

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang memiliki pengaruh signifikan terhadap perekonomian negara. Banyaknya jenis jasa di sektor ini menyebabkan timbulnya persaingan antar perusahaan. Seiring berkembangnya zaman, persaingan ini juga semakin ketat dengan banyaknya perusahaan dengan sistem yang lebih maju. Selain dengan perkembangan zaman, pandemi Covid-19 yang terjadi beberapa waktu lalu juga menyebabkan persaingan pada sektor ini meningkat. Terbatasnya aktivitas seperti transportasi dan pembatasan mobilitas berdampak pada turunnya perekonomian negara (Darmastuti et al., 2021). Terjadinya pandemi ini menyebabkan Indonesia dalam keadaan siaga tinggi yang mengakibatkan banyaknya masyarakat yang kehilangan pekerjaan dikarenakan perusahaan yang hampir bangkrut. Hal ini menyebabkan pemerintah menetapkan keputusan bahwasanya semua kegiatan di luar harus ditangguhkan tanpa batas waktu (Sakinah, 2023).

Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan harus memiliki rancangan dan perencanaan yang strategis agar mendapatkan pangsa pasar yang signifikan untuk dapat meningkatkan keuntungan perusahaan. Perusahaan diharuskan untuk mengembangkan dan membuat inovasi baru dalam hal produk dan jasa yang ditawarkan. Pengembangan ini tentu saja tidak menggunakan dana yang sedikit. Pengeluaran dana yang besar dapat menyebabkan kesulitan bagi beberapa perusahaan dan apabila dana yang dimiliki tidak mencukupi dan tidak dikelola

dengan baik maka pada akhirnya akan menyebabkan suatu perusahaan mengalami *Financial Distress* (Kurniaty, Sissah, et al., 2022).

Financial Distress adalah kondisi dimana suatu perusahaan mengalami kesulitan keuangan atau likuiditas yang mungkin dapat menjadi faktor awal terjadinya kebangkrutan. *Financial Distress* juga dapat diartikan sebagai pertanda akan terjadinya kebangkrutan akibat menurunnya kondisi keuangan yang dialami suatu perusahaan (Rasmon et al., 2022). Pada tahap ini, diartikan sebagai penurunan kemampuan keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan yang dapat dilihat ketika perusahaan mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajibannya untuk membayar hutang (Platt & Platt, 2006). Dalam kata lain, hal ini yang menunjukkan bahwa kondisi keuangan perusahaan sedang mengalami penurunan yang tidak sehat, namun belum mengalami kebangkrutan.

Kondisi *Financial Distress* pada perusahaan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Adapun faktor yang sering kali terjadi diantaranya yakni tingkat hutang perusahaan yang tinggi, kinerja perusahaan yang buruk, penurunan pendapatan yang signifikan, kesulitan arus kas, dan kerugian yang dialami perusahaan dalam kegiatan operasionalnya (Rasyid, 2020). Faktor lain yang dapat mempengaruhi *Financial Distress* yaitu makro ekonomi, seperti kenaikan tingkat bunga, tingkat inflasi, hingga bencana alam (Kurniaty, Sissah, et al., 2022). Dengan begitu, perusahaan diharapkan dapat melakukan tindakan pencegahan untuk mengantisipasi kondisi yang mengarah pada kebangkrutan dan menghindari kerugian dalam nilai investasi (Dewi et al., 2019).

Terjadinya *Financial Distress* juga dapat dipengaruhi oleh perusahaan yang sulit mencari solusi dari efek globalisasi dan hal tersebut yang mengarahkan perusahaan pada kebangkrutan (Lababan, 2022). Pada dasarnya, setiap perusahaan tidak menginginkan dan mengharapkan terjadinya *Financial Distress* terlebih apabila hingga mengalami kebangkrutan. Salah satu cara untuk menghindari dan mencegah terjadinya *Financial Distress* adalah dengan cara menganalisis laporan keuangan perusahaan untuk mengetahui posisi baik atau tidaknya keadaan keuangan perusahaan tersebut (Nugraha & Nursito, 2021).

Laporan keuangan merupakan suatu informasi mengenai kondisi keuangan suatu perusahaan dan juga alat komunikasi pihak-pihak berkepentingan yang telah dibuat bersifat umum. Menurut Mulyadi (1993) dalam (Herawati, 2019) pihak-pihak yang berkepentingan dalam laporan keuangan merupakan pemakai dari luar yang terdiri dari pemegang saham, kreditur, analis keuangan, investor, dan berbagai instansi pemerintahan. Laporan keuangan juga memberikan informasi mengenai sumber daya ekonomi, kewajiban, laba-rugi perusahaan, serta pengaruh dari transaksi yang mengubah sumber daya dan kepentingan sumber daya tersebut (Husen Sobana, 2018). Para investor/pemegang saham dapat memutuskan untuk mempertahankan, menjual, atau menambah saham yang dimiliki apabila memiliki informasi mengenai aktivitas dan profitabilitas perusahaan. Oleh karena itu, analisis laporan keuangan diperlukan untuk mencegah kebangkrutan.

Analisis keuangan membutuhkan perhitungan-perhitungan rasio keuangan yang dapat mencerminkan aspek-aspek tertentu. Rasio laporan keuangan dihitung berdasarkan data yang didapat dalam laporan keuangan suatu perusahaan. Rasio itu

sendiri merupakan hasil yang diperoleh berdasarkan perbandingan antara jumlah satu dengan jumlah yang lainnya. Oleh sebab itu, rasio keuangan terbagi menjadi beberapa rasio yang dapat digunakan untuk menganalisa kinerja perusahaan.

Menurut Warsidi dalam penelitiannya yang dikutip oleh (Rasyid, 2020) mengemukakan bahwa analisis rasio keuangan merupakan sebuah metode evaluasi kinerja bisnis yang meneliti hubungan antara berbagai indikator keuangan untuk menggambarkan perubahan dalam kondisi keuangan serta pencapaian sebuah perusahaan di masa lampau. Tujuan dari analisis ini adalah untuk membantu dalam mengidentifikasi pola dan tren yang terjadi dalam sebuah perusahaan, serta untuk mengungkapkan risiko dan peluang yang berkaitan dengan perusahaan tersebut.

Dalam penelitian ini, rasio keuangan yang dianalisis adalah rasio solvabilitas dan rasio profitabilitas, yang digunakan untuk mengevaluasi kondisi *Financial Distress* pada perusahaan dalam sektor transportasi selama periode penelitian 2018-2022. Salah satu rasio solvabilitas yang dipertimbangkan dalam penelitian ini adalah *Debt to Asset Ratio* (DAR), yang mencerminkan proporsi aktiva perusahaan yang didanai oleh utang. Semakin tinggi nilai rasio ini, semakin besar pendanaan yang diperoleh dari utang, yang kemudian menunjukkan tingkat rasio dan kesulitan yang dihadapi oleh perusahaan. (Kasmir, 2018).

Rasio profitabilitas yang digunakan yaitu *Return On Asset* (ROA) dan *Return On Equity* (ROE), yang menunjukkan tingkat kesanggupan perusahaan untuk mengumpulkan laba melalui setiap aset ataupun modal yang dimilikinya. Semakin tinggi nilai *Return On Asset* (ROA) maka menunjukkan bahwa perusahaan secara efektif dan efisien dalam mengelola asetnya untuk mendapatkan keuntungan.

Sebaliknya, semakin rendah nilai *Return On Asset* (ROA) menunjukkan bahwa pengelolaan aset sebuah perusahaan kurang baik sehingga memiliki potensi mengalami kondisi *Financial Distress*. *Return On Asset* (ROA) memiliki pengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*. Penggunaan aset perusahaan yang tidak efektif dalam menghasilkan laba menyebabkan *Return On Asset* (ROA) perusahaan menurun dan kemungkinan perusahaan mengalami kebangkrutan semakin besar (Kuncoro & Agustina, 2017).

Return On Equity (ROE) merupakan rasio penggunaan modal sendiri untuk menghitung laba bersih setelah pajak. Meningkatnya nilai *Return On Equity* (ROE) menunjukkan bahwa perusahaan menghasilkan keuntungan atas ekuitas yang dimilikinya dan terhindar dari *Financial Distress*. Begitu pula sebaliknya, nilai yang rendah membuat perusahaan terindikasi *Financial Distress* karena perusahaan tidak dapat menghasilkan keuntungan, sehingga pembagian dividen pemegang saham akan lebih banyak menggunakan modal sehingga menyebabkan defisiensi modal (Hanifah, 2020).

Oleh karena itu, dapat dirumuskan bahwa semakin tinggi nilai *Debt to Asset Ratio* (DAR) maka akan semakin tinggi risiko perusahaan mengalami kesulitan. Berbanding terbalik dengan nilai *Debt to Asset Ratio* (DAR), semakin tinggi nilai *Return On Asset* (ROA) dan *Return On Equity* (ROE) maka akan semakin baik pula kinerja keuangan suatu perusahaan.

Terdapat berbagai macam metode analisis kesulitan keuangan yang di kembangkan, salah satunya dengan menggunakan Altman dengan metode *Z-Score*. Analisis *Z-Score* pertama kali dikemukakan oleh Edward I Altman pada tahun 1968

atas penelitian yang dilakukan di Amerika Serikat khusus perusahaan manufaktur yang *go public*. Tahun 1984 model kebangkrutan tersebut direvisi agar dapat digunakan untuk *private manufacturing company* dan *go public*. Selanjutnya pada tahun 1995 Altman memodifikasi kembali modelnya agar dapat diterapkan pada semua jenis perusahaan. Model ini menggunakan fungsi diskriminan yaitu *Multiple Discriminant Analysis* (MDA) (Wulandari et al., 2017).

Salah satu perusahaan yang mengalami penurunan laba bersih yakni PT. Blue Bird Tbk (BRD). Tercatat penurunan laba bersih perusahaan pada akhir tahun 2019 turun 33,75% menjadi Rp 304,44 miliar, turun dari Rp 459,56 miliar pada akhir tahun 2018. Sesuai dengan laporan keuangan yang dipublikasikan, penurunan laba BIRD disebabkan penurunan pendapatan sebesar 4,05% menjadi 4,047 triliun dari pendapatan 34,218 triliun pada periode yang sama tahun lalu. Per 31 Desember 2019, beban usaha meningkat 16,45 dibandingkan akhir tahun 2018 dari yang hanya Rp 621,3 miliar menjadi Rp 723,51 miliar. Laba usaha BIRD turun 33,37% menjadi Rp 371,94 miliar dibandingkan dengan Rp 558,24 miliar pada akhir tahun 2018. Untuk laba tahun berjalan perseroan turun sebesar 31,42% dimana perseroan membukukan laba tahun berjalan sebesar Rp 31,52 miliar pada tahun tersebut, turun dari Rp 460,27 miliar pada periode yang sama tahun 2018 (Rizki, 2023).

Berdasarkan hal tersebut, peneliti tertarik untuk menganalisis hubungan antara *Debt To Assets Ratio* (DAR), *Return On Asset* (ROA), dan *Return On Equity* (ROE) dan *Financial Distres*. Berikut merupakan tabel informasi laba operasi perusahaan dan gambaran umum mengenai *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Return On Asset* (ROA), dan *Return On Equity* (ROE) sektor transportasi periode tahun 2018-2022:

Tabel 1.1
Laba Operasi Perusahaan Transportasi dan Logistik

No	Kode Emiten	2018	2019	2020	2021	2022
1	AKSI	3,955,257,654	45,637,471,158	16,095,704,794	50,466,633,248	58,460,771,091
2	BIRD	558,249,000,000	371,949,000,000	(227,036,000,000)	(16,148,000,000)	419,912,000,000
3	BLTA	(10,145,513,674)	(23,781,135,814)	17,248,651,288	22,248,320,125	47,358,715,212
4	HAIS	28,552,376,305	42,593,299,352	33,140,241,225	42,695,405,864	125,550,830,174
5	KJEN	477,891,921	412,737,050	(1,049,839,822)	(2,160,240,859)	(1,200,788,274)
6	LRNA	(28,326,165,609)	(6,481,690,867)	(38,756,386,237)	(21,689,771,966)	(24,937,268,553)
7	MIRA	11,631,682,261	8,949,000,000	(7,359,000,000)	(5,838,000,000)	(4,140,000,000)
8	NELY	55,964,337,676	57,916,384,952	51,084,624,630	54,847,781,792	131,877,724,733
9	SAPX	(1,201,588,371)	38,246,388,572	37,716,995,375	48,972,572,115	1,142,313,234
10	TAXI	(300,962,518,000)	(262,972,709,000)	(92,163,945,000)	(25,069,303,000)	(14,516,990,000)
11	TMAS	150,330,000,000	259,602,000,000	260,898,000,000	1,131,906,000,000	1,571,845,000,000
12	TNCA	3,554,155,567	3,233,954,771	(2,556,033,849)	1,938,847,793	1,031,600,786
13	WEHA	20,750,200,125	13,368,068,312	(39,809,716,272)	(4,374,565,548)	28,905,799,317

Sumber: Data Sekunder yang diolah dari laporan keuangan tahunan masing-masing perusahaan.

Laba operasi merupakan salah satu indikator yang dapat dijadikan sebuah pertimbangan sebuah perusahaan ketika mengalami *Financial Distress* atau tidak. Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa laba operasi setiap perusahaan sektor transportasi periode 2018-2022 mengalami fluktuasi selama lima tahun terakhir. Tujuh dari tiga belas perusahaan transportasi mengalami laba operasi negatif secara beruntun sekurang-kurangnya dua tahun atau lebih. Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat kemungkinan perusahaan yang memiliki laba operasi negatif mengalami *Financial Distress*. Perusahaan yang mengalami laba operasi negatif selama dua tahun beruntun ialah PT. Blue Bird Tbk. (BIRD), PT. Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA), PT. Krida Jaringan Nusantara Tbk. (KJEN), PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA), PT. Mitra International Resources Tbk. (MIRA),

PT. Express Transindo Utama Tbk. (TAXI), dan PT. WEHA Transportasi Indonesia Tbk (WEHA).

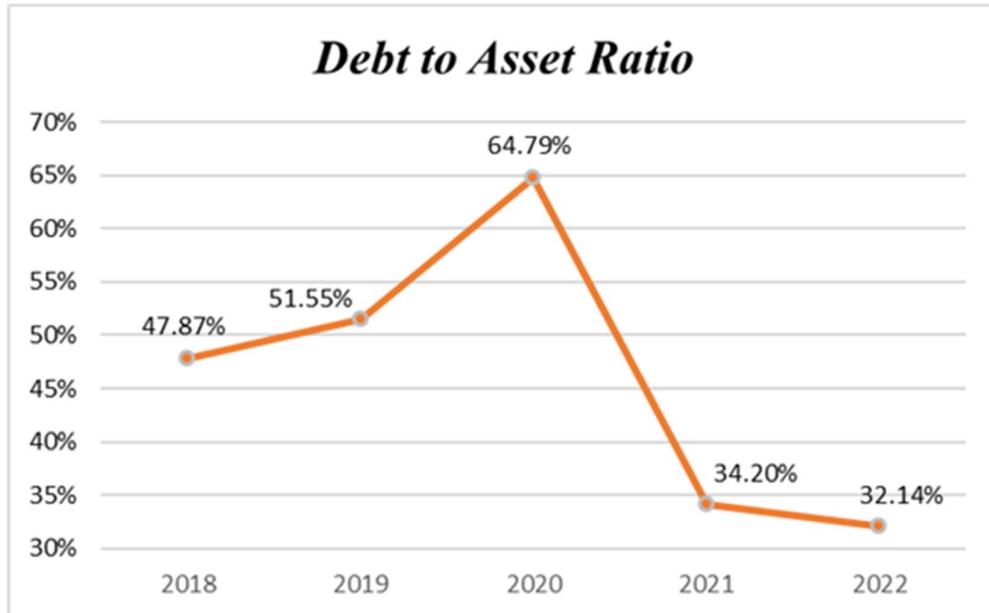
Tabel 1.2
Data Debt to Asset Ratio (DAR), Return On Asset (ROA) dan Return On Equity (ROE) Sektor Transportasi Periode 2018-2022

Nama Emiten	Tahun	Debt to Asset Ratio (DAR)		Return on Asset (ROA)		Return on Equity (ROE)		Z'Score
BIRD	2018	24.30%		6.65%		8.78%		5.5
	2019	27.16%	↑	4.11%	↓	5.65%	↓	4.56
	2020	27.82%	↑	-2.38%	↓	-3.30%	↓	4.24
	2021	21.98%	↓	0.13%	↑	0.17%	↑	5.76
	2022	22.38%	↑	5.28%	↑	6.80%	↑	5.81
LRNA	2018	14.10%		-9.57%		-11.15%		5.42
	2019	13.70%	↓	-2.27%	↑	-2.63%	↑	6.19
	2020	19.35%	↑	-15.91%	↓	-19.72%	↓	1.89
	2021	19.76%	↑	-11.06%	↑	-13.78%	↑	1.67
	2022	24.03%	↑	-9.48%	↑	-12.48%	↑	0.07
MIRA	2018	30%		0.18%		0.26%		-10.82
	2019	33%	↑	-0.92%	↓	-1.37%	↓	-11.45
	2020	32%	↓	-5.99%	↓	-8.82%	↓	-12.73
	2021	33%	↑	-4.38%	↑	-6.49%	↑	-13.75
	2022	55%	↑	-11.57%	↓	-18.15%	↓	-17.49
NELY	2018	10.74%		11.12%		12.46%		12.42
	2019	12.41%	↑	9.92%	↓	11.33%	↓	10.92
	2020	12.20%	↓	7.74%	↓	8.81%	↓	11.12
	2021	11.01%	↓	9.30%	↑	10.45%	↑	11.54
	2022	10.66%	↓	19.34%	↑	21.65%	↑	13.05
SAPX	2018	32%		-31.35%		45.93%		3.55
	2019	32%	=	25.61%	↑	37.67%	↓	7.01
	2020	34%	↑	14.18%	↓	22.58%	↓	6.63
	2021	33%	↓	17.85%	↓	26.65%	↑	7.25
	2022	32%	↓	1%	↓	1%	↓	5.6
TAXI	2018	146%		65.9%		143.20%		-10.83
	2019	195%	↑	-57.6%	↓	60.80%	↓	-21.7
	2020	314%	↑	-21.90%	↑	10.20%	↓	-36.34
	2021	16%	↓	207.18%	↑	247.95%	↑	-41.9
	2022	16%	=	-2%	↓	24.26%	↓	-0.43
TMAS	2018	62.31%		1.22%		3.25%		0.85

	2019	63.77%	↑	3.08%	↑	8.50%	↑	1.27
	2020	68.44%	↑	1.36%	↓	4.31%	↓	1.05
	2021	61.94%	↓	17.22%	↑	45.24%	↑	3.94
	2022	49.46%	↓	32.10%	↑	63.53%	↑	6.28
TNCA	2018	15%		6%		7%		11.42
	2019	17%	↑	5%	↓	5%	↓	10.59
	2020	17%	=	-7%	↓	-8%	↓	6
	2021	22%	↑	2%	↑	3%	↑	5.36
	2022	19.76%	↓	1.36%	↓	1.70%	↓	5.87
TRUK	2018	23.1%		1.4%		1.8%		4.18
	2019	26.2%	↑	1%		1.3%	↓	3.7
	2020	26.3%	↑	-10.7%		-14.6%	↓	1.93
	2021	23.5%	↓	-6.4%	↑	-8.4%	↑	2.6
	2022	23.2%	↓	-6%	↑	-7.8%	↑	2.56
WEHA	2018	54%		1%		2%		0.73
	2019	44%	↓	2%	↑	3%	↑	1.35
	2020	50.79%	↑	-14.01%	↓	-28.48%	↓	-0.99
	2021	51.23%	↑	-4.33%	↑	-8.87%	↑	-0.18
	2022	32.54%	↓	6.84%	↑	10.13%	↑	3.04

Sumber: Data diolah oleh peneliti

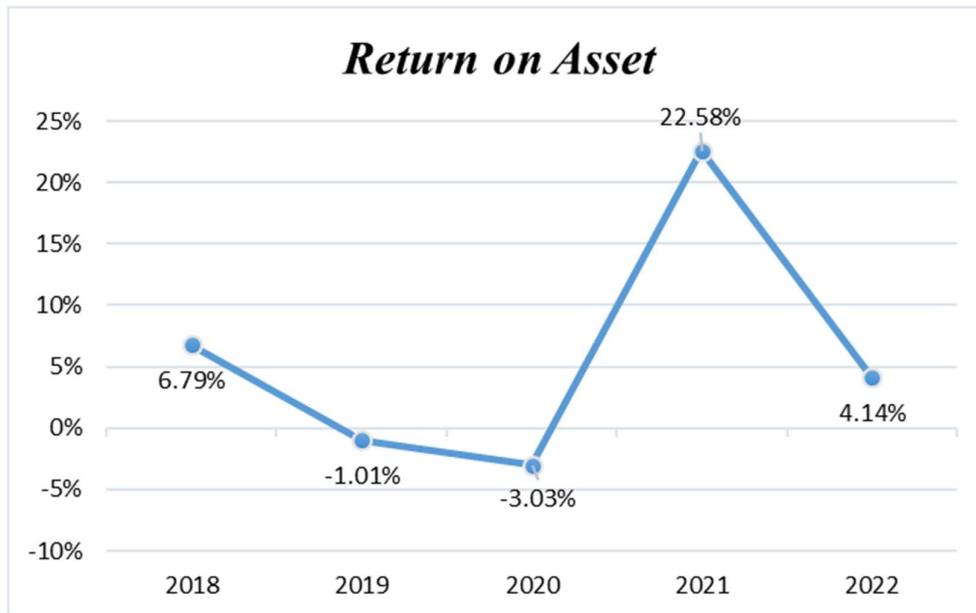
Mengacu pada tabel 1.2 di atas, dapat dilihat bahwa rata-rata perusahaan pada hu7sektor transportasi memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Return On Assets* (ROA), dan *Return On Equity* (ROE) yang fluktuatif. Untuk melihat pertumbuhan *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Return On Assets* (ROA), dan *Return On Equity* (ROE), peneliti menyajikan dalam bentuk grafik sebagai berikut:



Gambar 1.1
Rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Tahun 2018-2022
 (Sumber: Olahan data, 2023)

Grafik di atas menunjukkan variabel independen pertama yakni *Debt to Asset Ratio* (DAR). Pada tahun 2018 rata-rata *Debt to Asset Ratio* perusahaan sektor transportasi bernilai 47,87% dan mengalami kenaikan pada dua tahun selanjutnya yakni 2019 dan 2020 yang bernilai 51,55% dan 64,79% . Pada tahun 2021 nilai *Debt to Asset Ratio* mengalami penurunan yang signifikan menjadi 34,20%. Terakhir pada tahun 2022 mengalami penurunan yakni menjadi sebesar 32,14%.

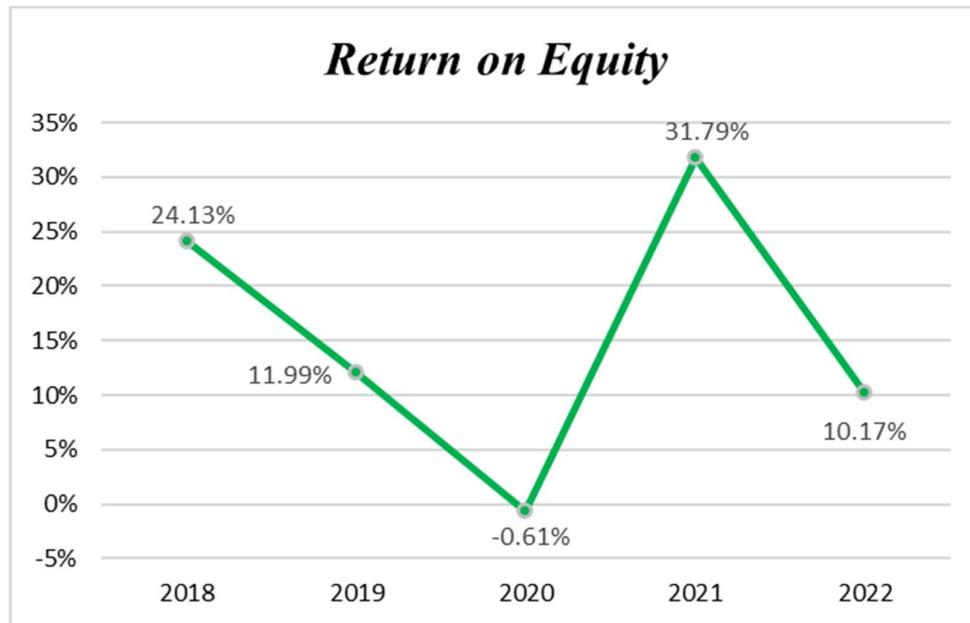
Kenaikan dan penurunan *Return On Asset* (ROA) di atas ditunjukkan dalam grafik di bawah ini:



Gambar 1.2
Rata-rata *Return On Asset* (ROA) pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Tahun 2018-2022
 (Sumber: Olahan data, 2023)

Grafik di atas menunjukkan variabel independen kedua yakni *Return On Asset* (ROA). Pada tahun 2019 *Return On Asset* (ROA) mengalami penurunan dibanding tahun sebelumnya yakni di tahun 2018 sebesar 7,8%. Tahun 2020 nilai *Return On Asset* (ROA) juga mengalami penurunan sebesar 2,02% yakni dari -1,01% menjadi -3,03%. Sementara pada tahun 2021 *Return On Asset* (ROA) pada tahun 2021 mengalami kenaikan dibandingkan tahun sebelumnya sebesar 25,61% menjadi 22,58%. Pada tahun selanjutnya yakni 2022 *Return On Asset* (ROA) mengalami penurunan kembali menjadi 4,14%.

Kenaikan dan penurunan *Return On Equity* (ROE) di atas ditunjukkan dalam grafik di bawah ini:



Gambar 1.3
Rata-rata *Return On Equity* (ROE) pada Perusahaan Sektor Transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Tahun 2018-2022
 (Sumber: Olahan data, 2023)

Grafik di atas menunjukkan variabel independen ketiga yakni *Return On Equity* (ROE). Pada tahun 2018 rata-rata *Return On Equity* (ROE) sebesar 24,13% yang kemudian mengalami penurunan pada tahun berikutnya. Pada tahun 2019 *Return On Equity* (ROE) mengalami penurunan sebesar 12,14% menjadi 11,99%. Pada tahun 2020 *Return On Equity* (ROE) juga mengalami penurunan yakni sebesar 12,6% menjadi senilai -0,61%.

Pada tahun 2021 *Return On Equity* (ROE) mengalami peningkatan yang signifikan sebesar 31,18% menjadi 31,79%. Kemudian pada tahun selanjutnya yakni pada tahun 2022 *Return On Equity* (ROE) kembali mengalami penurunan. Pada tahun ini *Return On Equity* (ROE) mengalami penurunan sebesar 21,62% menjadi 10,17%.

Terjadinya pandemi Covid-19 yang terjadi pada akhir 2019 hingga akhir 2022 memperburuk kondisi transportasi. Transportasi nasional sebagai salah satu pusat perekonomian merupakan salah satu sektor yang paling terpengaruhi oleh situasi pandemi ini. Melambatnya pertumbuhan transportasi ini juga berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi yang dimana akan berdampak pada hampir semua sektor industri. Omset perusahaan transportasi menurun lebih dari separuh omset pada tahun-tahun sebelumnya (Mediatama, 2019). Dari fenomena pandemi Covid-19 tersebut perusahaan yang terdampak berpotensi mengalami *Financial Distress* yang dapat mengakibatkan kebangkrutan. Oleh sebab itu dari kondisi ekonomi seperti di atas, perlu adanya metode yang akurat untuk memprediksi terjadinya kebangkrutan.

Beberapa penelitian sebelumnya, seperti yang dilakukan oleh Afinda Rohmadini, (2018), meneliti pengaruh profitabilitas (*Return On Asset* dan *Return On Equity*), likuiditas (*Current Ratio*) dan *Leverage (Debt Ratio)* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan *food & beverage* yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2016. Hasilnya menunjukkan bahwa rasio profitabilitas (*Return On Asset* dan *Return On Equity*) dan likuiditas (*current ratio*) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*, sedangkan rasio *Leverage (debt ratio)* berpengaruh secara signifikan terhadap *Financial Distress*.

Sementara itu, penelitian yang dilakukan oleh Yulvina Dwi Kurniaty, Efni Anita, dan Sissah (2022) mengenai prediksi *financial distress* melalui analisis kinerja keuangan perusahaan yang digambarkan dari rasio keuangan profitabilitas (*return on asset*), likuiditas (*current ratio*), dan *leverage (debt to equity ratio)* pada perusahaan *food & beverage* yang terdaftar di *Jakarta Islamic Index (JII)* periode

2016-2020 menunjukkan bahwa rasio profitabilitas (*return on asset*), likuiditas (*current ratio*), dan *leverage (debt to equity ratio)* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Berdasarkan fenomena dan jika dilihat berdasarkan latar belakang tersebut, beberapa perusahaan transportasi berpotensi mengalami *financial distress*, lalu dalam mengetahui potensi kebangkrutan tersebut dapat menggunakan beberapa metode yang menghasilkan tingkat akurasi yang bermacam-macam. Oleh sebab itu, peneliti tergerak dalam membuat penelitian dengan menggabungkan beberapa rasio keuangan dalam menganalisis *Financial Distress* yang berbeda dengan judul: ” **Pengaruh *Debt To Assets Ratio (DAR)* *Return On Asset (ROA)* Dan *Return On Equity (ROE)* Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Indeks Saham Syariah (ISSI) Periode 2018-2022”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti merumuskan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Seberapa besar pengaruh *Debt to Asset Ratio (DAR)* secara parsial terhadap *Financial Distress (FD)* pada sektor transportasi periode 2018-2022?
2. Seberapa besar pengaruh *Return On Asset (ROA)* secara parsial terhadap *Financial Distress (FD)* pada sektor transportasi periode 2018-2022?
3. Seberapa besar pengaruh *Return On Equity (ROE)* secara parsial terhadap *Financial Distress (FD)* pada sektor transportasi periode 2018-2022?

4. Seberapa pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Return On Asset* (ROA), *Return On Equity* (ROE) secara simultan terhadap *Financial Distress* (FD) pada sektor transportasi periode 2018-2022?

C. Tujuan Penelitian

Mengacu pada pokok permasalahan yang dirumuskan di atas, maka tujuan penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR) secara parsial terhadap *Financial Distress* (FD) pada sektor transportasi periode 2018-2022;
2. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Return On Asset* (ROA) secara parsial terhadap *Financial Distress* (FD) pada sektor transportasi periode 2018-2022;
3. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Return On Equity* (ROE) secara parsial terhadap *Financial Distress* (FD) pada sektor transportasi periode 2018-2022;
4. Untuk mengetahui besarnya pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Return On Asset* (ROA), *Return On Equity* (ROE) secara simultan terhadap *Financial Distress* (FD) pada sektor transportasi periode 2018-2022.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dibuatnya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat membantu dan dijadikan acuan dalam pengembangan bidang keilmuan manajemen khususnya manajemen keuangan.
- b. Peneliti seperti lembaga pendidikan atau yang lainnya diharapkan dapat memanfaatkan hasil penelitian ini sebagai bahan kajian mengenai metode *Financial Distress* sehingga dapat lebih memahami berbagai permasalahan dalam pengelolaan keuangan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Peneliti

Untuk menambah pengetahuan dan wawasan serta dapat menerapkan pengalaman dan ilmu yang diperoleh selama perkuliahan khususnya mengenai Pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Return On Asset* (ROA), dan *Return On Equity* (ROE) terhadap *Financial Distress* (FD).

b. Bagi Perusahaan

Bagi perusahaan yang diteliti, penelitian ini diharapkan menjadi salah satu sumber informasi mengenai *financial distrees* melalui rasio keuangan sehingga dapat membantu pihak manajemen dalam pengambilan keputusan.

c. Bagi Calon Investor

Memberikan bagaimana perkembangan kinerja keuangan perusahaan, sehingga bisa membantu investor untuk mengambil keputusan dalam berinvestasi.