

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1. Latar Belakang Penelitian

Indikator perkembangan suatu negara salah satunya dapat dilihat dari tingkat perkembangan infrastruktur yang terkait erat dengan kualitas hasil dari produk pembangunan. Pondasi utama dalam menopang perekonomian nasional terlihat dari kualitas infrastruktur yang baik. Sektor konstruksi sering disebut dengan istilah Anomali dikarenakan menjadi salah satu kontribusi tertinggi tetapi indeks bisnisnya rendah. Indeks bisnisnya rendah dapat disebabkan karena kurangnya sarana dan prasarana yang menunjang untuk pembangunan infrastruktur konstruksi tersebut serta terdapat hambatan / kendala ketika dalam proses pengerjaan atau dalam tahapan perencanaan awal.

Infrastruktur di suatu negara dikatakan lemah, artinya perekonomian di negara tersebut berjalan dengan cara yang tidak efisien. Bisa dikatakan tidak efisien disebabkan oleh biaya logistik yang sangat tinggi dan berujung pada perusahaan atau dunia bisnis kekurangan daya saing. Pengembangan Ekonomi dan Pembangunan Infrastruktur yang seharusnya memiliki hubungan timbal balik, karena pembangunan infrastruktur menimbulkan peningkatan pengeluaran nasional yang dapat mempengaruhi pendapatan dan konsumsi menjadi lebih tinggi dibandingkan jumlah sebelumnya.

Perkembangan ekonomi dunia yang semakin terbuka dan kompetitif, di era globalisasi ini dengan kondisi ekonomi yang selalu mengalami perubahan telah mempengaruhi kegiatan dan kinerja perusahaan, perusahaan dituntut untuk semakin mampu bersaing dengan menunjukkan berbagai keunggulannya untuk menguasai pasar dunia. Dunia bisnis di Indonesia telah mengalami peningkatan yang signifikan, ditandai dengan munculnya berbagai jenis perusahaan berbagai bidang yang berbeda-beda seperti bidang jasa, manufaktur, dan perusahaan dagang yang setiap hari banyak inovasi-inovasi baru, hal ini menjadi acuan untuk perusahaan-perusahaan yang sudah lama untuk meningkatkan kinerja dan prestasi perusahaan untuk menghindari risiko kebangkrutan atau *financial distress*.

Untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara sosial dan ekonomi secara keseluruhan maka dibutuhkan infrastruktur, utilitas dan transportasi yang memadai guna memenuhi segala kebutuhan. Infrastruktur mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lain. infrastruktur, utilitas dan transportasi ini saling

ketergantungan secara umum untuk memfasilitasi dan mewartahi kebutuhan yang dibutuhkan. Utilitas adalah kemampuan suatu barang atau benda untuk memberikan kepuasan kepada manusia dalam memenuhi kebutuhan yang diperlukan. Sedangkan transportasi adalah wadah atau sarana untuk mengantarkan sesuatu barang atau untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan wahana yang dapat dioperasikan oleh manusia, contohnya transportasi umum.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) ekonomi Indonesia pada tahun 2016 tumbuh sebesar 5,02 persen, lebih tinggi dibandingkan tahun 2015 yang mencapai 5,88 persen, sektor konstruksi memberikan kontribusi bagi pembentukan produk domestik bruto (PDB). Sedangkan pada tahun 2018 menurut Direktur Eksekutif Kepala Departemen Statistik Bank Indonesia, saldo bersih tertimbang (SBT) sektor konstruksi mencapai -0,52 persen, nilai ini menurun dibandingkan nilai saldo bersih tertimbang (SBT) pada tahun 2017 yang mencapai -0,35 persen. Peningkatan dan penurunan yang terjadi pada sektor konstruksi tergantung dengan giat atau tidak yang dilakukan terhadap pembangunan infrastruktur. [1]

Pada tahap ini perusahaan berjuang dengan sangat keras untuk meningkatkan kredibilitas perusahaan dan perkembangan pada proses pertumbuhan agar perusahaan tetap berkembang pada perkembangan ekonomi yang semakin terbuka dan ketat ini. Ketatnya persaingan dapat mengakibatkan kondisi kesulitan keuangan hingga dilikuidasi apabila perusahaan tidak mampu bertahan. Kesulitan keuangan yang berlarut-larut dan semakin parah akan mengakibatkan kebangkrutan.

Kebangkrutan yang dialami perusahaan tidak datang secara tiba-tiba, tetapi ada beberapa hal yang menjadi penyebab dari kesulitan keuangan tersebut, seperti adanya ketidakseimbangan dalam modal yang dimiliki dengan jumlah hutang dan piutang yang ada, manajemen yang belum bisa mengendalikan internal dengan baik dan belum memanfaatkan sumber daya sesuai alokasinya, adanya tingkat penurunan produksi atau kegiatan perusahaan yang dapat mempengaruhi cash flow.

Perusahaan jasa yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) terdiri dari 4 sektor, yaitu : sektor property dan real estate; sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi; dan sektor perdagangan; jasa dan investasi.

Menurut Nuryadi (2013) [2], Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi memiliki kontribusi utama bagi kemajuan suatu negara. Hal ini ditandai dengan banyaknya pembangunan-pembangunan infrastruktur yang berkembang pesat

untuk menstabilisasikan prasarana dan sarana yang ada di Indonesia guna mewujudkan keinginan mensejahterakan masyarakat.

Menurut (Almilia 2006) [3], suatu perusahaan yang dikategorikan mengalami *financial distress* adalah jika perusahaan tersebut mengalami laba operasi negative selama dua tahun berturut-turut. Perusahaan yang mengalami laba operasi selama lebih dari setahun menunjukkan telah terjadi tahap penurunan kondisi keuangan suatu perusahaan. Jika tidak ada tindakan perbaikan yang dilakukan manajemen perusahaan maka perusahaan dapat mengalami kebangkrutan. Perusahaan dapat menerima informasi atau menerima sinyal yang akan berdampak baik untuk perusahaan, sehingga dapat meminimalisir kondisi dimana kondisi tersebut tidak menguntungkan bagi perusahaan yang akan menentukan keberlangsungan perusahaan tersebut.

Financial Distress merupakan kondisi dimana laporan keuangan perusahaan mengalami penurunan dalam beberapa tahun terakhir, dan menurut Emrinaldi (2007) [4] *Financial Distress* merupakan kondisi kesulitan keuangan yang dimulai dari kesulitan likuiditas (jangka pendek) sebagai indikasi kesulitan keuangan yang paling ringan, sampai kepernyataan kebangkrutan yang merupakan kesulitan keuangan yang paling berat. Terjadinya ancaman kebangkrutan bukan hanya kebangkrutan itu sendiri tetapi juga masalah yang ditimbulkannya seperti karyawan yang berpengaruh diperusahaan keluar, pemasok menolak memberikan kredit, pelanggan mencari perusahaan lain yang lebih stabil, serta pemberi pinjaman memberi suku bunga yang lebih tinggi dan menetapkan syarat-syarat yang lebih ketat yang tertuang dalam kontrak pinjaman. (Nariman, 2016). [5]

Faktor penyebab *financial distress* dari perusahaan lebih bersifat mikro, (Agusti, 2013) [6] faktor-faktor dari dalam perusahaan tersebut adalah :

1. Kesulitan Arus Kas

Terjadi ketika penerimaan pendapatan dari hasil operasi perusahaan tidak cukup untuk menutupi beban-beban usaha yang timbul dari kegiatan operasional perusahaan. Manajemen melakukan kesalahan ketika mengelola aliran kas perusahaan untuk pembayaran kegiatan operasional perusahaan yang memperburuk kondisi keuangan perusahaan.

2. Jumlah hutang yang besar

Kebijakan pengambilan utang perusahaan untuk menutupi biaya yang timbul akibat kegiatan operasional perusahaan akan menimbulkan kewajiban bagi perusahaan untuk mengembalikan

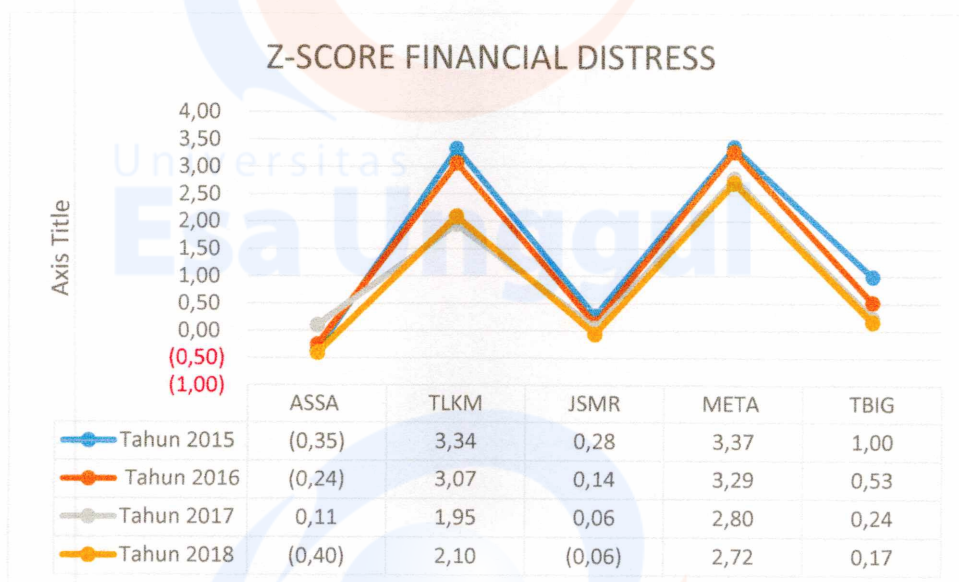
hutang di masa depan. Perusahaan tidak mempunyai dana yang memadai untuk membayar hutang-hutang yang sudah jatuh tempo, sehingga kreditur melakukan penyitaan aset perusahaan untuk menutupi kekurangan hutang-hutang tersebut.

3. Kerugian dalam kegiatan operasional perusahaan dalam beberapa tahun

Kerugian dalam kegiatan operasional perusahaan akan mengakibatkan arus kas yang negatf. Hal ini terjadi dikarenakan beban operasional lebih besar dari pendapatan yang diterima perusahaan.

Sebuah perusahaan tidak selalu berjalan sesuai yang direncanakan. Pada kondisi tertentu, perusahaan memiliki kemungkinan mengalami kesulitan dalam keuangan. Hal itu terjadi ketika perusahaan tidak berupaya dalam memaksimalkan aset yang dimiliki untuk menutupi hutang, sehingga perusahaan akan mengalami kondisi yang dinamakan dengan *Financial Distress*.

Dibawah ini merupakan sample dari data *Financial Distress* beberapa perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018 :



Gambar 1.1

Financial Disress dihitung dengan Z-Score

Sesuai dengan klasifikasi perusahaan yang sehat dan mengalami kebangkrutan didasarkan pada nilai Z-Score Model Altman (1983) [7] yang menyatakan bahwa jika nilai Z-Score < 1,23 maka termasuk perusahaan yang mengalami

kebangkrutan; jika nilai $1,23 < Z\text{-Score} < 2,9$ maka termasuk perusahaan yang dalam kondisi *grey area* (kondisi perusahaan tidak dapat ditentukan sehat atau mengalami kebangkrutan); jika nilai $Z\text{-Score} > 2,9$ maka termasuk perusahaan tidak mengalami kebangkrutan.

Pada gambar 1.1 di atas menunjukkan bahwa PT Adi Sarana Armada Tbk di tahun 2015 menunjukkan nilai $-0,35$ dan di tahun 2016 menunjukkan nilai $-0,24$, yang dimana nilai pada di dua tahun berturut-turut $Z\text{-Score} < 1,23$ yang menandakan perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan. Nilai yang berbeda ditunjukkan oleh PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) pada tahun 2015 menunjukkan nilai $3,34$ dan ditahun 2016 menunjukkan nilai $3,07$, nilai di dua tahun berturut-turut $Z\text{-Score} > 2,9$ yang menandakan perusahaan tersebut tidak mengalami kebangkrutan, tetapi nilai di tahun 2015 dan 2016 berbeda dengan tahun berikutnya, dimana di tahun 2017 menunjukkan nilai $1,95$ dan di tahun 2018 menunjukkan $2,10$. Nilai di tahun 2017 dan 2018 menunjukkan $1,23 < Z\text{-Score} < 2,9$ menandakan bahwa perusahaan berada dalam kondisi *grey area*.

Menurut hasil perhitungan $Z\text{-Score}$ perusahaan yang mengalami kebangkrutan yaitu PT Adi Sarana Armada Tbk, dengan nilai $Z\text{-Score} < 1,23$ selama dua tahun berturut-turut. Hal tersebut juga dipengaruhi oleh tingkat *Return On Asset (ROA)* yang sangat kecil dengan rata-rata ($0,02$) menandakan bahwa perusahaan belum berhasil atau tidak dapat memanfaatkan assetnya dengan baik, tingkat *Debt to Equity Ratio (DER)* yang sangat besar ($10,30$) menandakan bahwa perusahaan tidak bisa membayar hutang nya dengan memanfaatkan aset yang dimiliki, tingkat *Current Ratio (CR)* yang sangat kecil dengan rata-rata ($0,45$) menandakan bahwa perusahaan tidak mampu untuk membayar hutang lancarnya.

Beberapa variable yang dapat mempengaruhi *financial distress* antara lain : *Return On Asset (ROA)*, *Debt To Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio (CR)*.

Return On Asset (ROA) menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan assetnya secara efisiensi dan mampu menghasilkan laba dari pemanfaatan asset perusahaannya tersebut. Jika *Return On Asset (ROA)* mengalami kenaikan maka kemungkinan perusahaan akan mengalami *Financial Distress* akan turun. Sesuai dengan hasil penelitian Arini (2010)[8], mengatakan bahwa *Return On Asset (ROA)* berpengaruh negative terhadap kondisi *Financial Distress* perusahaan artinya semakin besar *Return On Asset (ROA)* suatu perusahaan semakin mengurangi kondisi *Financial Distress* perusahaan tersebut.

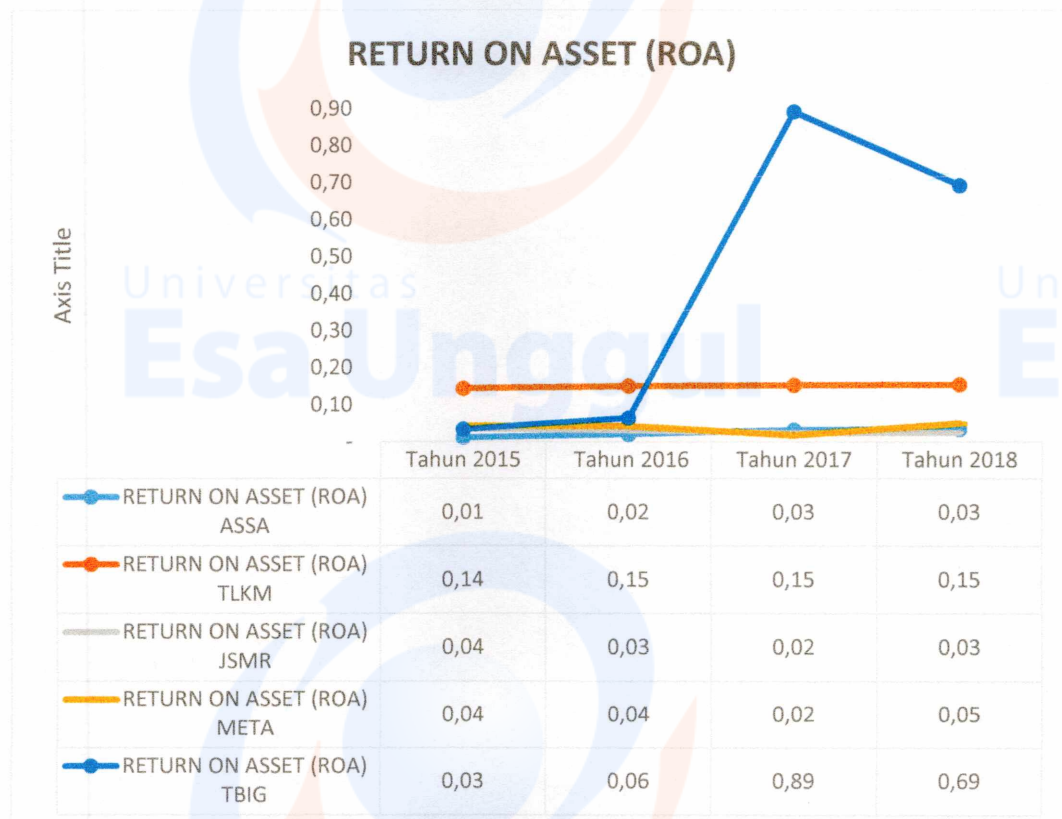
Debt To Equity Ratio (DER) merupakan rasio terhadap modal. Menurut Kasmir (2017) [9] *Debt To Equity Ratio (DER)* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Menurut Weston dan Rita (2010) [10] kreditor lebih menyukai rasio utang yang moderat karena semakin rendah rasio *Debt To Equity Ratio (DER)* maka akan ada perisai, sehingga kerugian yang diderita kreditor semakin kecil jika terjadi likuidasi. Dengan kata lain semakin tinggi *Debt To Equity Ratio (DER)* akan semakin tidak menguntungkan untuk perusahaan dan kreditur, karena akan semakin besar juga risiko yang akan diterima. Namun semakin turun rasio *Debt To Equity Ratio (DER)* akan semakin menguntungkan untuk perusahaan, karena perusahaan mampu membayar hutang nya sesuai dengan kewajiban. Jika *Debt To Equity Ratio (DER)* mengalami kenaikan maka kemungkinan perusahaan akan mengalami *Financial Distress* akan tinggi, karena ketidakmampuan perusahaan untuk membayar atau menutupi hutang perusahaan. Kondisi ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Sari dan Putri (2016) [10] menunjukkan bahwa variable *Financial Distress* dipengaruhi leverage yang dihitung menggunakan rasio *Debt To Equity Ratio (DER)* dan hasilnya positif.

Current Ratio (CR) menggambarkan harta lancar dan aktiva lancar berkaitan dengan operasional perusahaan, sehingga *Current Ratio (CR)* menunjukkan kelancaran dari perusahaan tersebut. Menurut Aminatuzzahra (2010) [11] *Current Ratio (CR)* merupakan salah satu indicator dari rasio likuiditas, merupakan rasio antara harta lancar dengan hutang lancar yang dimiliki oleh perusahaan. Rasio ini mengukur aktiva yang dimiliki perusahaan dalam hutang lancar perusahaan. Apabila *Current Ratio (CR)* ada didalam posisi yang turun/rendah, maka perusahaan tidak dapat membayar hutang lancar/jangka pendek nya hal tersebut dapat membawa perusahaan kedalam kondisi *Financial Distress*. Sebaliknya jika *Current Ratio (CR)* mengalami kenaikan maka kemungkinan perusahaan akan mengalami *Financial Distress* akan semakin kecil. Karena perusahaan dapat membayar hutang lancar/jangka pendek nya sesuai jatuh tempo. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Imam dan Reva (2012) [12] menunjukkan hasil bahwa rasio likuiditas yang diukur dengan *Current Ratio (CR)* tidak memiliki pengaruh terhadap *Financial Distress*.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh Almilia (2003) [3] yang menunjukkan bahwa *Current Rasio (CR)* memiliki pengaruh negatif dan signifikan untuk memprediksi kondisi *Financial Distress* suatu perusahaan, hasil ini berbanding terbalik dengan hasil penelitian dari Mitha Christina Ginting (2017) [13] yang menunjukkan bahwa *Current Rasio (CR)* mempunyai pengaruh signifikan yang positif. Penelitian yang dilakukan oleh Imam Mas'ud

dan Reva Maymi (2012) [8] yang menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio (DER)* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap kondisi *Financial Distress* perusahaan. Hasil penelitian ini tidak konsisten dengan penelitian Listyorini dan Bayu (2015) [11] yang menemukan bahwa *Debt to Equity Ratio (DER)* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Financial Distress*. Penelitian yang dilakukan oleh Novita R, dkk (2014) [12] yang menunjukkan bahwa *Return On Asset (ROA)* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *Financial Distress*, sedangkan penelitian yang dilakukan Andre (2018) [14] *Return On Asset (ROA)* berpengaruh terhadap *Financial Distress*.

Dalam menilai tingkat pengembalian perusahaan dapat dilihat dari *Return On Asset (ROA)* yaitu seberapa besar asset itu akan menghasilkan pendapatan sehingga penilaian tingkat financial distress dalam perusahaan, dapat dilihat menggunakan *Return On Asset (ROA)*. Didalam Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018 memiliki *Return On Asset (ROA)* sebagai berikut :

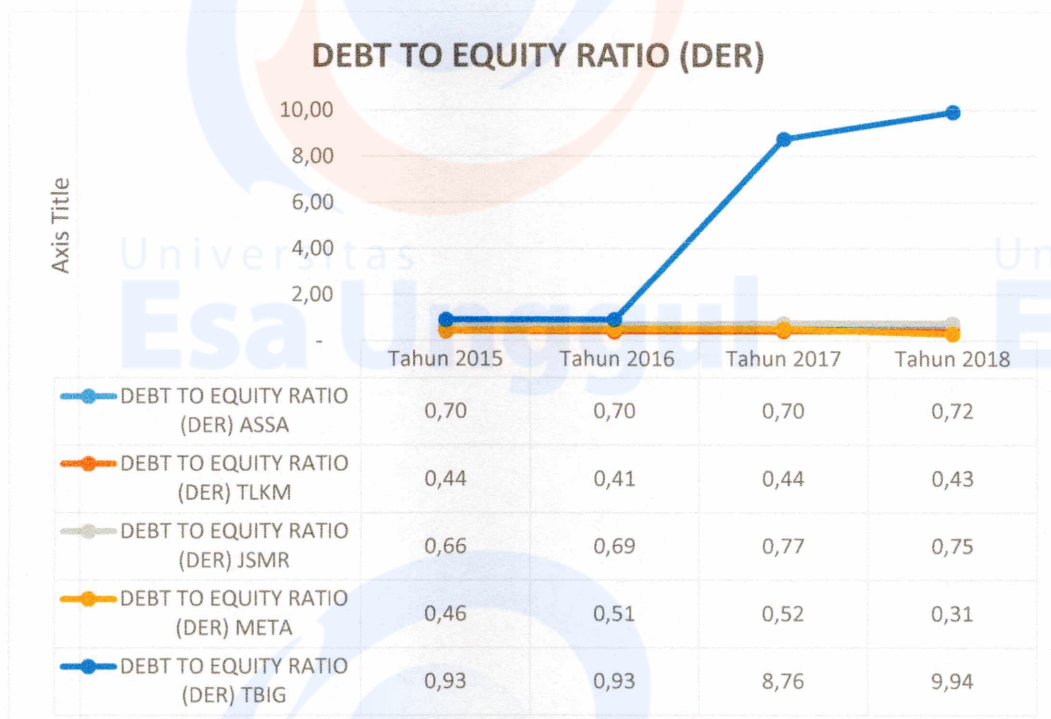


Gambar 1.2
Return On Asset (ROA)

Berdasarkan data di atas menunjukkan bahwa *Return On Asset (ROA)* tertinggi yaitu perusahaan Tower Bersama Infrastructure (TBIG) dengan nilai Return On Asset (ROA) 0,69. Dan nilai terendah ditempati oleh PT Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA) dengan nilai 0,01. Untuk perusahaan yg memiliki *Return On Asset (ROA)* yang stabil ditempati oleh PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) (TLKM) karena selama dalam kurun 4 tahun sejak tahun 2015 - 2018 rata rata memiliki *Return On Asset (ROA)* sebesar 0,15. *Return On Asset (ROA)* yang menunjukkan nilai tertinggi artinya perusahaan tersebut dapat memanfaatkan atau menggunakan asset perusahaan dengan baik dan manajemen perusahaan berhasil melaksanakan tugas nya dengan baik pula, sehingga *Return On Asset (ROA)* yang terjadi diperusahaan tersebut dapat dilihat dengan grafik yang bagus. Sedangkan nilai *Return On Asset (ROA)* yang menunjukkan minimum dan maximum rendah artinya perusahaan tersebut belum mampu untuk mengelola asset dengan baik sesuai alokasinya. Sehingga perusahaan tersebut harus memahami terlebih dahulu bagaimana cara mengelola asset dengan baik dan dapat menggunakan perusahaan dengan baik.

Debt To Equity Ratio (DER) merupakan salah satu rasio keuangan yang menunjukan modal dan hutang yang digunakan untuk membiayai asset perusahaan. *Debt To Equity Ratio (DER)* digunakan untuk mengetahui apakah perusahaan dapat menutupi hutang nya dengan jumlah asset yang dimiliki atau tidak dapat menutupi hutang nya yang disebabkan oleh ketidakmampuan nya menggunakan asset dengan baik sehingga hutang-hutang tidak dapat dibayarkan semana mestinya.

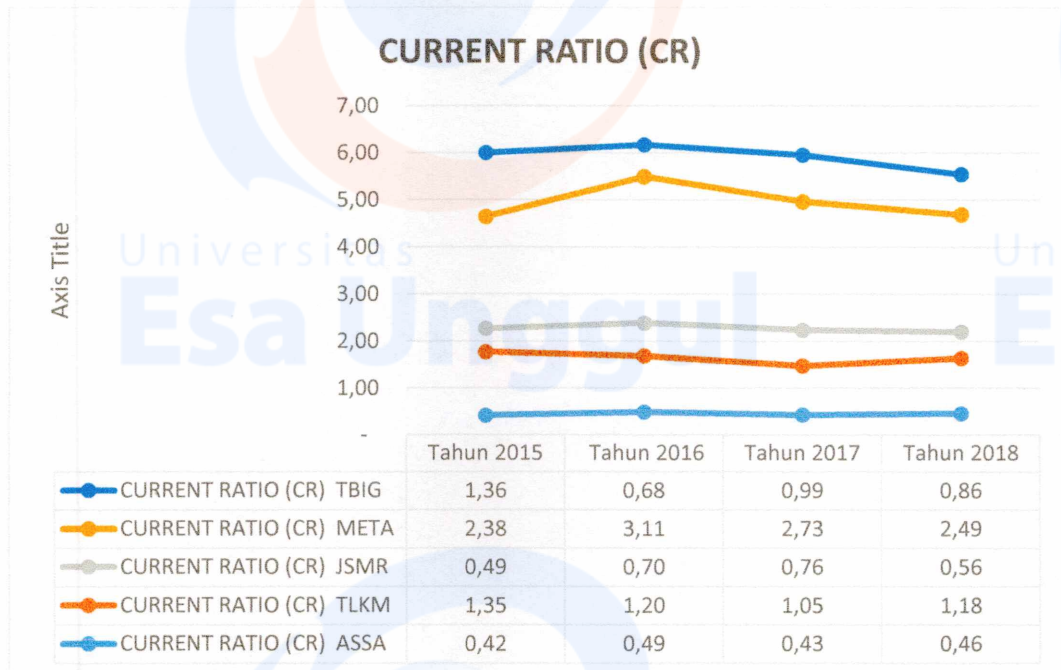
Sehingga perusahaan harus memperhatikan *Debt To Equity Ratio (DER)* dalam kondisi yang rendah atau tinggi, semakin tinggi nilai *Debt To Equity Ratio (DER)* artinya perusahaan tidak dapat membayar atau menutupi hutang-hutang nya, karena menurut Haq (2013) [11] apabila perusahaan memiliki *Debt To Equity Ratio (DER)* tinggi atau jumlah *Current Liabilities* lebih besar dari jumlah *Current Asset*, maka perusahaan tersebut dikhawatirkan akan kesulitan dalam membayar hutang-hutangnya. Hal ini dapat memicu terjadi Financial Distress. Didalam perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018 memiliki *Debt To Equity Ratio (DER)* sebagai berikut :



Gambar 1.3
Debt To Equity Ratio (DER)

Berdasarkan Berdasarkan data di atas menunjukkan bahwa *Debt To Equity Ratio (DER)* tertinggi yaitu perusahaan PT Tower Bersama Infrastructure Tbk, dengan nilai *Debt To Equity Ratio (DER)* sebesar 10,30. Dan nilai *Debt To Equity Ratio (DER)* terendah ditempati oleh Telekomunikasi Indonesia (Persero) dengan nilai sebesar 0,74. Dari data dan penjelasan diatas, dapat diketahui bahwa perusahaan yang memiliki nilai *Debt To Equity Ratio (DER)* tertinggi adalah PT Tower Bersama Infrastructure Tbk, artinya perusahaan tidak dalam kondisi yang sehat atau terancam mengalami Financial Distress. Tingginya nilai *Debt To Equity Ratio (DER)* menandakan bahwa perusahaan tersebut lebih banyak menggunakan utang mereka untuk membiayai perusahaannya atau ketidakmampuannya menggunakan asset dengan baik sehingga hutang-hutang tidak dapat dibayarkan semana mestinya.

Financial distress berkaitan dengan keberlangsungan atas perusahaan, tentu harta lancar dan aktiva lancar berkaitan dengan operasional perusahaan, sehingga current rasio menunjukkan kelancaran dari perusahaan tersebut. Berikut ini grafik dari beberapa perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018:



Gambar 1.4
Current Ratio (CR)

Berdasarkan data di atas menunjukkan bahwa *Current Ratio (CR)* tertinggi yaitu perusahaan PT Nusantara Infrastructure Tbk (META) dengan nilai *Current Ratio (CR)* rata-rata sebesar 2,68. Dan nilai terendah ditempati oleh Adi Sarana Armada Tbk dengan nilai rata-rata 0,45. Dari data diatas menunjukkan bahwa perusahaan yang *Current Ratio (CR)* tinggi mampu memanfaatkan asset lancar untuk membayar hutang lancar. Semakin tinggi *Current Ratio (CR)* kemampuan perusahaan untuk membayar hutang lancar juga semakin tinggi, dan sebaliknya jika *Current Ratio (CR)* rendah menunjukkan bahwa perusahaan tidak mampu untuk membayar hutang lancarnya.

Sektor insfrastruktur (jalan dan bandara) merupakan sektor yang berbasis pada kegiatan pembangunan atau perluasan yang menunjang untuk kualitas dan kuantitas sarana dan prasana di Indonesia. Akan tetapi kegiatan yang ada pada sektor ini memiliki keberlangsungan yang tidak menentu, dengan kata lain kegiatan yang dilakukan pada sektor ini tidak berlangsung secara rutin atau terus menerus di setiap tahunnya. Sehingga kemungkinan pada sektor ini akan mengalami financial distress dikarenakan adanya ketidakpastiaan atas rutinitas di setiap tahunnya, sedangkan perusahaan tetap harus beroperasi dan mengeluarkan biaya fixed cost yang mana akan terus ada selagi perusahaan berdiri. Sektor insfrastruktur (pasokan listrik, kesejahteraan sosial dan kesehatan) merupakan sektor yang memberikan dan melayani kebutuhan

masyarakat Indonesia, contohnya : PDAM, Kendaraan Umum, Kartu Prabayar / Modem / Internet. Ketertarikan masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum sulit untuk dirubah untuk mengurangi kemacetan, tetapi masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan kenyamanan dalam menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan lebih hemat dan bisa pulang-pergi tanpa memikirkan jadwal keberangkatan/kepulangan.

Motivasi dalam penelitian ini adalah penelitian terdahulu masih menunjukkan hasil yang belum konsisten sehingga perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai Pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* Terhadap *Financial Distress*, baik pada tahun yang sama maupun dimasa depan.

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka penulis akan melakukan penelitian yang berjudul “**Pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018**”.

Objek penelitian adalah Perusahaan Infrastruktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018.

1. 2. Identifikasi Masalah dan Pembatasan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang penelitian di atas, permasalahan yang dapat diidentifikasi dalam penelitian Pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018 adalah :

1. Ada beberapa perusahaan untuk sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang mengalami *Financial Distress*.
2. Tingkat *Return On Asset (ROA)* untuk sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi mengalami fluktuasi.
3. Tingkat *Debt to Equity Ratio (DER)* untuk sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi mengalami fluktuasi.
4. Tingkat *Current Ratio (CR)* untuk sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi mengalami fluktuasi

1.2.2 Pembatasan Masalah

Penelitian Pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018 memiliki beberapa batasan, antara lain :

1. Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang terdaftar di BEI pada tahun 2015 sampai dengan 2018.
2. Perusahaan mempublikasikan laporan keuangan auditan selama empat tahun, yaitu dari tahun 2015 sampai dengan 2018 hal tersebut menandakan bahwa perusahaan memiliki laporan keuangan yang telah diaudit dan telah dilaporkan ke BEI.
3. Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang memiliki laba positif pada tahun 2015 sampai dengan 2018.
4. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu, *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)*.
5. Seluruh data yang ada untuk penelitian merupakan data sekunder yang diambil dari laporan keuangan Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang terdaftar di BEI pada tahun 2015 sampai dengan 2018.

1.3. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian mengenai Pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018, terdapat fenomena saat ini tingkat perkembangan infrastruktur yang terkait erat dengan kualitas hasil dari produk pembangunan, Oleh karena itu, rumusan pertanyaan penelitian adalah:

1. Apakah secara simultan *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, *Current Ratio (CR)* berpengaruh terhadap *Financial Distress*?

2. Apakah secara parsial *Return On Asset (ROA)* berpengaruh terhadap Financial Distress Perusahaan Infrastruktur dan Utilitas yang Terdaftar Di BEI Pada Tahun 2015 s.d. 2018?
3. Apakah secara parsial *Debt to Equity Ratio (DER)* berpengaruh terhadap Financial Distress Perusahaan Infrastruktur dan Utilitas yang Terdaftar Di BEI Pada Tahun 2015 s.d. 2018?
4. Apakah secara parsial *Current Ratio (CR)* berpengaruh terhadap Financial Distress Perusahaan Infrastruktur dan Utilitas yang Terdaftar Di BEI Pada Tahun 2015 s.d. 2018?

1. 4. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian mengenai Pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018 adalah:

1. Menguji secara empiris dan menganalisis pengaruh Financial Distress terhadap *Return On Asset (ROA)* Perusahaan Infrastruktur dan Utilitas.
2. Menguji secara empiris dan menganalisis pengaruh Financial Distress terhadap *Debt to Equity Ratio (DER)* Perusahaan Infrastruktur dan Utilitas.
3. Menguji secara empiris dan menganalisis pengaruh Financial Distress terhadap *Current Ratio (CR)* Perusahaan Infrastruktur dan Utilitas.

1.4.2 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian tentang Pengaruh *Return On Asset (ROA)*, *Debt to Equity Ratio (DER)*, dan *Current Ratio (CR)* Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2015 sampai dengan 2018, antara lain:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Menyediakan informasi mengenai *Financial Distress* terutama pengaruh Perusahaan Infrastruktur dan Utilitas.
 - b. Digunakan sebagai bahan pembandingan terdahulu dan referensi bagi peneliti selanjutnya.
2. Manfaat Praktis

Menjadi pertimbangan bagi investor dalam pengambilan keputusan investasi terhadap perusahaan Insfrastruktur dan Utilitas yang ada di Indonesia.

Universitas
Esa Unggul

Universitas
Esa Unggul

Universitas
Esa Unggul