

**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**

***THE IMPACT OF FINANCIAL RATIOS AND FIRM SIZE ON THE FINANCIAL
DISTRESS CONDITIONS AT TRANSPORTATION COMPANIES, LISTED IN
INDONESIA STOCK EXCHANGE (IDX) PERIOD 2013-2016***

Huntal Rim Danel Silalahi¹, Farida Titik Kristanti², Muhamad Muslih³

^{1,2,3}Prodi S1 Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Telkom

¹huntalrds@student.telkomuniversity.ac.id, ²faridatitikkristanti@telkomuniversity.ac.id,

³muhamadmuslih@telkomuniversity.ac.id

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh rasio keuangan (rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas) dan ukuran perusahaan terhadap kondisi kesulitan keuangan (*financial distress*). Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2016 yang terdiri dari 35 perusahaan. Teknik pengambilan sampel adalah metode purposive sampling yang menghasilkan sampel sebanyak 20 perusahaan dengan 80 data. Metode analisis data menggunakan analisis statistik deskriptif dan analisis regresi logistik.

Pada penelitian ini kombinasi antara rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas,) dan ukuran perusahaan berpengaruh secara simultan dan mampu menjelaskan variasi dari variabel dependen yaitu *financial distress* sebesar 71,6% dan sisanya 28,4% dijelaskan oleh variabel-variabel lain yang tidak dilibatkan dalam penelitian ini. Hasil penelitian ini menunjukkan variabel rasio *leverage*, rasio profitabilitas dan ukuran perusahaan secara simultan berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Dan variabel rasio aktivitas secara parsial berpengaruh positif terhadap *financial distress*, sedangkan variabel rasio likuiditas secara parsial tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Kata Kunci : *Financial Distress*, Rasio Likuiditas, Rasio *Leverage*, Rasio Aktivitas, Rasio Profitabilitas, Dan Ukuran Perusahaan.

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the influence of financial ratios (liquidity ratio, leverage ratio, activity ratio, profitability ratio) and firm size toward financial distress conditions. The population in this study is a sub-sector transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange period 2013-2016 which consist of 35 companies. The sampling technique is a purposive sampling method that results for 20 companies with 80 data. The data analysis method uses descriptive statistical analysis and logistic regression analysis.

In this study, the combination of liquidity ratio, leverage ratio, activity ratio, profitability ratio, and firm size can explain and have an influence to the dependent variable financial distress equal to 71,6% and while the remaining 28,4% explained by other variables not included in the study. The result of this study shows that leverage ratio, profitabilitas ratio and company size simultaneously have negative effect on the financial distress. And variable of activity ratio partially has positive effect to the financial distress, However variable of liquidity ratio partially has no effect to financial distress.

Keywords: Financial Distress, Liquidity Ratio, Leverage Ratio, Activity Ratio, Profitability Ratio, Dan Firm Size

Pendahuluan

Menurut Platt dan Platt (2002), *financial distress* merupakan tahap penurunan kondisi keuangan perusahaan, yang dimana terjadi sebelum likuidasi atau kebangkrutan. perusahaan yang dikategorikan sulit keuangannya, menurut Elloumi dan Gueyie (2001) didefinisikan; *financial distress* sebagai perusahaan yang memiliki laba per saham negatif (*Earning Per Share / EPS*). Keadaan naik turunnya perusahaan merupakan hal yang biasa terjadi. Namun menurut Elloumi dan Gueyie (2001), kondisi yang dapat membuat para investor dan kreditor merasa khawatir jika perusahaan mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*) yang bisa mengarah pada kebangkrutan.

Krisis perekonomian global yang mengakibatkan kenaikan biaya transportasi diprediksi akan menyulitkan industri logistik di Indonesia dalam menjalankan usahanya, di tengah permintaan pasar akan penurunan tarif layanan. Zaldy Ilham Masita yang merupakan Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), mengatakan; melemahnya nilai tukar rupiah dalam jangka pendek akan berdampak pada kenaikan beberapa komponen impor yang terkait dengan sarana transportasi. Melihat kondisi krisis global tersebut, tampaknya masih akan berlanjut selama beberapa waktu ke depan. Ini berarti, mengakibatkan nilai tukar rupiah terhadap dollar masih akan terus fluktuatif (naik-turun) dan harga bahan bakar minyak (BBM) juga belum dapat disinyalir untuk stabil.

Sebagaimana teori yang dipaparkan oleh Elloumi dan Gueyie (2001), *financial distress* adalah perusahaan yang memiliki laba per saham negatif (*Earning Per Share / EPS*), sehingga dalam penelitian ini kategori *financial distress* menggunakan variabel *dummy* sebagai penentu bahwa EPS bernilai negatif bertanda 1 (satu) dan EPS yang bernilai positif bertanda 0 (nol). Pada sub-sektor transportasi dari tahun 2013-2016 menunjukkan *financial distress* yang fluktuatif dan cenderung mengalami kenaikan ditahun 2016. Dimana *financial distress* dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan ukuran perusahaan

Banyak faktor yang mendorong pengungkapan *financial distress*, salah satu faktornya seperti yang akan diteliti dalam penelitian ini, yaitu rasio likuiditas, rasio *leverage*, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, dan ukuran perusahaan.

1. *Financial Distress*

Menurut Platt dan Platt (2002) *financial distress* merupakan tahapan dari penurunan kondisi keuangan suatu perusahaan yang terjadi sebelum bangkrut atau terlikuidasi. *Financial distress* sendiri dimulai dari ketidakmampuan suatu perusahaan dalam memenuhi kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas, dan juga termasuk kewajiban dalam kategori solvabilitas.

Dari definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa *financial distress* merupakan suatu kondisi kesulitan keuangan dalam perusahaan berupa penurunan perolehan laba, ketidakmampuan perusahaan dalam melunasi utang serta kewajiban yang disajikan berdasarkan laporan keuangan dengan membandingkan laporan keuangan periode sebelumnya.

2. Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas merujuk pada kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Subramanyam dan John J. Wild, 2012:45). Dalam penelitian ini rasio likuiditas dihitung dengan current ratio (rasio lancar) yaitu:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

Karena menurut Subramanyam dan John J. Wild dalam buku Fahmi (2014:66) alasan menggunakan *current ratio* adalah

1. **Kemampuan Memenuhi Kewajiban Lancar.** Makin tinggi jumlah (kelipatan) aset lancar terhadap kewajiban lancar, makin besar keyakinan bahwa kewajiban lancar tersebut akan dibayar;
2. **Penyangga Kerugian.** Makin besar penyangga, makin kecil risikonya. Rasio lancar menunjukkan tingkat keamanan yang tersedia untuk menutup penurunan nilai aset lancar non-kas pada saat aset tersebut dilepas atau dilikuidasi;
3. **Cadangan Dana Lancar.** Rasio Lancar merupakan ukuran tingkat keamanan terhadap ketidakpastian dan kejutan atas arus kas perusahaan. Ketidakpastian dan kejutan, seperti pemogokan dan kerugian luar biasa, dapat membahayakan arus kas secara sementara dan tidak terduga.

3. Rasio Leverage

Rasio *leverage* atau solvabilitas adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjangnya (Subramanyam dan John J. Wild, 2012:46). Dalam bukunya Brigham dan Houston (2010) menjelaskan bahwa para kreditor lebih tertarik pada rasio utang yang rendah, karena semakin rendah rasio utang maka semakin besar perlindungan bagi kreditor terhadap suatu kerugian apabila suatu waktu perusahaan mengalami likuidasi. Penelitian mengukur rasio *leverage* menggunakan rasio utang terhadap aset (*Debt to Assets Ratio / DAR*), dimana menurut Hery (2017) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh utang, atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pembiayaan aset. Rumus untuk menghitung DAR, yaitu:

$$\text{Debt to Assets Ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Assets}}$$

Dalam bukunya Hery (2017:292) mengatakan bahwa dalam menjalankan kegiatannya, tentu saja setiap perusahaan membutuhkan ketersediaan dana dalam jumlah yang memadai. Dana ini tidak hanya dibutuhkan untuk membiayai jalannya kegiatan operasional perusahaan saja, melainkan juga untuk membiayai aktivitas investasi perusahaan seperti biaya untuk mengganti atau membeli tambahan peralatan dan mesin produksi yang baru, membuka kantor cabang baru, melakukan ekspansi bisnis, dan sebagainya. Hery juga menjelaskan

bahwa ketentuan umum dalam rasio utang adalah bahwa perusahaan seharusnya memiliki rasio utang kurang dari 0,5 namun perlu diingat juga bahwa ketentuan ini tentu saja dapat bervariasi tergantung pada masing-masing jenis industri.

4. Rasio Aktivitas

Menurut Hery (2017) rasio aktivitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menggunakan aset yang dimilikinya, termasuk mengukur tingkat efisiensi perusahaan dalam memanfaatkan sumber daya yang ada. Secara keseluruhan, rasio aktivitas akan mengungkap:

1. Perputaran piutang usaha;
2. Berapa lama rata-rata persediaan tersimpan di gudang hingga akhirnya terjual;
3. Perputaran modal kerja;
4. Perputaran aset tetap; dan
5. Perputaran total aset.

Dalam penelitian ini, rasio aktivitas dihitung dengan perputaran total aset (*total assets turnover*/TATO), karena menurut Fahmi (2014:80), TATO dapat melihat sejauh mana keseluruhan aset yang dimiliki oleh perusahaan terjadi perputaran secara efektif. Hery (2017) mengatakan bahwa TATO yang bernilai rendah berarti perusahaan memiliki kelebihan total aset, dimana total aset yang ada belum dimanfaatkan secara maksimal untuk menciptakan penjualan. Rumus *total assets turnover* yaitu:

$$\text{Total Assets Turnover} = \frac{\text{Sales}}{\text{Total Assets}}$$

5. Rasio Profitabilitas

Menurut Fahmi (2014:80) rasio profitabilitas mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan yang ditunjukkan oleh besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi. Dalam penelitian ini, rasio profitabilitas dihitung dengan Hasil Pengembalian Aset (*Return On Assets*/ROA), karena menurut Fahmi (2014:82) ROA dapat melihat sejauh mana investasi (aset perusahaan yang ditanam atau ditempatkan) mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang diharapkan. Dan pengertian lainnya menurut Hery (2017) ROA merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi aset dalam menciptakan laba bersih. Semakin tinggi ROA berarti semakin tinggi pula jumlah laba bersih yang dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset. Dimana rumus dari ROA yaitu:

$$\text{Return On Assets} = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Assets}}$$

6. Ukuran Perusahaan

Dalam penelitian ini, ukuran perusahaan diukur menggunakan nilai logaritma dari total penjualan (*logarithma of revenues*).

$$\text{Ukuran Perusahaan} = \text{Ln Total Revenues}$$

Karena dalam UU No. 9 Tahun 1995 BAB III:Pasal 5 tentang usaha kecil, bahwa kriteria usaha kecil, antara lain:

- a. memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp. 200.000.000,- (dua ratus juta rupiah), tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha; atau
- b. memiliki hasil penjualan tahunan paling banyak Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah);
- c. Milik Warga Negara Indonesia;
- d. Berdiri sendiri, bukan merupakan anak perusahaan atau cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau berafiliasi baik langsung maupun tidak langsung dengan usaha menengah atau usaha besar;
- e. Berbentuk usaha perorangan, badan usaha yang tidak berbadan hukum, atau badan usaha yang berbadan hukum, termasuk koperasi.

Berdasarkan "poin b" penulis dapat menyimpulkan bahwa usaha yang penjualannya lebih dari Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah) merupakan usaha yang berskala besar.

Metode Penelitian

Populasi yang digunakan sebagai bahan penelitian ini adalah laporan keuangan perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2016. Teknik sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*, dengan pengambilan sampel sumber data menggunakan pertimbangan tertentu. Teknis analisis pada penelitian ini menggunakan analisis statistik deskriptif dan analisis regresi logistic

Statistik Deskriptif

Berikut adalah statistik deskriptif bersifat nominal:

Tabel 1
Statistik Deskriptif
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Current Ratio	80	.004400	67.252700	2.87394750	10.345451879
Debt To Assets Ratio	80	.006200	8.310000	1.11332750	1.619843674
Total Assets Turnover	80	.000000	1.674350	.49462783	.399011227
Return On Assets	80	-1.279100	1.851700	.02365875	.285000323
Ukurn Perusahaan	80	22.178853	31.654877	27.13691529	1.722935475
EPS	80	.000000	1.000000	.41250000	.495390142
Valid N (listwise)	80				

Berdasarkan tabel 4.1, Nilai rata-rata *Current Ratio* Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016 sebesar 2,87394750 sedangkan standar deviasi sebesar 10,345451879. Standar deviasi lebih besar dari *mean* itu artinya memiliki tingkat penyimpangan yang besar serta data bervariasi atau relatif heterogen karena semakin besar tingkat penyimpangannya maka semakin besar pula variasi datanya.

Nilai rata-rata *Debt To Assets Ratio* Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016 sebesar 1,11332750 sedangkan standar deviasi sebesar 1,619843674. Standar deviasi lebih besar dari *mean* itu artinya memiliki tingkat penyimpangan yang besar serta data bervariasi atau relatif heterogen karena semakin besar tingkat penyimpangannya maka semakin besar pula variasi datanya.

Nilai rata-rata *Total Assets Turnover* Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016 sebesar 0,49462783 sedangkan standar deviasi sebesar 0,399011227. Standar deviasi lebih kecil dari *mean* itu artinya memiliki tingkat penyimpangan yang kecil serta data kurang bervariasi atau relatif homogen karena semakin kecil tingkat penyimpangannya maka semakin kecil pula variasi datanya.

Nilai rata-rata *Return On Assets* Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016 sebesar 0,02365875 sedangkan standar deviasi sebesar 0,285000323. Standar deviasi lebih besar dari *mean* itu artinya memiliki tingkat penyimpangan yang besar serta data bervariasi atau relatif heterogen karena semakin besar tingkat penyimpangannya maka semakin besar pula variasi datanya.

Nilai rata-rata Ukuran Perusahaan Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016 sebesar 27,13691529 sedangkan standar deviasi sebesar 1,722935475. Standar deviasi lebih kecil dari *mean* itu artinya memiliki tingkat penyimpangan yang kecil serta data kurang bervariasi atau relatif homogen karena semakin kecil tingkat penyimpangannya maka semakin kecil pula variasi datanya.

Nilai rata-rata EPS Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016 sebesar 0,41250000 sedangkan standar deviasi sebesar 0,495390142. Standar deviasi lebih besar dari *mean* itu artinya memiliki tingkat penyimpangan yang besar serta data bervariasi atau relatif heterogen karena semakin besar tingkat penyimpangannya maka semakin besar pula variasi datanya.

Pengujian Kelayakan Model Regresi

Tabel 2
Uji Hosmer dan Lemeshow

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	7.803	8	.453

Hosmer and Lemeshow Test digunakan untuk menentukan apakah model yang dibentuk sudah tepat atau tidak. Dikatakan tepat apabila tidak ada perbedaan signifikan antara model dengan nilai observasinya. Karena nilai *Chi Square Hosmer and Lemeshow* hitung 7,803 < *Chi Square* tabel (15,507) atau nilai signifikansi sebesar 0,453 > 0,05, maka diputuskan menerima H_0 , yang berarti bahwa model dapat diterima dan pengujian hipotesis dapat dilakukan karena terdapat perbedaan signifikan antara model dengan nilai observasinya.

Pengujian Keseluruhan Model

Tabel 3
Iteration History

Iteration History^{a,b,c}

Iteration	-2 Log likelihood	Coefficients	
		Constant	
Step 0	1	99.399	-.750
	2	99.374	-.788
	3	99.374	-.788

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 99.374

c. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than .001.

Pada tabel *Iteration History* diatas diperoleh nilai $-2 \text{ Log Likelihood}$ adalah sebesar (99,399). Dengan $\alpha = 0,05$ dan degree of freedom (df) = k = 5, dimana k adalah jumlah variabel prediktor, didapat nilai $\chi^2(p)$ dari tabel distribusi chi-kuadrat sebesar 11,070. Karena nilai $-2 \text{ Log Likelihood}$ (99,399) > *Chi-Square* tabel (11,070), maka diputuskan untuk menolak H_0 . Hal ini menunjukkan bahwa secara bersama-sama (simultan), kelima variabel prediktor berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Pengujian Simultan

Tabel 4
Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	56.932	5	.000
	Block	56.932	5	.000
	Model	56.932	5	.000

Omnibus test digunakan untuk menguji pengaruh dari seluruh variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Pada tabel *omnibus* diatas menunjukkan pada model memiliki nilai $X^2 \text{ goodness of fit test}$ sebesar 56,932 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000. Jika dibandingkan dengan tingkat signifikansi 5%, nilai signifikansi yang diperoleh lebih kecil sehingga mengindikasikan *Current Ratio*, *Debt To Assets Ratio*, *Total Assets Turnover*, *Return On Assets* dan Ukuran Perusahaan berpengaruh signifikan terhadap *Financial distress*.

Model Regresi Logistik yang Terbentuk

Tabel 8

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	CR	-.034	.064	.286	1	.593	.966	.852	1.096
	DAR	-1.849	.610	9.182	1	.002	.157	.048	.520
	TAT	3.191	1.291	6.108	1	.013	24.322	1.936	305.634
	ROA	-5.840	1.869	9.767	1	.002	.003	.000	.113
	UP	-1.822	.492	13.732	1	.000	.162	.062	.424
	Constant	48.175	13.419	12.888	1	.000	835843640660990900000.000		

a. Variable(s) entered on step 1: CR, DAR, TAT, ROA, UP.

Berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa :

1. *P value* untuk variabel *current ratio* adalah sebesar 0,593 lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$. Hal ini menyebabkan penerimaan H_0 , yang berarti tidak terdapat pengaruh *current ratio* (X1) terhadap *financial distress* (Y) pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.
2. *P value* untuk variabel *Debt To Assets Ratio* adalah sebesar 0,002 lebih kecil dari nilai $\alpha = 0.05$. Hal ini menyebabkan penolakan H_0 , yang berarti terdapat pengaruh *Debt To Assets Ratio* (X2) terhadap *financial distress* (Y) pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.
3. *P value* untuk variabel *Total Assets Turnover* adalah sebesar 0,013 lebih kecil dari nilai $\alpha = 0.05$. Hal ini menyebabkan penolakan H_0 , yang berarti terdapat pengaruh *Total Assets Turnover* (X3) terhadap *financial distress* (Y) pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.
4. *P value* untuk variabel *Return On Assets* adalah sebesar 0,002 lebih kecil dari nilai $\alpha = 0.05$. Hal ini menyebabkan penolakan H_0 , yang berarti terdapat pengaruh *Return On Assets* (X4) terhadap *financial distress* (Y) pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016/

5. *P value* untuk variabel *Total Asset Turnover* adalah sebesar 0,000 lebih kecil dari nilai $\alpha = 0.05$. Hal ini menyebabkan penolakan H_0 , yang berarti terdapat pengaruh *Total Asset Turnover* (X5) terhadap *financial distress* (Y) pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.

Pembahasan Pengaruh Parsial

a) Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas merujuk pada kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Subramanyam dan John J. Wild, 2012:45). Indikator rasio likuiditas yang dipakai dalam penelitian ini adalah *current ratio* (CR) yaitu rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan (Kasmir, 2012:134). Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio likuiditas memiliki *p-value* sebesar 0.593, dimana $0.593 > 0.05$. Hal ini menyebabkan penerimaan H_0 , yang berarti tidak terdapat pengaruh *current ratio* (X1) terhadap *financial distress* (Y) pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.

b) Rasio Leverage

Rasio *leverage* atau solvabilitas adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban jangka panjangnya (Subramanyam dan John J. Wild, 2012:46).. Indikator rasio *leverage* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *debt to assets ratio* (DAR), dimana rasio ini disebut juga sebagai rasio yang melihat perbandingan utang perusahaan, yaitu diperoleh dari perbandingan total utang dibagi dengan total aset (Fahmi, 2011:121). Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio *leverage* memiliki *p-value* sebesar 0.002, dimana $0.002 < 0.05$ Hal ini menyebabkan H_0 ditolak dan H_1 diterima, yang berarti terdapat pengaruh *debt to assets ratio* (X2) dan memiliki arah negatif terhadap *financial distress* (Y) pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2016.

c) Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas adalah rasio yang menggambarkan sejauh mana suatu perusahaan mempergunakan sumber daya yang dimilikinya guna menunjang aktivitas perusahaan, dimana penggunaan aktivitas ini dilakukan secara sangat maksimal dengan maksud memperoleh hasil yang maksimal (Fahmi, 2014:77). Indikator yang digunakan dalam rasio ini adalah *total assets turnover* yaitu rasio untuk melihat sejauh mana keseluruhan aset yang dimiliki perusahaan terjadi perputaran secara efektif (Fahmi, 2011: 121-138). Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio aktivitas memiliki *p-value* sebesar 0.013, dimana $0.013 < 0.05$ dengan demikian H_0 ditolak dan H_1 diterima, yang artinya variabel rasio aktivitas berpengaruh dan memiliki arah positif terhadap prediksi *financial distress*

d) Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas mengukur efektivitas manajemen secara keseluruhan yang ditujukan oleh besar kecilnya tingkat keuntungan yang diperoleh dalam hubungannya dengan penjualan maupun investasi (Fahmi, 2014:80). Penelitian ini menggunakan proksi *Return on Assets* (ROA). Menurut Fahmi (2014:82), ROA dapat melihat sejauh mana investasi (aset perusahaan yang ditanam atau ditempatkan) mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang diharapkan. ROA yaitu membagi *earning after tax* dengan *total assets*. Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel rasio profitabilitas memiliki *p-value* sebesar 0.002, dimana $0.002 < 0.05$ dengan demikian H_0 ditolak dan H_1 diterima yang artinya variabel rasio profitabilitas memiliki pengaruh terhadap *financial distress* dengan memiliki nilai koefisien b negatif.

e) Ukuran Perusahaan

Ukuran perusahaan (*firm size*) dapat menentukan bahwa semakin besar suatu perusahaan, semakin besar pula tingkat utangnya (Setia Mulyawan, 2015:247). Penelitian ini menggunakan indikator *logarithma of revenues*, karena dalam UU No.9 Tahun 1995 tentang usaha kecil (Bab III: Pasal 5: pada poin b), dikatakan kriteria usaha kecil yaitu memiliki hasil penjualan tahunan paling banyak Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah). Berdasarkan hasil pengujian secara parsial variabel ukuran perusahaan memiliki *p-value* sebesar 0.000, dimana $0.000 < 0.05$ dengan demikian H_0 ditolak dan H_1 diterima yang artinya variabel rasio profitabilitas memiliki pengaruh terhadap *financial distress* dengan memiliki nilai koefisien b negatif.

Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa rasio aktivitas secara parsial berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Rasio *leverage*, rasio profitabilitas dan ukuran perusahaan secara simultan berpengaruh negatif terhadap *financial distress*, sedangkan rasio likuiditas secara parsial tidak berpengaruh terhadap kondisi *financial distress* pada perusahaan sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013-2016.

Saran yang dapat diberikan berdasarkan penelitian yang dilakukan adalah untuk peneliti selanjutnya untuk dapat menambah populasi dan sampel penelitian agar tidak terbatas pada perusahaan transportasi saja, peneliti selanjutnya sebaiknya meneliti pada sektor lain juga; Menambah variabel independen seperti rasio pertumbuhan, rasio nilai pasar serta juga dapat menggunakan indikator berbeda dari rasio yang digunakan dalam penelitian ini; dan disarankan untuk menggunakan metode lain untuk memprediksi *financial distress* seperti metode *Altman Z-Score* agar hasil prediksi lebih akurat.

Serta saran penulis bagi perusahaan sub-sektor transportasi untuk meningkatkan rasio profitabilitas dan ukuran perusahaannya agar terhindar dari kondisi *financial distress*. Dan saran bagi para investor agar memilih perusahaan *nvestee* yang memiliki rasio profitabilitas yang tinggi dan ukuran perusahaan dengan skala yang besar.

Daftar Pustaka

- Brigham dan Houston. (2010). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan Buku 1 (Edisi 11)*. Jakarta: Salemba Empat.
- Elloumi, F. and Gueyie, J.P. (2001). *Financial Distress and Corporate Governance: An Empirical Analysis*. Corporate Governance 1, 12001.
- Fahmi, Irham. (2011). *Analisa Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Fahmi, Irham. (2014). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Hery. (2017). *Teori Akuntansi - Pendekatan Konsep dan Analisis*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Platt, H., & Platt, M.B. (2002). Predicting Financial Distress. *Journal of Financial Service Professionals*.
- Subramanyam, K. R., dan John J. Wild. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Undang - Undang No.9 Tahun 1995. Tentang Usaha Kecil.