

**PENGARUH RASIO KEUANGAN TERHADAP KONDISI *FINANCIAL DISTRESS*
PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
(BEI) PADA TAHUN 2013-2017**

ARTIKEL ILMIAH

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



Oleh :

BENEDIKTA LIZA KANDIDA
2014310445

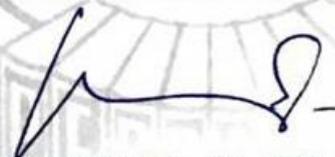
**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI PERBANAS
SURABAYA
2018**

PENGESAHAN ARTIKEL ILMIAH

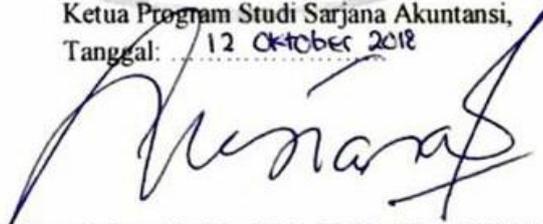
Nama : Benedikta Liza Kandida
Tempat, Tanggal Lahir : Surabaya, 09 Mei 1996
N.I.M : 2014310445
Program Studi : Akuntansi
Program Pendidikan : Sarjana
Konsentrasi : Akuntansi Keuangan
Judul : Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Kondisi
Financial Distress pada Perusahaan Sektor
Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek
Indonesia (BEI) pada Tahun 2013-2017

Disetujui dan diterima baik oleh :

Dosen Pembimbing,
Tanggal: 9 Oktober 2018


Dr. Nanang Shonhadji, S.E., AK., M.Si., CA., CIBA., CMA

Ketua Program Studi Sarjana Akuntansi,
Tanggal: 12 Oktober 2018


Dr. Luciana Spica Almilia, S.E., M.Si., OIA., CPSAK

**PENGARUH RASIO KEUANGAN TERHADAP KONDISI *FINANCIAL*
DISTRESS PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
(BEI) PADA TAHUN 2013-2017**

Benedikta Liza Kandida
STIE Perbanas Surabaya
Email : 2014310445@students.perbanas.ac.id

ABSTRACT

This study aims to determine and analyze the financial ratios to predict the condition of financial distress. Financial distress as a dependent variable is measured by earning per share. The independent variable in this study is measured by current ratio, debt ratio, return on investment, working capital turnover and sales growth. This research uses quantitative method. The population in this study is the transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange in 2013-2017. Pursuant to purposive sampling method, obtained 26 company which used as research sample. The type of data used is secondary data obtained from Indonesia Stock Exchange for transportation companies in 2013-2017. Analysis data technique used is logistic regression analysis. The results showed that leverage, profitability, and activity have a significant influence on the condition of financial distress, while liquidity, and growth has no significant effect on the condition of financial distress.

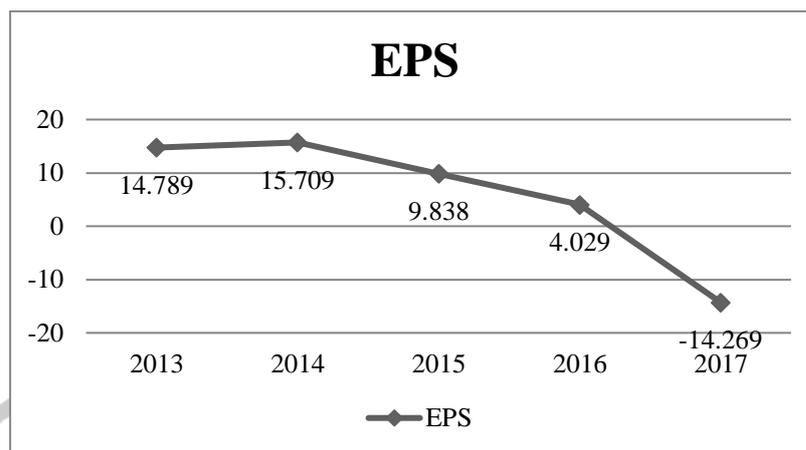
Keywords : *financial distress, liquidity, leverage, profitability, activity, growth, earnings per share*

PENDAHULUAN

Kondisi transportasi di Indonesia saat ini mengalami adanya penurunan dalam perkembangan dan pembangunan perekonomian dikarenakan adanya krisis ekonomi yang di alami Indonesia sampai saat ini, kondisi ini merupakan dampak buruk yang dapat dirasakan di tengah-tengah era globalisasi sehingga menyebabkan melemahnya aktivitas bisnis dan adanya kondisi *financial distress* dimana sebuah perusahaan mengalami kerugian yang jika terjadi selama terus-menerus akan menyebabkan perusahaan tersebut mengalami sebuah kebangkrutan.

Perusahaan sektor transportasi merupakan perusahaan yang sangat terkait dengan perkembangan dan pembangunan perekonomian dunia, beberapa perusahaan sektor transportasi di Indonesia diketahui

mengalami kerugian tidak hanya satu tahun tetapi juga beberapa tahun hingga saat ini, sebagai contoh adanya kerugian yang menonjol pada PT. Garuda Indonesia yang mencapai sebesar 824 miliar rupiah pada tahun 2016, diketahui terjadinya kerugian ini dikarenakan beberapa faktor seperti adanya peningkatan biaya khususnya *fuel* atau bahan bakar dan biaya lainnya yang termasuk service dan system reservasi, adanya pembukaan bandara internasional yang sangat banyak, proses birokrasi yang panjang, perlambatan ekonomi global, sehingga hal tersebut dapat memberikan dampak pada kondisi perekonomian Indonesia serta dapat membuat kondisi bisnis tidak akan lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Nilai tukar rupiah yang terus melemah, serta inflasi yang semakin tinggi juga



Sumber : Data tabulasi, diolah

Gambar 1
Rata-rata Nilai EPS Perusahaan Sektor Transportasi
Tahun 2013-2017

memberikan dampak pada perusahaan sektor transportasi karena suku cadang yang digunakan untuk transportasi masih di impor dari negara lain. Fenomena tersebut menunjukkan bahwa rasio keuangan berpengaruh terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan transportasi.

Menurut Hanafi dan Halim (2014) *financial distress* dilakukan untuk memperoleh peringatan awal sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan. Semakin awal perusahaan mengetahui tanda-tanda kebangkrutan tersebut, semakin baik bagi pihak manajemen karena pihak manajemen bisa melakukan perbaikan-perbaikan untuk memperbaiki kondisi perusahaan, pihak kreditur dan juga pihak pemegang saham bisa melakukan persiapan-persiapan yang diperlukan untuk mengatasi berbagai kemungkinan buruk yang mungkin saja akan terjadi.

Penelitian ini akan menggunakan EPS (*Earning Per Share*) untuk menentukan kriteria perusahaan yang mengalami *financial distress*. EPS merupakan laba yang diharapkan per lembar saham. EPS banyak digunakan untuk mengevaluasi kinerja operasi dan

profitabilitas perusahaan. Perusahaan dianggap memiliki pertumbuhan yang baik apabila memiliki EPS positif secara terus menerus (Ardiyanto, 2011).

Pada Gambar 1 dapat diketahui bahwa nilai EPS perusahaan sektor transportasi mengalami penurunan setiap tahunnya, dimana pada tahun 2013 perusahaan sektor transportasi memiliki nilai EPS sebesar 14,789 dan mengalami sedikit kenaikan di tahun 2014 menjadi 15,709, namun pada tahun 2015 nilai EPS kembali menurun menjadi 9,838, nilai EPS masih terus menurun setiap tahunnya hingga mencapai nilai -14,269 di tahun 2017. Dengan adanya data tersebut menjadi fenomena yang memotivasi penelitian ini lebih lanjut karena pada periode tahun 2013-2017 menunjukkan siklus EPS yang menurun.

Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti tertarik untuk meneliti dan mengambil judul penelitian yaitu **“PENGARUH RASIO KEUANGAN TERHADAP KONDISI *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) PADA TAHUN 2013-2017”**

Rumusan Masalah

Apakah rasio likuiditas, *leverage*, profitabilitas, aktivitas, dan pertumbuhan dapat digunakan untuk memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi ?

Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui apakah rasio likuiditas, *leverage*, profitabilitas, aktivitas, dan pertumbuhan dapat mempengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi.

RERANGKA TEORITIS YANG DIPAKAI DAN HIPOTESIS

Teori Agensi (*Agency Theory*)

Teori agensi digambarkan secara jelas oleh Jensen dan Meckling (1976) dimana teori agensi menjelaskan mengenai hubungan antara *principal* (pemilik) dan *agen* (manajer), konflik yang terjadi diantara keduanya yang disebut konflik agensi (*agency conflict*), serta biaya yang terjadi akibat adanya konflik agensi yang disebut biaya agensi (*agency cost*). Salah satu penyebab *agency conflict* adalah adanya *Asymmetric Information*. *Asymmetric Information* adalah informasi yang yang tidak seimbang yang disebabkan adanya distribusi informasi yang tidak sama antara prinsipal dan agen yang berakibat dapat menimbulkan dua permasalahan yang disebabkan adanya kesulitan *principal* untuk memonitor dan melakukan kontrol terhadap tindakan-tindakan agen (Oktita, 2013).

Financial Distress

Plat dan Plat dalam Fahmi (2013:158) mendefinisikan *financial distress* sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum terjadinya kebangkrutan ataupun likuidasi. *Financial Distress* dapat diartikan sebagai ketidakmampuan perusahaan untuk membayar kewajiban keuangannya pada saat jatuh tempo yang menyebabkan kebangkrutan

perusahaan (Wongsosudono dan Chrissa, 2013 dalam Permatasari, 2016). *Financial distress* dimulai dengan ketidakmampuan memenuhi kewajiban-kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas, dan juga termasuk kewajiban dalam kategori solvabilitas, sedangkan menurut Sudana (2011:249) ada berbagai faktor yang dapat menyebabkan perusahaan mengalami kegagalan, diantaranya adalah faktor ekonomi, kesalahan manajemen, dan bencana alam.

Rasio Keuangan

Rasio keuangan sangat penting gunanya untuk melakukan analisis terhadap kondisi keuangan perusahaan yang di peroleh dari hasil operasi perusahaan. Beberapa rasio akan membantu dalam menganalisis dan menginterpretasikan posisi keuangan suatu perusahaan, dengan menggunakan laporan yang di perbandingkan, termasuk tentang perubahan-perubahan yang terjadi dalam jumlah rupiah, presentase, serta trendnya. Ukuran yang sering digunakan dalam analisa laporan keuangan adalah rasio keuangan (Satrijo, 2013).

Pengaruh Rasio Profitabilitas terhadap *financial distress*

Rasio profitabilitas yaitu suatu rasio yang mengukur seberapa efektif manajemen perusahaan menghasilkan keuntungan pada penjualan, aset maupun modal sendiri (Satrijo 2013), sedangkan menurut Ardipriwaro (2016) rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan. Hal ini ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi.

Profitabilitas dapat mengukur *financial distress* karena jika manajemen perusahaan tidak mampu mencapai target yang telah ditetapkan perusahaan akan

memperoleh laba yang kecil, dan memiliki kewajiban yang lebih besar dibanding laba yang diperolehnya.

H1 : Pengaruh rasio likuiditas terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi.

Pengaruh Rasio *Leverage* terhadap *financial distress*

Salah satu faktor penting dalam unsur pengukuran *financial distress* adalah hutang (*leverage*). *Leverage* diukur dengan *Debt ratio* (DR). Rasio DR mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya yang ditunjukkan oleh beberapa bagian modal sendiri yaitu laba ditahan digunakan untuk membayar hutang. Dengan menggunakan analisis rasio *leverage*, perusahaan akan mengetahui beberapa hal berkaitan dengan penggunaan modal sendiri dan modal pinjaman serta mengetahui kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya.

H2 : Pengaruh rasio *leverage* terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi.

Pengaruh Rasio Profitabilitas terhadap *financial distress*

Rasio profitabilitas yaitu suatu rasio yang mengukur seberapa efektif manajemen perusahaan menghasilkan keuntungan pada penjualan, aset maupun modal sendiri (Satrijo 2013), sedangkan menurut Ardipriwaro (2016) rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan. Hal ini ditunjukkan oleh laba yang dihasilkan dari penjualan dan pendapatan investasi.

H3 : Pengaruh rasio profitabilitas terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi.

Pengaruh Rasio Aktivitas terhadap *Financial Distress*

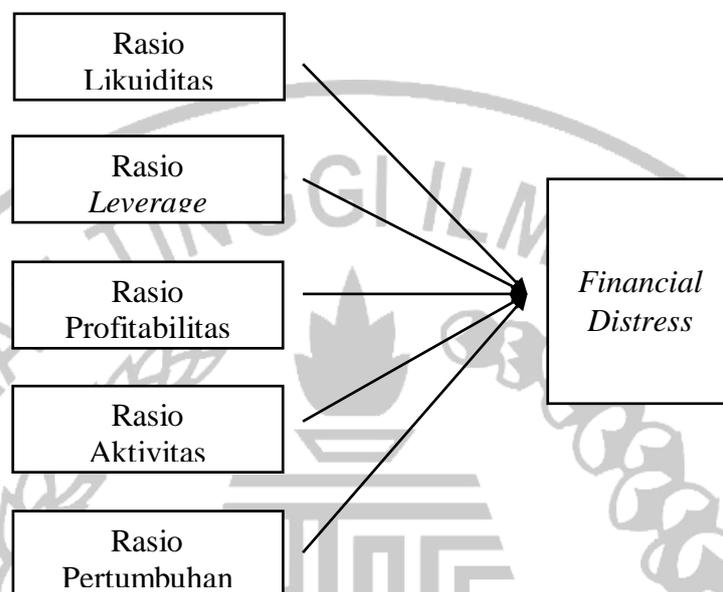
Rasio aktivitas, yaitu suatu rasio yang mengukur seberapa efektif perusahaan menggunakan berbagai asetnya. Pada perusahaan diharapkan adanya keseimbangan antara penjualan dengan aset seperti persediaan, piutang dan aset tetap lainnya (Satrijo, 2013), sedangkan menurut Kasmir (2012:172) rasio aktivitas (*activity ratio*) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aset yang dimilikinya atau dapat pula dikatakan rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi (efektivitas) pemanfaatan sumber daya perusahaan.

H4 : Pengaruh rasio aktivitas terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi.

Pengaruh Rasio Pertumbuhan terhadap *Financial Distress*

Rasio pertumbuhan (*growth ratio*), merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya. Dalam rasio yang dianalisis adalah pertumbuhan penjualan, pertumbuhan laba bersih, pertumbuhan pendapatan per saham, dan pertumbuhan dividen per saham. Tentunya diharapkan pertumbuhan pendapatan secara positif dan kecenderungannya (*trend*) meningkat. sebaliknya jika terjadi pertumbuhan yang negatif, maka hal itu akan menunjukkan terjadi adanya *financial distress* (Lely dan Widhiari, 2015)

H5 : Pengaruh rasio pertumbuhan terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi.



Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran Teoritis

METODE PENELITIAN

Rancangan Penelitian

Penelitian ini termasuk penelitian kuantitatif. Berdasarkan tujuan penelitian, penelitian ini adalah termasuk penelitian dasar. Berdasarkan dari karakteristik masalah, penelitian ini adalah penelitian korelasional. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder.

Batasan Penelitian

Batas pemilihan yang dilakukan, oleh peneliti ialah peneliti mengambil sampel hanya perusahaan yang berasal dari satu bidang saja, yaitu perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2017. Variabel yang digunakan untuk memprediksi kondisi *financial distress* hanya terbatas pada rasio-rasio

keuangan. Rasio-rasio keuangan yang digunakan antara lain rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio profitabilitas, rasio aktivitas, dan rasio pertumbuhan.

Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Financial Distress

Kondisi *financial distress* akan diukur menggunakan *Earnings Per Share* (EPS) sebagai proksi variabel dependen dikarenakan *Earnings Per Share* menggambarkan seberapa besar perusahaan mampu menghasilkan keuntungan per lembar saham yang akan dibagikan pada pemilik saham, dimana keuntungan tersebut diperoleh dari kegiatan operasinya. Prediksi dalam menentukan perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* menggunakan variabel *dummy* dengan ukuran binomial,

yaitu nilai satu (1) apabila perusahaan memiliki *earnings per share* (EPS) negatif dan nol (0) apabila perusahaan memiliki *earnings per share* (EPS) positif.

Jika *Earnings Per Share* sebuah perusahaan diketahui negatif, maka perusahaan tersebut sedang mengalami rugi usaha, yang diakibatkan pendapatan yang diterima perusahaan dalam periode tersebut lebih kecil daripada biaya yang timbul. Oleh karena itu, dapat disimpulkan keadaan seperti itu menandakan perusahaan masuk dalam kategori *financial distress*. Pengukuran *earnings per share* menurut Kasmir (2012) yaitu :

$$EPS = \frac{\text{Total Laba Bersih}}{\text{Total Saham yang Beredar}}$$

Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas yaitu rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar semua kewajiban finansial jangka pendek. Rasio likuiditas dihitung menggunakan *current ratio* yang merupakan perbandingan antara aset lancar dan kewajiban lancar dan merupakan ukuran yang paling umum digunakan untuk mengetahui kesanggupan suatu perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

$$Current Ratio = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Hutang Lancar}}$$

Rasio Leverage

Rasio ini dapat melihat seberapa jauh perusahaan dibiayai oleh aset yang dimiliki untuk menutupi hutang yang dimiliki oleh perusahaan baik untuk jangka pendek maupun jangka panjang. Perusahaan yang baik akan memiliki komposisi aset yang lebih besar dari hutang. Rasio ini merupakan perbandingan antara total hutang dengan total aset.

$$\text{Rasio Hutang atas Aset} = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aset}}$$

Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio ini merupakan perbandingan antara laba bersih setelah pajak dengan total aset.

$$Return On Investment = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas, yaitu suatu rasio yang mengukur seberapa efektif perusahaan menggunakan berbagai asetnya sehingga rasio ini dapat disebut juga sebagai rasio efisiensi. Rasio ini merupakan perbandingan antara penjualan dengan total aset.

$$Total Assets Turn Over (TATO) = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total Aset}}$$

Rasio Pertumbuhan

Rasio pertumbuhan (*growth ratio*), merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya. Rasio ini merupakan perbandingan antara penjualan tahun saat ini dikurangi penjualan tahun lalu dengan penjualan tahun lalu.

$$SalesGrowth = \frac{\text{Pendapatan}_t - \text{Pendapatan}_{t-1}}{\text{Pendapatan}_{t-1}}$$

Populasi, Sampel, dan Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini dengan menggunakan *purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang berdasarkan atas suatu pertimbangan tertentu seperti sifat-sifat populasi ataupun ciri-ciri yang sudah diketahui sebelumnya. Untuk mempermudah penentuan sampel dalam melakukan penelitian, maka dibuat kriteria sebagai berikut :

1. Laporan keuangan yang digunakan adalah laporan keuangan yang telah diaudit.
2. Sampel perusahaan berfokus pada perusahaan sektor transportasi yang listing di BEI selama periode penelitian yaitu 2013-2017.
3. Laporan keuangan yang dilaporkan secara lengkap dari tahun 2013-2017.
4. Laporan keuangan yang digunakan hanya merupakan data yang cukup terkait rasio-rasio keuangan dan ukuran perusahaan yang digunakan sebagai variabel pada penelitian ini.

Data dan Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan bahan yang bukan dari sumber pertama sebagai sarana untuk memperoleh data atau informasi yang digunakan oleh peneliti atau dapat disebut juga sebagai data sekunder, yaitu berupa laporan keuangan auditan pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama tahun 2013-2017. Dari laporan keuangan tersebut diambil informasi yang relevan dengan variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini. Data-data laporan keuangan yang akan diteliti diperoleh peneliti dari IDX (Indonesia Stock Exchange) pada www.idx.co.id.

Teknik Analisis Data

Metode Analisis Deskriptif

Sugiyono (2005:21) menyatakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Analisis deskriptif akan memberikan gambaran atau deskripsi mengenai variabel-variabel yang diteliti. Uji statistik deskriptif yang dilakukan mencakup nilai minimum, maksimum, rata-rata, dan standar deviasi dari variabel penelitian.

Regresi Logistik

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi logistik untuk mengetahui kekuatan prediksi rasio keuangan terhadap penentuan *financial distress* suatu perusahaan. Menurut Ghozali (2011:228) langkah-langkah untuk menguji regresi logistik yang digunakan untuk menguji hipotesis. Ada beberapa langkah dalam melakukan regresi logistik, diantaranya: uji kelayakan model (fungsi *likelihood*, *hosmer and lemeshow*, *nagelkerke R2*, dan *table klasifikasi*) dan pengujian hipotesis.

Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas, (Sugiyono, 2011:21). Analisis ini akan memberikan gambaran atau deskripsi mengenai variabel-variabel yang diteliti. Analisis deskriptif pada ruang lingkup bahasannya mencakup berbagai macam pengukuran, yaitu: *mean* atau rata-rata, standar deviasi, *maximum* atau nilai tertinggi pada data, dan *minimum* atau nilai terendah pada data, *varian*, *sum*, *range*, *Kurtois*, dan *skewness* (kemencengan distribusi).

Tabel 1 menunjukkan hasil statistik deskriptif *financial distress* dari sampel penelitian selama tahun 2013 hingga 2017. Penelitian ini mengkategorikan perusahaan yang mengalami *financial distress* apabila perusahaan memiliki *earnings per share* (EPS) negatif, sedangkan jika perusahaan memiliki *earnings per share* (EPS) positif maka dikategorikan sebagai *non financial distress*.

Tabel 1 menunjukkan pada tahun 2013 total perusahaan berjumlah 26 dengan persentasenya 21,0% yang terdiri dari 3 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 7,0% yang mengalami kondisi *financial distress* dan

23 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 28,4% yang tidak mengalami kondisi *financial distress*. Pada tahun 2014 total perusahaan berjumlah 24 dengan persentasenya 19,4% yang terdiri dari 6 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 14,0% yang mengalami kondisi *financial distress* dan 18 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 22,2% yang tidak mengalami kondisi *financial distress*. Pada tahun 2015 total perusahaan berjumlah 25 dengan persentasenya 20,2% yang terdiri dari 8 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 18,6% yang mengalami kondisi *financial distress* dan 17 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 21,0% yang tidak

mengalami kondisi *financial distress*. Pada tahun 2016 total perusahaan berjumlah 25 dengan persentasenya 20,2% yang terdiri dari 13 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 30,2% yang mengalami kondisi *financial distress* dan 12 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 14,8% yang tidak mengalami kondisi *financial distress*. Pada tahun 2017 total perusahaan berjumlah 24 dengan persentasenya 19,4% yang terdiri dari 13 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 30,2% yang mengalami kondisi *financial distress* dan 11 perusahaan dengan tingkat persentasenya sebesar 13,6% yang tidak mengalami kondisi *financial distress*.

Tabel 1
Descriptive Statistics Crosstabulation

	KATEGORI		Total
	NON DISTRESS	DISTRESS	
Tahun 2013 Count	23	3	26
% within kategori	28.4%	7.0%	21.0%
2014 Count	18	6	24
% within kategori	22.2%	14.0%	19.4%
2015 Count	17	8	25
% within kategori	21.0%	18.6%	20.2%
2016 Count	12	13	25
% within kategori	14.8%	30.2%	20.2%
2017 Count	11	13	24
% within kategori	13.6%	30.2%	19.4%
Total Count	81	43	124
% within kategori	100.0%	100.0%	100.0%

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah rasio likuiditas, *leverage*, rasio profitabilitas, rasio aktivitas, dan rasio pertumbuhan. Berikut merupakan hasil

analisis deskriptif dari masing-masing variabel independen yang mengalami kondisi *financial distress* dan *non financial distress*.

Tabel 2 menunjukkan jumlah pengukuran (N), nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata (*mean*), dan standar deviasi untuk masing-masing variabel independen. Tabel tersebut menunjukkan deskripsi dari masing-masing variabel independen yang sudah ditentukan dalam penelitian ini. Jumlah keseluruhan data dalam penelitian ini ada 124 data perusahaan sektor transportasi, berikut pembahasan analisis deskriptif mengenai masing-masing variabel dalam penelitian :

1. Likuiditas

Tabel 2 menunjukkan 124 data perusahaan sektor transportasi, dari data tersebut terdapat nilai minimum variabel likuiditas yang menunjukkan hasil sebesar 0,004, perusahaan yang memiliki nilai likuiditas minimum yaitu perusahaan Steady Safe, Tbk (SAFE) pada tahun 2014. Pada tahun 2015 perusahaan SAFE mengalami kondisi *financial distress*. Nilai minimum likuiditas ini berasal dari perbandingan total aset lancar senilai 233.066.064 dan total utang lancar senilai 52.463.894.030. Nilai maksimum dari likuiditas yaitu sebesar 154,092, perusahaan yang memiliki nilai maksimum likuiditas yaitu perusahaan Tanah Laut, Tbk (INDX) pada tahun 2017. Pada tahun 2018 perusahaan INDX tidak mengalami kondisi *financial distress*. Nilai maksimum likuiditas ini disebabkan karena aktiva lancar yang dimiliki sebesar 53.202.298.965 dari utang lancar sebesar 345.263.343.

Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel likuiditas yaitu sebesar 3,79007. Artinya kemampuan perusahaan transportasi melunasi utang lancar dengan memanfaatkan aset lancarnya adalah sebesar 3,79007 kali. Nilai standar deviasi variabel ini lebih besar dari nilai rata-rata (*mean*) yaitu 17,805023, ini berarti variabel likuiditas memiliki data yang tidak homogen dalam artian penyebaran datanya tidak baik serta memiliki variasi data yang tinggi.

2. Leverage

Perusahaan sektor transportasi yang digunakan pada penelitian ini terdapat 124 data, dimana dari data tersebut variabel *leverage* memiliki nilai minimum sebesar 0,008, perusahaan yang memiliki nilai *leverage* minimum yaitu perusahaan Tanah Laut, Tbk (INDX) pada tahun 2016. Pada tahun 2017 perusahaan INDX mengalami kondisi *financial distress*. Nilai minimum *leverage* ini berasal dari perbandingan total hutang senilai 1.368.636.788 dan total aset senilai 162.412.706.550. Nilai maksimum dari *leverage* yaitu sebesar 8,308, perusahaan yang memiliki nilai maksimum *leverage* yaitu perusahaan Steady Safe, Tbk (SAFE) pada tahun 2015. Pada tahun 2016 perusahaan SAFE tidak tergolong dalam perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress*. Nilai maksimum *leverage* ini disebabkan karena total hutang yang dimiliki sebesar 85.988.901.324 dari total aset sebesar 10.350.475.341

Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel *leverage* yaitu sebesar 0,95288. Artinya untuk 1 rupiah modal yang dimiliki perusahaan sektor transportasi, 0,95% nya dibiayai dari hutang. Nilai standar deviasi variabel ini lebih besar dari nilai rata-rata (*mean*) yaitu 1,401065, ini berarti variabel *leverage* memiliki data yang tidak homogen dalam artian penyebaran datanya tidak baik serta memiliki variasi data yang tinggi.

3. Profitabilitas

Nilai minimum variabel profitabilitas pada Tabel 4.3 menunjukkan hasil sebesar -0,525, perusahaan yang memiliki nilai profitabilitas minimum tersebut adalah perusahaan Tanah Laut, Tbk (INDX) pada tahun 2017. Pada tahun 2018 perusahaan INDX mengalami kondisi *financial distress*. Nilai minimum profitabilitas ini berasal dari perbandingan laba bersih senilai -57.755.332.932 dan total aset senilai 109.923.503.603. Nilai maksimum dari profitabilitas yaitu sebesar

2,557, perusahaan yang memiliki nilai maksimum profitabilitas yaitu perusahaan Berlian Laju Tanker, Tbk (BLTA) pada tahun 2015. Pada tahun 2016 perusahaan BLTA tidak mengalami kondisi *financial distress*. Nilai maksimum profitabilitas ini disebabkan karena laba bersih yang dimiliki sebesar 258.531 dari total aset sebesar 101.106.

Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel profitabilitas yaitu sebesar 0,03231. Artinya kemampuan perusahaan transportasi dalam memaksimalkan tingkat pengembalian ekuitas untuk menghasilkan laba bersih sebesar 0,03231. Nilai standar deviasi variabel ini lebih besar dari nilai rata-rata (*mean*) yaitu 0,297182, ini berarti variabel profitabilitas memiliki data yang tidak homogen dalam artian penyebaran datanya tidak baik serta memiliki variasi data yang tinggi.

4. Aktivitas

Perusahaan Tanah Laut, Tbk (INDX) pada tahun 2017 memiliki nilai minimum pada variabel aktivitas yang ditunjukkan sebesar -0,102, sehingga pada

tahun 2018 perusahaan INDX mengalami kondisi *financial distress*. Nilai minimum aktivitas ini berasal dari perbandingan pendapatan senilai -11.199.685.159 dan total aset senilai 109.923.503.603. Nilai maksimum dari aktivitas yaitu sebesar 2,915, perusahaan yang memiliki nilai maksimum aktivitas yaitu perusahaan Zebra Nusantara, Tbk (ZBRA) pada tahun 2017. Pada tahun 2018 perusahaan ZBRA tidak termasuk golongan yang mengalami kondisi *financial distress*. Nilai maksimum aktivitas ini disebabkan karena pendapatan yang dimiliki sebesar 15.874.291.710 dari total aset sebesar 5.445.490.151.

Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel aktivitas yaitu sebesar 0,46977. Artinya kemampuan perusahaan transportasi dalam menggunakan berbagai asetnya dengan efektif sebesar 0,46977. Nilai standar deviasi variabel ini lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) yaitu 0,411610, ini berarti variabel aktivitas memiliki data yang homogen dalam artian penyebaran datanya baik serta memiliki variasi data yang rendah.

Tabel 2
Hasil Analisis Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Likuiditas	124	0,004	154,092	3,79007	17,805023
Leverage	124	0,008	8,308	0,95288	1,401065
Profitabilitas	124	-0,525	2,557	0,03231	0,297182
Aktivitas	124	-0,102	2,915	0,46977	0,411610
Pertumbuhan	124	-1,176	1,463	-0,05717	0,341846

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

5. Pertumbuhan

Terdapat 124 data pada perusahaan sektor transportasi yang diteliti, nilai minimum variabel pertumbuhan menunjukkan hasil sebesar -1,176, perusahaan yang memiliki nilai pertumbuhan minimum yaitu perusahaan

Tanah Laut, Tbk (INDX) pada tahun 2016. Pada tahun 2017 perusahaan INDX mengalami kondisi *financial distress*. Nilai minimum pertumbuhan ini berasal dari pendapatan tahun ini senilai -13.256.014.217 dikurangi pendapatan tahun lalu senilai 75.105.740.350 dan

dibagi dengan pendapatan tahun lalu senilai 75.105.740.350. Nilai maksimum dari aktivitas yaitu sebesar 1,463, perusahaan yang memiliki nilai maksimum aktivitas yaitu perusahaan ICTSI Jasa Prima, Tbk (KARW) pada tahun 2016. Pada tahun 2017 perusahaan KARW tidak mengalami kondisi *financial distress*. Nilai maksimum aktivitas ini disebabkan pendapatan tahun ini senilai 7.668.273 dikurangi pendapatan tahun lalu senilai 3.113.603 dan dibagi dengan pendapatan tahun lalu senilai 3.113.603.

Nilai rata-rata (*mean*) dari variabel aktivitas yaitu sebesar -0,05717. Artinya kemampuan perusahaan transportasi mampu meningkatkan penjualan produk yang dihasilkan baik peningkatan frekuensi maupun peningkatan volume penjualan sebesar -0,05717. Nilai standar deviasi variabel ini lebih besar dari nilai rata-rata (*mean*) yaitu 0,341846, ini berarti variabel profitabilitas memiliki data yang tidak homogen dalam artian penyebaran datanya tidak baik serta memiliki variasi data yang tinggi.

Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regresi logistik, dimana memiliki tujuan yaitu memprediksi besar variabel terikat terhadap masing-masing variabel bebas yang sudah diketahui nilainya. Jika menggunakan metode analisis regresi logistik dapat mengetahui kemungkinan ataupun peluang terjadinya variabel bebas dapat memprediksi variabel terikat. Penelitian ini menggunakan alat bantu berupa *software* komputer program SPSS. Hasil penelitian akan dibahas dalam sub-sub selanjutnya.

1. Uji Keseluruhan Model (*Overall Model Fit*)

Uji keseluruhan model *-2 Log likelihood* dari model adalah probabilitas bahwa model yang dihipotesiskan menggambarkan data input. Uji ini

digunakan untuk menilai model yang telah di hipotesiskan telah fit atau tidak dengan data. Pengujian dilakukan dengan membandingkan nilai *-2 log likelihood* awal (*block number* = 0) dengan nilai *-2 log likelihood* akhir (*block number* = 1). Apabila terjadi penurunan antara nilai *-2 log likelihood* awal dengan nilai *-2 log likelihood* akhir maka dapat disimpulkan bahwa model tersebut menunjukkan model regresi yang baik.

Tabel 3
Nilai -2 Log Likelihood

-2 Log Likelihood	Nilai
<i>Block 0 (Beginning Block)</i>	172.263
<i>Block 1 (Method = Enter)</i>	151.574

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

Berdasarkan pada Tabel 3 dapat diketahui bahwa nilai *-2 Log Likelihood* pada *Block 0 (Beginning Block)* adalah sebesar 172.263 sedangkan nilai *-2 Log Likelihood* pada *Block 1 (Method = Enter)* adalah sebesar 151.574. Hasil ini menunjukkan terjadi penurunan antara nilai *-2 log likelihood* awal dengan nilai *-2 log likelihood* akhir, maka dapat disimpulkan bahwa model ini merupakan model regresi yang baik dan model yang dihipotesiskan fit dengan data.

2. Uji Kelayakan Model Regresi

Tabel 4
Nilai Cox and Snell R² dan Nagelkerke R² Square

Cox and Snell R ²	Nagelkerke R ²
0,176	0,239

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

Nagelkerke's R² merupakan modifikasi dari koefisien *Cox and Snell* untuk memastikan bahwa nilainya bervariasi dari 0 (nol) sampai 1 (satu). Dengan nilai *Nagelkerke's R²* dapat diketahui seberapa besar variabel dependen dapat dijelaskan oleh variabel independen. Pada Tabel 4.5 di atas dapat dilihat bahwa nilai *Nagelkerke R²* sebesar 0,239 yang berarti variabel dependen (*financial distress*) dapat dijelaskan oleh variabel independen (*likuiditas, leverage, sales growth* dan *firm size*) sebesar 23,9%, sedangkan sisanya sebesar 76,1% dijelaskan oleh variabel lain selain kelima variabel independen yang diteliti.

Menguji kesesuaian model juga dapat dilihat dengan menggunakan nilai dari *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test*. Uji model *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test* menguji hipotesis nol bahwa data empiris cocok atau sesuai dengan model (tidak ada perbedaan antara model dengan data sehingga model dapat dikatakan *fit*). Apabila nilai *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test* > 0,05, maka H0 diterima, artinya model dapat memprediksi nilai observasi penelitian, serta model dapat diterima karena adanya kecocokan dengan data observasi yang dilakukan dalam penelitian. Namun sebaliknya, apabila nilai *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test* ≤ dari 0,05, maka H0 ditolak yang artinya ada perbedaan signifikan antara model dengan nilai observasinya. Sehingga dapat dikatakan bahwa *goodness of fit* model tidak baik karena model tidak dapat memprediksi nilai observasi dalam penelitian.

Tabel 5
Nilai Hosmer and Lemeshow Test

<i>Chi-square</i>	Signifikasi
14,227	0,076

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

Hasil *output* SPSS dari Tabel 5 menunjukkan bahwa besarnya nilai *Chi-square* sebesar 14,227 dengan nilai probabilitas signifikansi 0,076 yang nilainya di atas 0,05. Dari hasil ini dapat disimpulkan bahwa model dapat diterima, serta dapat dikatakan bahwa H0 diterima karena tingkat signifikansi > 0,05 yang artinya model dapat memprediksi nilai observasi penelitian, serta model telah cukup menjelaskan data (*model fit*). Dengan kata lain *likuiditas, leverage, sales growth* dan *firm size* dapat digunakan dalam memprediksi kondisi *financial distress*.

3. Uji Analisis Regresi Logistik

Pengujian hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regresi logistik, dimana memiliki tujuan yaitu memprediksi besar variabel dependen terhadap masing-masing variabel independen yang sudah diketahui nilainya. Dengan menggunakan analisis regresi logistik maka dapat diketahui kemungkinan ataupun peluang terjadinya *financial distress* yang dapat diprediksi dengan menggunakan variabel *likuiditas, leverage, profitabilitas, aktivitas* dan *pertumbuhan*. Penelitian ini menggunakan alat bantu berupa *software* komputer program SPSS. Berikut akan disajikan hasil analisis regresi logistik :

Tabel 6
Hasil Analisis Regresi Logistik

Variabel	Koefisien (B)	Wald	Sig.	Exp(B)
Likuiditas	-0,007	0,056	0,813	0,993
<i>Leverage</i>	-0,290	0,748	0,387	0,749
Profitabilitas	-13,278	12,968	0,000	0,000
Aktivitas	-6,253	8,962	0,003	0,002
Pertumbuhan	-0,192	0,044	0,834	0,826
Constant	1,432	4,108	0,043	4,189

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

Berdasarkan Tabel 4.7, variabel independen yang masuk dalam model adalah sebagai berikut :

- 1) Variabel likuiditas memiliki nilai signifikansi 0,813 dimana nilai ini lebih dari 0,05.
- 2) Variabel *leverage* memiliki nilai signifikansi 0,387 dimana nilai ini lebih dari 0,05.
- 3) Variabel profitabilitas memiliki nilai signifikansi 0,000 dimana nilai ini kurang dari 0,05.

- 4) Variabel aktivitas memiliki nilai signifikan 0,003 dimana nilai ini kurang dari 0,05.
- 5) Variabel pertumbuhan memiliki nilai signifikan 0,834 dimana nilai ini lebih dari 0,05.

Dengan demikian model penelitian yang dapat disimpulkan kedalam persamaan sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \ln \frac{p}{(1-p)} = & (1,432) + (-0,007) \text{ Likuiditas} \\ & + (-0,290) \text{ Leverage} + (-13,278) \text{ Profitabilitas} \\ & + (-6,253) \text{ Aktivitas} + (-0,192) \text{ Pertumbuhan} \end{aligned}$$

4. Tabel Klasifikasi

Tabel 7
Classification Table^a

Observed	Jumlah Data Perusahaan	Prediksi		Presentase (%)
		Non Financial Distress	Financial Distress	
Non Financial Distress	81	75	6	92.6
Financial Distress	43	6	37	86.0
Total Data Perusahaan	124	81	43	
Presentasi Keseluruhan				90.3

Sumber: www.idx.co.id (diolah)

Tabel klasifikasi akan menunjukkan kekuatan prediksi dari model regresi untuk memprediksi kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*.

Tabel 4.8 di atas menggambarkan perusahaan yang mengalami *financial distress* dan *non financial distress*. Berdasarkan Tabel 4.8 diketahui bahwa

perusahaan yang *non financial distress* terdiri dari 81 data, sedangkan dari hasil observasi dapat diketahui hanya ada 75 data yang merupakan *non financial distress*. Sehingga menghasilkan ketepatan klasifikasi sebesar 92,6%, dimana diperoleh dari 75/81. Setelah itu, jumlah perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* dari Tabel 4.8 terdiri dari 43 data, sedangkan hasil dari observasi hanya terdapat 37 data. Jadi ketepatan klasifikasi terhadap data perusahaan *financial distress* sebesar 86,0%, dimana berasal dari 37/43.

Dengan demikian secara keseluruhan model ini memiliki ketepatan klasifikasi sebesar 90,3% sehingga dapat disimpulkan dari 124 data perusahaan, terdapat 112 perusahaan yang tepat pengklasifikasiannya dengan menggunakan model regresi logistik. Dalam pengklasifikasian data perusahaan sektor transportasi yang mengalami kondisi *financial distress* terdapat 37 perusahaan dari keseluruhan data yang mengalami kondisi *financial distress* yaitu sebanyak 43 data perusahaan.

Hasil Uji Pengaruh

a. Pengaruh Likuiditas terhadap *financial distress*

Berdasarkan teorinya rasio likuiditas (*liquidity ratio*) ini merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek. Jika perusahaan memiliki sejumlah aset lancar untuk melunasi hutangnya dan membiayai kegiatan operasionalnya dengan baik pada periode transaksi, perusahaan tidak akan mengalami kesulitan keuangan dalam kelangsungan usahanya, sehingga rasio ini memiliki hubungan negatif dengan *financial distress* karena semakin besar nilai rasio likuiditas maka semakin kecil kemungkinan perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress*, begitupun sebaliknya semakin kecil

nilai rasio likuiditas maka semakin besar kemungkinan perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress*.

Berdasarkan hasil penelitian pada Tabel 6, diketahui bahwa rasio likuiditas memiliki koefisien regresi sebesar -0,007 dengan tingkat signifikansi sebesar $0,813 > 0,05$, sehingga likuiditas tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kondisi *financial distress*. Dari hasil ini dapat disimpulkan bahwa H1 tidak dapat diterima atau H1 ditolak.

b. Pengaruh Rasio *Leverage* terhadap *financial distress*

Rasio *leverage* mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya yang ditunjukkan oleh beberapa bagian modal sendiri yaitu laba ditahan digunakan untuk membayar hutang., apabila suatu perusahaan dalam pembiayaannya lebih banyak menggunakan utang daripada modalnya, hal ini berisiko akan terjadi kesulitan pembayaran di masa mendatang akibat utang lebih besar dari ekuitas yang dimiliki. Perusahaan yang memiliki nilai *leverage* yang kecil tidak berisiko mengalami kondisi *financial distress*, sehingga semakin kecil nilai *leverage* maka akan semakin kecil hutang perusahaan sehingga perusahaan dapat dengan baik dalam menggunakan asetnya dan tidak berisiko mengalami kondisi *financial distress*.

Berdasarkan hasil penelitian pada Tabel 6, dapat diperoleh bahwa rasio *leverage* memiliki koefisien regresi sebesar -0,290 dengan tingkat signifikansi sebesar $0,387 > 0,05$, sehingga *leverage* tidak memiliki pengaruh yang signifikan dalam memprediksi kondisi *financial distress*. Dari hasil ini dapat disimpulkan bahwa H2 ditolak dan H0 diterima.

c. Pengaruh Rasio Profitabilitas terhadap *financial distress*

Profitabilitas menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan laba (*profit*) berdasarkan modal pemilik perusahaan. Semakin besar nilai profitabilitas maka perusahaan tidak beresiko mengalami kondisi *financial distress* dikarenakan bahwa kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba selama suatu periode tertentu akan berakibat pada penjualan dan investasi perusahaan, begitupun sebaliknya jika perusahaan memiliki nilai profitabilitas yang kecil maka perusahaan tersebut beresiko lebih besar mengalami kondisi *financial distress*.

Berdasarkan hasil penelitian pada Tabel 6, dapat diperoleh bahwa rasio profitabilitas memiliki koefisien regresi sebesar -13,278 dengan tingkat signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, sehingga profitabilitas memiliki pengaruh yang signifikan dalam memprediksi kondisi *financial distress*. Dari hasil ini dapat disimpulkan bahwa H0 ditolak dan H3 dapat diterima.

d. Pengaruh Rasio Aktivitas terhadap *Financial Distress*

Berdasarkan teorinya rasio aktivitas digunakan untuk mengukur seberapa baik perusahaan dalam mengelola asetnya. Rasio ini menunjukkan sejauh mana efektifitas dari penggunaan total aset yang dimiliki perusahaan dalam menghasilkan penjualan. Semakin tinggi rasio aktivitas berarti semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*, hal ini dapat dikatakan bahwa kinerja perusahaan tersebut baik dan begitupun sebaliknya semakin kecil nilai aktivitas maka dapat diperkirakan kinerja perusahaan tersebut kurang efektif dalam mengelola aset yang dimiliki untuk menghasilkan laba sehingga

dapat menimbulkan kerugian yang berakibat pada arus kas negatif dan perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress* apabila terjadi terus menerus.

Berdasarkan hasil penelitian pada Tabel 6, dapat diperoleh bahwa rasio aktivitas memiliki koefisien regresi sebesar -6,253 dengan tingkat signifikansi sebesar $0,003 < 0,05$, sehingga aktivitas memiliki pengaruh yang signifikan dalam memprediksi kondisi *financial distress*. Dari hasil ini dapat disimpulkan bahwa H4 dapat diterima dan H0 ditolak.

e. Pengaruh Rasio Pertumbuhan terhadap *Financial Distress*

Rasio pertumbuhan (*growth ratio*), merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya. Semakin tinggi tingkat pertumbuhan suatu perusahaan maka menggambarkan bahwa perusahaan tersebut berhasil menjalankan aktivitasnya dan tidak akan mengalami kondisi *financial distress*, sebaliknya jika perusahaan tersebut tidak tumbuh maka perusahaan tersebut akan mengalami kondisi *financial distress*.

Berdasarkan hasil penelitian pada Tabel 6, diketahui bahwa rasio pertumbuhan memiliki koefisien regresi sebesar -0,192 dengan tingkat signifikansi sebesar $0,834 > 0,05$, sehingga pertumbuhan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kondisi *financial distress*. Dari hasil ini dapat disimpulkan bahwa H5 tidak dapat diterima atau H5 ditolak.

Pembahasan

Berikut akan disajikan rangkuman hasil uji pengaruh variabel independen pada variabel dependen agar mudah dipahami:

Tabel 8
Rangkuman Hasil Uji Pengaruh

Variabel Independen	Keterangan	Variabel Dependen
Likuiditas	Tidak Berpengaruh	<i>Financial Distress</i>
<i>Leverage</i>	Tidak Berpengaruh	
Profitabilitas	Berpengaruh	
Aktivitas	Berpengaruh	
Pertumbuhan	Tidak Berpengaruh	

Sumber : Lampiran 6 data hasil spss, diolah

Berdasarkan penelitian sebelumnya pada sub bab ini akan membahas pembuktian tentang pengaruh rasio likuiditas, *leverage*, profitabilitas, aktivitas, dan pertumbuhan perusahaan terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang Terdaftar di BEI periode 2013-2017. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 124 perusahaan. Berdasarkan hasil uji partial pada analisis regresi logistik menunjukkan bahwa variabel likuiditas, *leverage*, dan pertumbuhan tidak berpengaruh terhadap kondisi *financial distress*, sedangkan variabel lainnya yaitu profitabilitas, dan aktivitas berpengaruh signifikan terhadap kondisi *financial distress*. Pembahasan lebih lanjut dijelaskan pada uraian berikut :

1. Likuiditas

Berdasarkan teorinya rasio likuiditas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek. Semakin besar nilai rasio likuiditas maka semakin kecil kemungkinan perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress*, begitupun sebaliknya semakin kecil nilai rasio likuiditas maka semakin besar kemungkinan perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress*.

Tidak adanya pengaruh yang signifikan antara likuiditas terhadap kondisi *financial distress* ini dikarenakan

dalam aset lancar terdapat akun piutang usaha dan persediaan yang memiliki sistem berbeda-beda antar tiap perusahaan untuk mengkonversi piutang usaha dan persediaan dalam bentuk kas yang akan digunakan untuk membayar kewajiban lancar perusahaan dan akan memerlukan waktu yang lama atau tidak sedikit. Hal ini menunjukkan bahwa besar kecilnya rasio likuiditas perusahaan tidak bisa menentukan kondisi perusahaan tersebut mengalami *financial distress* atau tidak. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menjelaskan tentang hubungan antara likuiditas terhadap kondisi *financial distress*, artinya hasil penelitian ini tidak berhasil membuktikan hubungan antara likuiditas terhadap kondisi *financial distress*.

2. Leverage

Rasio *leverage* mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya yang ditunjukkan oleh beberapa bagian modal sendiri yaitu laba ditahan digunakan untuk membayar hutang. Perusahaan yang memiliki nilai *leverage* yang kecil tidak beresiko mengalami kondisi *financial distress*, sehingga semakin kecil nilai *leverage* maka perusahaan tidak beresiko mengalami kondisi *financial distress*, begitu pula sebaliknya jika perusahaan memiliki nilai *leverage* yang besar maka akan semakin besar pula perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress*.

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menjelaskan tentang hubungan antara *leverage* terhadap kondisi *financial distress*, artinya hasil penelitian ini tidak berhasil membuktikan hubungan antara *leverage* terhadap kondisi *financial distress*.

3. Profitabilitas

Rasio profitabilitas menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan laba (*profit*) berdasarkan modal pemilik perusahaan. Semakin besar nilai profitabilitas maka perusahaan tidak beresiko mengalami kondisi *financial distress*, sebaliknya jika perusahaan memiliki nilai profitabilitas yang kecil maka perusahaan tersebut beresiko lebih besar mengalami kondisi *financial distress*.

Adanya pengaruh antara profitabilitas terhadap *financial distress* dikarenakan bahwa kemampuan suatu perusahaan untuk menghasilkan laba selama suatu periode tertentu akan berakibat pada penjualan dan investasi. Profitabilitas dapat mengukur *financial distress* karena jika perusahaan tidak mampu mencapai target yang telah ditetapkan maka perusahaan akan memperoleh laba yang kecil, dan memiliki kewajiban yang lebih besar. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang menjelaskan tentang hubungan antara profitabilitas terhadap kondisi *financial distress*, artinya hasil penelitian ini berhasil membuktikan hubungan antara profitabilitas terhadap kondisi *financial distress*.

4. Aktivitas

Berdasarkan teorinya rasio aktivitas digunakan untuk mengukur seberapa baik perusahaan dalam mengelola asetnya. Rasio ini menunjukkan sejauh mana efektifitas dari penggunaan total aset yang dimiliki perusahaan dalam menghasilkan penjualan. Semakin tinggi rasio aktivitas berarti semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami

financial distress dan begitupun sebaliknya semakin kecil nilai aktivitas maka dapat diperkirakan perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress* apabila terjadi terus menerus.

Adanya pengaruh antara rasio aktivitas terhadap *financial distress* dikarenakan bahwa kemampuan perusahaan dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari dalam menggunakan aset yang dimilikinya misalnya di bidang penjualan, persediaan, penagihan piutang, dan efisiensi di bidang lainnya sangat baik. Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi (efektivitas) pemanfaatan sumber daya perusahaan. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang menjelaskan tentang hubungan antara aktifitas terhadap kondisi *financial distress*, artinya hasil penelitian ini berhasil membuktikan hubungan antara aktivitas terhadap kondisi *financial distress*.

5. Pertumbuhan

Rasio pertumbuhan merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya. Semakin tinggi tingkat pertumbuhan suatu perusahaan maka perusahaan tersebut tidak akan mengalami kondisi *financial distress*, sebaliknya jika perusahaan tersebut tidak tumbuh maka perusahaan tersebut akan mengalami kondisi *financial distress*.

Tidak adanya pengaruh antara rasio pertumbuhan terhadap *financial distress* dikarenakan untuk mendapatkan pertumbuhan yang tinggi perusahaan harus berhasil dalam menjalankan strateginya dan diterima oleh masyarakat, tentunya hal tersebut akan berdampak pada meningkatnya laba yang dihasilkan dari pendapatan oleh suatu perusahaan namun membutuhkan waktu yang cukup lama sedangkan perusahaan mempunyai tanggung jawab untuk melunasi kewajibannya. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menjelaskan tentang hubungan antara pertumbuhan

terhadap kondisi *financial distress*, artinya hasil penelitian ini tidak berhasil membuktikan hubungan antara pertumbuhan terhadap kondisi *financial distress*.

KESIMPULAN, KETERBATASAN, DAN SARAN

Penelitian ini dilakukan untuk menguji pengaruh likuiditas, *leverage*, profitabilitas, aktivitas dan pertumbuhan terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2017. Data-data yang dibutuhkan didapatkan dari laporan keuangan perusahaan yang telah di audit dan telah dipublikasikan di situs Bursa Efek Indonesia. Data laporan keuangan yang telah diperoleh tersebut menghasilkan sampel penelitian sebanyak 124 perusahaan sektor transportasi. Berdasarkan pengujian analisis yang telah dilakukan, yang disertai dengan penjelasan serta pembahasan hasil uji analisis, maka dapat disimpulkan bahwa :

- a) Likuiditas tidak dapat mempengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- b) *Leverage* tidak dapat mempengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- c) Profitabilitas dapat mempengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- d) Aktivitas dapat mempengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- e) Pertumbuhan tidak dapat mempengaruhi kondisi *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Keterbatasan penelitian ini ada pada pengukuran kategori perusahaan yang

mengalami kondisi *financial distress* dan perusahaan yang tidak mengalami kondisi *financial distress* yang hanya mengacu pada satu ukuran indeks yaitu *Earning Per Share* (EPS) yang memiliki nilai negatif dan positif, data yang digunakan hanya menggunakan data sekunder 5 tahun pengambilan sampel dan tidak mempertimbangkan faktor-faktor selain rasio keuangan.

Berdasarkan kesimpulan penelitian dan keterbatasan penelitian, peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Mengingat bahwa penelitian ini hanya menggunakan satu indeks dalam penentuan pengelompokan kondisi *financial distress*, penelitian selanjutnya diharapkan agar dapat menggunakan indeks yang lain seperti *interest coverage ratio* dan arus kas negatif atau pengukuran lain yang jarang digunakan untuk penentuan pengelompokan perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress*.
2. Peneliti selanjutnya diharapkan dapat menambah atau memperluas variabel independen diluar rasio keuangan seperti kondisi ekonomi serta parameter politik, ataupun variabel lainnya.

DAFTAR RUJUKAN

- Agung, Raisa, & Yona. 2014. Pendapat Going Concern: Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pada Perusahaan Yang Mengalami Financial Distress. *Prosiding Simposium Nasional Akuntansi ke XVII di Mataram*. Halaman 1-34.
- Ahmadi dan Hermawan. 2013. *Manajemen Kualitas, Penerapan Konsep, Kualitas Dalam Manajemen Bisnis Total*. Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama.

- Annisa Nurfajrina, Hermanto Siregar, & Imam Teguh Saptono. 2015. Analisis Financial Distress Pada Perusahaan Agribisnis Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Keuangan dan Perbankan*, Vol.20. No.3. Halaman 448-457.
- Atmaja, Lucas Setia. (2008). *Teori dan Praktik Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: Andi.
- Christon, Farida, dan Wiwin. 2017. Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Financial Distress (Studi Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2011- 2015). *e-Proceeding of Management* : Vol.4 No.2 Agustus 2017. Halaman 1580-1587.
- Dermawan. 2013. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Mitrawacanamedia.
- Fahmi, Irham. 2014. *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Ghozali, I. (2013). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi (Cetakan ke-7). *Badan Penerbit Universitas Diponegoro: Semarang*.
- Harahap, Sofyan Syafri. 2015. *Analisis Kritis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Kasmir. 2012. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Khoirul Fariz. 2012. Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Kemungkinan Financial Distress. *Accounting Analysis Journal*, Vol 1. No. 2. Halaman 1-7.
- Lely & Widhiari. 2015. Pengaruh Rasio Likuiditas, Leverage, Operating Capacity, Dan Sales Growth Terhadap Financial Distress. *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana*, Vol 11. No. 2. Halaman 456-469.
- Mahama Muntari. 2015. Menilai Negara Financial Distress pada Perusahaan Terdaftar di Ghana: Tanda-tanda, Sumber, Deteksi dan Penghapusan - Sebuah Uji Altman Z-Score. *European Journal of Business and Management*, Vol .7. No. 3. Halaman 1-18.
- Mansur dan Neneng. 2016. Pengaruh Rasio Keuangan Dan Reputasi Underwriter Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (Bei) Periode 2005-2008. *Jurnal Akuntansi*, Vol 3. No. 1. Halaman 1-17.
- Mariska Dewi Anggraeni. 2011. Agency Theory Dalam Perspektif Islam. *Jhi Journal*, Vol. 9 No. 2 Halaman 1-13.
- Masiyah Kholmi. 2010. Akuntabilitas dalam Perspektif Teori Agensi. *Ekonomika-Bisnis*, Vol. 02 No. 02 Halaman 357-370.
- Mohd Norfian Alifiaha. 2014. Prediksi perusahaan financial distress di sektor perdagangan dan jasa di Malaysia menggunakan variabel makroekonomi. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* Vol. 129. Halaman 90-98.
- Muhtar, Revina, & Yeni. 2015. Mekanisme Internal Dan Eksternal Corporate Governance Dalam

- Memitigasi Financial Distress Pada Industri Transportasi Di Indonesia. *Prosiding Simposium Nasional Akuntansi ke XVIII di Medan*. Halaman 1-21.
- Munawir. 2010. "Analisa Laporan Keuangan". Edisi Keempat, Cetakan Kelima Belas, Yogyakarta: Liberty
- Nurhidayah dan Fitriyatur. 2017. Kinerja Keuangan Dalam Memprediksi Financial Distress. *Jurnal JIBEKA* Vol. 11 No. 1 Agustus 2017 Halaman 42-48.
- Platt, H. D., & Platt, M. B. (2002). Predicting corporate financial distress: reflections on choice-based sample bias. *Journal of Economics and Finance*, 26(2), Halaman 184-199.
- Putri, N. W. K. A., & Merkusiwati, N. K. L. A. (2014). Pengaruh mekanisme corporate governance, likuiditas, leverage, dan ukuran perusahaan pada financial distress. *E-Jurnal Akuntansi*, 7(1), Halaman 93-106.
- Rahayu, Wiwin Putri & Sopian, Dani. (2017). *Pengaruh Rasio Keuangan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Food And Beverage Di Bursa Efek Indonesia)*. Stie Stan-Im. Halaman 1-13.
- Ramkrishnan, Suresh, Nabi, Agha Amad, Anuar, Melati Ahmad. (2016). Default Prediction In Pakistan Using Financial Ratios And Sector Level Variables. *International Journal Of Economics And Financial Issues* (Vol. 6). Halaman 1580-1587.
- Randy, Nurmala, Syahril. 2017. Prediksi Financial Distress pada Perusahaan Manufaktur di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Bisnis dan Manajemen* Vol. 7 No.2 Oktober 2017. Halaman 149-166.
- Rendra Pratama. 2016. Analisis Pengaruh Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Kondisi Financial Distress Bank Umum Syariah Menggunakan Model Logit Di Indonesia. *Prosiding Simposium Nasional Akuntansi ke XIX di Lampung*. Halaman 1-19.
- Satrijo. 2013. Analisis Rasio Keuangan Sebagai Alat Ukur Kinerja Perusahaan Pada Pt. Astalia Millenia Educatindo Cabang Madiun. *Jurnal Akuntansi Dan Pendidikan*, Vol. 2 No 1. Halaman 25-40.
- Sie-Pei & Kao-Hui. 2016. Akuntansi Konservatisme Tren dan Financial Distress: Mengingat yang endogenitas dari C-Score. *International Journal of Financial Research*, Vol. 7. No. 4. Halaman 149-167.
- Sugiyono. 2011. "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D". Bandung: Alfabeta.
- www.sahamok.com, diakses pada Kamis 12 Juni 2018
- www.web.idx.id, diakses pada Jumat 13 Juni 2018