
**PENGARUH LIKUIDITAS LEVERAGE DAN PROFITABILITAS
TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA
(BEI) TAHUN 2011-2015**

Oleh :

Maya Dewi Suprobo*)

Ronny M Mardani**)

Budi Wahono***)

Email : mayasuprobo@gmail.com

Abstract

This research purposed to analyze the effect of liquidity (current ratio), leverage (debt to asset ratio) and profitability (return on assets) to financial distress on transportation company listed in Indonesia Stock Exchange (IDX) 2011-2015. This research data used secondary data that getting from financial report of transportation company listed in Indonesia Stock Exchange (BEI). The total of sample 110 transportation company. The method of research is logistic regression with the program SPSS 14. The results of this research showed that regression coefficient of current ratio variable was -0,295; regression coefficient of debt to asset ratio was 3,086 and; regression coefficient return on assets variabel was -1,988, it means liquidity ratio (current ratio) and profitability (return on assets) negatively affected to condition of company financial distress and leverage ratio positively affected to condition of company financial distress.

Keywords: liquidity (current ratio), leverage (debt to asset ratio) profitability (return on asset), financial distress

PENDAHULUAN

LATAR BELAKANG

Sektor transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam pelaksanaan pembangunan nasional. Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan, sektor transportasi menyumbang 5,18% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada 2016, dan pertumbuhan rata-rata sektor transportasi per tahun di atas 7% atau lebih besar dari pertumbuhan PDB secara keseluruhan (Bisnis.com). Seiring dengan perkembangan sektor transportasi Indonesia maka masalah yang dihadapi semakin beragam pula, seperti adanya kebijakan dari pemerintah yaitu naiknya harga BBM (Bahan Bakar Minyak), UMR (Upah Minimum Regional), Tarif Dasar Listrik (TDL) dan pajak perusahaan yang menyebabkan biaya yang dikeluarkan perusahaan meningkat.

Dengan kondisi perekonomian saat ini apabila perusahaan tidak dapat mengalokasikan sumber daya (aset) untuk kegiatan operasional perusahaan dengan tepat dapat mempengaruhi kinerja perusahaan karena akan menimbulkan risiko yang tinggi, pada akhirnya perusahaan dapat mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress* (Lizal, 2002 dalam Fachrudin, 2008).

Menurut Wruck (2005), *financial distress* merupakan suatu penurunan kinerja (laba), sedangkan Elloumi dan Gueyie dalam Sari (2005) mengkategorikan perusahaan dengan *financial distress* apabila selama dua tahun berturut-turut mengalami laba operasi negatif. Pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia terdapat 22 perusahaan dari 33 perusahaan yang diduga mengalami kondisi *financial distress* dengan kriteria mengalami penurunan laba operasi setidaknya selama dua tahun berturut turut pada periode tahun 2011-2015 (Tabel 3.1).

Kondisi *financial distress* tersebut dapat memperburuk keadaan suatu perusahaan dan kesulitan keuangan, analisis laporan keuangan dapat menjadi salah satu alat untuk memprediksi kesulitan keuangan. Laporan keuangan dapat dijadikan dasar untuk mengukur kesehatan suatu perusahaan melalui rasio-rasio keuangan yang ada. Maka melalui analisis laporan keuangan akan diperoleh rasio-rasio keuangan perusahaan yang menggambarkan tentang kondisi keuangan perusahaan, rasio-rasio keuangan inilah yang merupakan indikator yang digunakan untuk memprediksi terjadinya *financial distress*. Rayenda (2007)

Secara umum rasio-rasio seperti likuiditas, leverage dan profitabilitas dapat digunakan untuk mendeteksi kesulitan keuangan dan *financial distress* suatu perusahaan. Rasio likuiditas dapat digunakan untuk memprediksi terjadinya *financial distress*. Menurut Kasmir (2014:130), rasio likuiditas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan. Rasio likuiditas yang biasa dipakai dalam berbagai penelitian adalah rasio lancar atau current ratio merupakan kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan (Kasmir, 2014:134) Selain rasio likuiditas, rasio leverage juga dapat digunakan sebagai indikator untuk memprediksi terjadinya *financial distress*. Menurut Kasmir (2014:151) rasio leverage adalah rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Rasio leverage yang

digunakan adalah *debt to asset ratio*. Menurut Kasmir (2014:157), *debt to asset ratio* merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva.

Selain itu, rasio profitabilitas juga dapat digunakan untuk mengukur *financial distress*. Menurut Kasmir (2014:196), rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan. Rasio profitabilitas yang akan digunakan yaitu *return on assets*.. Profitabilitas menunjukkan efisiensi dan efektivitas penggunaan aset perusahaan karena rasio ini mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan penggunaan aset. Dengan adanya efektivitas dari penggunaan aset perusahaan maka akan mengurangi biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan, maka perusahaan akan memperoleh penghematan dan akan memiliki kecukupan dana untuk menjalankan usahanya. Dengan adanya kecukupan dana tersebut maka kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* di masa yang akan datang akan menjadi lebih kecil.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaruh likuiditas terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)?
2. Bagaimana pengaruh leverage terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)?
3. Bagaimana pengaruh profitabilitas terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI)?

Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh likuiditas terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh leverage terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh profitabilitas terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI).

Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi penelitian sejenis untuk menambah dan mengembangkan wawasan pengetahuan dalam hal penelitian *financial distress* perusahaan transportasi.
2. Manfaat Praktis
Memberikan informasi, kontribusi, dan masukan kepada pihak-pihak yang berkepentingan sehubungan dengan kondisi *financial distress*, khususnya bagi perusahaan Jasa Transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI).

TINJAUAN TEORI

1. Laporan Keuangan

Menurut Van Horne dan Wachowicz (2012) laporan keuangan adalah seni untuk mengubah data dari laporan keuangan ke informasi yang berguna bagi pengambilan keputusan.

2. Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan adalah analisis mengenai dua daftar yang disusun oleh akuntan pada akhir periode untuk suatu perusahaan. Kedua daftar itu adalah daftar neraca/laporan posisi keuangan dan daftar pendapatan/daftar laba rugi (Myer, 2010).

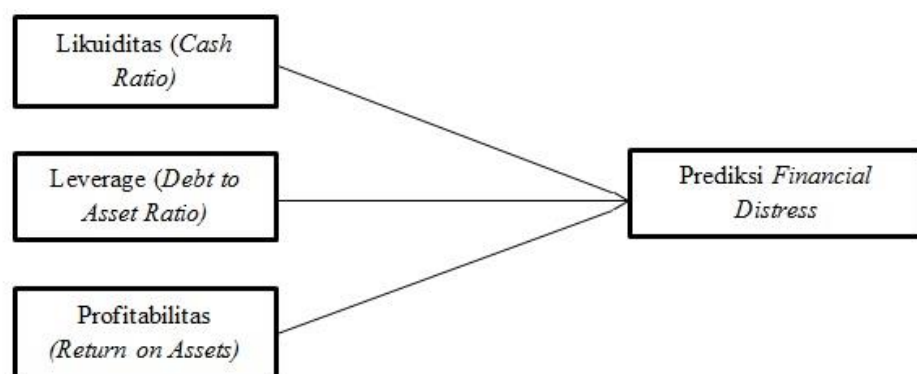
3. Rasio Keuangan

Rasio keuangan menurut James Van Horne dalam Kasmir (2014:104), merupakan indeks yang menghubungkan dua angka akuntansi dan diperoleh dengan membagi satu angka dengan angka lainnya. Rasio keuangan digunakan untuk mengevaluasi kondisi keuangan dan kinerja perusahaan. Hasil rasio keuangan ini digunakan untuk menilai kinerja manajemen dalam suatu periode apakah mencapai target seperti yang telah ditetapkan.

4. *Financial Distress*

financial distress dapat digambarkan dari dua titik ekstrem yaitu kesulitan likuiditas jangka pendek sampai insolvel. Kesulitan keuangan jangka pendek biasanya bersifat jangka pendek, tetapi bisa berkembang menjadi parah. Indikator kesulitan keuangan dapat dilihat dari analisis aliran kas, analisis strategi perusahaan, dan laporan keuangan perusahaan (Hanafi, 2007)

Kerangka Konseptual



Gambar Kerangka Konseptual

Hipotesis

H1 : Bahwa Likuiditas berpengaruh negatif terhadap perusahaan yang mengalami *financial distress*.

H2 : Bahwa Leverage berpengaruh positif terhadap yang perusahaan mengalami *financial distress*.

H3 : Bahwa Profitabilitas berpengaruh negatif terhadap perusahaan yang mengalami *financial distress*.

METODOLOGI PENELITIAN

Populasi dan Sampel

Populasi merupakan semua objek yang memiliki karakteristik tertentu, jelas dan lengkap yang akan diteliti (Harianti, 2012:13). Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan jasa sektor infrasktruktur, utilitas dan transportasi sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), pada tahun 2011-2015 dimana terdapat 22 perusahaan dari 33 perusahaan yang diduga mengalami kondisi *financial distress* dengan kriteria mengalami penurunan laba operasi setidaknya selama dua tahun berturut turut.

Tabel 3.1Daftar Sampel Penelitian

NO	NAMA PERUSAHAAN	KODE
1	PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	APOL
2	PT. Berlian Laju Tanker Tbk	BLTA
3	PT. Buana Listya Tama Tbk	BULL
4	PT. Cardig Aero Services Tbk	CASS
5	PT. Rimau Multi Putra Pratama Tbk	CMPP
6	PT. Garuda Indonesia (persero) Tbk	GIAA
7	PT. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk	HITS
8	PT. Indonesia Air Transport Tbk	IATA
9	PT. Tanah Laut Tbk	INDX
10	PT. ICTSI Jasa Prima Tbk	KARW
11	PT. Mitra Bantera Segara Sejati Tbk	MBSS
12	PT. Mitra International Resources Tbk	MIRA
13	PT. Indo Straits Tbk	PTIS
14	PT. Rig Tenders Indonesia Tbk	RIGS
15	PT. Steady Safe Tbk	SAFE
16	PT. Sidomulyo Selaras Tbk	SDMU
17	PT. Samudera Indonesia Tbk	SMDR
18	PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk	TMAS
19	PT. Trada Maritime Tbk	TRAM
20	PT Wintermar Offshore Marine Tbk	WINS
21	PT. Panorama Transportasi Tbk	WEHA
22	PT. Zebra Nusantara Tbk	ZBRA

Definisi Operasional Variabel

a. *Financial distress*

Financial distress atau kesulitan keuangan merupakan suatu kondisi yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan menurun yang terjadi sebelum

kebangkrutan atau likuidasi. Dalam penelitian ini, variabel dependennya yaitu *financial distress* menggunakan variabel *dummy* dengan ukuran binomial yaitu satu (1) apabila perusahaan mengalami *financial distress* dan nol (0) apabila perusahaan tidak mengalami *financial distress*.

b. Likuiditas

Menurut Fred Weston (2001) menyebutkan adanya rasio likuiditas maka perusahaan dapat melihat apakah mampu memenuhi kewajiban jangka pendek, sehingga bila ditagih perusahaan mampu membayar utang terutama utang jatuh tempo. Dalam penelitian ini, rasio yang dipakai untuk mengukur likuiditas adalah *current ratio*. *Current ratio* dihitung dengan cara:

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang Lancar}}$$

c. Leverage

Rasio leverage adalah rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang Kasmir (2014:151). Rasio leverage yang digunakan adalah *debt to asset ratio*. *Debt to asset ratio* dihitung dengan cara:

$$\text{Rasio Hutang Terhadap Aset} = \frac{\text{Total Kewajiban}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

d. Profitabilitas

Rasio profitabilitas yang akan digunakan yaitu return on assets. Menurut Sofyan Syafri Harahap (2011:305), return on assets merupakan rasio yang menggambarkan perputaran aktiva diukur dari volume penjualan. Return on assets dihitung dengan cara :

$$\text{Rentabilitas} = \frac{\text{Laba Bersih Sesudah Pajak}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CR	110	,0044	6,8911	1,125120	1,0145717
DAR	110	,0005	8,3077	,995063	1,3965807
ROA	110	-1,2791	1,8517	,003220	,2807741
Valid N (listwise)	110				

Sumber :Output Spss,2017

Berdasarkan tabel 4.2 dapat diketahui bahwa selama periode pengamatan variabel Likuiditas (CR) terendah adalah 0,0044, yaitu berasal dari PT Steady Safe Tbk pada tahun 2014. Berdasarkan nilai minimum *current ratio* dapat dikatakan bahwa perusahaan tersebut kurang modal untuk membayar utang sehingga perusahaan tersebut masuk dalam kelompok perusahaan *financial distress*. Sedangkan posisi variabel Likuiditas (CR) maksimum atau tertinggi

berasal dari PT Tanah Laut Tbk, dengan nilai sebesar 6,8911 pada tahun 2015. Berdasarkan nilai maksimum *current ratio* dapat dikatakan bahwa kemampuan perusahaan dalam menenuhi kewajiban jangka pendeknya adalah baik.

Melalui hasil analisis nilai terendah pada variabel Leverage (DAR), adalah 0,0005 yang berasal dari PT Wintermar Offshore Marine Tbk di tahun 2011. Berdasarkan nilai minimum *debt to asset ratio* dapat dikatakan perusahaan tersebut menunjukkan sedikit nya aktiva perusahaan yang dibiayai oleh hutang, sehingga termasuk kedalam perusahaan *non financial distress*. dan nilai tertinggi sebesar 8,3077 yaitu nilai leverage dari perusahaan PT Steady Safe Tbk pada tahun 2015, menunjukkan bahwa dana yang diperoleh dari kreditur perusahaan proporsinya lebih besar daripada dana yang di supply oleh pemilik perusahaan untuk membiayai aktiva perusahaan.

Variabel profitabilitas (ROA) dengan nilai terendah -1,2792, profitabilitas terendah berasal dari PT ICTSI Jasa Prima Tbk tahun 2015, Berdasarkan nilai minimum *return on asset* dapat dikatakan perusahaan tersebut kurang mampu memperoleh keuntungan atau mengalami kerugian disebabkan lebih besar beban dibanding pendapatan perusahaan sehingga perusahaan tersebut masuk dalam kelompok *financial distres*. sedangkan variabel tertinggi dengan nilai 1,8517 berasal dari PT Mira International Resource Tbk tahun 2011. Dengan melihat tingkat profitabilitas dapat disimpulkan bahwa, PT Mira International Resource Tbk memiliki profitabilitas yang baik.

Uji Hosmer and Lemeshow's

Untuk menilai kelayakan model regresi logistik digunakan uji *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit*.

Step	Chi-square	Df	Sig.
1	14,570	8	,068

Sumber: Output SPSS,2017

Dari output di atas terlihat bahwa nilai Chi Square adalah sebesar 14,570 dengan nilai sig sebesar 0.068. Dari hasil tersebut terlihat bahwa nilai sig lebih besar daripada 0.05 sehingga model regresi layak untuk digunakan dalam analisis selanjunya, karena tidak ada perbedaan yang nyata antara klasifikasi yang diprediksi dengan klasifikasi yang diamati. Atau dapat dikatakan bahwa model mampu memprediksi nilai observasinya.

Uji Overall fit Model

Untuk menilai keseluruhan model (*overall fit model*) ditunjukkan dengan nilai - 2 Log Likelihood dimana jika nilai -2 Log Likelihood (*block Number=0*) lebih besar dibandingkan dengan nilai -2 Log Likelihood (*block Number=1*), maka keseluruhan model menunjukkan model regresi yang baik. Jika terjadi penurunan, maka model tersebut menunjukkan model regresi yang baik. Hasilnya dapat di lihat pada tabel

Iteration History(a,b,c)

Iteration	-2 Log likelihood	Coefficients
		Constant
Step 0 1	151,582	-,182
2	151,582	-,182

a Constant is included in the model.

b Initial -2 Log Likelihood: 151,582

c Estimation terminated at iteration number 2 because parameter estimates changed by less than ,001.

Iteration History(a,b,c,d)

Iteration	-2 Log likelihood	Coefficients			
		Constant	CR	DAR	ROA
Step 1 1	120,868	-,113	-,451	,445	-1,109
2	114,278	-,326	-,588	,913	-1,436
3	110,093	-1,004	-,454	1,763	-1,614
4	108,544	-1,620	-,339	2,613	-1,900
5	108,356	-1,901	-,299	3,031	-1,987
6	108,354	-1,936	-,295	3,086	-1,988
7	108,354	-1,937	-,295	3,086	-1,988

a Method: Enter

b Constant is included in the model.

c Initial -2 Log Likelihood: 151,582

d Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than ,001.

Dari output di atas terlihat bahwa nilai -2 Log Likelihood (block Number=0) sebesar 151,582 dan pada nilai -2 Log Likelihood (block Number=1) sebesar 108,354. Hasil tersebut dapat menunjukkan model regresi logistik yang baik karena, nilai-2 Log Likelihood (block Number=0) lebih besar dibandingkan dengan nilai -2 Log Likelihood (block Number=1).

Uji Regresi Logistik

Uji regresi logistik dilakukan untuk mengetahui besarnya pengaruh hubungan variabel independen terhadap variabel dependen. Besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara bersama-sama dapat dihitung melalui suatu persamaan regresi logistik. Hasil uji regresi logistik dapat dilihat dari tabel berikut:

		B	S.E.
Step 1	CR	-,295	,369
	DAR	3,086	1,145
	ROA	-1,988	1,654
	Constant	-1,937	,950

maka dapat diketahui persamaan regresi yang terbentuk. Adapun persamaan regresi logistik, dengan menggunakan koefisien β sebagai berikut:

$$\text{Logit FINC_DIS} = -1,937 + (-0,295\text{CR}) + 3,085\text{DAR} + (-1,988\text{ROA}) + \varepsilon$$

Nilai konstanta dengan koefisien regresi pada tabel 4.5 dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Konstanta sebesar -1,937 menunjukkan bahwa tanpa adanya pengaruh variabel-variabel independen (CR, DAR, dan ROA) maka peluang perusahaan mengalami kondisi financial distress akan turun sebesar 1,937%
2. Koefisien variabel CR (*current ratio*) sebesar -0,295 berarti setiap kenaikan likuiditas sebesar 1% maka peluang suatu perusahaan mengalami *financial distress* akan turun sebesar 0,295%.
3. Koefisien variabel DAR (*Debt to Asset Ratio*) sebesar 3,085 menunjukkan jika kenaikan leverage sebesar 1% maka peluang perusahaan mengalami financial distress akan naik sebesar 3,085%.
4. Koefisien variabel ROA (*return on asset*) sebesar -1,988 berarti setiap kenaikan ROA sebesar 1% maka peluang suatu perusahaan mengalami *financial distress* akan turun sebesar 1,988%.

Uji Hipotesis

Uji Hipotesis dalam penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu rasio likuiditas dan profitabilitas terhadap *financial distress* suatu perusahaan.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1(a)	CR	-,295	,369	,638	1	,425	,745
	DAR	3,086	1,145	7,259	1	,007	21,895
	ROA	-1,988	1,654	1,444	1	,229	,137
	Constant	-1,937	,950	4,154	1	,042	,144

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

Dari tabel di atas menunjukkan hasil uji hipotesis, yaitu sebagai berikut:

1. Rasio Likuiditas

H1: Likuiditas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*.

Dari tabel di atas dapat dilihat nilai beta sebesar -0,295 dengan signifikansi 0,425. Karena memiliki nilai signifikansi di atas 0,05 dan

memiliki nilai beta negatif menunjukkan bahwa variabel likuiditas yang diukur dengan *current ratio* mempengaruhi *financial distress* akan tetapi secara tidak signifikan. Hipotesis 1 diterima.

2. Rasio Leverage

H2 : Leverage berpengaruh positif terhadap *financial distress*.

Dari tabel di atas dapat dilihat nilai beta sebesar 3,086 dengan signifikansi 0,007. Karena memiliki nilai signifikansi dibawah 0,05 dan memiliki nilai beta positif menunjukkan bahwa variabel leverage yang diukur dengan *debt to asset ratio* secara signifikan memiliki pengaruh positif terhadap *financial distress*. Hipotesis 2 diterima.

3. Rasio Profitabilitas

H3 : Profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*

Dari tabel di atas dapat dilihat nilai beta sebesar -1,988 dengan signifikansi 0,229. Karena memiliki signifikansi di atas 0,05 dan memiliki beta negatif menunjukkan bahwa variabel profitabilitas yang diukur dengan *return on asset* mempengaruhi *financial distress* akan tetapi tidak signifikan. Hipotesis 3 diterima

Uji Koefisien Determinasi (*Nagelkerke R Square*)

Nagelkerke R Square merupakan modifikasi dari koefisien Cox & Snell yang merupakan pengujian yang dilakukan untuk mengetahui seberapa besar variabel independen mampu menjelaskan dan mempengaruhi variabel dependen.

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	108,354(a)	,325	,434

a Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than ,001.

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi di atas, nilai *Nagelkerke R Square* yang diperoleh sebesar 0,434 yang menunjukkan bahwa *financial distress* terjadi pada perusahaan-perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI dipengaruhi oleh variabel likuiditas, leverage dan profitabilitas sebesar 43,4% dan sisanya 56,6% dipengaruhi oleh variabel lain yang belum diteliti dalam penelitian ini.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan pendahuluan, kajian teori dan pengolahan data serta pembahasan yang telah dilakukan pada bab terdahulu, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Variabel likuiditas yang diukur dengan *current ratio* (CR) mempunyai pengaruh negatif terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2011-2015.
2. Variabel Leverage yang diukur dengan *debt to aset ratio* (DAR) mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2011-2015.
3. Variabel profitabilitas yang diukur dengan *return on asset* (ROA) mempunyai pengaruh negatif terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar Bursa Efek Indonesia periode 2011-2015.

Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini telah diusahakan dan dilaksanakan sesuai dengan prosedur ilmiah, namun demikian masih memiliki keterbatasan yaitu:

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi *Financial Distress* dalam penelitian ini hanya terdiri dari tiga variabel, yaitu Likuiditas, Leverage dan Profitabilitas sedangkan masih banyak faktor lain yang mempengaruhi *Financial Distress*.
2. Periode penelitian dan periode observasi hanya terbatas pada tahun 2011 hingga 2015
3. Model yang terbangun hanya menjelaskan 43,4%, dan sisanya sebesar 56,6% dipengaruhi oleh variabel lain yang belum diteliti.

Saran

Berdasarkan hasil pembahasan, penelitian dan kesimpulan di atas maka dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk pihak manajemen adalah agar dapat digunakan sebagai dasar untuk melakukan tindakan-tindakan perbaikan jika telah ada indikasi bahwa perusahaan mengalami *financial distress*.
2. Untuk investor agar dapat digunakan sebagai dasar dalam mengambil keputusan yang tepat untuk berinvestasi dalam suatu perusahaan.
3. Untuk penelitian selanjutnya sebaiknya memperpanjang periode prediksi dan periode observasi juga menambahkan variabel yang secara konsep teoritis dan empiris mampu mempengaruhi *financial distress* misalnya menggunakan indikator rasio keuangan lainnya, seperti rasio aktivitas agar memperoleh hasil yang lebih bervariasi.

DAFTAR PUSTAKA

Bisnis.com 2017. Transportasi dan Logistik. Diakses melalui [:http://industri.bisnis.com/read/20170119/98/621140/2017-kadin-klaim-siap-hadapi-tantangan-sektor-transportasi-logistik](http://industri.bisnis.com/read/20170119/98/621140/2017-kadin-klaim-siap-hadapi-tantangan-sektor-transportasi-logistik) pada 20 Januari 2017 pukul 20.30 WIB.

Bursa Efek Indonesia. 2017. Laporan Keuangan & Tahunan. www.idx.co.id. Diakses pada hari rabu, 11 Januari 2017 pukul 09:22 WIB.

Daftar perusahaan sub Jasa Transportasi di Bursa Efek Indonesia. www.sahamok.com. Diakses pada selasa, 10 Januari 2017 pukul 08.02 WIB.

Hanafi, Mamduh M dan Abdul Halim. Analisa Laporan Keuangan. UPP STIM YKPN. Yogyakarta. 2014.

Harahap, S. S. 2009. *Analisis Kritis atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.

Harianti, A. (2012). *Statistika II*. Yogyakarta: Andi.

Kasmir. (2014). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.

Myer, John. 2010. *Financial Statement Analysis*. New York: Prentice Hall

Van Horne, J. C. 2012. *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan (Edisi 13, Buku 1)*. Jakarta:

Weston, J. Fred dan Brigham, Eugene F. 2001. *Manajemen Keuangan*. Jakarta: Erlangga Salemba Empat.

*) Maya Dewi Suprobo adalah alumnus Fakultas Ekonomi Universitas Islam Malang

**) Ronny M Mardani adalah dosen tetap Universitas Islam Malang

***) Budi Wahono adalah dosen tetap universitas Islam Malang