

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perusahaan diseluruh dunia menghadapi risiko *financial distress* akibat fluktuasi ekonomi yang mengancam pada stabilitas finansial perusahaan. Peristiwa pandemi Covid-19 yang bermula di kota Wuhan itu menjadi faktor utama yang mengakibatkan pengaruh signifikan di dalam dunia perekonomian. Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu pilar fundamental dalam perekonomian Indonesia yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang serta jasa. Keberadaan perusahaan-perusahaan di dalam sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) menjadi indikator utama bagi perekonomian nasional, mengingat sektor ini berkontribusi signifikan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) serta penyerapan tenaga kerja.

Kondisi perusahaan yang mengalami kesulitan keuangan sebelum terjadinya kebangkrutan disebut juga dengan *financial distress* (Wijaya & Suhendah, 2023). Situasi ini menjadi semakin parah dengan adanya pembatasan mobilitas masyarakat, kenaikan harga bahan bakar, serta perubahan perilaku konsumen yang lebih memilih transportasi pribadi atau online. Akibat dari berbagai kondisi tersebut menjadikan banyak perusahaan transportasi berada dalam kondisi finansial yang rentan, bahkan di antaranya mengalami *financial distress* yang mengancam kelangsungan usaha jangka

panjang. Dengan demikian, pemahaman yang mendalam mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi keuangan perusahaan transportasi menjadi sangat krusial bagi para investor, kreditor, manajemen, dan regulator.

Suatu perusahaan yang memiliki kinerja kurang baik akan berpengaruh pada kondisi *financial distress*. Kesulitan keuangan ini berpotensi muncul dikarenakan perusahaan tidak mampu mengatur anggaran arus kas dan faktor-faktor lain seperti pengelolaan manajemen yang kurang baik sehingga mampu berpengaruh pada kondisi keuangan perusahaan yang tidak seimbang (Wijaya & Suhendah, 2023). Suatu perusahaan dapat mengalami masalah dalam keuangan serta mengalami kerugian secara terus-menerus yang disebabkan oleh penjualan yang tidak laku dan sistem tata kelola yang kurang baik. Jika kondisi *financial distress* ini sudah mulai teridentifikasi, sebaiknya perusahaan segera memperbaiki kinerja perusahaan agar tidak semakin memburuk dan tidak akan ada kebangkrutan (Usman et al., 2022).

Salah satu alat ukur untuk mengetahui kondisi laporan keuangan perusahaan adalah dengan menganalisis laporan keuangan. Laporan keuangan merupakan sumber informasi utama tentang posisi keuangan, kinerja perusahaan yang mampu mendukung pengambilan keputusan yang tepat. Para investor yang akan menginvestasikan dana akan mempertimbangkan kesehatan keuangan perusahaan untuk memastikan keamanan investasi. Dengan demikian, investor akan menganalisis laporan keuangan untuk menganalisis peluang investasi. Situasi keuangan yang tidak sehat dapat mengakibatkan *financial distress* (Prastyatini & Novikasari, 2023).

Fenomena *financial distress* ini nyatanya telah dialami oleh sejumlah perusahaan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia, salah satunya adalah PT Steadfast Marine Tbk (KPAL). Salah satu contoh nyata perusahaan yang mengalami *financial distress* hingga berujung pada kepailitan adalah PT Steadfast Marine Tbk (KPAL), sebuah perusahaan galangan kapal yang tercatat di Bursa Efek Indonesia. Kondisi keuangan KPAL mulai menunjukkan sinyal memburuk sejak tahun 2019, di mana perusahaan membukukan rugi tahun berjalan sebesar Rp3,14 miliar, berbalik dari posisi sebelumnya yang masih mencatatkan laba sebesar Rp1,39 miliar. Pada periode yang sama, pendapatan perusahaan turut mengalami penurunan sebesar 7%, dari Rp152 miliar menjadi Rp141,1 miliar. Kondisi ini diperparah pada tahun 2020 ketika perusahaan menghadapi penurunan order pembangunan kapal secara signifikan, yang semakin menekan arus kas dan kelangsungan operasional perusahaan.

Tekanan finansial yang terus berlanjut membuat KPAL tidak mampu memenuhi kewajibannya kepada para kreditur. Perusahaan bahkan telah beberapa kali digugat pailit, di antaranya oleh PT International Paint Indonesia dan Karyawan Ekamulia pada Oktober 2020, serta sebelumnya oleh Cable Source Pte Ltd pada tahun 2019 yang sempat memicu suspensi perdagangan saham oleh BEI. Puncaknya, Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menjatuhkan Putusan Pailit terhadap KPAL melalui Perkara Nomor 121/Pdt.Sus-PKPU/2022/PN Niaga Jkt.Pst, hingga BEI resmi melakukan penghentian sementara perdagangan efek KPAL di seluruh pasar terhitung sejak sesi I perdagangan pada 9 Mei 2023 (Sumber:

<https://www.cnbcindonesia.com/market/20230510085135-17-436043/diputus-pailit-saham-steadfast-marine--kpal--disuspen-bursa>).

Kondisi KPAL semakin mengkhawatirkan seiring berjalannya waktu. Hingga 28 Februari 2024, masa suspensi saham KPAL telah mencapai 30 bulan tanpa menunjukkan indikasi pemulihan yang memadai, sehingga BEI mengumumkan potensi *delisting* terhadap saham KPAL. Kasus ini menjadi gambaran nyata bagaimana *financial distress* yang tidak tertangani dengan baik dapat berujung pada kepailitan dan ancaman penghapusan pencatatan saham, yang pada akhirnya merugikan seluruh pemangku kepentingan, termasuk publik yang tercatat memegang 54,70% saham perusahaan tersebut (Sumber: <https://investortrust.id/market/20692/steadfast-marine-kpal-berpotensi-delisting-ada-saham-publik-54>).

Faktor yang dapat meningkatkan *financial distress* salah satunya adalah ukuran perusahaan, pernyataan tersebut mendukung hasil penelitian milik (Prastyatini & Novikasari, 2023) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Definisi dari ukuran perusahaan sendiri adalah skala yang dapat menggambarkan seberapa besar aset perusahaan tersebut. Perusahaan dengan total aset yang besar akan mudah untuk melakukan diversifikasi dan cenderung lebih kecil mengalami *financial distress* (Faldiansyah et al., 2020). Hal ini disebabkan karena pemangku kepentingan, khususnya kreditur, lebih condong memberikan fasilitas kredit kepada perusahaan tersebut. Aset besar berfungsi sebagai jaminan yang kuat bagi pengembalian pinjaman, sehingga perusahaan dapat terhindar dari risiko kondisi

financial distress. Namun, menurut (Nora, 2016) ukuran perusahaan tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*, dikarenakan perusahaan yang memiliki total aset besar pun belum tentu terhindar dari ancaman risiko *financial distress*. Dengan adanya risiko yang besar, kemungkinan terdampak *financial distress* juga semakin besar. Berdasarkan pernyataan yang bertolak belakang tersebut, membuat penulis tertarik untuk mengkaji ulang apakah ukuran perusahaan memiliki pengaruh terhadap *financial distress*.

Faktor kedua yang dapat meningkatkan *financial distress* adalah *leverage*, pernyataan tersebut mendukung hasil penelitian milik (Qotrunnada & Saputri, 2025) menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress*. *Leverage* merupakan rasio untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang (Noviyana et al., 2024). Penggunaan *leverage* dalam suatu perusahaan dapat menimbulkan beban atau risiko, terutama saat perusahaan kesulitan untuk penurunan. Kondisi ini dapat menyebabkan perusahaan kesulitan untuk melunasi utang-utang mereka. Semakin tinggi tingkat *leverage* suatu perusahaan, semakin rendah kemampuannya untuk membayar utang dan hal ini dapat menyebabkan *financial distress* (Wijaya & Suhendah, 2023). Jika tidak diiringi dengan pendapatan perusahaan yang baik, kemungkinan besar perusahaan dengan mudah mengalami *financial distress* (Sari, 2022).

Fenomena yang berkaitan dengan *leverage*, yaitu perusahaan Angkasa Pura I (Persero), menurut berita yang dipublikasikan oleh CNN Indonesia, Angkasa Pura I

(AP I) terjerat utang sebesar Rp35 triliun, utang tersebut berasal dari berkurangnya volume trafik penumpang di bandara selama pandemi Covid-19. Pada 2019, trafik penumpang di bandara Angkasa Pura I mencapai 81,5 juta penumpang. Namun, trafik penumpang turun menjadi 32,7 juta penumpang pada 2020. Wakil Menteri BUMN II Kartika Wirjoatmodjo mengatakan dalam Rapat Kerja dengan Komisi VI DPR RI pada 02 Desember 2021 lalu, secara bulanan, Angkasa Pura I (AP I) merugi sebesar Rp200 miliar. Jika kondisi tidak juga membaik, maka utang diperkirakan akan menembus hingga Rp38 triliun. Beliau juga menjelaskan arus kas perseroan turut menurun sejak banyak munculnya bandara baru setelah peresmian dan adanya pandemi Covid-19. Dengan contoh bandara Yogyakarta di Kulon Progo yang dibangun dengan biaya Rp12 triliun tetapi sepi penumpang, lalu terminal baru bandara Syamsudin Noor Banjarmasin yang menghabiskan biaya pembangunan sebesar Rp2,3 triliun, dan juga terminal baru bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang sebesar Rp2,3 triliun, serta Bandara Sultan Hasanuddin Makassar sebesar Rp2,6 triliun (Sumber: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211206074208-92-730255/utang-angkasa-pura-i-capai-rp35-t-gegara-bandara-baru-sepi>).

Direktur Utama Angkasa Pura I, yaitu Fahmi Faik buka suara mengenai beban utang perusahaan yang mencapai Rp32,7 triliun sampai November 2021. Beban utang tersebut terdiri dari kewajiban pembayaran utang kepada kreditur dan investor sebesar Rp28 triliun, dan sisanya adalah utang atas pembayaran kewajiban kepada karyawan dan *supplier* sebesar Rp4,7 triliun. Beliau membantah bila sebelumnya beberapa berita

yang menyebutkan bahwa jumlah utang perusahaan Angkasa Pura I mencapai Rp35 triliun. Utang sebesar Rp32,7 triliun ini muncul diakibatkan oleh peningkatan kapasitas 10 bandara guna menunjang pelayanan untuk penumpang yang jumlahnya terus meningkat. Dengan demikian, perusahaan melakukan revitalisasi 10 bandara dengan kebutuhan dana mencapai Rp25,8 triliun. Proses revitalisasi ini berlangsung pada tahun 2020-2021. Namun sayangnya, pandemi Covid-19 menyebar di Indonesia, sehingga pada saat kapasitas bandara sudah bertambah, dampaknya terhadap pendapatan justru sangat terbatas akibat dari penurunan yang signifikan dari jumlah penumpang pada masa pandemi. Angkasa Pura I mencatat bahwa jumlah penumpang pada 2020 mencapai 33 juta orang dan pada Januari-Oktober 2021 hanya mencapai 21,5 juta orang. Jumlahnya turun sangat drastis dari 82 juta orang pada 2019. Hal tersebut mengakibatkan penurunan pada pendapatan yang sebelumnya bisa mencapai Rp 8,9 triliun pada 2019, menyusut menjadi Rp3,9 triliun pada 2020, dan Rp2,5 triliun pada Oktober 2021. Bahkan Angkasa Pura I memperkirakan pendapatan hanya akan mencapai Rp3,2 triliun pada akhir tahun 2021.

Di sisi lain, kapasitas bandara yang sudah terlanjur ditingkatkan menimbulkan beban bagi perusahaan. Perkiraan menunjukkan bahwa beban perusahaan akan mencapai Rp6,44 triliun hingga akhir tahun 2021. Perusahaan juga memperkirakan kerugian bisa menembus sekitar Rp3,24 triliun pada tahun 2021, sedangkan *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (EBITDA)* diperkirakan minus Rp296 miliar dan arus kas minus Rp1,1 triliun. Oleh karena itu, berbagai solusi perlu

dilakukan, seperti restrukturisasi utang, relaksasi dan restitusi pajak, pembenahan manajemen, penundaan penyelesaian proyek Terminal UPG. Selanjutnya, AP I juga akan melakukan restrukturisasi operasional melalui penerapan manajemen operasional berbasis trafik, simplikasi organisasi, dan optimalisasi sumber daya manusia (SDM). Kemudian, perseroan juga meminta penjaminan dari pemerintah dan pendanaan pemenuhan *cash flow gap*. Selain itu, rencana transformasi bisnis dan optimalisasi aset, yang terdiri dari *asset recycling*, *asset disposal*, dan *asset settlement*. Namun, perusahaan menekankan pada optimalisasi aset ini bukan untuk menjualnya, tetapi untuk melakukan kerja sama dengan pihak lain untuk pemanfaatannya. Karena, perusahaan menginginkan nilai aset tahun 2021 mencapai Rp44,9 triliun itu bisa naik menjadi Rp47,3 triliun pada tahun 2022. Fahmi Faik meyakini jika langkah-langkah tersebut direalisasikan, maka kondisi keuangan perusahaan akan membaik. Menurut perkiraannya, pendapatan akan mengalami peningkatan menjadi Rp4,85 triliun pada tahun 2022 (<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211206100555-92-730309/punya-utang-ap-i-incar-tambahan-dana-rp38-t-dari-restrukturisasi>).

Beban perusahaan juga akan dipangkas secara maksimal hingga tersisa Rp 5,46 triliun. Dengan begitu, *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (EBITDA)* dan arus kas bisa kembali positif, masing-masing Rp1,56 triliun dan Rp1,15 triliun. Namun Fahmi Faik juga memperkirakan bahwa pada 2022 AP I masih merugi, tetapi di sisi lain akan menyusut sebesar Rp601 miliar. Meskipun demikian, AP I memproyeksikan bahwa beban utang akan tetap tinggi karena proses

pemulihan jumlah penumpang memerlukan waktu secara bertahap. Proyeksinya, kewajiban utang akan naik sedikit mencapai Rp35,2 triliun pada 2022. Fenomena ukuran perusahaan ini menunjukkan bahwa perusahaan besar sering kali memiliki sumber daya yang lebih baik, namun mereka pun menghadapi risiko yang signifikan, terlebih saat situasi sedang krisis. Kestabilan keuangan tidak selalu ditentukan oleh ukuran, tetapi juga oleh struktur utang, manajemen, dan tanggapan terhadap kondisi pasar (Sumber: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211208194536-92-731667/ap-i-akui-utang-rp327-t-menggunung-jika-tidak-direstrukturisasi>).

Fenomena Angkasa Pura I menunjukkan *financial distress* akibat lonjakan utang yang tinggi dari ekspansi infrastruktur yang beriringan dengan penurunan pendapatan drastis selama pandemi, menghasilkan *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization* (EBITDA) dan arus kas negatif serta mengalami kerugian besar, sehingga memaksa restrukturisasi utang serta transformasi operasional untuk menghindari risiko kebangkrutan meskipun skala perusahaan besar.

Faktor ketiga yang dapat meningkatkan *financial distress* adalah kepemilikan institusional, pernyataan tersebut mendukung hasil penelitian milik (Yola Zulkhaisi Utami, 2023) menyatakan bahwa tingginya tingkat kepemilikan saham institusional dapat mendorong manajemen untuk meningkatkan kinerja perusahaan, karena adanya pengawasan yang dilakukan oleh pihak institusi. Pengawasan tersebut berperan dalam meminimalkan potensi terjadinya *financial distress* pada perusahaan.

Kemudian, komite audit adalah entitas yang bertanggung jawab untuk *mereview* pengendalian internal, memastikan kualitas laporan keuangan, dan meningkatkan efektivitas fungsi audit. Dengan demikian, komite audit berperan penting dalam mengurangi praktik kecurangan dan manipulasi yang dapat menyebabkan perusahaan mengalami kesulitan finansial (Pamungkas et al., 2023).

Dalam penelitian Masyiroh, (2017) menunjukkan bahwa kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan direksi, dewan komisaris berpengaruh negatif. Sedangkan untuk komite audit berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Serta dalam penelitian Usman et al., (2022) mengungkapkan hasil dari variabel kepemilikan institusional dan komite audit berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Lebih lanjut, menurut penelitian Muafiroh Cintika Putri & Hidajat Taofik, (2023) menyatakan bahwa kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dewan direksi, dewan komisaris tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Dengan adanya perbedaan ini menciptakan sebuah fenomena yang menarik untuk diteliti lebih lanjut, karena menunjukkan kompleksitas dalam hubungan antara Kepemilikan Institusional dan Komite Audit terhadap *Financial Distress*. Dengan adanya hasil yang tidak konsisten ini, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kembali variabel-variabel tersebut serta mengeksplorasi lebih dalam tentang faktor-faktor yang mungkin mempengaruhi hubungan ini.

Penelitian ini merupakan pengembangan dari penelitian yang dilakukan oleh (Yeti Novia, 2023) yang berjudul Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas, dan *Leverage*

terhadap *Financial Distress*. (Nahrul Furqon., 2023) dengan judul Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, dan *Leverage* terhadap *Financial Distress*. (Wanda Sari, 2023) dengan judul Pengaruh *Good Corporate Governance*, Profitabilitas, dan *Leverage* terhadap *Financial Distress*.

Perbedaan dengan penelitian sebelumnya adalah pada beberapa peneliti terdahulu menggunakan variabel Likuiditas dan Profitabilitas, lalu studi kasus dalam penelitian ini dilaksanakan pada Sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2020-2024. Alasan penulis memilih sektor transportasi dan logistik adalah karena fenomena yang diamati, yang di mana banyak perusahaan di sektor transportasi dan logistik ini terperosok ke dalam masalah keuangan yang menunjukkan adanya *financial distress*.

Penelitian terkait *financial distress* sebenarnya telah banyak dikaji, serta faktor-faktor yang berdampak pada kondisi tersebut. Seperti beberapa penelitian yang dilakukan oleh (Muafiroh Cintika Putri & Hidajat Taofik, 2023), (Pamungkas et al., 2023), (Sri Wahyuni, 2022), (Prastyatini & Novikasari, 2023), (Faldiansyah et al., 2020), (Azzahra et al., 2025), (Noviyana et al., 2024), (Agustin et al, 2025), (Wijaya & Suhendah, 2023), (Putri & Merkusiwati, 2014), dan (Noviyana et al., 2024) faktor-faktor yang mempengaruhi *financial distress* adalah likuiditas, profitabilitas, *leverage*, *financial ratio*, arus kas, mekanisme *good corporate governance*, konservatisme, ukuran perusahaan. Dari sekian banyaknya faktor tersebut, peneliti hanya fokus pada faktor Ukuran Perusahaan, *Leverage*, Kepemilikan Institusional, dan Komite Audit.

Dasar pemilihan variabel ini adalah karena penelitian tentang *financial distress* telah banyak dilakukan, namun hasil-hasil dari penelitian tersebut tidak menunjukkan konsistensi yang signifikan terkait faktor-faktor yang memengaruhi dalam memprediksi *financial distress*. Terdapat perbedaan temuan dalam penelitian mengenai ukuran perusahaan, *leverage*, kepemilikan institusional, dan Komite Audit terhadap *financial distress*.

Prediksi *financial distress* memiliki peranan penting dalam menilai kondisi perusahaan secara berkelanjutan, baik pada kondisi saat ini maupun prospeknya di masa depan, sehingga penulis memilih judul **“PENGARUH UKURAN PERUSAHAAN, *LEVERAGE*, KEPEMILIKAN INSTITUSIONAL DAN KOMITE AUDIT TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS* (Studi pada Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2024).”**

1.2 Identifikasi Masalah dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi *financial distress*. Adapun permasalahan yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut:

1. PT Steadfast Marine Tbk (KPAL) mengalami *financial distress* yang berujung pada kepailitan dan potensi *delisting* dari BEI, yang dipicu oleh berbagai faktor seperti ukuran perusahaan yang tidak mampu menjamin stabilitas keuangan dengan total

liabilitas mencapai Rp564,6 miliar, tingginya beban kewajiban kepada kreditur yang mencerminkan tingkat *leverage* tidak terkendali, serta lemahnya fungsi pengawasan meskipun 54,70% saham dipegang oleh publik yang mencerminkan rendahnya peran kepemilikan institusional. Hal ini menunjukkan perlunya analisis mengenai pengaruh ukuran perusahaan, *leverage*, dan kepemilikan institusional terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan yang tercatat di Bursa Efek Indonesia.

2. Perusahaan Angkasa Pura I mengalami *financial distress* yang signifikan akibat utang mencapai Rp32,7 triliun, yang diakibatkan oleh penurunan drastis trafik penumpang selama pandemi Covid-19. Situasi ini berdampak pada kondisi aset yang tidak memadai, sehingga menunjukkan perlunya analisis mengenai pengaruh ukuran perusahaan terhadap kestabilan keuangan, terutama dalam konteks manajerial dan struktural selama krisis.

1.2.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana Ukuran Perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2024.
2. Bagaimana *Leverage* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2024.

3. Bagaimana Kepemilikan Institusional pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2024.
4. Bagaimana Komite Audit pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2024.
5. Seberapa besar *Financial Distress* pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2020-2024.
6. Seberapa besar pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap *Financial Distress* secara parsial.
7. Seberapa besar pengaruh *Leverage* terhadap *Financial Distress* secara parsial.
8. Seberapa besar pengaruh Kepemilikan Institusional terhadap *Financial Distress* secara parsial.
9. Seberapa besar pengaruh Komite Audit terhadap *Financial Distress* secara parsial.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ditemukan, adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui Ukuran Perusahaan terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.
2. Untuk mengetahui *Leverage* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

3. Untuk mengetahui Kepemilikan Institusional terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.
4. Untuk mengetahui Komite Audit terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.
5. Untuk mengetahui besarnya *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.
6. Untuk menganalisis besarnya pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
7. Untuk menganalisis besarnya pengaruh *Leverage* terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
8. Untuk menganalisis besarnya pengaruh Kepemilikan Institusional terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
9. Untuk menganalisis besarnya pengaruh Komite Audit terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pihak-pihak terkait, baik secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat yang diperoleh antara lain:

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu menyajikan bukti empiris mengenai pengaruh variabel ukuran perusahaan, *leverage*, kepemilikan institusional dan komite audit terhadap *financial distress*, sekaligus memberikan kontribusi dalam memperkuat pemahaman teoritis mengenai faktor fundamental serta teknikal yang memengaruhinya.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan mampu menyajikan gambaran yang memberikan manfaat, baik secara langsung maupun tidak langsung, kepada berbagai pihak terkait, antara lain:

1. Bagi Penulis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan menambah pengetahuan mengenai masalah yang diteliti, khususnya faktor-faktor yang berpengaruh terhadap *Financial Distress* seperti Ukuran Perusahaan, *Leverage*, Kepemilikan Institusional dan Komite Audit.

2. Bagi Perusahaan

Hasil dari penelitian ini menjadi bahan pertimbangan dan masukan bagi pihak perusahaan dalam mengetahui seberapa besar *Financial Distress* yang dipengaruhi

oleh faktor Ukuran Perusahaan, *Leverage*, Kepemilikan Institusional dan Komite Audit.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi tambahan untuk mengembangkan kajian dengan menambah variabel lain, memperluas objek penelitian, baik dari segi sektor industri, periode pengamatan, guna memperoleh hasil yang lebih komprehensif.

1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2024. Serta penelitian dilaksanakan pada bulan Januari sampai dengan selesai.