

# BAB I

## PENDAHULUAN

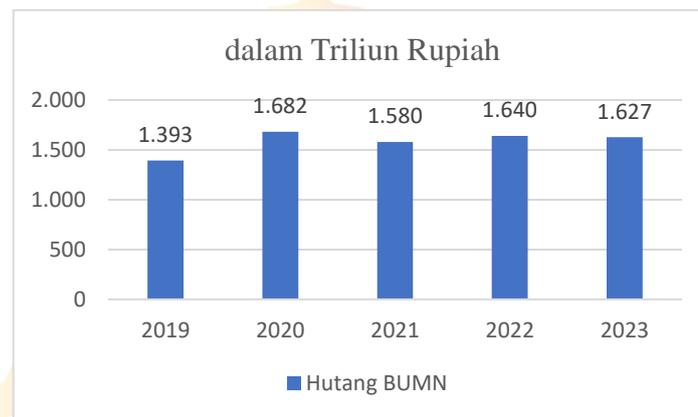
### A. Latar Belakang

Kesulitan keuangan (*financial distress*) adalah suatu keadaan menurunnya kinerja keuangan perusahaan yang berujung pada kebangkrutan (Platt & Plat, 2002). Analisis laporan keuangan perusahaan berguna untuk menentukan apakah perusahaan mengalami masalah keuangan atau tidak. Jika laba bersih perusahaan terus negatif, perusahaan dikatakan mengalami krisis keuangan. Selain laba bersih, indikator lain yang perlu dipertimbangkan adalah perusahaan menunjukkan kinerja ekuitas yang negatif.

Kondisi keuangan perusahaan memiliki peran sentral dalam menunjang stabilitas perekonomian nasional. Di Indonesia, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) memegang peranan strategis dalam berbagai sektor, mulai dari energi, infrastruktur, transportasi, hingga keuangan. Dengan kepemilikan modal negara, BUMN tidak hanya berorientasi pada profitabilitas, tetapi juga memiliki tanggung jawab sosial dan pembangunan ekonomi berkelanjutan. Pada tahun 2023, kontribusi BUMN terhadap PDB Indonesia mencapai 22% (Prayudhia, 2024). Oleh sebab itu, keberlanjutan kinerja keuangan BUMN menjadi krusial untuk menjaga kesinambungan pembangunan ekonomi nasional. Kinerja BUMN tidak hanya berdampak pada penciptaan nilai bagi pemegang saham, tetapi juga berimplikasi langsung terhadap pembangunan dan kesejahteraan masyarakat luas.

Akhir-akhir ini, muncul isu masalah kesulitan keuangan yang menerpa perusahaan BUMN yaitu utang yang terus meningkat tiap tahunnya, bahkan sejumlah perusahaan dikatakan terancam bangkrut sebab kinerjanya dinilai buruk. Tren kenaikan utang terjadi selama 5 sampai 6 tahun terakhir. *Ekonom Institute of Development for Economics and Finance* (INDEF), Deniey A. Purwanto mengatakan utang meningkat drastis sejak tahun 2016. Peningkatan utang terjadi pada BUMN keuangan yang didominasi oleh utang jangka pendek dan BUMN non-keuangan yang didominasi oleh utang jangka panjang (Saputra, 2021). Menurut Daniey utang tersebut tidak berbanding lurus dengan

kinerja BUMN. Seharusnya utang berdampak positif terhadap kinerja perusahaan namun dilihat dari tingkat pengembalian terhadap modalnya (ROE), sebagian besar sangatlah kecil bahkan negatif. Rata-rata laba bersih juga menurun di tahun 2019 dari 10,14% menjadi 7,09%. Kinerja BUMN semakin terpuak akibat pandemi Covid 19 terutama di sektor transportasi dan konstruksi (Agustiyanti, 2021).



**Gambar 1.1 Total utang perusahaan BUMN**  
(Sumber: Kementerian BUMN, diolah peneliti 2024)

Berdasarkan Gambar 1.1 menunjukkan tren jumlah utang BUMN pada periode 5 tahun terakhir. Berdasarkan catatan Kementerian BUMN, pada tahun 2019 total utang BUMN mencapai Rp1.393 triliun. Kemudian di tahun berikutnya utang melonjak sebesar 20,7% menjadi Rp1.682 triliun. Pada tahun 2021, utang BUMN tercatat sebesar Rp1.580 triliun dan mengalami kenaikan 3,79% menjadi Rp1.640 triliun pada tahun 2022. Sementara itu, pada tahun 2023 utang BUMN tercatat sebesar Rp1.627,6 triliun, mengalami penurunan 1,9% dari tahun sebelumnya sebesar Rp1.640 triliun (Pernando & Untari, 2024).

Fenomena kesulitan keuangan atau *financial distress* ini dialami oleh perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia diakibatkan oleh utang yang menumpuk dan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Perusahaan-perusahaan tersebut antara lain yaitu PT Angkasa Pura I (Persero) dengan jumlah utang sebesar Rp35 Triliun, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan jumlah utang sebesar Rp138,87 Triliun, PT

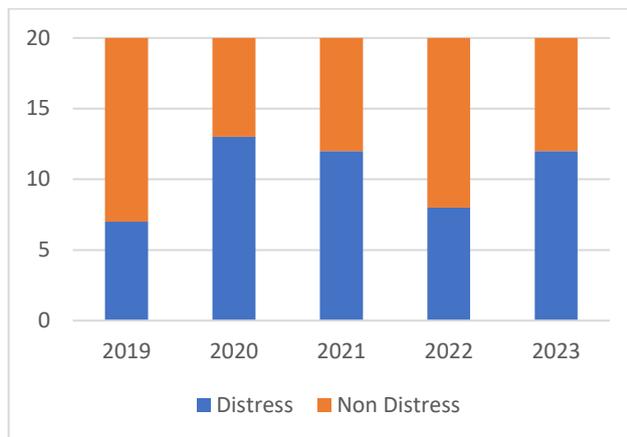
PLN (Persero) dengan jumlah utang sebesar Rp649,2 Triliun, PT Perkebunan Nusantara (Persero) dengan jumlah utang sebesar Rp43 Triliun, PT Krakatau Steel (Persero) Tbk dengan jumlah utang sebesar Rp31 Triliun, dan PT Waskita Karya (Persero) Tbk dengan jumlah utang sebesar 90 Triliun (Uly & Sukmana, 2021). Tingginya jumlah utang yang dialami BUMN Karya akibat dari banyaknya proyek pembangunan infrastruktur seperti jalan tol yang dikerjakan terutama jalan tol Trans Jawa dan Trans Sumatra yang dikerjakan oleh PT Waskita Karya Tbk, sedangkan penumpukan utang PT Garuda Indonesia Tbk disebabkan oleh tingginya utang kepada lessor akibat salah urus manajemen terdahulu dan tingginya beban keuangan PT Garuda Indonesia Tbk yang diperberat oleh pandemi sehingga menyebabkan menurunnya pendapatan usaha perseroan. Penurunan pendapatan tersebut menyebabkan PT Garuda Indonesia Tbk mengalami kerugian bersamaan dengan pembayaran utang yang jatuh tempo, sehingga mengalami gagal bayar. Tumpukan utang BUMN ini menjadi beban bagi APBN karena peningkatan utang BUMN diikuti performa BUMN yang menurun.

Ekonom senior Fadhil Hasan menjelaskan bahwa selama ini terlalu banyak penugasan BUMN Karya ditambah inefisiensi organisasi menyebabkan kesulitan keuangan serius yang jika dibiarkan dapat menyebabkan kebangkrutan. Pengamat BUMN dari Universitas Indonesia yaitu Toto Pranoto menjelaskan bahwa besarnya utang BUMN sebenarnya disebabkan oleh dua masalah utama. Pertama, dampak pandemi Covid-19, kedua yaitu memang sebelum pandemi menyebar di tahun 2019 akhir, kinerja BUMN sudah buruk (Saputra, 2021).

Badan Pusat Statistik (BPS) pun mencatat bahwa terdapat 27 Badan Usaha Milik Negara mencatat kerugian signifikan hingga puluhan triliunan rupiah pada tahun 2021. BPS mencatat BUMN di sektor transportasi, pergudangan, dan konstruksi membukukan kerugian paling besar, adapun kerugian terbesar dialami oleh PT Garuda Indonesia Tbk mencapai Rp 59,60 triliun (Ramalan, 2022). Beberapa perusahaan plat merah yang dipailitkan karena tidak memberikan kontribusi terhadap negara diantaranya PT Istaka

Karya, PT Merpati Nusantara Airlines, PT Industri Sandang Nusantara, PT Kertas Kraft Aceh, dan PT Industri Gelas. Alasan dibubarkannya BUMN tersebut mulai dari beban utang yang melebihi jumlah aset yang dimiliki perseroan, tidak mampu bersaing dengan kompetitor, berhentinya kegiatan operasional, mengalami kerugian terus-menerus hingga jumlah utang yang bernilai triliunan. Menteri BUMN Erick Thohir mengatakan keputusan ini merupakan langkah terbaik karena BUMN tersebut sudah tidak dapat melaksanakan perannya dalam memberikan kontribusi terhadap perekonomian nasional, meraih keuntungan, dan memberikan kemanfaatan umum sesuai Undang-Undang BUMN Nomor 19 Tahun 2003 (Binekasri, 2023).

*Financial distress* dapat dihitung dengan menggunakan *Interest Coverage Ratio* (ICR) merupakan rasio yang dapat mengukur tingkat kesulitan keuangan yang dialami oleh perusahaan. Rasio ini dapat dengan cara membandingkan laba sebelum pajak dengan beban bunga atau biaya dana pinjaman pada periode yang berjalan yang memperlihatkan pengeluaran uang dalam laporan laba rugi (Putri & NR, 2020). Nilai *Interest Coverage Ratio* (ICR) lebih kecil dari satu menunjukkan adanya gejala *financial distress*. Terdapat beberapa perusahaan BUMN yang mengalami *financial distress* selama tahun 2019 sampai 2023 yaitu PT Waskita Karya Tbk (WSKT), PT Indofarma Tbk (INAF), dan PT Kimia Farma Tbk (KAEF) karena memiliki nilai ICR berada di bawah satu. Hal ini disebabkan oleh laba usaha mengalami penurunan sementara beban bunga tinggi. Kemudian laba usaha negatif karena beban usaha lebih besar dari pendapatan namun beban bunga tetap dibayar.



**Gambar 1.2** Area hasil *financial distress* dari sampel perusahaan

(Sumber data: Data diolah, 2024)

Salah satu metode untuk menilai *financial distress* adalah dengan menggunakan rasio keuangan. Dengan tujuan agar mengetahui adanya indikasi *financial distress*, manajemen perusahaan akan lebih mampu menerapkan kebijakan yang tepat dan menunjukkan kejelian dalam rangka menghindari skenario terburuk bagi perusahaan (Nurhayati et al., 2021). Altman (1968) mengemukakan bahwa rasio keuangan, khususnya rasio likuiditas dan solvabilitas, memiliki kekuatan prediksi terbesar terhadap *financial distress*. *Leverage*, likuiditas, profitabilitas dan *sales growth* merupakan rasio keuangan yang digunakan untuk memprediksi kondisi *financial distress* dalam penelitian ini.

*Leverage* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar bisnis menggunakan utang sebagai modal untuk mendanai operasinya. Pembiayaan yang dilakukan perusahaan sebagian besar untuk operasionalnya yaitu dengan utang, hal tersebut menandakan bahwa perusahaan menggunakan rasio *leverage* yang tinggi. Utang yang berkapasitas tinggi akan mengakibatkan terjadinya kebangkrutan dan mengakibatkan perusahaan harus melunasi biaya bunga terkait utang tersebut. Akibatnya, bisnis mungkin akan mengalami *financial distress* (Carolina et al., 2017). Dalam penelitian ini, DER digunakan untuk mengukur *leverage*. Rasio yang digunakan untuk membandingkan jumlah utang terhadap ekuitas disebut rasio utang terhadap ekuitas (*Debt to Equity Ratio*).

Berdasarkan analisis *debt to equity ratio*, angka DER yang lebih tinggi dianggap mengindikasikan risiko yang lebih besar terhadap likuiditas perusahaan (Ginting, 2017). Evaluasi dilakukan menggunakan standar Kasmir (2019), yang menyatakan bahwa *leverage* kurang dari 90% dianggap baik, sedangkan lebih dari 90% dikategorikan tidak baik. Ambil contoh perusahaan seperti PT Waskita Karya Tbk (WSKT) mencatat DER yang sangat tinggi, mencapai 724% pada tahun 2023, naik tajam dari 321% pada 2019. Hal serupa terjadi pada PT Waskita Beton Precast Tbk (WSBP) Pada tahun 2019, DER WSBP tercatat sebesar 99%, kemudian melonjak drastis menjadi 812% pada tahun 2020. Meskipun sempat menurun sedikit menjadi 348% pada 2021, angka ini kembali meningkat hingga mencapai 773% di tahun 2023. Kondisi ini menunjukkan ketergantungan besar pada utang yang jika tidak segera ditangani, berpotensi menimbulkan krisis likuiditas dan *financial distress*.

**Tabel 1.1 Persentase *debt to equity ratio* dari sampel perusahaan**

No	Kode Saham	<i>Debt to Equity Ratio (%)</i>				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	ANTM	67	67	58	42	37
2	PTBA	42	42	49	57	80
3	PGAS	161	205	167	143	113
4	TINS	287	194	133	86	106
5	GIAA	652	655	218	506	525
6	JSMR	330	320	297	256	232
7	WIKA	223	309	298	329	589
8	ADHI	434	583	605	353	339
9	PTPP	276	284	288	289	273
10	WSKT	321	537	570	590	724
11	TLKM	89	104	91	84	83
12	KRAS	734	618	574	440	455
13	SMBR	60	68	76	70	54
14	INAF	174	298	296	194	194
15	KAEF	148	147	146	147	175
16	SMGR	130	105	87	70	66
17	WTON	199	154	162	165	113
18	PPRO	243	350	419	432	610
19	ELSA	90	102	92	115	117
20	WSBP	99	812	348	384	773

(Sumber data: Data diolah, 2024)

Likuiditas adalah kemampuan perusahaan untuk melunasi utang dan kewajiban jangka pendek yang dimilikinya, seperti utang usaha, pajak, dividen, dan lainnya (Sarreta, 2020). Sementara itu, menurut Fatimah et al. (2019), likuiditas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, baik yang sudah jatuh tempo maupun yang belum. Penelitian ini menggunakan *current ratio* untuk mengukur likuiditas. Rasio lancar digunakan karena dapat digunakan untuk menghitung total aset perusahaan dan jumlah kas yang tersedia untuk biaya operasional dan pembayaran utang jangka pendek.

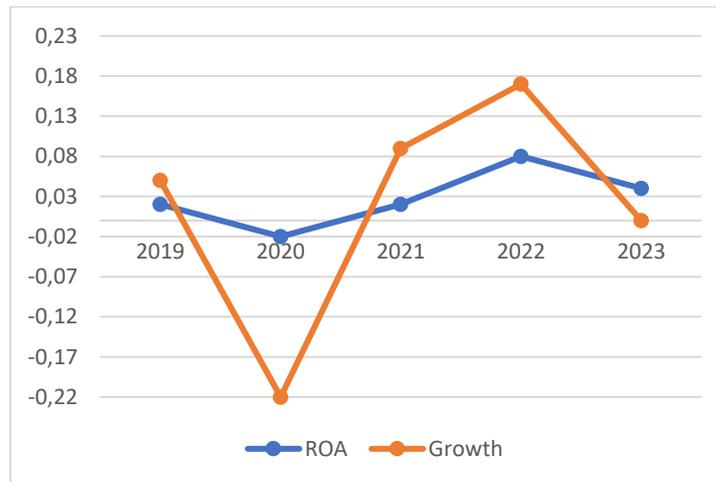
Berdasarkan analisis *current ratio*, apabila suatu perusahaan memiliki likuiditas yang rendah maka besar kemungkinan perusahaan dapat dipailitkan karena tidak dapat membayar utang jangka pendeknya, yang menandakan bahwa perusahaan berada dalam kondisi tidak likuid dan secara otomatis perusahaan akan mengalami kesulitan keuangan (Fahmi, 2019). Menurut Kasmir (2019) rata-rata industri untuk rasio lancar adalah 200%. Beberapa perusahaan mencatat CR jauh di atas standar industri, menunjukkan likuiditas yang sangat tinggi. Terlihat bahwa PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) menunjukkan kondisi likuiditas yang sangat rendah sepanjang periode lima tahun tersebut, dimulai dari 33% pada 2019, menurun drastis hingga hanya 5% pada 2021, dan meskipun mengalami sedikit pemulihan ke 56% pada 2023, angka tersebut masih jauh di bawah standar industri sebesar 200%. Rendahnya CR GIAA mencerminkan tekanan kas yang berat, terutama akibat dampak pandemi COVID-19 terhadap industri penerbangan yang sangat bergantung pada arus kas operasional. Hal serupa juga dialami oleh TLKM, dan KRAS yang konsisten berada di bawah 100% selama periode 2019–2023. Ini merupakan sinyal peringatan bagi investor dan regulator karena menunjukkan kondisi kas yang terbatas relatif terhadap utang lancar.

**Tabel 1.2 Persentase *current ratio* dari sampel perusahaan**

No	Kode Saham	<i>Current Ratio (%)</i>				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	ANTM	145	121	179	196	234
2	PTBA	249	216	243	228	152
3	PGAS	196	170	249	223	130
4	TINS	103	112	131	221	139
5	GIAA	33	12	5	48	56
6	JSMR	28	72	86	102	35
7	WIKA	139	109	101	110	80
8	ADHI	124	111	102	120	114
9	PTPP	128	114	112	121	116
10	WSKT	109	67	157	158	99
11	TLKM	71	67	89	78	78
12	KRAS	28	88	65	45	31
13	SMBR	229	130	216	168	112
14	INAF	188	136	135	148	70
15	KAEF	99	90	104	94	63
16	SMGR	136	132	111	145	123
17	WTON	116	181	181	173	205
18	PPRO	177	170	177	178	101
19	ELSA	148	164	174	150	144
20	WSBP	162	67	44	34	63

(Sumber data: Data diolah, 2024)

Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan, yang mencerminkan tingkat efektivitas suatu entitas (Kasmir, 2019). Sementara itu, menurut Sirait (2017) profitabilitas didefinisikan sebagai kemampuan bisnis untuk menghasilkan laba secara keseluruhan, mengubah penjualan menjadi keuntungan, dan menghasilkan arus kas. Standar dimana bisnis dapat terus beroperasi dengan mempertahankan tingkat profitabilitas yang stabil, yaitu dengan menghasilkan keuntungan (*return*) yang cukup dalam kaitannya dengan potensi bahaya (Suroso et al., 2021). Dalam penelitian ini profitabilitas diukur dengan *Return on Asset*. Semakin besar ROA, maka perusahaan baik dalam mengelola asetnya dan terhindar dari *financial distress*.



**Gambar 1.3 Rata-rata ROA dan *Growth* dari sampel perusahaan**

(Sumber data: Data diolah, 2024)

Berdasarkan Gambar 1.3 rata-rata ROA perusahaan BUMN mengalami fluktuasi tajam selama 2019–2023, dengan penurunan drastis pada 2020, lonjakan pada 2022, dan sedikit turun kembali di 2023. Namun, tren ini tidak merata; sebagian perusahaan justru stagnan atau konsisten mencatat ROA negatif, sehingga kontribusinya terhadap rata-rata nasional minim atau menjadi beban. Kelompok dengan ROA terendah konsisten berasal dari sektor konstruksi dan manufaktur. Contohnya, PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) mencatat ROA negatif signifikan, yakni -0,23 (2020) dan -0,58 (2021), mencerminkan dampak pandemi terhadap penerbangan. PT Waskita Karya Tbk (WSKT) juga membukukan ROA negatif berturut-turut sejak 2020 akibat tekanan utang dan kerugian operasional. Sementara itu, perusahaan farmasi seperti PT Kimia Farma Tbk (KAEF) dan PT Indofarma Tbk (INAF) juga mencatat ROA negatif tiga tahun terakhir, meski sektor farmasi sempat meningkat selama pandemi. Ini mengindikasikan potensi masalah efisiensi dan pengelolaan aset di internal perusahaan.

*Sales growth* merupakan rasio yang digunakan untuk meramalkan pertumbuhan entitas di masa yang akan datang berdasarkan pendapatan penjualan dan pendapatan dari barang dan jasa (Lisiantara & Febrina, 2018). Hal ini menjadi peringatan bagi kreditur dan investor, karena *sales growth* yang kuat pada perusahaan akan mempengaruhi aset dan pendapatannya, membuat

mereka lebih bersedia untuk meminjamkan uang atau memberikan kredit kepada bisnis tersebut. Persentase *sales growth* yang rendah dapat membuat bisnis berada dalam masalah keuangan karena itu berarti penjualan mengalami penurunan dari periode sebelumnya, yang dapat berdampak pada aset, pendapatan, dan utang bisnis (Wibowo & Susetyo, 2020).

Berdasarkan Gambar 1.3 rata-rata *growth* perusahaan BUMN mengalami kenaikan dan penurunan tajam selama 5 tahun terakhir. Ambil contoh pada emiten konstruksi pelat merah PT Waskita Karya Tbk (WSKT), mencatatkan penurunan pendapatan signifikan selama periode 2019 hingga 2023. Pada tahun 2019, pendapatan perusahaan tercatat sebesar Rp31,38 triliun, turun 35,66% dari Rp48,78 triliun pada 2018. Penurunan ini menjadi awal tren negatif yang berlanjut di tahun-tahun berikutnya. Pada 2020, pandemi COVID-19 memberikan dampak besar terhadap sektor konstruksi, sehingga pendapatan Waskita kembali anjlok sebesar 48,41% menjadi Rp16,19 triliun. Tahun 2021 pun tidak menunjukkan pemulihan, dengan pendapatan kembali menurun sebesar 24,5% menjadi Rp12,22 triliun akibat belum pulihnya proyek-proyek infrastruktur dan terbatasnya aktivitas operasional. Meski di tahun 2022 terjadi sedikit pemulihan dengan peningkatan pendapatan sebesar 25,2% menjadi Rp15,3 triliun, namun capaian ini belum cukup untuk menutupi kerugian besar yang terus dialami perusahaan. Pada 2023, pendapatan kembali turun drastis sebesar 28,43% menjadi hanya Rp10,95 triliun. Penurunan pendapatan sepanjang periode ini sebagian besar disebabkan oleh rendahnya nilai kontrak baru, beban utang yang tinggi, serta tekanan likuiditas dan pembatasan kegiatan akibat pandemi. Selain itu, sejumlah proyek strategis yang digarap Waskita Karya juga belum memberikan kontribusi optimal terhadap pendapatan perusahaan. Beberapa proyek tol seperti Cimanggis–Cibitung dan Krian–Legundi–Bunder–Manyar (KLBM) bahkan sempat terhambat oleh masalah pembiayaan dan operasional. Kondisi ini menyebabkan banyak proyek belum mampu menghasilkan arus kas yang cukup untuk menopang kinerja keuangan perusahaan, sehingga turut berkontribusi terhadap penurunan pendapatan Waskita Karya selama lima tahun terakhir (Ipotnews, 2024).

Dalam penelitian Damajanti et al. (2021) dan Listiawati et al. (2024) menemukan bahwa *leverage* berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Namun, hasil penelitian berbeda ditemukan oleh Rachmawati & Suprihhadi (2021), Utami (2021) dan Azhari et al. (2024) menemukan bahwa *leverage* berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Hasil penelitian dari Nurhayati et al. (2021) dan Arya & Suhendah (2024) yang menemukan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Dalam penelitian Mardiah & Amin (2022) dan Oktaviani & Zaretta (2024) menemukan bahwa likuiditas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Namun, hasil penelitian berbeda ditemukan oleh Damajanti et al. (2021) dan Listiawati et al. (2024) yang menemukan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Serta hasil penelitian dari Nurhayati et al. (2021), Utami (2021) dan Rahmawati et al. (2024) yang menemukan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Dalam penelitian Mardiah & Amin (2022) dan Oktaviani & Zaretta (2024) yang menemukan bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Namun, hasil penelitian berbeda ditemukan oleh Damajanti et al. (2021) dan Rahmawati et al. (2024) menemukan bahwa profitabilitas berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Serta hasil penelitian dari Wulandari & Jaeni (2021) dan Arya & Suhendah (2024) menemukan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Dalam penelitian Rachmawati & Retnani (2020) dan Rachmawati & Suprihhadi (2021) menyatakan bahwa *sales growth* berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Namun, hasil penelitian berbeda ditemukan oleh Damajanti et al. (2021) dan Rahmawati et al. (2024) yang menemukan bahwa *sales growth* berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Serta ada hasil penelitian dari Mardiah & Amin (2022) dan Oktaviani & Zaretta (2024) menemukan bahwa *sales growth* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Berdasarkan kondisi keuangan yang telah dipaparkan dan perbedaan hasil pada penelitian sebelumnya, peneliti memiliki ketertarikan untuk menguji kembali pengaruh *leverage*, likuiditas, profitabilitas, *sales growth* terhadap

*financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023. Temuan penelitian ini diharapkan memberikan wawasan yang lebih dalam mengenai faktor-faktor yang memengaruhi *financial distress*, sehingga perusahaan dapat meminimalisir potensi risiko keuangan secara lebih efektif dan para investor dapat membuat keputusan yang lebih tepat berdasarkan kondisi keuangan perusahaan yang bersangkutan. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Rasio *Leverage*, *Likuiditas*, *Profitabilitas* dan *Sales Growth* Terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan BUMN yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2019-2023”**

## **B. Identifikasi Masalah**

1. *Financial distress* menjadi masalah utama pada beberapa Badan Usaha Milik Negara (BUMN) seperti PT Waskita Karya Tbk (WSKT), PT Indofarma Tbk (INAF), dan PT Kimia Farma Tbk (KAEF) selama periode 2019 hingga 2023, yang ditandai oleh nilai *Interest Coverage Ratio* (ICR) di bawah satu, akibat penurunan laba usaha yang tidak mampu menutupi beban bunga tinggi, serta laba usaha yang bahkan menjadi negatif karena beban usaha melebihi pendapatan, sehingga meningkatkan risiko ketidakstabilan keuangan yang perlu segera diatasi.
2. Tingginya *Debt to Equity Ratio* (DER) pada PT Waskita Karya Tbk (WSKT) yang melonjak dari 321% pada 2019 menjadi 724% pada 2023, serta PT Waskita Beton Precast Tbk (WSBP) yang meningkat dari 99% pada 2019 menjadi 773% pada 2023, menunjukkan masalah serius berupa ketergantungan berlebih pada utang yang melampaui standar aman 90% menurut Kasmir (2019). DER yang sangat tinggi menjadi sinyal risiko likuiditas dan potensi gagal bayar yang lebih besar jika tidak segera ditangani melalui restrukturisasi keuangan dan efisiensi operasional.
3. Rendahnya *Current Ratio* (CR) pada PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) yang hanya mencapai 5%-56% selama 2019-2023, serta pada TLKM dan KRAS yang konsisten di bawah 100% pada periode yang sama, jauh dari standar industri 200% menurut Kasmir (2019), menunjukkan masalah

likuiditas yang serius akibat ketidakmampuan membayar utang jangka pendek, yang diperparah oleh dampak pandemi Covid-19 pada GIAA, sehingga meningkatkan risiko kesulitan keuangan dan risiko kepailitan yang meningkat.

4. Fluktuasi tajam dan konsistennya *Return on Assets* (ROA) negatif pada beberapa Badan Usaha Milik Negara (BUMN) seperti PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) dengan ROA -0,23 (2020) dan -0,58 (2021), PT Waskita Karya Tbk (WSKT) sejak 2020, serta PT Kimia Farma Tbk (KAEF) dan PT Indofarma Tbk (INAF) selama tiga tahun terakhir, terutama di sektor konstruksi dan manufaktur, menunjukkan masalah serius dalam efisiensi dan pengelolaan aset, yang diperparah oleh tekanan utang dan dampak pandemi, sehingga mengurangi kontribusi terhadap kinerja nasional dan menjadi beban keuangan.
5. Penurunan pendapatan signifikan PT Waskita Karya (Persero) Tbk (WSKT) dari Rp31,38 triliun pada 2019 menjadi Rp10,95 triliun pada 2023, dengan tren negatif yang diperparah oleh dampak pandemi Covid-19, rendahnya nilai kontrak baru, beban utang tinggi, serta hambatan operasional pada proyek strategis seperti tol Cimanggis–Cibitung dan Krian–Legundi–Bunder–Manyar (KLBM), menunjukkan masalah serius dalam likuiditas, ketidakmampuan menghasilkan arus kas yang cukup, dan kurang optimalnya kontribusi proyek terhadap kinerja keuangan, yang membutuhkan solusi mendesak untuk mencegah kerugian berkelanjutan.

### C. Batasan Masalah

1. Fokus penelitian ini adalah pengaruh *leverage*, likuiditas, profitabilitas, *sales growth* terhadap *financial distress*.
2. Penelitian ini hanya dilakukan pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019-2023.

### D. Rumusan Masalah

1. Apakah *leverage* berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023?

2. Apakah likuiditas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023?
3. Apakah profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023?
4. Apakah *sales growth* berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023?

#### **E. Tujuan Penelitian**

1. Untuk menguji pengaruh *leverage* terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023.
2. Untuk menguji pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023.
3. Untuk menguji pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023.
4. Untuk menguji pengaruh *sales growth* terhadap *financial distress* pada perusahaan BUMN yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2023.

#### **F. Manfaat Penelitian**

Berikut manfaat penelitian berdasarkan tujuan penelitian di atas:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman ilmiah, terutama terkait pengaruh rasio keuangan dan pertumbuhan penjualan terhadap *financial distress* pada perusahaan. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya, sehingga mendukung penelitian yang lebih signifikan.

2. Manfaat Praktis

- a) Untuk Perusahaan (BEI): Memberikan informasi berharga untuk meningkatkan kinerja dan mengambil keputusan yang tepat.
- b) Untuk Investor: Berbagi data dan keahlian untuk investor mengenai unsur-unsur yang mempengaruhi perusahaan sehingga investor dapat mengetahui tingkat keuntungan yang baik dari pengelolaan keuangan perusahaan. Investor dapat memperoleh informasi agar dapat berinvestasi pada perusahaan yang mempunyai keuangan yang kuat dan dapat memberikan keuntungan bagi investor.
- c) Untuk Masyarakat: Penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat dengan memberikan informasi tren dan membantu konsumen dalam memilih layanan unggulan dari perusahaan sebelum menerimanya.
- d) Untuk Mahasiswa: Dapat dijadikan sebagai sumber ilmu pengetahuan dan referensi kajian di bidang-bidang serupa yang bersifat lanjutan, melengkapi, atau menyempurnakan.
- e) Untuk Akademisi: Penelitian ini mampu menjadi bahan pengambilan keputusan dalam mengevaluasi peneliti dan memperkaya temuan penelitian.
- f) Untuk Penulis: Dapat memperoleh pemahaman dengan menerapkan teori perguruan tinggi pada skenario dunia nyata dan menguasai analisis laporan keuangan yang mendalam.

## **G. Sistematika Penulisan**

Tujuan dari sistem penulisan ini adalah untuk memberikan sinopsis isi Laporan Akhir yang ringkas dan mudah dipahami. Ini menggambarkan hubungan antara setiap bab, yang dipecah menjadi bagian-bagian yang lebih kecil secara keseluruhan. Teknik penulisannya dibagi menjadi lima bab sebagai berikut:

### **BAB I                    PENDAHULUAN**

Bab ini memuat pendahuluan yang memberikan gambaran keseluruhan pola pikir secara sederhana dan singkat. Atas landasan tersebut, penjelasan skripsi diawali dengan

rangkuman latar belakang pokok bahasan, mengapa judul tersebut dipilih, dan apa permasalahan pokoknya. Selanjutnya untuk memperjelas ditawarkan rumusan masalah, tujuan penelitian secara teoritis dan praktis, serta manfaat penelitian.

## **BAB II KAJIAN TEORI**

Bab ini memuat banyak tinjauan pustaka yang relevan dengan penelitian serta teori berupa pemahaman dan definisi yang diambil dari kutipan buku yang berkaitan dengan pembuatan laporan skripsi, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran dan hipotesis.

## **BAB III METODELOGI PENELITIAN**

Bab ini memberikan penjelasan populasi dan sampel, definisi operasional, jenis dan sumber data yang dikumpulkan, metodologi pengumpulan data, dan pengolahan data dalam proses penelitian untuk menjawab hipotesis yang telah ditetapkan.

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini akan membahas temuan penelitian (deskripsi perusahaan/organisasi), hasil uji, dan hasil pembahasan penelitian.

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini merangkum temuan yang diperoleh dari deskripsi bab-bab sebelumnya, bersama dengan saran yang dapat berharga untuk penelitian mendatang.