

**FAKTOR-FAKTOR PENDETEKSI TERJADINYA *FINANCIAL*
DISTRESS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG
TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2019 – 2021**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Tugas-Tugas dan Syarat-Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Akuntansi Program Studi S1 Akuntansi
Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta

Disusun Oleh :

Adinda Rizky Ramadani

NIM: 19210093

PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI

SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI SURAKARTA

2023

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Adinda Rizky Ramadani

NIM : 19210093

Program Studi : S1 Akuntansi

Judul : FAKTOR-FAKTOR PENDETEKSI TERJADINYA
FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG
TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2019 – 2021

Disetujui dan Disahkan:

Hari : Rabu

Tanggal : 24 Mei 2023

Pembimbing,



Astuning Saharsini, S.E., M.Acc
NIDN. 0606129102

Mengetahui,
Kepala Program Studi S1 Akuntansi



Astuning Saharsini, S.E., M.Acc
NIDN. 060612910

PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : ADINDA RIZKY RAMADANI
NIM : 19210093
PROGRAM STUDI : S1 AKUNTANSI
JUDUL : FAKTOR-FAKTOR PENDETEKSI
TERJADINYA *FINANCIAL DISTRESS* PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG
TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2019-2021

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan dihadapan tim penguji skripsi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta (STIE) dan diterima untuk memenuhi persyaratan gelar Sarjana Ekonomi.

Pada Hari : Rabu
Tanggal : 24 Mei 2023

Tim Penguji

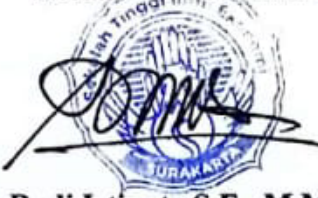
Ketua : Astuning Saharsini, S.E., M.Acc.
Anggota : Arif Nugroho Rahman, S.E., M.M

Tanda Tangan

.....
.....

Mengetahui,

Ketua STIE Surakarta


Dr. Budi Istianto S.E., M.M., M.H
NIDN. 0625127401

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul:

**FAKTOR-FAKOR PENDETEKSI TERJADINYA *FINANCIAL DISTRESS*
PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI
PERIODE 2019-2021**

Tidak pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi lain dan tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri tanpa memberikan pengakuan pada penulis aslinya. Apabila dikemudian hari saya terbukti melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, gelar dan ijazah yang telah diberikan oleh perguruan tinggi batal saya terima.

Sukoharjo, 27 Maret 2023

Yang memberi pernyataan



Adinda Rizky Ramadani

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan”-QS Al-Insyirah: 5-6

“Kita boleh saja kecewa dengan apa yang telah terjadi, tetapi jangan pernah kehilangan harapan untuk masa depan yang lebih baik”-Bambang Pamungkas

PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua yang senantiasa mendoakan dan adik-adik yang selalu memberi semangat.
2. Teman-teman kuliah yang telah membantu dan memberi motivasi dalam penyelesaian skripsi.
3. Teman-teman magang di BPJS Ketenagakerjaan yang senantiasa memberi dukungan.
4. Almamater tercinta Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta.

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah memberikan rahmat serta hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Faktor-Faktor Pendeteksi Terjadinya *Financial Distress* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2019-2021”. Skripsi ini diajukan untuk memenuhi tugas-tugas dan syarat-syarat memperoleh derajat Sarjana Ekonomi Jurusan Akuntansi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi.

Skripsi ini dapat diselesaikan tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang telah mendukung dan memberi motivasi. Peneliti mengucapkan terimakasih atas segala bimbingan, dukungan, dan kerjasamanya kepada :

1. Bapak Dr. Budi Istianto S.E., M.M., M.H. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta.
2. Ibu Astuning Saharsini, S.E., M.Acc, selaku Kaprodi Akuntansi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta dan sebagai Dosen Pembimbing Skripsi yang senantiasa memberikan dukungan, arahan, bimbingan, masukan dan motivasi selama penyusunan skripsi.
3. Seluruh dosen, staff, dan karyawan Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Surakarta yang sudah membantu.
4. Ibu dan Bapak tercinta, adik-adik, keluarga dan teman-teman yang selalu memberikan do'a dan dukungan.
5. *Last but not least* untuk diri saya sendiri yang sudah bertahan sejauh ini, *thanks for not giving up*.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan skripsi masih banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari berbagai pihak. Penulis mengucapkan terimakasih dan semoga skripsi ini memberikan manfaat dan pengetahuan bagi para pembaca.

Sukoharjo, 27 Maret 2023



Adinda Rizky Ramadan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PENGESAHAN SKRIPSI	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAK	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12
A. Landasan Teori.....	12
B. Penelitian Terdahulu	17
C. Kerangka Pikir	21
D. Hipotesis.....	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	25
A. Objek Penelitian	25
B. Jenis dan Sumber Data	25
C. Populasi dan Sampel	25
D. Teknik Pengumpulan Data	26
E. Definisi Operasional.....	26

F. Teknik Analisis Data.....	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	33
A. Deskripsi Data	33
B. Statistik Deskriptif	34
C. Uji Asumsi Klasik.....	35
D. Analisis Data	38
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	43
B. Saran	43
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN.....	47

Daftar Tabel

Tabel 1.1 Perusahaan yang memiliki tanda-tanda mengalami <i>financial distress</i> .4	4
Tabel 1.2 Data Profitabilitas dan Solvabilitas.....6	6
Tabel 1.3 Nilai Perhitungan TATO.....8	8
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu17	17
Tabel 3.1 Rincian Hasil Pengambilan Sampel26	26
Tabel 3.2 Definisi Operasional Variabel27	27
Tabel 4.1 Hasil Uji Statistik Deskriptif.....33	33
Tabel 4.2 Hasil Uji Normalitas34	34
Tabel 4.3 Hasil Uji Multikolinearitas35	35
Tabel 4.4 Hasil Uji Heterokedastisitas.....36	36
Tabel 4.5 Hasil Uji Autokorelasi dengan Durbin-Watson.....36	36
Tabel 4.6 Hasil Uji Autokorelasi dengan Run-Test.....37	37
Tabel 4.7 Hasil Uji Regresi Linier Berganda.....38	38
Tabel 4.8 Hasil Uji T.....39	39
Tabel 4.9 Hasil Uji F.....40	40
Tabel 4.10 Hasil Uji Determinasi.....40	40

Daftar Gambar

Gambar 2.1 Kerangka Pikiran.....	21
----------------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Tabulasi Data.....	48
Lampiran 2. Hasil Uji SPSS.....	50

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mendeteksi faktor-faktor yang mempengaruhi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Populasi pada penelitian adalah semua perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode penelitian. Sampel yang didapatkan sebanyak 69 perusahaan transportasi periode tahun 2019-2021 dengan metode *purposive sampling*. Data yang digunakan dalam penelitian adalah data sekunder yang berupa laporan tahunan dan laporan keuangan. Alat uji yang digunakan dalam penelitian ini dengan Statistik Deskriptif, Uji Asumsi Klasik, Uji Hipotesis dan Analisis Regresi Linier Berganda dengan menggunakan program SPSS Versi 25. Hasil analisis menunjukkan bahwa Profitabilitas dan *Sales Growth* berpengaruh signifikan terhadap *Financial Distress*. Sedangkan Solvabilitas dan *Operating Capacity* tidak berpengaruh terhadap *Financial Distress*.

Kata Kunci: profitabilitas, solvabilitas, *sales growth*, *operating capacity*, dan *financial distress*.

ABSTRACT

This research was conducted with the aim of detecting the factors that influence financial distress in transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange. This research uses quantitative methods. The population in the study were all transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the study period. The samples obtained were 69 transportation companies for the 2019-2021 period using the purposive sampling method. The data used in this research is secondary data in the form of annual reports and financial reports. The test equipment used in this study is Descriptive Statistics, Classical Assumptions Test, Hypothesis Testing and Multiple Linear Regression Analysis using the SPSS Version 25 program. The results of the analysis show that Profitability and Sales Growth have a significant effect on Financial Distress. Meanwhile, Solvability and Operating Capacity have no effect on Financial Distress.

Keywords: profitability, solvency, sales growth, operating capacity, financial distress.

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan dibidang teknologi serta tingginya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi menjadikan peluang bagi perusahaan yang bergerak dibidang transportasi. Namun pada masa pandemi pengguna transportasi umum mengalami penurunan dikarenakan adanya pembatasan ruang publik, hal ini akan berdampak pada kinerja keuangan perusahaan. Dalam perusahaan, kinerja keuangan menggambarkan kondisi keuangan perusahaan pada suatu periode yang menyangkut aspek penghimpunan dana ataupun penyaluran dana. Penurunan pendapatan dari hasil operasi yang dilakukan oleh perusahaan dalam memperoleh keuntungan selama pandemi Covid-19 berpotensi bagi perusahaan mengalami *financial distress* sehingga cenderung mengalami kesulitan dalam hal likuiditas. *Financial distress* dapat terjadi karena adanya faktor internal dan eksternal. Faktor internal dalam kinerja keuangan yaitu adanya utang dalam jumlah besar, kerugian, dan kesulitan arus kas. Sedangkan faktor eksternal bersifat makro dan memiliki cakupan yang luas, salah satunya adalah kebijakan pemerintah.

Pandemi covid-19 menjadi salah satu faktor eksternal perusahaan mengalami *financial distress*, karena hal tersebut pemerintahan mengeluarkan kebijakan untuk diberlakukan pembatasan pada operasional transportasi umum dan pemberlakuan ganjil genap. Beberapa perusahaan yang merasakan dampak dari pandemi karena penurunan pendapatan yaitu PT Garuda Indonesia Tbk dalam pembukuannya mengalami rugi bersih sebesar US\$ 712,72 juta atau setara Rp 10,47 triliun sepanjang semester I 2020. PT Blue Bird Tbk sepanjang semester I 2020 tercatat mengalami kerugian sebesar Rp 93,67 miliar berbeda dengan tahun sebelumnya dimana perseroan mampu mendapatkan laba bersih sebesar Rp 158,37 miliar hal ini berarti mengalami penurunan profitabilitas sebesar 159,15%.

Berdasarkan laporan keuangan belum teraudit kerugian Blue Bird sejalan dengan pendapatan bersih yang hanya Rp 1,15 triliun pada semester I 2020.

Capaian tersebut turun 39,86% dibandingkan semester I tahun 2019 yang sebesar Rp 1,91 triliun. Blue Bird juga mencatatkan penurunan beban sebesar 5,59% menjadi Rp 312,58 miliar sepanjang semester I 2020. Strategi yang diambil Blue Bird adalah mengadakan kesepakatan dengan para kreditur.

PT Kereta Api Indonesia (KAI) sepanjang semester I 2020 membukukan rugi bersih sebesar Rp 1,35 triliun, padahal pada semester I tahun 2019 perseroan mampu mencatatkan laba Rp 1,21 triliun. Kinerja buruk ini harus dialami KAI karena penghentian operasional sementara imbas pandemi corona. Pembatasan dan penghentian sementara operasional berdampak pada pendapatan perseroan. Sepanjang semester I KAI mendapatkan keuntungan Rp 7,41 triliun, dimana hal ini mengalami penurunan sebesar 38,9% dibandingkan periode tahun lalu sebesar Rp 12,13 triliun. Menghadapi pandemi, PT KAI memangkas biaya operasional sebesar 40% dan memantau penggunaan kas secara ketat, memastikan ketersediaan fasilitas jangka pendek dalam menjaga ketersediaan likuiditas dan mengajukan relaksasi atas pinjaman jatuh tempo.

PT Transcoal Pacific Tbk membukukan laba sebesar Rp 31,47 miliar sepanjang semester I 2020. Dibandingkan periode tahun lalu dimana perseroan membukukan laba bersih sebesar Rp 156,46 miliar mengalami penurunan hingga 79,88%. Sepanjang semester I 2020 Transcoal membukukan pendapatan sebesar Rp 826,5 miliar, dibandingkan dengan periode tahun lalu mengalami penurunan 29,44%. Dengan strategi penekanan beban dan adanya sedikit kontribusi dari beberapa pos pendapatan diluar bisnis inti maka penurunan kinerja pendapatan tidak terlalu dalam.

Situasi dimana perusahaan mengalami *financial distress* dapat dideteksi sebelum hal tersebut terjadi. Jika perusahaan menunjukkan gejala awal *financial distress*, maka pihak manajemen akan dapat melakukan perbaikan lebih awal. Perusahaan mengalami kondisi *financial distress* terlebih dahulu sebelum mengalami kebangkrutan. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan yang tidak sebanding dengan kewajiban-kewajiban atau utang. Menurut Hutabarat (2020)

financial distress adalah kondisi ketika suatu perusahaan tidak bisa memenuhi kewajibannya kepada pihak-pihak lain (kreditur) karena mengalami penurunan dana. Kesulitan keuangan bersumber dari ketidakmampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya, terutama pada jangka pendek (Susilowati, 2021). Potensi *financial distress* dapat diketahui dari nilai indeks yang dihitung dengan indeks prediksi *financial distress*. Model prediksi *financial distress* dikembangkan dengan menggunakan teknik *Multiple Discriminant Analysis* (MDA) dengan menggabungkan beberapa jenis rasio keuangan dalam suatu persamaan. Beberapa model prediksi kebangkrutan telah teruji akurasinya dalam memprediksi kebangkrutan suatu perusahaan (Zabady dkk, 2016).

Altman Z-Score adalah salah satu model prediksi kebangkrutan pertama yang dikembangkan pada akhir 1960-an. *Altman* memperbaiki kelemahan pendekatan univariate. Metode *Z-Score* adalah model analisis multivariate yang dirancang untuk memprediksi kebangkrutan dengan tingkat keakuratan dan ketepatan yang relatif dapat diandalkan. Pendekatan multivariat terhadap prediksi kegagalan menyebar keseluruh dunia di antara para peneliti di bidang keuangan, perbankan, dan risiko kredit. Memprediksi kebangkrutan penting bagi bankir, investor, manajer aset dan lainnya. Di satu sisi, kesulitan keuangan menghambat kinerja investor, disisi lain strategi *short-sale* dapat menawarkan peluang yang menguntungkan.

Metode *Z-Score* dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*. Untuk mengetahui apakah perusahaan dalam kondisi sehat atau tidak dengan metode *Z-Score*, maka harus menghitung terlebih dahulu lima jenis rasio. Rasio yang digunakan dalam metode *Altman Z-Score* adalah modal kerja terhadap total aset, laba ditahan terhadap total aset, laba sebelum bunga terhadap total aset, laba sebelum bunga dan pajak terhadap total aset, nilai pasar modal terhadap total kewajiban, dan penjualan terhadap total aset. Hal ini dapat dilihat pada tabel 1.1 yang menggambarkan kondisi perusahaan dengan melihat nilai *Z-Score*.

Berikut ini adalah data hasil perhitungan nilai Z-Score perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2021 yang dapat dilihat pada tabel 1.1, sebagai berikut.

Tabel 1.1 Perusahaan yang memiliki tanda-tanda mengalami *financial distress*

NO	NAMA PERUSAHAAN	Z-SCORE			KATEGORI
		2019	2020	2021	
1.	PT Adi Sarana Armada Tbk	0,0885	-0,1740	0,9429	Bangkrut
2.	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk	-0,4883	-0,3941	-0,0817	Bangkrut
3.	PT AirAsia Indonesia Tbk	-10,6312	-13,8547	-18,5847	Bangkrut
4.	PT Steady Safe Tbk	-10,0242	-11,9484	-15,3438	Bangkrut
5.	PT Dewata Freightinternational Tbk	0,9987	-2,4285	-6,7396	Bangkrut
6.	PT Express Trasindo Utama Tbk	-19,8404	-33,6594	-21,7368	Bangkrut
7.	PT Mitra International Resource Tbk	-9,3737	-11,4873	-12,3539	Bangkrut
8.	PT Sidomulyo Selaras Tbk	-3,3512	-7,4167	-7,1710	Bangkrut
9.	PT Weha Tranpostasi Idn Tbk	1,1680	-1,0703	-0,3061	Bangkrut
10.	PT Temas Tbk	0,9322	0,5622	3,5273	Grey Zone
11.	PT Jaya Trishindo Tbk	4,8159	1,5863	1,6535	Grey Zone
12.	PT Eka Sari Lorena Tbk	6,2384	1,9999	1,7889	Grey Zone
13.	PT Transkon Jaya Tbk	-0,5203	0,9005	2,0599	Grey Zone
14.	PT Blue Bird Tbk	4,4509	4,0441	5,6791	Aman
15.	PT Armada Berjaya Trans Tbk	2,3432	5,6984	13,0120	Aman
16.	PT Satria Antarana Prima Tbk	7,1499	6,7227	7,1842	Aman
17.	PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	2,5018	2,0406	3,8416	Aman
18.	PT Trimuda Nuansa Citra Tbk	10,6680	6,1428	5,5155	Aman
19.	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk	34,129	7,6685	9,6723	Aman
20.	PT Guna Timur Raya Tbk	3,6562	1,9213	2,6089	Aman
21.	PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	10,7317	9,5631	10,0448	Aman
22.	PT Putra Rajawali Kencana	12,5910	11,2411	12,5307	Aman
23.	PT Prima Globalindo Logistik Tbk	1,8928	3,9627	7,1829	Aman

Sumber : Data diolah Tahun 2022

Berdasarkan tabel 1.1 dapat dilihat perusahaan yang mengalami penurunan nilai *Z-Score* selama periode tahun 2019 hingga 2021 pada beberapa perusahaan transportasi. Nilai *Z* memberikan tiga kategori yang dapat dialami perusahaan yaitu, apabila nilai *Z* kurang dari 1,1 maka perusahaan berpotensi mengalami kebangkrutan, jika nilai *Z* berada diantara 1,1 hingga 2,60 masuk dalam kategori abu-abu (*grey zone*), sedangkan nilai *Z* lebih dari 2,60 maka perusahaan masuk dalam kategori tidak bangkrut. Pada perusahaan PT Adi Sarana Armada Tbk memiliki nilai *Z-Score* kurang dari 1,1 yang mengakibatkan perusahaan berpotensi mengalami kebangkrutan, hal ini bisa terjadi karena penurunan pendapatan dan jumlah liabilitas lebih besar dari total aset.

Perusahaan transportasi yang mengalami kondisi *financial distres* dapat dilihat berdasarkan kinerja keuangannya dengan menggunakan rasio keuangan yaitu dengan variabel *profitabilitas* dan *solvabilitas*. *Profitabilitas* mengukur besarnya laba yang dihasilkan oleh suatu perusahaan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam membayar utangnya kepada kreditur berdasarkan tingkat pemakaian aset dan sumber daya lainnya sehingga terlihat tingkat efisiensi perusahaan. Semakin tinggi nilainya maka semakin baik. *Profitabilitas* suatu perusahaan dapat dinilai dengan cara yang berbeda, tergantung pada pendapatan dan aset atau modal yang akan diperbandingkan satu dengan lainnya. Menurut Kasmir (2019) rasio *profitabilitas* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan atau laba dalam suatu periode tertentu. Dalam tabel 1.2 dapat dilihat perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang menggambarkan nilai *profitabilitas* dengan perhitungan *Return on Assets*, semakin tinggi presentase yang dihasilkan artinya semakin efisien perusahaan dalam penggunaan aset perusahaan.

Matriks yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban membayar utang jangka panjangnya sebagai dasar penilaian kreditur merupakan pengertian dari *solvabilitas*. Menurut Kasmir (2019) *solvabilitas* adalah besarnya dana yang digunakan perusahaan yang berasal dari pihak luar dalam jangka panjang maupun jangka pendek. Dengan *solvabilitas*

perusahaan dapat mengetahui seberapa besar pinjaman yang dibutuhkan dan dapat dibayar kembali pada kreditur. Penilaian solvabilitas dengan cara menghitung bagaimana setiap rasio mempengaruhi utang perusahaan. Dalam penelitian ini menggunakan *Debt to Equity Ratio*, semakin tinggi hasilnya maka semakin tinggi pula utang yang dimiliki perusahaan. Sebaliknya, ketika nilai aset tetap perusahaan rendah, maka perusahaan akan sulit memperoleh pinjaman.

Berikut ini adalah nilai *Return On Assets* dan *Debt to Equity Ratio* dari perusahaan-perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2021 yang dapat dilihat pada tabel 1.2, sebagai berikut.

Tabel 1.2 Data Profitabilitas dan Solvabilitas

No	Nama Perusahaan	ROA (%)			DER		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
1.	PT Blue Bird Tbk	4,25	-2,25	1,32	0,37	0,38	0,06
2.	PT Adi Sarana Armada Tbk	1,89	1,24	2,65	2,62	2,6	2,41
3.	PT Temas Tbk	3,08	1,34	17,2	1,76	2,17	1,62
4.	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk	1,51	0,58	1,39	1,45	1,38	2,33
5.	PT Air Asia Indonesia Tbk	-6,02	-4,53	-4,54	11,9	3,08	1,98
6.	PT Jaya Trishindo Tbk	15,8	11,4	15,3	0,53	1,54	1,13
7.	PT Eka Sari Lorena Transport Tbk	-2,3	-15,9	-11,1	0,15	0,23	0,24
8.	PT Steady Safe Tbk	2,6	-5,5	0,3	7,94	5,67	5,37
9.	PT Weha Transpostasi Idn Tbk	1,7	-15,2	-4,32	0,77	0,87	1,05
10.	PT Dewata Freightinternational Tbk	0,1	-1,82	-1,67	1,19	2,75	-5,87
11.	PT Armada Berjaya Trans Tbk	1,6	3,7	4,7	0,44	0,23	0,10
12.	PT Pelayaran Nasional Ekalya P Tbk	9,9	7,7	9,3	0,14	0,13	0,12
13.	PT Satria Antarana Prima Tbk	25,1	14,9	17,8	0,47	0,52	0,49
14.	PT Express Trasindo Utama Tbk	-57,6	-21,9	200,7	2,05	-1,46	0,19
15.	PT Putra Rajawali Kencana Tbk	2,3	1,5	1,7	0,22	0,10	0,09
16.	PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk	1,5	1,0	8,8	1,50	1,80	1,11

17.	PT Mitra International Resource Tbk	-0,9	-5,7	-4,4	0,49	0,47	0,48
18.	PT Trimuda Nuansa Citra Tbk	4,5	-6,6	2,2	0,20	0,20	0,27
19.	PT Transkon Jaya Tbk	5,6	6,3	7,1	2,64	1,16	1,01
20.	PT Krida Jaringan Nusantara Tbk	0,4	-3,5	-3,5	0,03	0,20	0,27
21.	PT Sidomulyo Selaras Tbk	-16,6	-24,4	-5,8	3,25	21,9	-90,2
22.	PT Prima Globalindo Logistik Tbk	3,3	5,3	12,5	0,62	0,511	0,30
23.	PT Guna Timur Raya Tbk	1,0	-10,7	-5,53	-6,4	0,36	0,30

Sumber : Data diolah Tahun 2022

Menurut Hutabarat (2020) secara umum *rasio return on asset* memiliki nilai standar sebesar 5% dan apabila nilai profitabilitas diatas 5% maka dapat dinilai bahwa perusahaan memiliki kemampuan untuk menghasilkan laba perusahaan berdasarkan aset yang dimiliki. Dari tabel 1.2 didapat bahwa perusahaan yang tercatat memiliki nilai ROA kurang dari 5% hal ini berarti perusahaan berada dalam kondisi yang tidak baik. Menurut Kasmir (2019) rata-rata industri untuk *debt to equity ratio* (DER) adalah 81% sedangkan menurut Hery (2018), secara umum bahwa debitur seharusnya memiliki *debt to equity ratio* kurang dari 0,5. Dalam tabel 1.2 dapat dilihat perusahaan yang memiliki nilai DER kurang dari 1 atau kurang dari 100% adalah PT Blue Bird Tbk.

Rasio pertumbuhan diproksikan dengan *sales growth*. Perusahaan dengan *sales growth* yang tinggi memberikan tanda bahwa kondisi perusahaan tersebut baik sehingga semakin besar kemungkinan perusahaan terhindar dari *financial distress*. Perusahaan dapat dikatakan dalam kondisi baik apabila pertumbuhan penjualan (*sales growth*) bersifat positif, sebaliknya perusahaan dalam kondisi tidak baik apabila pertumbuhan penjualan bersifat negatif. Nilai *sales growth* mengalami penurunan dikarenakan pendapatan yang dihasilkan pada periode saat ini lebih rendah dari periode sebelumnya. Jika nilai *sales growth* mengalami kenaikan, dikarenakan pendapatan yang dihasilkan pada periode saat ini lebih tinggi di periode sebelumnya.

Operating capacity menurut Hanafi & Halim (2016) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana perusahaan menghasilkan penjualan berdasarkan aktiva tetap yang dimiliki perusahaan. Rasio ini dinilai dari *total asset turnover ratio* (TATO), dimana total penjualan dibagi dengan jumlah aktiva yang dimiliki perusahaan. Perusahaan dengan nilai TATO semakin tinggi maka akan semakin baik karena artinya perusahaan mampu memaksimalkan aset yang dimiliki untuk menghasilkan penjualan yang lebih tinggi. Pada tabel 1.3 didapat perhitungan TATO dari perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2019 – 2021.

Berikut ini adalah nilai dari perhitungan *Total Assets Turnover Ratio* dari beberapa perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2019-2021 dapat dilihat pada tabel 1.3 sebagai berikut.

Tabel 1.3 Nilai Perhitungan TATO

NO	KODE	NILAI (%)		
		TH 2019	TH 2020	TH 2021
1.	BIRD	54,51	28,21	33,65
2.	ASSA	48,13	58,73	84,35
3.	CMPP	256,7	26,49	12,15
4.	BPTR	30,32	30,25	25,96
5.	TMAS	76,91	69,57	83,18

Sumber : Data diolah Tahun 2022

Pada perusahaan PT Batavia Prosperindo mengalami penurunan nilai TATO yang signifikan dari tahun ke tahun. Dengan kata lain, penjualan yang dihasilkan oleh PT Batavia Prosperindo dari total aset yang dimiliki adalah sepertiga dari total asetnya. Nilai TATO mengalami penurunan karena meskipun perusahaan memiliki banyak aset namun banyaknya aset tidak dapat dimanfaatkan secara maksimal dan memberikan nilai yang berarti.

Berdasarkan penelitian Simanjuntak *et.al* (2017) dengan judul “ Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap *Financial distress* (Studi pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI periode 2011–2015) “ dengan hasil variabel rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio *profitabilitas* dan rasio pertumbuhan

berpengaruh signifikan terhadap prediksi *financial distress* dan rasio *profitabilitas* sendiri tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Sedangkan pada penelitian Hafsari & Setiawanta (2021) dengan judul “ Analisa *Financial distress* Dengan Pendekatan *Altman* pada Awal Covid-19 di Indonesia” menunjukkan hasil bahwa *profitabilitas* yang diukur dengan *Return On Asset* (ROA) berpengaruh terhadap *financial distress*.

DER atau *debt to equity ratio* adalah rasio yang digunakan untuk menghitung jumlah ekuitas perusahaan yang didanai oleh utang atau besarnya utang. Berdasarkan penelitian Jaelani & Dillak (2021) dengan judul “Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, Ukuran Perusahaan dan Dewan Direksi terhadap *Financial distress*” menunjukkan bahwa solvabilitas dengan perhitungan DER berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Namun pada penelitian yang dilakukan oleh Andila (2019) dengan judul Pengaruh Rasio *Solvabilitas* terhadap *Financial distress* pada perusahaan PT Destinasi Tirta Nusantara Tbk Periode 2010-2018 menunjukkan hasil bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Penelitian sebelumnya oleh Khasanah *et al* (2021) dengan judul “Pengaruh *Operating Capacity*, *Sales growth*, Arus Kas dan *Leverage* terhadap *Financial distress*” bahwa variabel *operating capacity* berpengaruh positif terhadap *financial distress* yang berarti rendahnya nilai *operating capacity* maka akan menyebabkan *financial distress* dan untuk variabel *sales growth* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Sedangkan pada penelitian Handayani *et al* (2019) dengan judul “ Pengaruh *Operating Capacity* dan *Sales Growth* terhadap *Financial distress* dengan *Profitabilitas* sebagai Variabel Moderating” menunjukkan hasil penelitian variabel *operating capacity* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*, sedangkan *sales growth* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*.

Dari latar belakang diatas peneliti tertarik untuk meneliti tentang faktor-faktor yang dapat memprediksi apakah perusahaan mengalami *financial distress* melalui laporan keuangan pada sektor transportasi. Hal ini dipilih karena selama

masa pandemi terdapat penurunan pendapatan yang sangat signifikan akibat dari pembatasan ruang publik. Perbedaan penelitian ini terletak pada periode penelitian dan analisis data variabel dependen. Peneliti bermaksud melakukan penelitian dengan judul **“FAKTOR-FAKTOR PENDETEKSI TERJADINYA *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PERIODE 2019 – 2021 “**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka perumusan masalah penelitian ini adalah :

1. Apakah *profitabilitas* berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi ?
2. Apakah *solvabilitas* berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi ?
3. Apakah *sales growth* berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi ?
4. Apakah *operating capacity* berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan dari penelitian adalah :

1. Mengetahui pengaruh *profitabilitas* terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.
2. Mengetahui pengaruh *solvabilitas* terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.
3. Mengetahui pengaruh *sales growth* terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.
4. Mengetahui pengaruh *operating capacity* terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.

D. Manfaat Penelitian

Setelah penelitian dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi penelitian selanjutnya mengenai analisis indikator-indikator yang dapat mempengaruhi *financial distress*.

2. Secara praktis

Adapaun hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan sebagai berikut :

1. Memberikan informasi mengenai pencegahan dan gejala awal terjadinya kebangkrutan pada perusahaan.
2. Menjadi bahan masukan bagi investor dalam mengambil keputusan untuk melakukan investasi pada suatu perusahaan
3. Sebagai masukan untuk pemerintahan yang bertanggung jawab dalam peraturan agar perusahaan-perusahaan memiliki pedoman dalam perusahaannya.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Teori Sinyal (*Signalling Theory*)

Signalling Theory ditemukan oleh Spence pada tahun 1973. Teori ini menunjukkan suatu sinyal atau syarat untuk memberikan sebuah informasi. Dalam penelitian Immanuel (2015), terdapat dua jenis sinyal yaitu sinyal buruk (*bad news*) dan sinyal baik (*good news*). Menurut Brigham & Houston (2019) teori sinyal merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh manajemen perusahaan yang dapat memberikan petunjuk kepada investor tentang bagaimana manajemen memandang prospek perusahaan. Sinyal yang diberikan berupa informasi mengenai apa yang telah dilakukan pihak manajemen berupa penyajian keterangan, catatan atau gambaran keadaan saat ini maupun yang akan mendatang bagi kelangsungan hidup perusahaan.

Teori sinyal juga dapat digunakan pihak perusahaan (agen), *principal* (investor) maupun pihak lain untuk mengurangi asimetri informasi dengan menghasilkan laporan keuangan yang berkualitas. Laporan keuangan sangat penting bagi perusahaan, karena dapat digunakan untuk mengetahui kinerja dan kondisi keuangan perusahaan sehingga dapat memprediksi adanya potensi kebangkrutan dimasa mendatang. Hubungan teori sinyal dengan *financial distress* yaitu untuk memberikan informasi mengenai laporan keuangan kepada investor sebagai *principal*, apabila keuangan dalam keadaan sehat berarti sinyal yang diterima baik (*good news*) sedangkan jika keadaan keuangan perusahaan sedang mengalami kesulitan maka menandakan sinyal buruk (*bad news*). Informasi yang didapat akan dijadikan pertimbangan untuk para investor apakah akan melakukan investasi atau tidak.

2. *Financial distress*

Financial distress adalah kondisi dimana keuangan perusahaan sedang dalam kesulitan atau dalam keadaan yang tidak sehat yang terjadi sebelum perusahaan bangkrut. Kesulitan keuangan terjadi karena perusahaan mengalami kesulitan untuk membayar kewajiban hutangnya karena kekurangan dana. Dalam kondisi seperti ini perusahaan dapat mengalami penurunan laba dan aset tetap menjelang kebangkrutannya. Menurut Hutabarat (2020) *financial distress* merupakan kondisi suatu perusahaan yang sedang mengalami kesulitan keuangan dan tidak mampu memenuhi berbagai kewajiban kepada pihak lain seperti kreditur, kewajiban kepada pemegang obligasi, dan lainnya yang dapat mengakibatkan kebangkrutan.

Sedangkan pengertian *financial distress* menurut para ahli adalah sebagai berikut :

- a. Curry dan Banjarnahor (2018) *financial distress* adalah suatu kondisi dimana perusahaan dalam keadaan tidak sehat atau mengalami penurunan sebelum terjadinya kebangkrutan atau likuidasi.
- b. Fahmi et.al (2020), *financial distress* dimulai dari ketidakmampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas dan juga termasuk kewajiban yang bersifat solvabilitas.

Berdasarkan pengertian diatas dapat diinterpretasikan bahwa *financial distress* keadaan dimana perusahaan mengalami kesulitan keuangan yang ditandai dengan arus kas yang dihasilkan perusahaan tidak cukup untuk memenuhi kewajiban jangka panjang maupun jangka pendek dan perusahaan diharuskan untuk melakukan koreksi terhadap aktivitas perusahaan *Financial distress* juga dapat mengakibatkan kebangkrutan dan perusahaan terpaksa mengambil tindakan untuk memperbaiki arus kas.

Menurut Brigham & Gapenski jenis-jenis *financial distress* sebagai berikut :

- a. *Economic Failure*, perusahaan tidak dapat menutup biaya total termasuk didalamnya biaya modal.
- b. *Business Failure*, perusahaan menghentikan kegiatan operasional untuk mengurangi dampak kerugian.
- c. *Technical Insolvency*, perusahaan tidak mampu memenuhi kewajiban utang ketika jatuh tempo.
- d. *Insolvency in Bankruptcy*, nilai buku perusahaan melebihi nilai pasar asetnya.
- e. *Legal Bankruptcy*, perusahaan secara resmi dinyatakan bangkrut oleh hukum.

Metode yang digunakan untuk mengukur *financial distress* adalah dengan menggunakan metode Z-Score model altman. Model ini menggunakan perpaduan rasio. Altman *et al* (2019) menjelaskan bahwa lima puluh tahun setelah diperkenalkan, Altman Z-Score tetap menjadi salah satu model penilaian kredit yang paling banyak digunakan oleh praktisi dan akademisi untuk menunjukkan kemungkinan gagal bayar.

Menurut Pekerti & Yovita (2019) Altman Z-Score untuk industri non manufaktur yang telah *go public* ditentukan dengan menggunakan rumus Z-Score modifikasi :

$$Z = 6,56X_1 + 3,26X_2 + 6,72X_3 + 1,05X_4$$

$$Z = \text{financial distress index}$$

$$X_1 = \frac{\text{working capital}}{\text{total asset}}$$

$$X_2 = \frac{\text{retained earnings}}{\text{total asset}}$$

$$X_3 = \frac{\text{EBIT}}{\text{total asset}}$$

$$X4 = \frac{\text{market value of equity}}{\text{book value of total liabilities}}$$

4. Profitabilitas

Menurut Kasmir (2019) rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan atau laba dalam suatu periode tertentu. Rasio profitabilitas bertujuan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu dan dapat digunakan untuk mengukur tingkat efektifitas manajemen dalam menjalankan operasional perusahaan (Hery, 2018).

Rasio profitabilitas juga dapat menunjukkan tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan yang ditunjukkan dari laba yang dihasilkan dari penjualan atau dari pendapatan investasi. Profitabilitas dalam penelitian ini menggunakan ROA (*Return On Asset*). ROA (*Return On Asset*) juga disebut rentabilitas ekonomi yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba pada masa lalu (Hanafi & Halim, 2016) Kemudian, analisis ini bisa dipakai dalam memproyeksikan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dimasa-masa mendatang.

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Asset}}$$

5. Solvabilitas

Menurut Kasmir (2019) solvabilitas adalah besarnya dana yang digunakan perusahaan yang berasal dari pihak luar dalam jangka panjang maupun jangka pendek. Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban-kewajiban jangka panjangnya (Hanafi & Halim, 2016). Sedangkan menurut Hery (2018) solvabilitas adalah rasio yang

digunakan untuk mengukur sejauh mana aset perusahaan dibiayai dengan utang.

Penelitian ini menggunakan rumus *Debt to Equity Ratio* (DER). Menurut Kasmir (2019) *debt to equity ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan membandingkan antara jumlah utang, termasuk utang lancar dengan jumlah ekuitas.

$$DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Ekuitas}}$$

6. Sales growth

Pertumbuhan penjualan (*sales growth*) adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan penjualannya dari tahun ke tahun. Semakin tinggi tingkat *sales growth* suatu perusahaan maka perusahaan tersebut dinilai berhasil dalam menjalankan strateginya dalam hal penjualan produk maupun pemasarannya. Menurut Kasmir (2019), pertumbuhan penjualan merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya.

$$\text{Sales growth} = \frac{\text{penjualan th 1} - \text{penjualan th lalu}}{\text{penjualan th lalu}}$$

7. Operating Capacity

Rasio aktivitas atau *operating capacity* melihat dari beberapa aset kemudian menentukan berapa tingkat aktivitas aktiva-aktiva tersebut pada tingkat kegiatan tertentu. Dalam penelitian ini menggunakan *Total Asset Turnover* (TATO), menurut Hanafi & Halim (2016) rasio ini digunakan untuk mengukur sejauh mana kemampuan perusahaan menghasilkan penjualan berdasarkan aktifa tetap yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi rasio maka semakin efektif penggunaan aktiva tetap tersebut.

Perputaran total aset yang rendah berarti perusahaan memiliki kelebihan total aset dimana total aset yang ada sebelumnya dimanfaatkan secara maksimal untuk menciptakan penjualan (Hery, 2018).

$$\text{TATO} = \frac{\text{Penjualan Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

B. Penelitian Terdahulu

Untuk mendukung kerangka berpikir yang akan disusun, maka disajikan hasil penelitian sebelumnya yang relevan sebagai referensi dan sebagai penguat dalam melaksanakan penelitian.

Penelitian tersebut sebagai berikut :

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Variabel Penelitian	Hasil
1	Simanjuntak <i>et al</i> (2017)	Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap <i>Financial distress</i> (Studi pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2011 – 2015)	1. <i>Likuiditas</i> 2. <i>Leverage</i> 3. <i>Profitabilitas</i> 4. Rasio Pertumbuhan 5. Rasio Aktivitas	Berdasarkan hasil penelitian variabel rasio <i>likuiditas</i> , rasio <i>leverage</i> , rasio aktivitas, rasio <i>profitabilitas</i> dan rasio pertumbuhan secara simultan berpengaruh signifikan terhadap prediksi <i>financial distress</i> . Sedangkan secara parsial rasio <i>leverage</i> berpengaruh positif terhadap prediksi financial dan rasio pertumbuhan tidak memiliki pengaruh terhadap prediksi <i>financial distress</i> .

2	Handayani <i>et al</i> (2019)	Pengaruh <i>Operating Capacity</i> dan <i>Sales Grwoth</i> terhadap <i>Financial distress</i> dengan <i>Profitabiliats</i> sebagai Variabel Moderating	1. <i>Oprating Capacity</i> 2. <i>Salest Growth</i>	Berdasarkan uji hipotesis yang telah dilakukan, menghasilkan bahwa variabel <i>sales growth</i> berpengaruh positif terhadap <i>financial distress</i> sedangkan <i>operating capacity</i> berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>financial distres</i> .
3	Silalahi <i>et al</i> (2018)	Pengaruh Rasio Keuangan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (<i>Financial distress</i>) pada Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (per 2013 – 2016)	1. <i>Current Ratio</i> 2. <i>Debt to Assets Ratio</i> 3. <i>Total Assets Turnover</i> 4. <i>Return On Assets</i> 5. <i>Total Assets Turnover</i>	Kombinasi antara rasio <i>likuiditas</i> , rasio <i>leverage</i> , rasio aktivitas rasio <i>profitabilitas</i> dan ukuran perusahaan berpengaruh secara simultan dan mampu menjelaskan variasi variabel dependen <i>financial distress</i> dengan nilai 71,6 % dan untuk variabel lainnya dengan nilai 28,4%. Variabel independen berpengaruh negatif terhadap <i>financial distress</i> .
4	Suprobo <i>et al</i> (2017)	Pengaruh <i>Likuiditas Leverage</i> dan <i>Profitabilitas</i>	1. <i>Likuiditas</i> 2. <i>Leverage</i> 3. <i>Profitabilitas</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa koefisien regresi variabel

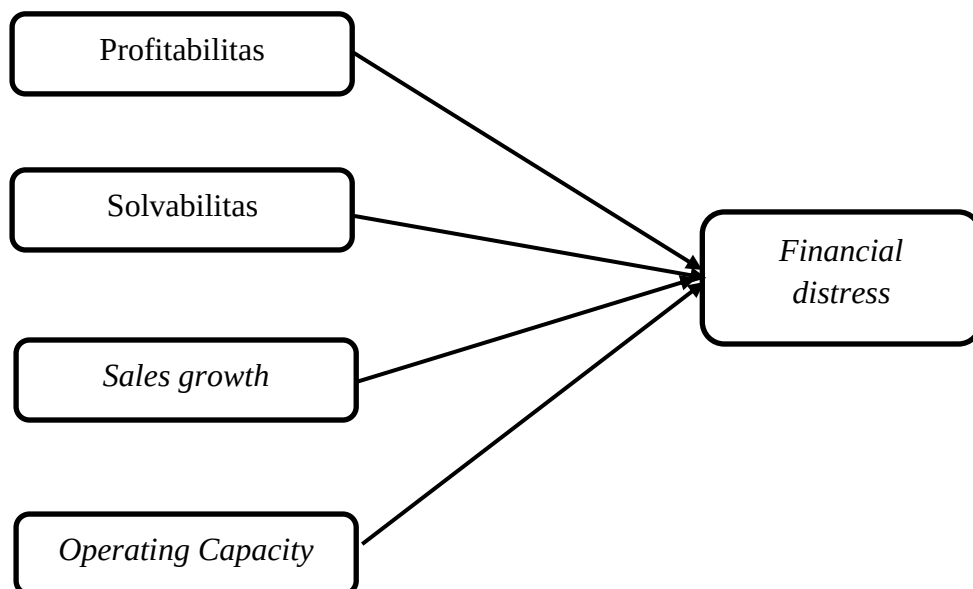
		terhadap <i>Financial distress</i> pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2011-2015		<i>current ratio</i> yaitu -0,295. Koefisien regresi debt to asset ratio sebesar 3.086 dan koefisien regresi verbal return on assets -1,988 itu berarti rasio likuiditas dan <i>profitabilitas</i> berpengaruh negatif terhadap <i>financial distress</i> dan rasio <i>leverage</i> berpengaruh positif terhadap kondisi <i>financial distress</i> .
5	Khasanah <i>et al</i> (2021)	Pengaruh <i>Operating Capacity</i> , <i>Sales growth</i> , Arus Kas dan <i>Leverage</i> terhadap <i>Financial distress</i> (Studi Empiris Perusahaan Jasa Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2015-2016)	1. <i>Operating Capacity</i> 2. <i>Sales growth</i> 3. Arus Kas 4. <i>Leverage</i>	Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa <i>operating capacity</i> berpengaruh positif terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan <i>sales growth</i> dan arus kas tidak berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> .
6	Septiyaning <i>et al</i> (2021)	Pengaruh <i>Operating Capacity</i> , <i>Operating Cash Flow</i> dan <i>Agency Cost</i> yang Terdaftar Di	1. <i>Operating Capacity</i> 2. <i>Operating Cash Flow</i> 3. <i>Agency Cost</i>	Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa <i>operating capacity</i> secara parsial berpengaruh signifikan terhadap <i>financial</i>

		Bursa Efek Indonesia		<i>distress</i> dengan arah negatif, yang berarti jika <i>operating capacity</i> meningkat maka perusahaan dapat terhindar dari <i>financial distress</i> .
7	Windarti (2018)	Analisis Rasio Keuangan Sebagai Alat Prediksi Kemungkinan Terjadi <i>Financial distress</i> pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2016	1. Likuiditas 2. Profitabilitas 3. Solvabilitas 4. Aktivitas	Dari penelitian yang telah dilakukan didapatkan hasil bahwa rasio profitabilitas yang diukur dengan ROA berpengaruh positif terhadap <i>financial distress</i> dan rasio aktivitas yang diukur dengan <i>total asset turnover</i> berpengaruh positif signifikan terhadap <i>financial distress</i> .
8	Bakhri <i>et al</i> (2018)	Pengaruh Likuiditas dan Profitabilitas terhadap <i>Financial distress</i> pada Perusahaan Transportasi yang Tersaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2016	1. Likuiditas 2. Profitabilitas	Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka didapatkan hasil bahwa variabel likuiditas dan profitabilitas yang diukur dengan <i>current ratio</i> , <i>quick ratio</i> , <i>cash ratio</i> , <i>return on asset</i> , <i>return on equity</i> , <i>return on sales</i> , <i>net profit margin</i> , dan <i>gross profit margin</i>

				berpengaruh secara parsial terhadap <i>financial distress</i> .
--	--	--	--	---

C. Kerangka Pikir

Untuk membantu dalam memahami faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya *financial distress*, maka dibuat suatu kerangka pemikiran. Kerangka pemikiran ini digunakan untuk mempermudah jalan pemikiran terhadap penelitian yang akan dibahas mengenai faktor *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Kerangka pikir dapat dilihat pada gambar 2.1



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Keterangan :

1. Variabel independen/ variabel bebas

Variabel independen merupakan variabel rangsangan untuk mempengaruhi variabel lain. Variabel penelitian ini yaitu :

- a. *Profitabilitas* (X1)
- b. *Solvabilitas* (X2)
- c. *Sales growth* (X3)
- d. *Operating Capacity* (X4)

2. Variabel dependen/ variabel terikat

Variabel dependen merupakan suatu jawaban hasil pemikiran yang dirangsang. Variabel dependen penelitian ini adalah *Financial distress*.

D. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan Sugiyono (2018) Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, maka dapat disimpulkan hipotesis sebagai berikut :

1. Pengaruh *Profitabilitas* terhadap *financial distress*

Perusahaan mengalami *financial distress* dengan mengalami tahapan penurunan kinerja keuangan yang berturut-turut dengan melihat dari kerugian yang dialami dalam beberapa tahun. Menurut Hery (2018), *Return on Asset* (ROA) merupakan rasio yang digunakan dalam menghitung banyaknya laba bersih yang akan diperoleh perusahaan dari setiap dana yang telah tertanamkan pada total aset. ROA yang positif mendeskripsikan penggunaan aset efektif dapat memberi keuntungan (Ardiyanto *et al*, 2020). Semakin tinggi pengembalian atas aset berarti semakin tinggi jumlah laba bersih yang dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset (Hery, 2018). Penelitian Hafsari & Setiawanta (2021) menunjukkan bahwa profitabilitas yang diukur dengan *Return on Aset* (ROA) berpengaruh terhadap *financial distress*.

Berdasarkan uraian diatas dapat ditarik hipotesis sebagai berikut :

H1 : Profitabilitas berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.

2. Pengaruh *Solvabilitas* terhadap *Financial Distres*

Solvabilitas adalah rasio untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jika perusahaan tersebut dilikuidasi. Rasio ini didapat dengan cara membandingkan antara keseluruhan utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas (Sanjaya Marlius, 2018). Menurut Kasmir (2019)

solvabilitas adalah besarnya dana yang digunakan perusahaan yang berasal dari pihak luar dalam jangka panjang maupun jangka pendek. Semakin tinggi *debt to equity ratio* maka berarti semakin kecil jumlah modal pemilik yang dapat dijadikan sebagai jaminan utang (Hery, 2018) Penggunaan utang yang terlalu tinggi akan menyebabkan penurunan dividen yang mana sebagian besar keuntungan akan dialokasikan sebagai cadangan pelunasan utang yang nantinya akan menyebabkan *financial distress*. Penelitian Jaelani & Dillak (2021) menunjukkan bahwa solvabilitas dengan DER berpengaruh terhadap *financial*.

Berdasarkan uraian diatas dapat ditarik sebuah hipotesis sebagai berikut :

H2 : Solvabilitas berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.

3. Pengaruh *Sales growth* terhadap *Financial distress*

Sales growth adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan mempertahankan posisi ekonominya di tengah pertumbuhan perekonomian. Perusahaan dengan *sales growth* yang tinggi memberikan tanda bahwa kondisi perusahaan tersebut baik sehingga semakin besar kemungkinan perusahaan terhindar dari *financial distress*, hal ini sejalan dengan teori sinyal yang mengungkapkan *sales growth* yang tinggi menunjukkan sinyal yang positif bagi stakeholder, sebab perusahaan memiliki kecenderungan untuk mempertahankan keberlangsungan perusahaan. Penelitian yang dilakukan Handayani *et al* (2019) menyebutkan bahwa *sales growth* memiliki pengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Berdasarkan uraian diatas dapat ditarik sebuah hipotesis sebagai berikut :

H3 : *Sales growth* berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.

4. Pengaruh *Operating Capacity* terhadap *Financial distress*

Financial distress dapat dipengaruhi oleh masalah aktivitas perusahaan, yakni dengan mengukur kemampuan perusahaan secara efektif dan efisien dalam rangka mengelola sumber dayanya (Gandi *et al*, 2020:3). Pengukuran rasio aktivitas dilakukan dengan cara membandingkan besarnya tingkat penjualan dengan total aset

(Hery, 2018) Dengan ini apabila *operating capacity* rendah, akan berdampak pada pendapatan penjualan yang sama dengan aset perusahaan. Semakin efisien perusahaan dalam mengelola aset maka semakin besar peluang perusahaan terhindar dari *financial distress*, hal ini sejalan dengan teori sinyal yang mengungkapkan *operating capacity* yang tinggi menunjukkan sinyal yang positif. Penelitian yang dilakukan Khasanah *et al* (2021) menyebutkan bahwa *operating capacity* berpengaruh positif terhadap *financial distress*.

Berdasarkan uraian diatas, dapat ditarik sebuah hipotesis sebagai berikut :

H4 = *Operating capacity* berpengaruh secara signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan mengenai analisis faktor-faktor yang mempengaruhi financial distress pada perusahaan transportasi sebagai berikut:

1. Profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* perusahaan transportasi
2. Solvabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi
3. *Sales Growth* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* perusahaan transportasi
4. *Operating Capacity* tidak berpengaruh terhadap *financial distress* perusahaan transportasi

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas maka peneliti dapat memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Perusahaan yang mengalami penurunan profit dapat melakukan beberapa strategi sebagai upaya pencegahan terjadinya financial distress, salah satunya dalam memanfaatkan aset dengan efisien.
2. Perusahaan dapat meningkatkan pendapatan dengan melakukan promosi, memperluas target pasaran, dan melakukan riset sebagai upaya pencegahan financial distress.
3. Bagi investor maupun kreditur dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk mengalokasikan dananya dalam hal investasi atau melakukan peminjaman modal dengan melihat kinerja keuangan perusahaan.

4. Bagi peneliti selanjutnya dapat menggunakan metode *pengukuran financial* distress yang lainnya, seperti *Zmijewski* atau *Springate*. Dan dengan variasi variabel yang lebih baru.

DAFTAR PUSTAKA

- Altman, E. I., Hotchkiss, E., & Wang, W. (2019). *Corporate Financial distress, Restructuring, and Bankruptcy* (4th ed.). John Wiley & Sons, Inc.
- Andila, A. (2019). *Pengaruh Rasio Solvabilitas terhadap Financial distress pada Perusahaan PT.Destinas Tirta Nusantara Tbk Periode 2010-2018* (pp. 1–89). Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan.
- Asfali, I. (2019). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, Aktivitas, Pertumbuhann Penjualan terhadap Financial distress Perusahaan Kimia. *Jurnal Ekonomi Dan Manajemen*, 20(2), 56–66.
- Bakhri, S., Listyaningsih, E., & Nurbaiti. (2018). Pengaruh Likuiditas Dan Profitabilitas Terhadap Financial distress Pada Perusahaan Transportasi. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Manajemen*, 7(1), 40–47.
- Fahmi, I. (2020). *Analisis Kinerja Keuangan* (Keempat). Bandung: CV ALFABETA.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hafsari, N. A., & Setiawanta, Y. (2021). *Analisis Financial distress Dengan Pendekatan Altman pada Awal Covid-19 di Indonesia (Studi Empiris Perusahaan Transportasi dan Logistik Periode 2019)*. 22(01), 394–403.
- Hanafi, M. ., & Halim, A. (2016). *Analisis Laporan Keuangan* (Kelima). Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Handayani, R. D., Widiasmara, A., & Amah, N. (2019). Pengaruh Operating Capacity Dan Sales growth Terhadap Financial distress Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Moderating. *Simba Unipma*, 137–151.
- Hery. (2018). *Abalisis Laporan Keuangan: Integrated and Copenhensive Edition* (Ketiga). Jakarta: PT Gramedia.
- Hutabarat, F. (2020). *Analisis Kinerja Laporan Keuangan Perusahaan* (G. Puspitasari (ed.)). Desanta Muliavisitama.
- Idawati, W. (2020). Analisis Financial distress : Operating Capacity, Leverage, Dan Profitabilitas. *Jurnal Akuntansi Bisnis*, 13(1), 1–10.
- Jaelani, F. N., & Dillak, V. J. (2021). *Pengaruh Likuiditas, Solvabilitas, Ukuran Perusahaan dan Dewan Direksi Terhadap Financial distress*. 8(5), 5417–5425.
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan* (satu). Jakarta: PT Raja Grafindo.
- Khasanah, S. N. U., Sukesti, F., & Nurcahyono, N. (2021). Pengaruh Operating

- Capacity, *Sales growth*, Arus Kas dan Leverage Terhadap Financial distress. *Sustainable*, 1(2), 357.
- Masitoh, S., & Setiadi, I. (2017). PENGARUH LIKUIDITAS, PROFITABILITAS, DAN LEVERAGE TERHADAP FINANCIAL DISTRESS (Pada Perusahaan Jasa Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2017). *Competitive Jurnal Akuntansi Keuangan*, 4(1), 25–36.
- Mulyatiningsih, N., & Atiningsih, S. (2021). Peran Profitabilitas Dalam Memoderasi Pengaruh Intellectual Capital, Leverage, Dan *Sales growth* Terhadap Financial distress. *Jurnal Riset Akuntansi (JUARA)*, 11(1), 55–74.
- Pekerti, V. S., & Yovita, L. (2019). Aplikasi Model Altman Z"-Score Pada Perusahaan-Perusahaan Agrikultur Di Bursa Efek Indonesia (Periode 2010-2017). *Jurnal Penelitian Ekonomi Dan Bisnis*, 4(1), 1–8.
- Rismawanti, R., Sukarmanto, E., & Nurhayati. (2017). Pengaruh Likuiditas, *Sales growth* dan Leverage dalam Memprediksi Kondisi Financial distress. *SPeSIA : Seminar Penelitian Sivitas Akademika Unisba*, 3(1), 1–7.
- Sanjaya Marlius. (2018). Peranan Laporan Keuangan Dalam Kebijaksanaan Pemberian Kredit Kepada Calon Nasabah Pada PT. BPR Batang Kapas. *Jurnal Akademi Keuangan Dan Perbankan*, 1–12.
- Septiyaning, T., Damayanti, & Destalia, M. (2021). *PENGARUH OPERATING CAPACITY, OPERATING CASH FLOW DAN AGENCY COST YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA*. 4(November), 92–103.
- Silalahi, H. R. D., Kristanti, F. T., & Muslih, M. (2018). Pengaruh Rasio Keuangan dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (Financial distress) Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2016. *E-Proceeding of Management*, 5(1), 796–802.
- Simanjuntak, C., Tiyyik, F., & Aminah, W. (2017). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial distress (Studi Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2011- 2015). *E-Proceeding of Management*, 4(2), 1580–1587.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&Q*. Bandung: Alfabeta.
- Suprobo, M. D., Mardani, R. M., & Wahono, B. (2017). Pengaruh Likuiditas Leverage dan Profitabilitas terhadap Financial distress pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2011-2015. *E – Jurnal Riset ManajemenPRODI MANAJEMEN*, 179–190.
- Susilowati, W. T. (2021). Pengaruh Financial distress terhadap Kinerja Keuangan

(Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2014-2019). *Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Finansial Indonesia*, 5(1), 31–38.

Windarti, E. (2018). Analisis Rasio Keuangan Sebagai Alat Prediksi Kemungkinan Terjadi Kondisi Financial distress Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2014-2016. *Jurnal of Accounting and Fanancial*, 3(1), 76–87.