

Analisis Pengaruh *Current Ratio, Debt To Total Asset Ratio, Total Asset Turnover, Institutional Ownership, dan Managerial Ownership Terhadap Kondisi Financial Distress*

(Studi Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2014-2016)



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan program sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika dan Bisnis
Universitas Diponegoro

Disusun oleh :

Faiz Hazim Dharmaatmaja

NIM. 12010114140220

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2018**

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Faiz Hazim Dharmaatmaja

Nomor Induk Mahasiswa : 12010114140220

Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Manajemen

Judul Usulan Penelitian Skripsi : Pengaruh *current ratio*, *debt to total asset*,
total asset turnover, *Institutional ownership*, dan *mangerial ownership*
terhadap kondisi *financial distress* (Studi
Pada Perusahaan Sektor Transportasi yang
Terdaftar di BEI pada tahun 2014-2016)

Dosen Pembimbing : Astiwi Indriani SE, MM.

Semarang, 18 April 2018

Dosen Pembimbing,

(Astiwi Indriani SE, MM.)

NIP. 198409012010122005

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Faiz Hazim Dharmaatmaja

Nomor Induk Mahasiswa : 12010114140220

Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Manajemen

Judul Usulan Penelitian Skripsi : Pengaruh *current ratio*, *debt to total asset*,
total asset turnover, *Institutional ownership*, dan *mangerial ownership*
terhadap kondisi *financial distress* (Studi
Pada Perusahaan Sektor Transportasi yang
Terdaftar di BEI pada tahun 2014-2016)

Telah dinyatakan lulus ujian pada **18 April 2018**

Tim penguji:

1. Astiwi Indriani SE, MM. (.....)
2. Drs. R Djoko Sampurno, MM (.....)
3. Dr. Wisnu Mawardi, MM (.....)

PERNYATAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Faiz Hazim Dharmaatmaja, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: Pengaruh *current ratio*, *debt to total asset*, *total asset turnover*, *Institutional ownership*, dan *mangerial ownership* terhadap kondisi *financial distress* (Studi Pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI pada tahun 2014-2016), adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, dan/atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah pemikiran saya sendiri, berati gelar dan ijazah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 18 April 2018

Yang membuat pernyataan.

Faiz Hazim Dharmaatmaja
NIM : 12010114140220

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

**Kemarin Adalah Pembelajaran,
Esok Adalah Perjuangan.**

“Sesungguhnya beserta kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain, dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap”.

QS Al-Insyirah: 5-8

Sebuah persembahan untuk kedua orang tua dan keluarga.

Terima kasih atas segala doa dan dukungan yang diberikan.

ABSTRAK

Perusahaan transportasi merupakan sebuah perusahaan jasa penyedia fasilitas yang berkaitan dengan moda transportasi, jasa yang diberikan mencakup penyedia infrastruktur dan juga perusahaan kargo atau ekspedisi. Perusahaan sub-sektor transportasi memiliki kerentanan terhadap masalah *financial distress*, salah satunya tercermin dari tingkat penggunaan hutang yang cukup. Penelitian ini memiliki tujuan guna mencari tahu pengaruh likuiditas yang di proksikan dengan *current ratio*, *leverage* yang diproksikan dengan *debt to total asset ratio*, aktivitas yang diproksikan dengan *total asset turnover*, dan *ownership structure* yang diproksikan dengan *institutional ownership*, dan *managerial ownership* pada perusahaan sektor transportasi terhadap probabilitas perusahaan mengalami *financial distress*.

Sampel yang digunakan didalam penelitian ini berasal dari perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI pada tahun 2014 sampai 2016, yang kemudian dipilih dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Jumlah sampel yang didapatkan adalah berjumlah 32, dengan 3 tahun waktu pengamatan maka didapatkan 96 sampel. Sampel yang didapatkan diolah menggunakan model *logistic regression*, setelah sebelumnya dilakukan *goodness of fit test* terlebih dahulu untuk menguji kelayakan data.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa *managerial ownership*, *institutional ownership*, dan *total asset turnover* memiliki pengaruh yang signifikan dengan arah negatif terhadap probabilitas perusahaan mengalami *financial dsitress*. Sedangkan, *current ratio* dan *debt to total asset ratio* tidak memiliki pengaruh yang signifikan dengan arah negatif untuk *current ratio* dan positif untuk *debt to total asset ratio* terhadap probabilitas perusahaan mengalami *financial distress*. Didalam pengujian ini didapatkan hasil *goodness of fit test* sebesar 22.2% untuk uji *Nagelkerke' R Square* dan mendapatkan hasil sebesar 88.7% untuk uji *Hosmer and Lameshow's goodness fit model*.

Kata kunci: *financial distress*, *current ratio*, *debt to total asset ratio*, *total asset turnover*, *institutional ownership*, *managerial ownership*

ABSTRACT

Transportation companies are a service provider company that deals with transportation modes, services provided by company facilities or infrastructure or expeditions. Transportation Sector companies have vulnerability to financial distress problems, one treatment is reflected in the level of debt usage. This study aims to find out the influence of liquidity proxied by current ratio, leverage proxied by debt to total asset ratio, activities proxied by total asset turnover, and ownership structure proxied by institutional ownership, and managerial ownership in the transport sector company to the probability of the company experiencing financial difficulty.

The sample used in this research comes from the transportation sector companies listed on the BEI from 2014 to 2016, which is then selected by using purposive sampling technique. The number of samples obtained is 32, with 3 years time of observation then obtained 96 samples. The samples obtained were processed using logistic regression model, after the previous goodness of fit test was done to test the feasibility of the data.

The results of this study indicate managerial ownership, institutional ownership, and total asset turnover have a significant influence with the negative direction of the probability of the company experiencing financial dsitress. Meanwhile, current ratio and debt to total asset ratio have no significant effect with negative direction for current ratio and positive for debt to total asset ratio to probability of company experiencing financial distress. In this test we get goodness of fit test result of 22.2% for Nagelkerke 'R Square test and 88.7% for Hosmer test and Lameshow's goodness fit model.

Keyword: financial distress, current ratio, debt to total asset ratio, total asset turnover, institutional ownership, managerial ownership

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan berkah kepada penulis. Hanya kepada Allah sekiranya penulis mengucapkan banyak syukur, serta atas izin-Nya pula penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Pengaruh *current ratio*, *debt to total asset*, *total asset turnover*, *Institutional ownership*, dan *mangerial ownership* terhadap kondisi *financial distress* (Studi Pada Perusahaan Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI pada tahun 2014-2016)”. Adapun maksud dari penyusunan skripsi ini adalah untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.

Dalam menyelesaikan penelitian ini tentu saja penulis mendapatkan bantuan dari berbagai pihak, maka dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih atas segala bantuan, bantuan dan taklupa bimbingan yang telah diberikan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Ucapan ini ditujukan kepada kepada :

1. Bapak Dr. Suharnomo, S.E., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro Semarang, yang selalu berusaha memberikan arahan serta masukan bagi penulis selama masa perkuliahan.
2. Bapak Dr. Harjum Muharam, S.E, M.E, selaku Ketua Departemen Manajemen Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang, yang selalu memberikan bimbingan serta arahan bagi penulis baik dalam perkuliahan maupun dalam menyelesaikan penelitian ini.

3. Ibu Astiwi Indriani SE, MM selaku dosen wali sekaligus dosen pembimbing skripsi, penulis menyampaikan terimakasih yang dalam atas waktu, perhatian, kesabaran dan segala bimbingan serta arahnya selama penulisan skripsi ini dan selama menempuh pendidikan di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
4. Bapak serta Ibu Dosen Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro yang telah memberikan bekal pengetahuan dan bimbingan selama kuliah dan penyusunan skripsi.
5. Keluarga tercinta, Bapak Ken Mugi Hasroyo, Ibu Siti Murtofiah, Kakak Haris Rafdi Hakim Dharmabangga, dan adik Nabilah inas zahra yang tiada hentihentinya memberikan doa, semangat, perhatian, bimbingan dan kasih sayang yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini.
6. Keluarga besar Karyono dan Sobirin yang selalu memberi semangat dan masukan bagi penulis selama masa perkuliahan.
7. Keluarga Slamet Suproyanto dan Siti Soimah yang selalu memberi dukungan moril bagi penulis selama melaksanakan perkuliahan di fakultas ekonomika dan bisnis UNDIP.
8. Keluarga penulis Abdurachman, Hafizh Siddik, Rahmatialdi Yasyifan, dan Teuku Aulia Akbar yang telah memberi pelajaran moril bagi penulis selama masa perkuliahan.
9. Teman teman kontrakan tembaling selatan Kharisma Hussen, Aditya Farhansyah, Rizki Aulia Karim, Raden Satrio Wibowo, dan Naufal Hadi yang selalu memberi support selama pengerjaan penelitian ini.

10. Teman-teman organisasi KMW yang telah bersama sama membentuk karakter diri penulis.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu penyelesaian skripsi ini secara langsung maupun tidak langsung.

Semarang, 18 April 2018
Penulis,

Faiz Hazim Dharmaatmaja
NIM : 12010114140220

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN	iii
PERNYATAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xviii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2 Rumusan Masalah	20
1.3 Tujuan Penelitian	21
1.4 Manfaat Penelitian	22
1.5 Sistematika Penulisan	23
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	24
2.1 Landasan Teori	24
2.1.1 Teori Kebangkrutan	24
2.1.2 Teori <i>Financial Distress</i>	26
2.1.3 Teori Keagenan	29

2.1.4 <i>Corporate governance</i>	31
2.1.5 Teori Risiko Likuiditas	34
2.1.6 <i>Trade of Theory</i>	35
2.1.7 Teori Optimalisasi Aset	37
2.1.8 Rasio Keuangan	38
2.1.9 <i>Interest Coverage Ratio</i>	41
2.1.10 <i>Current Ratio</i>	42
2.1.11 <i>Debt to Total Asset Ratio</i>	43
2.1.12 <i>Total Asset Turnover</i>	44
2.1.13 <i>Institutional Ownership</i>	45
2.1.14 <i>Managerial Ownerhsip</i>	46
2.2 Tinjauan Penelitian Terdahulu	47
2.3 Pengaruh Variabel Independen Terhadap Variabel Dependen	68
2.3.1 Pengaruh <i>Current Ratio</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	68
2.3.2 Pengaruh <i>Debt to Total Asset Turnover</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	69
2.3.3 Pengaruh <i>Total Asset Turnover</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	70
2.3.4 Pengaruh <i>Institutional Ownership</i> Terhadap Kondisi <i>Financial Distress</i>	71

2.3.5 Pengaruh <i>Managerial Ownership</i> Terhadap Kondisi	
<i>Financial Distress</i>	72
2.4 Kerangka Pemikiran Teoritis	75
2.5 Hipotesis	75
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	77
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Variabel	77
3.1.1 Variabel Penelitian	77
3.1.2 Definisi Variabel	77
3.1.2.1 Variabel Dependen	77
3.1.2.2 Variabel Independen	78
3.2 Populasi dan Sampel	83
3.3 Jenis dan Sumber Data	84
3.4 Metode Pengumpulan Data	85
3.5 Metode Analisis Deskriptif	86
3.5.1 Analisis Deskriptif	86
3.5.2 Uji Hipotesis.....	86
3.5.2.1 Menilai Kelayakan Model.....	87
3.5.2.1.1 <i>Likelihood</i>	87
3.5.2.1.2 <i>Cox and Snell's R Square</i>	88
3.5.2.1.3 <i>Hosmer and Lameshow's goodness fit model</i> ...	88
3.5.2.1.4 Tabel Klasifikasi 2X2	89
3.5.2.1.5 Uji Signifikansi Dari Koefesien	89

BAB IV HASIL DAN ANALISIS	90
4.1 Deskrip Objek Penelitian	90
4.2 Analisis Data	92
4.2.1 Analisis Statistik Deskriptif	92
4.2.2 Pengujian <i>Goodness of Fit</i>	94
4.2.2.1 <i>Likelihood</i>	94
4.2.2.2 <i>Cox and Snell's R Square</i>	96
4.2.2.3 <i>Hosmer and Lameshow's goodness fit model</i>	97
4.2.2.4 Tabel Klasifikasi 2X2	98
4.3 Pengujian Hipotesis	99
4.4 Pembahasan.....	103
4.4.1 Pengaruh <i>Current Ratio</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	103
4.4.2 Pengaruh <i>Debt to Total Asset Ratio</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	105
4.4.3 Pengaruh <i>Total Asset Turnover</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	107
4.4.4 Pengaruh <i>Institutional Ownership</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	108
4.4.5 Pengaruh <i>Managerial Ownership</i> Terhadap <i>Financial Distress</i>	109

BAB V PENUTUP	111
5.1 Kesimpulan	111
5.2 Keterbatasan Penelitian	114
5.3 Saran	114
Daftar Pustaka	117
Daftar Lampran	127

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Perusahaan Transportasi yang Terindikasikan Mengalami Kondisi <i>Financial distress</i>	8
Tabel 1.2 <i>Current Ratio, Debt to Total Asset Ratio, Total Asset Turnover Ratio,</i> <i>Institutional Ownership, dan Managerial Ownership</i> Pada Perusahaan Sektor Transportasi	10
Tabel 1.3 <i>Research gap</i>	18
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	56
Tabel 3.1 Definisi <i>Operational Variable</i>	81
Tabel 3.2 Kriteria Pengambilan Sampel	84
Tabel 4.1 Populasi dan Sampel	90
Tabel 4.2 Deskripsi Kondisi <i>financial Distress</i> Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi	91
Tabel 4.3 Analisis Deskriptif	92
Tabel 4.4 <i>Likelihood</i>	94
Tabel 4.5 <i>Omnibus Test of Model Coefficient</i>	95
Tabel 4.6 <i>Cox and Snell's R Square</i> dan <i>Nagelkerke' R Square</i>	96
Tabel 4.7 <i>Hosmer and Lameshow's goodness fit model</i>	97

Tabel 4.8 Tabel Klasifikasi 2x2	98
Tabel 4.9 Uji Signifikasnsi Dari Koefisien	99
Tabel 4.10 Kesimpulan Hasil Uji Hipotesis	103

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Tingkat Penggunaan Hutang Perusahaan Transportasi	7
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran Teoritis	74
Gambar 4.1 Perbandingan CR dengan $ICR < 1$	104
Gambar 4.2 Perbandingan DAR dengan $ICR < 1$	106

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Nilai ICR, CR, DAR, TATO, IO, dan IO Pada Perusahaan

Transportasi126

Lampiran B Hasil Olahan SPSS Perusahaan

Transportasi134

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Financial distress atau kesulitan keuangan memiliki kaitan yang sangat erat dengan risiko kebangkrutan yang terjadi pada perusahaan, menurut Triwahyuningtyas dan Muharam (2012) indikasi paling sederhana dari perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* adalah perusahaan mengalami masalah untuk melunasi kewajiban jatuh tempo jangka pendeknya atau perusahaan mengalami kesulitan likuiditas.

Secara umum *financial distress* dapat diartikan sebagai suatu kondisi dimana keuangan pada perusahaan menunjukkan keadaan yang kurang sehat, perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* cenderung kesulitan untuk melunasi kewajiban, yang berujung pada penundaan pelunasan kewajiban, hal ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Platt dan platt (2002) *financial distress* adalah keadaan dimana kondisi keuangan atau *financial* perusahaan menunjukkan keadaan kurang sehat, dan perusahaan akan mengalami kesulitan pelunasan kewajiban.

Menurut Lee et al (2010) *financial distress* memiliki peran yang sangat penting dalam implikasi kegiatan operasi perusahaan dan juga dalam kegiatan pengambilan profit, yang mana nantinya akan berpengaruh terhadap proses kebangkrutan yang bisa saja di alami oleh perusahaan. sejatinya terdapat beberapa pihak yang secara berkala memprediksi *financial distress* sebuah perusahaan,

menurut Almalia (2003) menyatakan bahwa sekiranya terdapat 6 kelompok *stakeholder* yang akan memprediksi *financial distress* sebuah perusahaan, yaitu adalah Pemberi Pinjaman, pemberi pinjaman melakukan prediksi *financial distress* bertujuan untuk memprediksi kondisi perusahaan dikemudian hari apakah perusahaan layak untuk di berikan pinjaman atau tidak, setelah dianggap layak prediksi *financial distress* dititik beratkan pada proses pengawasa pinjaman tersebut. Selanjutnya pihak yang juga mengukur besaran *financial distress* pada perusahaan adalah Investor, investor melakukan prediksi *financial* bertujuan untuk memprediksi kelancaran sebuah perusahaan dalam urusan pembayaran deviden pokok dan juga bunganya.

Pihak yang juga akan melakukan prediksi atau peramalan terhadap *financial distress* pada perusahaan adalah Regulator, Kaitan antara prediksi *financial distress* dengan lembaga pembuat peraturan adalah bahwa lembaga pembuatan peraturan memiliki tanggung jawab untuk mengawasi kelancaran dan juga kesanggupan perusahaan terkait untuk membayar hutang serta memenuhi tanggung jawabnya, sehingga prediksi *financial distress* perlu dilakukan oleh seorang regulator. Pihak lain yang melakukan prediksi dan peramalan *financial distress* adalah Pemerintah, kaitan antara prediksi *financial distress* dengan pemerintah adalah dalam *antitrust regulation*. Selanjutnya adalah Auditor, bagi auditor perusahaan, prediksi *financial distress* menjadi penting ketika digunakan untuk menilai kelayakan dan juga menilai *going concern* dari perusahaan tersebut.

Pihak terakhir yang melakukan prediksi terhadap *financial distress* pada perusahaan adalah pihak Manajemen, bagi dewan Direksi dan juga jajaran

manajemen prediksi *financial distress* adalah hal yang perlu dilakukan mengingat kondisi perusahaan adalah tanggung jawab dari pihak manajemen, disamping itu prediksi *financial distress* juga menjadi penting ketika perusahaan mengalami kondisi pailit atau bangkrut maka perusahaan perlu menanggung biaya langsung (*fee lawyer* dan *accounting*) dan juga menanggung biaya tidak langsung (kerugian penjualan dan juga kerugian yang dipaksa akibat dari keputusan pengadilan).

Menurut Triwahyuningtyas dan Muharam (2012) dalam melakukan penelitian mengenai masalah *financial distress* pada perusahaan, umumnya peneliti menggunakan indikator keuangan perusahaan, indikator perusahaan didapat dengan melakukan analisis pada rasio keuangan perusahaan yang terdapat di laporan keuangan perusahaan, model penelitian dengan memanfaatkan indikator keuangan dapat disebut juga dengan model murni. Menurut Hanafi dan Halim (2009) pada intinya laporan keuangan memiliki tujuan untuk menjelaskan seperti kegiatan apa saja yang dilakukan oleh perusahaan, kegiatan investasi, kegiatan pendanaan dan kegiatan operasional dan juga pada laporan keuangan memaparkan mengenai evaluasi keberhasilan dari tujuan perusahaan yang sudah di buat sebelumnya. Isi dari laporan keuangan itu sendiri adalah berupa hubungan antara dua angka angka akuntansi yang di bandingkan antara keduanya (Horne dan Wachowich, 2005:201). Adapun menurut Kasmir (2013) rasio rasio keuangan dapat dikategorikan menjadi rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, rasio pertumbuhan, dan rasio penilaian. Dalam penelitian ini rasio keuangan yang digunakan adalah *liquidity*

ratio, *leverage*, *total asset turn over* dan struktur kepemilikan perusahaan, dari setiap rasio keuangan akan dicari tahu pengaruh dan arah pengaruhnya terhadap tingkat *financial distress* yang bisa terjadi di perusahaan.

Analisis rasio keuangan yang umum digunakan untuk menentukan *Financial distress* pada perusahaan cukup beragam, dua pendekatan yang kerap digunakan untuk mengukur *financial distress* adalah menggunakan *Altman-Z score* dan menggunakan *Interest coverage ratio*. Menurut Lee, et al (2010) altman Z-Score pertama kali di gunakan oleh Altman pada tahun 1986, Altman menggunakan pendekatan *Multivariate discriminant analysis* (MDA), dari penelitian yang dilakukan oleh Altman didapatkan hasil keakuratan sebesar 94% dan 97% untuk variabel perusahaan yang bangkrut dan perusahaan yang tidak bangkrut, seiring berjalanya waktu penggunaan *Z-Score* untuk memprediksi kebangkrutan terus berkembang hingga kemudian *Z-Score* digunakan oleh peneliti untuk memprediksi *financial distress* yang terjadi pada perusahaan. *Z-Score* banyak dijadikan pendekatan untuk menentukan kondisi kesehatan perusahaan lantaran keakuratan dari *Z-Score* dalam menggambarkan kondisi kesehatan dari perusahaan itu sendiri, asumsinya semakin tinggi *Z-Score* pada perusahaan maka kondisi perusahaan dapat dikatan semakin sehat.

Sedangkan pengukuran *interest coverage ratio* adalah pengukuran kondisi *financial distress* dengan menggunakan perhitungan antara penjualan bersih perusahaan yang kemudian dibagi dengan biaya bunga yang dimiliki oleh perusahaan. Horne dan wachowichz (2009:211) menyebutkan bahwa *interest coverage ratio* merupakan kemampuan perusahaan untuk melunasi biaya bunga

yang dimiliki oleh perusahaan agar perusahaan dapat terhindar dari kebangkrutan. Menurut Ghoul (2004) *interest coverage ratio* mengklasifikasikan perusahaan menjadi dua kategori, perusahaan yang terkena *financial distress* dan perusahaan *non-financial distress* perusahaan dengan nilai *interest coverage ratio* < 1 menandakan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*, sedangkan perusahaan dengan *interest coverage ratio* > 1 dikategorikan sebagai perusahaan *non-financial distress*.

Penelitian ini mengambil sampel perusahaan jasa sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi yang terdaftar di BEI dengan periode 2014 – 2016. Penelitian ini berfokus pada pengujian beberapa variabel seperti variabel likuiditas yang di proksikan dengan *current ratio*, *leverage* yang di proksikan dengan *debt to total asset ratio*, aktivitas yang di proksikan dengan *total asset turnover*, dan *ownership structure* yang di proksikan dengan *institutional ownership*, dan *managerial ownership* pada perusahaan sektor transportasi, dan kaitannya dengan probabilitas perusahaan mengalami *financial distress*.

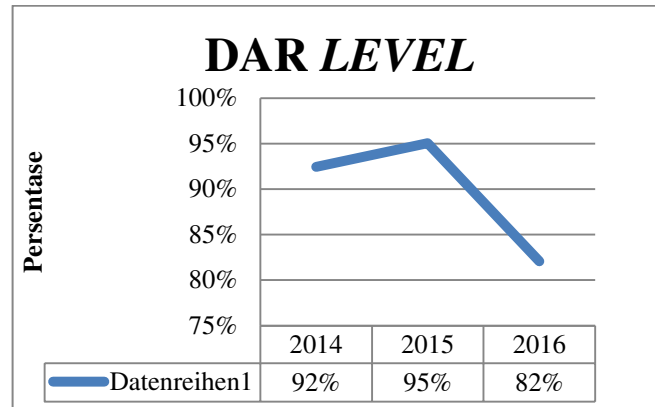
Perusahaan transportasi merupakan sebuah perusahaan jasa penyedia fasilitas yang berkaitan dengan moda transportasi, jasa yang diberikan tidak hanya berupa moda transportasinya saja, perusahaan yang termasuk kedalam sektor transportasi juga mencakup perusahaan yang menyediakan infrastruktur dan juga perusahaan yang menyediakan jasa kargo atau ekspedisi. Perusahaan sektor transportasi memiliki proporsi sebesar 10.2% (Sahamok.com yang telah diolah) dari pembentukan indeks perusahaan yang bergerak dibidang penyedia jasa yang ada di Indonesia.

Perusahaan yang termasuk kedalam sektor transportasi memiliki peranan vital didalam keberlangsungan perekonomian sebuah negara, seluruh proses bisnis yang ada pada sebuah negara umumnya melibatkan perusahaan perusahaan yang bergerak dibidang transportasi. Selain itu, perusahaan sektor transportasi juga memiliki peranan penting dalam menunjang mobilitas baik masyarakat maupun barang yang termasuk kedalam wilayah bisnis perusahaan tersebut, dengan mobilitas yang lancar maka secara langsung akan berdampak pada peningkatan perekonomian di wilayah atau negara tersebut.

Perusahaan sektor transportasi memiliki kerentanan terhadap masalah *financial distress*, salah satunya tercermin dari tingkat penggunaan hutang yang cukup tinggi pada perusahaan sektor transportasi, menurut Agusti (2013) perusahaan dengan tingkat penggunaan hutang (*leverage*) yang tinggi akan meningkatkan kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*, dan investor akan berusaha menghindari perusahaan dengan tingkan penggunaan hutang yang tinggi. Adapun persentase penggunaan hutang pada perusahaan sektor transportasi adalah sebagai berikut:

Gambar 1.1

Tingkat Penggunaan Hutang Perusahaan Transportasi



Sumber: IDX *Annual report* perusahaan transportasi yang diolah

Serperti yang dijelaskan di gambar 1.1 dimana tingkat penggunaan hutang terhadap asset pada perusahaan transportasi memiliki nilai yang sangat tinggi, dan dari tahun ke tahun angka penggunaan asset pada sektor transportasi terus meningkat. Di tahun 2014, 2015 dan 2016 tingkat penggunaan hutang terhadap asset pada perusahaan sektor transportasi secara berturut turut adalah 92%, 95% dan 82%. Ditahun 2014 dan 2015 tingkat penggunaan hutang melebihi 90% yang berarti ketergantungan perusahaan terhadap hutang sangat tinggi. Ditahun 2016 tingkat penggunaan hutang pada perusahaan transportasi turun menjadi 82%, namun penurunan ini bukan hal yang baik, karena tingkat penggunaan hutang pada perusahaan sektor transportasi masih sangat tinggi. Tingkat penggunaan hutang yang sangat tinggi ini menyebabkan perusahaan transportasi sangat rentan mengalami masalah *financial distress*, hal ini dikarenakan bisa saja perusahaan mengalami masalah gagal bayar karena tidak mampu memenuhi kewajiban yang dimiliki oleh perusahaan lantaran tingkat penggunaan hutang yang sangat tinggi.

Kerentanan perusahaan sektor transportasi terhadap *financial distress* juga didukung dari bertambahnya perusahaan sektor transportasi yang memiliki *interest coverage ratio* dibawah 1 (satu), bahkan beberapa perusahaan memiliki *interest coverage ratio* minus. Berikut pada tabel 1.2 adalah persentase perusahaan sektor transportasi yang terindikasi mengalami kondisi *financial distress* dari tahun 2014 hingga tahun 2016:

Tabel 1.1

Perusahaan Transportasi yang Terindikasikan Mengalami Kondisi *Financial distress*

Keterangan	2014	2015	2016
Perusahaan dengan <i>interest coverage ratio</i> < 1	12	16	17
Perusahaan dengan <i>interest coverage ratio</i> > 1	20	16	15
Persentase	38%	50%	53%

Sumber: Data sekunder perusahaan transportasi yang diolah

Pada dasarnya setiap perusahaan tentu saja akan melakukan berbagai upaya untuk terhindar dari persoalan yang berkaitan dengan kesulitan keuangan atau *financial distress*, termasuk perusahaan sektor transportasi, namun pada kenyataannya perusahaan sektor transportasi yang mengalami *financial distress* dari tahun ke tahun mengalami kenaikan, dengan perhitungan *interest coverage ratio* pada perusahaan didapatkan hasil bahwa pada tahun 2014 perusahaan transportasi yang mengalami kondisi *financial distress* berjumlah 12 perusahaan atau 38% dari total perusahaan transportasi yang ada di bursa efek Indonesia. Di tahun 2015 terjadi peningkatan jumlah perusahaan transportasi yang mengalami

financial distress, yaitu berjumlah 16 perusahaan atau 50% dari total perusahaan transportasi yang ada di bursa efek Indonesia. Di tahun 2016 perusahaan transportasi yang mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress* terus bertambah dari semula di tahun 2015 berjumlah 13 perusahaan, di tahun 2016 perusahaan transportasi yang mengalami kondisi *financial distress* bertambah menjadi 17 perusahaan atau 53% dari total perusahaan transportasi yang ada di bursa efek Indonesia, di tahun 2016 perusahaan transportasi yang mengalami kondisi kesulitan keuangan sudah lebih dari setengah dari total perusahaan transportasi yang ada di bursa efek Indonesia. Peningkatan persentase perusahaan transportasi yang mengalami kondisi *financial distress* merupakan salah satu alasan mengapa kondisi perusahaan transportasi yang ada di Indonesia dapat dikategorikan mengkhawatirkan karena sangat rentan untuk terjadi kebangkrutan pada perusahaan.

Tabel 1.2

**Persentase *Financial Distress*, *Current Ratio*, *Debt to Total Asset Ratio*,
Total Asset Turnover Ratio, *Institutional Ownership*, dan *Managerial
Ownership* Pada Perusahaan Sektor Transportasi**

Rasio	2014	2015	2016
FD	38%	50%	53%
CR	1.18	3.25	3.12
DAR	0.92	0.95	0.82
TATO	0.41	0.39	0.32
IO	49(%)	49(%)	50(%)
MO	5.47(%)	5.41(%)	5.66(%)

Sumber: IDX *Annual Report*.

Selanjutnya rasio keuangan yang kerap digunakan untuk melakukan prediksi atau peramalan terhadap *financial distress* adalah rasio likuiditas, rasio likuiditas dalam hal ini adalah kemampuan perusahaan tersebut untuk memenuhi kewajiban jangka pendek yang dimiliki dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki perusahaan atau bisa disebut dengan *Current Ratio* (CR) (Horne dan Wachowich, 2009:201), selanjutnya Munawir (2007) menambahkan bahwa hutang atau kewajiban jangka pendek adalah kewajiban yang berkaitan dengan keuangan perusahaan yang harus di lunasi dalam jangka waktu kurang dari satu tahun (jangka pendek), dalam memenuhi kewajiban tersebut perusahaan dapat menggunakan aktiva lancar untuk memenuhi kewajiban tersebut. Hutang jangka pendek merupakan salah satu hal yang penting dan patut diperhitungkan oleh perusahaan, selain karena memang waktu jatuh tempo yang singkat, hutang jangka pendek juga berpotensi meningkatkan resiko *financial distress* yang dimiliki perusahaan.

Bagi sebuah perusahaan nilai *current ratio* adalah hal yang penting, perusahaan dengan *current ratio* yang rendah menunjukkan bahwa perusahaan memiliki probabilitas tinggi untuk mengalami masalah risiko likuiditas, menurut Muranaga dan Ohsawa (2002) mereka mendefinisikan risiko likuiditas adalah ketidak mampuan perusahaan untuk melikuidasi atau menuntaskan kewajibanya, dan juga hal ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Hanafi dan Halim (2009) yang mana perusahaan harus menjaga kestabilan dari nilai *current ratio*.

Pada perusahaan transportasi tingkat *current ratio* secara agregat mengalami peningkatan dari tahun 2014 hingga 2016, berdasarkan tabel 1.2 pada tahun 2014 *current ratio* pada perusahaan transportasi adalah sejumlah 1.18 yang menunjukkan bahwa secara agregat aset lancar perusahaan yang dapat meng-*cover* hutang lancar adalah sebesar 1.18 kali, di tahun 2015 terjadi peningkatan *current ratio* sebesar 3.25 yang berarti aset lancar dapat meng-*cover* hutang lancar perusahaan sebanyak 3.25 kali, dan di tahun 2016 nilai *current ratio* secara agregat pada perusahaan transportasi sebesar 3.12 yang berarti aset lancar pada perusahaan dapat meng-*cover* hutang lancar perusahaan sebesar 3.12 kali, peningkatan ini bukan berarti hal yang baik bagi perusahaan karena dengan tinggi *current ratio* pada perusahaan menunjukkan bahwa banyak aset lancar perusahaan yang menganggur.

Peningkatan *current ratio* ini tidak sejalan dengan pendapat Hanafi dan Halim (2009) yang menyatakan bahwa perusahaan dengan *current ratio* rendah akan memiliki probabilitas tinggi untuk mengalami kondisi *financial distress*,

ditahun 2014 menuju tahun 2015 *current ratio* pada perusahaan transportasi mengalami peningkatan dari 1.18 menjadi 3.25. Namun, ditahun yang sama persentase perusahaan transportasi yang mengalami *financial distress* juga meningkat dari 38% menjadi 50% dari jumlah perusahaan transportasi yang ada.

Bagi perusahaan dan juga bagi *stakeholder*, analisis pengukuran penggunaan hutang pada perusahaan menjadi sangat penting untuk mengukur seberapa besar hutang yang dimiliki perusahaan dapat menghasilkan keuntungan potensial bagi perusahaan, lebih lanjutnya Syamsuddin (2002:90) mengatakan bahwa rasio *leverage* adalah kemampuan yang dimiliki perusahaan untuk menggunakan dana yang dimiliki perusahaan untuk meningkatkan pendapatan yang dimiliki perusahaan. Pada pengukuran rasio *leverage* proksi yang biasa digunakan adalah *debt to total asset ratio* yaitu total hutang dibagi dengan *total asset*. Menurut Triwahyuningtyas dan Muharam (2012) dalam penggunaan hutang yang dimiliki perusahaan apabila didapatkan perusahaan dengan tingkat penggunaan hutang yang rendah dapat meminimalisir resiko yang dimiliki perusahaan, karena dengan tingkat penggunaan hutang yang rendah maka aset yang dibiayai dengan hutang semakin kecil atau semakin sedikit.

Pada perusahaan sektor transportasi secara rata rata perusahaan cenderung memanfaatkan hutang sebagai modal kegiatan operasional perusahaan, hal ini tercermin dari tingkat penggunaan hutang yang tinggi dan meningkat dari tahun ke tahun, seperti tertera pada tabel 1.2 pada tahun 2014 tingkat *leverage* pada sektor transportasi adalah sebesar 0.92 yang berarti hampir 92% dari aset perusahaan dibiayai dari hutang, hal ini menunjukkan bahwa tingkat penggunaan

hutang pada sektor transportasi sangat tinggi, selanjutnya ditahun 2015 nilai *leverage* pada perusahaan naik menjadi 0.95, yang berarti sebesar 95% dari aset perusahaan dibiayi oleh hutang, dan di tahun 2016 tingkat *leverage* pada perusahaan turun menjadi 0.82 atau 82% persen dari aset perusahaan pada sektor transportasi dibiayai oleh hutang.

Yudiawati dan Indriani (2016) mengatakan bahwa antara rasio *leverage* dengan *financial distress* memiliki arah yang sejajar, dimana peningkatan rasio *leverage* memiliki kemungkinan untuk meningkatkan *financial distress* pada perusahaan. Pada perusahaan transportasi dari tahun 2015 menuju tahun 2016 terjadi penurunan tingkat *leverage* dari 95% hingga hanya 82%. Namun, hal ini tidak diikuti dengan penurunan persentase jumlah perusahaan transportasi yang mengalami *financial distress*, persentase jumlah perusahaan transportasi yang mengalami *financial distress* justru mengalami peningkatan dari 50% hingga 53% dari jumlah perusahaan transportasi yang ada

Setiap perusahaan tentu saja menginginkan kinerja yang efektif pada perusahaanya, ke-efektifan sebuah perusahaan dalam melakukan kegiatan bisnisnya dapat tercermin dari penggunaan keseluruhan aktiva yang dimiliki perusahaan, dalam hal ini untuk mengetahui seberapa besar ke-efektifan perusahaan dalam menggunakan total aktiva yang dimiliki dapat dilihat dengan mengukur rasio aktivitas dengan pendekatan *Total asset turnover* (TATO), seperti penjelasan sebelumnya menurut Hanafi dan Halim (2009) *total asset turnover* adalah rasio yang mengukur tingkat penggunaan keseluruhan aktiva yang dimiliki

perusahaan, lebih lanjut lagi perusahaan dengan tingkat penggunaan asset yang tinggi mencerminkan perusahaan yang baik.

Total asset turnover erat kaitanya dengan kondisi *financial distress* yang dialami oleh perusahaan, menurut Widhiari dan Merkusiwati (2015) mengatakan bahwa semakin tinggi tingkat *total asset turnover* sebuah perusahaan maka, semakin kecil pula perusahaan tersebut akan mengalami kondisi *financial distress*.

Pada sektor transportasi nilai TATO terus mengalami penurunan, seperti yang tertera pada tabel 1.2 dimana ditahun 2014 nilai TATO perusahaan menunjukkan angka 0.41 yang berarti sebesar 0.41 kali dari aset perusahaan dapat menghasilkan *income* bagi perusahaan, ditahun 2015 terjadi penurunan tingkat efektivitas operasional perusahaan yang mengakibatkan nilai TATO pada perusahaan mengalami penurunan menjadi 0.39 yang berarti banyak perusahaan transportasi yang rugi ditahun ini karena aset pada perusahaan tidak mampu menghasilkan *income* bagi perusahaan, nilai TATO ini sebesar 0.39 kali. Ditahun 2016 terjadi penurunan kembali pada aktivitas operasional perusahaan secara agregat, pada tahun 2016 nilai TATO pada sektor transportasi menjadi 0.32 yang berarti, sebesar 0.32 kali aset yang dimiliki perusahaan pada sektor transportasi dapat menghasilkan *income* bagi perusahaan, penurunan rasio aktivitas pada perusahaan sektor transportasi ini sejalan dengan pendapat Widhiari dan Merkusiwati (2015) yang mengatakan bahwa nilai TATO yang tinggi memungkinkan perusahaan untuk terhindar dari kondisi *financial distress*. Penurunan tingkat *total asset turnover* pada perusahaan tidak sebanding dengan

peningkatan perusahaan transportasi yang mengalami *financial distress* atau kesulitan keuangan.

Menurut Emrinaldi (2007) menyatakan bahwa dengan struktur kepemilikan institusional yang tinggi akan mendorong perusahaan tersebut untuk melakukan pengawasan terhadap kinerja perusahaan, dengan pengawasan pada kinerja perusahaan yang tinggi maka akan mengurangi potensi perusahaan untuk memasuki keadaan *financial distress*. Pada industri sektor transportasi. Pada perusahaan transportasi persentase *institutional ownership* mengalami kenaikan dan penurunan selama 3 tahun terakhir, ditahun 2014 tingkat *institutional ownership* pada perusahaan sektor transportasi sebesar 48.87%, ditahun 2015 terjadi peningkatan sebesar 0.37% menjadi 49.34%. Di tahun 2016 terjadi peningkatan persentase *institutional ownership* pada industri sektor transportasi, kenaikan yang terjadi sebesar 0.83% menjadi 50.17% kenaikan ini tidak disertai juga dengan perbaikan kondisi *financial distress* pada perusahaan di sektor transportasi. Peningkatan yang terjadi tidak sejalan dengan teori yang menyatakan bahwa peningkatan *institutional ownership* dapat menurunkan kemungkinan perusahaan terhindar dari *financial distress*. Dari tahun 2014 hingga tahun 2016, persentase perusahaan transportasi yang mengalami *financial distress* justru terus mengalami peningkatan.

Terdapat banyak teori yang menjelaskan bahwa kepemilikan manajerial dapat mereduksi adanya masalah keagenan yang terdapat di perusahaan, lebih lanjut lagi menurut Short dan Keasey (1999) menyatakan bahwa terdapat hubungan yang berbanding lurus antara kepemilikan manajerial dengan nilai

perusahaan, yang berarti bahwa yang berarti bahwa apabila kepemilikan manajerial bertambah dalam perusahaan maka nilai perusahaan dalam perusahaan juga bertambah, nilai perusahaan bertambah berarti perusahaan dapat terhindar dari keadaan *financial distress*.

Pada perusahaan sektor transportasi persentase *managerial ownership* secara agregat atau rata-rata tidak mengalami penurunan, justru mengalami peningkatan dari tahun 2015 menuju tahun 2016. Ditahun 2014 persentase *managerial ownership* pada perusahaan sektor transportasi adalah sebesar 5.47%, ditahun 2015 persentase dari *managerial ownership* mengalami penurunan menjadi 5.41%. Ditahun 2016 terjadinya peningkatan persentase *managerial ownership* pada perusahaan sektor transportasi, secara agregat peningkatan persentase berjumlah 0.21% dari tahun 2015, pada tahun 2016 persentase *managerial ownership* menjadi 5.65%, hal ini bertolak belakang dengan teori yang menyatakan bahwa peningkatan *managerial ownership* dapat menurunkan kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*, ditahun 2015 menuju tahun 2016 persentase perusahaan transportasi yang mengalami *financial distress* meningkat menjadi 53% yang sebelumnya berjumlah 50%.

Atika et al (2012) melakukan penelitian untuk mengetahui hubungan antara *liquidity ratio* dengan kondisi *financial distress*, penelitian tersebut menggunakan *current ratio* sebagai proksi dari *liquidity ratio* dan didapatkan hasil bahwa *liquidity ratio* memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap kondisi *financial distress* yang dialami oleh perusahaan, hipotesis ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Merkusiwati dan Widhiari (2015) yang

mengatakan bahwa *liquidity ratio* memiliki hubungan negatif dengan kondisi *financial distress*. Berbanding terbalik dengan penelitian yang ditemukan oleh Triwahyuningtyas dan Muharam (2012) yang menyatakan bahwa *liquidity ratio* memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kondisi *financial distress* perusahaan.

Terdapat pula penelitian yang mencari tahu hubungan antara tingkat *leverage* yang diprosikan dengan *debt to total asset ratio* perusahaan dengan kondisi *financial*. Penelitian yang dilakukan oleh Wibisono (2014) yang menyatakan bahwa tingkat *leverage (debt ratio)* berpengaruh positif dan signifikan terhadap kondisi *financial distress* perusahaan, berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Swantari dan Habibie (2013) yang menemukan hasil bahwa tingkat *leverage* pada perusahaan berpengaruh secara negatif terhadap prediksi *financial distress* yang mungkin terjadi pada perusahaan.

Terdapat temuan mengenai hubungan antara tingkat *total asset turnover* dengan kondisi *financial distress* perusahaan, salah satunya adalah Li Jiming dan Du Weiwei (2010) Yang menemukan bahwa tingkat *total asset turnover* berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap kondisi *financial distress* yang terjadi pada perusahaan, hal ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rahmy (2015) yang menemukan hasil bahwa *total asset turnover* yang ada pada tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan.

Saat ini, juga telah banyak penilitan yang berusaha mencari tahu hubungan antara stuktur kepemilikan perusahaan dengan kondisi *financial distress*, salah

satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Budiarto (2012) yang menyatakan bahwa kepemilikan institusional memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kondisi *financial distress* yang dialami oleh perusahaan. Lain halnya dengan penelitian yang dilakukan oleh Triwahyuningtyas dan Muharam (2012) yang menemukan hasil bahwa kepemilikan institusional pada perusahaan berpengaruh secara negatif terhadap kondisi *financial distress* yang terjadi pada perusahaan. Selain kepemilikan institusional struktur kepemilikan perusahaan juga diprosikan oleh struktur kepemilikan manajerial, yang mana pada penelitian yang dilakukan oleh Hastuti (2013) menunjukkan bahwa struktur kepemilikan manajerial pada perusahaan bersifat positif signifikan terhadap kondisi *financial distress* yang dialami perusahaan yang mana penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Manurung dan Wibisono (2015) yang menemukan bahwa struktur kepemilikan manajerial berpengaruh negatif signifikan terhadap kondisi *financial distress* yang mungkin dialami oleh perusahaan.

Tabel 1.3**Research Gap**

Variabel	Pengaruh	Peneliti
Current Ratio	Signifikan Positif	Triwahyuningtyas dan Muharam (2012)
	Signifikan Negatif	Atika (2012), dan Merkusiwati dan Widhiari (2015)
Debt to total asset ration	Signifikan Positif	Wibisono dan manurung (2015)
	Signifikan Negatif	Swantari dan Habibie (2012)
Total asset turn over	Tidak Signifikan	Rahmy (2015)
	Signifikan Negatif	Li Jiming dan Du Weiwei (2011)
Kepemilikan institusional	Signifikan Positif	Budiarso (2012)
	Signifikan Negatif	Triwahyuningtyas dan Muharam (2012)
Kepemilikan manajerial	Signifikan Positif	Hastuti (2013)
	Signifikan Negatif	Manurung dan Wibisono (2015)

Sumber: Jimming dan Weiwei (2011), Budiarso (2012), Swantari dan Habibie (2012), Triwahyuningtyas dan Muharam (2012), Atika (2012), Hastuti (2013), Rahmy (2015), Widati dan Pratama (2015), Choirina (2015), Manurung dan Wibisono (2015), dan Merkusiwati dan Widhiari (2015).

Financial distress merupakan hal yang harus dihindari oleh setiap perusahaan, karena pada dasarnya setiap perusahaan menginginkan kondisi perusahaan yang sehat tanpa terkendala oleh kesulitan keuangan, begitu juga perusahaan yang bergerak di sektor transportasi, penelitian mengenai *financial distress* merupakan hal yang perlu dilakukan mengingat sektor transportasi merupakan sektor penting yang terdapat di Indonesia. Berdasarkan perbedaan antara teori dan fenomena yang terjadi di sektor transportasi, serta didukung dengan masih terdapat inkonsistensi pada penelitian terdahulu maka dirumuskan penelitian dengan judul “Pengaruh *current ratio*, *debt to total asset ratio*, *total asset turnover*, *Institutional ownership*, dan *Managerial ownership* terhadap

kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI pada tahun 2014-2016”.

1.2 Rumusan Masalah

Masih terdapatnya inkonsistensi antara teori yang ada dengan kenyataan seperti yang tertera pada tabel 1.2 dimana peningkatan pada nilai *current ratio*, *total asset turnover*, *institutional ownership*, dan *managerial ownership* maupun penurunan pada *debt to total asset turnover* pada perusahaan akan menurunkan probabilitas perusahaan mengalami *financial distress*, namun pada yang terjadi di industri transportasi adalah peningkatan maupun penurunan nilai pada rasio keuangan tersebut juga diikuti dengan peningkatan terhadap jumlah perusahaan transportasi yang mengalami masalah *financial distress*. Selain itu, masih terdapatnya perbedaan pendapat antara penelitian terdahulu atau *research gap* seperti yang dijelaskan di tabel 1.3, dimana masih terdapat penelitian dengan hasil yang berbeda dalam mengukur pengaruh *current ratio*, *debt to total asset ratio*, *total asset turnover*, *institutional ownership* dan *managerial ownership* terhadap probabilitas perusahaan mengalami *financial distress*, yang menyebabkan masih perlunya penelitian lebih lanjut mengenai *financial distress* pada perusahaan. Adapun dari rumusan masalah yang sudah di jelaskan sebelumnya maka timbul *research question* didalam penelitian ini, *research question* dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana *current ratio* berpengaruh terhadap kondisi *Financial Distress* pada perusahaan transportasi
2. Bagaimana *debt to total asset* berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi
3. Bagaimana *total asset turn over* berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi
4. Bagaimana *institutional ownership* berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi
5. Bagaimana *managerial ownership* berpengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis hubungan dan pengaruh *current ratio* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi.
2. Menganalisis hubungan dan pengaruh *leverage* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi.
3. Menganalisis hubungan dan pengaruh *total asset turnover* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi
4. Menganalisis hubungan dan pengaruh *institutional ownership* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi
5. Menganalisis hubungan dan pengaruh *managerial ownership* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian yang dilakukan ini sekiranya dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

a. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai literatur Dan juga sebagai sumber referensi pada penelitian penelitian selanjutnya, terutama untuk pemeliti yang juga mencari tahu pengaruh rasio rasio keuangan perusahaan terhadap kemungkinan *financial distress* yang dialami oleh perusahaan. Selain itu dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca mengenai pengertian dari *financial distress* pada perusahaan dan apa saja yang dapat mempengaruhi terjadinya *financial distress* tersebut.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai dasar bagi perusahaan untuk memahami kondisi kondisi *financial distress* pada perusahaan, terutama bagi perusahaan yang bergerak dibidang transportasi, dengan adanya penelitian ini diharapkan perusahaan yang bergerak dibidang penyedia jasa transportasi untuk lebih memahami mengenai kondisi *financial distress* dan juga memahami seberapa besar pengaruh atau dampak yang dihasilkan dari kondisi *financial distress* itu sendiri, sehingga dengan pemahaman lebih mengenai kondisi *financial distress* diharapkan perusahaan dapat menetapkan kebijakan guna menghindarkan perusahaan dari kondisi *financial distress*.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini adalah :

BAB 1: PENDAHULUAN

Bab ini berisikan pemaparan mengenai latar belakang pemilihan judul penelitian, perumusan masalah penelitian serta tujuan dan kegunaan penelitian.

BAB 2: TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan pemaparan mengenai landasan teori yang di gunakan dalam penelitian, penjelasan mengenai variabel yang digunakan dalam penelitian, pengembangan kerangka pemikiran serta pemaparan dari hipotesis penelitian.

BAB 3: METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan penjelasan mengenai metode yang digunakan dalam penelitian dimulai dari variable penelitian, jenis dan sumber data penelitian, sampel yang digunakan dalam penelitian, metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian dan metode analisis yang digunakan dalam penelitian.

BAB 4: HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan hasil dari olahan data, analisis dari pengolahan data dan pembahasannya.

BAB 5: PENUTUP

Bab ini berisikan kesimpulan dan analisis data yang diteliti, pembahasan serta saran yang dapat direkomendasikan.