



Indonesian Journal of Management Studies (IJMS)

E-ISSN: 2961-7979

Volume 2, No 2, Tahun 2023

Effect of Financial Performance on Financial Distress Conditions During the Covid-19 Pandemic on Transportation Companies Listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX)

Sri Dewi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Makassar, Makassar, Indonesia

*Korespondensi: asridewis1234@gmail.com

Info Artikel

Diterima 6
September 2023

Disetujui 21
Oktober 2023

Dipublikasikan 25
November 2023

Keywords:
Kinerja Keuangan,
Financial Distress

© 2023
Perkumpulan
Dosen Muslim
Indonesia
Under the license
CC BY-SA 4.0



Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kinerja keuangan perusahaan terhadap kondisi financial distress dimasa pandemi Covid-19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif berupa data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan perusahaan mulai dari tahun 2016-2020 yang dipublikasikan. Populasi penelitian diambil dari seluruh perusahaan sektor industri jasa transportasi yang sudah bergabung di Bursa Efek Indonesia sebanyak 42 perusahaan. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan metode purposive sampling yang terdapat 7 perusahaan yang dijadikan sebagai sampel penelitian. Hasil penelitian ini menunjukkan Rasio Current Ratio (CR) tidak berpengaruh terhadap Financial Distress. Rasio Debt To Asset Ratio (DAR) tidak berpengaruh terhadap Financial Distress dan Return On Asset (ROA) tidak berpengaruh terhadap Financial Distress. Sedangkan untuk Rasio Quick Ratio (QR) berpengaruh terhadap Financial Distress. Rasio Total Asset TurnOver (TATO) berpengaruh terhadap Financial Distress.

Abstract

This research aims to determine the effect of company financial performance on financial distress conditions during the Covid-19 pandemic in transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange. The type of data used in this research is quantitative data in the form of secondary data obtained from published company financial reports starting from 2016-2020. The research population was taken from all companies in the transportation services industry sector that had joined the Indonesian Stock Exchange, totaling 42 companies. Sampling was carried out using a purposive sampling method, there were 7 companies used as research samples. The results of this research show that the Current Ratio (CR) has no effect on Financial Distress. The Debt To Asset Ratio (DAR) ratio has no effect on Financial Distress and Return On Assets (ROA) has no effect on Financial Distress. Meanwhile, the Quick Ratio (QR) has an effect on Financial Distress. The Total Asset TurnOver (TATO) ratio influences Financial Distress.

1. Pendahuluan

Pada era sekarang ini, Indonesia dilanda banyak masalah dan penderitaan tidak hanya secara global tetapi Indonesia juga mengalami krisis yang jauh lebih parah dibandingkan dengan kondisi dua krisis yang telah dialami sebelumnya pada tahun 1998 dan 2008. Salah satu dampak yang paling menonjol yaitu aspek ekonomi, yakni dengan terpuruknya kegiatan ekonomi dikarenakan wabah covid-19 yang merugikan bangsa Indonesia termasuk Negara lainnya.

Menjelang akhir tahun 2019 tepatnya pada bulan November dunia dihebohkan dengan adanya pandemi Coronavirus Disease (Covid-19) yang berasal dari Kota Wuhan, Provinsi Hubei, China. Dari permasalahan tersebut, virus bergerak cepat dan menginfeksi ribuan orang. Pandemi ini menunjukkan penyebaran yang sangat signifikan cepat dan terus meningkat keberbagai belahan dunia termasuk Negara Indonesia. Pemerintah Indonesia dengan cepat mengeluarkan kebijakan yang sejauh ini dirasa tepat untuk meredam pandemi covid-19 yang penyebarannya kian meluas, salah satunya dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar (Kemenkes, 2020) yaitu jaga jarak aman dengan belajar dari rumah, bekerja dari rumah, dan beribadah di rumah.

Dampak dari pandemic covid-19 ini cukup dirasakan oleh perusahaan Transportasi dikarenakan kinerjanya sangat tergantung dari mobilitas masyarakat. Perusahaan Transportasi merupakan salah satu sektor dari perusahaan manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Dimulai dari jenis transportasi darat, laut, dan udara. Saat ini kondisi transportasi di Indonesia telah mengalami penurunan dalam perkembangan dan pembangunan perekonomian dikarenakan mewabahnya covid-19 sampai saat ini. Hal ini menyebabkan melemahnya aktivitas bisnis sehingga terjadi kondisi financial distress. Kerugian terbesar dirasakan maskapai penerbangan, karena jumlah penumpang turun lebih dari 50 persen baik domestik maupun internasional pada Mei 2020 (Rohmah, 2020). Dampaknya juga dirasakan oleh angkutan laut dan angkutan darat yaitu penurunan penumpang yang mencapai 75 persen, bahkan angkutan pariwisata mencapai 90 persen sedangkan biaya operasional tetap berjalan (Rohmah, 2020). Analisis terhadap financial distress ini sangat penting karena akan menggambarkan kondisi keuangan perusahaan transportasi yang terdampak pandemi Covid- 19.

Financial distress atau kesulitan keuangan mengacu pada situasi dimana suatu perusahaan mengalami kesulitan atau bahkan gagal membayar kewajiban finansialnya kepada kreditur. Financial distress menjadi salah satu prasyarat sebelum perusahaan bangkrut, antara lain return negatif yang terus menerus dialami perusahaan menunjukkan adanya kesulitan keuangan. Akibatnya perusahaan tidak memiliki dana yang cukup untuk memenuhi kewajiban yang harus segera dipenuhi.

Rasio keuangan banyak digunakan untuk analisis dan kemudian menjadi model prediksi kegagalan. Rasio keuangan digunakan untuk mengevaluasi kondisi keuangan dan kinerja perusahaan. Dari hasil rasio keuangan ini akan kelihatan kondisi kesehatan perusahaan yang bersangkutan James C, van Horne dalam (Kasmir, 2019).

2. Tinjauan Pustaka

2.1. Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan merupakan bidang keuangan yang menerapkan prinsip-prinsip keuangan dalam suatu organisasi perusahaan untuk menciptakan dan mempertahankan nilai melalui pengambilan keputusan dan pengelolaan sumber daya yang tepat. Manajemen keuangan merupakan segala aktivitas yang berhubungan dengan perolehan, pendanaan, dan pengelolaan aktiva dengan beberapa tujuan menyeluruh (James C. van Horne) dalam (Kasmir :2019).

2.2. Laporan Keuangan

Laporan keuangan menurut PSAK No.1 dalam (Diana, 2018), "Laporan keuangan adalah penyajian terstruktur dari posisi keuangan dan kinerja keuangan suatu entitas". Laporan ini menampilkan sejarah entitas yang dikuantifikasi dalam nilai moneter. Laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu (Kasmir, 2019).

2.3. Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan adalah hubungan antara suatu angka dalam laporan keuangan dengan angka yang lain yang mempunyai makna menjelaskan arah perubahan (trend) suatu fenomena. Menurut Munawir dalam (Diana, 2018) analisis laporan keuangan adalah analisis laporan keuangan yang terdiri dari penelaahan atau mempelajari dari pada hubungan dan tendensi atau kecenderungan (trend) untuk menentukan posisi keuangan dan hasil operasi serta perkembangan perusahaan yang bersangkutan.

2.4. Analisis Rasio Keuangan

Analisis Rasio Keuangan adalah membandingkan angka angka yang ada dalam laporan keuangan untuk mengetahui posisi keuangan suatu perusahaan serta menilai kinerja manajemen dalam suatu periode tertentu. Analisis rasio keuangan merupakan analisis dengan jalan membandingkan satu pos dengan pos laporan keuangan lainnya baik secara individu maupun bersama-sama guna mengetahui hubungan diantara pos tertentu, baik dalam neraca maupun laporan laba rugi (Jumingan, 2019).

2.5. Financial Distress

Menurut Hapsari (2012) dalam (Evita Indriyani & Titik M, 2019) Financial distress merupakan suatu keadaan pada saat perusahaan tidak memiliki kemampuan dalam melunasi seluruh hutang yang disebabkan tidak tersedianya dana serta kondisi arus kas operasi tidak mencukupi untuk melunasi hutang-hutangnya pada suatu perusahaan yang telah jatuh tempo seperti utang dagang atau beban bunga. Financial distress merupakan kondisi dimana keuangan perusahaan dalam keadaan tidak sehat atau krisis.

3. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif dengan metode analisis data yang bertujuan untuk mengetahui kesehatan keuangan perusahaan pada sampel penelitian. Penelitian ini dilakukan agar mendapatkan data-data yang memperlihatkan gambaran tentang pengaruh variabel independen (rasio keuangan) terhadap variabel dependen (Financial Distress). Lokasi penelitian merupakan tempat dilakukannya penelitian. Penelitian ini mengambil data di Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (BEI) Universitas Muhammadiyah Makassar yang terletak di Gedung Menara Iqra lantai 2 Jl. Sultan Alauddin No. 259 Kota Makassar. Adapun waktu yang dibutuhkan dalam penelitian ini kurang lebih dua bulan yaitu dari bulan Maret sampai dengan Mei 2022.

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder berupa laporan keuangan 2016- 2020 yang dipublikasikan. Data sekunder adalah data yang diambil secara tidaklangsung berupa laporan keuangan tahunan Perusahaan. Data-data diperoleh melalui website idx, laporan keuangan tahunan perusahaan, jurnal dan lain-lain. Populasi penelitian ini diambil dari seluruh perusahaan sektor industry jasa Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dari tahun 2016 hingga tahun 2020 yang berjumlah 42 perusahaan Berdasarkan kriteria dan pemilihan sampel yang telah ditentukan terdapat 7 (Tujuh) perusahaan yang dijadikan sebagai objek yang bisa diteliti. Untuk memperoleh data dan informasi yang digunakan guna pemecahan masalah, penulis menggunakan dua metode pengumpulan data, yaitu dokumentasi, dengan pengumpulan data dari dokumen perusahaan. dengan mengumpulkan seluruh data sekunder.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Hasil Penelitian

a. *Curret Ratio* (CR)

Current ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia. Berikut akan disajikan data *current ratio* pada sektor Jasa Transportasi dari tahun 2016-2020 yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 1 Data *Current Ratio* pada PT. Transportasi Yang Tercatat Dibursa Efek Indonesia Periode 2016-2020

No	Kode	Tahun (X)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	BBRM	0,17	0,09	0,83	0,93	0,35
2	BLTA	0,89	0,72	0,62	0,55	0,51
3	CANI	0,17	0,17	0,21	0,06	0,05
4	CMPP	0,30	0,26	0,16	0,48	0,03
5	GIAA	0,75	0,51	0,35	0,33	0,12
6	IATA	0,45	0,44	0,42	0,25	0,21
7	MIRA	0,37	0,41	0,21	0,63	0,85
Nilai Rata-rata		0,44	0,37	0,40	0,46	0,30
Maximum		0,89	0,72	0,83	0,93	0,85
Minimum		0,17	0,09	0,16	0,06	0,03

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan Tabel 1, menunjukkan bahwa rata-rata *current ratio* mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dapat dilihat data dari tahun 2016-2020 nilai rata-rata *current ratio* pada tahun 2016 sebesar 0,44, 2017 sebesar 0,37, 2018 sebesar 0,40, 2019 sebesar 0,46 dan nilai rata-rata tahun 2020 sebesar 0,30. Hal ini menunjukkan bahwa likuiditas (*current ratio*) perusahaan transportasi yang diteliti selama periode penelitian dapat dikatakan kurang baik karena nilai rata-ratanya berada di bawah 1. Berdasarkan nilai Maximum *current ratio* pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar 0,89, nilai Maximum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar 0,72, nilai Maximum tahun 2018 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar 0,83, nilai Maximum tahun 2019 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar 0,93 dan nilai Maximum tahun 2020 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 0,85. Sementara itu nilai Minimum *current ratio* pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan BBRM dan CANI sebesar 0,17, nilai Minimum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar 0,09. Tahun 2018 nilai Minimum dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar 0,16. Kemudian pada tahun 2019 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan CANI sebesar 0,06. tahun 2020 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar 0,03.

b. Quick Ratio (QR)

Quick ratio merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya tanpa memperhitungkan nilai perusahaan. Berikut akan disajikan data quick ratio pada sektor Jasa Transportasi dari tahun 2016-2020 yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2 Data *Quick Ratio* pada PT. Transportasi Yang Tercatat Dibursa Efek Indonesia Periode 2016-2020

No	Kode	Tahun (X)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	BBRM	0,16	0,08	0,80	0,92	0,35
2	BLTA	0,92	0,66	0,57	0,51	0,47
3	CANI	0,17	0,17	0,21	0,06	0,05
4	CMPP	0,28	0,24	0,14	0,45	0,02
5	GIAA	0,68	0,45	0,30	0,28	0,10
6	IATA	0,21	0,20	0,21	0,14	0,12
7	MIRA	0,38	0,42	0,22	0,66	0,90
Nilai Rata-rata		0,40	0,32	0,35	0,43	0,29
Maximum		0,92	0,66	0,80	0,92	0,90
Minimum		0,16	0,08	0,14	0,06	0,02

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan Tabel 2, menunjukkan bahwa rata-rata quick ratio mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dapat dilihat nilai rata-rata quick ratio pada tahun 2016 sebesar 0,40, 2017 sebesar 0,32, 2018 sebesar 0,35, 2019 sebesar 0,43 dan nilai rata-rata tahun 2020 sebesar 0,29. Hal ini menunjukkan bahwa likuiditas (quick ratio) perusahaan transportasi yang diteliti selama periode penelitian dapat dikatakan kurang baik karena nilai rata-ratanya berada di bawah 1. Berdasarkan nilai Maximum quick ratio pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar 0,92, nilai Maximum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar 0,66, nilai Maximum tahun 2018 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar 0,80, nilai Maximum tahun 2019 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar 0,92 dan nilai Maximum tahun 2020 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 0,90. Sementara itu nilai Minimum quick ratio pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar 0,16, nilai Minimum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar 0,08. Tahun 2018 nilai Minimum dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar 0,14. Kemudian pada tahun 2019 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan CANI sebesar 0,06. tahun 2020 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar 0,02.

c. Total Assets Turn Over (TATO)

Total assets turnover merupakan rasio yang digunakan untuk melihat tingkat perputaran total asset terhadap penjualan. Efektivitas penggunaan total asset oleh perusahaan dapat ditunjukan melalui rasio ini. Berikut akan disajikan data total assets turnover pada sektor Jasa Transportasi dari tahun 2016-2020 yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3. Data *Total Assets Turn Over* pada PT. Transportasi Yang Tercatat
Dibursa Efek Indonesia Periode 2016-2020

No	Kode	Tahun (X)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	BBRM	18,11	24,62	24,16	22,29	-5,46
2	BLTA	21,59	31,92	34,95	29,75	27,79
3	CANI	6,59	6,99	1,87	5,80	5,69
4	CMPP	1,11	1,24	1,49	2,57	26,49
5	GIAA	1,03	1,11	1,04	1,03	13,83
6	IATA	17,26	20,71	29,63	24,36	14,15
7	MIRA	28,64	32,52	40,15	37,28	27,43
Nilai Rata-rata		13,48	17,02	19,04	17,58	15,70
Maksimum		28,64	32,52	40,15	37,28	27,79
Minimum		1,03	1,11	1,04	1,03	-5,46

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan Tabel 3, menunjukkan bahwa rata-rata total assets turnover mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dapat dilihat nilai rata-rata total assets turnover pada tahun 2016 sebesar 13,48, 2017 sebesar 17,02, 2018 sebesar 19,04, 2019 sebesar 17,58 dan nilai rata-rata tahun 2020 sebesar 15,70. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas perusahaan transportasi yang diteliti selama periode penelitian dapat dikatakan cukup baik karena nilai rata-ratanya berada di atas 1. Berdasarkan nilai Maximum total assets turnover pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 28,64, nilai Maximum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 32,52, nilai Maximum tahun 2018 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 40,15, nilai Maximum tahun 2019 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 37,28 dan nilai Maximum tahun 2020 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar 27,79. Sementara itu nilai Minimum total assets turnover pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar 1,03, nilai Minimum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar 1,11. Tahun 2018 nilai Minimum dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar 1,04. Kemudian pada tahun 2019 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar 1,03. tahun 2020 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar -5,46.

d. Debt To Asset Ratio (DAR)

Debt to asset ratio merupakan rasio yang membandingkan antara jumlah utang dengan aktiva perusahaan. Rasio ini menunjukkan besaran aktiva yang dipengaruhi oleh utang perusahaan. Berikut akan disajikan data total assets turnover pada sektor Jasa Transportasi dari tahun 2016-2020 yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4. Data Debt To Asset Ratio pada PT. Transportasi Yang Tercatat Dibursa Efek Indonesia Periode 2016-2020

No	Kode	Tahun (X)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	BBRM	50,69	67,95	73,49	76,47	80,68
2	BLTA	56,97	62,63	59,4	54,53	57,75
3	CANI	96,12	105,18	113,05	143,06	177,36
4	CMPP	88,11	98,8	128,20	92,27	147,86
5	GIAA	72,98	75,09	84,6	86,93	118,01
6	IATA	53,41	43,28	43,89	41,41	72,56
7	MIRA	38,39	38,82	30,07	33,27	32,07
Nilai Rata-rata		65,24	70,25	76,10	75,42	98,04
Maksimum		96,12	105,18	128,20	143,06	177,36
Minimum		38,39	38,82	30,07	33,27	32,07

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan Tabel 4, menunjukkan bahwa rata-rata debt to asset ratio mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dapat dilihat nilai rata-rata total assets turnover pada tahun 2016 sebesar 65,24, 2017 sebesar 70,25, 2018 sebesar 76,10, 2019 sebesar 75,42 dan nilai rata-rata tahun 2020 sebesar 98,04. Hal ini menunjukkan bahwa leverage perusahaan transportasi yang diteliti selama periode penelitian dapat dikatakan cukup berisiko karena berada pada nilai rata-rata di atas 90, jika perusahaan tidak mampu menghasilkan laba dengan baik dengan utang yang dimiliki maka perusahaan dapat menuju kebangkrutan. Berdasarkan nilai Maximum debt to asset ratio pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan CANI sebesar 96,12, nilai Maximum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan CANI sebesar 105,12, nilai Maximum tahun 2018 dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar 128,20, nilai Maximum tahun 2019 dimiliki oleh perusahaan CANI sebesar 143,06 dan nilai Maximum tahun 2020 dimiliki oleh perusahaan CANI sebesar 177,36. Sementara itu nilai Minimum total assets turnover pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 38,39, nilai Minimum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 38,82. Tahun 2018 nilai Minimum dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 30,07. Kemudian pada tahun 2019 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 33,27. tahun 2020 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar 32,07.

e. Return On Asset (ROA)

Return on asset merupakan rasio yang menunjukkan sejauh mana perusahaan mampu memperoleh laba melalui aktiva yang digunakan. Berikut akan disajikan data return on asset pada sektor Jasa Transportasi dari tahun 2016-2020 yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5 Data Return On Asset pada PT. Transportasi Yang Tercatat Dibursa Efek Indonesia Periode 2016-2020

No	Kode	Tahun (X)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	BBRM	-5,60	-40,11	-9,39	-5,78	-30,02
2	BLTA	- 16,79	-10,99	7,60	-1,29	-1,24
3	CANI	- 11,22	-9,46	-4,12	-23,83	-19,36
4	CMPP	-0,60	-16,59	- 31,88	-6,02	-45,30
5	GIAA	0,25	-5,67	-5,51	-1	-22,95
6	IATA	- 11,66	-8,70	- 10,59	-8,14	-11,75
7	MIRA	-9,61	-5,37	0,18	-0,92	-5,75
Nilai Rata-rata		-7,89	-13,84	-7,67	-6,71	-19,48
Maksimum		0,25	-5,37	7,60	-0,92	-1,24
Minimum		-16,79	-40,11	- 31,88	-23,83	-45,30

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan Tabel 5, menunjukkan bahwa rata-rata return on asset mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dapat dilihat nilai rata-rata return on asset pada tahun 2016 sebesar -7,89, 2017 sebesar -13,84, 2018 sebesar -7,67, 2019 sebesar -6,71 dan nilai rata-rata tahun 2020 sebesar -19,48. Hal ini menunjukkan bahwa profitabilitas perusahaan transportasi yang diteliti selama periode penelitian dapat dikatakan kurang mampu menghasilkan laba karena nilai rata-ratanya berada di bawah 0. Berdasarkan nilai Maximum return on asset pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar 0,25, nilai Maximum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar -5,37, nilai Maximum tahun 2018 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar 7,60, nilai Maximum tahun 2019 dimiliki oleh perusahaan MIRA sebesar -0,92 dan nilai Maximum tahun 2020 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar -1,24. Sementara itu nilai Minimum return on asset pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar -16,79, nilai Minimum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar -40,11. Tahun 2018 nilai Minimum dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar -31,88. Kemudian pada tahun 2019 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan CANI sebesar -23,83. tahun 2020 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar -45,30.

f. Financial Distress

Financial distress merupakan tahap sebelum terjadinya kebangkrutan yaitu adanya penurunan kondisi keuangan pada suatu perusahaan. Berikut akan disajikan data financial distress pada sektor Jasa Transportasi dari tahun 2016-2020 yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 6 Data Financial Distress pada PT.Transportasi Yang Tercatat Dibursa Efek Indonesia Periode 2016-2020

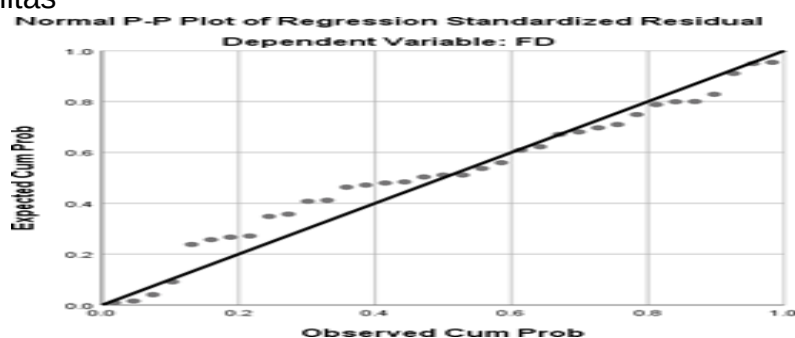
No	Kode	Tahun				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	BBRM	-1,31	-8,05	-2,57	-2,78	-10,99
2	BLTA	-43,97	-52,89	-55,95	-60,36	-61,56
3	CANI	-6,04	-6,85	-7,08	-12,77	-16,25
4	CMPP	-6,29	-8,27	-15,1	18,87	-13,56
5	GIAA	-0,33	-1,82	-3,82	-3,43	-4,78
6	IATA	-2,3	-2,29	-3,01	-4,08	-6,77
7	MIRA	-7,05	-7,91	-8,29	-9,16	-11,18
Nilai Rata-rata		-9,61	-12,58	-13,69	-10,53	-17,87
Maksimum		-0,33	-1,82	-2,57	18,87	-4,78
Minimum		-43,97	-52,89	-55,95	-60,36	-61,56

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan Tabel 6, menunjukkan bahwa rata-rata financial distress mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Dapat dilihat nilai rata-rata financial distress pada tahun 2016 sebesar -9,61, 2017 sebesar -12,58, 2018 sebesar -13,69, 2019 sebesar -10,53 dan nilai rata-rata tahun 2020 sebesar -17,87. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan transportasi yang diteliti selama periode penelitian cenderung rawan mengalami kondisi financial distress dengan nilai standar menurut metode Altman Z-Score adalah $< 1,1$ maka perusahaan termasuk pada kondisi financial distress. Berdasarkan nilai Maximum financial distress pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar -0,33, nilai Maximum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar -1,82, nilai Maximum tahun 2018 dimiliki oleh perusahaan BBRM sebesar -2,57, nilai Maximum tahun 2019 dimiliki oleh perusahaan CMPP sebesar 18,87 dan nilai Maximum tahun 2020 dimiliki oleh perusahaan GIAA sebesar -4,78. Sementara itu nilai Minimum financial distress pada tahun 2016 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar -43,97, nilai Minimum tahun 2017 dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar -52,89. Tahun 2018 nilai Minimum dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar -55,95. Kemudian pada tahun 2019 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar -60,36. tahun 2020 nilai Minimum yang dimiliki oleh perusahaan BLTA sebesar -61,56.

g. Hasil Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas



Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Gambar 1 Uji Normalitas P-Plot

Gambar 1 menyajikan hasil uji grafik normal P-Plot, dimana hasil tersebut memperlihatkan titik-titik menyebar disekitar garis diagonal. Selain menggunakan uji grafik P-Plot dalam penelitian ini juga digunakan uji statistik dengan pengujian Kolmogorov- Smirnov untuk memastikan apakah nilai residual terdistribusi normal atau tidak. Suatu persamaan regresi dikatakan lolos normalitas jika hasil pengujian Kolmogorov-Smirnov lebih besar dari 0,05.

Tabel 7 Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

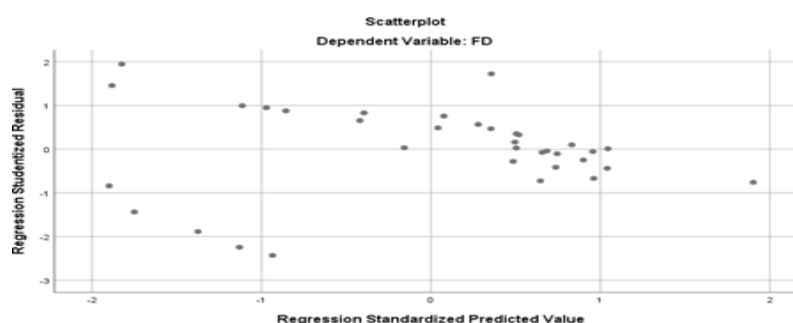
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		Unstandardized Residual	
N		35	
Normal Parameters ^{a,b}		Mean	0,0000000
		Std. Deviation	1555,802742
Most Extreme Differences		Absolute	0,117
		Positive	0,067
		Negative	-0,177
Test Statistic		0,117	
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}	
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. This is a lower bound of the true significance.			

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan tabel 7 menunjukkan besarnya hasil Kolmogorov-Smirnov sebesar 0,117 dan juga dari output diatas menunjukkan nilai signifikansi (Asymp.Sig. 2-tailed) sebesar 0,200. Karena signifikansi lebih kecil dari 0,05 ($0,200 > 0,05$) maka nilai residual tersebut telah normal. Berdasarkan uji normalitas dengan melihat grafik normal P-Plot dan tabel Kolmogorov-Smirnov dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi normal.

2) Uji Heteroskedastisitas

Untuk mendeteksi ada tidaknya gejala heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik scatterplot.



Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Gambar 2 Uji Heteroskedastisitas

Gambar 2 menunjukkan hasil uji heteroskedastisitas. Hasil tersebut menunjukkan bahwa tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik yang menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y. dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi yang digunakan dalam penelitian.

3) Uji multikolinearitas

Tabel 8 Uji Multikolinearitas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
(Constant)		
CR	.432	2.312
QR	.507	1.973
TATO	.781	1.281
DAR	.781	1.280
ROA	.858	1.165

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Tabel 8 menyajikan hasil uji multikolinearitas. Hasil tersebut menunjukkan bahwa variabel-variabel independen dalam penelitian ini memiliki nilai *tolerance* > 0,01 dan *VIF* < 10 artinya dalam model regresi yang digunakan tidak terjadi multikolinearitas.

4) Uji Autokorelasi

Tabel 9 Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.552 ^a	0,305	0,185	1684,59300	0,858
a. Predictors: (Constant), ROA, TATO, DAR, QR, CR					
b. Dependent Variable: FD					

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan tabel 9 menunjukkan bahwa nilai Durbin Watson sebesar 0.858, artinya nilai Durbin Watson berada diantara -2 dan 2. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terjadi autokorelasi.

h. Analisis Regresi Linear Berganda

Tabel 10 Analisis Regresi Linear Berganda

Coefficients ^a						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
Model		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	735,118	1085,483		0,677	0,504
	CR	6,925	16,706	0,098	0,415	0,682
	QR	-31,160	16,202	-0,418	-1,923	0,064
	TATO	-0,583	0,245	-0,416	-2,376	0,024
	DAR	-0,033	0,081	-0,071	-0,406	0,687
	ROA	0,140	0,310	0,075	0,451	0,655

a. Dependent Variable: FD

Sumber: Data sekunder yang diolah dengan spss, 2023

Berdasarkan hasil uji t pada tabel 4.10 diatas diketahui dari hasil analisis regresi dapat diperoleh nilai Unstandardized Coefficients kolom B untuk variabel CR(X1) sebesar 6.925, QR(X2) sebesar -31.160, TATO(X3) sebesar -0.583, DAR(X4) sebesar - 0.033, dan ROA(X5) sebesar 0.140 dengan nilai konstanta sebesar 735.118. Sehingga model regresi linear berganda yang diperoleh adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 Y = & 735.118 + 6.925CR - 31.160QR \\
 & - 0.583TATO - 0.033DAR \\
 & + 0.140ROA + \varepsilon
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda pada tabel 4.10 maka dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Nilai 735.118 menjadi nilai konstanta dalam regresi, sehingga apabila tidak ada pengaruh dari variabel independen maka akan menandakan turunnya nilai financial distress sebesar 735.118.
2. Nilai koefisien regresi variabel X1 (Current Ratio) bernilai positif sebesar 6.925 yang berarti setiap peningkatan 1% Current Ratio diprediksi akan mengalami peningkatan financial distress sebesar 6.925 dengan asumsi nilai variabel lainnya tetap.
3. Nilai koefisien regresi variabel X2 (Quick Ratio) bernilai negatif sebesar -31.160 yang berarti setiap peningkatan 1% Quick Ratio diprediksi akan mengalami

penurunan financial distress sebesar 31.160 dengan asumsi nilai variabel lainnya tetap.

4. Nilai koefisien regresi variabel X3 (Total Asset Turn Over) bernilai negatif sebesar -0.583 yang berarti setiap peningkatan 1% Total Asset Turn Over diprediksi akan mengalami penurunan financial distress sebesar 0.583 dengan asumsi nilai variabel lainnya tetap.
5. Nilai koefisien regresi variabel X4 (Debt To Asset Ratio) bernilai negatif sebesar -0.033 yang berarti setiap peningkatan 1% Debt To Asset Ratio diprediksi akan mengalami penurunan financial distress sebesar 0.033 dengan asumsi nilai variabel lainnya tetap.
6. Nilai koefisien regresi variabel X5 (Return On Asset) bernilai positif sebesar 0.140 yang berarti setiap peningkatan 1% Return On Asset diprediksi akan mengalami peningkatan financial distress sebesar 0.140 dengan asumsi nilai variabel lainnya tetap.

i. Uji Hipotesis

1) Uji Parsial (Uji t)

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis (Uji t) seperti yang terlihat pada tabel 4.10, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- a) Variabel Current Ratio (X1) terhadap financial distress menunjukkan hasil t-hitung sebesar (0.415). karena $t\text{-hitung} < t\text{-tabel}$ ($0.415 < 2.045$), maka H_a ditolak dan tingkat signifikansi ($p\text{-value}$) = 0.682 artinya lebih besar dari 0.05 demikian dapat disimpulkan bahwa Current Ratio tidak berpengaruh terhadap financial distress.
- b) Variabel Quick Ratio (X2) terhadap financial distress menunjukkan hasil t-hitung sebesar (-1.923). karena $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$ ($-1.923 > 1.699$), maka H_a diterima dan tingkat signifikansi ($p\text{-value}$) = 0.064 artinya lebih besar dari 0.05 demikian dapat disimpulkan bahwa Quick Rati berpengaruh negatif terhadap financial distress
- c) Variabel Total Asset Turn Over (X3) terhadap financial distress menunjukkan hasil t-hitung sebesar (-2.376). karena $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$ ($-2.376 > 1.699$), maka H_a diterima dan tingkat signifikansi ($p\text{-value}$) = 0.024 artinya lebih kecil dari 0.05 demikian dapat disimpulkan bahwa Total Asset Turn Over berpengaruh negatif terhadap financial distress
- d) Variabel Debt To Asset Ratio (X4) terhadap financial distress menunjukkan hasil t-hitung sebesar (-0.406). karena $t\text{-hitung} < t\text{-tabel}$ ($-0.406 < 1.699$), maka H_a ditolak dan tingkat signifikansi ($p\text{-value}$) = 0.687 artinya lebih besar

dari 0.05 demikian dapat disimpulkan bahwa Debt To Asset Ratio tidak berpengaruh terhadap financial distress

- e) Variabel Return On Asset (X5) terhadap financial distress menunjukkan hasil t- hitung sebesar (0.451). karena t-hitung < t- tabel ($0.451 < 2.045$), maka H_0 ditolak dan tingkat signifikansi (p-value) = 0.655 artinya lebih besar dari 0.05 demikian dapat disimpulkan bahwa Return On Asset tidak berpengaruh terhadap financial distress

2) Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Dilihat dari tabel 4.9 menunjukkan nilai R^2 atau koefisien determinasi adalah 0.305. hal ini dapat diartikan bahwa 30,5% variabel yang terjadi pada financial distress bisa dijelaskan oleh rasio keuangan yaitu: current ratio (CR), quick ratio (QR), total asset turn over (TATO), debt to asset ratio (DAR) return on asset (ROA) sedangkan sisanya 69,5% ditentukan oleh faktor-faktor lain yang tidak ditentukan dalam penelitian ini. Dengan memperhatikan besarnya Adjusted R-Square sebesar 30,5% yang artinya tingkat hubungan variabel current ratio, quick ratio, total asset turn over, debt to asset ratio dan return on asset terhadap financial distress rendah

4.2 Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis data penelitian, maka akan dilakukan pembahasan penelitian sebagai berikut:

a. Pengaruh Rasio Current Ratio (CR) Terhadap Financial Distress

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda dalam penelitian ini menunjukkan bahwa current ratio tidak berpengaruh terhadap financial distress. Hal ini dikarenakan bahwa pada perusahaan yang menjadi sampel dalam penelitian ini memiliki kemampuan mendanai operasional perusahaan dalam memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek dengan hutang lancar yang dimilikinya. Oleh karena itu perusahaan mengelola hutang lancar dengan aktiva yang dimilikinya dengan baik sehingga tidak terjadi financial distress.

Penelitian ini memperoleh hasil riset yang serupa dengan Ni Wayan Agustini dan Ni Gusti Putu Wirawati (2019) yang menyatakan bahwa rasio likuiditas yang diprosikan dengan current ratio (CR) tidak berpengaruh terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena perusahaan yang diteliti mendapatkan sumber eksternal berupa dana dari perusahaan lain sehingga mampu mendanai operasional perusahaan dalam memenuhi kewajibannya. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan Justika dan Novi (2021) yang menyatakan bahwa current ratio sebagai perhitungan rasio likuiditas memiliki pengaruh terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena rasio likuiditas yang terlalu tinggi menunjukkan bahwa modal kerja perusahaan tidak produktif mengakibatkan munculnya biaya-biaya yang akan mengurangi laba perusahaan dan akan berpengaruh terhadap financial distress.

b. Pengaruh Rasio Quick Ratio (QR) Terhadap Financial Distress

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda dalam penelitian ini menunjukkan bahwa quick ratio berpengaruh negatif terhadap financial distress. Hal ini menunjukkan bahwa ketika quick ratio meningkat maka akan diikuti dengan peningkatan pula sehingga akan berdampak pada penurunan nilai financial

distress suatu perusahaan. Dalam asset lancar terdapat akun piutang usaha dan persediaan yang nantinya jika digunakan untuk membayar kewajiban lancar perusahaan memerlukan waktu yang tidak sedikit dan berbeda-beda pada setiap perusahaan untuk mengubah piutang usaha dan persediaan dalam bentuk kas yang akan digunakan untuk membiayai kewajiban perusahaan.

Penelitian ini memperoleh hasil riset yang serupa dengan Wahyu Widarjo dan Doddy Setiawan (2016) yang menyatakan bahwa rasio likuiditas yang diprosikan dengan quick ratio (CR) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap financial distress. Hal ini kemungkinan dikarenakan karakteristik dari perusahaan itu sendiri, dimana perusahaan lebih memungkinkan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan mengandalkan aktiva lancar, guna melaksanakan kegiatan operasi perusahaan. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan Sitti Hawaria (2019) yang menyatakan bahwa quick ratio sebagai perhitungan rasio likuiditas memiliki pengaruh positif terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena penelitian yang dilakukan memiliki objek yang berbeda yakni sebelum adanya pandemi covid-19 dan pada saat terjadinya covid-19.

c. Pengaruh Rasio Total Asset TurnOver (TATO) Terhadap Financial Distress

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda dalam penelitian ini menunjukkan bahwa total asset turnover berpengaruh negatif terhadap financial distress. Perputaran total asset merupakan rasio yang menunjukkan efisiensi perusahaan dalam menghasilkan penjualan, artinya apabila perusahaan tidak dapat memanfaatkan asetnya secara efektif untuk meningkatkan penjualan maka perusahaan tidak dapat memperoleh pemasukan dan kerugian yang akan dialami sehingga memungkinkan suatu perusahaan akan mengalami financial distress.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Christon Elvin Simanjuntak, Farida Titik Krist dan Wiwin Aminah (2017) yang mengatakan bahwa rasio aktivitas dengan proksi total asset turnover (TATO) berpengaruh negatif terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena penelitian yang dilakukan menggunakan variabel dependen yang sama dan memiliki objek yang sama yaitu perusahaan jasa transportasi. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan Harry Panjaitan dan Anthony (2017) yang menyatakan bahwa total asset turnover sebagai perhitungan rasio aktivitas tidak berpengaruh terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena penelitian yang dilakukan memiliki kondisi yang berbeda yaitu sebelum adanya pandemi covid-19 dan objek yang diteliti berbeda.

d. Pengaruh Rasio Debt to Asset Ratio (DAR) Terhadap Financial Distress

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda dalam penelitian ini menunjukkan bahwa debt to asset ratio tidak berpengaruh terhadap financial distress. Artinya semakin tinggi utang yang dimiliki oleh perusahaan baik utang jangka pendek maupun utang jangka panjang sedangkan perusahaan tidak

mampu untuk menghasilkan pendapatan yang lebih banyak untuk membayar utang beserta bunganya maka akan semakin besar kemungkinan suatu perusahaan untuk mengalami financial distress.

Penelitian ini memperoleh hasil riset yang serupa dengan Putri, Iskandar dan Rujiman (2020) yang menyatakan bahwa rasio solvabilitas yang diproksikan dengan debt to asset ratio (DAR) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap financial distress. Hal ini disebabkan perusahaan menggunakan hutang tersebut untuk pembelian aset yang tidak produktif. Penggunaan hutang yang besar oleh perusahaan dapat menjadi efektif jika perusahaan dapat menggunakan asetnya yang dibiayai dengan hutang secara optimal dan tepat sasaran. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan Gayatri Sulisetyawati (2021) yang menyatakan bahwa debt to asset ratio sebagai perhitungan rasio solvabilitas memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena penelitian yang dilakukan memiliki objek dan kondisi yang berbeda yakni sebelum adanya pandemi covid-19 dan pada saat terjadinya pandemi covid-19.

e. Pengaruh Rasio Return On Asset (ROA) Terhadap Financial Distress

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda dalam penelitian ini menunjukkan bahwa return on asset tidak berpengaruh terhadap financial distress. Artinya semakin tinggi ROA maka akan semakin kecil kemungkinan suatu perusahaan mengalami financial distress. Hal ini dikarenakan ROA adalah sebuah kekuatan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan aset yang ada, ROA menunjukkan keefektifan suatu perusahaan dalam memakai aset untuk menciptakan pendapatan, artinya semakin besar nilai ROA maka akan semakin baik karena mengindikasikan bahwa perusahaan semakin efektif dalam menggunakan atau memanfaatkan aktiva yang dimilikinya dalam menghasilkan laba, begitu pula sebaliknya.

Penelitian ini memperoleh hasil riset yang serupa dengan Christon, Farida dan Wiwin (2017) yang menyatakan bahwa rasio profitabilitas yang diproksikan dengan return on asset (ROA) berpengaruh positif dan signifikan terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena penelitian yang dilakukan memiliki objek yang sama. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan Huntal, Farida dan Muslih yang menyatakan bahwa return on asset sebagai perhitungan rasio profitabilitas memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap financial distress. Hal ini disebabkan karena penelitian yang dilakukan memiliki kondisi yang berbeda yakni sebelum adanya pandemi covid-19 dan pada saat terjadinya pandemi covid-19.

5. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik beberapa kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

a. Hasil analisis pengaruh rasio current ratio (CR) terhadap financial distress

menunjukkan bahwa variabel current ratio tidak berpengaruh terhadap financial distress pada perusahaan sektor industry jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2020.

- b. Hasil analisis pengaruh rasio quick ratio (QR) terhadap financial distress menunjukkan bahwa variabel quick ratio berpengaruh negatif terhadap financial distress pada perusahaan sektor industry jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2020.
- c. Hasil analisis pengaruh rasio total assets turn over (TATO) terhadap financial distress menunjukkan bahwa variabel total assets turn over berpengaruh negatif terhadap financial distress pada perusahaan sektor industry jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2020.
- d. Hasil analisis pengaruh rasio debt to asset ratio (DAR) terhadap financial distress menunjukkan bahwa variabel debt to asset ratio tidak berpengaruh terhadap financial distress pada perusahaan sektor industry jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2020.
- e. Hasil analisis pengaruh rasio return on asset (ROA) terhadap financial distress menunjukkan bahwa variabel return on asset tidak berpengaruh terhadap financial distress pada perusahaan sektor industry jasa transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2016-2020.

6. Saran

Setelah melakukan penelitian, pembahasan dan merumuskan dari hasil penelitian, maka penulis memberikan beberapa saran yang berkaitan dengan penelitian yang telah dilakukan untuk dijadikan masukan atau bahan pertimbangan yang berguna bagi pihak-pihak yang berkepentingan, antara lain:

- a. Untuk pihak manajemen adalah sebagai landasan dalam pengambilan keputusan sehingga dapat dengan cepat menangani perusahaan saat mengalami kesulitan keuangan financial distress dan mencegah terjadinya kebangkrutan.
- b. Untuk para peneliti berikutnya, disarankan menggunakan metode lain agar dapat lebih bervariasi sebagai kriteria penentu dalam memprediksi kondisi financial distress sehingga dapat dilihat perbedaan dalam signifikan yang lebih akurat untuk menguji pengaruh kinerja keuangan terhadap kondisi financial distress, dan disarankan juga untuk melakukan penelitian pada perusahaan sektor yang lainnya.

7. Daftar Pustaka

Aldin. (2020). *Imbas Pandemi, Kinerja Lima Perusahaan Transportasi Semester I Anjlok*. <https://katadata.co.id/agungjatmiko/finalnsial/5f3505138f061/imbaspandemi-kinerja-lima-perusahaan-transportasi-semester-i-anjlok>

Diana, S., R. (2018). *Analisis Laporan Keuangan Dan Aplikasinya edisi 1*. Jakarta: In Media

- Ghozali, Imam. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 23*. Universitas Diponegoro Semarang. (2017). *Analisis Multivariat dan Ekonometrika Teori, Konsep dan Aplikasi dengan Eviews 10*. Universitas Diponegoro Semarang.
- Hanafi, M. M. (2016). *Manajemen Keuangan edisi 2*. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta
- Hery, S.E., M.Si., RSA., CRP. (2015). *Pengantar Akuntansi Comprehensive edisi 1*. PT Gramedia.
- Jumingan. (2019). *Analisis Laporan Keuangan* Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Kasmir. (2015). *Analisis Laporan Keuangan edisi 1*. PT Raja Grafindo Persada. (2019). *Pengantar Manajemen Keuangan edisi 2*. Prenadamedia Group.
- Widyastuti. (2020). *Kerugian AirAsia Melonjak 268 persen jadi Rp. 345,53 Miliar perkuartal I 2020*. Jakarta: Tempo.com

Pustaka Berupa Jurnal Ilmiah

- Ananto, R. P., Mustika, R., & Handayani, D. (2017). *Pengaruh Good Corporate Governance (GCG), Leverage, Profitabilitas Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Barang Konsumsi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia*. Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Dharma Andalas, vol. 19 No. 1, (page 92–105).
- Andi, R. M. (2020). *Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Sektor Industri Dasar Dan Kimia Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia*. *Tangible Journal*, vol. 5 No. 1, (page 11–28). e-ISSN: 2656-4505 <https://doi.org/10.47221/Tangible.V5i1.113>
- Anggi, S., Mokodompit., & Desirianingsih, H. P. (2021). *Analisis Z-Score Dalam Mengukur Kinerja Keuangan Untuk Memprediksi Kebangkrutan Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bei Pada Masa Pandemi Covid-19*. *Ace: Accounting Research Journal*, vol. 1 No. 2, (page 137-150).
- Aryani Intan Endah Rahmawati. (2015). *Analisis Rasio Keuangan Terhadap Kondisi Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2008-2013*. 1–96.
- Christon, B. S., Farida, T. K., & Wiwin Aminah. (2017). *Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress (Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2011- 2015)*. *E-Proceeding Of Management*, vol. 4 No. 2, (page 1580-1587). ISSN: 2355-9357
- Dhefita, S., & Rachma, I. (2020). *Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Resiko Financial Distress Perbankan Syariah Di Indonesia Dengan Pendekatan*

- Bankometer. Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, vol. 6 No. 3, (page 557–570).
<https://doi.org/10.29040/jiei.v6i3.1191>
- Gayatri Sulisetyawati Pertiwi. (2021). *Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan (Studi Pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020)*. 1–18.
- Harry, P. P., dan Anthony. (2017). *Analysis Of Z- Score And Financial Ratio On Telecommunication Company Listed In Bei*. *Bilancia*, vol. 1 No. 2 ISSN : 2549-5704.
- Hawaria, S. (2019). *Pengaruh Rasio Likuiditas Terhadap Financial Distress Perusahaan Subsektor Transportasi yang Terdaftar Di BEI*. Jurusan Akuntansi. <http://eprints.unm.ac.id/id/eprint/14620>
- Huntal, R. D. S., Farida, T. K., & Muhammad, 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*, vol. 5 No. 1, (page 796–802). ISSN: 2355-9357.
- Indira, S. M., Srie, H. M., & Mulyanto, N. (2018). *Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia 2014-2016*. *Jurnal Ilmiah Administrasi Bisnis Dan Inovasi*, vol.2 No.1,(page 90–102).
<https://doi.org/10.54367/jmb.v19i2.94>
- Indriani, E., & Mildawati, T. (2019). *Pengaruh Profitabilitas, Aktivitas, Likuiditas, Leverage Dan Arus Kas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Telekomunikasi*. *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, vol. 8 No.4, (page 1–21). e-ISSN: 2460-0585.
- Justika, D. C., & Novi Permata Indah. (2021). *Implikasi Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Subsektor Telekomunikasi*. *Jurnal Ilmiah Mea (Manajemen , Ekonomi , Dan Akuntansi)*, vol. 5 No. 2, 2005–2023. P-ISSN; 2541-5255 e-ISSN: 2621-5306
- Ni Wayan, A. & Wirawati, N. G. P. (2019). *Pengaruh Rasio Keuangan Pada Financial Distress Perusahaan Ritel Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (BEI)*. *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana*, vol. 26, (page 251–280). <https://doi.org/10.24843/Eja.2019.V26.I01.P10>
- Okrisnesia, M., Supheni, I., & Suroso, B. (2021). *Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas Dan Pertumbuhan Penjualan Terhadap Financial Distress Di Masa Pandemi Covid- 19 Pada Perusahaan Food And Beverages Yang Terdaftar Di Bursa*

- Efek Indonesia*. Seminar Nasional Manajemen, Ekonomi Dan Akuntansi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Unp Kediri, vol. 19, (page 1466– 1474).
- Ramadhani, R. (2019). *Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2017*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sumatera Utara Medan, (Page 1–78).
- Rezki, D. J. S. (2017). *Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Financial Distress Pada Perusahaan Property Dan Real Estate Terbuka Di Bursa Efek Indonesia*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sumatera Utara Medan, (Page 1–73).
- Rohmah, S. (2020). *Adakah Peluang bisnis di Tengah Kelesuan Perekonomian Akibat Pandemi Coronavirus Covid-19?* Journal.Uinjkt.Ac.Id, 63-74.
- Suryahadi. (2020). *Akibat pandemi, Sidomulyo Selaras akan fokus melakukan efisiensi tahun ini*. Retrieved from *investasi kontan.co.id: [https://investasi.kontan.co.id/news/akibat-pandemi-sidomulyo-selaras-sdmu- akan-fokus-melakukan-efisiensi-tahun-ini](https://investasi.kontan.co.id/news/akibat-pandemi-sidomulyo-selaras-sdmu-akan-fokus-melakukan-efisiensi-tahun-ini)*
- Syuhada, P., & Muda, I. (2020). *Pengaruh Kinerja Keuangan dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Property dan Real Estate di Bursa Efek Indonesia*. Jurnal Riset Akuntansi Dan Keuangan, Magister Akuntansi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sumatera Utara Medan, 8(2), 319–336.
- Widarjo Wahyu, D. S. (2009). *Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Kondisi Financial Distress Perusahaan Otomotif*. Jurnal Bisnis Dan Akuntansi, 11(2), 107–119. www.idx.ac.id