

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Di era globalisasi ini transportasi dapat dikatakan sebagai kebutuhan pokok masyarakat Indonesia, hampir setiap keluarga pasti memiliki salah satu jenis transportasi, hal tersebut tentunya menjadi salah satu penyebab kemacetan di Indonesia yang semakin merajalela. Sejalan dengan itu teknologi berkembang dengan sangat pesat, tidak terkecuali dalam aspek transportasi. Belakangan ini Indonesia sedang ramai-ramainya membahas kemunculan transportasi berbasis aplikasi (*online*).

Maraknya transportasi berbasis aplikasi berdampak buruk bagi perusahaan taksi konvensional seperti PT Express Transindo Tbk. Karena penumpang taksi konvensional beralih pada taksi berbasis aplikasi karena dianggap lebih praktis dan murah. Dalam surat Kepada Bursa Efek Indonesia (BEI), PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) mengumumkan rencana penjualan aset berupa tanah dan rumah toko (Ruko) yang dimiliki perusahaan. Perusahaan taksi ini juga berencana melakukan pemutusan hubungan kerja (PHK). Bahkan, saat ini PHK sudah dilakukan terhadap 250 karyawannya dan berpotensi terus bertambah.

Diketahui Express mencatat rugi bersih sebesar Rp 133,113 miliar. Merujuk laporan keuangan pada keterbukaan informasi tersebut, rugi bersih yang ditanggung perusahaan meningkat dibanding periode yang sama tahun 2016 yang hanya sebesar Rp 42,898 miliar. Rugi tersebut juga lebih besar

daripada periode kuartal pertama atau 3 bulan pertama tahun 2017 yang tercatat sebesar Rp 58,534 miliar. Besarnya perolehan rugi yang disandang perseroan sejalan dengan besarnya rugi operasional yang mencapai Rp 105,835 miliar. Penyebabnya, adalah penurunan pendapatan yang cukup signifikan dari bisnis taksi yang dilakoni perusahaan. Pada Juni 2017, Express hanya berhasil membukukan pendapatan Rp 158,73 miliar. Padahal, di periode yang sama tahun 2016, perusahaan berhasil mencetak pendapatan sebesar Rp 374,06 miliar. Dalam penjelasannya, perusahaan menyampaikan bahwa rendahnya pendapatan disebabkan oleh rendahnya tingkat utilitas atau tingkat perolehan penumpang.

Tercatat, dari 9.700 armada taksi yang dimiliki, tingkat perolehan penumpang taksi express turun dari 50-55% menjadi hanya 45%. Menurut manajemen "Tingkat utilitas armada taksi mengalami penurunan karena adanya peralihan ke jasa transportasi berbasis aplikasi," (detik*Finance*)

Selain fenomena tersebut, sektor transportasi yang biasanya mengalami kenaikan saham pada saat lebaran karena maraknya warga kota yang mudik kekampung halaman. Tetapi ternyata kenyataannya tidak seperti demikian, mengintip data perdagangan Bursa Efek Indonesia (BEI), saham PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA), pada perdagang terakhir sebelum libur Lebaran saham ini hanya menguat 4 poin atau 1,16% ke Rp 348 per saham. GIAA juga cenderung melemah jika melihat pada posisi di awal Juni 2017 di level Rp 358. Begitu pula dengan saham PT Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA). Saham dari emiten yang bergerak di sektor transportasi darat ini

diakhir perdagangan sebelum liburan justru melemah 6 poin atau 4,41% ke level Rp 130. Lalu saham PT Transportasi Indonesia Tbk (WEHA) juga melemah cukup dalam 4,33% ke level Rp 199. Meskipun saham dari emiten pemilik moda transportasi *White Horse* ini cenderung menguat sepanjang bulan lalu. (detik *Finance*)

Penurunan laba bersih dan adanya pemutusan hubungan kerja (PHK) merupakan salah satu indikasi perusahaan mengalami keadaan *financial distress*. Platt dan Platt mendefinisikan *financial distress* sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan atau likuiditasi. *Financial distress* dimulai dari ketidakmampuan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas, dan juga termasuk kewajiban dalam kategori solvabilitas. Permasalahan terjadinya *insolvency* bisa timbul karena faktor berawal dari kesulitan likuiditas.

Setiap perusahaan pasti tidak ingin mengalami kondisi *financial distress* maka sangat perlu dilakukan penelitian tentang apa yang mempengaruhi terjadinya kondisi *financial distress*. Hal tersebut perlu diperhatikan untuk mengetahui dan memprediksi keadaan perusahaan sejak dini. Apabila perusahaan mengalami kondisi *financial distress* maka perusahaan dapat melakukan tindakan-tindakan untuk memperbaiki situasi tersebut sehingga perusahaan dapat mengantisipasi kondisi yang lebih sulit seperti kebangkrutan. Kondisi *financial distress* dapat dilihat dan diukur menggunakan laporan keuangan.

Untuk mengetahui sumber informasi data keuangan, kinerja keuangan, kondisi keuangan, perusahaan menerbitkan laporan keuangan. Menurut Fahmi (2013) Laporan Keuangan merupakan suatu informasi yang menggambarkan kondisi keuangan suatu perusahaan, dan lebih jauh informasi tersebut dapat dijadikan sebagai gambaran kinerja keuangan perusahaan tersebut. Data keuangan harus dikonversi menjadi informasi untuk mempermudah dalam pengambilan keputusan, maka dilakukan analisis laporan keuangan.

Analisis laporan keuangan adalah seni untuk mengubah data dari laporan keuangan ke informasi yang berguna bagi pengambilan keputusan (James & John 2013). Analisis laporan keuangan dapat dilakukan dengan analisis rasio keuangan.

Analisis rasio keuangan adalah kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka yang lainnya (Kasmir, 2016). Rasio keuangan dapat memberikan informasi yang penting bagi manajer dan pemilik perusahaan untuk acuan dalam mengambil tindakan. Dengan melakukan analisis rasio keuangan perusahaan akan dapat mendeteksi masalah-masalah yang ada dan dapat mengambil tindakan-tindakan untuk memperbaikinya sehingga dapat terhindar dari potensi kebangkrutan.

Rasio yang sering digunakan untuk memprediksikan kondisi *financial distress* adalah rasio likuiditas, yaitu rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Semakin likuid

rasio likuiditas maka semakin kecil risiko gagal bayar dan potensi perusahaan mengalami *financial distress*. Disini peneliti menggunakan *current ratio* untuk mengukur tingkat likuiditas perusahaan. *Current ratio* adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.

Selanjutnya rasio solvabilitas yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. Dalam arti luas rasio solvabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan untuk membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dibubarkan (dilikuidasi). Disini peneliti menggunakan rasio *debt to assets ratio*, yaitu rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Semakin tinggi rasio ini maka artinya pendanaan dengan utang semakin banyak sehingga semakin tinggi kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*.

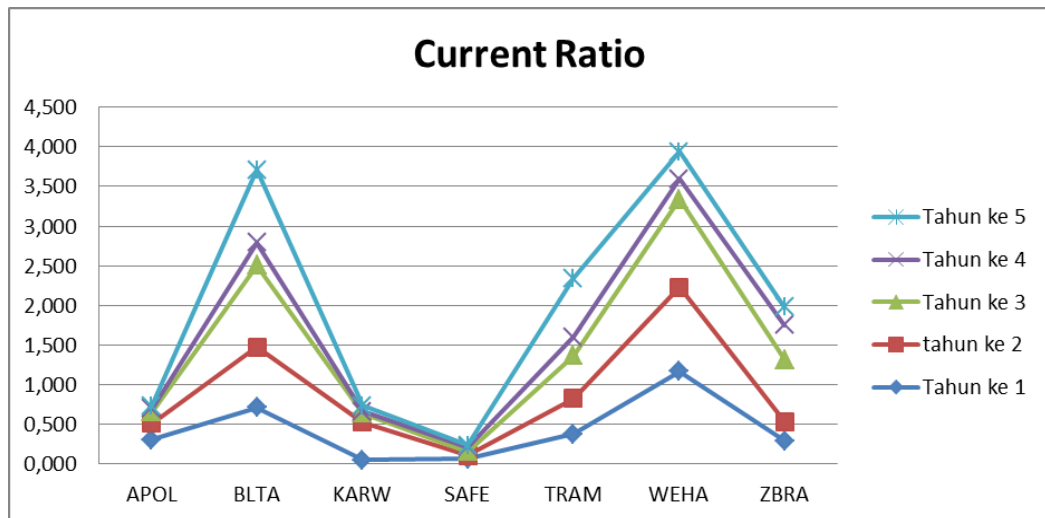
Berikut ini adalah tabel kondisi *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Assets Ratio* (DAR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun:

**Tabel 1. 1 Kondisi *Current Ratio* (CR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan Mengalami *Financial Distress* Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun**

No.	Nama Perusahaan	KODE	CURRENT RATIO					TAHUN
1.	PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.	APOL	0,302	0,210	0,145	0,041	0,035	2012-2016
2.	PT. Berlian Laju Tanker Tbk.	BLTA	0,714	0,759	1,032	0,283	0,920	2008-2012
3.	PT. ICTSI Jasa Prima Tbk.	KARW	0,046	0,483	0,108	0,027	0,067	2010-2014
4.	PT. Steady Safe Tbk.	SAFE	0,062	0,045	0,047	0,058	0,019	2008-2012
5.	PT. Trada Maritime Tbk.	TRAM	0,378	0,450	0,538	0,233	0,745	2012-2016
6.	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.	WEHA	1,164	1,061	1,115	0,256	0,337	2012-2016
7.	PT. Zebra Nusantara Tbk.	ZBRA	0,291	0,240	0,788	0,433	0,223	2012-2016
RATA-RATA			0,423	0,464	0,539	0,190	0,335	
MAX			1,164	1,061	1,115	0,433	0,920	
MIN			0,046	0,045	0,047	0,027	0,019	

Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), Data yang diolah 2018

Berdasarkan data pada tabel 1.1, maka diperoleh data CR yang diperoleh dari 7 perusahaan yang menjadi sampel dalam penelitian perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress*. Untuk nilai CR nya dari tahun ke tahun mengalami penurunan adalah perusahaan terdiri dari perusahaan PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk sedangkan enam perusahaan lainnya mengalami fluktuasi yang terdiri dari perusahaan PT. Berlian Laju Tanker Tbk, PT. ICTSI Jasa Prima Tbk, PT. Steady Safe Tbk, PT. Trada Maritime Tbk, PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk, dan PT. Zebra Nusantara Tbk. Tingkat CR paling tinggi diperoleh PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk, pada tahun 2012 yaitu sebesar 1,164 kali. Sedangkan untuk nilai CR paling kecil diperoleh oleh PT. PT. Steady Safe Tbk pada tahun 2012 yaitu sebesar 0.019 kali.



Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), Data yang diolah 2018

**Gambar 1.1 Kondisi *Current Ratio* (CR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan Mengalami Kondisi *Financial Distress* Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun**

Berdasarkan gambar 1.1 di atas diperoleh gambaran bahwa terjadi fluktuasi nilai CR yang diperoleh oleh perusahaan-perusahaan transportasi selama kurun waktu 2008-2016. Terlihat bahwa dari tahun ke tahun adanya peningkatan dan penurunan nilai CR yang diperoleh oleh perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa dari tahun ke tahun kebanyakan terjadi penurunan kinerja perusahaan khususnya dilihat dari kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Kondisi ini sejalan dengan menurunnya usaha bidang transportasi dari tahun ke tahun selama periode penelitian.

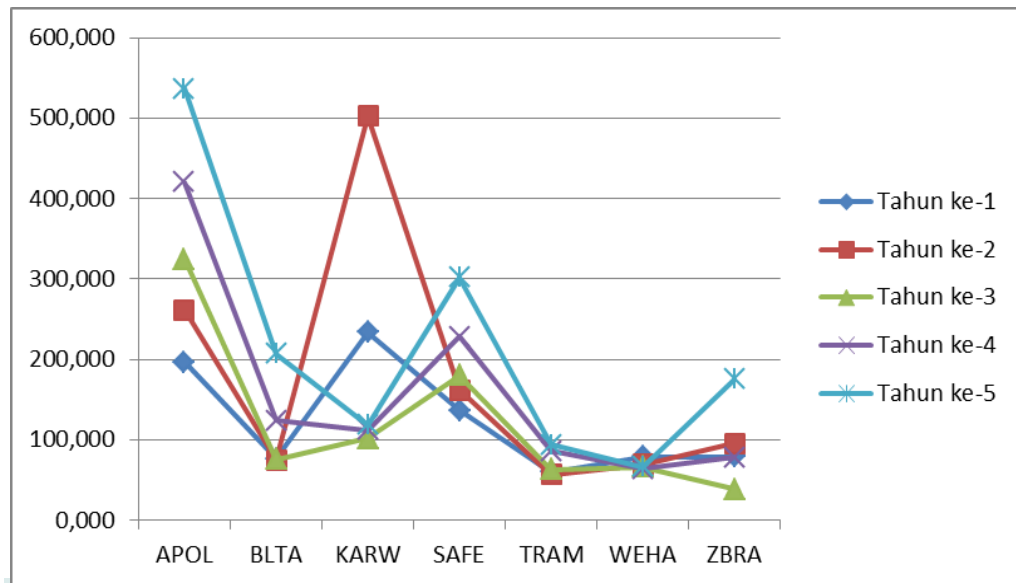
**Tabel 1. 2 Kondisi *Debts To Assets Ratio* (DAR) pada Perusahaan  
Tranportasi yang Terdaftar di BEI dan Mengalami Kondisi *Financial  
Distress* (dalam persen) Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun**

No.	Nama Perusahaan	KODE	DEBT TO ASSETS RATIO					TAHUN
1.	PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.	APOL	196,851	261,180	324,512	420,368	536,532	2012-2016
2.	PT. Berlian Laju Tanker Tbk.	BLTA	76,388	75,248	75,871	124,398	207,101	2008-2012
3.	PT. ICTSI Jasa Prima Tbk.	KARW	234,152	502,522	102,288	112,518	118,350	2010-2014
4.	PT. Steady Safe Tbk.	SAFE	136,394	161,604	179,805	228,145	301,807	2008-2012
5.	PT. Trada Maritime Tbk.	TRAM	59,765	56,470	63,192	85,935	94,366	2012-2016
6.	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.	WEHA	78,974	69,519	66,047	64,165	66,227	2012-2016
7.	PT. Zebra Nusantara Tbk.	ZBRA	79,179	95,272	38,322	78,593	175,554	2012-2016
RATA-RATA			123,100	174,545	121,434	159,160	214,277	
MAX			234,152	502,522	324,512	420,368	536,532	
MIN			59,765	56,470	38,322	64,165	66,227	

Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data yang diolah kembali 2018

Berdasarkan data pada tabel 1.2, maka diperoleh data DAR yang diperoleh dari 10 perusahaan yang menjadi sampel dalam penelitian perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress*. Dari tujuh perusahaan diatas keseluruhan untuk rasio DAR dari tahun ke tahun mengalami fluktuasi. Tingkat DAR paling tinggi diperoleh PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, pada tahun 2016 yaitu sebesar 536.532%. Sedangkan untuk nilai DAR paling kecil diperoleh oleh PT. Zebra Nusantara Tbk. pada tahun 2015 yaitu sebesar 38.322%.





Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), Data yang diolah 2018

**Gambar 1. 2 Kondisi Debt To Assets Ratio (DAR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan Mengalami Kondisi *Financial Distress* (dalam persen)**

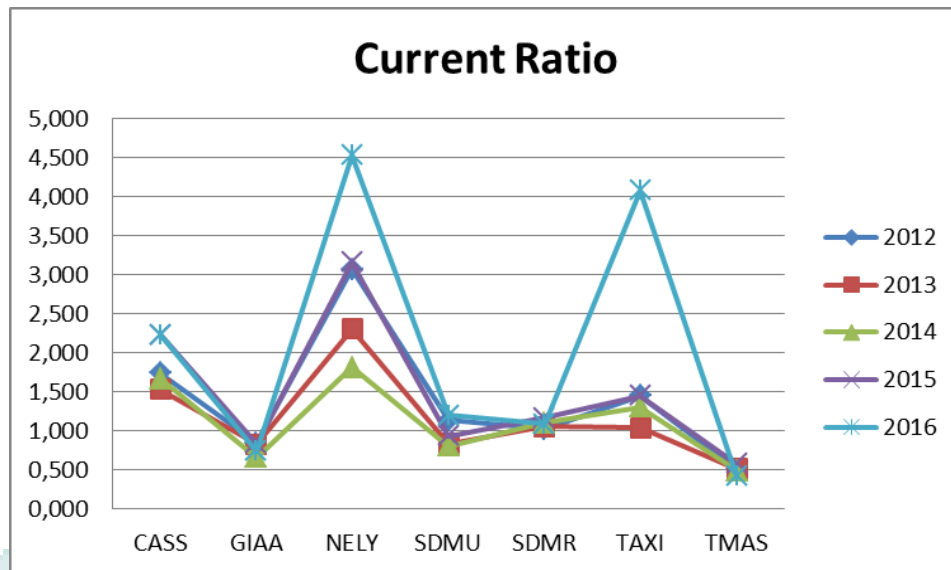
Berdasarkan gambar 1.2 di atas diperoleh gambaran bahwa terjadi fluktuasi nilai DAR yang diperoleh oleh perusahaan-perusahaan transportasi selama kurun waktu 2008-2016. Terlihat bahwa dari tahun ke tahun adanya peningkatan dan penurunan nilai DAR yang diperoleh oleh perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa sejak 2008 sampai dengan 2016 kebanyakan terjadi penurunan kinerja perusahaan khususnya dilihat dari kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya baik jangka pendek maupun jangka panjang. Kondisi ini sejalan dengan menurunnya usaha bidang transportasi dari tahun ke tahun selama periode penelitian. Tetapi terdapat beberapa perusahaan yang malah menunjukkan kondisi DAR yang masih dianggap masih dalam keadaan baik dari tahun ketahun yaitu PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk.

**Tabel 1. 3 Kondisi *Current Ratio* (CR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan Tidak Mengalami *Financial Distress* Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun**

No.	Nama Emiten	KODE	2012	2013	2014	2015	2016
1	PT. Cardig Aero Services Tbk.	CASS	1,739	1,531	1,670	2,235	2,231
2	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	GIAA	0,844	0,833	0,665	0,843	0,745
3	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	NELY	3,070	2,307	1,817	3,164	4,533
4	PT. Sidomulyo Selaras Tbk.	SDMU	1,135	0,841	0,811	0,936	1,202
5	PT. Samudera Indonesia Tbk.	SDMR	1,027	1,054	1,106	1,167	1,086
6	PT. Express Trasindo Utama Tbk.	TAXI	1,455	1,038	1,311	1,452	4,077
7	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	TMAS	0,508	0,518	0,495	0,585	0,423
	<b>RATA-RATA</b>		1,397	1,160	1,125	1,483	2,042
	<b>MAX</b>		3,070	2,307	1,817	3,164	4,533
	<b>MIN</b>		0,508	0,518	0,495	0,585	0,423

Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data yang diolah 2018

Berdasarkan data pada tabel 1.3, maka diperoleh data CR yang diperoleh dari 7 perusahaan yang menjadi sampel dalam penelitian perusahaan yang tidak mengalami kondisi *financial distress*. Untuk nilai CR nya dari tahun ke tahun mengalami fluktuasi yang terdiri dari perusahaan PT. Cardig Aero Services Tbk, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, PT. Samudera Indonesia Tbk, PT. Express Trasindo Utama Tbk, dan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk. Tingkat CR paling tinggi diperoleh PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. pada tahun 2016 yaitu sebesar 4,533 kali. Sedangkan untuk nilai CR paling kecil diperoleh oleh PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk pada tahun 2016 yaitu sebesar 0,423 kali.



Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), Data yang diolah 2018

**Gambar 1. 3 Kondisi *Current Ratio* (CR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan Tidak Mengalami Kondisi *Financial Distress* Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun**

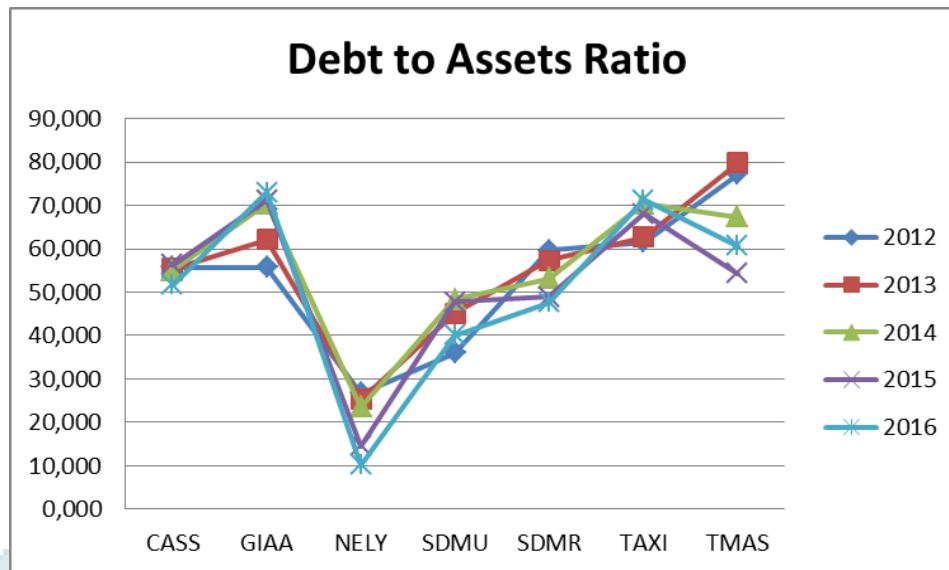
Berdasarkan gambar 1.3 di atas diperoleh gambaran bahwa terjadi fluktuasi nilai CR yang diperoleh oleh perusahaan-perusahaan transportasi yang diindikasikan tidak mengalami kondisi *financial distress* selama kurun waktu 2012-2016. Terlihat bahwa dari tahun ke tahun adanya peningkatan dan penurunan nilai CR yang diperoleh oleh perusahaan. Tetapi terdapat beberapa perusahaan yang dinilai kurang mampu dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya karena rasio CR nya rendah seperti perusahaan PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk yang mempunyai angka CR kurang dari satu, yang dapat dikatakan bahwa perusahaan dinilai kurang mampu dalam memenuhi kewajiban lancarnya dengan aktiva lancar yang dimiliki.

**Tabel 1. 4 Kondisi *Debts To Assets Ratio* (DAR) pada Perusahaan  
Tranportasi yang Terdaftar di BEI dan Tidak Mengalami Kondisi *Financial  
Distress* (dalam persen) Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun**

No.	Nama Emiten	KODE	2012	2013	2014	2015	2016
1	PT. Cardig Aero Services Tbk.	CASS	55,805	55,406	54,994	56,357	51,742
2	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	GIAA	55,720	62,179	70,436	71,277	72,980
3	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	NELY	26,682	25,307	23,456	14,468	10,139
4	PT. Sidomulyo Selaras Tbk.	SDMU	36,028	45,151	48,277	47,785	40,128
5	PT. Samudera Indonesia Tbk.	SDMR	59,677	57,344	53,115	48,940	47,587
6	PT. Express Trasindo Utama Tbk.	TAXI	61,475	62,698	70,361	68,064	71,191
7	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	TMAS	77,253	79,871	67,306	54,285	60,617
	<b>RATA-RATA</b>		53,234	55,422	55,421	51,597	50,626
	<b>MAX</b>		77,253	79,871	70,436	71,277	72,980
	<b>MIN</b>		26,682	25,307	23,456	14,468	10,139

Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), data yang diolah 2018

Berdasarkan data pada tabel 1.4, maka diperoleh data DAR yang diperoleh dari 7 perusahaan yang menjadi sampel dalam penelitian perusahaan yang diindikasikan tidak mengalami kondisi *financial distress*. Dari enam perusahaan di atas keseluruhan untuk rasio DAR dari tahun ke tahun ada yang selalu mengalami peningkatan yaitu PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, dan ada pula yang dari tahun ke tahun mengalami penurunan yaitu PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk. Sedangkan lima perusahaan lainnya mengalami fluktuasi. Tingkat DAR paling tinggi diperoleh PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk, pada tahun 2016 yaitu sebesar 79,871 Sedangkan untuk nilai DAR paling kecil diperoleh oleh PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk pada tahun 2016 yaitu sebesar 10.139%.



Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id), Data yang diolah 2018

**Gambar 1. 4 Kondisi Debt To Assets Ratio (DAR) pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan Tidak Mengalami Kondisi *Financial Distress* (dalam persen) Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun**

Berdasarkan gambar 1.4 di atas diperoleh gambaran bahwa terjadi fluktuasi nilai DAR yang diperoleh oleh perusahaan-perusahaan transportasi yang tidak mengalami kondisi *financial distress* selama kurun waktu 2012-2016. Terlihat bahwa dari tahun ke tahun adanya peningkatan dan penurunan nilai DAR yang diperoleh oleh perusahaan. Pada perusahaan yang diindikasikan tidak mengalami kondisi *financial distress* tetapi terdapat beberapa perusahaan yang malah menunjukkan kondisi DAR yang masih dianggap dalam keadaan kurang baik dari tahun ke tahun yaitu PT. Cardig Aero Services Tbk, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT. Express Trasindo Utama Tbk dan PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk yang memiliki nilai rasio DAR lebih dari 50% yang dalam teori artinya asset yang dimiliki oleh perusahaan lebih dari 50% dibayai oleh hutang.

Kondisi yang tidak konsisten dengan teori ini terlihat pada tabel 1.3, dan tabel 1.4 dimana dalam teori perusahaan yang mempunyai *Earning Per Share (EPS)* negatif (Elioumi dan Gueyle, 2001) dapat dinyatakan mengalami *financial distress*, dan perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* dimulai dari ketidakmampuan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas, dan juga termasuk kewajiban dalam kategori solvabilitas.

Sedangkan pada kelompok perusahaan yang diindikasikan tidak mengalami kondisi *financial distress* terdapat beberapa perusahaan yang memiliki *current ratio* dibawah 2 dimana dalam praktiknya sering kali dipakai bahwa rasio lancar dengan standar 2 : 1 yang dianggap sudah cukup baik atau memuaskan bagi suatu perusahaan yaitu PT. Cardig Aero Services Tbk, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT. Sidomulyo Selaras Tbk, PT. Samudera Indonesia Tbk, dan PT. Express Trasindo Utama Tbk yang dapat diartikan perusahaan kurang mampu untuk melunasi hutang jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancar yang dimilikinya.

Sedangkan pada tabel 1.4 kondisi DAR yang masih dianggap masih dalam keadaan kurang baik dari tahun ketahun yaitu PT. Cardig Aero Services Tbk, PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk, dan PT. Express Trasindo Utama Tbk yang memiliki nilai rasio DAR lebih dari 50% yang dalam teori artinya asset yang dimiliki oleh perusahaan lebih dari 50% dibayai oleh hutang.

Kondisi yang terjadi inilah yang salah satunya menjadi dasar bagi peneliti untuk mengkaji lebih mendalam faktor-faktor yang diperkirakan seperti *Current*

*Ratio* dan *Debt to Assets Ratio* yang dapat mempengaruhi kondisi *financial distress* perusahaan tersebut. Dengan di fokuskannya ketiga variabel tersebut sebagai ukuran kondisi keuangan perusahaan, dengan alasan teori dan data yang berkaitan dengan masalah ini cukup tersedia, serta objek yang diteliti jelas dan melihat fenomena *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi selama Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun, dengan demikian memperkuat diajukan penelitian lebih lanjut untuk menganalisis pada kondisi *financial distress* kelompok industri transportasi. Dengan demikian penelitian ini penulis beri judul **“Pengaruh *Current Ratio* dan *Debt to Assets Ratio* Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun.”**

#### **B. Identifikasi Masalah**

Mengacu pada latar belakang masalah diatas peneliti mengidentifikasi bahwa *current ratio* dan *debt to assets ratio* perusahaan dapat menjadi petunjuk prediksi kebangkrutan (*financial distress*) suatu perusahaan. Menurut Platt dan Platt dalam Fahmi (2013) mendefinisikan *financial distress* sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan atau likuiditasi. *Financial distress* dimulai dari ketidakmampuan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas, dan juga termasuk kewajiban dalam kategori solvabilitas.

Perusahaan yang memiliki nilai EPS negatif diindikasikan sebagai perusahaan yang sedang mengalami kondisi *financial distress*, kondisi

*financial distress* diawali dengan ketidakmampuan dalam memenuhi kewajibannya baik jangka pendek maupun jangka panjangnya. Sedangkan perusahaan yang tidak melaporkan EPS negatif diindikasikan sebagai perusahaan yang sehat atau tidak mengalami kondisi *financial distress*. Namun dalam kasus perusahaan Sub Sektor Perusahaan Transportasi teori tadi tidak semuanya sesuai dengan realita di lapangan pada kondisi-kondisi tertentu justru teori tadi menghasilkan yang sebaliknya.

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis akan merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Adakah pengaruh *current ratio* terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun?
2. Adakah pengaruh *debt to assets ratio* terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun?
3. Adakah pengaruh *current ratio* dan *debt to assets ratio* terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun?

### D. Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh *current ratio* terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa



Efek Indonesia Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun.

2. Untuk mengetahui pengaruh *debt to assets ratio* terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun.
3. Untuk mengetahui pengaruh *current ratio* dan *debt to assets ratio* terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun.

#### **E. Kegunaan Penelitian**

##### **a. Kegunaan Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai masukan dan memberikan pemahaman mengenai kinerja keuangan terhadap *financial distress*. Memberikan kegunaan empiris bagi pengembangan ilmu manajemen keuangan khususnya, dan secara umumnya bagi dunia ilmu pengetahuan. Serta untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi penelitian selanjutnya dan sebagai bahan referensi yang diharapkan dapat menambah wawasan bagi pembaca.

##### **b. Kegunaan Praktik**

###### **1. Penulis**

Sebagai tambahan ilmu dalam membandingkan antara teori dan praktek yang diperoleh selama perkuliahan dengan kenyataan yang terjadi di lapangan terutama yang berkaitan dengan *current ratio*, *debt to assets ratio* dan *financial distress* pada perusahaan pada

perusahaan Sub Sektor Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI Periode 2008-2016 Dalam Kurun Waktu 5 Tahun. Sehingga diharapkan penulis mampu menerapkan apa yang telah diterima sebagai teori dalam kegiatan kuliah dengan apa yang penulis teliti sebagai praktek.

## 2. Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi serta sebagai bahan masukan dalam mengelola keuangannya dengan baik dan membantu dalam pengambilan keputusan serta tindakan-tindakan selanjutnya yang berhubungan dengan *financial distress*.

Kemudian dengan menggunakan analisis rasio keuangan bermanfaat pula untuk mengoreksi kekurangan-kekurangan dan kelebihan-kelebihan yang dimiliki oleh perusahaan, sehingga dapat kekurangan tersebut dapat diminimalisir dan kelebihan-kelebihan tersebut dapat ditingkatkan.

## 3. Investor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dalam pengambilan keputusan berinvestasi, sehingga dengan mengetahui kondisi perusahaan dalam keadaan *financial distress* atau tidak, pihak investor dapat mengurangi risiko kerugian dalam berinvestasi dan investasi tersebut dapat menghasilkan profit yang diharapkan.

## F. Kerangka Pemikiran

Kerangka teoritis merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka teoritis yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan antar variabel yang akan diteliti. Jadi secara teoritis perlu dijelaskan hubungan antar variabel independen dan variabel dependen. Pertautan antar variabel tersebut, selanjutnya dijelaskan kedalam bentuk paradigma penelitian. Oleh karena itu, pada setiap penyusunan paradigma, penelitian harus didasarkan pada kerangka teoritis (Sugiyono, 2009).

### 1. *Current Ratio* dan *Financial Distress*

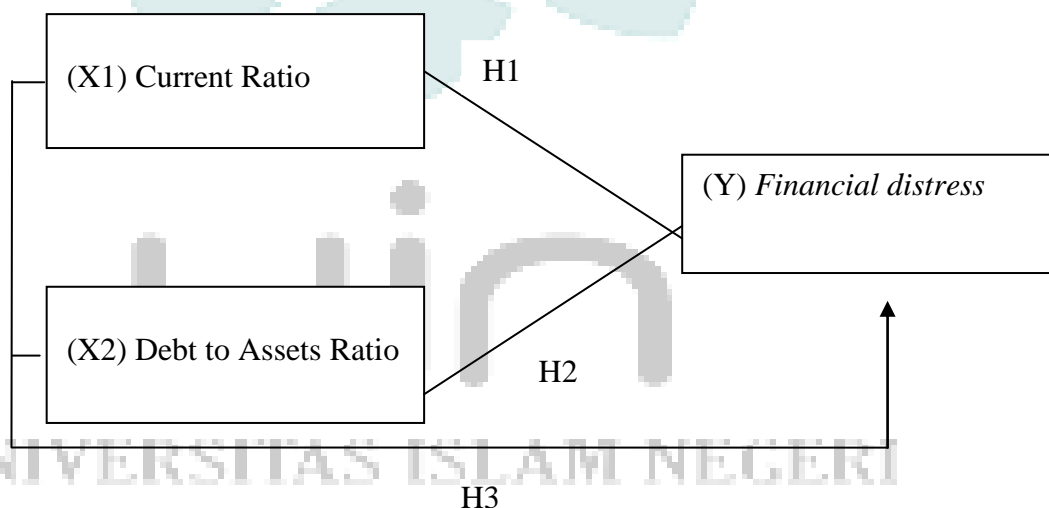
*Current ratio* adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan membayar hutang jangka pendeknya dengan aktiva lancar yang dimiliki. Jika suatu perusahaan mengalami masalah pada *current ratio* maka semakin besar potensi perusahaan mengalami kondisi *financial distress*, dan jika kondisi tersebut tidak segera diatasi maka akan berakibat pada kemungkinan kebangkrutan. Untuk menghindari kebangkrutan ini maka dibutuhkan berbagai kebijakan, solusi, tindakan, dan strategi dari pihak eksternal maupun pihak internal.

### 2. *Debt to Assets Ratio* dan *Financial Distress*

*Debt to assets ratio* adalah rasio yang mengukur sejauh mana aset yang dimiliki perusahaan dibiayai oleh hutang. Apabila suatu perusahaan pembiayaannya lebih banyak menggunakan utang, hal ini beresiko akan terjadi kesulitan pembayaran dimasa yang akan datang akibat utang lebih

besar dari aktiva yang dimiliki. Jika keadaan ini tidak dapat diatasi dengan baik, potensi terjadinya *financial distress* pun semakin besar. Kebangkrutan biasanya diawali dengan *moment* gagal bayar, hal ini disebabkan semakin besar jumlah hutang, semakin tinggi probabilitas *financial distress*. Perusahaan dengan banyak kreditor akan semakin cepat bergerak ke arah *financial distress*, dibanding perusahaan dengan kreditor tunggal.

Menurut Plat dan Plat dalam Fahmi (2009) mendefinisikan *financial distress* sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan atau likuiditasi. Financial distress dimulai dari ketidakmampuan dalam memenuhi kewajiban-kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas, dan juga termasuk kewajiban dalam kategori solvabilitas. Permasalahan terjadinya *insolvency* bisa timbul karena faktor berawal dari kesulitan likuiditas.



Sumber: Kerangka diolah oleh peneliti (2017)

**Gambar 1. 5 Bagan Kerangka Pemikiran**

### Penelitian Terdahulu

Penelitian tentang pengaruh *Current Ratio*, dan *Debt To Assets Ratio* terhadap *financial distress* sudah banyak dilakukan sebelumnya. Berikut daftar dan hasil penelitian terdahulu:

**Tabel 1. 5**  
**Penelitian Terdahulu**

No.	Peneliti	Judul	Hasil
1.	Lindawati (2014)	Pengaruh Rasio Leverage dan Rasio Likuiditas Terhadap <i>Financial Distress</i> (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2007 – 2013)	Penelitian menunjukkan bahwa Rasio Leverage berpengaruh signifikan positif dan Likuiditas berpengaruh signifikan negatif terhadap kondisi <i>Financial Distress</i> .
2.	Erina Ni'matul Irodah (2017)	Pengaruh Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap <i>Financial Distress</i> Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015	Current ratio berpengaruh tidak signifikan terhadap <i>financial distress</i> , ROA berpengaruh signifikan terhadap <i>financial distress</i> , <i>Current Ratio</i> dan ROA secara simultan berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> .
3.	Egidia Novitry (2016)	Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas, Leverage, dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi <i>Financial Distress</i> (Studi Empiris pada Perusahaan Sub Sektor Pertambangan Batu Bara Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011 – 2014)	Likuiditas dan Ukuran perusahaan tidak berpengaruh terhadap kondisi <i>financial distress</i> , Profitabilitas berpengaruh negative terhadap kondisi <i>financial distress</i> , <i>leverage</i> berpengaruh positif dan signifikan terhadap kondisi <i>financial distress</i> .
4.	Orina Andre	Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, dan Leverage Dalam Memprediksi	Profitabilitas mempunyai pengaruh negatif dan signifikan dalam memprediksi <i>financial distress</i> pada

No.	Peneliti	Judul	Hasil
		<i>Financial Distress</i> (Studi Empiris Pada Perusahaan Aneka Industri Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia)	perusahaan aneka industri yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Likuiditas tidak berpengaruh terhadap memprediksi <i>financial distress</i> pada perusahaan aneka industri yang terdaftar di BEI. Leverage mempunyai pengaruh positif dan signifikan dalam memprediksi <i>financial distress</i> pada perusahaan aneka industri yang terdaftar di BEI.
5.	Juyneo Pratama (2016)	Prediksi <i>Financial Distress</i> Pada Perusahaan Manufaktur di Bursa Efek Indonesia	Penelitian menunjukkan bahwa rasio <i>current assets to total assets</i> memiliki pengaruh negatif terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan rasio <i>total liabilities to total assets</i> (TLTA) dan rasio <i>net income to equity</i> (NIEQ) berpengaruh terhadap npositif terhadap <i>financial distress</i> . Sedangkan rasio <i>current liabilities to total assets</i> (CLTA) tidak berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> .
6.	Wiwin Putri Rahayu, dan Dani Sopian (2016)	Pengaruh Rasio Keuangan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Food And Beverage Di Bursa Efek Indonesia)	Likuiditas yang diukur dengan <i>current ratio</i> (CR) , leverage yang diukur dengan <i>debt to equity ratio</i> (DER), dan ukuran perusahaan tidak memiliki pengaruh terhadap kondisi <i>financial distress</i> . Sedangkan variabel Pertumbuhan yang diukur dengan <i>sales growth</i> memiliki pengaruh positif terhadap <i>financial distress</i> .
7.	Christon Simanjuntak , Farida Titik K, Wiwin Aminah	Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap <i>Financial Distress</i> (Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia	Rasio Likuiditas yang diukur dengan <i>current ratio</i> , rasio profitabilitas ( <i>return on asset</i> ), dan rasio pertumbuhan ( <i>sales growth</i> ) tidak memiliki pengaruh terhadap kondisi

No.	Peneliti	Judul	Hasil
	(2017)	Periode 2011- 2015)	<i>financial distress</i> , sedangkan rasio leverage ( <i>debt ratio</i> ) memiliki pengaruh signifikan kearah positif, dan rasio aktivitas ( <i>total assets turnover</i> ) memiliki pengaruh signifikan dan memiliki arah negatif terhadap prediksi <i>financial distress</i> .

1. Penelitian Lindawati menjelaskan bahwa rasio leverage berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi, terdapat hubungan yang rendah dengan arah positif antara rasio leverage dengan kondisi *financial distress*. Hal tersebut dapat terlihat dari hasil pengujian korelasi pearson, yaitu sebesar 0,391 dimana angka tersebut berada pada interval 0,20-0,399. Sedangkan variabel rasio likuiditas mencerminkan memiliki hubungan yang sedang terhadap kondisi *financial distress*, hal tersebut dapat terlihat dari hasil pengujian korelasi pearson, yaitu sebesar 0,436 dimana angka tersebut berada pada interval 0,440-0,559.
2. Penelitian Egidia Novitry menjelaskan bahwa rasio likuiditas menggunakan analisis logistik tidak berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*. Sedangkan profitabilitas mempunyai pengaruh negatif dan signifikan terhadap kondisi *financial distress*. Leverage mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap kondisi *financial distress*.

3. Erina Ni'matul Irodah menjelaskan bahwa *current ratio* berpengaruh tidak signifikan terhadap *financial distress* hal tersebut dapat dilihat dari uji parsial 0.1567 dan tingkat signifikan 0,139 yang lebih besar dari probabilitas 0,05. Sedangkan ROA berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* hal ini dapat dilihat dari uji parsial yang menunjukkan bahwa variabel  $X_2$  berkoefisien regresi sebesar -2.354 dan tingkat signifikansi 0,034 yang lebih kecil dari probabilitas. Sedangkan secara simultan *current ratio* dan ROA berpengaruh terhadap *financial distress*.
4. Orina Andre menjelaskan bahwa profitabilitas melalui regresi logistik mempunyai pengaruh signifikan dalam memprediksi *financial distress*. Hasil dari pengujian tersebut menunjukkan bahwa profitabilitas mempunyai pengaruh signifikan dan negative dalam memprediksi *financial distress* dengan nilai signifikansi sebesar  $0,007 < \alpha < 0,05$  dan nilai *wald test* sebesar 7.167 yang lebih besar dibandingkan  $X^2$  tabel df 1 yaitu sebesar 3.841. maka dapat disimpulkan bahwa profitabilitas memiliki pengaruh signifikan dan negatif terhadap *financial distress*.
5. Penelitian Juyneo Pratama menjelaskan adanya pengaruh negatif dari rasio *current assets to total assets* terhadap *financial distress* hal ini dapat dilihat dari hasil analisis yang menunjukkan bahwa rasio *current assets to total assets* memiliki arah koefisien regresi yang negatif sebesar -4,999 dan nilai signifikansi yang dihasilkan lebih kecil dari tingkat signifikansi yang disyaratkan yaitu  $0,043 < 0,05$ , sedangkan rasio *total liabilities to total assets* (TLTA) dan rasio *net income to equity* (NIEQ) berpengaruh



terhadap positif terhadap *financial distress*, hal ini dapat dilihat dari hasil analisis yang menunjukkan bahwa rasio *net income* memiliki arah koefisien regresi yang negatif sebesar  $-5,225$  dan nilai signifikansi yang dihasilkan lebih besar dari tingkat signifikansi yang disyaratkan yaitu  $0,020 < 0,05$ . Selain itu, rasio *total liabilities to total assets* memiliki arah koefisien regresi yang positif sebesar  $9,227$  dan nilai signifikansi yang dihasilkan lebih besar dari tingkat signifikansi yang disyaratkan yaitu  $0,010 < 0,05$ . Sedangkan rasio *current liabilities to total assets* (CLTA) tidak berpengaruh terhadap *financial distress*, hal ini dapat dilihat dari hasil analisis yang menunjukkan bahwa rasio *current assets to total assets* memiliki arah koefisien regresi yang negatif sebesar  $-6,034$  dan nilai signifikansi yang dihasilkan lebih besar dari tingkat signifikansi yang disyaratkan yaitu  $0,076 > 0,05$ .

6. Likuiditas dan ukuran perusahaan secara parsial berpengaruh positif tidak signifikan terhadap *financial distress*. Hal ini menunjukkan bahwa variabel likuiditas dan ukuran perusahaan tidak dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk investor dalam menginvestasikan dananya. Leverage secara parsial berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap *financial distress*. Hal ini menunjukkan bahwa variabel leverage tidak dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk investor dalam menginvestasikan dananya. Rasio Pertumbuhan yang diukur dengan rasio *sales growth* secara parsial berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*.

Hal ini menunjukkan bahwa variabel sales growth dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk investor dalam menginvestasikan dananya.

7. Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio likuiditas memiliki *p-value* sebesar 0.732, dimana  $0.732 > 0.05$  dengan demikian  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak yang artinya variabel rasio likuiditas tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio leverage memiliki *p-value* sebesar 0.021, dimana  $0.021 < 0.05$  dengan demikian  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima yang artinya variabel rasio leverage memiliki pengaruh signifikan dan memiliki arah positif terhadap prediksi *financial distress*. Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio aktivitas memiliki *p-value* sebesar 0.007, dimana  $0.007 < 0.05$  dengan demikian  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima yang artinya variabel rasio aktivitas memiliki pengaruh signifikan dan memiliki arah negatif terhadap prediksi *financial distress*. Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio profitabilitas memiliki *p-value* sebesar 0.101, dimana  $0.101 > 0.05$  dengan demikian  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak yang artinya variabel rasio profitabilitas tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio pertumbuhan memiliki *p-value* sebesar 0.938, dimana  $0.938 > 0.05$  dengan demikian  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak yang artinya variabel rasio pertumbuhan tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*.

## G. Hipotesis

Hipotesis menurut Sugiyono (2009) merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empirik.

Berdasarkan teori dan kerangka berpikir yang telah dibuat maka penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut :

Ho<sub>1</sub> : Tidak terdapat pengaruh antara *current ratio* terhadap *financial distress*

Ha<sub>1</sub> : Terdapat pengaruh antara *current ratio* terhadap *financial distress*.

Ho<sub>2</sub> : Tidak terdapat pengaruh antara *debt to asset ratio* terhadap *financial distress*

Ha<sub>2</sub> : Terdapat pengaruh antara *debt to assets ratio* terhadap *financial distress*

Ho<sub>3</sub> : Tidak terdapat pengaruh antara *current ratio* dan *debt to assets ratio* terhadap *financial distress*

Ha<sub>3</sub> : Terdapat pengaruh antara *current ratio* dan *debt to assets ratio* terhadap *financial distress*.