PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, *LEVERAGE* DAN PERTUMBUHAN PENJUALAN TERHADAP KONDISI *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PERIODE 2011-2014

ARTIKEL ILMIAH

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Penyelesaian
Program Pendidikan Sarjana
Jurusan Akuntansi

Oleh :

DESSY KARINASARI

2012310234

SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI PERBANAS SURABAYA

PENGESAHAN ARTIKEL ILMIAH

Nama	: Dessy Karinasari
Tempat,tanggal Lahir	: Surabaya, 27 Desember 1994
N.I.M	: 2012310234
Jurusan	: Akuntansi
Progran Pendidikan	: Strata 1
Konsentrasi	: Akuntansi Keuangan
Judul	: Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, *Leverage* Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Kondisi *Financial Distress* Pada Perusahaan Jasa Transportasi Periode 2011-2014.

Disetujui dan diterima baik oleh :

Dosen Pembimbing,

Tanggal : 10/03/16

(Dr. Sasongko Budisusetyo,M.Si.,CA.,CPA,CPMA,LIFA)

Ketua Program Sarjana Akuntansi

Tanggal : .....

(Dr. Luciana Spica Almilia,SE.,M.Si.,QIA)

PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, *LEVERAGE* DAN PERTUMBUHAN PENJUALAN TERHADAP KONDISI *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN JASA TRANSPORTASI PERIODE 2011-2014

Dessy Karinasari
2012310234
STIE Perbanas Surabaya
Email: defend.dekari27@gmail.com

Sasongko Budisusetyo
STIE Perbanas Surabaya
Email: Budi@perbanas.ac.id
Jl. Nginden Semolo 34-36 Surabaya

ABSTRACT

This research aim to know the effect of profitability, liquidity, leverage and sales growth on financial distress in transportation services in Indonesian Stock Exchange in 2011-2014 period. Profitability ratio were measured with return on asset, meanwhile liquidity ratio were measured with current ratio. In this research, sample was choose by using purposive sampling method which result 87 transportation services companies listed in Indonesian Stock Exchange in 2011-2014 period as final smaple. Analysis technical of this research using logistic regression. And the result showed that the independent variable profitability, leverage and liquidity have significant effect on financial distress. Beside that, the other independent variables sales growth ratio has no significant effect on financial distress.

Keywords : Financial Distress, Profitability, Liquidity, Leverage and Sales Growth

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu sarana untuk menunjang kebutuhan stabilitas kehidupan manusia. Transportasi dibentuk untuk memperlancar hubungan antar berbagai manusia terhadap kegiatannya sehari-hari. Masyarakat sering terbantu dengan adanya transportasi tersebut. Transportasi dimaksudkan untuk memperlancar mobilitas kegiatan sehari-hari beberapa penduduk di negara Indonesia. Kesenjangan ekonomi dan stabilitas perdangangan sangat terbantu oleh adanya akomodasi transportasi. Perdagangan di negara Indonesia dapat secara efektif disalurkan oleh pemasok ataupun konsumen dengan menggunakan jasa transportasi sehingga barang pesanan pemasok ataupun pelanggan akan sampai tepat pada waktunya. Transportasi selalu membuka peluang untuk memperluas adanya kegiatan perdangan yang dapat dilakukan oleh masyarakat di negara Indonesia.

Banyak masyarakat yang mengharapkan jasa transportasi dapat memenuhi perkembangan kehidupan masyarakat dikemudian hari. Dengan

dibangunnya beberapa sarana transportasi, diharapan dapat memperkuat pemberdayaan kegiatan ekonomi di negara Indonesia dan memperkuat potensi usaha di negara Indonesia. Potensi tersebut dapat berkembang sesuai dengan perkembangan sektor transportasi yang ada di negara Indonesia. Kehidupan masyarakat di negara Indonesia setidaknya dapat berkembang dengan adanya sarana transportasi sehingga dapat mempermudah msyarakat untuk bekerja dan memenuhi kebutuhannya sehari-hari.

Penurunan kondisi keuangan perusahaan dapat disebabkan oleh beberapa hal, misalnya saja karena ketidak mampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendek maupun panjangnya. Kondisi *financial distress* juga dapat disebabkan karena lemahnya perusahaan dalam memperoleh laba dari aktivitas penjualan barang atau jasa yang tersedia. Selain hal itu, penurunan kondisi keuangan perusahaan juga dapat disebabkan oleh melemahnya mata uang di Negara Indonesia yang disebabkan oleh berbagai faktor dari dalam maupun luar negeri.

Berdasarkan berita yang dimuat pada www.suryaonline.co.id, pada tahun 2013 sampai tahun 2014 terdapat beberapa perusahaan jasa transportasi yang mengalami penurunan pada laba sebelum pajak hingga mengalami kerugian. Kerugian tersebut bisa disebabkan karena adanya inflasi di negara Indonesia. Inflasi disebabkan karena adanya pelemahan mata uang di Indonesia dibandingkan dengan diluar negeri khususnya Amerika Serikat. Pelemahan mata uang tersebut mengakibatkan turunnya daya beli masyarakat serta naiknya harga bahan baku minyak karena kurang tersedianya subsidi oleh pemerintah. Hal tersebut dapat memicu penurunan kinerja laba perusahaan karena beban operasional yang terlalu tinggi. Beban operasional diindikasikan bahwa akan menambah beban dan dapat mengurangi laba perusahaan. Akibatnya, laba terus menerus akan turun dan kemungkinan perusahaan tersebut dapat mengalami kondisi *financial distress*. Berikut data beberapa jasa transportasi yang mengalami penurunan laba pada tahun 2014 :

Tabel 1
Data Penurunan Laba Sebelum Pajak dari Tahun 2013-2014

No	Nama Perusahaan	Laba Sebelum Pajak	
		2013	2014
1.	PT Berlian Laju Tanker Tbk	2.439	(493)
2.	PT Capitol Nusantara Indonesia Tbk	8.421	(32.690)

Sumber : ICMD (diolah penulis)

Berdasarkan berita dari Suryaonline (www.surya.co.id/2013) hingga triwulan III 2013 PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk (APOL) membukukan pendapatan jasa Rp. 880,9 miliar atau turun 5% dibandingkan periode yang sama tahun lalu Rp 883,1 miliar. Turunnya pendapatan disebabkan kondisi pasar yang belum stabil serta inflasi dan pelemahan mata uang rupiah. Sebagai penyedia jasa angkutan batu bara, APOL terpengaruh penurunan penjualan batubara tahun ini dibandingkan tahun lalu.

Sedangkan informasi yang disampaikan oleh Sakina Rakhma Diah Setiawan (www.kompas.com/2014) Asosiasi Transportasi Udara International (IATA) merevisi pendapatan industri penerbangan dunia pada tahun 2014 menjadi 18,7 miliar. Sebelumnya, IATA memprediksi tahun ini industri penerbangan bakal meraup 19,7 miliar dollar AS. Penurunan tersebut menurut IATA karena tingginya bahan bakar.

Menurut Platt dan Platt (2002), *financial distress* didefinisikan sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan ataupun likuidasi. Perusahaan dapat dikatakan *financial distress* jika

perusahaan tersebut memiliki laba bersih yang negatif pada beberapa tahun. Perusahaan juga tidak mampu dalam memenuhi kewajibannya dalam memenuhi hutang perusahaan tersebut. *Financial distress* dapat terjadi sewaktu-waktu jika perusahaan kurang memadai dalam menghasilkan profitabilitas diperusahaan.

Financial distress dapat terjadi di suatu perusahaan akibat adanya penurunan yang terus menerus dari tahun ke tahun. Jika perusahaan tidak menginginkan kondisi *financial distress* diperusahaannya, maka perusahaan tersebut harus mempertahankan posisi keuangannya sebaik mungkin.

Pentingnya pendeteksian secara awal adanya kondisi *financial distress* perusahaan jasa transportasi untuk mengetahui secara dini dan mengantisipasi terjadinya kondisi *financial distress.* Berhubungan dengan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk mengambil judul "Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, *Leverage* dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Kondisi *Financial Distress* pada Perusahaan Jasa Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2011-2014"

RERANGKA TEORITIS YANG DIPAKAI DAN HIPOTESIS

Financial Distress

Financial Distress merupakan kondisi dimana keuangan perusahaan sedang mengalami kesulitan atau dalam keadaan tidak sehat maupun bangkrut. Menurut Luciana dan Kristijadi (2003), *financial distress* terjadi sebelum kebangkrutan. Model *financial distress* perlu dikembangkan, karena dengan menegetahui kondisi *financial distress* perusahaan sejak dini diharapkan dapat dilakukan tindakan-tindakan untuk mengantisipasi kondisi yang mengarah pada kebangkrutan.

Platt dan Platt (2002) mengungkapkan bahwa *financial distress* didefinisikan sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan ataupun likuidasi. Perusahaan dapat dikatakan *financial distress* jika perusahaan tersebut memiliki laba bersih yang negatif pada beberapa tahun. Perusahaan juga tidak mampu dalam memenuhi kewajibannya dalam memenuhi hutang perusahaan tersebut. *Financial distress* dapat terjadi sewaktu-waktu jika perusahaan kurang memadai dalam menghasilkan profitabilitas diperusahaan.

Laporan Keuangan

Laporan keuangan merupakan bagian dari proses penyusunan pelaporan keuangan dan disajikan agar menghasilkan informasi dalam memenuhi kebutuhan pihak-pihak yang berkepentingan dalam mengambil suatu keputusan. Dimana laporan keuangan dibuat oleh perusahaan pada akhir periode atau akhir tahun buku dan juga bisa secara bulanan, triwulanan, semesteran dan tahunan. Laporan keuangan terdiri atas neraca, laporan laba rugi, laporan arus kas, laporan perubahan ekuitas dan catatan atas laporan keuangan.

Ikatan Akuntan Indonesia dalam Stantar Akuntansi Keuangan (2009:5) mengemukakan bahwa laporan keuangan adalah suatu penyajian terstruktur dari posisi keuangan dan kinerja keuangan suatu entitas yang meliputi aset, liabilitas, ekuitas, pendapatan dan beban termasuk keuntungan dan kerugian, kontribusi dari distibusi kepada pemilik dalam kapasitasnya sebagai pemilik dan arus kas.

Faktor-faktor Penyebab Kegagalan Perusahaan

Pada dasarnya penyebab kegagalan perusahaan dapat disebabkan oleh faktor internal perusahaan dan faktor eksternal perusahaan baik yang bersifat khusus yang berkaitan langsung dengan perusahaan maupun yang bersifat umum. (S.Munawir, 2002: 292). Beberapa faktor internal dapat disebabkan sebagai berikut :

1. Adanya manajemen yang tidak baik, tidak efisien (baiaya yang besar

dengan pendapatan yang tidak memadai sehingga perusahaan mengalami kerugian terus-menerus). Kerugian yang terus menerus mengindikasikan adanya kesulitan keuangan dan menjurus pada kebangkrutan. Manajemen yang tidak efisien mungkin disebabkan oleh kurangnya kemampuan, pengalaman dan ketrampilan manajemen tersebut.

2. Tidak seimbangnya antara jumlah modal perusahaan dengan jumlah utang piutangnya, Utang yang terlalu besar dapat mengakibatkan beban bunga yang besar dan memberatkan perusahan, karena modal kerja yang tertanam pada piutang terlalu besar mengakibatkan berkurangnya likuiditas perusahaan atau bahkan mengalami kesulitan keuangan, yang lebih parah lagi apabila debitur perusahaan tersebut tidak mampu memenuhi kewajibannya tepat pada waktunya atau bahkan menjadi kredit macet.
3. Sumber daya secara keseluruhan yang tidak memadai ketrampilannya, integritas dan loyalitas serta moralitasnya yang rendah mengakibatkan terjadinya kesalahan, penyimpangan dan kecurangan-kecurangan terhadap keuangan perusahaan serta penyalahgunaan wewenang dapat menimbulkan kerugian pada perusahaan.

Analisa Laporan Keuangan

Merupakan suatu proses untuk memperoleh laporan keuangan ke dalam unsur-unsurnya, menelaah masing-masing unsur tersebut, menelaah hubungannya diantara unsur-unsur tersebut, dengan tujuan untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang baik dan tepat atas laporan keuangan itu sendiri. (Dwi Prastowo, 2011:56)

Analisis terhadap laporan keuangan suatu perusahaan pada dasarnya karena ingin mengetahui tingkat profitabilitas dan tingkat risiko atau tingkat kesehatan suatu perusahaan (Mamduh, 2009:5). Analisis laporan keuangan merupakan analisis terhadap kondisi keuangan perusahaan yang melibatkan neraca dan laporan laba rugi dalam laporan keuangan.

Pengaruh Profitabilitas terhadap kondisi *Financial Distress*

Profitabilitas merupakan hasil akhir bersih dari berbagai kebijakan dan keputusan, dimana rasio ini digunakan sebagai alat pengukur atas kemampuan perusahaan untuk memperoleh keuntungan dari setiap rupiah penjualan yang dihasilkan. Profitabilitas adalah tingkat keberhasilan atau kegagalan perusahaan selama jangka waktu tertentu (Atmini,2005). Jadi, semakin tinggi rasio profitabilitas maka semakin rendah kemungkinan perusahaan untuk mengalami kondisi *financial distress* semakin tinggi. Sebaliknya, jika rasio profitabilitas perusahaan semakin tinggi maka, kemungkinan perusahaan untuk mengalami kondisi *financial distress* semakin rendah.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan Imam dan Reva (2012) profitabilitas berpengaruh siginifikan terhadap kondisi *financial distress* perusahaan artinya semakin besar profitabilitas suatu perusahaan semakin mengurangi kondisi *financial distress* perusahaan tersebut dan rasio yang paling dominan dalam memprediksi kondisi *financial distress* adalah rasio profitabilitas. Berdasarkan uraian tersebut maka dalam penelitian ini dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

Hipotesis 1 : Profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress.*

Pengaruh Likuiditas terhadap kondisi *Financial Distress*

Likuditas adalah kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya dan mengubah aktiva menjadi kas atau kemampuan untuk memperoleh kas. Pentingnya likuiditas dapat dilihat

dengan mempertimbangkan dampak yang berasal dari ketidakmampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. (Subramanyam, 2010:241). Semakin tinggi rasio likuditas maka kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* akan semakin rendah. Jika, semakin rendah rasio likuiditas, maka kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress* akan tinggi.

Rasio likuiditas dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan rasio lancar (*current ratio*). Rasio lancar (*current ratio*) menunjukkan sejauh mana aktiva lancar dapat menutupi semua hutang jangka pendek perusahaan. Perbandingan aktiva lancar dan utang lancar . Sesuai dengan penelitian dari Imam dan Reva (2012) menyatakan likuiditas memiliki pengaruh positif terhadap kondisi *financial distress.*

Hipotesis 2 : Likuiditas berpengaruh negatif terhadap *financial distress.*

Pengaruh *Leverage* terhadap kondisi *Financial Distress*

Rasio *leverage* menunjukkan seberapa besar hutang yang dimiliki oleh perusahaan (jangka pendek dan jangka panjang). Keputusan pengambilan pendanaan dari pihak ketiga berada di tangan*agent.* Namun jika total hutang yang dimiliki perusahaan terlalu besar, maka perlu ditinjau lebih lanjut kinerja *agent* dalam mengelola perusahaan. Semakin tinggi rasio *leverage* maka kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* akan semakin rendah. Jika, semakin rendah rasio *leverage*, maka kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress* akan tinggi. Hal ini sesuai dengan penelitian dari Evanny (2012) menyatakan jika rasio *leverage* perusahaan semakin tinggi maka resiko perusahaan mengalami *financial distress* rendah dan sebaliknya jika rasio *leverage* rendah maka resiko perusahaan mengalami *financial distress* tinggi.

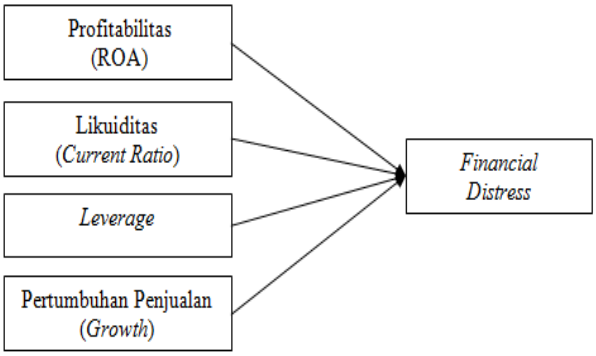
Hipotesis 3 : *Leverage* berpengaruh negatif terhadap *financial distress.*

Pengaruh Pertumbuhan Penjualan terhadap kondisi *Financial Distress*

Pertumbuhan penjualan merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mempertahankan posisi ekonominya ditengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya (Kasmir, 2012:107). Pertumbuhan penjualan (*sales growth*) mencerminkan kemampuan perusahaan dari waktu ke waktu. Semakin tinggi tingkat pertumbuhan penjualan suatu perusahaan maka perusahaan tersebut berhasil dalam mempertahankan perusahaannya (Atika,dkk, 2013). Dapat disimpulkan bahwa, semakin tinggi rasio pertumbuhan penjualan maka kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* akan semakin rendah. Jika, semakin rendah rasio pertumbuhan penjualan, maka kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress* akan tinggi.

Hipotesis 4 : Pertumbuhan penjualan berpengaruh negatif terhadap *financial distress.*

Kerangka pemikiran yang mendasari penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 1
Kerangka Pemikiran

METODE PENELITIAN

Klasifikasi Sampel

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini merupakan populasi dari perusahaan-perusahaan *go public* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan sasaran penelitian sektor jasa transportasi. Pada penelitian ini populasi yang digunakan adalah sebanyak 31 perusahaan jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2011-2014.

Sampel yang telah diambil harus menggunakan data yang representatif agar data dapat diukur secara akurat dan menghasilkan hasil yang dominan pada penelitian. Pada penelitian ini peneliti menggunakan sampel yang berasal dari perusahaan sektor jasa transportasi yang terdaftar pada BEI periode 2011-2014.

Teknik sampling adalah teknik pengambilan sampel untuk menentukan sampel yang digunakan dalam penelitian. Pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. Penentuan sampel perusahaan diambil dari pemilihan dari beberapa sampel yang mengalami kemungkinan kondisi *financial distress* dam yang tidak mengalami kondisi *financial distress* dengan menggunakan dasar teori yang telah diungkapkan sebelumnya. Berikut ini adalah kriteria dalam pemilihan sampel perusahaan jasa transportasi :

a. Perusahaan jasa transportasi yang telah menerbitkan laporan keuangan tahunan secara lengkap dari periode 2011-2014.
b. Perusahaan jasa transportasi yang diklasifikasikan sebagai perusahaan yang mengalami *financial distress* dan tidak mengalami *financial distress* pada periode 2011-2014.

Dari 31 perusahaan jasa transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI), maka diperoleh 29 perusahaan yang menjadi sampel penelitian sesuai dengan kriteria pemilihan sampel.

Data Penelitian

Data pada penelitian ini berupa laporan keuangan tahunan perusahaan jasa transportasi pada periode tahun 2011-2014 yang dapat diperoleh dari Bursa Efek Indonesia (BEI) dan tertera pada situs www.idx.com. Data tersebut berupa laporan keuangan tahunan perusahaan jasa transportasi dan data tersebut nantinya menentukan apakah perusahaan tersebut tergolong dalam perusahaan yang mengalami *financial distress* atau tidak.

Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini meliputi variabel dependen yaitu *financial distress* dan variabel independen terdiri dari profiitabilitas, likuiditas, *leverage* dan pertumbuhan penjualan.

Definisi Operasional Variabel

Financial Distress

Salah satu indikator utama yang dijadikan dasar penilaian adalah laporan keuangan bank yang bersangkutan. Berdasarkan laporan keuangan akan dapat dihitung sejumlah rasio keuangan yang lazim dijadikan dasar prediksi kebangkrutan. (S.Munawir, 2002: 292). Pada jurnal penelitian Almilia (2006) mendefinisikan bahwa *financial distress* sebagai suatu kondisi perusahaan mengalami laba bersih (*net income*) negatif selama dua tahun berturut-turut. Sedangkan, Platt dan Platt (2009:176), mendefiniskan bahwa *financial distress* sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan maupun likuidasi. *Financial distress* terjadi sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan dengan laba menurun atau mengalami kerugian selama beberapa tahun. Kemudian, untuk menentukan tahun pada perusahaan yang mengalami *financial distress* adalah antara tahun 2011 sampai 2014.

Profitabilitas

Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aktiva maupun modal sendiri. Rasio ini menjelaskan efisiensi perusahaan dalam

menggunakan asset dan mengelola kegiatan operasional yang berkaitan dengan aktivitas perusahaan. Analisis profitabilitas digunakan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Dalam waktu jangka panjang, perusahaan harus dapat menghasilkan keuntungan yang tinggi agar perusahaan tersebut mampu untuk membayar kewajibannya. Jika profitabilitas perusahaan terus menerus mengalami penurunan, maka akan mengakibatnya timbulnya kebangkrutan pada perusahaan tersebut.

$$ROA = \frac{Laba\ Bersih}{Total\ Aktiva} \times 100\%$$

Likuiditas

Likuiditas adalah kemampuan perusahaan untuk memnuhi kewajiban jangka pendeknya dan megubah aktiva menjadi kas atau kemampuan untuk memperoleh kas. Berdasarkan teori, hubungan likuiditas dengan kondisi *financial distress* adalah berpengaruh negatif. Hal ini disebabkan semakin tinggi nilai aktiva lancar dalam menutupi semua hutang lancar akan semakin baik bagi perusahaan. Sehingga semakin rendah nilai rasio likuiditas maka perusahaan akan semakin tinggi mengalami kondisi *financial distress.* Sebaliknya, jika semakin tinggi nilai rasio likuiditas maka perusahaan semakin rendah untuk mengalami kondisi *financial distress.*

Berikut ini rumus yang digunakan untuk menghitung rasio likuiditas :

$$CR = \frac{Aktiva\ Lancar}{Hutang\ Lancar} \times 100\ \%$$

Leverage

Rasio *leverage* merupakan rasio yang mengukur sejauh mana perusahaan menggunakan pendanaan melalui hutang *Leverage.* (Brigham dan Houston, 2010:140). Berdasarkan teori, hubungan *leverage* dengan kondisi *financial distress* adalah berpengaruh negatif. Semakin tinggi nilai rasio *leverage* maka perusahaan mengalami *financial distress* akan semakin rendah. Sebaliknya, semakin rendah rasio *leverage* maka perusahaan mengalami *financial distress* akan semakin tinggi.

Rasio *leverage* ini dapat dihitung dengan rumus :

$$LEV = \frac{Hutang\ Lancar}{Total\ Aktiva} \times 100\%$$

Pertumbuhan Penjualan

Pertumbuhan penjualan merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya. (Kasmir, 2012:107). Berdasarkan teori, hubungan rasio *Sales Growth* dengan kondisi *financial distress* berpengaruh negatif. Hal ini disebabkan semakin rendah pertumbuhan penjualan maka laba yang dihasilkan juga akan menurun. Jadi, semakin besar pertumbuhan penjualan, maka semakin rendah perusahaan untuk mengalami *financial distress.* Sebaliknya, jika semakin tinggi pertumbuhan penjualan, maka semakin rendah pula perusahaan mengalami kondisi *financial distress.*

Pertumbuhan penjualan dapat dihitung dengan rumus :

$$GROWTH = \frac{Penj\ th\ ini - Penj\ th\ lalu}{Penj\ th\ lalu}$$

Alat Analisis

Statistik Deskriptif

Menurut Ghozali (2011), analisis statistik deskriptif merupakan metode statistik yang berfungsi untuk menggambarkan data yang telah dikumpulkan yang dapat dideskripsikan melalui *mean*,maksimum, minimum dan standar deviasi. *Mean* menunjukkan nilai rata-rata dari sampel penelitian. Maksimum dan minimum menunjukkan nilai terbesar sampel nilai terkecil dari sampel. Pada penelitian ini menggunakan statistik deskriptif berupa *mean*, maksimum, minimum dan standar deviasi.

Menilai Kelayakan Model (*Goodness of Fit Test*)

Menurut Ghozali (2011), *goodness of fit test* dapat dilakukan dengan memperhatikan *output* dari *Hosmer and Lemeshow Test* dengan hipotesis sebagai berikut :

H0 : Model yang dihipotesiskan *fit* dengan data.

HA : model yang dihipotesiskan tidak *fit* dengan data.

Jika nilai statistik *Hosmer and Lemeshow* sama dengan atau kuurang dari 0,05 maka hipotesis nol (H0) ditolak. Artinya terdapat perbedaan signifikan antara model dengan nilai observasinya, sehingga *Goodness of Fit Test Model* tidak baik karena model tidak dapat mempresiksi nilai obeservasinya. Sebaliknya jika nilai statistik *Hosmer and Lemeshow* lebih dari 0,05 maka hipotesis nol (H0) diterima mengindikasikan model mampu memprediksi nilai observasinya.

Uji Kelayakan Keseluruhan Model (*Overall Fit Model Test*)

Dalam menilai *overall fit model*, cara yang dapat diilakukan adalah sebagai berikut :

1. *Chi Square*

Menurut Ghozali (2011) tes statistik *chi square* digunakan berdasarkan fungsi *likelihood* (L) dari model regresi. Pada penilaian *model fit block 0*, statistik yang digunakan berdasarkan pada fungsi *likelihoo*d. *Likelihood* L dari model adalah probabilitas bahwa model yang dihipotesiskan menggambarkan data input, untuk pengujian hipotesis *model fit block 0* dan *block 1*, L ditransformasikan menjadi -2 *Log Likelihood*. Menilai model fit dapat dilihat dari nilai statistik -2 *Log Likelihood* tanpa melihat konstanta.

Kriteria untuk menentukan apakah data fit dengan pengujian, maka dapat melihat penurunan dari *model fit* dari *block 0* ke *model fit block 1*. Jika terjadi penurunan dari model fit *block 0* ke *block 1*, maka dapat dikatakan bahwa H_0 diterima karena model yang dihipotesiskan fit dengan data. Sebaliknya, jika tidak terjadi penurunan pada nilai -2 *Log Likelihood* pada *model fit block 1*, maka dapat dikatakan bahwa H_0 tidak diterima atau ditolak karena model yang dihipotesiskan tidak fit dengan data.

2. *Cox dan Snel's R Square dan Negelkerke R Square*

Ghozali I. (2013:234) menyatakan bahwa *Cox dan Snell R Square* merupakan ukuran yang mencoba meniru ukuran R^2 pada *multiple regression* yang didasarkan pada penilaian maksimum *likelihood* dengan nilai maksimum kurang dari satu, sehingga sulit untuk diinterpretasikan. *Nagelkerke R Square* merupakan modifikasi dari koefisien *Cox dan Snell R Square* untuk memastikan bahwa nilainya bervariasi dari 0 (nol) sampai 1 (satu). Kriteria untuk menentukan nilai tersebut dapat dilakukan dengan melihat antara komposisi nilai dari *Cox dan Snell R Square* dan *Negelkerke R Square*. Jika, nilai *Nagelkerke R Square* lebih besar daripada nilai *& Snell R Square* berarti bahwa variabel independen mampu menjelaskan variabel dependennya. Sebaliknya, jika nilai *Nagelkerke R Square* lebih kecil daripada nilai *& Snell R Square* berarti bahwa variabel independen tidak mampu untuk menjelaskan variabel dependennya.

3. Tabel Klasifikasi

Menurut Ghozali (2011) tabel klasifikasi digunakan untuk menghitung nilai estimasi yang benar dan salah. Pada kolom merupakan dua nilai prediksi dari variabel dependen dalam hal ini *financial distress* (0) dan non *financial distress* (1), sedangkan pada baris menunjukkan nilai observasi sesungguhnya dari variabel dependen. Pada model yang sempurna, maka semua kasus akan berada pada diagonal dengan ketepatan peramalan 100%.

Analisis Regresi Logistik

Ghozali I. (2013:237) menyatakan bahwa kriteria untuk menentukan variabel independen signifikan atau tidak dapat

dilakukan dengan cara melihat nilai tingkat signifikansi variabel independen yany digunakan. Jika tingkat signifikansi kurang dari 0,05, maka hipotesis dapat diterima. Sebaliknya, jika nilai tingkat signifikansi lebih dari 0,05, maka hipotesis pada penelitian tidak dapat diterima atau ditolak. Penentuan tinggi rendahnya suatu variabel independen yang berpengaruh terhadap variabelnya dengan melihat koefisien B. Jika nilai koefisien menunjukkan angka yang negatif, berarti bahwa semakin tinggi nilai variabel independen, maka semakin rendah pengaruhnya terhadap variabel dependen. Kemudian, jika nilai koefisien menunjukkan angka yang positif, berarti bahwa semakin tinggi nilai variabel independen, maka semakin tinggi pula pengaruhnya terhadap variabel dependen.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Uji Deskriptif

Analisis deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran mengenai variabel dalam penelitian ini, yaitu variabel *financial distress*, profitabilitas, likuiditas, *leverage* dan pertumbuhan penjualan. Tabel 2 berikut ini adalah hasil uji deskriptif :

Tabel 2
Hasil Analisis Deskriptif

Var.	N	Min	Max	Mean	Std. Dev
Financial Distress					
ROA	13	-0,48	-0,00	-0,12	0,12
CR	13	0,02	2,36	0,71	0,68
LEV	13	0,27	2,28	0,97	0,61
SGr	13	-0,30	0,25	-0,03	0,16
Non Financial Distress					
ROA	74	-0,71	9,20	0,25	1,11
CR	74	0,08	4,25	1,08	0,91
LEV	74	0,12	6,49	0,80	1,04
SGr	74	-0,88	3,05	0,33	0,60

Berdasarkan tabel 2 diatas, dapat diketahui bahwa Nilai *mean* dari perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* lebih rendah dibandingkan dengan nilai dari standar deviasi. nilai maksimum pada rasio profitabilitas sebesar -0,09 persen. Sedangkan, nilai minimum pada rasio profitabilitas sebesar -48,02 persen. Nilai *mean* dari perusahaan yang tidak mengalami kondisi *financial distress* lebih rendah dibandingkan dengan nilai dari standar deviasi. Nilai *mean* dari perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* lebih rendah dibandingkan dengan nilai darri standar deviasi. nilai maksimum pada rasio likuiditas sebesar 425,6 persen. Sedangkan, perusahaan yang tidak mengalami kondisi *financial distress* memiliki nilai minimum pada rasio likuiditas sebesar 0,89 persen. Nilai *mean* rasio *leverage* dari perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* adalah -60,1 persen. Perusahaan yang tidak mengalami kondisi *financial distress* yaitu memiliki nilai maksimum pada rasio *leverage* sebesar 64,9 persen. Sedangkan, perusahaan yang tidak mengalami kondisi *financial distress* memiliki nilai minimum pada rasio *leverage* sebesar 12,04 persen. Nilai *mean* dari perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* lebih rendah dibandingkan dengan standar deviasinya. Hal ini menunjukkan bahwa variasi data untuk variabel *sales growth* adalah heterogen atau lebbih bervariasi.

Hasil Menilai Kelayakan Model

Dalam menilai kelayakan model cara yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut :

1) *Chi Square*

Tabel 3
Hasil *Chi Square*

Model Fit Block 0	**69,807**
Model Fit Block 0	44,543
Nilai *Chi Square*	25,264

Berdasarkan tabel 3, dapat diketahui bahwa nilai -2 *Log Likehood* pada *Block number 0* = 69,807 sedangka pada *Block number 1* = 44,543. Penurunan yang terjadi sebesar 25,264 ini menunjukkan

model regresi lebih baik dan data empiris cocok dengan data penelitian.

2) *Cox dan Snell dan Negelkerke R Square*

Tabel 4
Hasil Cox & Snell dan Negelkerke R Square

Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
,252	,457

Sumber : data diolah.

Berdasarkan tabel 4 diatas, dapat diketahui nilai *Cox* dan *Snell R Square* sebesar 0,252 atau 25,2% dan *Nagelkerke R Square* sebesar 0,457 atau 45,7% yang berarti variabilitas variabel profitabilitas, likuiditas, *leverage* dan pertumbuhan penjualanbterhadap *financial distress* sebesar 45,7% sedangkan sisanya dipengaruhi variabel diluar penelitian sebesar 54,3%.

3) Tabel Klasifikasi

Tabel 5
Classification Table

Observasi	Prediksi		
	FD		Prosentase (%)
	Non *FD*	*FD*	
Non *FD*	73	2	97,3
FD	7	5	41,7
Percentage			89,7

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa sampel yang tidak mengalami kondisi *financial distress* (0) adalah sebanyak 75 perusahaan. Hasil prediksi model pada tabel diatas menunjukkan sebanyak 73 perusahaan tidak mengalami kondisi *financial distress* (0) dan hanya 2 perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* (1). Sehingga terdapat 2 prediksi yang salah sehingga jumlah prediksi yang benar adalah sebanyak 73/75 = 97,3 persen. Sedangkan untuk perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress*, dari total sampel 12 perusahaan terdapat 7 perusahaan yang diprediksi tidak sesuai dengan model penelitian dan hanya 5 perusahaan yang merupakan perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* (1). Perhitungan data untuk perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* sebesar 5/12 = 41,7 persen. Tabel 4.15 dapat memberikan nilai *overall percentage* adalah sebesar (73+5)/87 = 89,7 persen, yang berarti bahwa ketepatan model penelitian ini adalah sebesar 89,7 persen.

Hasil Analisis Regresi Logistik

Tabel 6
Hasil Analisis Regresi Logistik

	B	Sig.
Step 1 ROA	-5,411	0,013
CR	-1,328	0,029
LEV	0,340	0,041
SGr	-1,397	0,319
Constant	-0,133	0,213

Berdasarkan tabel 6, dapat dijelaskan bahwa Jika tingkat signifikansi kurang dari 0,05, maka hipotesis dapat diterima. Sebaliknya, jika nilai tingkat signifikansi lebih dari 0,05, maka hipotesis pada penelitian tidak dapat diterima atau ditolak. Penentuan tinggi rendahnya suatu variabel independen yang berpengaruh terhadap variabelnya dengan melihat koefisien B. Jika nilai koefisien menunjukkan angka yang negatif, berarti bahwa semakin tinggi nilai variabel independen, maka semakin rendah pengaruhnya terhadap variabel dependen. Kemudian, jika nilai koefisien menunjukkan angka yang positif, berarti bahwa semakin tinggi nilai variabel independen, maka semakin tinggi pula pengaruhnya terhadap variabel dependen.

Berdasarkan hasil tabel diatas, maka variabel yang dinyatakan signifikan adalah profitabilitas (*Return on Asset*) dengan tingkat signifikansi sebesar 0,013 (< 0,05), likuiditas (*Current Ratio*) dengan tingkat signifikansi sebesar 0,029 (< 0,05), serta *leverage* dengann tingkat signifikansi

sebesar 0,41 (<0,05) terhadap kondisi *financial distress*. Jika dilihat dari koefisien (B) maka tampak bahwa koefisien rasio profitabilitas adalah negatif yang berarti bahwa semakin tinggi rasio profitabilitas maka semakin rendah kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*. Sedangkan, rasio lancar mempunyai koefisien negatif yang berarti bahwa semakin tinggi rasio lancar maka akan semakin rendah pula kemungkinan perusahaan untuk mengalami kondisi *financial distress*. Pada rasio *leverage* mempunyai koefisien positif yang berarti bahwa semakin tinggi rasio *leverage*, maka akan semakin tinggi pula kemungkinan perusahaan untuk mengalami kondisi *financial distress*.

Pembahasan

Pengaruh Profitabilitas Terhadap *Financial Distress*

Berdasarkan tabel 6, dapat diketahui bahwa bahwa koefisien *Return on Asset* bernilai -5,411 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,013. Sehingga dapat dikatakan bahwa *Return on Asset* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*. Sehingga hipotesis pertama pada penelitian ini dapat diterima. Berikut data yang dapat mendukung :

Tabel 7
Ringkasan Rasio Profitabilitas

No.	Thn	Kode	Rasio Profitabilitas	Kondisi
1.	2013	ZBRA	(0,18305)	1
2.	2013	IATA	(0,02802)	1
3.	2013	APOL	(0,36745)	1
4.	2013	BLTA	0,24598	0
5.	2013	MBSS	0,11698	0

Sumber : Data Diolah.
Keterangan :
1 = "*financial distress*"
0 = "non *financial distress*"

Berdasarkan teori, hubungan profitabilitas dengan kondisi *financial distress* adalah berpengaruh negatif. Hal ini disebabkan semakin besar tingkat aset maka laba bersih yang dihasilkan oleh suatu perusahaan juga harus semakin besar. Sehingga semakin rendah ROA suatu perusahaan maka perusahaan tersebut mengalami kondisi *financial distress* menjadi tinggi. Sebaliknya, jika semakin tinggi ROA suatu perusahaan maka perusahaan tersebut dapat mengalami kondisi *financial distress*.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian dari Imam dan Reva (2012) yang menyatakan bahwa *Return on Asset* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*.

Berdasarkan data tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa semakin rendah ROA maka perusahaan semakin tinggi kemungkinannya dalam mengalami kondisi *financial distress*. Beberapa aset yang dimiliki perusahaan dapat turun nilainya sehingga dapat mempengaruhi perusahaan dalam memperoleh laba. Besar kecilnya ROA sangat berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*. Jadi, dapat disimpulkan bahwa perusahaan jasa transportasi yang terdaftar di BEI pada periode 2011-2014 jika dilihat berdasarkan rasio profitabilitas cenderung tidak mengalami kondisi *financial distress* karena pada tiap tahun perusahaan jasa transportasi yang mengalami kondisi *financial distress* tidak lebih dari lima perusahaan yaitu PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk, PT Indonesia Transport dan Infrastructure, serta PT Zebra Nusantara Tbk. Hal ini dapat disebabkan perusahaan tersebut mampu mengelola dengan baik aktiva yang ada di dalam perusahaan sehingga laba bersih dapat dihasilkan secara maksimal.

Tabel 8
Data Efisiensi Sumber Daya

Tahun	Laba Bersih	Jumlah Sumber Daya Manusia	Total Pengeluaran Bahan Bakar
2012	65,23 milyar	7.234.723 orang	587,89 juta
2013	69,77 milyar	6.999.097 orang	278,99 juta
2014	78,52 milyar	4.980.274 orang	143,09 juta

Berdasarkan berita yang termuat pada www.surya-online.co.id menjelaskan bahwa perusahaan transportasi pada tahun 2014 membukukan laba bersih sebesar Rp. 78,52 miliar. Laba bersih tahun 2012-2014 menunjukkan pertumbuhan kinerja sebesar 2,92% bila dibandingkan dengan laba bersih tahun sebelumnya meskipun pada tahun 2012-2014 sedang mengalami kondisi inflasi. Laba tersebut dapat dicapai perusahaan dengan menurunkan beban pokok operasional perusahaan jasa transportasi. Perusahaan jasa transportasi melakukan efisiensi manajemen untuk tetap menghasilkan laba bersih yang maksimal. Hal yang dilakukan perusahaan ialah dengan mengurangi komponen biaya perusahaan dengan cara mengurangi beban sumber daya manusia dan adanya pengawasan berkala terhadap pemakaian bahan bakar. Jadi, dengan adanya hal tersebut menunjukkan bahwa meskipun di negara Indonesia pada tahun 2012-2014 sedang mengalami kondisi inflasi tetapi perusahaan jasa transportasi masih mampu untuk menghasilkan laba bersih yang maksimal.

Pengaruh Likuiditas Terhadap *Financial Distress*

Berdasarkan teori, hubungan likuiditas dengan kondisi *financial distress* adalah berpengaruh negatif. Sehingga semakin rendah nilai rasio likuiditas maka perusahaan akan semakin tinggi mengalami kondisi *financial distress.* Sebaliknya, jika semakin tinggi nilai rasio likuiditas maka perusahaan semakin rendah untuk mengalami kondisi *financial distress.*

Berdasarkan hasil penelitian pada tabel 6, diperoleh bahwa koefisien *Current Ratio* bernilai -1,328 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,029. Sehingga dapat dikatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress.* Sehinggga hipotesis kedua pada penelitian ini dapat diterima. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian dari Imam dan Reva (2012) yang menyatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress.*

Tabel 9
Ringkasan Rasio Likuiditas

No	Thn	Kode Perusahaan	*Current Ratio*	Kondisi
1.	2012	SAFE	0,01940	1
2.	2012	NELY	3,07038	0

Sumber : Data Diolah.
Keterangan :
1 = "*financial distress*"
0 = "non *financial distress*"

Tabel diatas menjelaskan bahwa perusahaan dengan rasio lancar yang rendah dan perusahaan mengalami kondisi *financial distress* yaitu PT Steady Safe Tbk dengan rasio lancar sebesar 0,01940. Sedangkan, perusahaan dengan rasio lancar yang tinggi tidak mengalami kondisi *financial distress* dengan rasio lancar sebesar 3,07038. Data tersebut dapat disimpulkan bahwa semakin rendah nilai rasio lancar maka perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress* yang semakin tinggi dan sebaliknya jika semakin tinggi nilai rasio lancar maka perusahaan semakin rendah mengalami *financial distress.*

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa jika perusahaan memiliki jumlah hutang lancar lebih besar dibandingkan dengan aset lancar maka perusahaan akan mengalami kesulitan dalam mengembalikan seluruh hutang lancarnya. Dengan demikian, kemungkinan perusahaan untuk mengalami kondisi *financial distress* akan semakin tinggi. Jadi, dapat disimpulkan bahwa perusahaan jasa transportasi yang terdaftar di BEI periode 2011-2014 jika dilihat berdasarkan rasio lancar cenderung memiliki rasio lancar yang tinggi tiap tahunnya. Hal ini dapat diartikan bahwa perusahaan jasa transportasi memiliki pengaruh yang rendah terhadap kondisi *financial distress*.

Penggunaan bahan bakar minyak dinilai sudah tidak ekonomis dan efisien untuk bahan bakar kendaraan termasuk angkutan laut dan pada saat ini negara Indonesia sedang mengalami kondisi inflasi dimana daya beli masyarakat turun. Pemerintah mulai mengkonversi bahan bakar transportasi laut dari BBM ke gas cair (LNG). Penggunaan BBM transportasi laut hanya membuat biaya operasional semakin mahal dan membuat biaya pengeluaran perusahaan untuk belanja BBM mencapai 70 persen. Dengan adanya hal tersebut, mulai tahun 2013 pemerintah mencanangkan aturan untuk pemakaian gas cair (LNG) pada industri transportasi laut dengan adanya hal tersebut terbukti bahwa industri transportasi mampu menghemat biaya pengeluaran bahan bakar dan mampu meningkatkan perolehan kas perusahaan transportasi.

Pengaruh *Leverage* Terhadap *Financial Distress*

Berdasarkan hasil penelitian ini diperoleh bahwa koefisien *leverage* bernilai 0,340 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,041. Sehingga dapat dikatakan bahwa *leverage* berpengaruh terhadap kondisi *financial distress.* Sehingga hipotesis ketiga pada penelitian ini dapat diterima. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian dari Evanny (2012) yang menyatakan bahwa rasio *leverage* berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress.*

Semakin tinggi rasio *leverage* suatu perusahaan maka perusahaan akan semakin rendah mengalami *financial distress*. Sebaliknya, jika semakin rendah rasio *leverage* maka perusahaan akan semakin tinggi mengalami *financial distress.* Jadi, dapat disimpulkan bahwa perusahaan jasa transportasi periode 2011-2014 jika dilihat dari rasio *leverage* sebagian besar menunjukkan rasio yang tinggi. Hal ini berarti bahwa perusahaan jasa transportasi periode 2011-2014 cenderung tidak mengalami kondisi *financial distress* karena tiap tahun menunjukkan hasil rasio *leverage* yang tinggi. Penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan jasa transportasi masih dapat dikatakan berjalan dengan baik walaupun pada tahun 2013-2014 terjadi kondisi inflasi. Perusahaan jasa transportasi mampu menggunakan sumber daya yang berasal dari aktiva dengan baik sehingga hutang perusahaan dapat dikelola dengan baik.

Pengaruh Pertumbuhan Penjualan Terhadap *Financial Distress*

Berdasarkan hasil penelitian ini diperoleh bahwa koefisien *sales growth* bernilai -1,397 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,319. Sehingga dapat dikatakan bahwa *sales growth* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kondisi *financial distress.*

Tabel 10
Ringkasan Rasio Pertumbuhan Penjualan

No	Thn	Kode	Rasio *Sales Growth*	Kondisi
1.	2011	APOL	(0,06342)	1
2.	2011	BULL	0,67342	0

Sumber : Data Diolah.
Keterangan :
1 = "*financial distress*"
0 = "non *financial distress*"

Penyebab rasio pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress* dapat disebabkan karena perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* setiap tahunnya tidak lebih dari lima perusahaan. Perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* dari tahun 2011 sampai 2014 hanya sebanyak 13 perusahaan, sehingga pengujian yang dilakukan terhadap 13 sampel perusahaan dari periode tiga tahun tersebut kurang efektif dan jangkauan penelitian terhadap perusahaan tersebut kurang luas. Jika, total sampel perusahaan lebih banyak dapat dimungkinkan bahwa pengujian terhadap variabel pertumbuhan penjualan (*sales*

growth) dapat berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress.* Sehingga hipotesis keempat pada penelitian ini tidak dapat diterima atau ditolak. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian dari Atika,dkk (2013) yang menyatakan bahwa *sales growth* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap adanya kondisi *financial distress* di suatu perusahaan.

KESIMPULAN, KETERBATASAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan tentang *financial distress* dan faktor yang mempengaruhinya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai jawaban atas pokok permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

Profitabilitas berpengaruh negatif terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2011-2014. Perusahaan dengan rasio profitabilitas yang tinggi akan mempunyai resiko mengalami *financial distress* yang rendah dan sebaliknya jika rasio profitabilitas rendah maka resiko mengalami *financial distress* semakin tinggi.

Likuiditas berpengaruh negatif terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2011-2014. Perusahaan dengan rasio likuiditas yang tinggi akan mempunyai resiko mengalami *financial distress* yang rendah dan sebaliknya jika rasio likuiditas rendah maka resiko mengalami *financial distress* semakin tinggi.

Leverage berpengaruh negatif terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2011-2014. Perusahaan dengan rasio *Leverage* yang tinggi akan mempunyai resiko mengalami *financial distress* yang rendah dan sebaliknya jika rasio *Leverage* rendah maka resiko mengalami *financial distress* semakin tinggi.

Pertumbuhan penjualan berpengaruh positif terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2011-2014. Perusahaan dengan rasio pertumbuhan penjualan yang tinggi akan mempunyai resiko mengalami *financial distress* yang rendah dan sebaliknya jika rasio pertumbuhan penjualan rendah maka resiko mengalami *financial distress* semakin tinggi.

Penelitian ini mempunyai keterbatasan yang dapat mempengaruhi hasil penelitian, untuk itu diharapkan bagi peneliti selanjutnya dapat mempertimbangkan keterbatasan yang ada dalam penelitian ini. Adapun keterbatasan ialah sebagai berikut:

1. Penelitian ini yang dikategorikan masuk dalam kondisi *financial distress* tidak lebih dari lima perusahaan tiap tahunnya, sehingga tingkat signifikansinya dari masing-masing variabel menjadi kurang kuat.
2. Penelitian ini hanya menggunakan empat rasio keuangan dalam melihat pengaruhnya terhadap kondisi *financial distress* pada suatu perusahaan, sehingga informasi yang diungkapkan menjadi kurang luas.

Berdasarkan kesimpulan dan keterbatasan diatas, maka saran yang dapat diberikan bagi peneliti selanjutnya adalah sebagai berikut :

1. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menambahkan lagi variabel independen seperti rasio aktvitas, solvabilitas dan posisi kas sehingga dapat menambah informasi yang akurat mengenai dan dapat berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress* disuatu perusahaan.
2. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menambah sampel perusahaan secara keseluruhan tidak hanya pada perusahaan jasa transportasi tetapi juga pada sektor industri lainnya yang

memiliki sampel perusahaan yang cukup banyak sehingga dapat memperoleh data yang lebih lengkap dengan jumlah sampel yang lebih banyak.

DAFTAR RUJUKAN

Almilia, Luciana Spica dan Kristijadi. 2003. Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi Kondisi Financial Distress Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di BEJ. Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia, 7 (2), pp:183-206

Asnawi, Said Kelana dan Chandra Wijaya.2005.*Riset Keuangan:Pengujian-Pengujian Empiris*.Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Atika, D., & Handayani, S. R. (2013). Pengaruh Beberapa Rasio Keuangan terhadap Prediksi Kondisi Financial Distress. *Jurnal Administrasi Bisnis*, *1*(2), 1-11.

Atmini, S dan A. Wuryan.2005.*Manfaat Laba dan Arus Kas untuk Memprediksi Kondisi Financial Distress Pada Perusahaan Tekxtile Mill Products Dan Apparel And Other Tekxtile Products yang Terdaftar di Bursa Efek Jakarta*.Makalah yang disampaikan pada Simposium Nasional Akuntansi VIII.Solo,15-16 September.

Brigham, Eugene dan Houston. 2001. *Manajemen Keuangan*. "Buku 1 Edisi kedelapan. Jakarta: Erlangga.

Fahmi, Irham. 2012. *Analisis Laporan Keuangan.* Bandung: CV Alfabeta.

Ghozali Imam.2006.*Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*.Edisi IV Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Hapsari, E. I. (2012). Kekuatan Rasio Keuangan dalam Memprediksi Kondisi *Financial Distress* Perusahaan Manufaktur Di Bei. *Jurnal Dinamika Manajemen*, *3*(2).

Hidayat, M. A., & Meiranto, W. (2014). Prediksi *Financial Distress* Perusahaan Manufaktur di Indonesia. *Diponegoro Journal Of Accounting*, 538-548.

Ikatan Akuntansi Indonesia. 2009. *Standar Profesional Akuntan Publik.* Jakarta : Salemba Empat.

Kamaludin dan Indriani, Rini. 2012. *Manajemen Keuangan Konsep Dasar dan Penerapannya*. Edisi Revisi. CV Mandar Maju: Bandung.

Kasmir.2011.*Analisa Laporan Keuangan*.Jakarta:PT Raja Grafindo Persada.

Kumalasari, R. D., Hadiwidjojo, D., & Indrawati, N. K. (2014). The Effect Of Fundamental Variables And Macro Variables On The Probability Of Companies To Suffer Financial Distress A Study On Textile Companies Registered In BEI. *European Journal Of Business And Management*, *6*(34), 275-284.

Kurnia, O. D. (2015). Analisis Laporan Keuangan Dalam Memprediksi Kebangkrutan Pada Perusahaan Manufaktur (Studi pada 3 Perusahaan Plastik dan Kemasan yang DListing dan 1 Perusahaan Delisting di BEI periode 2009-2012). *Jurnal Administrasi Bisnis*, *22*(1).

Mas'ud, I., & Srengga, R. M. (2012). Analisis Rasio Keuangan untuk Memprediksi Kondisi Financial Distress Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi Universitas Jember*, *11*(2).

Munawir, S.,2010.*Analisa Laporan Keuangan*(Edisi 4).Jakarta:Liberty.

Nella, R. 2011. Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi Financial Distress Perusahaan Whosale dan Retail Trade yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. "*Journal of Accounting*, h.1-14".

Octaviani, S., & Fathoni, A. F. (2015). Perbandingan Analisis Prediksi Kebangkrutan Menggunakan Model Logistik Dan Model Kebangkrutan Bank Indonesia (Studi Empiris Pada Bank Yang Terdaftar Di Bei). *Jurnal Online Mahasiswa (Jom) Bidang Ilmu Ekonomi*, *1*(2), 1-15.

Prasetyantoko, A.2008.*Bencana Finansial, Stabilitas Sebagai Barang Publik*.Jakarta: Kompas Media Nusantara.

Scoot, William R.2012.*"Financial Accounting Theory"*.Toronto,Ontario:Pearson Prentice Hill.

Subramanyam, K.R. dan Wild, John J., Dalam Terjemahan Yanti, Dewi. 2010. *Analisis Laporan Keuangan, Edisi 10*, Buku 2. Salemba Empat: Jakarta.

Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Penerbit Alfabeta. Bandung

Surya, A., & Januarti, I. (2012). Hubungan Manajemen Laba Sebelum IPO terhadap Return Saham dengan Ukuran Perusahaan sebagai Variabel Moderasi. *Diponegoro Journal of Accounting*, *1*(1), 843-850..

Toto, Prihadi. 2011. Analisis Laporan Keuangan Teori dan Aplikasi. PPM. Jakarta

Utami, M. (2015). Pengaruh Aktivitas, Leverage, Dan Pertumbuhan Perusahaan Dalam Memprediksi Financial Distress (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di BEI Periode 2009-2012). *Jurnal Akuntansi*, *3*(1).

Watts, R. And J. Zimmerman (1978), "Towards a Positive Theory of the Determination of Accounting Standards," The Accounting Review 53 (January), pp 112-134

www.surya.co.id (31 Agustus 2013)

www.kompas.com (27 November 2014)