



**PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS,
SOLVABILITAS DAN STRUKTUR MODAL TERHADAP
*FINANCIAL DISTRESS***

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Mencapai

Program Sarjana Ekonomi

Oleh

Nama: Muhammad Eksa Ardhiansyah

NIM: 20510025

Dosen Pembimbing

Nurmiyati, SE., MM

NIDN: 0603037301

Fajar Suryatama, S.Sos.,SE., MM

NIDN: 0622047503

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE
SUDIRMAN GUPPI**

UNDARIS

2024

PERSETUJUAN SKRIPSI

PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, SOLVABILITAS DAN STRUKTUR MODAL TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS*

Oleh:

Nama: Muhammad Eksa Ardhiansyah

NIM: 20510025

Bahwa skripsi ini layak diujikan dan telah mendapat persetujuan pada tanggal....

Dosen Pembimbing Utama



Nurmiyati, SE., M.M
NIDN: 0603037301

Dosen Pembimbing Pendamping



Fajar Suryatama, S.Sos., SE., M.M
NIDN: 0622047503



Mengetahui
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Dr. Sri Rahayu, S.E., M.Si
NIDN: 0606056901

PENGESAHAN SKRIPSI

PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, SOLVABILITAS DAN STRUKTUR MODAL TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS*

Oleh:

Nama: Muhammad Eksa Ardhiansyah

NIM: 20510025

Skripsi ini telah diujikan dan mendapatkan pengesahan pada tanggal....

Tim Penguji
Ketua



Dr. Eka Handriani, S.E., M.M
NIDN: 0607047601

Dosen Pembimbing Utama



Nurmiyati, SE., M.M
NIDN: 0603037301

Dosen Pembimbing Pendamping



Fajar Suryatama, S.Sos.,SE., M.M
NIDN: 0622047503

adanya kas operasi. Ketidakmampuan perusahaan dalam mempertahankan dan mengelola keuangan dengan baik menjadi penyebabnya perusahaan mengalami *financial distress*, situasi dimana perusahaan mengalami tahap penurunan pada pendanaan sebelum perusahaan dinyatakan bangkrut. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan bukti empiris tentang pengaruh profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.

Perusahaan ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data yang digunakan berupa data sekunder dari Bursa Efek Indonesia. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebanyak 50 perusahaan dengan sampel yang digunakan pada penelitian ini sebanyak 29 perusahaan yang diambil dari perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efrk Indonesia tahun 2019-2022. Sampel dipilih dengan metode purposive sampling. Teknik proses data menggunakan analisis statistic deskriptif, uji asumsi klasik, uji korelasi, uji regresi, uji koefisien determinasi, dan uji hipotesis yang dibantu dengan program SPSS 25.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) secara parsial variabel profitabilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung $4,209 > t$ tabel $1,993$ dengan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$. 2) secara parsial variabel likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*, hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung $-0,029 < 1,993$ dengan nilai signifikansi $0,977 > 0,05$. 3) secara parsial variabel solvabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*, hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung $-1,802 < 1,993$ dengan nilai sig $0,076 > 0,05$. 4) secara parsial variabel struktur modal tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*, hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung $-0,179 < 1,993$ dengan nilai sig $0,859 > 0,05$. 5) secara simultan menghasilkan nilai f tabel $5,525 > 2,50$ dengan nilai sig $0,000 < 0,05$. Artinya profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan struktur modal berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Pada penelitian ini perlu adanya peningkatan pendapatan dan keuntungan serta penurunan wajib yang akan mengurangi kondisi *financial distress* sehingga akan memberi sinyal yang baik kepada para investor.

Kata kunci: profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, struktur modal, *financial distress*

ABSTRACT

Financial Distress is a condition where a company experiences financial difficulties to pay off its current obligations, which is characterized by the absence of operating cash. The company's inability to maintain and manage finances well is the cause of the company experiencing financial distress, a situation where the company experiences a decline in funding before the company is declared bankrupt. The aim of this research is to obtain empirical evidence about the influence of profitability, liquidity, solvency and capital structure on financial distress in transportation sector manufacturing companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the 2019-2022 period.

This company uses a quantitative approach with the data used in the form of secondary data from the Indonesian Stock Exchange. The population in this research is 50 transportation sector manufacturing companies listed on the Indonesian Stock Exchange with the sample used in this research being 29 companies taken from transportation sector manufacturing companies listed on the Indonesian Stock Exchange in 2019-2022. The sample was selected using the purposive sampling method. Data processing techniques use descriptive statistical analysis, classical assumption tests, correlation tests, regression tests, coefficient of determination tests, and hypothesis tests assisted by the SPSS 25 program.

The research results show that: 1) partially the profitability variable has a positive and significant effect on financial distress, this is proven by the calculated t value of $4.209 > t$ table 1.993 with a significance value of $0.000 < 0.05$. 2) partially the liquidity variable does not have a significant effect on financial distress, this is proven by the calculated t value of $-0.029 < 1.993$ with a significance value of $0.977 > 0.05$. 3) partially the solvency variable does not have a significant effect on financial distress, this is proven by the calculated t value of $-1.802 < 1.993$ with a sig value of $0.076 > 0.05$. 4) partially the capital structure variable does not have a significant effect on financial distress, this is proven by the calculated t value of $-0.179 < 1.993$ with a sig value of $0.859 > 0.05$. 5) simultaneously produces an f table value of $5.525 > 2.50$ with a sig value of $0.000 < 0.05$. This means that profitability, liquidity, solvency and capital structure have a significant effect on financial distress. In this research, it is necessary to increase income and profits as well as mandatory reductions which will reduce financial distress conditions so that it will give a good signal to investors.

Key words: profitability, liquidity, solvency, capital structure, financial distress

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penayang, puji syukur kehadiran Allah SWT yang Maha Esa, karena kasih dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Solvabilitas dan Struktur Modal Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2022”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada jurusan Manajemen di Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI (Undaris) Ungaran. Penulis menyadari masih banyak terdapat berbagai kekurangan dan kelemahan dalam membuat skripsi, namun semua itu dapat diatasi karena bantuan yang sangat tulus dari berbagai pihak. Dalam kesempatan ini penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih kepada:


1. Bapak Dr. Drs. Hono Sejati, S.H, M.Hum selaku Rektor UNDARIS yang telah memberi kesempatan untuk menimba ilmu di UNDARIS.
2. Ibu Dr. Sri Rahayu SE, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis UNDARIS yang telah memberi arahan dan dukungan dalam penyusunan skripsi.
3. Ibu Nurmiyati, SE., M.M selaku dosen pembimbing utama yang telah meluangkan waktu memberikan dukungan dan bimbingan, mengkoreksi dan memberikan pengarahan serta petunjuk pada saat penulis menyelesaikan skripsi ini.

4. Bapak Fajar Suryatama, S.Sos.,SE., M.M selaku dosen pembimbing utama yang telah meluangkan waktu memberikan dukungan dan bimbingan, mengkoreksi dan memberikan pengarahan serta petunjuk pada saat penulis menyelesaikan skripsi ini.
5. Ibu Dr. Eka Handriyani SE., M.M selaku dosen penguji yang telah memberikan arahan dan nasihat dengan penuh perhatian selama pengujian skripsi ini.
6. Seluruh dosen, staff, dan karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI (UNDARIS) Ungaran.
7. Semua pihak yang telah memberikan bantuan, dukungan dan semangat baik langsung maupun tidak langsung yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis mengalami kesulitan dan penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Untuk itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Ungaran, 25 Maret 2024

Penulis



Muhammad Eksa Ardhiansyah

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

Gausah merasa diri tak berguna

Yaa namanya juga hidup kadang dibawah, kadang dibawah tanah

Hidup itu pasti banyak cobaan, kalo banyak saweran namanya dangdutan

(“dear masalah, beri aku sedikit diskon

Karena aku adalah pelanggan tetapmu”...saking banyaknya cobaan jadi bingung mau cobain yang mana)

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk kedua orang tua saya, adik-adik saya, dosen-dosen UNDARIS, para teman dan sahabat seperjuangan saya yang telah memberikan dukungan serta doa yang tak pernah terputus dalam menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
PENGESAHAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR.....	vi
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	27
1.3 Tujuan Penelitian.....	28
1.4 Manfaat Penelitian.....	29
1.5 Definisi Operasional.....	30
BAB II KAJIAN PUSTAKA	35
2.1 Landasan Teori	35
1. Financial Distress	41
2. Profitabilitas	48
3. Likuiditas.....	52
4. Solvabilitas	56
5. Struktur Modal	59
2.2 Penelitian Terdahulu.....	66
2.3 Kerangka Pemikiran	69
2.4 Hipotesis.....	71
BAB III METODE PENELITIAN.....	76
3.1 Jenis Penelitian	76
1. Jenis Data	77
2. Sumber data	77

3.2	Tempat dan Waktu Penelitian	79
3.3	Teknik Pengambilan Sampel	80
3.4	Teknik Pengumpulan Data	85
3.5	Teknik Analisis Data.....	86
BAB IV HASIL PEMBAHASAN		96
4.1	UJI STATISTIK DESKRIPTIF	96
4.2	UJI ASUMSI KLASIK.....	98
BAB V KESIMPULAN		123
DAFTAR PUSTAKA		128
DAFTAR LAMPIRAN		133

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir.....	71
Gambar 3. 1 Uji Statistik t.....	94
Gambar 3. 2 Uji Statistik F	95
Gambar 4. 1 Uji Statistik t Variabel Profitabilitas.....	111
Gambar 4. 2 Uji Statistik t Variabel Likuiditas	112
Gambar 4. 3 Uji Statistik t Variabel Solvabilitas.....	113
Gambar 4. 4 Uji Statistik t Variabel Sruktur Modal	114
Gambar 4. 5 Uji F	115

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 daftar perusahaan manufaktur sektor transportasi periode 2019-2022 dalam perhitungan financial distress	6
Tabel 1. 2 Hasil Perhitungan Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2022 Dengan Menggunakan Metode Interest Coverage Ratio	8
Tabel 1. 3 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas, Likuiditas, Solvabilitas, Dan Struktur Modal Pada Enam Belas Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Periode 2019-2022 yang Mengalami Financial Distress Lebih Dari Dua Tahun.....	13
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu.....	66
Tabel 3. 1 Populasi 50 perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia	81
Tabel 3. 2 Sampel perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia	84
Tabel 3. 3 Koefisien Korelasi.....	91
Tabel 4. 1 Hasil Uji Statistkik Deskriptif.....	96
Tabel 4. 2 Hasil Uji Normalitas.....	98
Tabel 4. 3 Hasil Uji Multikolinearitas.....	99
Tabel 4. 4 Hasil Uji Heteroskedastisitas	101
Tabel 4. 5 Hasil Uji Autokorelasi.....	102
Tabel 4. 6 Hasil Uji Autokorelasi Dengan Metode Penyembuhan Cochrane-Orcutt	103
Tabel 4. 7 Hasil Uji Korelasi Sederhana	104
Tabel 4. 8 Hasil Uji Korelasi Sederhana X2	104
Tabel 4. 9 Hasil Uji Korelasi Sederhana X3	105
Tabel 4. 10 Hasil Uji Korelasi Sederhana X4	105

Tabel 4. 11 Hasil Uji Koefisien Korelasi Berganda	106
Tabel 4. 12 Uji Regresi Linier Berganda.....	107
Tabel 4. 13 Hasil Uji Koefisien Determinasi	109
Tabel 4. 14 Hasil Uji Signifikansi Parsial (t)	110

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengaruh perekonomian global dinilai memberikan dampak yang cukup besar terutama bagi kinerja keuangan perusahaan ini diakibatkan oleh persaingan yang semakin ketat dan kondisi perekonomian yang tidak stabil di Indonesia. Indonesia merupakan negara yang mempunyai berbagai jenis perusahaan manufaktur yang meliputi sektor farmasi, properti, transportasi, dan masih banyak lagi. Setiap daerah di wilayah Indonesia memiliki transportasi sesuai dengan fungsi dan kepentingan masing-masing. Masyarakat Indonesia sejak dulu kala sudah menggunakan transportasi sebagai alat sarana prasarana akomodasi, ataupun pengiriman. Transportasi dapat dimanfaatkan untuk dijadikan sebuah peluang sebagai perusahaan angkutan penumpang atau perusahaan logistik yang dapat mendatangkan keuntungan.

Transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, berarti trans itu sebrang sedangkan portare itu berarti membawa atau mengangkut sesuatu dari tempat lain. Menurut Miro (2005) transportasi merupakan proses mengalihkan, memindahkan, mengangkut atau menggerakkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan-tujuan tertentu, dimana ditempat

tersebut objek bisa lebih bermanfaat atau berguna. Untuk dapat mencapai ke tempat tujuan dan meningkatkan dari barang yang diangkut pada dasarnya menjadi tujuan pemindahan atau pengangkutan penumpang dan barang dengan menggunakan transportasi ini.

Varian sarana transportasi sangat banyak, Di Indonesia sendiri banyak sekali perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang transportasi, mulai dari udara, darat, laut, logistik, dan yang lainnya karena didukung dengan adanya infrastruktur yang memadai. Perusahaan transportasi besar bahkan sampai go international misalnya seperti perusahaan transportasi laut seperti perusahaan PELNI, Perusahaan Dharma Kartika yang melayani pengangkutan orang dan barang logistik, sementara pada perusahaan transportasi darat seperti perusahaan-perusahaan otobus antar kota antar provinsi dengan pelayanan dan fasilitas yang berkualitas.

Seiring berjalannya waktu terdapat persaingan antar perusahaan dan terjadinya krisis global tidak dapat dihindari, hal ini membuat para investor ataupun calon investor akan lebih berhati-hati dalam menanamkan sahamnya. Para investor maupun calon investor dapat melihat potensi keberlangsungan perkembangan perusahaan serta potensi kebangkrutan melalui laporan keuangan yang telah diaudit, baik perusahaan maupun investor tidak menginginkan terjadinya kebangkrutan. Begitu pun dengan para calon investor, penting untuk melakukan analisis kesehatan keuangan pada perusahaan sebelum membeli saham tersebut. Pada awal berdirinya suatu

perusahaan, harus mampu menjalankan aktivitasnya. Di era globalisasi mengakibatkan perusahaan harus melakukan kegiatan yang efektif dan efisien agar tetap memiliki daya saing dengan perusahaan lain. Perusahaan harus benar-benar memperhatikan dan mengelola keuangan dengan baik untuk dapat menjaga kelangsungan hidup usahanya. Perusahaan didirikan bertujuan untuk menghasilkan laba, sehingga perusahaan dapat berkembang dan bertahan dalam waktu jangka panjang. Seperti perusahaan transportasi yang didirikan bertujuan untuk menghasilkan laba, sehingga perusahaan mampu bertahan dan berkembang dalam waktu yang lama. Namun hal tersebut tidak demikian, perusahaan transportasi yang mengalami penurunan dari tahun ke tahun dan berimbas pada bisnis lainnya. Kondisi ini berdampak bukan hanya pada jasa penerbangan, namun pada angkutan umum, orang, dan barang dengan modal angkutan darat maupun angkutan laut melambat.

Dalam perusahaan fungsi keuangan merupakan fungsi penting. Keuangan merupakan suatu pilar untuk kemajuan sebuah perusahaan, pengelolaan keuangan yang buruk merupakan awal dari kebanyakan kasus bermula dari kebangkrutan perusahaan. Kebangkrutan adalah kondisi dimana sebuah perusahaan mengalami kesulitan keuangan dan tidak mampu mengoperasikan perusahaan dengan optimal. Kebangkrutan menjadi hal yang paling ditakuti oleh perusahaan, karena berbagai penyebab dimana perusahaan tidak mampu menangani situasi kesulitan keuangan atau *financial distress*. Ketidakmampuan perusahaan dalam mempertahankan dan mengelola

keuangan dengan baik menjadi penyebabnya perusahaan mengalami *financial distress*, situasi dimana perusahaan mengalami tahap penurunan pada pendanaan sebelum perusahaan dinyatakan bangkrut. Gejala lainnya yaitu besarnya utang yang melebihi ekuitas dan manajemen tidak memperhitungkan risikonya menyebabkan perusahaan mengalami gagal bayar. Selain itu gejala awal lainnya penyebab *financial distress* karena operasi pada perusahaan mengalami kerugian. Menurut Damodaran (2001) menjelaskan bahwa faktor internal dan faktor eksternal merupakan faktor penyebab terjadinya *financial distress*. Faktor internal berasal dari dalam perusahaan yang bersifat mikro seperti masalah kesulitan arus kas, besarnya jumlah hutang dan kegiatan operasional perusahaan mengalami kerugian selama beberapa tahun. Faktor eksternal berasal dari luar perusahaan yang bersifat makro bisa berasal dari kebijakan pemerintah yang dapat menambah beban usaha misal seperti tarif pajak. Selain itu, ada juga meningkatnya kebijakan pada suku bunga, bisa menyebabkan meningkatnya beban bunga yang ditanggung oleh perusahaan. kesulitan dalam arus kas merupakan gejala awal *financial distress*

Financial Distress merupakan suatu kondisi keadaan dimana perusahaan mengalami kesulitan keuangan untuk melunasi kewajiban lancarnya yang ditandai dengan tidak adanya kas operasi. Menurut Dewi et al (2019) *financial distress* merupakan tahapan dimana sebelum terjadinya kebangkrutan kondisi keuangan perusahaan mengalami penurunan, jadi *financial distress* bisa menjadi pertanda dari kebangkrutan perusahaan.

Financial distress merupakan keadaan dimana kewajiban-kewajiban seperti hutang dagang ataupun beban bunga tidak dapat terpenuhi karena kondisi arus kas perusahaan yang tidak cukup.

Keadaan kondisi pasang surut merupakan hal yang paling sering dihadapi oleh setiap perusahaan dalam menjalankan bisnisnya, apalagi ditambah dengan adanya persaingan yang semakin ketat membuat perusahaan semakin gencar dalam menjalankan perusahaan agar tetap bisa bertahan. Jika perusahaan tidak mampu menghadapi kondisi persaingan bisa saja mengalami kerugian secara terus menerus maka perusahaan akan mengalami kondisi kesulitan keuangan. Kesulitan keuangan terjadi karena suatu entitas mengalami kerugian dalam operasional maupun bersihnya diakibatkan oleh kurangnya kemampuan dalam mengerjakan dan menjaga stabilitas kinerja keuangan pada perusahaan.

Perusahaan memiliki beberapa alat dan teknis untuk mengatasi masalah *financial distress*. Melalui perbandingan antara laba operasi dengan beban bunga yaitu dilihat dari nilai *Interest Coverage Ratio* (ICR) merupakan pendekatan untuk mengatasi masalah *financial distress*. ICR digunakan karena dapat menggambarkan seberapa banyak perusahaan bisa membayarkan pembayaran bunga pinjaman dengan laba yang ada saat ini. Beban bunga mewakili bunga yang harus dibayar atas pinjaman apapun seperti obligasi, pinjaman, jalur kredit dan lain sebagainya. Apabila nilai ICR suatu perusahaan rendah maka kemungkinan besar perusahaan tidak mampu membayar beban

bunga pinjaman dan beban lainnya. Sehingga besar kemungkinan perusahaan menuju ke arah pailit karena ketidakmampuan perusahaan dalam membayar bunga mengakibatkan adanya tuntutan hukum dari kreditur. Dalam radar investor nilai 1,5 merupakan batas bawah yang dapat diterima perusahaan. Apabila nilai ICR kurang dari nilai tersebut, maka beberapa kreditur yang akan meminjamkan dana menolak untuk memberikannya karena dianggap terlalu tinggi risiko gagal bayar dari perusahaan tersebut.

Pada tabel 1.1 dapat dilihat daftar Perusahaan manufaktur sektor transportasi pada perhitungan *financial distress*

Tabel 1. 1 daftar perusahaan manufaktur sektor transportasi periode 2019-2022 dalam perhitungan *financial distress*

NO	KODE	2019	2020	2021	2022
1	TCPI	3,246	1,558	1,983	2,426
2	TMAS	2,480	1,412	7,538	13,763
3	SMDR	-0,003	0,001	0,014	0,026
4	BIRD	6,129	-1,775	1,334	11,299
5	ASSA	1,480	1,274	1,952	1,027
6	PSSI	8,166	5,893	28,101	42,736
7	HITS	3,531	2,657	-1,498	3,445
8	GTSI	9,854	12,895	-4,010	3,010
9	SDMU	-15,198	-95,928	-23,065	8,566
10	MBSS	1,376	-5,516	0,018	0,035
11	MIRA	0,732	-1,362	-0,892	-3,927
12	GIAA	1,373	-3,682	-6,927	10,536
13	IPCM	0,037	0,0025	0,058	9,215
14	TAMU	-2,624	0,0603	-1,981	-2,654
15	WINS	-2,825	-4,090	1,410	1,726
16	BLTA	1,051	-0,051	0,014	0,027
17	TPMA	6,168	2,857	5,419	0,020
18	CMPP	-0,023	-10,540	-6,379	-4,086
19	SHIP	4,186	5,169	3,884	3,991

NO	KODE	2019	2020	2021	2022
20	TAXI	-0,028	-0,009	9,666	-0,631
21	BBRM	-0,623	-4,577	4,405	0,004
22	PORT	1,579	0,365	0,289	2,195
23	HELI	3,538	2,421	1,367	-6,201
24	PTIS	1,459	1,044	1,126	3,117
25	DEAL	1,141	-3,410	-2,843	-3,288
26	SOCI	1,516	2,348	1,495	1,559
27	BULL	2,462	1,964	-3,930	-0,118
28	SAFE	1,291	0,598	1,043	1,423
29	WEHA	1,647	-6,686	-0,512	7,018

Dari table 1.1 dapat dilihat bahwa beberapa perusahaan memiliki nilai ICR rendah dari tahun ke tahun, seperti Perusahaan Tamarin Samudra Tbk (TAMU) yaitu dengan nilai -2,6 ditahun 2019, lalu ditahun 2020 dengan posisi nilai diangka 0,06. Sedangkan pada tahun 2021 menurun menjadi -1,9 dan ditahun 2022 kembali keposisi -2,6. Berdasarkan penjelasan tersebut bahwa Perusahaan Tamarin Samudra (TAMU) berada dalam kondisi tidak sehat. Namun beda dengan Perusahaan Transcoal Pacific Tbk (TCPI) berada dalam kondisi sehat selama empat tahun berturut-turut dengan nilai 3,2 ditahun 2019, lalu nilai 1,5 ditahun 2020, nilai 1,9 ditahun 2021 dan 2,4 ditahun 2022. Beberapa perusahaan memiliki nilai *Interest Coverage Ratio* lebih kecil atau kurang dari satu koma lima yang artinya perusahaan tersebut mengalami kesulitan dalam membayar beban bunga pinjaman dengan laba yang ada. Dalam radar investor nilai 1,5 merupakan batas bawah yang dapat diterima perusahaan.

Perhitungan *financial distress* pada beberapa perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022 dengan menggunakan metode *Interest Coverage Ratio*, dapat dilihat pada table berikut ini:

Tabel 1. 2 Hasil Perhitungan Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2022 Dengan Menggunakan Metode Interest Coverage Ratio

No	KODE	TAHUN	ICR	KETERANGAN
1	SMDR	2019	-0,003	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	0,001	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	0,014	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	0,026	Mengalami <i>Financial Distress</i>
2	ASSA	2019	1,480	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	1,274	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	1,952	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	1,027	Mengalami <i>Financial Distress</i>
3	SDMU	2019	-15,198	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-95,928	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	-23,065	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	8,566	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>
4	MBBS	2019	1,376	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-5,516	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	0,018	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	0,035	Mengalami <i>Financial Distress</i>
5	MIRA	2019	0,732	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-1,362	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	-0,892	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	-3,927	Mengalami <i>Financial Distress</i>
6	GIAA	2019	1,373	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-3,682	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	-6,927	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	10,536	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>

No	KODE	TAHUN	ICR	KETERANGAN
				<i>Distress</i>
7	IPCM	2019	0,039	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	0,025	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	0,058	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	9,215	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>
8	TAMU	2019	-2,624	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	0,603	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	-1,981	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	-2,654	Mengalami <i>Financial Distress</i>
9	WINS	2019	-2,825	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-4,090	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	1,410	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	1,726	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>
10	BLTA	2019	1,051	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-0,051	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	0,014	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	0,027	Mengalami <i>Financial Distress</i>
11	CMPP	2019	-0,023	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-10,540	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	-6,379	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	-4,086	Mengalami <i>Financial Distress</i>
12	TAXI	2019	-0,028	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-0,009	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	9,666	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	-0,631	Mengalami <i>Financial Distress</i>
13	BBRM	2019	-0,623	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	-4,577	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	4,405	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	0,004	Mengalami <i>Financial Distress</i>
14	PTIS	2019	1,459	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	1,044	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	1,126	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	3,117	Tidak Mengalami <i>Financial Distress</i>
15	DEAL	2019	-1,141	Mengalami <i>Financial Distress</i>

No	KODE	TAHUN	ICR	KETERANGAN
		2020	-3,41	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	-2,84	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	-3,288	Mengalami <i>Financial Distress</i>
16	SAFE	2019	1,291	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2020	0,598	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2021	1,043	Mengalami <i>Financial Distress</i>
		2022	1,423	Mengalami <i>Financial Distress</i>

Berdasarkan hasil tabel 1.2 dapat dilihat bahwa dari hasil perhitungan *financial distress* dengan menggunakan metode *Interest Coverage Ratio* pada beberapa perusahaan manufaktur sektor transportasi periode 2019-2022 sebanyak 16 perusahaan berada dalam kondisi *financial distress* lebih lebih dari dua tahun. Perusahaan tidak mampu mengelola keuangan dengan baik hingga perusahaan mengalami masalah pada pendanaan, bahkan laba bersih pada beberapa perusahaan berada pada nilai negatif hingga menyebabkan kerugian. Perusahaan juga kesulitan dalam membayar kewajiban kewajiban lancarnya sampai mengalami gagal membayar hutang. Selain itu, adanya persaingan yang terus meningkat dalam transportasi di Indonesia semakin ketat. Akibatnya menyebabkan perusahaan mengalami penurunan dan kerugian yang disebabkan dengan menambahnya beban keuangan perusahaan.

Perusahaan Samudera Indonesia Tbk (SMDR) ditahun 2019 (-0,003), 2020 (0,001), 2021 (0,014) dan tahun 2022 (0,026), Perusahaan Mitrabahtera Segar Sejati Tbk (MBBS) ditahun 2019 dengan nilai (1,37), 2020 (-5,51), 2021 (0,01), 2022 (0,03) , Perusahaan Mitra International Recourer Tbk

(MIRA) ditahun 2019 (0,73), 2020 (-1,36), 2021 (-0,89), 2022 (-3,92), Perusahaan Pelayaran Tamarin Samudra Tbk (TAMU) ditahun 2019 (-2,62), 2020 (0,60), 2021 (-1,98), 2022 (-2,65), Perusahaan Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) ditahun 2019 (1,05), 2020 (-0,05), 2021 (0,01), 2022 (0,02), Perusahaan AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) ditahun 2019 (-0,02), 2020 (-10,54), 2021 (-6,37), 2022 (-4,08), Perusahaan Dewata Freightinternasional Tbk (DEAL) ditahun 2019 (-1,14), 2020 (-3,41), 2021 (-2,84), 2022 (-3,28), Perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) ditahun 2019 (1,29), 2020 (0,59), 2021 (1,04), 2022 (1,42) berturut turut berada dalam kondisi *financial distress* selama empat tahun, karena nilai dari Interest Coverage Ratio dibawah satu koma lima dan berada pada nilai negatif. Pada Perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) ditahun 2019 (1,48), 2020 (1,27), 2021 (1,95), 2022 (1,02), Perusahaan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) 2019 (-15,19), 2020 (-95,92), 2021 (-23,06), 2022 (8,56), Perusahaan Garuda Indonesia Persero Tbk (GIAA) ditahun 2019 (1,37), 2020 (-3,68), 2021 (-6,92), 2022 (10,53), Perusahaan Jasa Armada Indonesia atbk (IPCM) ditahun 2019 (0,03), 2020 (0,02), 2021 (0,05), 2022 (9,21), Perusahaan Exspress Transindo Utama (TAXI) ditahun 2019 (-0,028), 2020 (-0,009), 2021 (9,66), 2022 (-0,63), Perusahaan Indo Strail Tbk (PTIS) ditahun 2019 (1,45), 2020 (1,04), 2021 (1,12), 2022 (3,11) mengalami masa kondisi *financial distress* berturut-turut selama tiga tahun.

Menurut Altman (1968) apabila perusahaan berada pada nilai negatif pada kinerja keuangannya, namun perusahaan tersebut tidak sampai mengalami kebangkrutan merupakan tipe kesulitan keuangan *insolvenc*, dari ke enam belas perusahaan manufaktur sektor transportasi tersebut termasuk tipe dalam kesulitan keuangan *Insolvency*, yaitu dimana perusahaan berada pada nilai negatif pada kinerja keuangannya. Namun perusahaan tersebut tidak sampai mengalami kebangkrutan, meskipun berada dalam kondisi *financial distress*. Masalah *financial distress* perusahaan memiliki alat dan teknik. Teknik yang digunakan salah satunya yaitu dengan analisa rasio-rasio keuangan perusahaan yang bersangkutan. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Dinda Permata (2021) dengan judul *Prediksi Financial Distress Menggunakan Variabel Keuangan dan Non Keuangan* dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa Interest Coverage Ratio (ICR) untuk memprediksi terjadinya *financial distress* pada suatu perusahaan karena dapat menggambarkan seberapa banyak perusahaan dapat membayar pembayaran bunga pinjamannya saat ini dengan laba yang ada. Altman (2006) mengatakan secara umum rasio mengukur profitabilitas, likuiditas, *leverage*, dan solvabilitas serta ukuran multidimensi, seperti pendapatan dan cakupan arus kas juga berlaku indikator paling signifikan. Pada penelitian ini rasio yang digunakan adalah profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal.

Pada tabel 1.3 dapat dilihat hasil perhitungan rasio profitabilitas likuiditas, struktur modal dan solvabilitas pada enam belas perusahaan yang

mengalami *financial distress* perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.

Tabel 1. 3 Hasil Perhitungan Rasio Profitabilitas, Likuiditas, Solvabilitas, Dan Struktur Modal Pada Enam Belas Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Periode 2019-2022 yang Mengalami *Financial Distress* Lebih Dari Dua Tahun

No	Kode Perusahaan	Tahun	ROA	CR	DAR	DER
1	SMDR	2019	-0,0084	126,843	52,10	64,30
		2020	0,0018	129,447	57,89	50,81
		2021	0,0184	144,77	53,95	59,04
		2022	0,0299	173,07	43,95	87,46
2	ASSA	2019	0,0074	52,61	0,06	40,95
		2020	0,0061	43,68	0,05	42,97
		2021	0,0075	89,77	0,05	42,40
		2022	0,0036	86,21	0,05	39,83
3	SDMU	2019	-0,0161	58,03	0,06	32,88
		2020	-0,0247	30,21	0,08	4,12
		2021	-0,0059	28,87	0,09	-1,98
		2022	0,0025	0,11	0,01	8,51
4	MBBS	2019	0,0030	371,20	21,20	345,76
		2020	-0,0065	210,86	19,52	380,61
		2021	0,0072	741,96	4,80	1834,17
		2022	0,0135	705,50	11,29	743,30
5	MIRA	2019	1,9331	158,77	20,90	315,88
		2020	-3,4557	117,12	20,78	324,80
		2021	-2,2321	109,84	21,80	307,29
		2022	-10,013	46,06	21,46	297,84
6	GIAA	2019	0,0043	34,80	0,04	38,97
		2020	-0,0188	12,49	0,07	-24,71
		2021	-0,0550	5,29	0,10	-78,69
		2022	0,0697	47,65	0,06	-37,42
7	IPCM	2019	7,7566	381,28	15,62	539,99
		2020	8,2544	280,52	22,48	344,75
		2021	12,1823	319,03	19,01	425,99
		2022	12,6080	315,46	19,59	410,20

8	TAMU	2019	-0,0080	18,79	52,96	88,78
		2020	0,9842	149,03	50,97	96,17
		2021	-0,0014	199,30	49,33	102,69
		2022	-0,0056	157,45	51,04	95,91
9	WINS	2019	-0,0049	58,87	37,33	146,88
		2020	-0,0053	125,92	36,26	155,02
		2021	0,0014	220,89	21,47	297,78
		2022	0,0011	256,00	17,86	378,44
10	BLTA	2019	0,0018	54,56	54,33	83,38
		2020	-0,0460	50,59	57,75	73,15
		2021	0,0093	132,57	54,39	83,38
		2022	0,0125	115,05	48,37	106,73
11	CMPP	2019	-0,0532	47,12	16,92	45,96
		2020	-46,108	3,48	89,62	-53,40
		2021	-32,425	2,50	111,56	-90,61
		2022	-24,647	3,85	125,44	-101,42
12	TAXI	2019	-0,0412	29,08	0,19	-48,54
		2020	-0,0271	27,48	0,31	-67,99
		2021	0,1979	719,83	0,01	515,50
		2022	-0,0205	768,42	0,01	536,26
13	BBRM	2019	-0,0021	92,93	76,47	30,76
		2020	-0,0243	35,44	80,67	23,95
		2021	2,8974	48,56	75,90	31,73
		2022	0,0031	184,08	24,39	309,98
14	PTIS	2019	2,3798	96,33	53,98	84,16
		2020	1,1067	262,42	52,91	88,95
		2021	1,0244	358,74	54,35	83,91
		2022	2,0291	443,87	53,10	88,23
15	DEAL	2019	2,1098	100,47	45,51	100,26
		2020	-16,888	76,13	49,10	54,27
		2021	-13,524	53,46	68,98	-29,75
		2022	-6,2698	66,24	73,22	-40,57
16	SAFE	2019	0,0151	13,32	114,40	-12,47
		2020	0,0073	11,19	99,04	-21,45
		2021	0,0131	8,39	122,85	-18,47
		2022	0,0168	14,07	121,33	-17,44

Rasio pertama yang digunakan dalam penelitian ini adalah profitabilitas. Menurut Gunawan et al. (2019) profitabilitas merupakan rasio

yang digunakan untuk menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dengan menggunakan indikator yaitu *Return On Aset* (ROA). *Return On Aset* merupakan sebuah pendekatan yang dapat menggambarkan profitabilitas perusahaan. *Return On Aset* ini tingkat keuntungan yang diperoleh dari antara penjualan maupun investasi dengan mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan. *Return On Aset* mampu melihat sejauh mana dalam memberikan pengembalian keuntungan dari investasi yang telah ditanamkan sesuai dengan yang diharapkan. Apabila nilai ROA perusahaan semakin tinggi, maka perusahaan tersebut dianggap semakin baik dalam mengelola aktivitasnya untuk meningkatkan nilai Perusahaan. Berikut merupakan rata rata ROA dari perusahaan Manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.

Rasio ini digunakan oleh para investor untuk menilai suatu perusahaan dalam mengelola asetnya untuk memperoleh laba. Dalam mengukur laba bersih dari penggunaan asetnya rasio yang digunakan adalah *return on asset*. Apabila rasio ini semakin tinggi, maka produktivitas aset dalam memperoleh laba bersih semakin baik dan akan meningkatkan daya tarik perusahaan kepada investor. Karena tingkat pengembalian yang semakin besar menjadikan peningkatan daya tarik perusahaan semakin diminati oleh para investor. Apabila nilai lebih dari 2% maka nilai *return on aset* dapat dikatakan baik dan sehat. Dengan penggunaan aset yang lebih dari 2% nilai ratio antara keuntungan yang diperoleh dapat menggambarkan bahwa dibandingkan

dengan aset perusahaan yang digunakan kemampuan perusahaan untuk mendapatkan laba bersih semakin tinggi

Pada tabel 1.3 profitabilitas diukur dengan rasio return on asset perusahaan Samudra Indonesia Tbk (SMDR) ditahun 2019 dengan nilai (-0,008), 2020 (0,001), 2021 (0,018), 2022 (0,029), kemudian Perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) ditahun 2019 dengan nilai (0,007), 2020 (0,006), 2021 (0,007), 2022 (0,003), Perusahaan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) ditahun 2019 (-0,016), 2020 (-0,024), 2021(-0,005), 2022 (0,002), lalu pada Perusahaan Mitrabahtera International Tbk (MBBS) ditahun 2019 (0,003), 2020 (-0,006), 2021(0,007), 2022 (0,013), kemudian Perusahaan Mitra International Recourer Tbk (MIRA) ditahun 2019 (1,933), 2020 (-3,455), 2021 (-2,232), 2022 (-10,013), Perusahaan Garuda Indonesia Tbk Persero (GIAA) ditahun 2019 dengan nilai (0,004), 2020 (-0,018), 2021 (-0,055), 2022 (0,069), Perusahaan Pelayaran Tamarin Samudra Tbk (TAMU) pada tahun 2019 dengan nilai (-0,008), 2020 (0,984), 2021 (-0,001), 2022 (-0,005), Perusahaan Wintermar Offshore Marine Tbk (WINS) ditahun 2019 (-0,004), 2020 (-0,005), 2021 (0,001), 2022 (0,001), Perusahaan Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) ditahun 2019 dengan nilai (0,001), 2020 (-0,046), 2021 (0,009), 2022 (0,012), Perusahaan AirAsia Tbk (CMPP) ditahun 2019 dengan nilai roa (-0,05), 2020 (-46,1), 2021 (-32,425), 2022 (-24,647), Perusahaan Express Transhindo Utama Tbk (TAXI) ditahun 2019 dengan nilai (-0,041), 2020 (-0,02), 2021 (0,197), 2022 (-0,02), Perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) pada

tahun 2019 dengan nilai (0,015), 2020 (0,007), 2021(0,013), 2022 (0,016) selama empat tahun berturut-turut periode 2019-2022 berada dalam kondisi tidak sehat. Berdasarkan pada tabel 1.3 ada dua perusahaan yang berada dalam kondisi tidak sehat selama tiga tahun yaitu, Perusahaan Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk (BBRM) pada tahun 2019 dengan nilai (-0,002), 2020 (-0,024), 2021 (2,89), 2022 (0,003), Perusahaan Dewata Freightinternational Tbk (DEAL) ditahun 2019 dengan nilai (2,1), 2020 (-16,88), 2021 (-13,52), 2022 (-6,26). Berdasarkan tabel 1.4, Perusahaan Indostraitts Tbk (PTIS) berada dalam kondisi tidak sehat selama 2 tahun yaitu tahun 2020 dengan nilai (1,10) dan 2021 (1,02), sedangkan pada Perusahaan Jasa Armada Indonesia Tbk (IPCM) dalam keadaan sehat selama empat tahun berturut-turut periode 2019 dengan nilai (7,75), 2020 (8,25), 2021 (12,18) dan 2022 (12,6) tingkatan persen. Pada ke sebelas perusahaan yang mengalami kondisi tidak sehat selama empat tahun berturut sebab memperoleh laba bersih operasi dibawah dari 2% dan bernilai negatif selama selama proses penjualan dan investasi. Perusahaan harus membayar beban bunga yang disebabkan oleh penggunaan hutang yang tinggi, sehingga perusahaan mengalami penurunan laba dan nilai return on aset yang diperoleh perusahaan kurang daru 2% bahkan sampai bernilai negatif. Keenam belas perusahaan manufaktur sektor transportasi tersebut tidak mengalami kebangkrutan meskipun berada dalam kondisi perusahaan yang tidak sehat.

Likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Kewajiban jangka pendek yang harus dipenuhi seperti utang jatuh tempo, upah gaji, dan sebagainya. Menurut Asmarani (2019) likuiditas merupakan indikator kemampuan perusahaan pada saat jatuh tempo pembayaran kewajiban-kewajibannya dengan menggunakan aset yang tersedia. Kemampuan likuiditas jangka pendek perusahaan dengan melihat aktiva lancar perusahaan relatif terhadap hutang lancar dalam hal ini dengan menggunakan rasio likuiditas yaitu current ratio. Menurut Ayuningtyas (2019) *Current Ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Menurut Harahap (2003) dalam Hasan et al (2020) bahwa aset lancar harus berada diatas jumlah hutang lancar artinya rasio lancar harus berada diatas satu atau 100% merupakan suatu perusahaan yang dapat dikatakan dalam kondisi sehat.

Pada tabel 1.3 dapat dilihat dari rasio likuiditas perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022 terdapat empat perusahaan yang berada dalam kondisi tidak sehat selama satu tahun yaitu Perusahaan MitraInternational Recourer Tbk (MIRA) ditahun 2019 dengan nilai (158,77), 2020 (117,12), 2021 (109,84), 2022 (46,06), Perusahaan Pelayaran Tamarin Samudra Tbk (TAMU) ditahun 2019 dengan nilai (18,79), 2020 (149,03), 2021 (199,3), 2022 (157,45), Perusahaan Wintermar Offshore Marine Tbk (WINS) ditahun 2019 dengan nilai (58,87),

2020 (125,92), 2021 (220,89), 2022 (256,00), Perusahaan Indostraitis Tbk (PTIS) ditahun 2019 dengan nilai (96,33), 2020 (262,42), 2021 (358,74), 2022 (443,87). Pada Perusahaan Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) ditahun 2019 dengan nilai (54,56) 2020 (50,59), 2021 (132,57), 2022 (115,05) dan Perusahaan Express Transindo Utama Tbk (TAXI) ditahun 2019 dengan nilai (29,08), 2020 (27,48), 2021 (719,83), 2022 (768,42) mengalami kondisi kesulitan pada perusahaan selama dua tahun. Terdapat dua perusahaan yang selama tiga tahun berturut-turut mengalami kondisi perusahaan yang tidak sehat, yaitu Perusahaan Pelayaran Nasional Bina Buana (BBRM) pada tahun 2019 dengan (92,93), 2020 (35,44), 2021 (48,56), 2022 (184,08) dan Perusahaan Dewata Freightinternational Tbk (DEAL) ditahun 2019 dengan nilai (100,47), 2020 (76,13), 2021 (53,46), 2022 (66,24). Sedangkan yang mengalami kondisi perusahaan yang tidak sehat selama empat tahun berturut-turut terdapat lima perusahaan, yaitu Perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) ditahun 2019 dengan nilai (52,61), 2020 (43,68), 2021 (89,77), 2022 (86,21), Perusahaan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) ditahun 2019 dengan nilai (58,03), 2020 (30,21), 2021 (28,87), 2022 (0,11), Perusahaan Garuda Indonesia Persero Tbk (GIAA) ditahun 2019 dengan nilai (34,80), 2020 (12,49), 2021 (5,29), 2022 (47,65), Perusahaan AirAsia Tbk (CMPP) ditahun 2019 dengan nilai (47,12), 2020 (3,48), 2021 (2,5), 2022 (3,85) dan Perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) ditahun 2019 dengan nilai (13,32), 2020 (11,19), 2021 (8,39), 2022 (14,07). Nilai *current ratio* yang diperoleh

perusahaan kurang dari 100% yang artinya perusahaan dalam kondisi yang tidak sehat, yaitu perusahaan tersebut kesulitan dalam membayar kewajiban keuangan yang hampir jatuh tempo karena jumlah liabilitas lancarnya atau jangka pendeknya lebih besar dibandingkan dengan jumlah aset lancar yang dimiliki perusahaan tersebut, sehingga perusahaan tidak dapat menggunakan aset lancar tersebut dalam membayar kewajiban perusahaan yang hampir jatuh tempo. Ketiga belas perusahaan tersebut berada dalam kondisi yang tidak sehat namun tidak sampai mengalami kebangkrutan pada perusahaan tersebut.

Perusahaan Samudera Indonesia Tbk (SMDR) ditahun 2019 dengan nilai (126,84) 2020 (129,44), 2021 (144,77), 2022 (173,07), Perusahaan Mitrahaftera Segar Sejati Tbk (MBSS) ditahun 2019 (371,20), 2020 (210,86), 2021 (741,96), 2022 (705,5), dan Perusahaan Jasa Armada Indonesia Tbk (IPCM) ditahun 2019 dengan nilai 381,28), 2020 (280,52), 2021 (319,03), 2022 (319,03) berada dalam kondisi sehat selama empat tahun berturut-turut periode tahun 2019-2022, karena perusahaan mampu membayar membayar kewajiban keuangan yang segera jatuh tempo, yang artinya current ratio pada perusahaan tersebut berada diatas 100%. Perusahaan dapat menggunakan aset lancar dalam membayar kewajiban keuangan yang hampir jatuh tempo, sebab aset lancar yang dimiliki perusahaan lebih besar dari jumlah liabilitas jangka pendek yang dimiliki perusahaan sehingga ketiga perusahaan tersebut terhindar dari kondisi *financial distress* dan kebangkrutan. Apabila

perusahaan mengalami kesulitan keuangan jangka pendek dan tidak segera ditangani maka akan menjadi permasalahan tidak solvable.

Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menghitung kemampuan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang perusahaan (Arsita, 2021). Semakin tinggi rasio solvabilitas yang dimiliki perusahaan, maka semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami kesulitan keuangan. Dalam hal ini dengan menggunakan ratio solvabilitas yaitu *debt to asset ratio* atau *leverage*. *Debt to asset ratio* atau *leverage* adalah rasio yang digunakan dalam menilai sejauh mana perusahaan dibiayai dengan penggunaan hutang atau kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang jangka panjang. Menurut Kasmir (2013) dalam Faldiansyah et al (2020) *debt to asset ratio* merupakan seberapa besar perusahaan dibiayai oleh utang yang diukur menggunakan ratio utang dengan standar *debt to asset ratio* tersebut adalah 35%.

Berdasarkan pada tabel 1.3 hasil dari ratio *debt to asset ratio* perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2019-2022 terdapat enam perusahaan yang mengalami kondisi keuangan tidak sehat selama empat tahun berturut-turut yaitu Perusahaan Samudera Indonesia Tbk (SMDR) ditahun 2019 dengan nilai (52,10), 2020 (57,89), 2021 (53,95), 2022 (43,95), Perusahaan Pelayaran Tamarin Samudra Tbk (TAMU) ditahun 2019 dengan nilai (52,96), 2020 (50,97), 2021 (49,33), 2022 (51,04), Perusahaan Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) ditahun 2019 dengan nilai 54,53, 2020 (57,75), 2021 (54,39), 2022

(48,37), Perusahaan Indo Straits Tbk (PTIS) ditahun 2019 dengan nilai (53,98) 2020 (52,91), 2021 (54,35), 2022 (53,10), Perusahaan Dewata Freightinternational Tbk (DEAL) ditahun 2019 dengan nilai (45,51), 2020 (49,10), 2021 (68,98), 2022 (73,22), dan Perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) ditahun 2019 dengan nilai (144,4), 2020 (99,04), 2021 (122,85), 2022 (121,33). Pada tabel 1.6 Perusahaan Wintermar Offshore Marine Tbk (WINS) ditahun 2019 dengan nilai (37,33), 2020 (36,26), 2021 (21,47), 2022 (17,86) mengalami kondisi yang tidak sehat selama dua tahun sedangkan Perusahaan AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) ditahun 2019 dengan nilai (16,92), 2020 (89,62), 2021 (111,56), 2022 (125,44), dan Perusahaan Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk (BBRM) ditahun 2019 dengan nilai (76,47) 2020 (80,67), 2021 (75,9), 2022 (24,39) selama tiga tahun. Kesembilan perusahaan tersebut berada dalam kondisi keuangan yang tidak sehat karena nilai *debt to asset ratio* berada diatas 35%, yang artinya perusahaan kesulitan dalam membayar kewajiban jangka panjang ataupun jangka pendek, sebab jumlah hutang yang dimiliki lebih besar dari jumlah aset yang dimiliki oleh perusahaan.

Berdasarkan pada tabel 1.3 Perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) ditahun 2019 dengan nilai (0,06), 2020 (0,05), 2021 (0,05), 2022 (0,05), Perusahaan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) ditahun 2019 dengan nilai (0,06), 2020 (0,08), 2021 (0,09), 2022 (0,01), Perusahaan Mitrabahtera Segar Sejati Tbk (MBSS) ditahun 2019 dengan nilai (21,2), 2020 (19,52), 2021 (4,8), 2022 (11,79), Perusahaan Mitra International Recourecer Tbk

(MIRA) ditahun 2019 dengan nilai (20,9), 2020 (20,78), 2021 (21,8), 2022 (21,46), Perusahaan Garuda Indonesia Persero Tbk (GIAA) ditahun 2019 dengan nilai (0,04), 2020 (0,07), 2021 (0,10), 2022 (0,06), Perusahaan Jasa Armada Indonesia Tbk (IPCM) ditahun 2019 dengan nilai (15,62), 2020 (22,48), 2021 (19,01), 2022 (19,59), dan Perusahaan Express Transindo Utama Tbk (TAXI) ditahun 2019 dengan nilai (0,19), 2020 (0,31), 2021 (0,01), 2022 (24,39) selama empat tahun berturut-turut berada dalam kondisi keuangan yang sehat, karena nilai *debt to asset ratio* berada dibawah 35%, yang artinya perusahaan mampu untuk membayar kewajiban keuangan yang hampir jatuh tempo, sebab jumlah utang yang dimiliki lebih kecil dari jumlah total aset yang dimiliki perusahaan. Sehingga perusahaan dapat menggunakan aset untuk membayar kewajiban jangka pendek atau jangka panjang. Serta ke tujuh perusahaan tersebut terhindar dari kondisi *financial distress*. Selain itu *financial distress* terjadi karena ketidak optimal dalam pendanaan pada struktur modal perusahaan.

Menurut Bella (2021) Struktur Modal merupakan alat pembanding keseimbangan antara modal dengan hutang jangka panjang. Modal adalah unsur penting dalam membuka usaha maupun pengembangan usaha (Munawir, 2002) dalam Eiva Ollifiyati (2022). Dengan begitu, dalam menjalankan usaha perusahaan dapat mengetahui dan menghitung seberapa besar modal yang akan digunakan. Tingginya biaya modal yang diterima perusahaan disebabkan karena keputusan struktur modal yang tidak cermat

dan tepat sehingga akan mempengaruhi rendahnya profitabilitas serta mengancam posisi *financial* pada perusahaan. Menurut Husan dan Suad (2000) dalam Eiva Ollifiyati (2022) dalam adanya faktor lain yang secara umum dapat mempengaruhi masalah pendanaan dipengaruhi oleh besar kecilnya biaya hutang atau modal sendiri pada pemilihan struktur modal yang dilakukan oleh perusahaan.

Dalam hal ini rasio yang digunakan oleh struktur modal adalah rasio modal dengan hutang yaitu *debt to equity ratio* (DER). Menurut Nur 'Aini et al (2020) DER merupakan rasio yang digunakan untuk menilai ekuitas atau utang dan berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam dengan pemilik perusahaan. DER dapat dikatakan baik apabila nilai lebih dari 66%.

Pada tabel 1.3 dapat dilihat hasil dari *debt to equity ratio* menunjukkan bahwa terdapat tujuh perusahaan berada dalam kondisi sehat selama empat tahun berturut-turut yaitu Perusahaan Mitrabahtera Segar Sejati Tbk (MBSS) ditahun 2019 dengan nilai (345,76), 2020 (380,61) 2021 (1834,17), 2022 (743,80), Perusahaan Mitra International Reourecer Tbk (MIRA) ditqhun 2019 dengqn nilai (315,88), 2020 (324,8), 2021 (307,42), 2022 (297,84), Perusahaan Armada Jaya Indonesia Tbk (IPCM) ditahun 2019 dengan nilai (539,99), 2020 (344,75), 2021 (425,99), 2022 (410,2), Perusahaan Pelayaran Tamarin Samudra Tbk (TAMU) ditahun 2019 dengan nilai (88,78), 2020 (96,17), 2021 (102,69), 2022 (95,91), Perusahaan Wintermar Offshore Marine

Tbk (WINS) ditahun 2019 (146,88), 2020 (155,92), 2021 (297,78), 2022 (378,44), Perusahaan Berlian Laju Tanker (BLTA) ditahun 2019 dengan nilai (83,88), 2020 (73,55), 2021 (83,82), 2022 (106,72), Perusahaan Indo Straits Tbk (PTIS) ditahun 2019 dengan nilai (84,16), 2020 (88,95), 2021 (83,92), 2022 (88,23), karena penjualan dari total aset yang tersedia mengalami kenaikan, sehingga perusahaan mampu memaksimalkan penggunaan aset perusahaan yang dimiliki untuk menghasilkan penjualan yang lebih baik.

Berdasarkan Tabel 1.3 *debt to equity ratio* terdapat lima perusahaan yang mengalami kondisi tidak sehat selama empat tahun berturut-turut yaitu Perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) ditahun 2019 dengan nilai (40,95), 2020 (42,97), 2021 (42,4), 2022 (39,88) Perusahaan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) ditahun 2019 dengan nilai (32,88), 2020 (4,12), 2021 (-1,98), 2022 (39,33), Perusahaan Garuda Indonesia Persero Tbk (GIAA) ditahun 2019 dengan nilai (38,97), 2020 (-24,71), 2021 (-78,69), 2022 (-37,42), Perusahaan AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) ditahun 2019 (45,96), 2020 (-53,40), 2021 (-90,61), 2022 (-101,42), Perusahaan Steady Safe Tbk (SAFE) ditahun 2019 dengan nilai (-12,47), 2020 (-21,45), 2021 (-18,47), 2022 (-17,44). Pada tabel 1.7 Perusahaan Samudera Indonesia Tbk (SMDR) ditahun 2019 dengan nilai (64,3), 2020 (50,81), 2021 (59,04), 2022 (87,46), Perusahaan Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk (BBRM) ditahun 2019 dengan nilai (30,76), 2020 (23,95), 2021 (31,73), 2022 (309,78), dan Perusahaan Dewata Freightinternational Tbk (DEAL) ditahun 2019 dengan

nilai (100,26), 2020 (54,26), 2021 (-29,75), 2022 (-40,57) selama tiga tahun berturut-turut mengalami kondisi keuangan yang tidak sehat. Sedangkan pada Perusahaan Exspress Transindo Utama Tbk (TAXI) ditahun 2019 dengan nilai (-48,54), 2020 (-67,99), 2021 (515,5), 2022 (536,26) mengalami kondisi yang tidak sehat selama dua tahun, karena nilai *debt to equity ratio* yang diperoleh perusahaan berada kurang atau lebih rendah dari 66%, artinya perusahaan tidak mampu mengelola pendanaan antara modal dan utang dengan baik, sebab jumlah utang yang diterima perusahaan lebih besar dibandingkan dengan modal sendiri, hal itu juga akan mempengaruhi profit yang diterima menjadi rendah sebab dan mengakibatkan kesulitan keuangan pada perusahaan.

Berdasarkan pada penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa ke enam belas perusahaan manufaktur sektor transportasi yang mengalami *financial distress* disebabkan oleh masalah keuangan yang kurang baik seperti terjadinya masalah pendanaan yang tidak optimal, besarnya penggunaan hutang sehingga menyebabkan gagal bayar hingga jatuh tempo, likuiditas yang rendah, hingga terjadinya penurunan profitabilitas akibat penggunaan aset pada perusahaan belum maksimal untuk memperoleh laba dengan ditunjukkannya penurunan pada return on asset pada ke enam perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdapat pada tabel 1.4, sehingga menyebabkan penghasilan operasi mengalami kerugian usaha dan beban bunga yang harus dibayar perusahaan lebih besar yang diperoleh untuk

membayar kewajiban perusahaan yang hampir jatuh tempo jika dilihat dari laba sebelum dan pajak terhadap beban bunga *interest coverage ratio* serta pada besar kecil profitabilitasnya.

Berdasarkan dari hasil yang tidak konsisten gap research, maka penelitian tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul " **PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS, SOLVABILITAS, DAN STRUKTUR MODAL TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN MANUFAKTUR SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE "2019-2022"**".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penelitian ini difokuskan pada permasalahan perusahaan dengan profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan struktur modal yang memengaruhi *financial distress*. Rumusan masalah yang akan diteliti adaah sebagai berikut:

1. Apakah profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022?
2. Apakah likuiditas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022?

3. Apakah solvabilitas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022?
4. Apakah struktur modal berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022?
5. Apakah profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022 ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan masalah yang telah dirumuskan diatas, adapun tujuan dilakukannya penelitian sebagai berikut :

1. Untuk menemukan bukti empiris pengaruh profitabilitas terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.
2. Untuk menemukan bukti empiris pengaruh likuiditas terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.

3. Untuk menemukan bukti empiris pengaruh solvabilitas terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.
4. Untuk menemukan bukti empiris pengaruh struktur modal terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.
5. Untuk menemukan bukti empiris pengaruh profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan masalah yang telah dirumuskan, adapun manfaat dilakukan penelitian ini, hasil penelitian diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan sebagai berikut:

- a. Manfaat teoritis

Memberikan sumbangan pikiran mengenai ilmu *financial distress*, khususnya mengenai faktor- faktor apa saja yang memengaruhi *financial distress*.

- b. Manfaat Praktis

1) Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi perusahaan untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerjanya khususnya pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2019-2022 yang mengalami *financial distress*.

2) Bagi Calon Investor

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan bagi calon investor yang ingin berinvestasi pada perusahaan khususnya perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, terlebih pada perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress*.

3) Bagi Peneliti selanjutnya

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat menjadi tambahan referensi atau bahan wacana untuk penelitian selanjutnya yang sejenis dan berkaitan.

1.5 Definisi Operasional

Financial distress

Financial distress merupakan kondisi dimana keuangan perusahaan mengalami penurunan dan keadaan tidak sehat. Menurut Dewi et al (2019) *financial distress* merupakan tahapan dimana sebelum terjadinya

kebangkrutan kondisi keuangan perusahaan mengalami penurunan, jadi *financial distress* bisa menjadi pertanda dari kebangkrutan perusahaan. Dalam perusahaan apabila laba yang dihasilkan adalah negatif maka pertanda bahwa perusahaan tersebut mengalami kondisi *financial distress*.

Financial distress dapat diatasi melalui beberapa pendekatan. Pendekatan untuk mengatasi *financial distress* dapat dilihat dari nilai *interest coverage ratio*. Menurut Fitri dan Syamwil (2020) *interest coverage ratio* merupakan perbandingan antara laba bersih operasi dengan beban bunga. Beban bunga mewakili bunga yang harus dibayar atas pinjaman apapun seperti obligasi, pinjaman, jalur kredit dan lain sebagainya. Perusahaan harus menanggung beban bunga dari pinjaman jika perusahaan memperoleh pembiayaan dari utang, maka beban bunga akan mempengaruhi laba bersih perusahaan. *Interest coverage ratio* dianggap mampu menunjukkan kinerja dalam efisiensi perusahaan untuk memprediksi *financial distress*. Semakin rendah *interest coverage ratio*, maka semakin besar kemungkinan perusahaan tidak mampu membayar beban bunga pinjaman dan beban lainnya. Sehingga hal tersebut mengakibatkan adanya tuntutan hukum dari kreditur dan perusahaan dalam kondisi *financial distress*. Selain itu penyebab perusahaan mengalami kondisi *financial distress* yaitu hasil negative dari profitabilitas yang dimiliki oleh perusahaan tersebut.

Profitabilitas

Menurut Gunawan et al. (2019) profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Semakin tinggi profitabilitas perusahaan maka semakin baik tingkat kemampuan perusahaan dalam mendapatkan keuntungan. Keuntungan yang maksimal merupakan tujuan akhir yang ingin dicapai oleh perusahaan. Menurut Agustini dan Wirawati (2019) perusahaan memungkinkan untuk memperoleh penghematan dan memiliki dana yang cukup untuk menjalankan usahanya dengan meningkatkan efisiensi dalam penggunaan aset perusahaan maka akan mengurangi biaya yang akan dikeluarkan oleh perusahaan, kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* dimasa yang akan datang. Selain itu kecil juga kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* apabila perusahaan dapat memenuhi kewajiban-kewajiban jangka pendek pada likuiditasnya.

Likuiditas

Menurut Asmarani (2019) likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya dengan menggunakan aset yang tersedia untuk membayar kewajiban keuangannya yang jatuh tempo. Dalam penelitian ini rasio yang digunakan untuk mengukur likuiditas adalah *current ratio*. *Current ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban-kewajiban jangka pendeknya secara keseluruhan yang segera jatuh tempo. Perusahaan dapat dikatakan sehat apabila hasil rasionya diatas 100%. Apabila *currents ratio*

rendah pada perusahaan, maka perusahaan tidak memiliki aset yang cukup untuk membayar utang. Apabila perusahaan memiliki banyak utang pada pihak luar itu berarti bahwa perusahaan memiliki solvabilitas keuangan yang tinggi pula.

Solvabilitas

Solvabilitas merupakan indikator yang digunakan untuk mengukur sejauh mana kemampuan perusahaan dalam penggunaan aktiva yang dibiayai dengan utang. Menurut Arsita (2021) solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menghitung kemampuan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang perusahaan. Suatu perusahaan yang memiliki solvabilitas keuangan yang tinggi berarti bahwa perusahaan memiliki banyak utang pada pihak luar artinya perusahaan memiliki rasio keuangan yang besar sehingga menyebabkan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*. Pada penelitian ini solvabilitas diukur dengan menggunakan *debt to asset ratio*. Menurut Sari (2020) *debt to asset ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar biaya aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. Apabila hasil *debt to asset ratio* diatas 35% maka perusahaan tersebut berada dalam kondisi yang tidak sehat atau mengalami kondisi *financial distress*. Selain itu terjadinya kondisi *financial distress* pada perusahaan yaitu karena tidak mampu mengelola pendanaan pada struktur modalnya.

Struktur Modal

Menurut Bella (2021) struktur modal merupakan alat pembanding keseimbangan antara modal dengan hutang jangka panjang. Struktur modal merupakan faktor internal perusahaan yang memiliki pengaruh terhadap keberlangsungan operasional keuangan perusahaan. Pada penelitian ini struktur modal diukur dengan menggunakan rasio *debt to equity ratio*. Menurut Nur 'Aini et al (2020) *debt to equity ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk membandingkan antara jumlah utang dengan ekuitas. Dengan kata lain rasio ini untuk mengetahui seberapa besar modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

Teori sinyal adalah tentang bagaimana manajemen memberikan prospek perusahaan di masa mendatang dengan suatu tindakan yang diambil manajemen untuk memberikan petunjuk kepada investor. Menurut Hasanah (2021) teori sinyal adalah situasi dimana penjual memiliki informasi lebih daripada pembeli. Adanya sinyal dari penjual mengenai informasi terhadap kualitas produk dapat dilihat oleh pembeli secara akurat menyebabkan pembeli mengetahui lebih jauh informasi mengenai produk yang akan dikonsumsi. Menurut Spence (2021) dalam teori sinyal, manajemen bertindak sebagai agen menyajikan informasi laporan keuangan yang disampaikan kepada pengguna laporan. Informasi yang disajikan menjadi sinyal kepada para investor terkait adanya kondisi keuangan perusahaan yang nantinya akan digunakan untuk keputusan investasi. Digunakan untuk menjelaskan bahwa informasi mengenai kondisi keuangan perusahaan yang terdengar oleh para investor akan ditafsirkan menjadi kabar yang positif (*good news*) atau sebaliknya yaitu kabar negatif (*bad news*). Dalam teori ini pihak manajemen dituntut untuk bersikap transparan dalam menyajikan laporan keuangan perusahaan. Pihak manajemen sebagai pihak internal memberikan sinyal

berupa laporan keuangan kepada pihak eksternal yaitu investor. Informasi penting bagi investor yang dikeluarkan manajemen mengenai laporan keuangan dibuat berdasarkan pada aktivitas-aktivitas perusahaan pada periode-periode tertentu dapat diketahui apakah perusahaan dalam kondisi sehat atau mengalami *financial distress*. Karena dapat mempengaruhi keputusan para investor yang akan menanamkan saham pada perusahaan.

Perusahaan yang dapat menjadi sinyal melalui banyaknya informasi. Informasi tersebut terdapat di dalam laporan tahunan. Dalam laporan tahunan terdapat informasi berupa informasi akuntansi yang berkaitan dengan informasi laporan keuangan serta informasi yang tidak ada kaitannya dengan laporan keuangan. Bagi pengguna laporan terdapat informasi yang menyajikan semua informasi yang berguna secara relevan dalam laporan tahunan. Laporan tahunan ini digunakan oleh investor untuk melakukan diversifikasi dan kombinasi investasi dengan tetap memperhitungkan resiko yang terjadi. Menurut Sudana, I Made (2017) Teori sinyal menyatakan bahwa perusahaan cenderung meningkatkan utangnya diimbangi dengan laba sebelum pajak melalui tambahan bunga yang dibayarkan sebab perusahaan mampu menghasilkan keuntungan. Namun apabila keuntungan mengalami penurunan perusahaan akan mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress*.

Financial Distress dalam teori sinyal menjelaskan bahwa sinyal-sinyal akan muncul seperti sinyal baik atau buruk jika kondisi keuangan perusahaan

meningkat, dan sinyal tersebut dapat membantu investor dalam mengambil keputusan sehingga para investor akan memberikan kepercayaan untuk memberikan pinjaman kepada perusahaan agar perusahaan dapat mengembalikan utang yang telah dipinjam serta melakukan investasi dimasa mendatang. Keputusan investasi yang ditujukan kepada pihak investor dan pihak eksternal lainnya menekankan bahwa adanya informasi yang dikeluarkan oleh menunjukkan perusahaan tersebut lebih baik daripada perusahaan lain.

Menurut Brigham dan Houston (2019) perusahaan baik dimasa lalu maupun masa depan menjelaskan mengenai keterangan, catatan dan gambaran unsur yang sangat penting bagi investor tersebut berada di dalam informasi. Informasi tentang hal baik dan buruk dengan memberi sinyal kepada manajemen perusahaan agar dapat mengambil tindakan dalam menyelesaikan masalah sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan sebagai peringatan dini perusahaan terutama pada masalah *financial distress*. *Financial distress* akan memberikan sinyal tentang kinerja manajemen agar manajemen perusahaan segera mengambil keputusan dan bagi pihak eksternal dalam memprediksi keberlangsungan kerjasama pihak eksternal dengan perusahaan. Namun pihak investor tidak akan memberikannya kepada perusahaan ketika kondisi keuangan perusahaan menurun dan diambang kebangkrutan. Apabila perusahaan mengalami kerugian secara terus menerus, maka kinerja perusahaan perlu dipertanyakan karena tidak dapat

menghasilkan keuntungan, namun apabila perusahaan mampu memperoleh laba dalam jangka waktu yang panjang, maka kinerja perusahaan tersebut baik karena mampu menghasilkan profitabilitas yang tinggi.

Profitabilitas berhubungan dengan teori sinyal dan *return on asset* sebagai indikator yang digunakan. Pada dasarnya tingkat pengembalian aset didasarkan pada perhitungan laba perusahaan adalah informasi dari *return on asset*. Apabila *return on asset* menunjukkan nilai yang tinggi, maka akan menjadi sinyal yang baik bagi para investor namun sebaliknya jika *return on asset* menunjukkan nilai negatif akan menjadi sinyal yang buruk bagi para investor. Dengan profitabilitas yang tinggi investor akan tertarik untuk menginvestasikan saham kepada perusahaan tersebut sehingga akan menaikkan nilai investasinya. Begitupun sebaliknya perusahaan mengalami *financial distress* dengan *return on asset* menunjukkan nilai yang rendah, maka akan menginterpretasikan bahwa kinerja perusahaan sedang dalam keadaan kurang baik sehingga menyebabkan nilai investasi dapat menurun karena para investor tidak tertarik untuk menginvestasikan sahamnya ke perusahaan tersebut. Selain itu, adanya nilai likuiditas yang rendah semakin membuat para investor enggan untuk berinvestasi ke perusahaan.

Perusahaan mampu membayarkan kewajiban jangka pendeknya akan memberikan sinyal yang positif bagi para investor. Penggunaan teori sinyal berhubungan dengan likuiditas dan *current ratio* sebagai indikator yang digunakan. Semakin tinggi nilai likuiditasnya, maka semakin besar peluang

perusahaan untuk menyelesaikan masalah perusahaan yang terkait dengan utang perusahaan. Dan hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan mampu menyelesaikan masalah utangnya. Likuiditas memiliki peran yang sangat penting dalam melihat kinerja keuangan dari suatu perusahaan yang akan meningkat. Menurut Ardi et al (2020) apabila suatu perusahaan mengalami penurunan pada tingkat likuiditasnya maka perusahaan akan meningkatkan probabilitas kemungkinan terjadinya *financial distress*. Tingginya rasio likuiditas yang dimiliki oleh perusahaan maka memberikan informasi bahwa dengan keuangan perusahaan yang semakin likuid ketika perusahaan mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan baik sehingga dapat memperkecil kemungkinan terjadinya kesulitan keuangan. Selain itu sejauh mana utang perusahaan dibiayai oleh aktiva yang dengan memberi sinyal pada rasio solvabilitas.

Teori sinyal berhubungan dengan solvabilitas atau *debt to asset ratio* sebagai indikator yang digunakan. *Debt to asset ratio* adalah informasi mengenai kemampuan perusahaan dalam pemenuhan kewajiban lancarnya seperti kewajiban jangka panjang atau kewajiban yang telah dilikuidasinya. Jika *debt to asset ratio* pada solvabilitas tinggi, berarti aktiva perusahaan lebih besar dibiayai oleh utang, artinya semakin besar utang maka dapat memberi sinyal yang buruk bagi para investor. Semakin tinggi solvabilitas perusahaan maka dapat mengakibatkan meningkatnya risiko kebangkrutan perusahaan. Semakin tinggi rasio solvabilitas maka akan memberikan informasi bahwa

dalam kegiatan operasional perusahaan telah menjadikan utang sebagai sumber pembiayaan terbesar. Menurut Bagana et al (2020) bagi para pemangku kepentingan khususnya pihak kreditur hal ini merupakan sinyal yang buruk. Dikarenakan, apabila perusahaan terlalu banyak menggunakan utang dalam pembiayaan operasinya, maka kemungkinan perusahaan untuk tidak mampu melakukan pengembalian pinjaman tersebut akan semakin besar. Jika aktiva bertambah dengan menggunakan utang, maka penjualan akan meningkat, sehingga laba naik dan pada akhirnya akan meningkatkan laba dan perusahaan dianggap kuat untuk menanggung kewajiban secara *financial*.

Financial perusahaan yang kuat dapat dilihat dari bagaimana manajemen mengatur masalah pendanaan pada struktur modal perusahaan. Struktur modal berhubungan dengan teori sinyal atau *debt to equity ratio* indikator yang digunakan untuk mengukurnya. *Debt to equity ratio* adalah informasi mengenai kemampuan perusahaan dalam menggunakan pendanaan antara ekuitas dengan utang secara optimal. *Debt to equity ratio* yang tinggi menunjukkan bahwa utang perusahaan juga besar, sebab semakin besar *debt to equity ratio* akan semakin menunjukkan tidak menguntungkan artinya akan semakin besar risiko atas kegagalan yang mungkin terjadi di perusahaan dapat memberikan sinyal buruk bagi para investor. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan tidak mampu mengatur dan mengelola pendanaan secara

optimal sehingga perusahaan akan berada dalam kondisi yang tidak sehat atau perusahaan akan mengalami kondisi *financial distress*.

1. Financial Distress

Financial distress merupakan peringatan awal dari masalah keuangan dalam perusahaan yang akan mengalami kebangkrutan. Perusahaan yang sedang mengalami penurunan laba sehingga tidak dapat memenuhi kewajibannya. Menurut Dewi et al (2019) *financial distress* merupakan tahapan dimana sebelum terjadinya kebangkrutan kondisi keuangan perusahaan mengalami penurunan, jadi *financial distress* bisa menjadi pertanda dari kebangkrutan perusahaan. Menurut (Plat 2002 dalm Riska, 2020) *financial distress* didefinisikan sebagai kondisi keuangan perusahaan saat sebelum terjadinya kebangkrutan mengalami tahap penurunan. Sedangkan menurut Wardani (2021) *financial distress* terjadi saat perusahaan yang seharusnya membayar kewajiban pada saat itu juga namun tidak dapat memenuhinya oleh karena adanya kurangnya arus kas perusahaan dari jumlah porsi utang jangka panjang yang telah jatuh tempo. Menurut Cita dan Supadmi (2021) menyatakan bahwa keadaan *financial distress* merupakan keadaan dimana kewajiban-kewajiban seperti hutang dagang ataupun beban bunga tidak dapat terpenuhi karena kondisi arus kas perusahaan yang tidak cukup.

Menurut Suprihatin dan Giftilora (2020) *Financial distress* merupakan gejala penurunan laba dengan kategori perusahaan mengalami laba bersih

negatif selama dua tahun berturut-turut. Perusahaan yang selama beberapa tahun mengalami laba bersih negatif dan tidak melakukan pembayaran dividen lebih dari satu tahun. *Financial distress* merupakan ketika perusahaan tidak mempunyai kemampuan untuk memenuhi kewajibannya. Menurut Muda dan Rujiman (2020) ketika kinerja perusahaan menunjukkan laba bersih negatif, laba operasi negatif, ekuitas negatif maka perusahaan mengalami *financial distress*.

Menurut Altman et al (2019) secara umum terdapat beberapa alasan perusahaan mengalami *financial distress*

- 1) Performa Operasi yang buruk dan *financial leverage* yang tinggi, *financial leverage* yang tinggi akan membuat kondisi perusahaan makin buruk. Selain itu adanya faktor seperti tindakan akuisisi yang buruk, kenaikan harga bahan baku dan yang lainnya bisa membuat performa operasi menjadi buruk.
- 2) Kurangnya inovasi teknologi, Kedatangan teknologi baru dapat mengancam perusahaan-perusahaan yang berhubungan dengan teknologi tersebut.
- 3) Likuiditas dan Funding shock, Risiko pendanaan dimana perusahaan tidak dapat memperpanjang utang jatuh tempo karena illiquidity di pasar kredit.

Keadaan *financial distress* yang ditinjau dari aspek keuangan dilihat dari beberapa kondisi, yaitu

- 1) Tingginya beban utang, mengharuskan perusahaan memiliki manajemen risiko yang baik dalam mengelola utangnya agar terhindar dari gagal bayar yang menjadi risiko perusahaan yang seharusnya tidak terjadi serta tidak memunculkan masalah baru dalam perusahaan dari adanya kewajiban yang harus diselesaikan.
- 2) Faktor Kekurangan modal menyebabkan terjadinya ketidakseimbangan dalam aliran sumber dana yang berasal dari penjualan maupun utang.
- 3) Menderita kerugian apabila perusahaan tidak mampu untuk mempertahankan ketidakseimbangan antara nilai pendapatan dengan biaya pengeluaran dan meningkatkan keuntungan, maka perusahaan dapat mengalami kondisi *financial distress* dimasa mendatang.

Menurut Altman (1968) Dalam memenuhi kewajibannya perusahaan mengalami kekurangan arus kas merupakan perusahaan yang mengalami *financial distress*. *Financial distress* menurut Altman (1968) dibagi menjadi ke dalam empat golongan, yaitu

- 1) *Economic Failure*

Terjadi saat perusahaan tidak mampu menutup total biaya modal perusahaan. Hal tersebut bisa diatasi dengan menyediakan modal

tambahan sehingga pemilik menerima tingkatan pengembalian dibawah tingkat bunga pasar.

2) *Business Failure*

Sebagai kondisi yang tidak memuaskan akibat ketidakmampuan perusahaan menghasilkan keuntungan untuk menutupi pengeluaran sehingga perusahaan harus menghentikan kegiatannya.

3) *Insolvency Failure Sense*

Dikategorikan dalam dua bentuk yaitu yang pertama *technical insolvency* kondisi dimana aset lancar perusahaan tidak cukup dan tidak mampu melunasi kewajiban-kewajiban jatuh tempo dan yang kedua yaitu *insolvency in bankruptcy sense* kondisi dimana ekuitas perusahaan yang negatif karena perusahaan memiliki total kewajiban yang lebih besar dibanding dengan nilai pasar total asetnya.

4) *Legal Bankruptcy*

Legal Bankruptcy merupakan bentuk formal perusahaan yang mengalami kebangkrutan secara sah dimata hukum.

a Manfaat

Adapun informasi perusahaan mengenai tanggung jawab dalam menghasilkan kinerja yang bagus dan nilai perusahaan bermanfaat bagi beberapa pihak sebagai berikut:

- 1) Pemberi pinjaman: informasi bermanfaat untuk kebijakan dalam mengambil keputusan dalam memonitoring pemberian pinjaman.

- 2) Investor: dengan obligasi yang dikeluarkan oleh perusahaan berkepentingan untuk melihat dan memprediksi kebangkrutan lebih awal supaya bisa mengambil tindakan kemudian bisa mengantisipasi kemungkinan tersebut.
- 3) Pihak pemerintah: mempunyai kepentingan untuk melihat tanda-tanda kebangkrutan lebih awal dan bisa segera mengambil tindakan.
- 4) Akuntan: mempunyai kepentingan terhadap informasi kelangsungan usaha karena akuntan akan menilai kemampuan suatu perusahaan.
- 5) Manajemen: informasi kebangkrutan bermanfaat bagi manajemen untuk membuat keputusan dan mengambil tindakan seperti melakukan merger sehingga biaya kebangkrutan bisa dihindari.

b Metode Untuk Memprediksi *financial distress*

Perusahaan dapat dikategorikan dalam kondisi *financial distress* dilihat dengan menggunakan beberapa metode, yaitu:

- 1) Altman zscore atau model zeta

Altman dan Zeta service inc mengembangkan model ini dengan mengklasifikasikan pada perusahaan dimana hasilnya lebih akurat. Menurut Hastuti (2015) model ini dikembangkan oleh Edward I, dimana perusahaan dengan tingkat profitabilitas yang sangat rendah rentan berpotensi mengalami kebangkrutan. Jika nilai $Z < 1,8$ maka perusahaan tersebut mengalami kondisi *financial distress*, jika lebih

dari 2,99 maka perusahaan tersebut mengalami kondisi sehat dan jika z diantara 1,8 dan 2,99 maka perusahaan tersebut dalam kondisi krisis.

2) Springate

Menurut model ini perusahaan akan mengalami *financial distress* jika z kurang dari 0,862 dan dinyatakan sehat jika z lebih dari 0,862.

3) Zwimjweski

Apabila hasil lebih dari nol maka perusahaan tersebut mengalami kebangkrutan namun apabila hasil kurang dari nol perusahaan diprediksi tidak mengalami kebangkrutan.

4) Grover

Model grover mengkategorikan bahwa jika skor kurang atau sama dari -0,02 maka perusahaan mengalami kondisi tidak sehat dan jika skor lebih dari 0,01 maka perusahaan berada dalam kondisi sehat.

5) *Interest Coverage Ratio*

Dalam penelitian ini *interest coverage ratio* digunakan untuk mengukur financial distress. *Interest coverage ratio* merupakan perbandingan antara beban bunga dengan laba operasi (EBIT). Jika *interest coverage ratio* kurang dari 1 maka perusahaan tersebut dalam kondisi yang tidak sehat, namun jika hasil interest coverage ratio lebih dari 1 maka dianggap tidak mengalami kondisi *financial distress*.

c Indikator Pengukuran

Rasio yang digunakan dalam memprediksi *financial distress* yaitu *interest coverage ratio*. *Interest coverage ratio* merupakan rasio yang digunakan perusahaan untuk mengukur kemampuan operasi karena adanya pinjaman berbunga dari pihak eksternal. Menurut Fitri dan Syamwil (2020) *Interest coverage ratio* merupakan perbandingan antara laba operasi dengan beban bunga. *Interest Coverage Ratio* digunakan untuk menggambarkan seberapa banyak Perusahaan dalam membayarkan beban bunga pinjaman dari laba yang ada saat ini. Apabila nilai *interest coverage ratio* tinggi, maka perusahaan mampu membayarkan beban bunga pinjamannya. Namun apabila nilai *interest coverage ratio rendah*, maka semakin besar pula kemungkinan perusahaan tidak mampu membayarkan beban bunga pinjaman dan beban lainnya. Berikut merupakan rumus untuk menghitung nilai *interest coverage ratio* sebagai berikut:

$$ICR = \frac{EBIT}{BEBAN BUNGA} \times 100\%$$

Keterangan:

EBIT = Laba Operasi

BEBAN BUNGA = Biaya Bunga

Apabila perusahaan mengalami kesulitan jangka pendek bersifat sementara. Perusahaan dapat memperbaiki dengan mengatur dalam pengelolaan keuangan serta memperoleh keuntungan pada profitabilitasnya.

2. Profitabilitas

Profitabilitas merupakan gambaran dari kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dengan hasil akhir bersih sebagai kebijakan dan keputusan dalam perusahaan. Perusahaan mampu menghasilkan laba tinggi dengan menunjukkan tingginya profitabilitas. Dengan profitabilitas yang tinggi kecil kemungkinan perusahaan mengalami kondisi kesulitan keuangan. Menurut Gunawan et al. (2019) profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Menurut Irfani (2020) profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba yang berhubungan dengan penjualan, total aset maupun modal sendiri. Menurut Husain (2021) profitabilitas merupakan gambaran perusahaan dalam memperoleh keuntungan dengan meningkatkan semua kemampuan yang ada dari berbagai sumber seperti pendapatan penjualan, kas, modal, jumlah karyawan dan sebagainya. Besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungan penjualan dan investasi dengan keefektifan manajemen secara keseluruhan yang diukur menggunakan rasio profitabilitas.

Rasio profitabilitas merupakan rasio yang menunjukkan tingkat penghasilan berinvestasi dalam perusahaan. Menurut Irfani (2020) perusahaan

dalam prospek kedepan yang digambarkan melalui kinerja dalam perkembangannya dipengaruhi oleh kinerja profitabilitas. Menurut Brigham dan Houston (2019) kinerja profitabilitas merupakan gabungan dari efek likuiditas, manajemen aset, dan aset operasi yang ditunjukkan melalui kinerja oleh perusahaan. perusahaan dalam keberhasilan memperoleh laba diukur menggunakan rasio profitabilitas. Semakin rendah profitabilitas menunjukkan kondisi perusahaan mengalami kondisi *financial distress*.

a Tujuan dan Manfaat

Profitabilitas juga memiliki tujuan dan manfaat, tidak hanya untuk pihak manajemen dan pemilik saja, tetapi juga bagi pihak luar yang memiliki kepentingan dengan perusahaan. Tujuan penggunaan profitabilitas bagi perusahaan maupun pihak luar menurut Kasmir (2019) sebagai berikut:

- 1) Digunakan untuk menghitung hasil laba perusahaan dalam satu periode tertentu.
- 2) Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- 3) Untuk meninjau dari perkembangan laba waktu ke waktu.
- 4) Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
- 5) Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

Manfaat penggunaan rasio profitabilitas menurut Kasmir (2019) yaitu:

- 1) Mengetahui besarnya tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
- 2) Mengetahui posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- 3) Mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- 4) Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
- 5) Mengetahui produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

b Indikator Untuk Mengukur Rasio Profitabilitas

Return On Asset merupakan salah satu rasio profitabilitas. Rasio ini mencerminkan performa keuangan perusahaan melalui perbandingan antar laba setelah pajak dengan total aset yang dimiliki perusahaan. Rasio ini mampu mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan keuntungan pada masa lampau untuk kemudian diproyeksikan dimasa mendatang. Semakin besar nilai *return on asset* maka menunjukkan semakin baik kinerja perusahaan, karena semakin besar tingkat pengembalian investasi. Rasio ini dapat dikatakan baik apabila hasil lebih dari 2% dan dikatakan tidak sehat apabila hasil kurang dari 2%. Rasio ini dapat dihitung dengan menggunakan rumus berikut:

$$ROA = \frac{\text{Laba Setelah Pajak}}{\text{Total Aset}} \times 100\%$$

Keterangan

Laba Setelah Pajak = EBIT

Total Aset = Total Aktiva

Berdasarkan uraian tersebut, *return on assets* digunakan sebagai alat ukur *financial distress* dalam penelitian ini untuk menganalisis seberapa besar pengaruh tingkat pengembalian atas aset perusahaan sebagai penentu risiko terjadinya *financial distress*.

c Pengaruh Profitabilitas

Hasil penelitian sebelumnya yaitu mengenai profitabilitas menurut Irfani (2020) mengatakan bahwa profitabilitas ini rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Perusahaan mampu menghasilkan laba yang tinggi menunjukkan tingginya profitabilitas. Semakin baik profitabilitas maka semakin baik pula tingkat kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan, sehingga kenaikan aset akan terjadi dan menjauhkan perusahaan dari *financial distress*, Pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress* dengan menggunakan return on Asset sebagai indikatornya dan juga sebaliknya. Pernyataan ini sesuai dengan penelitian Suryani (2020), Khatimah dan Yuliana (2020), bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Dan tidak sejalan dengan penelitian Saputra dan Salim (2019) yang menyatakan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Selain pada kondisi profitabilitas rendah pandangan dan pertimbangan para investor untuk berinvestasi dipengaruhi suatu perusahaan menunjukkan likuiditasnya.

3. Likuiditas

Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan yang ditunjukkan oleh besar kecilnya aset lancar yang mudah dijadikan uang tunai untuk mendanai kewajiban-kewajiban perusahaan saat jatuh tempo. Menurut Asmarani (2019) likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya dengan menggunakan aset yang tersedia untuk membayar kewajiban keuangannya yang jatuh tempo. Menurut Kasmir (2019) saat jatuh tempo perusahaan mampu untuk memenuhi utang tersebut apabila ditagih, artinya kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek kemudian diukur menggunakan rasio likuiditas. Menurut Ayuningtyas (2019) rasio likuiditas merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya saat jatuh tempo. Menurut Hasan et al (2022) likuiditas mempresentasikan saat jatuh tempo perusahaan akan membayar utangnya kepada pihak eksternal maupun pihak internal lebih lambat. Perusahaan mengalami *financial distress* jika kewajiban lancar meningkat lebih cepat daripada aset lancar. Aset lancar yang berupa kas, persediaan, piutang dan sebagainya dapat digunakan dalam bentuk tunai untuk melunasi jangka pendeknya. Apabila jangka pendek Perusahaan didanai dengan baik dalam melunasi kewajibannya, maka potensi perusahaan mengalami *financial distress* semakin kecil. Secara umum rasio ini digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka

pendeknya dengan menggunakan aset lancar digambarkan besar kecilnya likuid perusahaan.

Likuiditas diukur melalui dua pendekatan. Pendekatan pertama yaitu dengan cara mengamati seberapa likuid aset lancar dan membandingkannya pada saat kewajiban jatuh tempo. Pendekatan kedua yaitu dengan cara mengamati apakah aset lancar dapat diubah menjadi kas seperti persediaan dan piutang. Pendekatan pertama menyatakan bahwa likuiditas dapat diukur menggunakan *current ratio*. Sedangkan pada pendekatan kedua menyatakan bahwa seberapa cepat perusahaan menagih kredit yang telah diukur dengan lamanya waktu perputaran piutang usaha dalam tahun tersebut artinya pengubahan utang menjadi kas dapat diukur dengan rasio perputaran piutang.

a. Manfaat

Menurut Kasmir (2019) manfaat likuiditas bagi perusahaan dan bagi pihak luar sebagai berikut:

- 1) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih, yang artinya kemampuan untuk membayar kewajiban yang sudah waktunya dibayar sesuai jadwal batas waktu yang telah ditetapkan.
- 2) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aset lancar secara keseluruhan, yang artinya jumlah

kewajiban yang berumur dibawah satu tahun atau sama dengan satu tahun, dibandingkan dengan total aset lancar.

- 3) Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aset lancar tanpa memperhitungkan persediaan atau piutang. Dalam hal ini likuiditas lebih rendah karena aset lancar dikurangi persediaan dan utang.
- 4) Untuk mengukur atau membandingkan antara jumlah persediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan.
- 5) Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
- 6) Sebagai alat perencanaan ke depan terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang.
- 7) Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.
- 8) Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan dari masing-masing komponen yang ada pada aset lancar dan utang lancar.
- 9) Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerjanya dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

b. Indikator Pengukur Rasio Likuiditas

Current ratio merupakan salah satu indikator likuiditas. Ratio ini dipakai secara luas dengan alasan jaminan terhadap kemungkinan rugi yang timbul dari usaha dengan merealisasikan aset lancar non kas dalam selisih

lebih aset lancar diatas utang lancar. Apabila hasil lebih dari 100% maka berada dalam kondisi sehat, namun jika hasil kurang dari 100% maka berada dalam kondisi tidak sehat. Rumus untuk mencari current ratio adalah sebagai berikut.

$$Current Ratio = \frac{Aset Lancar}{Utang Lancar} \times 100 \%$$

c. Pengaruh Likuiditas

Hasil penelitian terdahulu mengenai likuiditas bahwa semakin besar aset lancar yang tersedia, maka semakin tinggi perusahaan menutupi kewajiban-kewajiban jangka pendek yang hampir jatuh tempo. Menurut Ayuningtyas (2019) *current ratio* merupakan rasio untuk mengukur jangka pendek yang segera jatuh tempo. Apabila current ratio rendah perusahaan tidak mempunyai aset yang cukup untuk membayar utang jangka pendek. Pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* dengan current ratio sebagai indikator sejalan dengan penelitian Zhafirah dan Madijah (2019). Dan tidak sejalan dengan penelitian Fatmawati dan Riharjo (2019) yang memperoleh hasil bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Apabila perusahaan mengalami kesulitan keuangan jangka pendek dan tidak segera ditangani maka akan menjadi permasalahan tidak solvable.

4. Solvabilitas

Solvabilitas merupakan gambaran mengenai kemampuan dalam perusahaan pada saat membayar utang jangka pendek dan jangka panjang. Menurut Arsita (2021) solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menghitung kemampuan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang perusahaan. Menurut Harmono (2022) solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mempresentasikan kecakapan perusahaan dalam mengukur kemampuan membayar kewajiban jangka pendek dengan jangka panjang ketika terjadi likuidasi perusahaan. Menurut Sudana (2019) solvabilitas merupakan rasio yang digunakan perusahaan dalam mengukur aktiva yang dibiayai dengan utang. Semakin tinggi rasio solvabilitas maka semakin tinggi utang yang dimiliki perusahaan. Terlalu tingginya penggunaan utang dapat mengakibatkan perusahaan dalam kondisi kesulitan saat akan melunasi utang yang dimiliki perusahaan pada jatuh tempo. Jika kondisi tersebut berlangsung dalam waktu yang lama maka perusahaan diprediksi akan mengalami *financial distress*. *Financial distress* kemungkinan kecil terjadi jika dalam menjalankan operasionalnya, perusahaan tidak banyak menggunakan dana dari utang, sehingga dengan utang yang rendah kemungkinan gagal bayar pada perusahaan juga rendah. Kemampuan dalam memenuhi biaya baik dana jangka pendek maupun jangka panjang perusahaan dengan menggunakan aset yang tersedia agar kesulitan keuangan segera bisa ditangani dan tidak berkembang menjadi kesulitan tidak solvable.

Menurut Kasmir (2013) dalam Faldiansyah et al (2020) solvable atau tidaknya suatu perusahaan dapat dihitung dengan menggunakan *debt to asset ratio* dan *debt to equity ratio*. *Debt to asset ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. *Debt to equity ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menunjukkan hubungan antara jumlah modal utang jangka panjang dengan modal sendiri yang diberikan oleh pemilik perusahaan.

a. Tujuan dan Manfaat

Tujuan dan manfaat rasio solvabilitas menurut Kasmir (2019) sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui posisi total kewajiban yang dimiliki oleh perusahaan kepada kreditor.
- 2) Untuk mengetahui posisi kewajiban jangka panjang perusahaan terhadap jumlah modal yang dimiliki perusahaan.
- 3) Untuk mengukur dari kemampuan aset perusahaan dalam memenuhi seluruh biaya operasional, termasuk kewajiban yang bersifat tetap, seperti pembayaran angsuran pokok pinjaman beserta bunganya yang secara berkala.
- 4) Untuk menilai seberapa besar seluruh aset yang dimiliki perusahaan yang dibiayai oleh utang.
- 5) Untuk menilai seberapa besar aset perusahaan yang dibiayai oleh modal.

b. Indikator Untuk Mengukur Rasio Solvabilitas

Indikator yang digunakan dalam rasio solvabilitas ini yaitu *debt to asset ratio*. Menurut Walah (2004) dalam Haikal (2020) rasio ini mencerminkan adanya hubungan antara laba dengan beban bunga. Jika bunga merupakan bagian besar dari laba sebelum bunga maka akan sangat mempengaruhi perubahan laba operasi pada pengembalian kepada pemegang saham. Menurut Sudana (2019) rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. Rasio ini memiliki standar hasil yaitu 35%. Rasio ini dapat dihitung dengan rumus berikut:

$$\text{Dept to asset ratio} = \frac{\text{Total Dept}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Keterangan

Total Dept = Total utang

Total Assets = Total aktiva

c. Pengaruh Solvabilitas

Hasil penelitian sebelumnya mengenai solvabilitas menurut Sudana (2019) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan akan biaya aktiva oleh utang. Semakin tinggi solvabilitas perusahaan maka dapat mengakibatkan meningkatkan risiko kebangkrutan perusahaan. Pengaruh Solvabilitas terhadap *financial distress* dengan indikator *dept to asset ratio* tidak sejalan dengan penelitian Restianti dan Agustina (2018) bahwa rasio

solvabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* dan sejalan dengan Dwi Novita (2023) solvabilitas berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Selain itu *financial distress* terjadi karena ketidak optimal dalam pendanaan pada stuktur modal perusahaan.

5. Struktur Modal

Struktur modal merupakan keuangan perusahaan yang dipengaruhi langsung oleh faktor internal perusahaan. Menurut Bella (2021) struktur modal merupakan perbandingan antara utang jangka panjang dengan modal sendiri. Pada dasarnya struktur modal akan menentukan biaya modal yang akan digunakan. Biaya modal yang harus dibayarkan perusahaan oleh masing-masing pihak yang menanamkan dana ke perusahaan. Dengan kata lain biaya modal baik dari utang ataupun dari modal sendiri karena tiap jenisnya memiliki konsekuensi ada atau tidaknya kewajiban yang dibayarkan tergantung perusahaan dalam membuat keputusan. Keputusan dalam komposisi yang tepat pada struktur modal akan menjadi pondasi yang kuat pada perusahaan baik dalam melakukan kegiatan aktivitasnya ataupun dalam menghasilkan keuntungan. Menurut Akib (2022) struktur modal menunjukkan proporsi dalam menggunakan utang atas pembiayaan investasi. Sehingga investor dapat mengetahui keseimbangan antara risiko dan tingkat pengembalian pada investasinya. Investasi yang ditanamkan oleh investor merupakan saham biasa bentuk dari komponen modal jangka panjang / modal asing.

Modal jangka panjang / modal asing merupakan sumber dana yang harus dibayar perusahaan dalam waktu jangka tertentu. Besarnya penggunaan modal jangka panjang menentukan besarnya utang yang digunakan oleh perusahaan yang akan menimbulkan beban yang tetap. Semakin besar proporsi penggunaan modal jangka panjang dan bunganya pada saat jatuh tempo kemungkinan dana investor yang ditanamkan pada perusahaan untuk dipertaruhkan ke dalam kerugian juga semakin besar. Penggunaan modal jangka panjang / modal asing merupakan salah satu kesalahan dalam penerapan struktur modal. Ketidakmampuan perusahaan dalam membayar modal jangka panjang pada saat jatuh tempo akan meningkatkan risiko dalam kondisi *financial distress* pada perusahaan. Perusahaan dalam membuka usaha harus dapat mengetahui dan menghitung seberapa modal yang harus digunakan dalam menjalankan usahanya. Modal merupakan unsur penting pada sebuah perusahaan dalam membuka usaha maupun dalam pengembangan usaha. Dalam pengembangan usaha kombinasi yang seimbang dari modal yang dipilih akan menghasilkan struktur modal yang optimal dapat menjadi pondasi yang kuat bagi perusahaan untuk berkembang.

a. Komponen Struktur Modal

Struktur modal menurut Riyanto (2011) terdiri dari beberapa komponen, yaitu

- 1) Modal asing merupakan sumber dana bagi perusahaan yang harus dibayar kembali dalam waktu tertentu. Modal asing ini biasanya

digunakan dalam perluasan perusahaan. Semakin lama jangka waktu dan ringannya syarat-syarat pembayaran kembali hutang tersebut akan mempermudah dan memperluas bagi perusahaan untuk menggunakan sumber dana yang berasal dari modal asing tersebut. Komponen hutang jangka panjang ini terdiri dari:

2) Utang Hipotik (mortgage)

Utang hipotik adalah bentuk hutang jangka panjang yang dijamin dengan aktiva tidak bergerak (tanah dan bangunan) kecuali kapal dengan bunga, jangka waktu dan cara pembayaran tertentu.

3) Obligasi (bond)

Obligasi adalah surat berharga yang menunjukkan pengakuan dari perusahaan atas peminjaman uang dan menyetujui untuk membayarnya kembali dalam jangka waktu tertentu.

4) Modal sendiri

Modal sendiri merupakan dana yang bersumber dari internal yang tertanam dalam perusahaan untuk waktu yang tidak tertentu.

5) Modal Saham

Saham adalah tanda bukti pengambilan bagian atau peserta dalam suatu Perseroan Terbatas (PT), dimana modal saham terdiri dari:

a) Saham biasa (Common Stock)

Saham biasa adalah bentuk komponen modal jangka panjang yang ditanamkan oleh investor.

b) Saham Preferen (Preferred Stock)

Saham preferen dibentuk komponen modal sendiri dengan hutang jangka panjang.

6) Laba Ditahan

Laba ditahan adalah sisa laba dari keuntungan yang tidak dibayarkan sebagai deviden.

7) Cadangan

Cadangan disini dimaksud sebagai cadangan yang dibentuk dari keuntungan yang diperoleh oleh perusahaan selama beberapa waktu yang lampau atau dari tahun yang berjalan. Tidak semua cadangan termasuk dalam pengertian modal sendiri.

b. Arti Penting Struktur Modal

Arti penting struktur modal terutama disebabkan oleh perbedaan karakteristik diantara jenis/sumber modal itu tersebut. Arti penting struktur modal pada perusahaan yaitu sebagai berikut:

- 1) Pada waktu mengorganisir atau mendirikan perusahaan baru
- 2) Pada waktu membutuhkan tambahan modal baru untuk perluasan atau ekspansi.
- 3) Pada waktu diadakan “consolidation” baik dalam bentuk “merger” dengan perusahaan-perusahaan lain yang sudah ada.
- 4) Pada waktu dijalankan penyusunan kembali struktur modal.

Faktor yang mempengaruhi struktur modal menurut Riyanto (2011) sebagai berikut:

1. Tingkat Bunga

Tingkat bunga yang berlaku saat perencanaan pemenuhan kebutuhan modal akan mempengaruhi pemilihan jenis modal yang akan ditarik

2. Stabilitas Earning

Stabilitas dan earning yang diperoleh suatu perusahaan akan menentukan perusahaan yang dibenarkan untuk menarik modal dengan beban tetap atau tidak.

3. Susunan dari aktiva

Susunan bahwa besarnya modal sendiri hendaknya dapat menutupi jumlah aktiva tetap ditambah aktiva lain yang sifatnya permanen.

4. Kadar risiko dari aktiva

Tingkat atau kadar risiko dari aktiva didalam perusahaan adalah tidak sama. Makin panjang jangka waktu penggunaan suatu aktiva didalam perusahaan, maka semakin besar derajat risikonya.

5. Besarnya jumlah modal yang dibutuhkan

Apabila jumlah modal yang dibutuhkan sekiranya dapat dipenuhi hanya dari satu sumber saja, maka tidaklah perlu mencari sumber lain. Sebaliknya apabila jumlah modal yang dibutuhkan adalah sangat besar, sehingga tidak dapat dipenuhi dari satu sumber saja maka perlu dicari sumber lain

6. Keadaan pasar modal

Keadaan pasar sering mengalami perubahan yang disebabkan karena adanya gelombang naik turun. Pada umumnya, apabila gelombang meninggi (up-swing) para investor lebih tertarik untuk menanamkan modalnya dalam bentuk saham.

7. Sifat manajemen

Seorang manajer harus mempunyai sifat yang optimis, memandang masa depannya dengan cerah, mempunyai keberanian untuk menanggung risiko yang besar akan lebih berani membiayai penjualannya dengan dana yang berasal dari utang meskipun pembelanjaan dengan uang memberikan beban finansial yang tetap.

8. Besarnya suatu perusahaan

Suatu perusahaan besar yang sahamnya tersebar luas, setiap terjadi perluasan modal saham hanya berpengaruh kecil terhadap kemungkinan hilangnya pengawasan dari pihak dominan terhadap perusahaan.

c. Indikator Untuk Mengukur Rasio Struktur Modal

Jenis indikator yang digunakan pada struktur modal yaitu *debt to equity ratio*. Menurut Nur 'aini et al (2020) *debt to equity ratio* merupakan rasio yang digunakan dalam menilai perbandingan antara ekuitas dengan utang. *Debt to equity ratio* rasio utang dan modal untuk mengukur tingkat struktur modal perusahaan. Rasio ini menunjukkan persentase penyediaan

dana oleh pemegang saham terhadap pemberi pinjaman. Menurut Kasmir (2017) dalam Nur aini et al (2020) standar rasio untuk *debt to equity ratio* adalah 66% apabila hasil kurang dari 66% maka perusahaan berada dalam kondisi tidak sehat. Rasio ini dihitung dengan rumus berikut:

$$Debt\ To\ Equity\ Ratio = \frac{Total\ Debt}{Total\ Equity} \times 100\%$$

Keterangan:

Total *debt* t = Total Utang

Total Equity = Ekuitas

d. Pengaruh Struktur Modal

Hasil penelitian sebelumnya mengenai struktur modal menurut Bella (2021) struktur modal merupakan alat pembanding keseimbangan antara modal dengan hutang jangka panjang. Semakin tinggi struktur modal maka perusahaan memiliki risiko yang semakin tinggi pada profitabilitas dan likuiditasnya. Apabila struktur modal tidak digunakan secara optimal maka kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*. Pengaruh struktur modal terhadap *financial distress* dengan indikator *debt to equity ratio* tidak sejalan dengan penelitian Kusufiyah dan Dina (2019) dan sejalan dengan penelitian Muslih (2020), Arita (2021) yang menyatakan bahwa struktur modal berpengaruh positif terhadap *financial distress*.

2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Judul Author	Metode	Hasil
1	Pengaruh Likuiditas, Leverage, Sales Growth dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress (Yola Amanda, 2021)	Metode yang digunakan adalah purposive sampling dengan software SPSS	Hasil menunjukkan bahwa variabel likuiditas dan ukuran berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap <i>financial distress</i> , leverage memiliki pengaruh positif signifikan sedangkan <i>sales growth</i> berpengaruh negative signifikan terhadap <i>financial distress</i>
2	Pengaruh Likuiditas, Aktivitas, Profitabilitas, dan <i>Leverage</i> Terhadap <i>Financial distress</i> (Amelia Fitri Rahmadona (2020)	Menggunakan metode purposive sampling dengan software SPSS	Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas, aktivitas, profitabilitas, dan <i>leverage</i> berpengaruh terhadap <i>financial distress</i>
3	Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Solvabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur (Novica, 2021)	Metode yang digunakan yaitu purposive sampling dengan menggunakan software Eview 11	Hasil dari penelitian adalah bahwa profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap financial distress, likuiditas dan solvabilitas tidak berpengaruh terhadap financial distress
4	Pengaruh Solvabilitas, Pertumbuhan	Menggunakan metode purposive	Hasil menunjukkan bahwa solvabilitas dan pertumbuhan penjualan berpengaruh negative

No	Judul Author	Metode	Hasil
	Penjualan, Dan Biaya Agensi Manajerial Terhadap Financial Distress (Sonia Lifa, 2020)	sampling dengan software SPSS	terhadap financial distress, biaya agensi tiak berpengaruh terhadap financial distress
5	Pengaruh Profitabilitas, likuiditas, Leverage, Aktivis dan Pertumbuhan Pebjualan Terhadap <i>Financial Distress</i> (Imam Asfall, 2019)	Metode yang digunakan yaitu statistic deskriptif dengan software SPSS	Hasil menunjukkan bahwa secara simultan ROA, Current ratio, DAR, aktivis dan pertumbuhan penjualan berpengaruh signifikan terhadap financial distress
6	Kepemilikan Institusional, Likuiditas, Leverage Dan <i>Financial Distress</i> , Investigasi Efek Moderasi Profitabilitas (Nopianti, 2023)	Menggunakan metode purposive sampling dan software SpSS	Hasil menunjukkan bahwa kepemilikan institusional berpengaruh positif signifikan terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan likuiditas berpengaruh negative tidak signifikan dan namun leverage berpengaruh signifikan terhadap <i>financial distress</i>
7	Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi Kondisi Financial Distress (Indah Permata Sari, 2019)	Metode yang digunakan adalah purposive sampling dengan menggunakan software SPSS	Hasil menunjukkan bahwa likuiditas, leverage dan profitabilitas tidak mempengaruhi <i>financial distress</i>

No	Judul Author	Metode	Hasil
8	Prediksi <i>Financial Distress</i> Menggunakan Variabel Keuangan dan Non Keuangan (Dinda Permata, 2021)	Menggunakan metode purposive sampling dengan software SPSS	Hasil menunjukkan bahwa <i>interest coverage ratio</i> , <i>Long term dept Equity Ratio</i> memiliki pengaruh signifikan untuk memprediksi kondisi financial distress, sedangkan <i>operating Cash Flow Per Shares</i> tidak berpengaruh signifikan terhadap financial distress dan <i>age of company</i> , <i>Promotors</i>
9	Pengaruh Profitabilitas Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Financial distress dengan Struktur Modal Sebagai Variabel Moderasi (Siti Agustina, 2020)	Menggunakan metode purposive sampling dengan software SPSS	Hasil menunjukkan bahwa profitabilitas berpengaruh negative terhadap financial distress, sedangkan pertumbuhan penjualan tidak berpengaruh terhadap financial distress
10	Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, Dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress (Yogi Ginanjar, 2021)	Menggunakan metode purposive sampling dengan software SPSS	Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas, solvabilitas tidak berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> , dan profitabilitas berpengaruh terhadap financial distress

2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran menggambarkan pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen yaitu pengaruh profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal terhadap *financial distress*.

Penelitian mengenai pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress* dengan menggunakan return on asset sebagai indikatornya dan juga sebaliknya. Pernyataan ini sesuai dengan penelitian Suryani (2020), Khatimah dan Yuliana (2020), Fatmawati dan Riharjo (2017), Nurcahyono dan Sudharna (2014) yang menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Dan tidak sejalan dengan penelitian Saputra dan Salim (2020) bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress* menyatakan menyatakan bahwa suatu perusahaan yang memiliki profitabilitas tinggi belum tentu akan terhindar dari *financial distress*. Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh (Christine et al., 2019) menyatakan bahwa adanya pengaruh positif dan signifikan antara profitabilitas terhadap *financial distress*. Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Sutra & Mais, 2019) dimana terdapat pengaruh negatif antara profitabilitas dengan *financial distress*. Hasil penelitian ini didukung oleh (Indrayani & Herawaty, 2019), (Bakhri et al., 2018), dan (Fatmawati et al., 2017) yaitu profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Hal ini berarti

bahwa semakin tinggi profitabilitas maka kinerja perusahaan akan semakin baik sehingga terhindar dari *financial distress*.

Pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* dengan current ratio sebagai indikator sejalan dengan penelitian Zhafirah dan Madijah (2019), Azki, Suryani (2021) bahwa semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek maka semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*. Dan tidak sejalan dengan penelitian Fatmawati dan Riharjo (2019) yang memperoleh hasil bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Pengaruh Solvabilitas terhadap *financial distress* dengan indikator *debt to asset ratio* tidak sejalan dengan penelitian Fitra Maharani Mukti (2017) bahwa rasio solvabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* dan sejalan dengan Maulida dkk (2018) solvabilitas berpengaruh positif terhadap *financial distress* bahwa semakin tinggi rasio solvabilitas maka semakin tinggi risiko perusahaan mengalami *financial distress*.

Pengaruh struktur modal terhadap *financial distress* dengan indikator *debt to equity ratio* tidak sejalan dengan penelitian Kusufiyah dan Dina (2019) bahwa struktur modal tidak berpengaruh terhadap *financial distress* dan sejalan dengan penelitian Muslih (2020), Arita (2021) yang menyatakan bahwa struktur modal berpengaruh positif terhadap *financial distress* bahwa

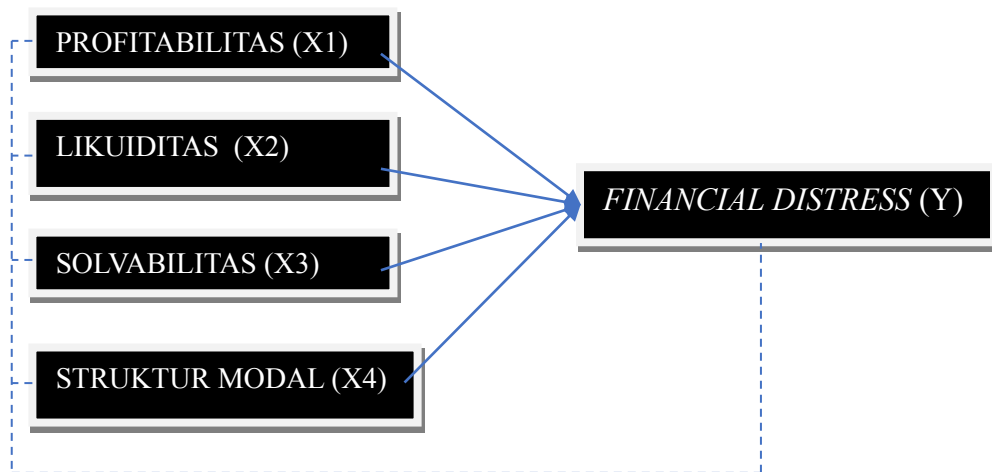
apabila perusahaan tidak dapat mengelola struktur modal secara tepat, maka perusahaan kemungkinan akan mengalami *financial distress*

Kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat dilihat gambar sebagai berikut ini.

Garis lurus : Hubungan secara parsial

Garis putus : Hubungan secara simultan

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir



2.4 Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu dugaan atau pernyataan sementara paling memungkinkan harus dicari kebenarannya. Dalam penelitian ini hipotesis yang digunakan adalah sebagai berikut:

Pengaruh Profitabilitas terhadap *Financial Distress*

Dalam penelitian ini profitabilitas diukur dengan menggunakan *return on asset*. *Return on asset* mampu melihat sejauh mana dalam memberikan

pengembalian keuntungan dari investasi yang telah ditanamkan sesuai dengan yang diharapkan. Rasio ini digunakan oleh para investor untuk menilai suatu perusahaan dalam mengelola asetnya untuk memperoleh laba. Apabila rasio ini semakin tinggi, maka produktivitas aset dalam memperoleh laba bersih semakin baik dan akan meningkatkan daya tarik perusahaan kepada investor. Nilai *return on assets* yang semakin tinggi memiliki kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress* semakin rendah.

Hasil penelitian ini didukung oleh (Indrayani & Herawaty, 2019), (Bakhri et al., 2018), yaitu profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi profitabilitas maka kinerja perusahaan akan semakin baik sehingga terhindar dari *financial distress*. Berbeda dengan penelitian Saputra dan Salim (2020) bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress* menyatakan bahwa suatu perusahaan yang memiliki profitabilitas tinggi belum tentu akan terhindar dari *financial distress*. Dengan demikian dapat dirumuskan hipotesis mengenai pengaruh *return on assets* terhadap *financial distress* sebagai berikut:

H1: Profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*.

Pengaruh Likuiditas terhadap *Financial Distress*

Menurut Asmarani (2019) likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya dengan menggunakan aset yang tersedia untuk membayar kewajiban keuangannya yang jatuh tempo,

maka perusahaan dapat terhindar dari *financial distress*. Kemampuan likuiditas jangka pendek perusahaan dengan melihat aktiva lancar perusahaan relatif terhadap hutang lancar dalam hal ini dengan menggunakan rasio likuiditas yaitu current ratio. *Current ratio* digunakan untuk mengukur jangka pendek pada saat jatuh tempo.

Pengaruh likuiditas terhadap *financial distress* dengan *current ratio* sebagai indikator sejalan dengan penelitian Zhafirah dan Madijah (2019), Azki, Suryani (2021) yang memperoleh hasil negatif bahwa semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek maka semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*, namun hasil tersebut berbeda dengan penelitian Fatmawati dan Riharjo (2019), Fitri dan Syamwil (2020) yang memperoleh hasil bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Dengan demikian dapat dirumuskan hipotesis mengenai pengaruh current ratio terhadap *financial distress* sebagai berikut:

H2: Likuiditas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*.

Pengaruh Solvabilitas terhadap *Financial Distress*

Solvabilitas menggunakan *debt to asset ratio* sebagai indikator dalam penelitian ini. *Debt to assets ratio* dipakai untuk mengukur kemampuan perusahaan guna memenuhi kewajiban jangka panjangnya dengan aset yang dimiliki. Solvabilitas menggambarkan kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban baik untuk jangka pendek maupun jangka panjang.

Semakin tinggi solvabilitas maka semakin tinggi risiko perusahaan mengalami *financial distress*. Dengan tingginya rasio solvabilitas dapat mencerminkan jumlah ekuitas yang dimiliki pada suatu perusahaan sebab tidak mampu dalam menjamin utang yang dimiliki.

Pengaruh Solvabilitas terhadap *financial distress* dengan indikator *debt to asset ratio* tidak sejalan dengan penelitian Restianti dan Agustina (2018) bahwa rasio solvabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* dan sejalan dengan Dwi Novita (2023) solvabilitas berpengaruh positif terhadap *financial distress* bahwa semakin tinggi rasio solvabilitas maka semakin tinggi risiko perusahaan mengalami *financial distress*. Dengan demikian dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H3: Solvabilitas berpengaruh positif terhadap *financial distress*

Pengaruh Struktur Modal terhadap *Financial Distress*

Struktur Modal merupakan alat pembanding keseimbangan antara modal dengan hutang jangka panjang. Apabila struktur modal tidak digunakan secara optimal maka kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*. Dalam penelitian ini struktur modal diukur menggunakan rasio *debt to equity ratio*.

Pengaruh struktur modal terhadap *financial distress* dengan indikator *debt to equity ratio* yang dilakukan oleh penelitian Kusufiyah dan Dina (2019) bahwa struktur modal tidak berpengaruh terhadap *financial distress* dan berbeda dengan penelitian Muslih (2020), Arita (2021) yang menyatakan

bahwa struktur modal berpengaruh positif terhadap *financial distress* bahwa apabila perusahaan tidak dapat mengelola struktur modal secara tepat, maka perusahaan kemungkinan akan mengalami *financial distress*. Dengan demikian dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H4: Struktur Modal berpengaruh positif terhadap *financial distress*.

Pengaruh profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal secara bersama-sama memiliki pengaruh terhadap *financial distress*

H5: Profitabilitas, Likuiditas, Solvabilitas dan Struktur modal berpengaruh terhadap *Financial Distress*

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan yaitu penelitian kausal. Menurut Sugiyono (2016) Penelitian kausal merupakan penelitian untuk meneliti hubungan antara variabel independen terhadap variabel dependen dengan adanya sebab dan akibat. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh variabel independen yaitu profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal terhadap variabel dependen yaitu *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2019-2022. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data sekunder. Menurut Sugiyono (2016) data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh secara tidak langsung atau dicatat dengan pihak lain. Data sekunder pada penelitian ini diperoleh dari laporan keuangan tahunan perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022. Dan diolah menggunakan software SPSS 25. Berikut adalah jenis dan sumber data serta variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Jenis Data

Jenis data terdiri dari dua yaitu jenis data kualitatif dan kuantitatif. Jenis data kualitatif merupakan data berupa deskripsi atau keterangan yang diukur dengan angka dan dapat diukur dengan ukuran skala tertentu. Contohnya adalah jumlah penjualan produk dalam satuan uang atau Tingkat kepuasan pelanggan dalam skala 1-5. Sedangkan kuantitatif merupakan data berupa angka dan dapat diukur dengan ukuran atau skala tertentu. Dalam penelitian ini menggunakan jenis data kuantitatif. Menurut Wiratna (2015) data kuantitatif mengacu pada informasi yang dikumpulkan oleh seseorang dalam bentuk angka seperti harga saham, profitabilitas dan lain sebagainya. Data tersebut bisa merupakan internal atau eksternal organisasi dan diakses melalui internet, penelusuran dokumen, atau publikasi informasi. Data dalam penelitian ini adalah laporan keuangan perusahaan yang telah go public yang diambil dari database Bursa Efek Indonesia, serta dari yahoo finance mulai tahun 2019-2022 meliputi laporan auditor independen dan laporan keuangan perusahaan.

2. Sumber data

Sumber data merupakan informasi yang diperoleh oleh peneliti untuk menjawab pertanyaan dalam penelitian. Menurut Arikunto (2010;172) sumber data adalah subjek darimana data dapat diperoleh. Sumber data dalam penelitian terdiri dari dua jenis, yaitu sebagai berikut:

- a) Sumber data primer, yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti dari sumber datanya.
- b) Sumber data sekunder, yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti sebagai penunjang dari sumber pertama.

Dalam penelitian ini menggunakan sumber data sekunder. Menurut Sekaran (2011) data sekunder mengacu pada informasi yang dikumpulkan oleh seseorang dan bukan peneliti yang melakukan studi akhir. Data tersebut bisa merupakan internal atau eksternal organisasi dan diakses melalui internet, penelusuran dokumen, atau publikasi informasi. Data dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diambil dari laporan keuangan perusahaan yang telah go public yang diambil dari database Bursa Efek Indonesia, serta dari yahoo finance mulai tahun 2019 hingga tahun 2022 meliputi laporan auditor independen dan laporan keuangan perusahaan yang telah diaudit. Adapun kriteria yang dipakai adalah sebagai berikut:

- 1) Profitabilitas pada periode 2019-2022
- 2) Likuiditas pada periode 2019-2022
- 3) Solvabilitas pada periode 2019-2022
- 4) Struktur Modal pada periode 2019-2022

Selain itu dalam penelitian ini variabel yang digunakan yaitu:

3. Variabel Penelitian

Berdasarkan pada masalah dan hipotesis yang akan diuji, maka variabel yang digunakan untuk dianalisis dalam penelitian ini adalah

Variabel Dependen

a) Variabel dependen merupakan variabel terikat yang diduga dipengaruhi oleh variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah *financial distress*.

b) Variabel Independen

Menurut Sekaran (2011) Variabel independen merupakan variabel bebas yang diduga memiliki pengaruh dan membantu menjelaskan varian dalam variabel dependen. Variabel independen dalam penelitian ini adalah profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan struktur modal

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Pada penelitian ini salah satu proses sebelum melakukan analisis yaitu menentukan tempat dan waktu. Penelitian ini dilakukan pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama empat tahun dari periode 2019 sampai dengan 2022. Dalam penelitian ini menggunakan jenis data sekunder. Menurut Sekaran (2011) data sekunder mengacu pada informasi yang dikumpulkan oleh seseorang dan bukan peneliti yang melakukan studi akhir. Selain itu dimensi waktu data penelitian ini menggunakan data time series. Menurut Junaidi (2013) time series merupakan

data yang dicatat dan dikumpulkan berdasarkan periode waktu tertentu dari waktu ke waktu. Data tersebut bisa merupakan internal atau eksternal organisasi dan diakses melalui internet, penelusuran dokumen, atau publikasi informasi. Data dalam penelitian ini adalah laporan keuangan perusahaan yang telah go public yang diambil dari database Bursa Efek Indonesia, serta dari yahoo finance mulai tahun 2019 hingga tahun 2022 meliputi laporan auditor independen dan laporan keuangan perusahaan yang telah diaudit.

3.3 Teknik Pengambilan Sampel

Proses selanjutnya dalam melakukan penelitian ini adalah menentukan teknik pengambilan populasi dan sampel sesuai dengan perusahaan yang akan diteliti. Berikut adalah populasi dan sampel dalam penelitian ini, yaitu:

Populasi

Populasi adalah keseluruhan kelompok orang, kejadian, atau hal minat yang ingin peneliti investigasi. Menurut Sugiyono (2016) populasi merupakan wilayah generalisasi terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut Sugiyono (2016) populasi merupakan wilayah generalisasi dari objek atau subjek yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari serta mendapatkan kesimpulan yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di

Bursa Efek Indonesia dengan 50 perusahaan selama empat tahun dari periode 2019-2022, sehingga populasi dalam penelitian ini sebanyak 200.

Pada tabel 3.2 dapat dilihat populasi pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.

Tabel 3. 1 Populasi 50 perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

No	KODE	NAMA EMITEN	KETERANGAN
1	TCPI	PT. Transcoal Pasific Tbk	Listed
2	TMAS	PT. Temas Tbk	Listed
3	SMDR	PT. Samudera Indonesia Tbk	Listed
4	BIRD	PT. Blue Bird Tbk	Listed
5	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk	Listed
6	ELPI	PT. Pelayaran Nasional Ekalya Purnamasari Tbk	Listed
7	HATM	PT. Habco Trans Maritima Tbk	Listed
8	PSSI	PT. Imc Pelita Logistik Tbk	Listed
9	HITS	PT. Humpus Intermoda Transportasi Tbk	Listed
10	GTSI	PT. GTS Internasional Tbk	Listed
11	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	Listed
12	MBSS	PT. Mitrahaftera Segar Sejati Tbk	Listed
13	MIRA	PT. Mitra International Resources Tbk	Listed
14	GIAA	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Listed
15	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	Listed
16	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	Listed
17	TAMU	PT. Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	Listed
18	WINS	PT. Wintermar Offshore Marine Tbk	Listed

19	BLTA	PT. Berlian Laju Tanker Tbk	Listed
20	TPMA	PT. Trans Power Marine Tbk	Listed
21	CMPP	PT. Airasia Indonesia Tbk	Listed
22	HAIS	PT Hais International Shipping Tbk	Listed
23	SAPX	PT. Satria Antaran Prima Tbk	Listed
24	SHIP	PT. Sillo Maritime Perdana Tbk	Listed
25	LAJU	PT. Jasa Berdiri Logistics Tbk	Listed
26	RCCC	PT. Utama Radar Cahaya Tbk	Listed
27	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk	Listed
28	AKSI	PT. Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	Listed
29	JAYA	PT. Armada Berjaya Trans Tbk	Listed
30	TNCA	PT. Trimuda Nuansa Citra Tbk	Listed
31	PURA	PT. Putra Rajawali Kencana	Listed
32	PPGL	PT. Prima Globalindo Logistik Tbk	Listed
33	LRNA	PT. Eka Sari Lorena Tbk	Listed
34	LOPI	PT. Logisticsplus International Tbk	Listed
35	TRUK	PT. Guna Timur Raya Tbk	Listed
36	KJEN	PT. Krida Jaringan Nusantara Tbk	Listed
37	BBRM	PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk	Listed
38	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	Listed
39	HELI	PT. Jaya Trishindo Tbk	Listed
40	MPXL	PT. MPX Logistic International Tbk	Listed
41	TRJA	PT. Trasnkon Jaya Tbk	Listed
42	BPTR	PT. Batavia Prosperindo Trans Tbk	Listed
43	GTRA	PT. Grahaprima Suksesmandiri Tbk	Listed
44	KLAS	PT. Pelayaran Kurnia Lautan Semesta Tbk	Listed
45	PTIS	PT. Indo Straits Tbk	Listed

46	DEAL	PT. Dewata Freightinternational Tbk	Listed
47	SOCI	PT. Soechi Line Tbk	Listed
48	BULL	PT. Buana Lintas Lautan Tbk	Listed
49	SAFE	PT. Steady Safe Tbk	Listed
50	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	Listed

Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang terdiri dari sejumlah anggota populasi. Menurut Sugiyono (2016) sampel merupakan bagian dari jumlah karakteristik populasi tersebut. Penentuan subjek untuk dijadikan sampel atau responden dilakukan secara purposive sampling. Menurut Sugiyono (2016) purposive sampling merupakan teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan pada kriteria tertentu. Adapun kriteria sampel sebagai berikut:

- a) Perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.
- b) Perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang memiliki nilai ROA, CR, DAR, DER, dan ICR tidak sesuai nilai batas standar rasio yang sudah ditentukan seperti:
Nilai ROA < 2 %. Nilai CR < 100%, Nilai DAR > 35%, Nilai DER < 66% dan Nilai ICR < 1,5.

Berdasarkan pada data perusahaan manufaktur sektor transportasi yang telah diuraikan pada bab 1, maka dapat diketahui bahwa jumlah sampel sebanyak 29 perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek

Indonesia selama empat tahun dari periode 2019-2022, sehingga jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian adalah sebanyak 116. Berikut sampel disajikan dalam bentuk tabel yang terdapat pada tabel 3.3.

Tabel 3. 2 Sampel perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

No	KODE	NAMA EMITEN	KETERANGAN
1	TCPI	PT. Transcoal Pasific Tbk	Listed
2	TMAS	PT. Temas Tbk	Listed
3	SMDR	PT. Samudera Indonesia Tbk	Listed
4	BIRD	PT. Blue Bird Tbk	Listed
5	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk	Listed
6	PSSI	PT. Imc Pelita Logistik Tbk	Listed
7	HITS	PT. Humpus Intermoda Transportasi Tbk	Listed
8	GTSI	PT. GTS Internasional Tbk	Listed
9	SDMU	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	Listed
10	MBSS	PT. Mitrahaftera Segar Sejati Tbk	Listed
11	MIRA	PT. Mitra International Resources Tbk	Listed
12	GIAA	PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Listed
13	IPCM	PT. Jasa Armada Indonesia Tbk	Listed
14	TAMU	PT. Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	Listed
15	WINS	PT. Wintermar Offshore Marine Tbk	Listed
16	BLTA	PT. Berlian Laju Tanker Tbk	Listed
17	TPMA	PT. Trans Power Marine Tbk	Listed
18	CMPP	PT. Airasia Indonesia Tbk	Listed
19	SHIP	PT. Sillo Maritime Perdana Tbk	Listed
20	TAXI	PT. Express Transindo Utama Tbk	Listed

21	BBRM	PT. Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk	Listed
22	PORT	PT. Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	Listed
23	HELI	PT. Jaya Trishindo Tbk	Listed
24	PTIS	PT. Indo Straits Tbk	Listed
25	DEAL	PT. Dewata Freightinternational Tbk	Listed
26	SOCI	PT. Soechi Line Tbk	Listed
27	BULL	PT. Buana Lintas Lautan Tbk	Listed
28	SAFE	PT. Steady Safe Tbk	Listed
29	WEHA	PT. Weha Transportasi Indonesia Tbk	Listed

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Salah satu proses dalam melakukan penelitian ini adalah merumuskan teknik pengumpulan data sesuai dengan masalah yang akan diteliti, supaya diperoleh data yang tepat. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode dokumenter, karena data yang dikumpulkan berupa data sekunder. Data tersebut berupa laporan keuangan tahunan (*annual report*) perusahaan selama tahun 2019-2022. Selain menggunakan metode dokumentasi, penelitian ini juga menggunakan penelusuran literature. Menurut Hasan (2008) Penelusuran literature merupakan pengumpulan data dengan menggunakan sebagian atau seluruh data yang telah ada atau laporan data dari peneliti sebelumnya. Dilakukan juga penelusuran dalam berbagai jurnal, karya ilmiah, artikel, dan berbagai buku referensi sebagai sumber data dalam penelitian ini.

3.5 Teknik Analisis Data

Langkah pertama dalam melakukan penelitian ini adalah dengan membuat kerangka pikir dan hipotesis yang akan diteliti. Langkah selanjutnya dan menjadi Langkah yang sangat menentukan dalam melakukan penelitian adalah analisis data, untuk menganalisis data diperlukan suatu cara analisis atau metode penelitian. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji instrumen melalui analisis statistik deskriptif, uji asumsi klasik, uji t, uji f, uji koefisien determinasi (R) dan analisis linier berganda.

1. Analisis Statistik

Analisis statistik deskriptif merupakan salah satu cara pengolahan data yang mempelajari cara pengumpulan dan penyajian data sehingga mudah dipahami. Menurut Ghozali (2016) analisis statistik deskriptif digunakan untuk mengetahui gambaran data yang akan dianalisis. Ukuran penyebaran data ini adalah ukuran statistik yang digunakan mengetahui luas penyebaran data atas tingkat homogenitas data yang terdiri dari rata-rata deviasi, minimum, maksimum dan standar deviasi dari sebuah data.

2. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan persyaratan yang harus dipenuhi pada analisis linear berganda. Menurut Ghozali (2016) uji asumsi klasik pada data penelitian dengan menggunakan beberapa model pengujian diantaranya sebagai berikut:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan uji untuk menguji variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi yang normal. Menurut Ghozali (2016) uji normalitas merupakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel berdistribusi normal atau tidak pada model regresi. Jika residual normal, maka hasil penelitian bisa digeneralisasikan. Menurut Ghozali (2016) pengujian normalitas dilakukan menggunakan analisis *Kolmogorov-Smirnov test*. Apabila nilai signifikan $> 0,05$ maka data tersebut terdistribusi normal, sebaliknya apabila nilai signifikan $< 0,05$ maka data tersebut tidak terdistribusi normal.

2. Uji Multikolinieritas

Menurut Ghozali (2016) merupakan uji untuk menguji ditemukan adanya korelasi antar variabel-variabel bebas dalam model regresi. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas atau variabel independen. Apabila hal ini terjadi maka variabel dan deviasi standar akan lebih besar. Akibatnya statistic *t* akan cenderung lebih kecil. *Multikolinieritas* dapat juga dilihat dari ukuran nilai tolerance dan lawannya Variance Inflation Factor (VIF). Nilai tolerance mengukur variabilitas variabel independen yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Nilai tolerance yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi (karena $VIF=1/Tolerance$). Nilai cut off yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolinieritas adalah nilai tolerance $\geq 0,1$ atau sama dengan nilai VIF ≤ 10 .

Ukuran tersebut menunjukkan setiap variabel independen manakah yang dijelaskan oleh variabel independen lainnya, yang berarti setiap variabel independen menjadi variabel dependen dan di regresi terhadap variabel independen lainnya.

3. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan korelasi kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Secara sederhana, analisis regresi digunakan untuk melihat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, maka dari itu tidak boleh terdapat korelasi antara data penelitian dengan data penelitian sebelumnya. Pengujian autokorelasi dilakukan dengan metode Durbin Watson (DW-Test). Uji autokorelasi dalam penelitian ini dideteksi dengan melihat nilai dari Durbin Watson dalam tabel pengambilan keputusan. Metode yang digunakan yaitu uji Durbin Watson dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Jika d lebih kecil dari d_L atau lebih besar dari $4-d_L$ maka hipotesis nol ditolak, yang berarti terdapat autokorelasi.
- 2) Jika d terletak antara d_U dan $4-d_U$ maka hipotesis nol diterima, yang berarti tidak ada autokorelasi.
- 3) Jika d terletak antara d_L dan d_U atau diantara $4-d_U$ dan $4-d_L$ maka tidak menghasilkan kesimpulan yang berarti.

4. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homokedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Adanya heteroskedastisitas dalam regresi dapat diketahui dengan melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat (ZPRED) dengan residualnya (SRESID). Dasar analisis heteroskedastisitas sebagai berikut:

- 1) Heteroskedastisitas tidak akan terjadi jika tidak ada pola yang jelas, titik-titik menyebar di atas, dan dibawah angka 0 pada sumbu Y.
- 2) Heteroskedastisitas teridentifikasi telah terjadi jika ada pola tertentu, seperti titik yang membentuk pola yang teratur, bergelombang, melebar kemudian menyempit.

3. Uji Korelasi

Uji korelasi adalah teknik statistik yang digunakan untuk menguji ada atau tidaknya hubungan serta arah hubungan dari dua variabel atau lebih.

a) Korelasi Sederhana

Analisis korelasi sederhana adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan antara dua variabel (variabel X dan variabel Y) dan untuk mengetahui arah hubungan yang terjadi dengan hasil yang sifatnya kuantitatif. Koefisien korelasi sederhana menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara dua variabel. Jika korelasi bernilai positif, maka hubungan

antara dua variabel bersifat searah. Jika korelasi variabel bernilai negatif, maka hubungan antara dua variabel bersifat berlawanan arah. Kekuatan hubungan antara dua variabel apakah hubungan tersebut erat (+1/1), lemah atau tidak ada korelasi (0). Rumus korelasi sederhana sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{n \sum xy - \{(\sum x)(\sum y)\}}{\sqrt{\{n \sum x^2 - (\sum x)^2\}\{n \sum y^2 - (\sum y)^2\}}}$$

keterangan:

r_{xy} = korelasi antara x dan y

x = variabel independen (profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan struktur modal)

y = variabel dependen (Financial Distress)

n = jumlah sampel.

b) Korelasi berganda

Analisis korelasi berganda adalah analisis yang digunakan untuk mencari hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen secara simultan. Korelasi berganda adalah suatu korelasi yang bermaksud untuk melihat hubungan antara 3 variabel atau lebih variabel (dua atau lebih variabel dependen dan satu variabel independen). Korelasi berganda berkaitan dengan interkorelasi variabel-variabel independen sebagaimana korelasi mereka dengan variabel dependen. Rumus korelasi berganda sebagai berikut:

$$r_{y12} = \frac{\sqrt{r^2_{yx1} + r^2_{yx2} - (r_{yx1})^2 (r_{yx2})^2}}{1 - r^2_{x1x2}}$$

r_{y12} = korelasi berganda antar X dan Y

r_{y1} = koefisien korelasi variabel X1 dan Y

r_{y2} = koefisien korelasi variabel X2 dan Y

r_{12} = koefisien korelasi variabel X1 dan X2

Dari hasil yang diperoleh dengan rumus diatas, dapat diketahui tingkat kekuatan variabel X dan Y. Pada hakikatnya nilai P-squared dapat bervariasi dari 1 hingga +1, atau secara sistematis dapat ditulis menjadi $-1 \leq r \leq +1$. Hasil dari perhitungan akan memberikan 4 alternatif, yaitu:

- a. Jika R-squared bernilai positif (artinya berkorelasi positif), semakin dekat nilai r ke +1, maka semakin kuat korelasinya.
- b. Jika R-squared bernilai negatif (artinya berkorelasi negatif), semakin dekat nilai r ke -1, maka semakin kuat korelasinya.
- c. Jika R-squared bernilai 0, maka antara variabel-variabel tidak menunjukkan korelasi.
- d. Jika R-squared bernilai +1 atau -1, maka menunjukkan korelasi positif dan negative yang kuat

Berikut adalah interpretasi koefisien korelasi dapat dilihat pada table 3.4:

Tabel 3. 3 Koefisien Korelasi

Koefisien Korelasi	Interpretasi
0,00-0,19	Korelasi sangat rendah
0,20-0,39	Korelasi rendah
0,40-0,59	Korelasi sedang
0,60-0,79	Korelasi kuat
0,80-1,00	Korelasi sangakt kuat

Sumber: Imam Ghazali, Analisis Multivariate dengan SPSS 23, 2016

4. Uji Regresi

Penggunaan teknik persamaan regresi bertujuan untuk menjelaskan pola pengaruh variabel bebas dengan variabel terikat.

Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi sederhana digunakan untuk mengukur besarnya pengaruh antara satu variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini untuk mengetahui arah pengaruh dan hubungan antara variabel independen (X) dengan variabel (Y) apakah positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen (Y) apabila nilai variabel independen (X) mengalami kenaikan atau penurunan. Data yang digunakan biasanya berskala interval atau rasio. Rumus regresi linear sederhana sebagai berikut:

$$y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + \dots b_nx_n$$

Y = variabel dependen

X = variabel independent

a = nilai konstanta

b = nilai koefisien regresi

X1 = variabel independent pertama

X2 = variabel independent kedua

X3 = variabel independent ketiga

Xn = variabel independent ke-n

5. Uji Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi merupakan koefisien nilai yang menunjukkan besarnya variasi variabel terikat yang dipengaruhi oleh variasi variabel bebas. Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen dengan nilai antara nol dan satu. Melalui nilai koefisien determinasi multiple R Square dapat dilihat pengukuran besarnya persentase kebenaran dari uji regresi tersebut dapat. Apabila nilai R Square suatu regresi mendekati satu, maka semakin baik regresi tersebut, namun apabila semakin mendekati nol, maka variabel independen secara keseluruhan tidak bisa menjelaskan variabel dependen.

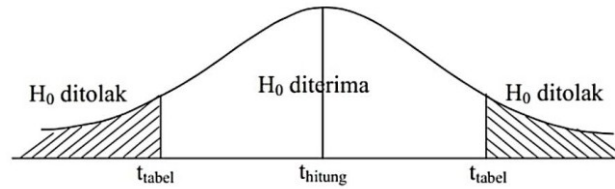
6. Uji Hipotesis

Uji hipotesis digunakan dalam menganalisis pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen yang diajukan pada hipotesis penelitian. Uji hipotesis pada penelitian ini menggunakan analisis regresi linier berganda. Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Uji Signifikansi Pengaruh Parsial

Menurut Sanusi (2016) nilai parsial (Uji-t) merupakan pengujian yang digunakan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh suatu variabel bebas (X) secara parsial terhadap variabel terikat (Y) pada tingkat keyakinan 95% atau $\alpha = 5\%$. Dalam pengujian ini dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. H_0 diterima dan H_a ditolak jika $t_{hitung} \leq t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$.
- b. H_0 ditolak dan H_a diterima jika $t_{hitung} \geq t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$.



Gambar 3. 1 Uji Statistik t

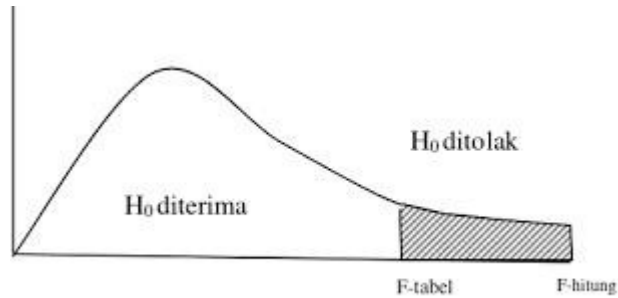
Uji Signifikansi Simultan

Menurut Sanusi (2016) Nilai simultan (Uji F) merupakan pengujian yang digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas (X) secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat (Y) pada tingkat keyakinan 95% atau $\alpha = 5\%$. Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui apakah semua variabel bebas secara simultan atau bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. Bentuk pengujiannya adalah sebagai berikut:

- a) $H_0: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 \geq 5\%$, artinya secara simultan atau bersama-sama antara return on asset, current ratio, dept to assets ratio, dan dept to equity ratio tidak berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022.
- b) $H_1: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 \leq 5\%$, artinya secara simultan atau bersama-sama antara *return on asset*, *current ratio*, *dept to assets ratio*, dan *dept to equity ratio* berpengaruh negatif terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor transportasi yang terdaftar di Bursa

Efek Indonesia periode 2019-2022. Berikut kriteria pengambilan keputusan:

- a. H_0 diterima dan H_a ditolak jika $F_{hitung} \leq F_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$.
- b. H_0 ditolak dan H_a diterima jika $F_{hitung} \geq F_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$.



Gambar 3. 2 Uji Statistik F

BAB IV

HASIL PEMBAHASAN

4.1 UJI STATISTIK DESKRIPTIF

Uji statistik deskriptif merupakan uji yang dilakukan untuk memberikan sebuah gambaran deskripsi dari sebuah data yang dapat dilihat dari nilai minimum, maksimum, nilai rata-rata dan standar deviasi dari masing-masing variabel yaitu profitabilitas (X1), likuiditas (X2), solvabilitas (X3), struktur modal (X4) dan *financial distress* (Y). Hasil penelitian uji statistik deskriptif dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 4. 1 Hasil Uji Statistkik Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA	72	-1572	35506	1468.97	4712.398
CR	72	12	28772	11073.58	6881.851
DAR	72	2	9904	4027.99	2367.161
DER	72	-6800	48696	11300.79	11315.407
ICR	72	-5517	13763	1522.46	3439.654
Valid N (listwise)	72				

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Adapun tabel menunjukkan mengenai statistik deskriptif yang berfungsi untuk menggambarkan data yang telah dikumpulkan sebagai berikut:

- 1) Variabel Profitabilitas (X1) dari data tersebut bisa dideskripsikan bahwa return on asset memiliki nilai minimum -1572 sedangkan nilai

maksimum sebesar 35506 dan nilai rata-rata sebesar 1468,97 serta nilai standar deviasi variabel profitabilitas sebesar 4712,39.

- 2) Variabel Likuiditas (X2) dari data tersebut bisa dideskripsikan bahwa current ratio memiliki nilai minimum sebesar 12 sedangkan nilai maksimum yaitu 28772, kemudian nilai rata-rata sebesar 11073,58 dan standar deviasi sebesar 6881,85.
- 3) Variabel Solvabilitas (X3) dari data tersebut bisa dideskripsikan bahwa dept to asset ratio memiliki nilai minimum 2 sedangkan nilai maksimum sebesar 9904 dan nilai rata-rata sebesar 4027,99 serta nilai standar deviasi variabel solvabilitas sebesar 2367,16.
- 4) Variabel Struktur Modal (X4) dari data tersebut bisa dideskripsikan bahwa dept to equity ratio memiliki nilai minimum -6800 sedangkan nilai maksimum sebesar 48696 dan nilai rata-rata sebesar 11300,79 serta nilai standar deviasi variabel struktur modal sebesar 11315,4.
- 5) Variabel *Financial Distress* (Y) dari data tersebut bisa dideskripsikan bahwa interest coverage ratio memiliki nilai minimum -5517 sedangkan nilai maksimum sebesar 13763 dan nilai rata-rata sebesar 1522,46 serta nilai standar deviasi variabel *financial distress* sebesar 3439,65.

4.2 UJI ASUMSI KLASIK

Uji asumsi klasik merupakan persyaratan yang harus dipenuhi pada analisis linear berganda. Menurut Ghozali (2016) uji asumsi klasik pada data penelitian dengan menggunakan beberapa model pengujian diantaranya sebagai berikut:

Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan uji yang dilakukan untuk menguji dalam model regresi variabel pengganggu atau residual berdistribusi normal. Uji analisis dapat dikatakan normal apabila *Kolmogorov-Smirnov* (K-S) pada Asymp. Sig. (2 – tailed) $> \alpha$ (0,05), jika hasil dibawah 0,05 maka data tidak berdistribusi normal. Hasil uji Kolmogorov-Smirnov dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 2 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		72
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	1035.4402015
	Std. Deviation	3815.32277218
Most Extreme Differences	Absolute	.104
	Positive	.104
	Negative	-.093
Test Statistic		.104
Asymp. Sig. (2-tailed)		.053 ^c

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan pada tabel 4.2 hasil Asymp. Sig. (2-tailed) adalah sebesar 0,053. Taraf signifikansi diatas 0,05 menunjukkan bahwa data berdistribusi normal sehingga asumsi normalitas sudah terpenuhi.

Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas merupakan uji yang digunakan untuk menguji adanya korelasi dari antar variable satu dengan variable lain dalam model regresi. Apabila model regresi yang baik maka tidak terjadi adanya korelasi antar variable independent, namun apabila variable independent saling berkorelasi maka variable tersebut tidak orthogonal. Hasil uji multikolinearitas dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 4. 3 Hasil Uji Multikolinearitas

Model		Coefficients ^a						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	2319.885	973.235		2.384	.020		
	ROA	.331	.079	.454	4.209	.000	.965	1.036
	CR	-.002	.064	-.004	-.029	.977	.690	1.449
	DAR	-.293	.163	-.202	-1.802	.076	.894	1.119
	DER	-.007	.041	-.024	-.179	.859	.625	1.599

a. Dependent Variable: ICR

diolah dengan SPSS 25

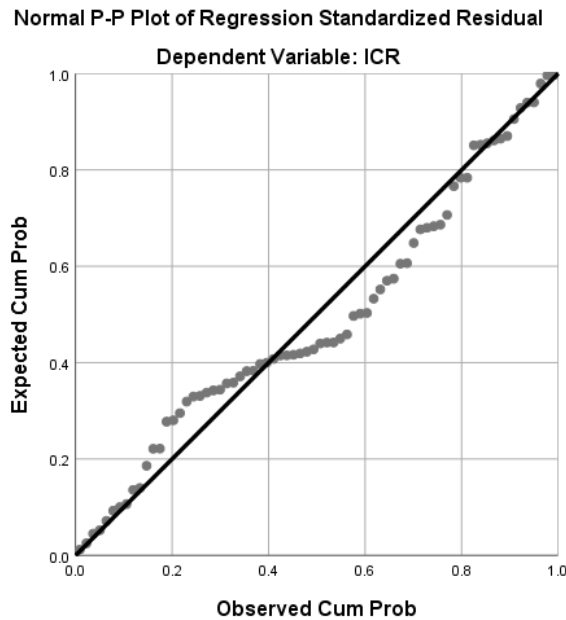
Berdasarkan pada tabel 4.3 hasil uji multikolinearitas variabel profitabilitas nilai tolerance sebesar 0,965 dan nilai VIF sebesar 1,036, kemudian variabel

likuiditas nilai tolerance sebesar 0,690 dan nilai VIF sebesar 1,449, variabel solvabilitas nilai tolerance sebesar 0,894 dan nilai VIF sebesar 1,119, kemudian variabel struktur modal nilai tolerance sebesar 0,625 dan nilai VIF sebesar 1,699 maka dapat dijelaskan bahwa tidak terjadinya korelasi antar variabel independent, karena *Collinearity Tolerance* lebih dari 0,10 dan dapat dilihat juga pada tabel bahwa nilai VIF kurang dari 10,00 maka dapat disimpulkan bahwa variable-variabel independent pada penelitian ini bebas dari multikolinearitas.

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Adanya heteroskedastisitas dalam regresi dapat diketahui dengan melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat (ZPRED) dengan residualnya (SRESID). Hasil uji heteroskedastisitas dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 4 Hasil Uji Heteroskedastisitas



Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan hasil tabel 4.3 dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi adanya heteroskedastisitas, karena heteroskedastisitas tidak akan terjadi jika tidak ada pola yang jelas, titik-titik menyebar diatas, dan dibawah angka 0 pada sumbu Y. Jika dilihat pada gambar bahwa titik titik berada tidak jauh dari garis maka tidak terjadi adanya heteroskedastisitas.

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan korelasi kesalahan

pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya). Metode yang digunakan yaitu uji Durbin Watson dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Jika d lebih kecil dari d_U atau lebih besar dari $4-d_U$ maka hipotesis nol ditolak, yang berarti terdapat autokorelasi.
- 2) Jika d terletak antara d_U dan $4-d_U$ maka hipotesis nol diterima, yang berarti tidak ada autokorelasi
- 3) Jika d terletak antara d_L dan d_U atau diantara $4-d_U$ dan $4-d_L$ maka tidak menghasilkan kesimpulan yang berarti

Tabel 4. 5 Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.498 ^a	.248	.203	3070.445	1.513

Source: Data sekunder dengan SPSS 25

Berdasarkan pada tabel bahwa nilai DW (d) sebesar 1,513 sedangkan nilai d_U pada tabel Durbin-Watson adalah sebesar 1,7366 dan nilai d_L sebesar 1,5029. Dapat disimpulkan bahwa $d < d_U$ artinya terdapat autokorelasi, maka dilakukan dengan menggunakan metode Cochrane-ocutt. Hasil uji autokorelasi dengan metode penyembuhan Cochrane-orcutt dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4. 6 Hasil Uji Autokorelasi Dengan Metode Penyembuhan
Cochrane-Orcutt**

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.535 ^a	.286	.242	2996.19165	1.873
a. Predictors: (Constant), LAG_X4, LAG_X1, LAG_X3, LAG_X2					
b. Dependent Variable: LAG_Y					

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan pada tabel bahwa nilai DW (d) adalah sebesar 1,873 sedangkan nilai DU sebesar 1,7366. Dapat disimpulkan bahwa $1,7366 < 1,873$ sedangkan $4-dl$ adalah $4-1,7366$ adalah 2,2634, maka $1,873 < 2,2634$. Jadi $1,7366 < 1,873 < 2,263$ atau $DU < d < 4-dl$ artinya tidak terdapat autokorelasi.

Uji Korelasi

Uji korelasi adalah teknik statistik yang digunakan untuk menguji ada atau tidaknya hubungan serta arah hubungan dari dua variabel atau lebih.

Korelasi Sederhana

Analisis korelasi sederhana adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan antara dua variabel (variabel X dan variabel Y) dan untuk mengetahui arah hubungan yang terjadi dengan hasil yang sifatnya kuantitatif. Jika korelasi bernilai positif, maka hubungan antara dua variabel bersifat searah. Jika korelasi variabel bernilai negatif, maka hubungan antara dua

variabel bersifat berlawanan arah. Hasil uji korelasi sederhana dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 7 Hasil Uji Korelasi Sederhana

Correlations			
		ROA	ICR
ROA	Pearson Correlation	1	.458**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	.458**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	72	72

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel 4.7 nilai koefisien korelasi profitabilitas sebesar 0,458, berdasarkan pedoman nilai interpretasi korelasi nilai berada pada rentang “0,40-0,599” yang berarti tingkat hubungan profitabilitas terhadap *financial distress* termasuk pada tingkat hubungan yang sedang.

Tabel 4. 8 Hasil Uji Korelasi Sederhana X2

Correlations			
		CR	ICR
CR	Pearson Correlation	1	.045
	Sig. (2-tailed)		.708
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	.045	1
	Sig. (2-tailed)	.708	
	N	72	72

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel 4.8 nilai koefisien korelasi likuiditas sebesar 0,025, berdasarkan pada pedoman nilai interpretasi korelasi nilai berada pada rentang “0,00-0,19” yang berarti tingkat hubungan likuiditas dengan *financial distress* termasuk pada tingkat hubungan yang sangat rendah.

Tabel 4. 9 Hasil Uji Korelasi Sederhana X3

Correlations			
		DAR	ICR
DAR	Pearson Correlation	1	-.214
	Sig. (2-tailed)		.071
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	-.214	1
	Sig. (2-tailed)	.071	
	N	72	72

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel 4.9 nilai koefisien korelasi solvabilitas sebesar -0,214, berdasarkan pada pedoman nilai interpretasi variabel solvabilitas terhadap *financial distress* tidak memiliki hubungan korelasi

Tabel 4. 10 Hasil Uji Korelasi Sederhana X4

Correlations			
		DER	ICR
DER	Pearson Correlation	1	.115
	Sig. (2-tailed)		.338
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	.115	1
	Sig. (2-tailed)	.338	
	N	72	72

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel 4.10 nilai koefisien korelasi struktur modal sebesar 0,115, berdasarkan pada pedoman nilai interpretasi korelasi nilai berada pada rentang “0,00-0,19” yang berarti tingkat hubungan struktur modal dengan *financial distress* termasuk pada tingkat hubungan yang sangat rendah.

Uji Korelasi Berganda

Analisis korelasi berganda adalah analisis yang digunakan untuk mencari hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen secara simultan. Hasil uji korelasi berganda dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 11 Hasil Uji Koefisien Korelasi Berganda

Model Summary ^b									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.498 ^a	.248	.203	3070.445	.248	5.525	4	67	.001

a. Predictors: (Constant), DER, ROA, DAR, CR

b. Dependent Variable: ICR

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel 4.11 dikatakan korelasi antar variabel dengan persamaan

$$r_{y12} = \frac{\sqrt{r^2_{yx1} + r^2_{yx2} - (2^r_{yx1})(2^r_{yx2})}}{1 - r^2_{x1x2}}$$

Jika R-squared bernilai positif (artinya berkorelasi positif), semakin dekat nilai r ke +1, semakin kuat korelasinya dan sebaliknya, maka nilai r squared adalah 0,498 artinya terdapat hubungan yang sedang antara variabel profitabilitas, likuiditas, solvabilitas, dan struktur modal terhadap *financial distress* (Y).

Uji Regresi Berganda

Analisis regresi digunakan untuk mengukur besarnya pengaruh antara satu variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y). Hasil uji regresi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 12 Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2319.885	973.235		2.384	.020
	ROA	.331	.079	.454	4.209	.000
	CR	-.002	.064	-.004	-.029	.977
	DAR	-.293	.163	-.202	-1.802	.076
	DER	-.007	.041	-.024	-.179	.859

a. Dependent Variable: ICR

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel diatas nilai a yaitu 2319,885 kemudian nilai β_{1x1} adalah 0,331, nilai β_{2x2} yaitu -0,002, nilai β_{3x3} adalah -0,293 dan nilai β_{4x4} yaitu -0,007 atau maka persamaan dari tabel diatas yaitu

$$y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3 + \dots b_nx_n$$

$$Y = 2319,885 + 0,331 + (-0,002) + (-0,293) + (-0,007).$$

Nilai a sebesar 2319,885 merupakan konstanta atau keadaan saat variabel *financial distress* belum dipengaruhi oleh variabel lainnya yaitu variabel profitabilitas (X1), likuiditas (X2), solvabilitas (X3), dan struktur modal (X4), jika variabel independent tidak ada maka variabel *financial distress* tidak mengalami perubahan.

β_1 merupakan nilai koefisien regresi X1 sebesar 0,331 menunjukkan bahwa variabel profitabilitas mempunyai pengaruh yang positif terhadap *financial distress* yang berarti bahwa setiap kenaikan 1 satuan variabel profitabilitas akan mempengaruhi *financial distress* sebesar 0,331, dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

β_2 merupakan nilai koefisien regresi X2 sebesar -0,002 menunjukkan bahwa variabel likuiditas mempunyai pengaruh yang negatif atau berlawanan arah terhadap *financial distress* yang berarti bahwa jika variabel likuiditas mengalami kenaikan sebesar 1%, maka sebaliknya variabel likuiditas mengalami penurunan sebesar 0,002, dengan asumsi bahwa variabel lainnya tetap konstan.

β_3 merupakan nilai koefisien regresi X3 sebesar -0,293 menunjukkan bahwa variabel solvabilitas mempunyai pengaruh yang negatif atau berlawanan arah terhadap *financial distress* yang berarti bahwa jika variabel likuiditas

mengalami kenaikan sebesar 1%, maka sebaliknya variabel solvabilitas mengalami penurunan sebesar 0,293, dengan asumsi bahwa variabel lainnya tetap konstan.

β_4 merupakan nilai koefisien regresi X4 sebesar -0,007 menunjukkan bahwa variabel struktur modal mempunyai pengaruh yang negatif terhadap *financial distress* yang berarti bahwa setiap penurunan 1 satuan variabel strukturn modal akan mempengaruhi *financial distress* sebesar 0,007, dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

Uji Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen dengan nilai antara nol dan satu. Hasil uji koefisien determinasi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 13 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.498 ^a	.248	.203	3070.445

Sumber: Data diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan tabel 4.13 dipengaruhi nilai koefisien R Square adalah 0,248 atau 24,8%, jadi dapat disimpulkan besarnya pengaruh variabel profitabilitas terhadap *financial distress* sebesar 0,248 (24,8%)

Uji Hipotesis

Uji hipotesis digunakan dalam menganalisis pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen yang diajukan pada hipotesis penelitian. Hasil uji hipotesis dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 14 Hasil Uji Signifikansi Parsial (t)

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2319.885	973.235		2.384	.020
	ROA	.331	.079	.454	4.209	.000
	CR	-.002	.064	-.004	-.029	.977
	DAR	-.293	.163	-.202	-1.802	.076
	DER	-.007	.041	-.024	-.179	.859

a. Dependent Variable: ICR

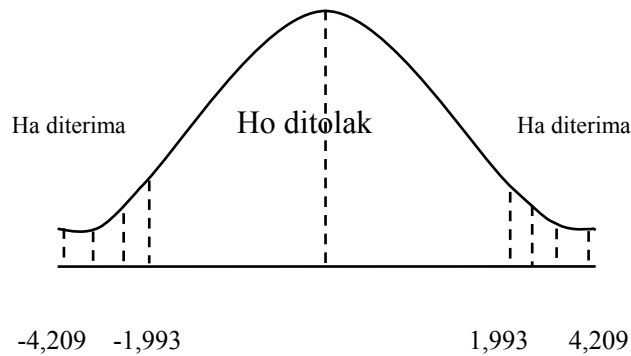
Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan pada tabel 4.14 hasil uji signifikan *t-test* dengan tingkat signifikansi 95% atau 0,05 diketahui n adalah 72 diperoleh nilai t tabel sebesar 1,993 dengan menghasilkan t hitung dan variabel masing-masing, maka

- 1) Variabel profitabilitas kriteria hipotesis yang ditentukan yaitu:
 - 1 Taraf signifikansi adalah uji dua arah
 - 2 H₀ = profitabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*
H_a = profitabilitas berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*
 - 3 Nilai t tabel adalah 1,993 diperoleh dari n yaitu 72 pada probabilitas 0,05

4 Nilai t hitung adalah sebesar 4,209 dengan nilai signifikansi 0,000 maka berdasarkan perhitungan tersebut maka dapat diambil kesimpulan bahwa $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ yakni $4,209 > 1,993$ dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 yang artinya $< 0,05$ H_0 ditolak dan H_1 diterima, secara parsial dapat disimpulkan bahwa profitabilitas berpengaruh positif signifikan terhadap. Hasil dapat lihat pada gambar berikut:

Gambar 4. 1 Uji Statistik t Variabel Profitabilitas



2) Variabel likuiditas dengan kriteria hipotesis sebagai berikut:

Taraf signifikansi adalah uji dua arah

H_0 = likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*

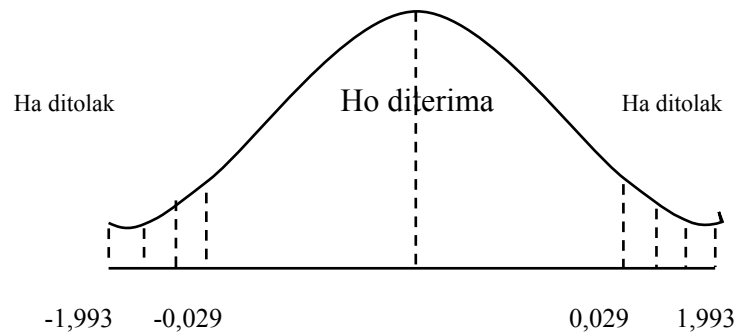
H_a = likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*

Nilai t tabel adalah 1,993 diperoleh dari n yaitu 72 pada probabilitas 0,05

Nilai t hitung adalah sebesar -0,029 dengan nilai signifikansi 0,977 maka berdasarkan perhitungan tersebut maka dapat diambil kesimpulan bahwa t

hitung $<$ t tabel yakni $-0,029 < 1,993$ dengan nilai signifikansi sebesar $0,977$ yang artinya $> 0,05$ H₂ ditolak, secara parsial dapat disimpulkan bahwa likuiditas berpengaruh negative tidak signifikan terhadap. Hasil dapat lihat pada gambar berikut:

Gambar 4. 2 Uji Statistik t Variabel Likuiditas

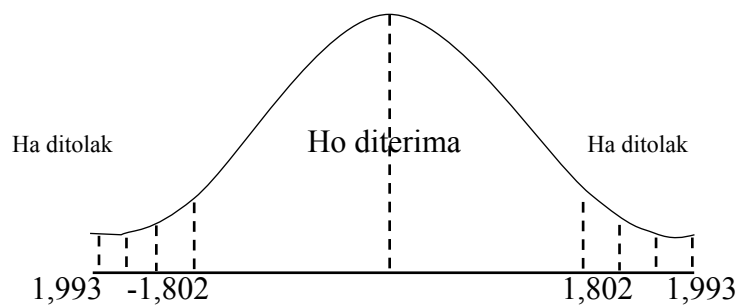


3) Variabel solvabilitas dengan kriteria hipotesis sebagai berikut:

- 1 Taraf signifikansi adalah uji dua arah
- 2 H₀ = solvabilitas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*
- H₃ = solvabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*
- 3 Nilai t tabel adalah 1,993 diperoleh dari n yaitu 72 pada probabilitas 0,05
- 4 Nilai t hitung adalah sebesar -1,802 dengan nilai signifikansi 0,076 maka berdasarkan perhitungan tersebut maka dapat diambil kesimpulan bahwa t hitung $<$ t tabel yakni $-1,802 <$

1,993 dengan nilai signifikansi sebesar 0,076 yang artinya $> 0,05$ H3 ditolak, secara parsial dapat disimpulkan bahwa solvabilitas berpengaruh negative tidak signifikan terhadap. Hasil dapat lihat pada gambar berikut:

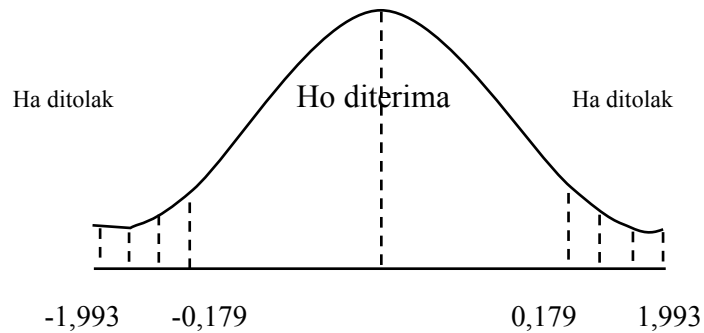
Gambar 4. 3 Uji Statistik t Variabel Solvabilitas



- 4) Variabel struktur modal dengan kriteria hipotesis sebagai berikut:
- 1 Taraf signifikansi adalah uji dua arah
 - 2 H_0 = struktur modal berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*
 H_4 = struktur modal tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*
 - 3 Nilai t tabel adalah 1,993 diperoleh dari n yaitu 72 pada probabilitas 0,05
 - 4 Nilai t hitung adalah sebesar -0,179 dengan nilai signifikansi 0,859 maka berdasarkan perhitungan tersebut maka dapat diambil kesimpulan bahwa $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ yakni -0,179

<1,993 dengan nilai signifikansi sebesar 0,859 yang artinya > 0,05 H4 ditolak, secara parsial dapat disimpulkan bahwa struktur modal berpengaruh negative tidak signifikan terhadap. Hasil dapat lihat pada gambar berikut:

Gambar 4. 4 Uji Statistik t Variabel Sruktur Modal



Tabel 4.15 Uji Signifikansi Simultan (F)

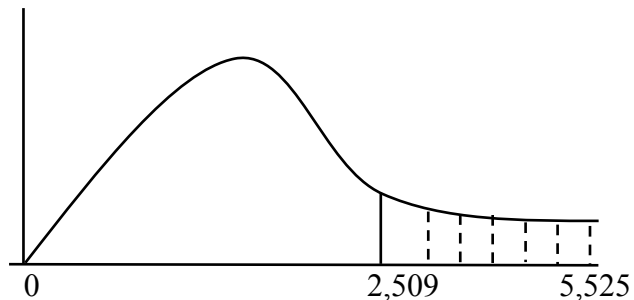
ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	208365494.527	4	52091373.632	5.525	.001 ^b
	Residual	631651225.348	67	9427630.229		
	Total	840016719.875	71			
a. Dependent Variable: ICR						
b. Predictors: (Constant), DER, ROA, DAR, CR						

er: Data sekunder diolah dengan SPSS 25

Berdasarkan pada tabel hasil uji F test menghasilkan F tabel sebesar 2,509 dengan df 67 yakni $n-k-1$ atau $72-4-1$. Nilai f hitung sebesar 5,525 tingkat signifikansi 0,001 maka dapat diambil kesimpulan bahwa f hitung > f tabel dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$ yang artinya H0 ditolak H1 diterima

bahwa variabel independent profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal secara simultan berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*.

Gambar 4. 5 Uji F



PEMBAHASAN

Pengaruh Profitabilitas Terhadap Financial Distress

Profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan memperoleh keuntungan dengan cukup baik. Rasio profitabilitas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba yang berhubungan dengan tingkat penjualan, total aktiva ataupun modal sendiri.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai korelasi sederhana antara variabel profitabilitas (X) dengan variabel financial distress (Y) menghasilkan nilai korelasi sebesar 0,458 yang artinya nilai tersebut mempunyai tingkat hubungan korelasi “sedang” antara variabel profitabilitas dengan variabel financial distress. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel 3.4 tentang intepetasi korelasi yaitu terletak antara 0,40-0,599. Nilai koerfisien

regresi linier sederhana variabel profitabilitas sebesar 0,331 artinya variabel profitabilitas mempunyai pengaruh positif terhadap financial distress. Pada penelitian ini hasil analisis data pada variabel profitabilitas (X1) menunjukkan nilai t hitung yaitu 4,209 lebih besar dari t tabel 1,993 dengan nilai signifikan sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf signifikansi yaitu 0,05 artinya H0 ditolak dan Ha diterima, maka profitabilitas mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress ($0,000 < 0,05$).

Hasil penelitian sejalan dengan teori menurut Irfan (2020) profitabilitas adalah rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Pendapatan yang diperoleh perusahaan harus mampu menutup biaya keseluruhan yang dikeluarkan dan menghasilkan laba bersih. Besarnya laba bersih sangat penting bagi perusahaan untuk menambah kekayaan bersih perusahaan. Menurut Bagana et al (2020) tingginya profitabilitas yang dimiliki oleh perusahaan memberi informasi bahwa kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan semakin baik, hal ini merupakan sinyal yang baik khususnya untuk para pemangku kepentingan, khususnya investor. Ketidakmampuan perusahaan mempertahankan keseimbangan pendapatan dan biaya niscaya perusahaan akan mengalami *financial distress*. Hasil penelitian ini sejalan dengan Cristine et al (2019) yaitu profitabilitas (ROA) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*.

Pengaruh Likuiditas Terhadap Financial Distress

Likuiditas merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansialnya yang berjangka pendek tepat pada waktunya.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai korelasi sederhana antara variabel likuiditas (X) dengan variabel *financial distress* (Y) menghasilkan nilai korelasi sebesar 0,045 yang artinya nilai tersebut mempunyai tingkat hubungan korelasi “sangat rendah” antara variabel likuiditas dengan variabel *financial distress*. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel 3.4 tentang interpretasi korelasi yaitu terletak antara 0,00-0,19. Nilai koefisien regresi linier sederhana variabel likuiditas sebesar -0,002 artinya variabel likuiditas mempunyai pengaruh negatif terhadap *financial distress*. Pada penelitian ini hasil analisis data pada variabel likuiditas (X₂) menunjukkan nilai t hitung yaitu -0,029 lebih kecil dari t tabel 1,993 dengan nilai signifikan sebesar 0,977 lebih besar dari taraf signifikansi yaitu 0,05 artinya H₀ diterima dan H_a ditolak, maka likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* ($0,977 > 0,005$).

Menurut Ayuningtyas (2019) rasio likuiditas merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya saat jatuh tempo. Artinya perusahaan akan mampu untuk melunasi utang yang sudah jatuh tempo saat ditagih. Rasio likuiditas ini

menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menyelesaikan kewajiban jangka pendeknya.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan teori menurut Suryani (2021) bahwa semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek maka semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*. Likuiditas memiliki peran yang sangat penting dalam melihat kinerja keuangan dari suatu perusahaan yang akan meningkat. Menurut Ardi et al (2020) apabila suatu perusahaan mengalami penurunan pada tingkat likuiditasnya maka perusahaan akan meningkatkan probabilitas kemungkinan terjadinya *financial distress*. Tingginya rasio likuiditas yang dimiliki oleh perusahaan maka memberikan informasi bahwa dengan keuangan perusahaan yang semakin likuid ketika perusahaan mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan baik sehingga dapat memperkecil kemungkinan terjadinya kesulitan keuangan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan Riharjo (2019) yang memperoleh hasil bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress* sehingga jika likuiditas tidak terpenuhi maka tidak menjadi masalah terhadap suatu perusahaan.

Pengaruh Solvabilitas Terhadap *Financial Distress*

Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan oleh perusahaan untuk mengukur kemampuan dalam penggunaan utang. Dengan kata lain

solvabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka panjangnya jika perusahaan tersebut akan dilikuidasi.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai korelasi sederhana antara variabel solvabilitas (X) dengan variabel *financial distress* (Y) menghasilkan nilai korelasi sebesar -0,214 yang artinya nilai tersebut tidak mempunyai tingkat hubungan korelasi antara variabel solvabilitas dengan variabel *financial distress*. Nilai koefisien regresi linier sederhana variabel solvabilitas sebesar -0,293 artinya variabel solvabilitas mempunyai pengaruh negatif terhadap *financial distress*. Pada penelitian ini hasil analisis data pada variabel solvabilitas (X3) menunjukkan nilai t hitung yaitu -1,802 lebih kecil dari t tabel 1,993 dengan nilai signifikan sebesar 0,076 lebih besar dari taraf signifikansi yaitu 0,05 artinya H0 diterima dan Ha ditolak, maka solvabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Untuk pernyataan Ha ditolak ($0,076 > 0,05$).

Rasio solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana kemampuan perusahaan dalam penggunaan asset yang dibiayai dengan utang. Artinya berapa besar beban utang yang ditanggung oleh perusahaan dibandingkan dengan asetnya. Rasio ini digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajibannya apabila perusahaan tersebut dibubarkan.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan teori Dwi Novita (2023) bahwa semakin tinggi rasio solvabilitas maka semakin tinggi risiko

perusahaan mengalami *financial distress*. Solvabilitas menggunakan *debt to asset ratio* sebagai indikator dalam penelitian ini. *Debt to assets ratio* dipakai untuk mengukur kemampuan perusahaan guna memenuhi asetnya dengan pembiayaan kewajiban jangka panjangnya. Semakin tinggi rasio solvabilitas maka akan memberikan informasi bahwa dalam kegiatan operasional perusahaan telah menjadikan utang sebagai sumber pembiayaan terbesar. Menurut Bagana et al (2020) bagi para pemangku kepentingan khususnya pihak kreditur hal ini merupakan sinyal yang buruk. Dikarenakan, apabila perusahaan terlalu banyak menggunakan utang dalam pembiayaan operasionalnya, maka kemungkinan perusahaan untuk tidak mampu melakukan pengembalian pinjaman tersebut akan semakin besar. Apabila perusahaan sudah mulai kesulitan untuk memenuhi kewajibannya dalam pelunasan keseluruhan utang maka kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* semakin besar.

Solvabilitas menggambarkan kemampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajiban baik untuk jangka pendek maupun jangka Panjang. Dalam menjalankan operasionalnya perusahaan tidak banyak menggunakan utang sehingga dengan utang yang rendah maka kemungkinan gagal bayar perusahaan juga rendah dengan demikian *financial distress* perusahaan semakin kecil terjadi. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Restiani (2018) bahwa solvabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Pengaruh Struktur Modal Terhadap *Financial Distress*

Struktur modal merupakan pendanaan suatu perusahaan campuran dari utang, saham preferen dan modal sendiri. Rasio struktur modal digunakan untuk membandingkan antara modal sendiri dengan utang.

Berdasarkan hasil penelitian korelasi sederhana antara variabel solvabilitas (X) dengan variabel *financial distress* (Y) menghasilkan nilai korelasi sebesar 0,115 yang artinya nilai tersebut mempunyai tingkat hubungan korelasi “sangat rendah” antara variabel struktur modal dengan variabel *financial distress*. Nilai koefisien regresi linier sederhana variabel struktur modal sebesar -0,007 artinya variabel struktur modal mempunyai pengaruh negatif terhadap *financial distress*. Pada penelitian ini hasil analisis data pada variabel struktur modal (X4) menunjukkan nilai t hitung yaitu -0,179 lebih kecil dari t tabel 1,993 dengan nilai signifikan sebesar 0,859 lebih besar dari taraf signifikansi yaitu 0,05 artinya H0 diterima dan Ha ditolak, maka struktur modal tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* ($0,859 > 0,05$).

Struktur modal merupakan alat pembanding keseimbangan antara modal dengan hutang jangka panjang. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan teori menurut Muslih (2020) yang menyatakan bahwa apabila perusahaan tidak dapat mengelola struktur modal secara tepat, maka perusahaan kemungkinan akan mengalami *financial distress*. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Kusufiyah (2019) bahwa struktur modal tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Solvabilitas dan Struktur Modal Terhadap *Financial Distress*.

Pengujian kelima adalah untuk menuji apakah profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal secara bersama-sama memiliki pengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan hasil uji F pada tabel 4.15 menghasilkan f hitung sebesar 5,525 dan nilai signifikan sebesar 0,001. Pada derajat bebas 1 (df_1) = k = 4, dan derajat bebas 2 (df_2) = n-k-1 = 72-4-1=67, Dimana n= jumlah sampel, k = jumlah variabel independent, maka besarnya 2,50. Karena f hitung > f tabel dan signifikansi > 0,05 maka H_a diterima artinya secara bersama-sama profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal berpengaruh terhadap *financial distress*. Hasil ini sejalan dengan Suryani (2020) yang meneliti pengaruh profitabilitas, *leverage*, *sales growth* dan ukuran terhadap financial distress pada perusahaan *property* dan *real estate* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2018, Dimana hasil dari penelitiannya adalah secara simultan profitabilitas, *leverage*, *sales growth* dan ukuran berpengaruh terhadap *financial distress*.

BAB V

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka kesimpulan dengan judul “Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Solvabilitas, dan Struktur Modal Terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2022” adalah sebagai berikut:

1. Variabel profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai t hitung sebesar $4,209 > t$ tabel sebesar $1,993$ yang artinya bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, maka dapat disimpulkan bahwa profitabilitas secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*. Kondisi ini menunjukkan bahwa ketidakmampuan perusahaan mempertahankan keseimbangan pendapatan dan biaya niscaya perusahaan akan mengalami *financial distress*.
2. Variabel likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial dsitress*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai t hitung sebesar $-0,029 < t$ tabel sebesar $1,993$ yang artinya bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak, maka dapat disimpulkan bahwa likuiditas secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Kondisi ini

menunjukkan bahwa likuiditas memiliki peran yang sangat penting dalam melihat kinerja keuangan dari suatu perusahaan yang akan meningkat. Apabila suatu perusahaan mengalami penurunan pada tingkat likuiditasnya maka perusahaan akan meningkatkan probabilitas kemungkinan terjadinya *financial distress*.

3. Variabel solvabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai t hitung sebesar $-1,802 < t$ tabel sebesar 1,993 yang artinya bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak, maka dapat disimpulkan bahwa solvabilitas secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Kondisi ini menunjukkan bahwa dalam menjalankan operasionalnya perusahaan tidak banyak menggunakan utang sehingga dengan utang yang rendah maka kemungkinan gagal bayar perusahaan juga rendah dengan demikian *financial distress* perusahaan semakin kecil terjadi
4. Variabel struktur modal tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Hasil penelitian menunjukkan nilai t hitung sebesar $-0,179 < t$ tabel sebesar 1,993 yang artinya bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak, maka dapat disimpulkan bahwa struktur modal secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Kondisi ini menunjukkan bahwa apabila perusahaan tidak dapat mengelola struktur modal secara tepat, maka perusahaan kemungkinan akan mengalami *financial distress*.

5. Variabel profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal berpengaruh terhadap *financial distress*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai f hitung $5,525 > f$ tabel $2,50$ dengan Tingkat signifikan $0,000 < 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima artinya secara bersama-sama profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal berpengaruh terhadap *financial distress*. Kondisi ini menunjukkan bahwa dengan meningkatkan dan mempertahankan profitabilitas, likuiditas, solvabilitas dan struktur modal yang baik maka akan terhindar dari kesulitan keuangan.

B. Saran

Berdasarkan dari kesimpulan pada penelitian ini, maka peneliti memberi saran sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

- a) Profitabilitas berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*, Hal tersebut disebabkan karena perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* pada umumnya menunjukkan nilai *return on asset* yang semakin menurun dan bahkan berjumlah negative yang artinya perusahaan tidak mampu menggunakan aktivasnya untuk menghasilkan laba, selain itu agar perusahaan dapat terhindar dari kemungkinan terjadinya *financial distress* yaitu sebaiknya dengan lebih meningkatkan efektivitas dari penggunaan aktiva perusahaan untuk menghasilkan laba.

- b) Likuiditas tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Hal tersebut disebabkan nilai current ratio yang tinggi belum tentu menunjukkan kondisi perusahaan sedang baik. Sehingga untuk mengatakan baik atau tidaknya kondisi perusahaan ukuran yang terpenting adalah dengan menggunakan rata-rata industry untuk perusahaan yang sejenisnya.
- c) Solvabilitas tidak berpengaruh terhadap signifikan terhadap *financial distress*. Disebabkan karena total utang yang dimiliki perusahaan dapat ditutupi oleh modal sendiri sehingga berapapun kewajiban yang akan dipinjam telah dijamin oleh modal yang dimiliki perusahaan.
- d) Struktur Modal tidak berpengaruh terhadap *financial distress*, manajemen diharapkan dapat mempertimbangkan variabel struktur modal agar terciptanya struktur modal yang optimal karena baik buruknya struktur modal akan berdampak langsung bagi perusahaan, selain itu manajer haru dapat mengambil keputusan pendanaan apa yang akan digunakan dengan pemilihan pendanaan baik dari internal atau eksternal akan mampu menentukan kemajuan dalam perusahaan.
- e) Bagi perusahaan sebaiknya agar selalu mempertahankan dan meningkatkan likuiditas dan solvabilitas yang baik agar kinerja keuangan perusahaan tetap terjaga sehingga kecil kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*

2. Bagi Investor

Bagi para investor yang hendak menginvestasikan dana yang dimiliki hendaknya menganalisis terlebih dahulu kondisi keuangan perusahaan agar dapat mengambil keputusan yang tepat dan selalu memperhatikan kinerja keuangan perusahaan untuk Langkah yang tepat dalam mengambil keputusan untuk menyuntikan dana sehingga dapat memilih perusahaan mana yang akan diberi investasi dana.

3. Bagi Peneliti

Bagi peneliti selanjutnya yaitu peneliti diharapkan jangka waktu lebih lama serta dengan model yang berbeda untuk melihat situasi dan kondisi *financial distress* pada perusahaan. Selain itu penelitian selanjutnya diharapkan tidak hanya menggunakan data sekunder yang berupa laporan keuangan tahunan, namun juga dapat menggunakan laporan keuangan interim pertahun untuk mengukur variabel independen yang digunakan dalam model penelitian. Dalam penggunaan laporan interim ini diharapkan akan lebih memberi jawaban yang lebih valid dari masing-masing variabel independent terhadap kondisi *financial distress* perusahaan yang bergerak dibidang manufaktur sektor transportasi. Pada penelitian berikutnya dapat ditambah dengan rasio-rasio keuangan lain seperti, ROE, ROI, QR, dan lainnya. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan klasifikasi pada tiap perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dalam rentang periode yang lebih lama.

DAFTAR PUSTAKA

- Ade Elza Surachman. (2021). Analisis Financial Distress pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Buana Akuntansi*, 6(2), 112–120. <https://doi.org/10.36805/akuntansi.v6i2.1788>
- Agustine Ekadjaja, D. N. (2019). Pengaruh Likuiditas, Leverage, Ukuran Perusahaan, Dan Kepemilikan Institusional Terhadap Financial Distress. *Jurnal Paradigma Akuntansi*, 1(3), 599. <https://doi.org/10.24912/jpa.v1i3.5562>
- Amanda, Y., & Tasman, A. (2019). Pengaruh Likuiditas, Leverage, Sales Growth dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2015-2017. *Jurnal Ecogen*, 2(3), 453. <https://doi.org/10.24036/jmpe.v2i3.7417>
- Antoniawati, A., & Purwohandoko, P. (2022). Analisis Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, dan Leverage terhadap Financial Distress pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2018-2020. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 10(1), 28–38. <https://doi.org/10.26740/jim.v10n1.p28-38>
- Damajanti, A., Wulandari, H., & Rosyati, R. (2021). PENGARUH RASIO KEUANGAN TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN SEKTOR PERDAGANGAN ECERAN DI BURSA EFEK INDONESIA TAHUN 2015-2018. *Solusi*, 19(1). <https://doi.org/10.26623/slsi.v19i1.2998>
- Damayanti, N. M. E., & Darmayanti, N. P. A. (2022). PENGARUH UKURAN PERUSAHAAN, LIKUIDITAS, PROFITABILITAS, DAN STRUKTUR MODAL TERHADAP NILAI PERUSAHAAN TRANSPORTASI DAN LOGISTIK. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*, 11(8), 1462. <https://doi.org/10.24843/EJMUNUD.2022.v11.i08.p02>
- Damayanti, R., Hermuningsih, S., & Kusumawardhani, R. (2021). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur. *J-MAS (Jurnal Manajemen Dan Sains)*, 6(2), 328. <https://doi.org/10.33087/jmas.v6i2.294>
- Erayanti, R. (2019). Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas dan Leverage terhadap Prediksi Financial Distress. *Jurnal Riset Akuntansi & Perpajakan (JRAP)*, 6(01). <https://doi.org/10.35838/jrap.2019.006.01.4>
- Faldiansyah, A. K., Arrokhman, D. B. K., & Shobri, N. (2020). ANALISIS PENGARUH LEVERAGE, UKURAN PERUSAHAAN, DAN ARUS KAS TERHADAP FINANCIAL DISTRESS. *Bisnis-Net Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 3(2), 90–102. <https://doi.org/10.46576/bn.v3i2.999>

- Fauzan, M. J. N., & Situngkir, T. L. (2022). 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. <https://doi.org/10.47467/elmal.v4i4.2311>
- Fitri, R. A., & Syamwil, S. (2020). Pengaruh Likuiditas, Aktivitas, Profitabilitas dan Leverage Terhadap Financial Distress (Studi Kasus pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2018). *Jurnal Ecogen*, 3(1), 134. <https://doi.org/10.24036/jmpe.v3i1.8532>
- Hadi, A. (2022). Pengaruh Rasio-Rasio Keuangan Terhadap Financial Distres Pada Perusahaan Sektor Perdagangan, Jasa, Dan Investasi. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 10(1), 1–10. <https://doi.org/10.26740/jim.v10n1.p1-10>
- Islamiyatun, S. B. (2021). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas dan Solvabilitas Terhadap Kondisi Financial Distress. *COMPETITIVE Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 5(2), 25. <https://doi.org/10.31000/competitive.v5i2.4125>
- Kushidayati, A. N., & Nur, D. I. (2021). PREDIKSI FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA. *REVITALISASI*, 10(1), 57. <https://doi.org/10.32503/revitalisasi.v10i1.1667>
- Lawita, N. F., & Binangkit, I. D. (2022). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Financial Distress pada Perusahaan Transportasi di Indonesia dengan Firm Size sebagai Variabel Moderasi. *Jurnal Akuntansi Dan Ekonomika*, 12(2), 247–256. <https://doi.org/10.37859/jae.v12i2.3265>
- Mahaningrum, A. A. I. A., & Merkusiwati, N. K. L. A. (2020). Pengaruh Rasio Keuangan pada Financial Distress. *E-Jurnal Akuntansi*, 30(8), 1969. <https://doi.org/10.24843/EJA.2020.v30.i08.p06>
- Maulana, J., & Suhartati, S. (2022). PENGARUH RETURN ON ASSET (ROA) DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR KIMIA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA. *LAND JOURNAL*, 3(1), 102–113. <https://doi.org/10.47491/landjournal.v3i1.1764>
- Milansari, R., Masitoh, E., & Siddi, P. (2020). FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI STRUKTUR MODAL PADA PERUSAHAAN MAKANAN DAN MINUMAN DI BEI. *JURNAL AKUNTANSI: TRANSPARANSI DAN AKUNTABILITAS*, 8(1), 1–10. <https://doi.org/10.35508/jak.v8i1.2359>
- Muslimah, D. N., Suhendro, S., & Masitoh, E. (2020). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Struktur Modal pada Perusahaan Property dan Real Estate yang Terdaftar di BEI.

Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi, 20(1), 195.
<https://doi.org/10.33087/jiubj.v20i1.821>

- Mutiara, T., & Septyanto, D. (2022). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Financial Distress Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19. *Jurnal Bisnis Dan Manajemen*, 69–87. <https://doi.org/10.23960/jbm.v18i2.397>
- Nasution, S. A. (2019). Faktor yang Mempengaruhi Kondisi Financial Distress Perusahaan Property dan Real Estate. *Owner*, 3(1), 82. <https://doi.org/10.33395/owner.v3i1.97>
- Noviyani, N., & Yulianti, E. (2022). Faktor Penentu Financial Distress pada Perusahaan Sektor Pertanian yang Terdaftar di BEI Periode 2015-2019. *Studi Ilmu Manajemen Dan Organisasi*, 3(2), 315–326. <https://doi.org/10.35912/simo.v3i2.852>
- Nugraha, D. A., & Nursito, N. (2021). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Dan Return On Equity Terhadap Financial Distress. *Journal of Economic, Bussines and Accounting (COSTING)*, 4(2), 591–600. <https://doi.org/10.31539/costing.v4i2.1699>
- Nurwulandari, A., Hasanudin, H., & Akmal Latang, M. (2023). Analisis Pengaruh Leverage, Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan dengan Financial Distress Sebagai Variabel Intervening Pada Perusahaan Manufaktur di BEI. *Syntax Literate ; Jurnal Ilmiah Indonesia*, 8(2), 1361–1380. <https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v8i2.11431>
- Oktariyani, A. (2019). Analisis Pengaruh Current Ratio, DER, TATO dan EBITDA Terhadap Kondisi Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Akuntansi Dan Manajemen*, 14(1), 111–125. <https://doi.org/10.30630/jam.v14i1.89>
- Oktavianti, B., Hizazi, A., & Mirdah, A. (2020). Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas, Leverage dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2015-2018. *Jambi Accounting Review (JAR)*, 1(1), 20–34. <https://doi.org/10.22437/jar.v1i1.10942>
- Opitalia, M., & Zulman, M. (2019). DETERMINAN FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN SEKTOR PROPERTY DI BURSA EFEK INDONESIA. *Jurnal Riset Ekonomi Dan Bisnis*, 12(3), 167. <https://doi.org/10.26623/jreb.v12i3.1738>
- Pawitri, A. I., & Alteza, M. (2020). ANALISIS PENGARUH LIKUIDITAS, PROFITABILITAS, LEVERAGE, OPERATING CAPACITY, DAN BIAYA AGENSI MANAJERIAL TERHADAP FINANCIAL DISTRESS. *Jurnal Fokus Manajemen Bisnis*, 10(2), 149. <https://doi.org/10.12928/fokus.v10i2.2443>
- Purwaningsih, E., & Safitri, I. (2022). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, Rasio Arus Kas dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress. *JAE (JURNAL AKUNTANSI DAN EKONOMI)*, 7(2), 147–156. <https://doi.org/10.29407/jae.v7i2.17707>

- Putri, R. A., & Hendayana, Y. (2022a). Pengaruh rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, dan rasio likuiditas terhadap financial distress. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 4(12), 5646–5653. <https://doi.org/10.32670/fairvalue.v4i12.2091>
- Putri, R. A., & Hendayana, Y. (2022b). Pengaruh rasio profitabilitas, rasio solvabilitas, dan rasio likuiditas terhadap financial distress. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 4(12). www.idx.co.id
- Septiani, N. M. I., & Dana, I. M. (2019). PENGARUH LIKUIDITAS, LEVERAGE, DAN KEPEMILIKAN INSTITUSIONAL TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN PROPERTY DAN REAL ESTATE. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*, 8(5), 3110. <https://doi.org/10.24843/EJMUNUD.2019.v08.i05.p19>
- Septiani, T. A., Siswantini, T., & Murtatik, S. (2021). PENGARUH LIKUIDITAS, LEVERAGE DAN PROFITABILITAS TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA SEKTOR INDUSTRI BARANG KONSUMSI YANG TERDAFTAR DI BEI. *Jurnal Apresiasi Ekonomi*, 9(1), 100–111. <https://doi.org/10.31846/jae.v9i1.335>
- Setiyoharini, R., & Taufiqurahman, E. (2022). Pengaruh Rasio Keuangan, Kepemilikan Saham, dan Indikator Makroekonomi Terhadap Financial Distress. *Jesya (Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah)*, 5(1), 743–756. <https://doi.org/10.36778/jesya.v5i1.494>
- Sonia Liffa, Etty Gurendrawati, & Achmad Fauzi. (2020). Pengaruh Solvabilitas, Pertumbuhan Penjualan, dan Biaya Agensi Manajerial Terhadap Financial Distress: Studi Empiris Pada Perusahaan Sektor Properti dan Real Estate yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2018. *Jurnal Akuntansi, Perpajakan Dan Auditing*, 1(2), 179–194. <https://doi.org/10.21009/japa.0102.03>
- Stephanie, S., Lindawati, L., Suyanni, S., Christine, C., Oknesta, E., & Afiezan, A. (2020). Pengaruh Likuiditas, Leverage dan Ukuran Perusahaan terhadap Financial Distress pada Perusahaan Properti dan Perumahan. *Journal of Economic, Bussines and Accounting (COSTING)*, 3(2), 300–310. <https://doi.org/10.31539/costing.v3i2.1122>
- Sudaryo, Y., Devi, W. S. G. R., Purnamasari, D., Kusumawardani, A., & Hadiana, A. (2021). Pengaruh Current Ratio (CR) Debt To Equity Ratio (DER) Dan Net Profit Margin (NPM) Terhadap Financial Distress (Pada Perusahaan Jasa Sub Sektor Perhotelan, Restoran Dan Pariwisata Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2016-2020). *Ekonomi: Jurnal Ekonomi, Akuntansi & Manajemen*, 3(1), 12–22. <https://doi.org/10.37577/ekonam.v3i1.318>
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.

- Susilawati, S. (2021). ANALISIS LIKUIDITAS, LEVERAGE DAN ARUS KAS TERHADAP FINANCIAL DISTRESS DENGAN PROFITABILITAS SEBAGAI VARIABEL MODERATING (Studi Kasus Pada Perusahaan Pertambangan Sub Sektor Batubara Yang Terdaftar Di BEI Periode Tahun 2012 -2018). *JURNAL AKUNTANSI*, 10(1), 49–62. <https://doi.org/10.37932/ja.v10i1.226>
- Sutra, F. M., & Mais, R. G. (2019). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Financial Distress dengan Pendekatan Altman Z-Score pada Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2017. *Jurnal Akuntansi Dan Manajemen*, 16(01), 34–72. <https://doi.org/10.36406/jam.v16i01.267>
- Suwandi, E. D. (2022). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Profitabilitas Saat Pandemi Covid-19. *Owner*, 6(3), 2845–2852. <https://doi.org/10.33395/owner.v6i3.886>
- Wati, M., Wijayanti, A., & Siddi, P. (2020). FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI STRUKTUR MODAL. *Accounting Global Journal*, 4(1), 97–113. <https://doi.org/10.24176/agj.v4i1.4318>
- Wijaya, J., & Suhendah, R. (2023). Pengaruh Likuiditas, Leverage, Dan Arus Kas Terhadap Financial Distress. *Jurnal Ekonomi*, 28(2), 177–196. <https://doi.org/10.24912/je.v28i2.1468>
- Wulandari, E. W., & Jaeni, J. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Financial Distress. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 21(2), 734. <https://doi.org/10.33087/jiubj.v21i2.1495>
- Yuda Pratiwi, E., & Sudiyatno, B. (2022). Pengaruh likuiditas, leverage, dan profitabilitas terhadap financial distress. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 5(3), 1324–1332. <https://doi.org/10.32670/fairvalue.v5i3.2459>

DAFTAR LAMPIRAN

Tabel 1.4. Hasil Perhitungan Profitabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2022 Dengan Menggunakan Rasio Return On Asset

Kode Perusahaan	Tahun	ROA	Keterangan
SMDR	2019	-0,0084	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	0,0018	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	0,0184	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0299	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
ASSA	2019	0,0074	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	0,0061	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	0,0075	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0036	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
SDMU	2019	-0,0161	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-0,0247	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-0,0059	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0025	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
MBBS	2019	0,0030	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-0,0065	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	0,0072	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0135	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
MIRA	2019	1,9331	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-3,4557	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-2,2321	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-10,0133	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
GIAA	2019	0,0043	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-0,0188	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-0,0550	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0697	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
IPCM	2019	7,7566	Kondisi Sehat
	2020	8,2544	Kondisi Sehat
	2021	12,1823	Kondisi Sehat
	2022	12,6080	Kondisi Sehat
TAMU	2019	-0,00840	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	0,9842	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-0,0014	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-0,0056	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
WINS	2019	-0,0049	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-0,0053	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	0,0014	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0011	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

BLTA	2019	0,0018	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-0,0460	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	0,0093	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0125	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
CMPP	2019	-0,0532	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-46,1082	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-32,4250	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-24,6475	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
TAXI	2019	-0,0412	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-0,0271	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	0,1979	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-0,0205	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
BBRM	2019	-0,0021	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-0,0243	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	2,8974	Kondisi Sehat
	2022	0,0031	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
PTIS	2019	2,3798	Kondisi Sehat
	2020	1,1067	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	1,0244	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	2,0291	Kondisi Sehat
DEAL	2019	2,1098	Kondisi Sehat
	2020	-16,8884	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-13,5241	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-6,2698	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
SAFE	2019	0,0151	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	0,0073	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	0,0131	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,0168	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

Tabel 1.5. Hasil Perhitungan Likuiditas Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2022 Dengan Menggunakan Rasio *Current Ratio*

Kode Perusahaan	Tahun	CURRENT RATIO	Keterangan
SMDR	2019	126,84	Kondisi Sehat
	2020	129,44	Kondisi Sehat
	2021	144,77	Kondisi Sehat
	2022	173,07	Kondisi Sehat
ASSA	2019	52,61	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	43,68	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	89,77	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	86,21	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
SDMU	2019	58,03	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

	2020	30,21	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	28,87	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	0,11	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
MBBS	2019	371,20	Kondisi Sehat
	2020	210,86	Kondisi Sehat
	2021	741,96	Kondisi Sehat
	2022	705,50	Kondisi Sehat
MIRA	2019	158,77	Kondisi Sehat
	2020	117,12	Kondisi Sehat
	2021	109,84	Kondisi Sehat
	2022	46,06	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
GIAA	2019	34,80	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	12,49	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	5,29	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	47,65	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
IPCM	2019	381,28	Kondisi Sehat
	2020	280,52	Kondisi Sehat
	2021	319,03	Kondisi Sehat
	2022	315,46	Kondisi Sehat
TAMU	2019	18,79	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	149,03	Kondisi Sehat
	2021	199,30	Kondisi Sehat
	2022	157,45	Kondisi Sehat
WINS	2019	58,87	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	125,92	Kondisi Sehat
	2021	220,89	Kondisi Sehat
	2022	256,00	Kondisi Sehat
BLTA	2019	54,56	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	50,59	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	132,57	Kondisi Sehat
	2022	115,05	Kondisi Sehat
CMPP	2019	47,12	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	3,48	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	2,50	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	3,85	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
TAXI	2019	29,08	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	27,48	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	719,83	Kondisi Sehat
	2022	768,42	Kondisi Sehat
BBRM	2019	92,93	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	35,44	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	48,56	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	184,08	Kondisi Sehat
PTIS	2019	96,33	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	262,42	Kondisi Sehat
	2021	358,74	Kondisi Sehat
	2022	443,87	Kondisi Sehat
DEAL	2019	100,47	Kondisi Sehat
	2020	76,13	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

	2021	53,46	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	66,24	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
SAFE	2019	13,32	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	11,19	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	8,39	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	14,07	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

Tabel 1.6. Hasil Perhitungan Solvabilitas Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2022 Dengan Menggunakan Rasio *Dept to Asset Ratio*

Kode Perusahaan	Tahun	DAR	Keterangan
SMDR	2019	52,10	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	57,89	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	53,95	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	43,95	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
ASSA	2019	0,06	Kondisi Sehat
	2020	0,05	Kondisi Sehat
	2021	0,05	Kondisi Sehat
	2022	0,05	Kondisi Sehat
SDMU	2019	0,06	Kondisi Sehat
	2020	0,08	Kondisi Sehat
	2021	0,09	Kondisi Sehat
	2022	0,01	Kondisi Sehat
MBBS	2019	21,20	Kondisi Sehat
	2020	19,52	Kondisi Sehat
	2021	4,80	Kondisi Sehat
	2022	11,79	Kondisi Sehat
MIRA	2019	20,90	Kondisi Sehat
	2020	20,78	Kondisi Sehat
	2021	21,80	Kondisi Sehat
	2022	21,46	Kondisi Sehat
GIAA	2019	0,04	Kondisi Sehat
	2020	0,07	Kondisi Sehat
	2021	0,10	Kondisi Sehat
	2022	0,06	Kondisi Sehat
IPCM	2019	15,62	Kondisi Sehat
	2020	22,48	Kondisi Sehat
	2021	19,01	Kondisi Sehat
	2022	19,59	Kondisi Sehat
TAMU	2019	52,96	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	50,97	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	49,33	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	51,04	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

WINS	2019	37,33	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	36,26	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	21,47	Kondisi Sehat
	2022	17,86	Kondisi Sehat
BLTA	2019	54,53	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	57,75	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	54,39	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	48,37	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
CMPP	2019	16,92	Kondisi Sehat
	2020	89,62	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	111,56	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	125,44	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
TAXI	2019	0,19	Kondisi Sehat
	2020	0,31	Kondisi Sehat
	2021	0,01	Kondisi Sehat
	2022	0,01	Kondisi Sehat
BBRM	2019	76,47	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	80,67	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	75,90	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	24,39	Kondisi Sehat
PTIS	2019	53,98	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	52,91	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	54,35	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	53,10	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
DEAL	2019	45,51	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	49,10	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	68,98	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	73,22	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
SAFE	2019	114,40	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	99,04	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	122,85	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	121,33	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

Tabel 1.7. Hasil Perhitungan Struktur Modal Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2019-2022 Dengan Menggunakan Rasio *Dept To Equity Ratio*

Kode Perusahaan	Tahun	DER	Keterangan
SMDR	2019	64,30	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	50,81	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	59,04	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	87,46	Kondisi Sehat
ASSA	2019	40,95	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

	2020	42,97	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	42,40	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	39,83	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
SDMU	2019	32,88	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	4,12	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-1,98	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	8,51	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
MBBS	2019	345,76	Kondisi Sehat
	2020	380,61	Kondisi Sehat
	2021	1834,17	Kondisi Sehat
	2022	743,30	Kondisi Sehat
MIRA	2019	315,88	Kondisi Sehat
	2020	324,80	Kondisi Sehat
	2021	307,29	Kondisi Sehat
	2022	297,84	Kondisi Sehat
GIAA	2019	38,97	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-24,71	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-78,69	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-37,42	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
IPCM	2019	539,99	Kondisi Sehat
	2020	344,75	Kondisi Sehat
	2021	425,99	Kondisi Sehat
	2022	410,20	Kondisi Sehat
TAMU	2019	88,78	Kondisi Sehat
	2020	96,17	Kondisi Sehat
	2021	102,69	Kondisi Sehat
	2022	95,91	Kondisi Sehat
WINS	2019	146,88	Kondisi Sehat
	2020	155,02	Kondisi Sehat
	2021	297,78	Kondisi Sehat
	2022	378,44	Kondisi Sehat
BLTA	2019	83,38	Kondisi Sehat
	2020	73,15	Kondisi Sehat
	2021	83,82	Kondisi Sehat
	2022	106,72	Kondisi Sehat
CMPP	2019	45,96	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-53,40	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-90,61	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-101,42	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
TAXI	2019	-48,54	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-67,99	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	515,50	Kondisi Sehat
	2022	536,26	Kondisi Sehat

BBRM	2019	30,76	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	23,95	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	31,73	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	309,98	Kondisi Sehat
PTIS	2019	84,16	Kondisi Sehat
	2020	88,95	Kondisi Sehat
	2021	83,91	Kondisi Sehat
	2022	88,23	Kondisi Sehat
DEAL	2019	100,26	Kondisi Sehat
	2020	54,27	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-29,75	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-40,57	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
SAFE	2019	-12,47	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2020	-21,45	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2021	-18,47	Mengalami Kondisi Tidak Sehat
	2022	-17,44	Mengalami Kondisi Tidak Sehat

Tabel 4.2 Uji Normalitas

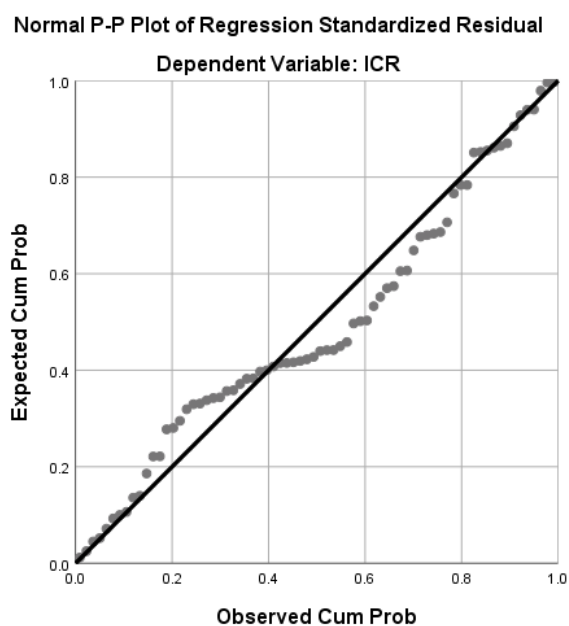
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		72
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	1035.4402015
	Std. Deviation	3815.32277218
Most Extreme Differences	Absolute	.104
	Positive	.104
	Negative	-.093
Test Statistic		.104
Asymp. Sig. (2-tailed)		.053 ^c

Tabel 4.3 Uji Multikolinieritas

Coefficients^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	2319.885	973.235		2.384	.020		

	ROA	.331	.079	.454	4.209	.000	.965	1.036
	CR	-.002	.064	-.004	-.029	.977	.690	1.449
	DAR	-.293	.163	-.202	-1.802	.076	.894	1.119
	DER	-.007	.041	-.024	-.179	.859	.625	1.599
a. Dependent Variable: ICR								

Tabel 4.4 Uji Heteroskedastisitas



Tabel 4.5 Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.535 ^a	.286	.242	2996.19165	1.873
a. Predictors: (Constant), LAG_X4, LAG_X1, LAG_X3, LAG_X2					
b. Dependent Variable: LAG_Y					

Tabel 4.6 Uji Korelasi Sederhana

Correlations			
		ROA	ICR
ROA	Pearson Correlation	1	.458**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	.458**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	72	72

Tabel 4.7 Uji Korelasi Sederhana X2

Correlations			
		CR	ICR
CR	Pearson Correlation	1	.045
	Sig. (2-tailed)		.708
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	.045	1
	Sig. (2-tailed)	.708	
	N	72	72

Tabel 4.8 Uji Korelasi Sederhana X3

Correlations			
		DAR	ICR
DAR	Pearson Correlation	1	-.214
	Sig. (2-tailed)		.071
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	-.214	1
	Sig. (2-tailed)	.071	
	N	72	72

Tabel 4.9 Uji Korelasi Sederhana X4

Correlations			
		DER	ICR
DER	Pearson Correlation	1	.115
	Sig. (2-tailed)		.338
	N	72	72
ICR	Pearson Correlation	.115	1
	Sig. (2-tailed)	.338	
	N	72	72

Tabel 4.10 Uji Koefisien Korelasi Berganda

Model Summary ^b									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.498 ^a	.248	.203	3070.445	.248	5.525	4	67	.001

a. Predictors: (Constant), DER, ROA, DAR, CR

b. Dependent Variable: ICR

Tabel 4.12 Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2319.885	973.235		2.384	.020
	ROA	.331	.079	.454	4.209	.000
	CR	-.002	.064	-.004	-.029	.977
	DAR	-.293	.163	-.202	-1.802	.076
	DER	-.007	.041	-.024	-.179	.859

a. Dependent Variable: ICR

Tabel 4.12 Uji Regresi Linier Berganda

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.498 ^a	.248	.203	3070.445

Tabel 4.13 Uji T

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2319.885	973.235		2.384	.020
	ROA	.331	.079	.454	4.209	.000
	CR	-.002	.064	-.004	-.029	.977
	DAR	-.293	.163	-.202	-1.802	.076
	DER	-.007	.041	-.024	-.179	.859

a. Dependent Variable: ICR

Tabel 4.14 Uji F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	208365494.527	4	52091373.632	5.525	.001 ^b
	Residual	631651225.348	67	9427630.229		
	Total	840016719.875	71			

a. Dependent Variable: ICR

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