

**PENGARUH LIKUIDITAS *LEVERAGE* PROFITABILITAS DAN UKURAN  
PERUSAHAAN TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS* PADA  
PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI**

Oleh  
**Suhartono<sup>1)</sup> Lilik Handayani<sup>2)</sup> Fildzah Utammima Aisyah Nurkasim<sup>3)</sup>**

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Balikpapan  
[suhartono@stiebalikpapan.ac.id](mailto:suhartono@stiebalikpapan.ac.id)  
[lilik@stiebalikpapan.ac.id](mailto:lilik@stiebalikpapan.ac.id)  
[fuan1264@gmail.com](mailto:fuan1264@gmail.com)

***Abstract***

*This study aims to determine the effect of current ratio, debt to asset ratio, return on asset, and firm size on financial distress in transportation sub sector companies on the IDX for the 2018-2022 period. This research method uses quantitative methods. The sampling technique used is purposive sampling to obtain samples that meet the criteria. Data analysis used multiple linear regression analysis. The conclusion from the result of this study are as follows: (1) current ratio has a negative and significant effect on financial distress in transportation sub sector companies. (2) debt to asset ratio has a negative and significant effect on financial distress in transportation sub sector companies. (3) return on asset has a positive and significant effect on financial distress in transportation sub sector companies. (4) firm size has a positive and significant effect on financial distress in transportation sub sector companies. (5) current ratio, debt to asset ratio, return on asset, firm size have a significant effect on financial distress in transportation sub sector companies.*

**Keywords:** *Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), Return on Asset (ROA), Firm Size, Financial Distress*

**Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2018-2022. Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Teknik pengambilan sampel yang digunakan yaitu *purposive sampling* untuk mendapatkan sampel yang sesuai kriteria. Analisis data yang digunakan analisis regresi linier berganda. Kesimpulan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut: (1) *current ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi, (2) *debt to asset ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi, (3) *return on asset* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi, (4) ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi, (5) *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan berpengaruh dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

**Kata kunci:** *Current Ratio (CR), Debt to Asset Ratio (DAR), Return on Asset (ROA), Ukuran Perusahaan, Financial Distress*

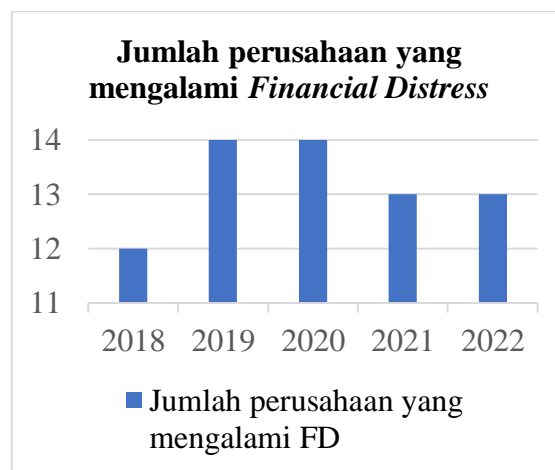
**PENDAHULUAN**

Dalam era globalisasi saat ini, perkembangan di dunia sangat pesat dan mempengaruhi persaingan dalam dunia bisnis menjadi semakin kompetitif. Setiap perusahaan harus memiliki manajemen yang kuat serta fundamental ekonomi yang baik agar dapat bersaing dengan perusahaan lainnya dan menghasilkan laba sesuai dengan yang diharapkan. Perusahaan yang tidak memiliki manajemen yang kuat akan kesulitan dalam menghadapi persaingan yang ada sehingga perusahaan akan mengalami penurunan keuangan atau kerugian.

Adanya pembatasan sosial berskala besar akibat pandemi COVID-19 di Indonesia mempengaruhi secara langsung pada perusahaan yang menyebabkan terjadinya penurunan drastis aktivitas masyarakat. Jika perusahaan tidak memiliki strategi yang cukup baik dalam mengatasi hal tersebut, maka besar kemungkinan suatu perusahaan akan mengalami kondisi penurunan keuangan selama beberapa tahun ke depan sehingga dapat mengakibatkan perusahaan berada pada kondisi *financial distress*.

*Financial distress* merupakan kondisi kesulitan keuangan yang dialami oleh sebuah perusahaan. Menurut (Hutabarat, 2021, p. 27) *financial distress* adalah kondisi ketika suatu perusahaan tidak bisa memenuhi utangnya kepada pihak lain (kreditur) karena mengalami kekurangan dana. *Financial distress* merujuk pada melemahnya kondisi keuangan suatu perusahaan sehingga tidak mampu membayar utang yang telah disepakati karena tidak memiliki dana yang cukup. Kondisi ini dapat terjadi pada perusahaan yang kurang bisa mengelola keuangannya dengan baik. Oleh karena itu, perusahaan perlu mengambil tindakan dan strategi yang tepat untuk mengatasi masalah keuangan sebelum mencapai tahap yang lebih parah.

Dalam penelitian ini, *financial distress* diukur dengan menggunakan Altman Z-Score. Berikut jumlah perusahaan sub sektor transportasi periode 2018-2022 yang mengalami *financial distress*:



**Diagram 1**  
**Jumlah Perusahaan yang Mengalami *Financial Distress***

Pada tabel 1.1 dan diagram 1.1 menunjukkan jumlah perusahaan sub sektor transportasi yang mengalami *financial distress* selama periode 2018-2022 mengalami fluktuatif. Pada tahun 2018 terdapat 12 perusahaan yang mengalami *financial distress*. Pada tahun 2019 dan 2020 memiliki jumlah perusahaan yang mengalami *financial distress* paling banyak yaitu terdapat 14 perusahaan dan menunjukkan bahwa *financial distress* meningkat. Pada tahun 2021 dan 2022 terdapat 13 perusahaan yang mengalami *financial distress* yang menunjukkan bahwa *financial distress* menurun.

Perusahaan sub sektor transportasi mengalami penurunan pendapatan, serta ketidakmampuan perusahaan dalam mengelola keuangan secara efektif. Hal ini akan menjadi permasalahan bagi perusahaan sub sektor transportasi karena jika permasalahan tersebut terjadi secara terus-menerus maka perusahaan akan mengalami kebangkrutan yang berkepanjangan dan

menyebabkan perusahaan gagal dalam menghasilkan laba.

## KAJIAN LITERATUR

### 1. Teori Signal

(Spence (1973) mengungkapkan bahwa isyarat atau signal memberikan suatu sinyal, pihak pengirim (pemilik informasi) berusaha memberikan potongan informasi relevan yang dapat dimanfaatkan oleh pihak penerima. Selanjutnya, dengan pemahaman terhadap sinyal tersebut pihak penerima akan menyesuaikan perilakunya. Sinyal yang diberikan berbentuk informasi yang menggambarkan keadaan perusahaan.

### 2. Akuntansi

Menurut (IAI, 2019, p. 1), akuntansi adalah ilmu mencatat, menganalisis, dan mengkomunikasikan transaksi atau kejadian ekonomi suatu entitas bisnis, yang bertujuan untuk menghasilkan dan melaporkan informasi yang relevan bagi berbagai pihak yang berkepentingan dalam mengambil keputusan.

Menurut (Grave et al., 2022, p. 1), akuntansi adalah suatu sistem yang menyediakan informasi laporan keuangan kepada berbagai pemakai atau pembuat keputusan mengenai aktivitas bisnis dari suatu kesatuan ekonomi.

Menurut (Sidauruk, 2021, p. 2), menyatakan bahwa akuntansi adalah sebuah sistem informasi yang menghasilkan informasi keuangan kepada pihak-pihak yang berkepentingan mengenai aktivitas ekonomi dan kondisi suatu perusahaan.

### 3. Akuntansi Keuangan

Menurut (Grave et al., 2022, p. 2), akuntansi keuangan merupakan informasi akuntansi yang memberikan informasi pada pihak-pihak di luar perusahaan yang bukan merupakan bagian dari manajemen perusahaan seperti kreditor, pemerintah, masyarakat, dan investor.

Menurut (Sidauruk, 2021, p. 12), akuntansi keuangan merupakan bidang yang berhubungan dengan pelaporan keuangan yang terutama ditujukan kepada pihak eksternal perusahaan seperti pemegang

saham, calon investor, kreditor, dan pemerintah.

Menurut (Hery, 2015, p. 8), akuntansi keuangan memberikan informasi akuntansi/keuangan bagi pemakai eksternal seperti investor, kreditor, lembaga pemerintah, dan pemasok.

### 4. Laporan Keuangan

Menurut (PSAK No. 1, 2020, p. 2), laporan keuangan adalah penyajian terstruktur dari posisi keuangan dan kinerja keuangan suatu entitas.

Menurut (Grave, Sari & Wulandari, 2021, p. 9), laporan keuangan adalah laporan yang dibuat pada akhir periode akuntansi. Laporan keuangan juga merupakan hasil dari proses akuntansi yang digunakan sebagai alat untuk mengkomunikasikan data keuangan atau aktivitas perusahaan kepada pihak-pihak yang berkepentingan (*stakeholders*).

Menurut (Kasmir, 2019, p. 7), laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu.

### 5. Analisis Laporan Keuangan

Menurut (PSAK No. 1, 2020, p. 1), analisis laporan keuangan merupakan suatu penyajian terstruktur dari posisi keuangan dan kinerja keuangan suatu entitas dengan tujuan untuk memberikan informasi mengenai posisi keuangan, kinerja keuangan, dan arus kas entitas yang bermanfaat bagi pengguna laporan keuangan dalam pengambilan keputusan.

Menurut (Hery, 2020, p. 113), analisis laporan keuangan merupakan suatu proses untuk membedah laporan keuangan ke dalam unsur-unsurnya dan menelaah masing-masing dari unsur tersebut dengan tujuan untuk memperoleh pemahaman yang baik dan tepat atas laporan keuangan.

Menurut (Astuti, Sembiring, Supitriyani, Azwar & Susanti, 2021, p. 5), analisis laporan keuangan adalah suatu proses penelaahan laporan keuangan dan proses mempelajari hubungan serta tendensi atau kecenderungan untuk menentukan posisi keuangan dan hasil operasi serta unsur-

unsurnya yang bertujuan untuk mengevaluasi dan memprediksi kondisi keuangan perusahaan dan juga mengevaluasi hasil-hasil yang telah dicapai perusahaan pada masa lalu dan sekarang.

### 6. Analisis Rasio Keuangan

Menurut (Sujarweni, 2019, p. 59), analisis rasio keuangan merupakan aktivitas untuk menganalisis laporan keuangan dengan cara membandingkan satu akun dengan akun lainnya yang ada dalam laporan keuangan.

Menurut (Pratama, 2022, p. 135), analisis rasio keuangan digunakan untuk menilai suatu kinerja perusahaan berdasarkan pos-pos laporan keuangan pada satu periode tertentu.

Menurut (Seto et al., 2023, p. 44), analisis rasio keuangan dapat diartikan sebagai kegiatan membandingkan angka-angka yang ada di dalam laporan keuangan perusahaan dengan cara membagi angka yang satu dengan angka lainnya dalam satu komponen laporan keuangan berdasarkan periode waktu.

### 7. Financial Distress

Menurut (Hutabarat, 2021, p. 27), *financial distress* adalah kondisi ketika suatu perusahaan tidak bisa memenuhi utangnya kepada pihak lain (kreditur) karena mengalami kekurangan dana

Menurut (Irawan et al., 2023, p. 17), *financial distress* dapat diartikan sebagai fase melemahnya situasi keuangan yang terjadi sebelum kebangkrutan atau likuidasi.

Menurut (Kamaludin, 2015, p. 4), *financial distress* merupakan salah satu ciri suatu perusahaan yang sedang diterpa masalah keuangan.

### 8. Current Ratio (CR)

Menurut (Seto et al., 2023, p. 44), rasio likuiditas merupakan rasio yang digunakan dalam mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi utang jangka pendeknya dengan periode kurang dari satu tahun.

Menurut (Anwar, 2019, p. 172), *current ratio* yaitu rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka pendeknya dari aset lancarnya.

Menurut (Kasmir, 2019, p. 134), rasio lancar atau *current ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.

### 9. Debt to Asset Ratio (DAR)

Menurut (Syaiful et al., 2022, p. 143), rasio *leverage* adalah rasio yang digunakan untuk mengetahui seberapa banyak kegiatan perusahaan yang dibiayai oleh utang.

Menurut (Hery, 2016, pp. 166–167), rasio utang terhadap aset atau *debt to asset ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dan total aset.

Menurut (Hantono, 2018, p. 13), *debt to asset ratio* adalah rasio yang mengukur bagian aset yang digunakan untuk menjamin keseluruhan utang.

### 10. Return on Asset (ROA)

Menurut (Seto et al., 2023, p. 50), rasio profitabilitas adalah rasio yang digunakan dalam mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan atau *profit*.

Menurut (Seto et al., 2023, p. 51), *return on asset* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar laba bersih yang diperoleh dari pengelolaan seluruh aset yang dimiliki perusahaan.

Menurut (Hery, 2016, p. 193), hasil pengembalian atas aset atau *return on asset* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi aset dalam menciptakan laba bersih.

Menurut (Van Horne & Wachowicz, 2016, p. 191), *return on asset* merupakan rasio yang mengukur efektivitas perusahaan dalam menghasilkan laba dari keseluruhan aset yang tersedia dalam perusahaan.

### 11. Ukuran Perusahaan

Menurut (Hartono, 2013, p. 282), ukuran perusahaan adalah suatu skala dimana dapat mengklasifikasikan besar kecil perusahaan menurut berbagai cara (total aset, *log size*, nilai pasar, dan lain-lain).

Menurut (Brigham & Houston, 2013, p. 4), ukuran perusahaan merupakan ukuran

besar kecilnya sebuah perusahaan yang ditunjukkan atau dinilai oleh total aset, total penjualan, jumlah laba, beban pajak, dan lain-lain.

Menurut (Effendi & Ulhaq, 2021, p. 21), ukuran perusahaan merupakan besar kecilnya satu perusahaan yang dapat dinilai dari total aset, total penjualan, dan jumlah tenaga kerja.

## Hubungan Antara Variabel Penelitian dan Perumusan Hipotesis

### 1. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Financial Distress*

Adanya *current ratio* dapat menunjukkan kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancarnya. *Current ratio* yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan memiliki aset lancar yang tinggi, dan jika perusahaan memiliki aset lancar yang terlalu tinggi maka perusahaan tersebut tidak mengelola modal kerjanya dengan efisien dan mengakibatkan adanya uang yang menganggur. Oleh karena itu, semakin tinggi nilai *current ratio* maka semakin besar peluang perusahaan mengalami kondisi *financial distress*

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Mappadang et al., 2021), dan (Rosid, 2022) yaitu *current ratio* memiliki pengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*.

H<sub>1</sub>: *Current ratio* secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

### 2. Pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Financial Distress*

Adanya *debt to asset ratio* dapat menunjukkan seberapa besar aset perusahaan yang didanai dengan utang. Semakin tinggi nilai *debt to asset ratio* maka kemungkinan terjadinya kondisi *financial distress* semakin besar. Hal ini disebabkan karena semakin banyak perusahaan membiayai aktivitasnya dengan utang maka

semakin besar pula beban bunga yang harus ditanggung, dan jika perusahaan tidak mampu melunasi utangnya, maka akan berdampak pada kegiatan operasional perusahaan dan berpotensi mengalami *financial distress*. Sehingga semakin besar nilai *debt to asset ratio* maka semakin besar kemungkinan terjadinya *financial distress*.

Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Mappadang et al., 2021) membuktikan bahwa *debt to asset ratio* mempunyai pengaruh positif terhadap *financial distress*.

Namun, jika perusahaan menggunakan utang sebagai dana untuk menambah modal serta memperluas target pasar maka akan meningkatkan volume penjualan dan menghasilkan laba yang besar sehingga perusahaan akan terhindar dari kondisi *financial distress*. Oleh karena itu, semakin tinggi nilai *debt to asset ratio* maka semakin rendah kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Silalahi et al., 2018) dan (Bachtiar & Handayani, 2022) membuktikan bahwa *debt to asset ratio* mempunyai pengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*.

H<sub>2</sub>: *Debt to asset ratio* secara parsial berpengaruh dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

### 3. Pengaruh *Return On Assets* terhadap *Financial Distress*

Adanya *return on asset* dapat menunjukkan tingkat efektivitas penggunaan aset suatu perusahaan dalam menghasilkan keuntungan. Perusahaan yang memiliki nilai *return on asset* yang tinggi artinya perusahaan tersebut tidak perlu mencari sumber dana eksternal atau dana tambahan untuk menutupi biaya operasionalnya. Hal ini dikarenakan perusahaan menggunakan aset dengan efisien dalam menghasilkan laba. Dengan demikian, semakin tinggi tingkat *return on asset*, maka peluang perusahaan dalam kondisi kesulitan

keuangan atau *financial distress* akan semakin rendah.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Silalahi et al., 2018) dan (Mappadang et al., 2021) menunjukkan bahwa *return on asset* secara parsial berpengaruh negatif terhadap *financial distress*.

H<sub>3</sub>: *Return on asset* secara parsial berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi..

**4. Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap *Financial Distress***

Adanya ukuran perusahaan dapat menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mengelola perusahaannya, serta dapat mempengaruhi kinerja keuangan dan risiko kebangkrutan perusahaan. Perusahaan dengan jumlah aset yang besar akan lebih mudah untuk melakukan perluasan usaha dan meningkatkan kinerjanya melalui aset yang dimilikinya. Sehingga semakin tinggi nilai ukuran perusahaan maka perusahaan semakin mampu menutupi utang-utangnya. Dengan demikian, semakin tinggi nilai ukuran perusahaan maka semakin rendah peluang perusahaan mengalami *financial distress*.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Silalahi et al., 2018) menunjukkan bahwa ukuran perusahaan secara parsial berpengaruh negatif signifikan terhadap *financial distress*.

H<sub>4</sub>: Ukuran perusahaan secara parsial berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi

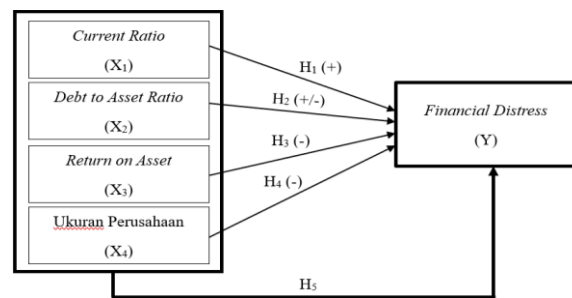
**5. Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Return on Asset*, dan Ukuran Perusahaan Terhadap *Financial Distress***

Menurut (Hutabarat, 2021, p. 27), *financial distress* adalah kondisi ketika suatu perusahaan tidak bisa memenuhi utangnya

kepada pihak lain (kreditur) karena mengalami kekurangan dana. Menurut (Irawan et al., 2023, p. 17), *financial distress* dapat diartikan sebagai fase melemahnya situasi keuangan yang terjadi sebelum kebangkrutan atau likuidasi. Kondisi ini dapat terjadi karena sebuah perusahaan memiliki jumlah utang yang lebih besar dibandingkan jumlah aset sehingga perusahaan tidak memiliki dana yang cukup saat membayar kreditur.

H<sub>5</sub>: *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Return on Asset*, dan Ukuran Perusahaan secara simultan berpengaruh signifikan Terhadap *Financial Distress*.

**Kerangka Berpikir**



**Gambar 2**  
**Kerangka Pemikiran**

**METODOLOGI PENELITIAN**

**Rancangan Penelitian**

Pada saat melakukan penelitian diperlukan adanya suatu perancangan metode atau langkah yang harus dilakukan peneliti untuk memecahkan permasalahan dalam mencapai tujuan penelitian. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan penelitian kuantitatif.

**Batasan Penelitian**

Batasan dalam penelitian ini bertujuan untuk memberi pembatasan pada permasalahan utama guna menghindari terjadinya penyimpangan atau ketidakkonsistenan dalam hasil penelitian. Batasan dalam penelitian ini tertuju pada

objek perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 dan memiliki laporan keuangan tahunan yang lengkap sesuai variabel yang diinginkan.

**Definisi Operasional Variabel Dependen (Y)**

**a. Financial Distress (Y)**

(Hutabarat, 2021, p. 27), *financial distress* adalah kondisi ketika suatu perusahaan tidak bisa memenuhi utangnya kepada pihak lain (kreditur) karena mengalami kekurangan dana. Indikator *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia menurut (Silalahi et al., 2018), (Mappadang et al., 2021), (Rosid, 2022), (Oktaviani & Yanthi, 2022), dan (Bachtiar & Handayani, 2022), adalah:

$$Z\text{-Score} = 6,56 X_1 + 3,26 X_2 + 6,72 X_3 + 1,05 X_4$$

Keterangan:

$X_1 = \text{Working Capital} / \text{Total Assets}$

$X_2 = \text{Retained Earnings} / \text{Total Asset}$

$X_3 = \text{EBIT} / \text{Total Asset}$

$X_4 = \text{Market Capitalization} / \text{Book Value of Equity}$

**Variabel Independen (X)**

**a. Current Ratio (X<sub>1</sub>)**

(Anwar, 2019, p. 172) *current ratio* yaitu rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka pendeknya dari aset lancarnya. Rumus yang digunakan (Silalahi et al., 2018), (Mappadang et al., 2021), (Rosid, 2022), dan (Oktaviani & Yanthi, 2022) adalah:

$$(CR) = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$$

**b. Debt to Asset Ratio (X<sub>2</sub>)**

(Hery, 2016, pp. 166–167), rasio utang terhadap aset atau *debt to asset ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dan total aset. Rumus yang digunakan

(Silalahi et al., 2018), (Mappadang et al., 2021), dan (Bachtiar & Handayani, 2022) adalah:

$$(DAR) = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Aset}}$$

**c. Return on Asset (X<sub>3</sub>)**

(Hery, 2016, p. 193), hasil pengembalian atas aset atau *return on asset* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi aset dalam menciptakan laba bersih. Rumus yang digunakan (Silalahi et al., 2018), (Mappadang et al., 2021), (Rosid, 2022), dan (Bachtiar & Handayani, 2022) adalah:

$$(ROA) = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$$

**d. Ukuran Perusahaan (X<sub>4</sub>)**

(Hartono, 2013, p. 282) ukuran perusahaan adalah suatu skala dimana dapat mengklasifikasikan besar kecilnya perusahaan menurut berbagai cara. Rumus yang digunakan (Silalahi et al., 2018), dan (Mappadang et al., 2021) adalah:

$$\text{Ukuran Perusahaan} = \text{Ln} (\text{Total Aset})$$

**Populasi, Sampel dan Teknik Pengumpulan Sampel**

Populasi dalam penelitian ini adalah 22 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia pada tahun 2018-2022. Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. *Purposive sampling* yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu yang dimana disesuaikan dengan tujuan atau masalah penelitian. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 7 perusahaan sub sektor transportasi.

**Sumber dan Jenis Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dengan menggunakan data asli yaitu laporan keuangan perusahaan. Jenis data yang digunakan yaitu data kuantitatif yaitu jenis

data yang berupa angka yang dapat diukur dan dihitung secara pasti menggunakan variabel angka atau bilangan.

### Metode Pengumpulan data

#### a. Studi Kepustakaan (*Literature Study*)

Pengumpulan data yang dilakukan dengan metode dokumentasi dengan cara mempelajari dan mengambil data dari artikel, jurnal, buku, dan literatur yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

#### b. Observasi

Penelitian ini dilakukan untuk mengumpulkan data-data yang dibutuhkan terhadap suatu objek penelitian,

#### c. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data dari laporan keuangan tahunan perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022.

### Metode Analisis Data

#### a. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut (Sujarweni, 2015, p. 113), statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menggambarkan berbagai karakteristik data yang berasal dari suatu sampel. Dalam statistik deskriptif seperti penyajian data melalui mean, median, modus, presentil, desil, kuartil dalam bentuk analisis angka maupun gambar atau diagram.

#### b. Uji Asumsi Klasik

Menurut (Ghozali, 2018, p. 159), uji asumsi klasik digunakan untuk mendeteksi terpenuhinya asumsi-asumsi dalam model regresi berganda dan untuk menginterpretasikan data agar lebih relevan dalam melakukan analisis. Uji asumsi klasik yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji normalitas data, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi dengan menggunakan *statistic computer SPSS (Statistical Product Service Solution)* versi 26.

### 1. Uji Normalitas Data

Menurut (Ghozali, 2018, p. 145), uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel independen dan dependen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Rumus yang digunakan uji normalitas dalam penelitian ini adalah uji Kolmogorov-Smirnov dengan ketentuan jika signifikansi  $> 0,05$  maka data berdistribusi normal dan jika signifikansi  $< 0,05$  maka tidak berdistribusi normal.

### 2. Uji Multikolinearitas

Menurut (Ghozali, 2018, p. 107), uji multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah suatu model regresi penelitian terdapat korelasi antar variabel independen. Untuk mengetahui ada atau tidaknya gejala multikolinearitas yaitu dengan melihat besarnya nilai Variance Inflation Factor (VIF) dan Tolerance. Suatu model regresi yang independen multikolinearitas adalah yang mempunyai nilai VIF  $< 10$  dan angka tolerance  $> 0,1$ . Namun, jika nilai VIF  $> 10$  dan nilai tolerance  $< 0,1$  maka terjadi gejala multikolinearitas.

### 3. Uji Heteroskedastisitas

Menurut (Ghozali, 2018, p. 120), uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variabel dan residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Untuk menguji ada atau tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan menggunakan uji Spearman's rho, yaitu mengorelasikan variabel independen dengan nilai *Unstandardized Residual*. Apabila nilai signifikansinya  $> 0,05$  maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Namun, apabila nilai signifikansinya  $< 0,05$  maka terjadi heteroskedastisitas.

### 4. Uji Autokorelasi

Menurut (Ghozali, 2018, p. 111), uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode  $t$  dengan kesalahan pengganggu pada periode  $t-1$  (sebelumnya). Model regresi yang baik adalah yang bebas dari autokorelasi. Namun, apabila terjadi



autokorelasi maka dinamakan *problem* autokorelasi. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi dapat dilakukan dengan menggunakan uji Durbin Watson (DW). Adapun kriteria pengambilan keputusan ada tidaknya autokorelasi yaitu sebagai berikut:

1.  $0 < d < dl$  artinya ada autokorelasi positif.
2.  $dl \leq d \leq du$  artinya tidak ada autokorelasi positif.
3.  $4 - dl < d < 4$  artinya ada autokorelasi negatif.
4.  $4 - du \leq d \leq 4 - dl$  artinya tidak ada autokorelasi negatif.
5.  $du < d < 4 - du$  artinya tidak ada autokorelasi positif dan negatif.

### c. Analisis Regresi Berganda

Menurut (Ghozali, 2018, p. 95), analisis regresi linear berganda merupakan analisis untuk mengetahui pengaruh variabel independen yang jumlahnya lebih dari satu terhadap satu variabel dependen. Model regresi berganda digunakan untuk menjelaskan hubungan dan mengukur seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Berikut persamaan regresi linier berganda:

$$Y = a + \beta_1 X_1 - \beta_2 X_2 - \beta_3 X_3 - \beta_4 X_4 + e$$

### d. Uji Koefisien Parsial ( $r^2$ )

Menurut (Afiffudin & Lestari, 2017, p. 100), uji koefisien determinasi parsial digunakan untuk mengetahui sejauh mana kontribusi dari setiap variabel independen. Jika variabelnya konstan terhadap variabel dependen, maka semakin besar kontribusinya terhadap variabel dependen. Uji determinasi parsial juga digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dari masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen.

### e. Uji Koefisien Determinasi Ganda ( $R^2$ )

Menurut (Ghozali, 2018, p. 97), uji koefisien determinasi ganda ( $R^2$ ) yaitu mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel

dependen. Nilai  $R^2$  adalah antara nol dan satu ( $0 < R^2 < 1$ ). Nilai  $R^2$  yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas. Oleh karena itu, jika nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen mampu memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen.

### Pengujian Hipotesis

Menurut (Sugiyono, 2020, p. 99), hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, yang dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan.

#### a. Uji Parsial (Uji t)

Menurut (Ghozali, 2018, p. 98), uji t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Untuk menguji hipotesis t dengan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:

- Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Hal ini menunjukkan bahwa semua variabel independen secara individu memiliki hubungan atau pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.
- Jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa semua variabel independen secara individu tidak memiliki hubungan atau pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

#### b. Uji Simultan (Uji F)

Menurut (Ghozali, 2018, p. 98), uji f digunakan untuk membuktikan kebenaran hipotesis, untuk mengetahui sejauh mana variabel-variabel independen secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen. Untuk menguji hipotesis F dengan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:

- dan  $H_a$  diterima. Artinya bahwa semua variabel Artinya semua variabel

independen secara simultan atau bersama-sama memiliki hubungan atau pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

- Jika  $F_{hitung} < F_{tabel}$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Artinya semua variabel independen secara simultan atau bersama-sama tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

## HASIL ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

### Analisis Data

#### a. Analisis Statistik Deskriptif

**Tabel 1**  
**Hasil Analisis Statistik Deskriptif**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	35	.03	7.68	.9774	1.80683
DAR	35	.16	3.14	.9549	.63777
ROA	35	-.66	2.07	-.0514	.41265
UP	35	25.01	29.61	27.2671	1.36622
FD	35	-47.82	.94	-9.9969	10.58532
Valid N (listwise)	35				

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan tabel 1, berikut hasil analisis statistik deskriptif dari masing-masing variabel:

##### 1. Current ratio (CR)

Variabel *current ratio* yang diukur dengan aset lancar dibandingkan dengan utang lancar memiliki nilai minimum sebesar 0,03 dari PT. Air Asia Indonesia (CMPP) pada tahun 2020 dan 2021. Sedangkan nilai maximum sebesar 7,68 dari Express Transindo Utama (TAXI) pada tahun 2022. Nilai rata-rata sebesar 0,9774 < standar deviasi sebesar 1,80683, nilai rata-rata lebih kecil daripada nilai standar deviasi. Hal ini berarti data *current ratio* tersebut bersifat heterogen.

##### 2. Debt to asset ratio (DAR)

Variabel *debt to asset ratio* yang diukur dengan total utang dibandingkan dengan total aset memiliki nilai minimum sebesar 0,16 dari Express Transindo Utama (TAXI) pada tahun 2021 dan 2022. Sedangkan nilai maximum sebesar 3,14 dari Express Transindo Utama (TAXI) pada tahun 2020. Nilai rata-rata sebesar 0,9549 > standar

deviasi 0,63777, nilai rata-rata lebih besar daripada nilai standar deviasi. Hal ini berarti data *debt to asset ratio* tersebut bersifat homogen atau nilai simpangan baku memiliki tingkat nilai rendah.

##### 3. Return on asset (ROA)

Variabel *return on asset* yang diukur dengan laba bersih dibandingkan dengan total aset memiliki nilai minimum sebesar -0,66 dari Express Transindo Utama (TAXI) pada tahun 2018. Sedangkan nilai maximum sebesar 2,07 dari Express Transindo Utama (TAXI) pada tahun 2021. Nilai rata-rata sebesar -0,0514 < standar deviasi 0,41265, nilai rata-rata lebih kecil daripada nilai standar deviasi. Hal ini berarti data *current ratio* tersebut bersifat heterogen.

##### 4. Ukuran perusahaan (UP)

Variabel ukuran perusahaan yang diukur dengan *logaritma natural* dari total aset memiliki nilai minimum sebesar 25,01 dari Express Transindo Utama (TAXI) pada tahun 2022. Sedangkan nilai maximum sebesar 29,61 dari Adi Sarana Armada (ASSA) pada tahun 2022. Nilai rata-rata sebesar 27,2671 > standar deviasi 1,36622, nilai rata-rata lebih besar daripada nilai standar deviasi. Hal ini berarti data ukuran perusahaan tersebut bersifat homogen atau nilai simpangan baku memiliki tingkat nilai rendah.

##### 5. Financial distress (FD)

Variabel dependen yaitu *financial distress* yang diukur dengan Altman Z-Score memiliki nilai minimum sebesar -47,82 dari Express Transindo Utama (TAXI) pada tahun 2022. Sedangkan nilai maximum sebesar 0,94 dari Adi Sarana Armada (ASSA) pada tahun 2021. Nilai rata-rata sebesar -9,9969 < standar deviasi 10.58532, nilai rata-rata lebih kecil daripada nilai standar deviasi. Hal ini berarti data *financial distress* tersebut bersifat heterogen.

**b. Uji Asumsi Klasik**  
**Uji Normalitas**

**Tabel 2**  
**Hasil Uji Normalitas**

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		35
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	5.42711637
Most Extreme Differences	Absolute	.110
	Positive	.110
	Negative	-.073
Test Statistic		.110
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 <sup>d</sup>

a. Test distribution is Normal.  
b. Calculated from data.  
c. Lilliefors Significance Correction.  
d. This is a lower bound of the true significance.

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan tabel 2 diatas, menunjukkan hasil uji normalitas data melalui *One sample Kolmogorov Smirnov Test*, dapat diinterpretasikan bahwa nilai *Asymp sig. (2-tailed)* sebesar  $0,200 > 0,05$ , maka dapat diartikan bahwa nilai *residual* berdistribusi normal.

**Uji Multikolinearitas**

**Tabel 3**  
**Hasil Uji Multikolinearitas**

Coefficients <sup>a</sup>			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	CR	.569	1.758
	DAR	.738	1.355
	ROA	.640	1.563
	UP	.812	1.232

a. *Dependent Variable: FD*

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan hasil pada tabel 3 diatas, CR memiliki nilai *tolerance* sebesar 0,569 serta DAR sebesar 0,738 serta ROA sebesar 0,640 dan UP sebesar 0,812 yang dapat diartikan bahwa semua variabel independen memenuhi kriteria *tolerance* yaitu  $> 0,10$ . Kemudian nilai VIF yang diperoleh dari CR sebesar 1,758 serta DAR sebesar 1,355 serta ROA sebesar 1,563 dan UP sebesar 1,232 yang dapat diartikan bahwa semua variabel independen memenuhi kriteria  $VIF < 10$ . Hasil uji multikolinearitas menyimpulkan bahwa model regresi pada penelitian ini

tidak terjadi multikolinearitas antara variabel independen.

**Uji Heteroskedastisitas**

**Tabel 4**  
**Hasil Uji Heteroskedastisitas**

Correlations							
		CR	DAR	ROA	UP	Unstandardized Residual	
Spearman's rho	CR	Correlation Coefficient	1.000	-.780**	.254	-.287	.197
		Sig. (2-tailed)		.000	.140	.095	.258
		N	35	35	35	35	35
	DAR	Correlation Coefficient	-.780**	1.000	-.433**	.243	-.011
		Sig. (2-tailed)	.000		.009	.160	.949
		N	35	35	35	35	35
	ROA	Correlation Coefficient	.254	-.433**	1.000	-.018	.150
		Sig. (2-tailed)	.140	.009		.919	.390
		N	35	35	35	35	35
	UP	Correlation Coefficient	-.287	.243	-.018	1.000	.065
		Sig. (2-tailed)	.095	.160	.919		.711
		N	35	35	35	35	35
	Unstandardized Residual	Correlation Coefficient	.197	-.011	.150	.065	1.000
		Sig. (2-tailed)	.258	.949	.390	.711	
		N	35	35	35	35	35

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).  
Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas pada tabel 4.10 menunjukkan bahwa nilai signifikansi CR sebesar 0,258 serta nilai signifikansi DAR sebesar 0,949 serta nilai signifikansi ROA sebesar 0,390 dan nilai signifikansi UP sebesar 0,711, maka semua variabel independen dalam penelitian ini tidak mengandung adanya heteroskedastisitas karena mempunyai nilai signifikansi  $> 0,05$ .

**Uji Autokorelasi**

**Tabel 5**  
**Hasil Uji Autokorelasi**

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.859 <sup>a</sup>	.737	.702	5.77761	2.138

a. Predictors: (Constant), UP, DAR, ROA, CR  
b. *Dependent Variable: FD*

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan hasil uji autokorelasi pada tabel 4.11 bahwa nilai *Durbin Watson* menunjukkan nilai sebesar 2,138 yang menunjukkan bahwa *dW* berada diantara angka *dU* dan  $4-dU$ . Jumlah sampel 35 (N) dan jumlah variabel independen 4 (K=4), sehingga dari distribusi nilai tabel diperoleh dari tabel *Durbin Watson* bahwa nilai *dU* sebesar 1,7259. Namun karena pengambilan keputusan dilakukan dengan ketentuan  $dU < d < 4-dU$ , maka persamaannya  $1,7259 < 2,138 < 2,2741$ . Dapat disimpulkan bahwa

dalam penelitian ini tidak terjadi autokorelasi positif maupun negatif.

**c. Analisis Regresi Linier Berganda**

**Tabel 6**  
**Hasil Analisis Regresi Linear Berganda**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-39.446	22.218		-1.775	.086
	CR	-5.065	.727	-.865	-6.965	.000
	DAR	-11.135	1.809	-.671	-6.157	.000
	ROA	7.571	3.002	.295	2.522	.017
	UP	1.666	.805	.215	2.070	.047

a. Dependent Variable: FD

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan hasil analisis data diatas, maka dapat disimpulkan bahwa hasil analisis regresi linear berganda menghasilkan persamaan sebagai berikut:

$$FD = -39,446 -5,065CR -11,135DAR +7,571ROA +1,666UP +e$$

Berdasarkan persamaan model regresi linear berganda diatas dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Nilai koefisien konstanta atau  $\alpha$  yaitu sebesar -39,446 artinya apabila variabel *current ratio*, *debt to asset ratio*, *current ratio*, dan ukuran perusahaan adalah nol maka nilai *financial distress* adalah bernilai -39,446 dengan asumsi bahwa variabel independen lainnya bernilai nol atau tetap (*ceteris paribus*).
2. Nilai koefisien regresi dari variabel likuiditas yang diindikator keuangan *current ratio* / CR (X<sub>1</sub>) adalah sebesar -5,065 dengan arah negatif. Artinya apabila *current ratio* meningkat sebesar 1 (satuan) maka *financial distress* akan mengalami penurunan sebesar 5,065 dengan asumsi bahwa variabel independen lainnya bernilai nol atau tetap (*ceteris paribus*).
3. Nilai koefisien regresi dari variabel *leverage* yang diindikator keuangan *debt to asset ratio* / DAR (X<sub>2</sub>) adalah sebesar -11,135 dengan arah negatif. Artinya apabila *debt to asset ratio* meningkat sebesar 1 (satuan) maka *financial distress* akan mengalami

penurunan sebesar 11,135 dengan asumsi bahwa variabel independen lainnya bernilai nol atau tetap (*ceteris paribus*).

4. Nilai koefisien regresi dari variabel profitabilitas yang diindikator keuangan *return on asset* / ROA (X<sub>3</sub>) adalah sebesar 7,571 dengan arah positif. Artinya apabila *return on asset* meningkat sebesar 1 (satuan) maka *financial distress* akan mengalami kenaikan sebesar 7,571 dengan asumsi bahwa variabel independen lainnya bernilai nol atau tetap (*ceteris paribus*).
5. Nilai koefisien regresi dari ukuran perusahaan / UP (X<sub>4</sub>) adalah sebesar 1,666 dengan arah positif. Artinya apabila ukuran perusahaan meningkat sebesar 1 (satuan) maka *financial distress* akan mengalami kenaikan sebesar 1,666 dengan asumsi bahwa variabel *financial distress* lainnya bernilai nol atau tetap (*ceteris paribus*).

**d. Uji Koefisien Determinasi Parsial (r<sup>2</sup>)**

**Tabel 7**  
**Hasil Uji Koefisien Determinasi Parsial (r<sup>2</sup>)**

Coefficients <sup>a</sup>				
Model		Correlations		
		Zero-order	Partial	Part
1	(Constant)			
	CR	-.481	-.786	-.652
	DAR	-.352	-.747	-.576
	ROA	.042	.418	.236
	UP	.338	.353	.194

a. Dependent Variable: FD

Sumber: Data diolah dengan SPSS 26, 2023

Berdasarkan hasil pengujian tabel 4.13 diketahui besarnya r<sup>2</sup> pada variabel CR (*Current Ratio*) sebesar 61,77% yang diperoleh dari koefisien determinasi parsial untuk variabel *current ratio* yaitu sebesar (-0,786)<sup>2</sup>. Besarnya pengaruh variabel DAR (*Debt to Asset Ratio*) sebesar 55,80% yang diperoleh dari koefisien determinasi parsial untuk variabel *debt to asset ratio* yaitu sebesar (-0,747)<sup>2</sup>. Besarnya pengaruh ROA

(Return On Asset) sebesar 17,47% yang diperoleh dari koefisien determinasi parsial untuk variabel *return on asset* yaitu sebesar  $(0,418)^2$ . Besarnya pengaruh UP (Ukuran Perusahaan) sebesar 12,46% yang diperoleh dari koefisien determinasi parsial untuk variabel ukuran perusahaan yaitu sebesar  $(0,353)^2$ . Dapat disimpulkan hasil persentase paling rendah sebesar 12,46% variabel ukuran perusahaan secara parsial tidak berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap *financial distress*. Hal ini dapat menjadikan variabel lain atau menambah variabel yang lebih mendukung terhadap pengaruh *financial distress*.

**e. Uji Koefisien Determinasi Ganda ( $R^2$ )**

**Tabel 8**  
**Hasil Uji Koefisien Determinasi Ganda ( $R^2$ )**

Model Summary <sup>b</sup>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.859 <sup>a</sup>	.737	.702	5.77761

a. Predictors: (Constant), UP, DAR, ROA, CR  
b. Dependent Variable: FD

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan hasil analisis data pada tabel 4.14 menginterpretasikan bahwa nilai koefisien determinasi ganda (*Adjusted R<sup>2</sup>*) sebesar 0,702. Dapat disimpulkan bahwa hal ini menunjukkan variabel *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2018-2022 yang dapat dikaitkan dengan variabel *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan senilai 70,2% dan sisanya 29,8% dikaitkan dengan variabel lain diluar model yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini.

**Hasil Pengujian Hipotesis**

**a. Uji Parsial (Uji t)**

Uji t digunakan untuk menunjukkan besarnya pengaruh variabel penelitian antara dependen dan independen secara parsial. Berikut hasil uji t dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 9**  
**Hasil Uji Parsial (Uji t)**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-39.446	22.218		-1.775	.086
	CR	-5.065	.727	-.865	-6.965	.000
	DAR	-11.135	1.809	-.671	-6.157	.000
	ROA	7.571	3.002	.295	2.522	.017
	UP	1.666	.805	.215	2.070	.047

a. Dependent Variable: FD

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan hasil data tabel diatas diketahui bahwa hasil analisis uji t dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai  $t_{hitung}$  pada variabel *current ratio* (CR) adalah sebesar -6,965, kemudian untuk menentukan nilai  $t_{tabel}$  dengan cara  $t_{tabel} = a ; (N-K-1) = 0,05 ; (35-4-1) = 0,05 ; 30$ . Nilai  $t_{tabel}$  dapat dilihat pada kolom signifikansi 0,05 baris ke 30 dengan hasil perhitungan  $t_{tabel}$  diperoleh sebesar 2,042. Sehingga nilai  $t_{hitung} - 6,965 > \text{nilai } t_{tabel} 2,042$ . Selain itu juga dapat dilihat dari nilai signifikansinya variabel *current ratio* memiliki nilai  $0,000 < 0,05$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel *current ratio* secara parsial berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* yang diukur dengan Altman Z-Score. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa penelitian ini tidak mendukung hipotesis pertama sehingga  **$H_1$  ditolak**.
2. Nilai  $t_{hitung}$  pada variabel *debt to asset ratio* (DAR) adalah sebesar 6,157, kemudian untuk menentukan nilai  $t_{tabel}$  dengan cara  $t_{tabel} = a ; (N-K-1) = 0,05 ; (35-4-1) = 0,05 ; 30$ . Nilai  $t_{tabel}$  dapat dilihat pada kolom signifikansi 0,05 baris ke 30 dengan hasil perhitungan  $t_{tabel}$  diperoleh sebesar 2,042. Sehingga nilai  $t_{hitung} 6,157 > \text{nilai } t_{tabel} 2,042$ . Selain itu juga dapat dilihat dari nilai signifikansinya variabel *debt to asset ratio* memiliki nilai  $0,000 < 0,05$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel *debt to asset ratio* secara

parsial berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* yang diukur dengan Altman *Z-Score*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa penelitian ini mendukung hipotesis kedua sehingga **H<sub>2</sub> diterima**.

3. Nilai  $t_{hitung}$  pada variabel *return on asset* (ROA) adalah sebesar 2,522, kemudian untuk menentukan nilai  $t_{tabel}$  dengan cara  $t_{tabel} = a ; (N-K-1) = 0,05 ; (35-4-1) = 0,05 ; 30$ . Nilai  $t_{tabel}$  dapat dilihat pada kolom signifikansi 0,05 baris ke 30 dengan hasil perhitungan  $t_{tabel}$  diperoleh sebesar 2,042. Sehingga nilai  $t_{hitung}$  2,522 > nilai  $t_{tabel}$  2,042. Selain itu juga dapat dilihat dari nilai signifikansinya variabel *return on asset* memiliki nilai  $0,017 < 0,05$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel *return on asset* secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* yang diukur dengan Altman *Z-Score*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa penelitian ini tidak mendukung hipotesis ketiga sehingga **H<sub>3</sub> ditolak**.

4. Nilai  $t_{hitung}$  pada variabel ukuran perusahaan adalah sebesar 2,070, kemudian untuk menentukan nilai  $t_{tabel}$  dengan cara  $t_{tabel} = a ; (N-K-1) = 0,05 ; (35-4-1) = 0,05 ; 30$ . Nilai  $t_{tabel}$  dapat dilihat pada kolom signifikansi 0,05 baris ke 30 dengan hasil perhitungan  $t_{tabel}$  diperoleh sebesar 2,042. Sehingga nilai  $t_{hitung}$  2,070 > nilai  $t_{tabel}$  2,042. Selain itu juga dapat dilihat dari nilai signifikansinya variabel *return on asset* memiliki nilai  $0,047 < 0,05$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel ukuran perusahaan secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* yang diukur dengan Altman *Z-Score*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa penelitian ini tidak mendukung hipotesis keempat sehingga **H<sub>4</sub> ditolak**.

**b. Uji Simultan (Uji F)**

Uji F digunakan untuk menunjukkan apakah variabel independen yaitu *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan memiliki pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen yaitu *financial distress* yang diukur dengan Altman *Z-Score*. Ketentuan pengambilan keputusan dalam uji F adalah jika signifikansi < 0,05 maka variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen. Namun, jika nilai signifikansi > 0,05 maka variabel independen secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel dependen. Hasil uji F dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 10**  
**Hasil Uji Simultan (Uji F)**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2808.241	4	702.060	21.032	.000 <sup>b</sup>
	Residual	1001.422	30	33.381		
	Total	3809.663	34			

a. *Dependent Variable: FD*

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

Sumber: Diolah dengan SPSS versi 26, 2023

Berdasarkan hasil pengujian data pada tabel diatas, dapat diketahui nilai  $F_{hitung}$  adalah sebesar 21,032. Kemudian untuk memperoleh nilai  $F_{tabel}$  dapat dicari jumlah sampel (N) sebanyak 35 dan banyak variabel penelitian (K) yaitu 4 dengan pada persamaan  $F_{tabel} = (K;N-K) = (4;35-4) = 4,31$  yang artinya nilai  $F_{tabel}$  dapat dilihat pada kolom ke 4 baris ke 31 dengan hasil perhitungan  $F_{tabel}$  yang diperoleh senilai 2,68, sehingga dapat disimpulkan bahwa  $F_{hitung}$  21,032 >  $F_{tabel}$  2,68 yang artinya bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima dan nilai signifikansi 0,000. Hal ini menunjukkan bahwa *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan secara simultan berpengaruh dan signifikan terhadap *financial distress* yang diukur dengan Altman *Z-Score*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa penelitian ini mendukung hipotesis kelima sehingga **H<sub>5</sub> diterima**.

## Pembahasan

### 1. Pengaruh *current ratio* terhadap *financial distress*

Berdasarkan hasil dari penelitian menunjukkan bahwa likuiditas yang diukur dengan *current ratio* memiliki koefisien regresi bernilai negatif -5,065. Hasil penelitian berdasarkan tabel 4.15 dengan nilai  $t_{hitung}$  sebesar -6,965, seperti yang diketahui bahwa nilai  $t_{tabel}$  dengan jumlah (N) sebanyak 35 sebesar 1,697, sehingga nilai  $t_{hitung}$   $6,965 > t_{tabel}$  2,042 dan nilai signifikansi yang diperoleh sebesar  $0,000 < 0,05$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel *current ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Oktaviani & Yanthi, 2022) bahwa *current ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*. Namun bertolak belakang dengan hasil penelitian dari (Mappadang et al., 2021), dan (Rosid, 2022) yang menyatakan bahwa *current ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*.

### 2. Pengaruh *debt to Asset Ratio* terhadap *financial distress*

Berdasarkan hasil dari penelitian menunjukkan bahwa *leverage* yang diukur dengan *debt to asset ratio* memiliki koefisien regresi bernilai negatif -11,135. Hasil penelitian berdasarkan tabel 4.15 dengan nilai  $t_{hitung}$  sebesar -6,157, seperti yang diketahui bahwa nilai  $t_{tabel}$  dengan jumlah (N) sebanyak 35 sebesar 2,042, sehingga nilai  $t_{hitung}$   $6,157 > nilai$   $t_{tabel}$  2,042 dan nilai signifikansi yang diperoleh sebesar  $0,000 < 0,05$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel *debt to asset ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Silalahi et al., 2018) dan (Bachtiar & Handayani, 2022) bahwa *debt to asset ratio*

berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*. Namun bertolak belakang dengan hasil penelitian dari (Mappadang et al., 2021) yang menyatakan bahwa *debt to asset ratio* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*.

### 3. Pengaruh *return on asset* terhadap *financial distress*

Berdasarkan hasil dari penelitian menunjukkan bahwa profitabilitas yang diukur dengan *return on asset* memiliki koefisien regresi bernilai positif 7,571. Hasil penelitian berdasarkan tabel 4.15 dengan nilai  $t_{hitung}$  sebesar 2,522, seperti yang diketahui bahwa nilai  $t_{tabel}$  dengan jumlah (N) sebanyak 35 sebesar 2,042, sehingga nilai  $t_{hitung}$   $2,522 > nilai$   $t_{tabel}$  2,042 dan nilai signifikansi yang diperoleh sebesar  $0,017 < 0,05$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel *return on asset* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Rosid, 2022) bahwa *return on asset* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*. Namun bertolak belakang dengan hasil penelitian dari oleh (Silalahi et al., 2018) dan (Mappadang et al., 2021) yang menyatakan bahwa *return on asset* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*.

### 4. Pengaruh ukuran perusahaan terhadap *financial distress*

Berdasarkan hasil dari penelitian menunjukkan bahwa ukuran perusahaan memiliki koefisien regresi bernilai positif 1,666. Hasil penelitian berdasarkan tabel 4.15 dengan nilai  $t_{hitung}$  sebesar 2,070, seperti yang diketahui bahwa nilai  $t_{tabel}$  dengan jumlah (N) sebanyak 35 sebesar 2,042, sehingga nilai  $t_{hitung}$   $2,070 > nilai$   $t_{tabel}$  2,042 dan nilai signifikansi yang diperoleh sebesar  $0,047 < 0,05$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

Hasil penelitian mendukung hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Mappadang et al., 2021) bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*. Namun bertolak belakang dengan hasil penelitian dari (Silalahi et al., 2018) yang menyatakan bahwa ukuran perusahaan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*.

#### 5. Pengaruh *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan terhadap *financial distress*

Berdasarkan hasil pengujian secara simultan (uji F) menunjukkan bahwa variabel independen dalam penelitian ini yaitu *current ratio* ( $X_1$ ), *debt to asset ratio* ( $X_2$ ), *return on asset* ( $X_3$ ), dan ukuran perusahaan ( $X_4$ ) secara bersama-sama berpengaruh dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi. Hasil ini didapat dari tabel 4.16 bahwa nilai  $F_{hitung} 21,032 > F_{tabel} 2,68$  dan nilai signifikansi uji statistik yang diperoleh sebesar 0,000 yang mempunyai nilai lebih kecil dari 0,05 ( $0,000 < 0,05$ ) yang artinya bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Hal ini berarti bahwa variabel independen yaitu *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pengujian hipotesis tentang pengaruh *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis penelitian yang dilakukan, dapat diketahui bahwa *current ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*

pada perusahaan sub sektor transportasi.

2. Berdasarkan hasil analisis penelitian yang dilakukan, dapat diketahui bahwa *debt to asset ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.
3. Berdasarkan hasil analisis penelitian yang dilakukan, dapat diketahui bahwa *return on asset* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.
4. Berdasarkan hasil analisis penelitian yang dilakukan, dapat diketahui bahwa ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.
5. Berdasarkan hasil analisis penelitian yang dilakukan, dapat diketahui bahwa *current ratio*, *debt to asset ratio*, *return on asset*, dan ukuran perusahaan berpengaruh dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi.

### Saran

Berdasarkan simpulan diatas maka peneliti memberikan saran sebagai berikut:

#### 1. Bagi Perusahaan

Perusahaan sub sektor transportasi diharapkan untuk lebih optimal dalam memperhatikan tingkat *financial distress* pada perusahaan. Dalam penelitian ini, *current ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*. Hal ini terjadi karena aset lancar yang dimiliki oleh perusahaan telah sesuai dengan kebutuhannya sehingga perusahaan dapat terhindar dari kondisi *financial distress*. Diharapkan perusahaan Mitra International Resources Tbk (MIRA) dan Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) dapat mempertahankan kondisi ini sehingga perusahaan dapat terus terhindar dari kondisi *financial distress*.



Dalam penelitian ini, *debt to asset ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*. Hal ini terjadi karena utang yang dimiliki perusahaan telah digunakan dengan efektif untuk memperluas target pasar dan volume penjualan sehingga tingkat *debt to asset ratio* yang tinggi mengakibatkan perusahaan terhindar dari kondisi *financial distress*. Diharapkan perusahaan dapat mempertahankan kondisi ini sehingga dapat terus terhindar dari kondisi *financial distress*.

Dalam penelitian ini, *return on asset* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*. Hal ini terjadi karena profitabilitas perusahaan yang cenderung mengalami penurunan dan mengakibatkan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*. Oleh karena itu, perusahaan Adi Sarana Armada Tbk (ASSA), PT Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) dan Mitra International Resources Tbk (MIRA) diharapkan dapat meningkatkan nilai profitabilitasnya agar perusahaan dapat terhindar dari kondisi *financial distress*.

Dalam penelitian ini, ukuran perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*. Hal ini dikarenakan perusahaan tidak dapat mengelola aset yang dimiliki dengan efektif sehingga perusahaan mengalami *financial distress*. Oleh karena itu, perusahaan diharapkan dapat meningkatkan aset yang dimiliki dan mengelola asetnya dengan efisien agar perusahaan dapat terhindar dari kondisi *financial distress*.

## 2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Pada penelitian ini menggunakan empat variabel yang mempengaruhi *financial distress* yaitu likuiditas, *leverage*, profitabilitas, dan ukuran perusahaan, sehingga untuk penelitian selanjutnya dapat melakukan perubahan variasi pada variabel independen yang

mampu menjelaskan dan kemungkinan memiliki pengaruh terhadap *financial distress*.

## DAFTAR RUJUKAN

- Afiffudin, & Lestari. (2017). **Statistik Inferensial Teori, Aplikasi dan Latihan Soal dengan SPSS (Edisi ke-2)**. Program Pascasarjana Universitas Negeri Malang.
- Anwar, M. (2019). **Dasar-Dasar Manajemen Keuangan Perusahaan**. Kencana.
- Astuti, Sembiring, L. D., & Supitriyani. (2021). **Analisis Laporan Keuangan** (H. F. Ningrum (ed.)). Penerbit Media Sains Indonesia.
- Bachtiar, A., & Handayani, N. (2022). **Pengaruh Profitabilitas, Leverage, Capital Intensity, dan Arus Kas Operasi Terhadap Financial Distress**. *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 11(1), 1–19.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2013). **Dasar-Dasar Manajemen Keuangan** (11th ed.). Salemba Empat.
- Effendi, E., & Ulhaq, R. D. (2021). **Pengaruh Audit Tenur, Reputasi Auditor, Ukuran Perusahaan, dan Komite Audit** (Abdul (ed.)). Penerbit Adab.
- Ghozali. (2018). **Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25 Edisi 9**. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Grave, A. De, Sari, D. M., & Wulandari, S. (2021). **Pengantar Akuntansi 1**. Penerbit Pradina Pustaka.
- Grave, A. De, Suciati, F., & Yenny, W. (2022). **Pengantar Akuntansi** (M. Sari (ed.)). PT. Global Eksekutif Teknologi.
- Hantono. (2018). **Konsep Analisa Laporan Keuangan dengan Pendekatan Rasio**

- dan SPSS (1st ed.). Deepublish.
- Hartono, J. (2013). **Teori Portofolio dan Analisis Investasi** (8th ed.). BPFE.
- Hery. (2015). **Cara Mudah Memahami Akuntansi: Inti Sari Konsep Dasar Akuntansi**. Prenadamedia Group.
- Hery. (2016). **Analisis Laporan Keuangan (Integrated and Comprehensive edition)**. Grasindo.
- Hery. (2020). **Teori, Kasus, dan Riset Bisnis**. Bumi Aksara.
- Hutabarat, F. (2021). **Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan**. Desanta Publisher.
- IAI. (2019). **Ikatan Akuntan Indonesia**.
- Irawan, J. L., Sampe, F., & Fitria, N. (2023). **Manajemen Keuangan Perusahaan Lanjutan**. PT. Sada Kurnia Pustaka.
- Kamaludin. (2015). **Manajemen Keuangan**. Mandar Maju.
- Kasmir. (2019). **Analisis Laporan Keuangan (Revisi)**. RajaGrafindo Persada.
- Mappadang, A., Ilmi, S., Handayani, W. S., & Indrabudiman, A. (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>
- Oktaviani, F. D. P., & Yanthi, M. D. (2022). **Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress di Masa Pandemi Covid-19**. *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Keuangan*, 4(9), 4193–4203. <https://doi.org/10.32670/fairvalue.v4i9.1560>
- Pratama, D. (2022). **Pengantar Akuntansi Mudah Belajar Akuntansi (Jilid 1)**. Guepedia.
- PSAK No. 1. (2020). **PSAK No. 1**.
- Rosid, A. (2022). **Pengaruh Likuiditas, Leverage, Profitabilitas Dan Growth Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Sektor Transportasi**. *Jurnal Ekonomi Bisnis*, 28(01), 72–84.
- Seto, A. A., Nurchayati, & Kusumastuti, R. (2023). **Analisis Laporan Keuangan**. PT. Global Eksekutif Teknologi.
- Sidauruk, T. D. (2021). **Pengantar Akuntansi 1**. Bintang Pustaka Madani.
- 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.
- Sugiyono. (2018). **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D**. Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). **Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D**. Alfabeta.
- Sujarweni, V. W. (2015). **Metodologi Penelitian Bisnis & Ekonomi**. Pustakabarupress.
- Sujarweni, V. W. (2019). **Analisis Laporan Keuangan Teori, Aplikasi, dan Hasil Penelitian**. Pustaka Baru Press.
- Syaiful, M., Kurniawan, D., & Barlian, B. (2022). **Pengantar Bisnis**. PT. Global Eksekutif Teknologi.
- Van Horne, J., & Wachowicz, J. M. (2016). **Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan**. Salemba Empat.