

PENGARUH *CURRENT RATIO*, *DEBT TO ASSETS RATIO*, DAN *RETURN ON ASSETS* TERHADAP KONDISI FINANCIAL DISTRESS DIMASA COVID-19 PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERCATAT DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) 2018 - 2022

Fadli Rojulumubin¹, Tri Sulistyani²

¹Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang, Tangerang Selatan
e-mail: ¹ Fadlirm20@gmail.com

²Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Pamulang, Tangerang Selatan
e-mail: ² dosen01793@unpam.ac.id

Abstract

This study aims to analyze the influence of the current ratio, debt to assets ratio, and return on assets on financial distress conditions in transportation sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) during the period 2018-2022. The method used in this research is quantitative, using secondary data collection. The sampling technique employed is purposive sampling based on certain criteria, resulting in 18 companies as the research sample. The analysis technique uses multiple linear regression with the assistance of IBM SPSS Statistics 25. The results of the study indicate that liquidity (current ratio) has a positive and significant effect on financial distress, with a t-value of 11.596, which is greater than the t-table value of 1.98793 and a significance value of $0.000 < 0.050$. Solvency (debt to assets ratio) has a negative and significant effect on financial distress, with a t-value of -17.516, which is greater than the t-table value of -1.98793 and a significance value of $0.000 < 0.050$. Profitability (return on assets) also has a positive and significant effect on financial distress, with a t-value of 11.787, which is greater than the t-table value of 1.98793 and a significance value of $0.000 < 0.050$. Simultaneously, the variables of liquidity, solvency, and profitability have a positive and significant effect on financial distress, with an F-value of 466.098, which is greater than the F-table value of 1.98793 and an F significance level of $0.000 < 0.050$.

Keywords: Financial Distress, Current Ratio, Debt To Assets Ratio, Return on Assets

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh current ratio, debt to assets ratio dan return on assets terhadap kondisi financial distress pada perusahaan sektor transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2018-2022. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan pengambilan data sekunder. Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling berdasarkan kriteria tertentu dan diperoleh 18 perusahaan sebagai sampel penelitian. Teknik analisis menggunakan regresi linier berganda dengan alat bantu IBM SPSS Statistic 25. Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas (current ratio) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress, dengan nilai thitung sebesar 11,596 lebih besar dari ttabel 1,98793 dan nilai signifikansi $0,000 < 0,050$. Solvabilitas (debt to assets ratio) memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap financial distress, dengan nilai thitung sebesar -17,516 lebih besar dari ttabel -1,98793 dan nilai signifikansi $0,000 < 0,050$. Profitabilitas (return on assets) juga memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress, dengan nilai thitung sebesar 11,787 lebih besar dari ttabel 1,98793 dan nilai signifikansi $0,000 < 0,050$. Secara simultan, variabel likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas memiliki pengaruh positif dan

signifikan terhadap financial distress, dengan nilai Fhitung sebesar 466,098 lebih besar dari ftabel 1,98793 dan tingkat signifikansi F sebesar $0,000 < 0,050$.

Kata Kunci: Financial Distress, Current Ratio, Debt To Assets Ratio, Return on Assets.

1. PENDAHULUAN

Setiap perusahaan akan selalu berusaha mencapai keadaan yang lebih baik dalam menjalankan bisnis mereka. Kondisi yang lebih baik dapat dicapai apabila perusahaan mampu menghasilkan keuntungan dimana pada akhirnya perusahaan dapat melakukan aktivitas usaha sesuai visi, misi dan tujuan yang dimiliki perusahaan. Tujuan utama dari perusahaan sudah go public atau yang sudah terdaftar di BEI, yaitu untuk menghasilkan laba guna meningkatkan kemakmuran pemilik atau para pemegang saham melalui peningkatan nilai perusahaan.

Nilai suatu perusahaan akan menunjukkan kepercayaan masyarakat terhadap perusahaan serta minat calon investor untuk berinvestasi atau menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut. Semakin baik nilai suatu perusahaan maka masyarakat semakin tertarik misalnya menggunakan jasa transportasi. Calon investor akan bersaing untuk menanamkan modal, lalu para investor tetap bertahan menjadi penanam modal di perusahaan tersebut dan semakin tinggi kemakmuran para pemegang saham sehingga menciptakan hubungan yang baik antara kedua belah pihak

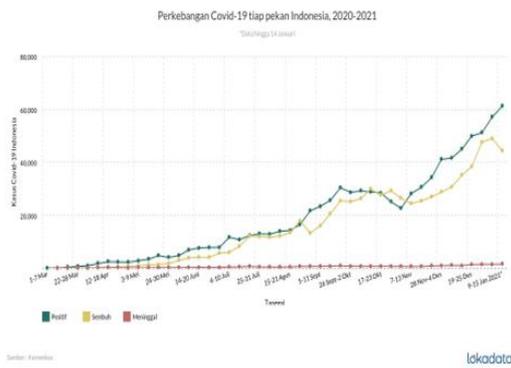
Seiring dengan meningkatnya digitalisasi di tengah era globalisasi sektor transportasi di Indonesia semakin berkembang dan memicu adanya persaingan yang sangat kompetitif. Hal ini didukung oleh meningkatnya jumlah perusahaan dan investasi yang semakin dikenal oleh masyarakat. Sehingga, perusahaan perlu menyusun strategi yang tepat guna mempertahankan keberlangsungan hidup perusahaan, serta memberikan performa yang baik dengan meningkatkan harga saham agar dapat mensejahterakan investornya. Untuk menghadapi persaingan tersebut, perusahaan perlu memaksimalkan sumber daya yang dimiliki, memanfaatkan teknologi, serta membutuhkan banyak investor untuk memenuhi kecukupan modal dan membiayai operasional perusahaan. Tidak hanya itu, perkembangan industri pun akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di Indonesia

tidak terkecuali sektor transportasi yang menjadi sektor yang penting dalam perekonomian.

Namun, dalam beberapa tahun terakhir pertumbuhan ekonomi di Indonesia tercatat mengalami peningkatan dan penurunan. Badan Pusat Statistik mencatatkan pertumbuhan ekonomi selama 2018 sebesar 5,17%, lalu pada tahun 2019 mengalami penurunan menjadi 5,02% dan mengalami penurunan Kembali pada tahun 2020 menjadi -2,07%. Ini dikarenakan terdampak pandemi Covid-19, sehingga menimbulkan terjadinya krisis multidimensi yang berpengaruh terhadap permintaan maupun penawaran pasar dan membuat kondisi ekonomi di Indonesia menjadi tertekan. (bps.go.id:2021)

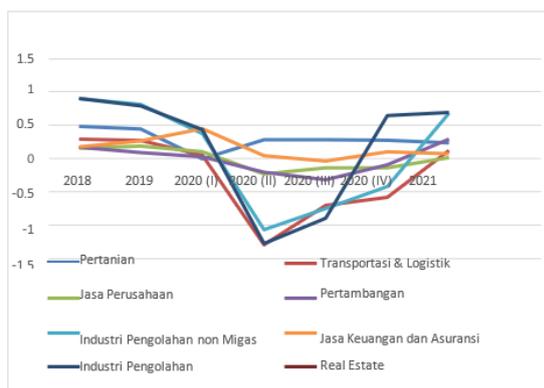
Virus ini pertama kali terdeteksi di pasar hewan dan makanan laut di Kota Wuhan. Laporan menunjukkan bahwa banyak pasien yang terinfeksi virus ini memiliki keterkaitan dengan pasar tersebut. Pasien-pasien awal yang jatuh sakit diketahui merupakan pedagang di pasar tersebut. Menurut laporan dari BBC yang disampaikan oleh koresponden kesehatan dan sains mereka, Michelle Roberts dan James Gallagher, pasar grosir hewan dan makanan laut tersebut menjual berbagai hewan liar seperti ular, kelelawar, dan ayam. Para ahli menduga bahwa virus corona baru ini kemungkinan besar berasal dari ular. Mereka juga menduga bahwa virus ini awalnya menyebar dari hewan ke manusia, dan kemudian antar manusia. (bappeda.ntbprov.go.id, 2020)

Wabah penyakit ini begitu sangat mengguncang masyarakat dunia, hingga hampir 200 negara didunia terjangkit oleh virus ini termasuk Indonesia. "Berbagai upaya pencegahan penyebaran virus Covid-19 pun dilakukan oleh pemerintah negara-negara di dunia guna memutus rantai penyebaran virus Covid-19 ini yang disebut dengan istilah social distancing." (Supriatna, 2020)



Gambar 1.1 Tren Kenaikan Kasus Covid-19
 Sumber :lokadata.beritagar.id (2021)

Lambat laun tren kenaikan kasus masyarakat yang terjangkit Covid-19 mengalami kenaikan yang sangat pesat. Tren kenaikan ini menyebabkan kekhawatiran dan kecemasan di masyarakat. Kompleksitas faktor sosial, ekonomi, dan infrastruktur memperumit respons terhadap krisis ini. Ditambah dengan pengelolaan manajemen kesehatan masyarakat, kapasitas layanan kesehatan yang belum mumpuni, serta faktor demografis Indonesia yang turut memperburuk penanganan kasus pandemi Covid-19 di Indonesia. Pandemi Covid-19 di Indonesia menimbulkan dampak terhadap beberapa sektor di Indonesia diantaranya sektor ekonomi, sektor pendidikan, sektor pariwisata, sektor industri, serta berbagai sektor lainnya dan salah satu sektor yang sangatlah terdampak oleh pandemi Covid-19 ialah sektor transportasi. Berikut grafik pertumbuhan beberapa sektor yang pada Bursa Efek Indonesia :



Gambar 1.2 Pertumbuhan Sektor Pada BEI
 Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) (2022)

Pada Gambar 1.2, laju pertumbuhan beberapa industri di BEI ditampilkan berdasarkan data BPS. Peneliti telah mencoba membandingkan

pertumbuhan industri transportasi dengan sektor lainnya. Dampak dari Covid-19 menyebabkan penurunan di semua industri pada kuartal pertama tahun 2020, dengan sebagian besar sektor mengalami penurunan kecuali manufaktur, jasa keuangan, dan asuransi. Sektor transportasi mengalami penurunan paling signifikan, mencapai - 15,04% sepanjang tahun 2020. Penerapan pembatasan sosial berskala besar (PSBB) telah secara langsung mempengaruhi perusahaan transportasi dengan mengurangi mobilitas masyarakat. Sektor transportasi yang paling terdampak adalah penerbangan, yang mengalami penurunan sebesar 53,8% pada kuartal keempat tahun 2020, diikuti oleh transportasi kereta api yang turun sebesar 45,5%, serta transportasi sungai dan feri yang turun sebesar 12,2% (Bisnis.com,2021).

Pandemi Covid-19 terus memberikan tekanan berat pada sektor transportasi darat, termasuk bus dan truk pengangkut, yang mengalami kerugian besar. Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Budi Setiyadi, mencatat penurunan signifikan dalam produksi berbagai jenis armada angkutan orang dan barang. Dalam webinar yang diselenggarakan oleh Badan Litbang Perhubungan (Balitbanghub) pada Jumat, 18 September 2020, Budi Setiyadi menjelaskan bahwa sebelum pandemi, jumlah penumpang, baik antar kota, antar provinsi, maupun pariwisata, cukup tinggi. Namun, mendekati bulan Mei, jumlah ini mulai turun drastis. Kerugian dari penurunan produksi penumpang dan kendaraan yang melayani angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) saja mencapai Rp 1,6 triliun per bulan. Secara keseluruhan, kehilangan pendapatan per bulan mencapai Rp 15,9 triliun, dengan rincian kerugian sebesar Rp 8,4 triliun dari angkutan penumpang dan Rp 7,4 triliun dari angkutan logistic (cnbcindonesia.com,2020).

Menurut Zaldy Masita, Presiden Asosiasi Transportasi dan Logistik Indonesia, pandemi Covid-19 diperkirakan telah menyebabkan penurunan pengiriman hingga 80% akibat kontraksi dalam kegiatan impor dan ekspor (cnbcindonesia.com,2020). Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mengungkapkan bahwa tidak semua perusahaan transportasi logistik terdampak, dan beberapa masih dapat beroperasi

dengan lancar selama pandemi. Namun, untuk transportasi beberapa perusahaan mengalami penurunan dan kesulitan untuk pulih, termasuk perusahaan transportasi logistik udara dan laut, meskipun Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Kemenhub) telah mengusulkan beberapa langkah bantuan (bisnisbisnis.com, 2020). Melemahnya operasional bisnis dan buruknya manajemen perusahaan dapat menyebabkan kesulitan keuangan di sektor transportasi sekunder.

Financial distress adalah keadaan di mana suatu perusahaan tidak mampu memenuhi kewajiban-kewajiban yang telah jatuh tempo karena tidak memiliki arus kas yang cukup untuk memenuhinya (Silalahi, dkk, 2018). Di sektor perbankan, financial distress dapat diartikan sebagai kondisi di mana total kewajiban melebihi nilai pasar total aset yang dimiliki, menyebabkan ekuitas bernilai negatif (Hutauruk et al., 2021). Tanda-tanda financial distress meliputi pengurangan karyawan, tidak adanya pembayaran dividen, dan laba operasi yang bernilai negatif dalam suatu periode. Financial distress bisa dialami oleh semua perusahaan, terutama jika kondisi perekonomian di negara tempat perusahaan tersebut beroperasi mengalami krisis ekonomi. Untuk mengatasi atau meminimalisir terjadinya kebangkrutan, pihak manajemen harus melakukan pengawasan terhadap kondisi keuangan perusahaan dengan menggunakan analisis laporan keuangan (Ramadhani dan Lukviarman Andri Bayu, 2019). Penggunaan informasi laporan keuangan, terutama rasio-rasio keuangan, dapat membantu memprediksi kemungkinan terjadinya kondisi financial distress pada suatu perusahaan. Brigham dan Houston (2010) menyatakan bahwa rasio-rasio keuangan dapat digunakan oleh manajemen untuk mengantisipasi kondisi masa depan perusahaan.

Pada sektor transportasi darat, PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI), perusahaan yang memiliki armada taksi Express, mengumumkan bahwa pandemi Covid-19 secara signifikan mempengaruhi operasional mereka. Manajemen TAXI mengungkapkan bahwa pandemi ini menyebabkan penghentian total operasional perusahaan. Dalam keterbukaan informasi kepada Bursa Efek Indonesia (BEI), manajemen TAXI menjelaskan bahwa penghentian atau pembatasan operasional ini terutama disebabkan oleh penurunan permintaan terhadap layanan

transportasi umum dan penerapan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Dampak terhentinya kegiatan operasional diperkirakan mengakibatkan penurunan pendapatan perusahaan sekitar 51% hingga 75% dibandingkan tahun sebelumnya, berdasarkan laporan keuangan tahun 2019 yang mencatatkan pendapatan sebesar Rp134,251 miliar, menurun dari Rp241,663 miliar pada tahun 2018. Manajemen TAXI juga memperkirakan penurunan laba bersih antara 25% hingga 50% untuk periode yang berakhir pada 31 Maret 2020 atau 30 April 2020. Selain itu, pandemi COVID-19 juga berdampak pada kemampuan TAXI untuk memenuhi kewajiban pokok utang sebesar Rp 685 miliar. Meskipun demikian, perusahaan menegaskan bahwa tidak ada karyawan yang di-PHK atau dirumahkan secara permanen. Namun, sebanyak 390 karyawan terkena dampak efisiensi, seperti pemotongan gaji hingga 50% dan langkah efisiensi lainnya termasuk penyesuaian jumlah karyawan serta penutupan sejumlah pool yang tidak aktif.(cnbcindonesia.com, 2020).

Berbeda dengan PT TAXI akibat pandemi Covid-19 ini, PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) adalah perusahaan transportasi darat yang melaporkan bahwa operasionalnya masih berjalan normal. Pada tahun 2019, ASSA mengalami penurunan laba bersih sebesar 23 persen menjadi Rp110,4 miliar. Penurunan ini disebabkan oleh peningkatan beban bunga untuk pembiayaan investasi. Meskipun demikian, ASSA mencatat pertumbuhan pendapatan tahunan sebesar 25 persen, mencapai Rp2,33 triliun. Presiden Direktur ASSA, Prodjo Sunarjanto, menyatakan bahwa tahun 2020 menghadirkan tantangan yang tidak lebih mudah akibat pandemi Covid-19. Namun, perusahaan tetap optimis bahwa pilar bisnis mereka yang mencakup mobilitas, lelang, dan logistik yang menuju end-to-end akan tetap tumbuh stabil. Menariknya, pandemi virus corona pada awal tahun tersebut memberikan dampak positif terhadap penjualan mobil bekas. Prodjo Sunarjanto menjelaskan bahwa hal ini terjadi karena meningkatnya permintaan masyarakat yang beralih dari penggunaan angkutan umum ke kendaraan pribadi (market.bisnis.com,2020)

Disektor transportasi udara pun mengalami dampak yang sama, PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) sedang menghadapi tekanan kinerja akibat pandemi virus corona (Covid-19), yang telah

mempengaruhi industri penerbangan baik di dalam negeri maupun secara global. Pandemi Covid-19 telah menyebabkan penghentian sementara operasional perusahaan, berdampak pada perkiraan pendapatan, laba bersih, serta efisiensi sumber daya manusia (SDM). "Ya, dampak dari pandemi ini menyebabkan penghentian operasional sebagian, dengan periode penghentian operasional antara 1-3 bulan. Penghentian sementara ini berlaku untuk penerbangan reguler baik rute domestik maupun internasional," ujar Sekretaris Perusahaan AirAsia Indonesia, Indah Permatasari Saugi, dalam keterbukaan informasi di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada Senin, 1 Juni 2020. Indah menjelaskan bahwa kontribusi pendapatan dari operasional yang terhenti dan dibatasi tersebut terhadap total pendapatan konsolidasi tahun 2019 adalah antara 51-75%.

Dari sisi jumlah karyawan, per Desember 2019, AirAsia Indonesia memiliki 1.691 karyawan tetap maupun tidak tetap. Saat ini, jumlah karyawan berkurang menjadi 1.645 orang, termasuk 46 orang yang mengundurkan diri. "Jumlah karyawan yang terkena pemutusan hubungan kerja (PHK) adalah 9 orang, yang dirumahkan mencapai 873 orang, dan yang terkena dampak dengan status lain seperti pemotongan gaji 50% dan lainnya adalah 328 orang," jelas Indah dalam suratnya kepada BEI. Dalam hal kinerja, perkiraan penurunan total pendapatan konsolidasi untuk periode yang berakhir pada 31 Maret 2020 hingga 30 April 2020 dibandingkan dengan periode yang sama tahun sebelumnya adalah antara 25-50%. Sementara itu, prediksi penurunan laba bersih pada periode tersebut adalah sekitar 75%. Selain itu, dampak pandemi juga dirasakan dalam pemenuhan kewajiban pokok dan bunga utang, dengan total kewajiban pokok dan bunga utang mencapai Rp 2.007.253.622.193 (Rp 2 triliun). Oleh karena itu, beberapa strategi atau upaya akan diterapkan oleh perusahaan untuk mempertahankan kelangsungan usaha di tengah kondisi pandemi Covid-19 (cnbcindonesia.com, 2021)

Dampak pandemi juga dirasakan oleh sektor transportasi logistik yang bergerak dilaut, PT Dewata Freight International Tbk (DEAL), sebuah emiten di sektor transportasi logistik, mengalami penurunan kinerja sepanjang tahun 2020 dalam bisnis freight forwarding dan project cargo. Untuk mengatasi kondisi ini, pada kuartal keempat tahun

2020, DEAL memperluas usahanya ke sektor transportasi logistik terintegrasi dengan menyediakan layanan gudang kering dan gudang berpendingin. Selain itu, DEAL juga masuk ke bisnis jasa logistik halal dan pusat logistik berikat (cnbcindonesia.com, 2021).

Nur Hasanah menyatakan bahwa bisnis transportasi logistik yang dijalankan oleh perseroan masih menghadapi tantangan berat pada kuartal IV 2020 akibat dampak lanjutan dari pandemi Covid-19 yang terjadi sejak kuartal I hingga kuartal III 2020, yang menyebabkan pembatasan operasional. "Akhir tahun ini diprediksi menurun dibandingkan tahun lalu karena mundurnya eksekusi proyek dan pandemi Covid -19," ujarnya. PT Dewata Freight International (DFI) juga sedang melakukan transformasi dengan mengembangkan layanan kargo halal (halal logistic hub), rantai dingin (cold chain), pergudangan, dan pusat logistik berikat (PLB) dengan investasi yang diperkirakan mencapai Rp 20 miliar (industri.kontan.co.id, 2021)

Kerugian yang dialami bisnis dapat menyebabkan financial distress, bahkan kebangkrutan jika financial distress berlangsung lama dan tidak dikelola dengan baik. Dalam penelitian ini, financial distress diukur menggunakan metode Springate. Metode Springate muncul pada tahun 1978, diusulkan oleh Gordon L. V. Springate. Metode Springate menggabungkan empat rasio, rasio modal kerja terhadap total aset, rasio laba sebelum bunga dan pajak terhadap total aset, rasio laba sebelum pajak terhadap total utang jangka pendek, dan rasio total pendapatan terhadap total aset. Para peneliti memilih model Springate karena dapat digunakan sebagai materi penelitian dan dikenal sebagai model yang sederhana dan akurat untuk mengukur financial distress Menurut Meiliawati dan Isharijadi (2017), Safitri dan Hartono (2014), Handayani (2019), metode Springate dianggap sebagai metode yang paling akurat untuk menilai kondisi financial distress sebuah perusahaan.

Berdasarkan situasi tersebut, jelas bahwa setiap pelaku usaha berharap untuk menghindari kesulitan keuangan yang bisa berujung pada kebangkrutan. Kebangkrutan membawa banyak kerugian bagi berbagai pihak, termasuk pemegang saham, karyawan, bahkan perekonomian nasional (Al-khatib dan Al-Horani, 2012). Financial distress

bisa timbul karena faktor internal dan eksternal. Faktor internal terkait dengan masalah likuiditas, solvabilitas, dan profitabilitas, sementara faktor eksternal berkaitan dengan tata kelola perusahaan (Rodiah dan Kristanti, 2021: 2). Faktor internal lain yang menyebabkan financial distress antara lain pemberian kredit yang berlebihan kepada pelanggan, rendahnya keterampilan sumber daya manusia, kurangnya modal kerja, penyalahgunaan kekuasaan dan penipuan, serta faktor eksternal seperti persaingan perang dagang yang sengit, menurunnya permintaan terhadap barang atau jasa yang disediakan, penurunan harga jual, terjadi bencana mendadak di dalam perusahaan sehingga mengganggu operasional. (Hery, 2017).

Likuiditas adalah faktor yang signifikan dalam menentukan kondisi keuangan suatu perusahaan dan dapat mempengaruhi terjadinya kesulitan keuangan. Likuiditas mencerminkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek secara tepat waktu, yang penting untuk menjaga kelancaran operasional. Jika suatu perusahaan tidak mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya, investor dapat mulai meragukan kemampuan perusahaan untuk bertahan. Dalam studi ini, rasio likuiditas diukur menggunakan current ratio sebagai indikator utama. Current ratio digunakan untuk mengukur seberapa baik aset lancar sebuah perusahaan dapat menutupi kewajiban lancarnya. Alasan pemilihan current ratio adalah karena relevansinya yang tinggi, akurasi dalam menggambarkan kondisi keuangan, dan ketersediaan data yang dibutuhkan yang memudahkan dalam pemahaman dan perhitungan. Di sektor transportasi terjadi peningkatan signifikan dalam utang jangka pendek, seperti yang dialami oleh PT TAXI . Selain itu, pandemi Covid-19 juga berdampak pada kemampuan TAXI untuk memenuhi kewajiban pokok utang sebesar Rp 685 miliar. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengeksplorasi sejauh mana subsektor transportasi dapat memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Semakin tinggi nilai current ratio, semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Agus Sartono, 2008). Namun, peningkatan current ratio yang berlebihan juga dapat menjadi pemicu terjadinya financial distress dalam perusahaan. Hal ini didukung oleh hasil penelitian Ni Luh Putu Ari Dewi, dkk. (2019) dan

Annisa Sakinah Jaya, dkk. (2022) yang menunjukkan bahwa likuiditas (current ratio) berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya financial distress. Dengan demikian, rendahnya likuiditas perusahaan dapat menjadi indikasi bahwa perusahaan tersebut berpotensi mengalami kondisi financial distress.

Salah satu rasio yang sering digunakan untuk mengevaluasi kestabilan keuangan suatu perusahaan adalah rasio leverage atau solvabilitas, yang menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang (Ardiyos, 2013). Rasio utang terhadap ekuitas yang tinggi dapat menghadirkan tantangan finansial bagi perusahaan jika tidak diimbangi dengan cukupnya ekuitas atau aset yang tersedia untuk membayar utang. Perbandingan utang terhadap ekuitas mengukur total utang perusahaan dibandingkan dengan total ekuitasnya. Pemilihan rasio solvabilitas dalam penelitian ini didasarkan pada kasus di sektor pengiriman di mana beberapa perusahaan dikeluarkan dari bursa saham karena gagal membayar utang kepada pihak ketiga, seperti kasus Selain itu, dampak pandemi juga dirasakan oleh PT CMPP dalam pemenuhan kewajiban pokok dan bunga utang, dengan total kewajiban pokok dan bunga utang mencapai Rp 2.007.253.622.193 (Rp 2 triliun). Peneliti bertujuan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam subsektor transportasi untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dan jangka panjang mereka. Ini didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh oleh Hantal Rim Danel Silalahi, et al (2018), Ziad Ariefadillah, et al (2020), Miftah Jiwa Nawwar Fauzan, et al (2023), dan Arifin Zuhri, et al (2023) yang menyatakan bahwa Solvabilitas (debt to assets ratio) berpengaruh terhadap financial distress. Hal ini menunjukkan bahwa solvabilitas yang ditunjukkan dengan tingginya rasio utang jangka panjang dianggap sebagai sinyal negatif bagi investor saat ini atau calon investor. Kelayakan kredit yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan memiliki utang yang signifikan dibandingkan dengan asetnya, sehingga meningkatkan risiko financial distress.

Rasio profitabilitas juga dapat mempengaruhi financial distress. Margin laba mencerminkan kemampuan sebuah perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Salah satu

indikator untuk mengevaluasi kinerja sebuah perusahaan adalah laba yang dihasilkannya. Margin laba mencakup semua pendapatan dan biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan sebagai pengguna aset dan kewajiban selama periode waktu tertentu. Dalam penelitian ini, profitabilitas diukur menggunakan return on assets (ROA). Return on assets (ROA) merupakan indikator yang digunakan untuk mengevaluasi seberapa efektif modal yang diinvestasikan dalam perusahaan dapat menghasilkan keuntungan sesuai dengan harapan investasi (Fahmi, 2011). Return on assets dapat mengindikasikan seberapa besar laba bersih yang dihasilkan perusahaan berdasarkan aset yang digunakan. Semakin tinggi rasio profitabilitas perusahaan, semakin besar potensi keuntungannya. Tingkat keuntungan yang tinggi dapat membantu mengurangi risiko financial distress. Peneliti memilih return on assets karena beberapa perusahaan dalam sektor transportasi logistik mengalami penurunan pendapatan dan mencatatkan kerugian bersih selama tahun penelitian, seperti yang terjadi pada PT Dewata Freight International Tbk (DEAL), sebuah emiten di sektor transportasi logistik, mengalami penurunan kinerja sepanjang tahun 2020. Temuan ini didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Siti Badriyah Islamiyatun, et al (2021), Yuni Putri Utami (2021), dan Risalah Ciptani Handayani & Ulfah Setia Iswara (2023), yang menunjukkan bahwa profitabilitas (Return On Assets) berhubungan dengan risiko financial distress. Hal ini menunjukkan bahwa semakin baik kinerja keuangan perusahaan, semakin tinggi nilai perusahaan tersebut. Profitabilitas yang tinggi menandakan bahwa perusahaan mampu menghasilkan pendapatan yang mencukupi untuk menutupi biaya operasional dan kewajiban keuangan, sehingga mengurangi risiko financial distress

2. PENELITIAN YANG TERKAIT

Ni Luh Putu Ari Dewi, I Dewa Made Endiana, dan I Putu Edy Arizona Kumpulan Hasil Riset Mahasiswa Akuntansi (KHARISMA), Vol. 1 No. 1 2019) ISSN 2716-2710 Mahasaraswati Denpasar Pengaruh Rasio Likuiditas, Rasio Leverage Dan Rasio Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Likuiditas (CR) berpengaruh negatif terhadap

financial distress Solvabilitas tidak berpengaruh terhadap financial distress Profitabilitas (ROA) berpengaruh negatif terhadap financial distress

Annisa Sakinah Jaya dan Basuki Toto Ragmanto Jurnal Mahasiswa Institut Teknologi dan Bisnis Kalbis (Volume 8, No 4, Desember, 2022) ISSN 2988-1676 Institut Teknologi dan Bisnis Kalbis Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas dan Intensitas Modal terhadap Financial Distress dengan Profitabilitas Sebagai Pemoderasi pada Sektor Transportasi Likuiditas (CR) berpengaruh positif terhadap financial distress Solvabilitas (DAR) berpengaruh negatif terhadap financial distress Profitabilitas (ROA) memoderisasi pengaruh likuiditas dan solvabilitas terhadap financial distress

Christon Simanjuntak, dkk (e-Proceeding of Management : Vol.4, No.2 Agustus 2017) ISSN: 2355-9357 Universitas Telkom Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress (Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2011- 2015 Profitabilitas (ROA) berpengaruh positif terhadap financial distress Likuiditas (CR) berpengaruh positif terhadap financial distress

Miftah Jiwa Nawwar Fauzan, dan Tiar Lina Situngkir Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam Vol 4 No 4, 2023 P-ISSN 2620-295 E-ISSN 2747-0490 Universitas Singaperbangsa Karawang Pengaruh Rasio Likuiditas, Solvabilitas dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Sub Sektor Perdagangan Eceran (Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020) Likuiditas (CR) berpengaruh terhadap financial distress Solvabilitas (DAR) berpengaruh terhadap financial distress Profitabilitas (ROA) berpengaruh terhadap financial distress

Zyad Arieffadillah Rizaky & Vaya Juliana Dillak, e-Proceeding of Management : Vol.7, No.2 Agustus 2020 ISSN: 2355-9357 Universitas Telkom Pengaruh Rasio Likuiditas, Solvabilitas Dan Profitabilitas, Dan Umur Perusahaan Terhadap Kondisi Financial Distress (Studi Pada Perusahaan Pertambangan Di Sub Sektor Pertambangan Batu Bara Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2018) Likuiditas (CR) berpengaruh negatif signifikan terhadap financial distress Profitabilitas (ROA) berpengaruh negatif signifikan terhadap financial distress

Arifin Zuhri, Titik Inayati, dan Adi Suryanto (CAKRAWALA – Repositori IMWI | Volume 6, Nomor 6, Desember 2023) p-ISSN: 2620-8490 e-ISSN: 2620-8814 Universitas Terbuka Indonesia Pengaruh Profitabilitas, Solvabilitas, Likuiditas Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Emiten Sebelum Dan Selama Terdampak Covid-19 Di Indonesia Likuiditas (CR) berpengaruh dan signifikan terhadap financial distress

Huntal Rim Danel Silalahi, Farida Titik Kristanti, dan Muhamad Muslih (e-Proceeding of Management : Vol.5, No.1, Maret 2018) ISSN : 2355-9357 Universitas Telkom Pengaruh Rasio Keuangan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (Financial Distress) Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (Bei) Periode 2013-2016 Likuiditas (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap financial distress Solvabilitas (DAR) berpengaruh positif signifikan terhadap financial distress Profitabilitas (ROA) berpengaruh positif signifikan terhadap financial distress

Kadek Emi Kusmawati , I Wayan Sukadana, dan I Wayan Suarjana (Jurnal EMAS, Vol 3 Nomor 4, April 2022) E-ISSN: 2774-3020 Universitas Mahasaraswati Denpasar Pengaruh Rasio Likuiditas, Rasio Solvabilitas, Rasio Rentabilitas Rasio Aktivitas Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018 – 2020 Likuiditas (CR) berpengaruh negatif signifikan terhadap financial distress Solvabilitas (DAR) tidak berpengaruh signifikan terhadap financial distress

Venisa, dan Indra Widjaja Jurnal Manajerial dan Kewirausahaan, Vol. 04, No. 02, April 2022 ; hlm 507-515 ISSN 2657-0025 (Versi Elektronik) Universitas Tarumanagara Jakarta Pengaruh Arus Kas, Profitabilitas Dan Solvabilitas Terhadap Financial Distress Profitabilitas (ROA) berpengaruh negatif terhadap financial distress Solvabilitas (DAR) tidak berpengaruh signifikan terhadap financial distress

Siti Badriyah Islamiyatun, Sri Hermuningsih, Agus Dwi Cahya Competitive Jurnal Akuntansi dan Keuangan, 5(2), 2021 ISSN : 2549-791X Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas Dan Solvabilitas Terhadap Kondisi Financial Distress

Likuiditas (CR) berpengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress Rasio solvabilitas berpengaruh negatif dan signifikan terhadap financial distress Profitabilitas (ROA) berpengaruh negatif terhadap financial distress

Yuni Putri Utami Jurnal Ilmiah Pendidikan, Vol 1 No 1 Juni 2021 E-ISSN 2775-6483 P-ISSN 2775-5606 Universitas Bahaudin Mudhary Madura Pengaruh Rasio Keuangan, Arus Kas Operasi, Dan Struktur Kepemilikan Terhadap Kondisi Financial Distress Likuiditas (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap financial distress Solvabilitas (DAR) berpengaruh positif signifikan terhadap financial distress Profitabilitas (ROA) berpengaruh negatif signifikan terhadap financial distress

Dahruji, A`yunina Amalia Muslich Jurnal Ekonomi Syariah Teori dan Terapan p-ISSN: 2407-1935, e-ISSN: 2502-1508. Vol. 9 No. 3 Mei 2022: 388-400; DOI: 10.20473/vol9iss20223 pp388-400 Universitas Trunojoyo Madura Pengaruh Profitabilitas terhadap Financial Distress pada Bank Umum Syariah Periode 2018 – 2020 Profitabilitas (ROA) tidak berpengaruh terhadap financial distress

Risalah Ciptani Handayani, Ulfah Setia Iswara Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi Vol. 12 No. 10 Oktober 2023 e-ISSN: 2461-0585 Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (STIESIA) Surabaya Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Financial Distress Perusahaan Food & Beverage Profitabilitas (ROA) berpengaruh positif signifikan terhadap financial distress

3. METODE PENELITIAN

a. Uji Statistik Deskriptif

Menurut Sugiyono, (2018:232) menjelaskan bahwa “statistik deskriptif merupakan statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi”.

b. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Menurut Imam Ghazali, (2021:196) “Tujuan dari uji normalitas untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel pengganggu/residual memiliki distribusi normal atau tidak”. Seperti yang

kita ketahui bahwa uji t dan uji f mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti nilai distribusi normal, maka apabila hal ini dilanggar akan sampel dalam jumlah yang kecil akan menunjukkan hasil yang tidak valid.

2) Uji Autokorelasi

Menurut Imam Ghozali, (2021:162) “Tujuan dari uji autokorelasi ini untuk mengetahui apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya)”. Salah satu yang menyebabkan terjadinya autokorelasi adalah hasil data yang diambil disebabkan oleh waktu yang berurutan dan berkaitan satu dengan lainnya.

3) Uji Heteroskedastisitas

Menurut Imam Ghozali, (2021:178) “Tujuan dari uji Heteroskedastisitas adalah untuk menguji apakah model regresi terjadi ketidaksamaan variance dan residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain”. Jika, variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut homoskedastisitas. Dan jika berbeda maka disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik yaitu model regresi yang tidak terjadi heteroskedastisitas.

4) Uji Multikolinieritas

Menurut Ghozali, (2021:157) “Tujuan dari uji Multikolinieritas adalah apakah ditemukan korelasi dari model regresi antar variabel bebas (independen)”

c. Analisis Regresi Linier

Analisis regresi linear berganda menurut Syaiful Bahri, (2018 : 195) analisis yang menghubungkan dua atau lebih variabel independen dengan variabel dependen. Yang bertujuan untuk mengukur intensitas hubungan antara dua variabel atau lebih. Sedangkan menurut Sri Wahyuni (2020:149) “Analisis regresi adalah alat analisis yang digunakan

untuk menguji hubungan kausalitas sebab-akibat antara variable dependen dan independen”.

d. Analisis Koefisien Determinasi

Menurut Syofian Siregar, (2015:252) “koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variabel bebas (X) terhadap variabel terikatnya (Y)”.

e. Uji Hipotesis

1) Uji Regresi Parsial (Uji t)

Menurut Imam Ghozali, (2021:148) “Uji statistik t ini adalah uji yang digunakan untuk menggambarkan seberapa jauh pengaruh dari satu variabel bebas dalam menerangkan variasi variabel terikat”. Uji t ini bisa disebut dengan uji parsial, dimana uji ini digunakan apakah variabel bebas secara parsial berpengaruh terhadap variabel terikat dengan nilai signifikansnya 0.05

2) Uji Simultan (Uji F)

Menurut Ghozali, (2021:148) “Uji statistik F dinamakan dengan uji secara keseluruhan antara semua variabel X dengan variabel Y atau dapat dinyatakan dengan model yang mempunyai pengaruh secara bersamaan antara variabel bebas dengan variabel terikat”. Uji F ini bisa disebut dengan uji simultan (secara bersama-sama) dengan nilai kepercayaan bila nilai F lebih besar daripada 4 maka H0 dapat ditolak dengan tingkat kepercayaan 0.05

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 4.12

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	90	.0251	11.7219	1.719714	2.2298754
DAR	90	.1066	3.1386	.613451	.5199028
ROA	90	-.6594	1.9791	-.016432	.2639795
B Z-SCORE	90	-14.1283	23.7054	1.463624	5.9910143
Valid N	90				

Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Hasil analisis statistik deskriptif penelitian ini yaitu dengan menggunakan program SPSS 25. Dengan total data yang di analisis yaitu sebanyak 90 data yang terdiri dari 18 perusahaan dengan tahun penelitian selama 5 tahun pada perusahaan sektor

transportasi periode 2018 – 2022. Berdasarkan..hasil analisis statistik deskriptif pada table 4.12 dengan total data N sebanyak 90 data serta menggunakan 3 variabel independent yaitu X1 Likuiditas (current ratio), X2 Solvabilitas (debt to assets ratio), X3 Profitabilitas (return on assets), dan satu variable dependent Y financial distress (B-Z Score) hasil analisis sebagai berikut:

1. Berdasarkan tabel 4.12 menjelaskan bahwa variabel Y yaitu financial distress (B-Z Score) memperoleh nilai minimum sebesar -14,1283 terdapat pada perusahaan TAXI di tahun 2020. Hal tersebut dikarenakan di tahun 2020 modal kerja TAXI memperoleh nilai negatif sebesar -Rp. 422.759.728.000. Yang menunjukkan perusahaan tersebut berada di masa kesulitan keuangan (financial distress). Lalu, nilai maximum sebesar 23,7054 terdapat pada perusahaan TAXI di tahun 2021. Hal tersebut dikarenakan pada tahun 2021 TAXI mencapai yang lebih tinggi dibandingkan tahun lainnya. Dengan total laba sebelum pajak sebesar Rp. 180.179.087.000. Yang menunjukkan kenaikan yang signifikan setelah pandemi Covid-19.
2. Berdasarkan tabel 4.12 menjelaskan bahwa variabel X1 yaitu likuiditas (current ratio) mempunyai nilai minimum sebesar 0,0251 terdapat pada perusahaan CMPP di tahun 2021. Hal tersebut dikarenakan CMPP hanya memiliki total keseluruhan aset lancar sebesar Rp 165.547.101.103 dan utang lancar sebesar Rp. 6.601.734.213.455. Lalu nilai maximum CR sebesar 11,.7219 terdapat pada perusahaan TNCA di tahun 2019. Hal tersebut dikarenakan pada tahun 2019 TNCA memiliki total keseluruhan aset lancar sebesar Rp. 47.648.161.769 dan utang lancar Rp. 4.064.900.863.
3. Berdasarkan tabel 4.12 menjelaskan bahwa variabel X2 yaitu solvabilitas (debt to assets ratio) mempunyai nilai minimum sebesar 0,1066 terdapat pada perusahaan NELY di tahun 2022, hal tersebut dikarenakan pada tahun 2022 NELY memiliki total liabilitas sebesar Rp. 69.633.567.723 dan total aset sebesar Rp.

653.425.820.723. Lalu nilai maximum DAR sebesar 3,1386 terdapat pada perusahaan TAXI di tahun 2020 dikarenakan pada tahun tersebut TAXI memiliki total liabilitas Rp. 763.628.958.000 dan total aset Rp. 243.302.339.000.

4. Berdasarkan tabel 4.12 menjelaskan bahwa variabel X3 yaitu profitabilitas (return on assets) memperoleh nilai minimum sebesar -0,6594 terdapat pada perusahaan TAXI di tahun 2018 memiliki laba bersih hanya sebesar -Rp 836.820.231.000 dan total aset Rp. 1.269.024.960.000. Lalu nilai maximum sebesar 1,9791 terdapat pada perusahaan di tahun 2021 dengan laba bersih sebesar Rp. 180.179.087.00 dan total aset Rp. 91.040.495.000.

a. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Tabel 4.13
Hasil Uji Normalitas secara Simultan
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

N		90
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.44208029
Most Extreme Differences	Absolute	.084
	Positive	.084
	Negative	-.084
Test Statistic		.084
Asymp. Sig. (2-tailed)		.151 ^c

a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.
 Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Berdasarkan tabel 4.13 dapat dilihat bahwa nilai signifikan 2-tailed 0,151>0,05 hal tersebut menyatakan bahwa hasil uji normalitas secara simultan pada variabel Likuiditas (current ratio), Solvabilitas (Debt To Assets Ratio), dan Profitabilitas (return on assets) terhadap financial distress (B-Z Score) mempunyai data yang berdistribusi normal.

2) Uji Autokorelasi

Tabel 4.14
Uji Autokorelasi
Model Summary^b

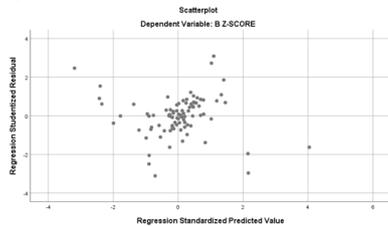
Model	Adjusted R Square	Std. Error	Durbin-Watson
1	.940	1.4670172	1.030

a. Predictors: (Constant), ROA, CR, DAR
b. Dependent Variable: B Z-SCORE
 Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Berdasarkan tabel 4.14 dapat dilihat bahwa nilai dari Durbin – Watson pada penelitian ini sebesar 1,030. Jika

dimasukan ke dalam ketentuan $-2 < d < +2$ maka $-2 < 1,030 < +2$ artinya nilai durbin watson tersebut terletak antara -2 sampai 2 yang menunjukkan bahwa tidak adanya autokorelasi

3) Uji Heteroskedastisitas



Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)
 Gambar 4.4 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Dari grafik scatterplot di atas untuk variabel dependen financial distress (B-Z Score) dapat dilihat bahwa titik-titik yang ada di dalam grafik tersebut tersebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, dan tidak adanya pola yang jelas dari titik-titik di dalam grafik. Maka dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini tidak terjadi Heteroskedastisitas, atau bersifat Homoskedastisitas

4) Uji Multikolinearitas

Tabel 4.15
 Uji Multikolinearitas
 Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error		Tolerance	VIF
1 (Constant)	3.783	.334			
CR	.935	.081	.749	1.336	
DAR	-6.192	.354	.716	1.397	
ROA	7.810	.663	.790	1.265	

a. Dependent Variable: B Z-SCORE
 Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Berdasarkan table 4.15 dapat dilihat bahwa nilai tolerance pada variabel current ratio (CR) $0,749 > 0,10$ dan nilai VIF $1,336 < 10$ lalu perolehan nilai tolerance untuk variabel debt to assets (DAR) $0,716 > 0,10$ dan nilai VIF $1,397 < 10$ dan untuk variabel return on assets (ROA) memperoleh nilai tolerance sebesar $0,790 > 0,10$ dan nilai VIF $1,265 < 10$ dengan variabel dependent Y yaitu financial distress (B-Z Score). Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa tidak adanya multikolinearitas pada model regresi tersebut.

b. Analisis Regresi Linear

Tabel 4.16
 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients
		B	Std. Error	Beta
1	(Constant)	3.783	.334	
	CR	.935	.081	.348
	DAR	-6.192	.354	-.537
	ROA	7.810	.663	.344

a. Dependent Variable: B Z-SCORE
 Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Berdasarkan tabel 4.16 dapat dilihat bahwa diketahui nilai koefisien dalam persamaan regresi linier berganda. Dari nilai tersebut dapat dilihat pada kolom B bentuk persamaan regresi linier berganda dapat dilihat sebagai berikut.

$$Y = \alpha + \beta X_1 + \beta X_2 + \beta X_3 + \beta X_4 + e$$

$$\text{Financial distress} = 3,783 + 0,935 + (-6,192) + 7,810$$

Maka dari persamaan tersebut dapat diinterpretasikan untuk masing-masing sebagai berikut:

Nilai konstanta (Y) sebesar 3,783 dapat diartikan bahwa jika nilai variabel independen current ratio (CR), debt to assets (DAR) dan return on assets (ROA) bernilai 0 (nol) maka variabel financial distress (B-Z Score) sama dengan nilai konstan yaitu sebesar 3,783.

Koefisien regresi sebesar 0,935 untuk current ratio (CR) sebesar 1 satuan maka variabel financial distress (B-Z Score) akan meningkat sebesar 0,935 pada tahun berikutnya.

Koefisien regresi sebesar -6,192 untuk Solvabilitas (debt to assets ratio) sebesar 1 satuan maka variable financial distress (B-Z Score) akan menurun sebesar -6,192 pada tahun berikutnya.

Koefisien regresi sebesar 7,810 untuk return on assets (ROA) sebesar 1 satuan maka financial distress (B-Z Score) akan meningkat sebesar 7,810 pada tahun berikutnya.

c. Uji Koefisien Determinasi

Tabel 4.17
 Hasil Uji Koefisien Determinasi
 Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square
1	.971 ^a	.942	.940

a. Predictors: (Constant), ROA, CR, DAR
 b. Dependent Variable: B Z-SCORE

Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Berdasarkan tabel 4.17 dapat dilihat bahwa nilai R square sebesar 0,942 atau jika di ubah ke dalam presentase menjadi 94,2%, presentase ini

menjelaskan presentase besarnya prediksi pengaruh antara CR, DAR, ROA terhadap financial distress (B-Z Score) adalah sebesar 94,2% sisanya 5,8% dipengaruhi oleh faktor lain diluar variabel penelitian

d. Uji Hipotesis

Tabel 4.18
 Hasil Uji Secara Parsial
 Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.783	.334	11.321	.000
	CR	.935	.081	.348	11.596
	DAR	-6.192	.354	-.537	-17.516
	ROA	7.810	.663	.344	11.787

a. Dependent Variable: B-Z SCORE

Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Berdasarkan pengujian hipotesis secara parsial pada tabel 4.18 maka dapat dijelaskan tingkat signifikansi yang diharapkan adalah sebesar 5% atau 0,050 dengan derajat kebebasan (n-k-1) diperoleh (ttabel (k=3, dk= 90-3-1=86, α=5% atau 0,050) = 1,98793) sebagai berikut

Berdasarkan tabel 4.18 diperoleh bahwa nilai thitung sebesar 11,596 lalu nilai ttabel sebesar 1,98793 yang artinya nilai thitung 11,596 > ttabel 1,98793 dengan nilai signifikan 0,000 < 0,050 hal tersebut berarti H1 diterima, artinya bahwa Likuiditas (current ratio) berpengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress (B-Z Score) pada perusahaan sektor transportasi periode 2018-2022

Berdasarkan tabel 4.18 diperoleh bahwa nilai thitung sebesar -17,516 lalu nilai ttabel sebesar -1,98793 yang artinya nilai thitung - 17,516 > ttabel - 1,98793 dengan nilai signifikan 0,000 < 0,050 hal tersebut berarti H2 diterima, artinya bahwa Solvabilitas (debt to assets ratio) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap financial distress (B-Z Score) pada perusahaan sektor transportasi periode 2018-2022

Berdasarkan tabel 4.18 diperoleh bahwa nilai thitung sebesar 11,787 lalu nilai ttabel sebesar 1,98793 yang artinya nilai thitung

11,787 > ttabel 1,98793 dengan nilai signifikan 0,000 < 0,050 hal tersebut berarti H3 diterima, artinya bahwa Profitabilitas (return on assets) berpengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress (B-Z Score) pada perusahaan sektor transportasi periode 2018-2022

Tabel 4.19
 Hasil Uji Secara Simultan (Uji F)

Model		Sum of Squares	Df	F	Sig.
1	Regression	3009.326	3	466.098	.000 ^b
	Residual	185.084	86		
	Total	3194.410	89		

a. Dependent Variable: B Z-SCORE

b. Predictors: (Constant), ROA, CR, DAR

Sumber: Output SPSS 25 (data diolah penulis 2024)

Berdasarkan pengujian hipotesis secara simultan pada tabel 4.19 maka dapat dijelaskan tingkat signifikansi yang diharapkan adalah sebesar 5% atau 0,050 dengan derajat kebebasan (n-k) diperoleh (Ftabel (k=3, dk= 90-3=87, α=5% atau 0,050) = 2,710). Diketahui nilai Fhitung 466,098 > Ftabel 2,710 pada tingkat signifikansi 0,000 < 0,050 dengan demikian dapat di artikan H4 diterima bahwa secara simultan Likuiditas (current ratio), Solvabilitas (debt to assets ratio) dan Profitabilitas (return on assets) berpengaruh signifikan terhadap financial distress (B-Z Score) pada Perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2022

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai Likuiditas (current ratio), Solvabilitas (debt to assets ratio) dan Profitabilitas (return on assets) terhadap financial distress (B-Z score) pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2022, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- a. Hasil penelitian variabel Likuiditas (current ratio) diperoleh bahwa nilai thitung 11,596 > ttabel 1,98793 dengan nilai signifikan 0,000 < 0,050 hal tersebut berarti H1 diterima artinya, bahwa Likuiditas (current ratio) berpengaruh positif secara parsial terhadap financial

- distress (B-Z Score) pada perusahaan sektor transportasi periode 2018-2022.
- b. Hasil penelitian variabel Solvabilitas (debt to assets ratio) diperoleh bahwa nilai thitung – 17,516 > ttabel -1,98793 dengan nilai signifikan 0,000 < 0,050 hal tersebut berarti H2 diterima artinya bahwa Solvabilitas (debt to assets ratio) berpengaruh negatif secara parsial terhadap financial distress (B-Z Score) pada perusahaan sektor transportasi periode 2018-2022.
- c. Hasil penelitian variabel Profitabilitas (return on assets) diperoleh bahwa nilai thitung 11,787 > ttabel 1,9879 dengan nilai signifikan 0,000 < 0,050 hal tersebut berarti H3 diterima artinya bahwa Profitabilitas (return on assets) berpengaruh positif secara parsial terhadap financial distress (B-Z Score) pada perusahaan sektor transportasi periode 2018-2022.
- d. Secara simultan memperoleh nilai Fhitung 466,098 > Ftabel 1,98793 pada tingkat signifikansi F 0,000 < 0,050 hal tersebut berarti H4 diterima artinya, bahwa ada pengaruh secara simultan antara likuiditas (current ratio), Solvabilitas (debt to assets ratio) dan Profitabilitas (return on assets) terhadap financial distress (B-Z Score) pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018 – 2022.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Andre, O., Taqwa, S., 2014. Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Dan Leverage Dalam Memprediksi Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Aneka Industri Yang Terdaftar Di Bei Tahun 2006-2010). Wahana Ris. Akunt. 2, 293–312.
- [2] Ardini, H., 2010. Peranan Modal Kerja, Likuiditas, Total Assets Turnover Dan Leverage Ratio Dalam Mengoptimalkan Profitabilitas Perusahaan Pada Industri Automotive And Allied Product (2003–2007).
- [3] Aslam, E., Haron, R., Ahmad, S., 2021. A Comparative Analysis Of The Performance Of Islamic And Conventional Banks: Does Corporate Governance Matter? Int. J. Bus. Excell. 24, 53–67.
- [4] Azzahra, S., 2021. Analisis Rasio Solvabilitas Terhadap Kinerja Keuangan Pt Garuda Indonesia Di Masa Pandemi. Point J. Ekon. Dan Manaj. 3, 57–70.
- [5] Brigham, E.F., Houston, J.F., 2015. Fundamentals Of Financial Management. Cengage Learning.
- [6] Cahyani, R.A., Sitohang, S., 2020. Pengaruh Perputaran Modal Kerja, Likuiditas, Dan Solvabilitas Terhadap Profitabilitas. J. Ilmu Dan Ris. Manaj. Jirm 9.
- [7] Carolina, V., Marpaung, E.I., Pratama, D., 2017. Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Kondisi Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2015). J. Akunt. 9.
- [8] Christine, D., Wijaya, J., Chandra, K., Pratiwi, M., Lubis, M. S., & Nasution, I. A. (2019). Pengaruh profitabilitas, leverage, total arus kas dan ukuran perusahaan terhadap financial distress pada perusahaan property dan real estate yang terdapat di bursa efek indonesia tahun 2014-2017. Jesya (Jurnal Ekonomi Dan Ekonomi Syariah), 2(2), 340-350.
- [9] Dewi, N. L. P. A., Endiana, I. D. M., & Arizona, I. P. E. (2019). Pengaruh rasio likuiditas, rasio leverage dan rasio profitabilitas terhadap financial distress pada perusahaan manufaktur. Kumpulan Hasil Riset Mahasiswa Akuntansi (KHARISMA), 1(1).
- [10] Dewi, N. P. E. I., Endiana, I. D. M., & Kumalasari, P. D. (2021). Pengaruh Rasio Likuiditas, Rasio Solvabilitas, Rasio Rentabilitas Dan Rasio Aktivitas Terhadap Financial Distress. KARMA (Karya Riset Mahasiswa Akuntansi), 1(4), 1178-1187.
- [11] Fardania, I. M. (2019). Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas Dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Makanan Dan Minuman Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2015–2017).
- [12] Fauzan, M. J. N., & Situngkir, T. L. (2023). Pengaruh Rasio Likuiditas, Solvabilitas dan

- Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Sub Sektor Perdagangan Eceran (Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020). *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 4(4), 928-942.
- [13] Ginting, Y.P., 2022. Pengaruh Debt To Assets Ratio, Debt To Equity Ratio, Return On Equity Dan Equity To Asset Ratio Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Industri Barang Konsumsi Yang Terdaftar Di Bei Periode 2016-2020 (Skripsi). Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia.
- [14] Idarti, I., Hasanah, A., 2018. Analisis Pengaruh Struktur Kepemilikan, Kebijakan Hutang Dan Likuiditas Terhadap Financial Distress. *J. Appl. Manag. Account.* 2, 160–178. <https://doi.org/10.30871/Jama.V2i2.863>.
- [15] Illiyyin, N., 2019. Keterkaitan Intellectual Capital Disclosure Dengan Tingkat Underpricing Pada Initial Public Offering. *Industry Average Financial Ratios For Georgia*, 2020. . *Ecoforum* 9, 0–0.
- [16] Islamiyatun, S. B. (2021). Pengaruh profitabilitas, likuiditas dan solvabilitas terhadap kondisi financial distress. *COMPETITIVE Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, 5(2), 25-34.
- [17] Jaya, A. S., & Rahmanto, B. T. (2022). Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas dan Intensitas Modal terhadap Financial Distress dengan Profitabilitas Sebagai Pemoderasi pada Sektor Transportasi. *KALBISIANA Jurnal Sains, Bisnis dan Teknologi*, 8(4), 4499-4513.
- [18] Kartika, R., & Hasanudin, H. (2019). Analisis Pengaruh Likuiditas, Leverage, Aktivitas, Dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Terbuka Sektor Infrastruktur, Utilitas, Dan Transportasi Periode 2011-2015. *Oikonomia: Jurnal Manajemen*, 15(1).
- [19] Kasztelnik, K., 2020. The Financial Management Practice Role Of Small To Medium Scale Enterprises From Developing Country And Impact On Global Economy. *J. Manag. Policy Pract.* 21.
- [20] Khalidah, N.D., 2023. Analisis Pengaruh Video Marketing Dan User Generated Content Terhadap Purchase Intention Melalui Brand Awareness Sebagai Variabel Intervening (Studi Kasus Pada Wisata Kuliner Jamjamyoon Di Kabupaten Sumenep) (Thesis). Universitas Islam Malang.
- [21] Kusmawati, K. E., Sukadana, I. W., & Suarjana, I. W. (2022). Pengaruh Rasio Likuiditas, Rasio Solvabilitas, Rasio Rentabilitas Rasio Aktivitas Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018–2020. *EMAS*, 3(4), 98-112.
- [22] Listantri, F., & Mudjiyanti, R. (2016). Analisis pengaruh financial distress, ukuran perusahaan, solvabilitas, dan profitabilitas terhadap penerimaan opini audit going concern. *Media Ekonomi*, 16(1), 163-175.
- [23] Lutfidya, L. (2022). Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, Dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress Dimoderasi Dengan Ukuran Perusahaan (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).
- [24] Mahaningrum, A. A. I. A., & Merkusiwati, N. K. L. A. (2020). Pengaruh rasio keuangan pada financial distress. *E-Jurnal Akuntansi*, 30(8), 1969.
- [25] Mahfullah, I., & Handayani, N. (2022). Pengaruh Profitabilitas, Solvabilitas, Likuiditas dan ukuran perusahaan terhadap financial distress. *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi (JIRA)*, 11(4).