumber: Laporan Keuangan Perusahaan (data diolah penulis, 2023)



Grafik 1.3

Total Asset Turnover (TATO) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2018-2022

Dari Tabel 1.5 di atas terlihat bahwa *Total Asset Turnover (TATO)* dalam perusahaan transportasi yang tercatat dalam Bursa Efek Indonesia (BEI) yang menjadi fokus penelitian dengan jumlah 9 perusahaan selama periode 2018 hingga 2022 mengalami fluktuasi yang melibatkan kenaikan dan penurunan. Pada rentang waktu 2018-2019 tercatat peningkatan *Total Asset Turnover*, sementara dari tahun 2019-2020 terjadi penurunan. Selanjutnya dari tahun 2020-2021 terdapat peningkatan kembali dan dari tahun 2021-2022 *Total Asset Turnover* menunjukkan peningkatan yang berlanjut.

Melalui latar belakang masalah yang sudah dipaparkan, penulis bertujuan untuk menjalankan suatu penelitian berjudul **Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio* dan *Total Asset Turnover* terhadap *Financial Distress* pada**

Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

B. Identifikasi dan Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, penulis mendeteksi permasalahan yang perlu diidentifikasi menjadi pokok pemikiran dan juga bahasan yaitu:

1. Terdapat 9 (sembilan) perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dalam jangka waktu 5 tahun terakhir.
2. Sektor transportasi dipengaruhi oleh perubahan dalam siklus ekonomi. Jika keadaan ekonomi baik, permintaan akan layanan transportasi cenderung tinggi. Tetapi jika keadaan siklus ekonomi buruk, permintaan dapat turun drastis.
3. Kontribusi sektor transportasi dalam perekonomian Indonesia menopang perekonomian karena membantu perpindahan arus manusia dan barang ke berbagai wilayah dengan dukungan transportasi yang baik membuat kehidupan perekonomian lebih optimal karena seluruh kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi.
4. Penyebab terjadinya *financial distress* pada sektor transportasi yaitu jika terjadi suatu wabah/penyakit seperti Covid-19 sehingga pemerintah mengeluarkan kebijakan seperti Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) menjadikan aktivitas masyarakat terbatas.
5. Hasil penelitian terdahulu memperlihatkan pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Total Asset Turnover* pada *Financial Distress* berdasarkan penelitian terdahulu masih beragam.

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

1. Apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh positif terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
2. Apakah *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh negatif terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
3. Apakah *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh positif terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?
4. Apakah *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh secara simultan terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022?

C. Tujuan Penelitian

Menurut identifikasi dan rumusan masalah sebelumnya, tujuan daripada penelitian yang dilakukan dapat dijelaskan dengan:

1. Menguji pengaruh positif *Current Ratio* (CR) terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

2. Menguji pengaruh negatif *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
3. Menguji pengaruh positif *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.
4. Menguji pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Total Asset Turnover* (TATO) secara simultan terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score* pada perusahaan sub sektorr transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2018-2022.

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan hasil penelitian dapat berkontribusi dan nilai tambah bagi berbagai pihak, baik dalam konteks akademis maupun praktis dengan manfaat diantaranya:

1. Kegunaan akademik

- a. Memperkuat penelitian terdahulu yang menguji pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score*.
- b. Mengembangkan konsep dan teori dari pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Financial Distress* yang di ukur oleh *Z''-Score*.

- c. Menjadikan penelitian yang dilakukan selaku referensi bagi penelitian selanjutnya yang menguji pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap *Financial Distress* yang diukur oleh *Z"-Score*.

2. Kegunaan praktis

- a. Bagi para investor, diharapkan informasi yang diperoleh mampu memberi pemaparan mengenai perusahaan terutama dalam aspek keuangan yang menjadi pertimbangan utama sebelum mereka mengambil keputusan untuk berinvestasi.
- b. Bagi pihak emiten, diharapkan bahwa hasil dari penelitian ini dapat berperan sebagai sumbangan informasi yang berharga dalam menanggapi dan menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang terkait dengan *financial distress*.
- c. Bagi peneliti, diharapkan bahwa temuan dari penelitian ini dapat menjadi sumber pembelajaran dan dapat meningkatkan kemampuan dalam menyusun laporan penelitian yang akurat dan berbobot. Penelitian ini pula ditujukan agar dapat memenuhi syarat dalam meraih gelar Sarjana Ekonomi (SE) pada jurusan Manajemen di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri (UIN) Sunan Gunung Djati Bandung.