



**ANALISIS RASIO KEUANGAN DALAM MEMPREDIKSI
FINANCIAL DISTRESS PERUSAHAAN TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA**

*THE ANALYSIS OF FINANCIAL RATIO IN PREDICTING FINANCIAL
DISTRESS OF TRANSPORTATION COMPANIES LISTED IN INDONESIA
STOCK EXCHANGE*

SKRIPSI

Oleh:

ANDARU WAHYU WIBISONO

NIM 160810201275

**JURUSAN MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS JEMBER
2020**



**ANALISIS RASIO KEUANGAN DALAM MEMPREDIKSI
FINANCIAL DISTRESS PERUSAHAAN TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA**

*THE ANALYSIS OF FINANCIAL RATIO IN PREDICTING FINANCIAL
DISTRESS OF TRANSPORTATION COMPANIES LISTED IN INDONESIA
STOCK EXCHANGE*

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi
Pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember

Oleh:

ANDARU WAHYU WIBISONO

NIM 160810201275

**JURUSAN MANAJEMEN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS JEMBER
2020**

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN RI
UNIVERSITAS JEMBER - FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

SURAT PERNYATAAN

Nama : Andaru Wahyu Wibisono
NIM : 160810201275
Jurusan : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Judul Skripsi : Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi *Financial Distress* Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang saya buat adalah benar-benar hasil karya saya sendiri, kecuali apabila dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan milik orang lain. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa adanya paksaan dan tekanan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika saya ternyata dikemudian hari pernyataan yang saya buat ini tidak benar.

Jember, 29 Juni 2020

Yang menyatakan,

Andaru Wahyu Wibisono

NIM. 160810201275

TANDA PERSETUJUAN

Judul Skripsi : ANALISIS RASIO KEUANGAN DALAM
MEMPREDIKSI *FINANCIAL DISTRESS*
PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG
TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Nama Mahasiswa : Andaru Wahyu Wibisono
NIM : 160810201275
Jurusan : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Disetujui Tanggal : 25 Juni 2020

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Dr. Hari Sukarno, M.M.
NIP. 196105301988021001

Tatok Endhiarto, S.E., M.Si.
NIP. 196004041989021001

Mengetahui,
Koordinator Program Studi S-1 Manajemen

Dr. Ika Barokah Suryaningsih, S.E., M.M.
NIP. 197805252003122002

JUDUL SKRIPSI

**ANALISIS RASIO KEUANGAN DALAM MEMPREDIKSI
FINANCIAL DISTRESS PERUSAHAAN TRANSPORTASI
YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama Mahasiswa : Andaru Wahyu Wibisono

Nim : 160810201275

Jurusan : Manajemen

Telah dipertahankan di depan panitia penguji pada tanggal

9 Juli 2020

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

SUSUNAN TIM PENGUJI

Ketua : Prof. Dr. Isti Fadah, M.Si.
NIP. 196610201990022001 : (.....)

Sekretaris : Hadi Paramu, S.E., MBA., Ph.D.
NIP. 196901201993031002 : (.....)

Anggota : Dr. Novi Puspitasari, S.E., M.M.
NIP. 198012062005012001 : (.....)

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Jember



Dr. Muhammad Miqdad, S.E., M.M., Ak., CA.

NIP. 197107271995121001

PERSEMBAHAN

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

1. Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar.
2. Orang tua, saudara-saudara dan keluarga besar saya, terimakasih sudah senantiasa mendoakan, memberikan dukungan moril maupun materi, motivasi, serta pengorbanannya untuk saya.
3. Dosen pembimbing Bapak Dr. Hari Sukarno, M.M., terimakasih telah sabar memberikan bimbingan kepada saya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
4. Dosen pembimbing Bapak Tatok Endhiarto, S.E., M.Si., terimakasih telah memberikan saran dalam penyelesaian skripsi ini.
5. UKM KSKM (Kelompok Studi Kewirausahaan Muda) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember, terimakasih telah memberikan wadah untuk saya mendapatkan dan mengasah kemampuan, ilmu dan pengalaman yang membuat saya menjadi lebih berkembang.
6. Almamater Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember yang saya banggakan.

MOTTO

“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya”
(QS. Al-Baqarah: 286)

“Lihatlah orang yang berada di bawahmu untukmu bersyukur dan lihatlah orang
yang berada di atasmu untuk memotivasimu”
(Asmandanu)

“Kunci keberhasilan: Berdoa, niat sungguh-sungguh, kerja cerdas, kerja keras,
dan konsisten”

RINGKASAN

Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi *Financial Distress* Perusahaan Transportasi yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia; Andaru Wahyu Wibisono; 160810201275; 2020; 38 Halaman; Jurusan Manajemen; Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Financial distress adalah keadaan dimana perusahaan mengalami kinerja keuangan yang kurang baik yang ditandai dengan perusahaan mengalami rugi minimal dua tahun berturut-turut. *Financial distress* terjadi sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan. *Financial distress* dapat diukur melalui laporan keuangan dengan menganalisis rasio keuangan perusahaan.

Penelitian ini dilakukan untuk menguji dan menganalisis rasio keuangan dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi. Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif untuk menganalisis rasio keuangan yaitu ROA, ROE, DER, DAR, dan CR dalam memprediksi *financial distress* perusahaan dengan menggunakan uji regresi logistik. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Penentuan anggota sampel dalam penelitian menggunakan metode *purposive sampling* sehingga diperoleh 30 sampel. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder berupa laporan keuangan tahunan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan periode pengamatan 2013-2018. Sumber data diperoleh dari *website* resmi Bursa Efek Indonesia dan *website* masing-masing perusahaan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ROE dan DER dapat memprediksi *financial distress* perusahaan transportasi, sedangkan ROA, DAR, dan CR tidak dapat memprediksi *financial distress* perusahaan transportasi.

SUMMARY

The Analysis of Financial Ratio In Predicting Financial Distress of Transportation Companies Listed In Indonesia Stock Exchange; Andaru Wahyu Wibisono; 160810201275; 2020; 38 Pages; Department of Management; Faculty Economics and Business; University of Jember.

Financial distress is a condition in which a company experiences poor financial performance, which is characterized by the company experiencing a loss of at least two years in a row. Financial distress occurs before the company goes bankrupt. Financial distress can be measured through financial statements by analyzing the financial ratios of the company.

This research was conducted to examine and analyze financial ratios in predicting financial distress in transportation companies. This research is a type of quantitative research to analyze financial ratios are ROA, ROE, DER, DAR, and CR in predicting financial distress of companies using logistic regression tests. The population in this study is transportation company listed on the Indonesia Stock Exchange. Determination of sample members in the study using purposive sampling method in order to obtain 30 samples. The type of data used in this study is secondary data in the form of annual financial statements of transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange with an observation period of 2013-2018. Sources of data were obtained from the official website of the Indonesia Stock Exchange and the websites of each company.

The results of this study indicate that ROE and DER can predict the financial distress of transportation companies, while ROA, DAR, and CR cannot predict the financial distress of transport companies.

PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi *Financial Distress* Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia”. Skripsi ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Strata Satu (S-1) pada Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih ada kekurangan yang disebabkan karena keterbatasan kemampuan saya sebagai penulis. Dalam penyusunan skripsi ini, tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu saya sebagai penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Muhammad Miqdad, S.E., M.M., Ak., CA., selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.
2. Ibu Dr. Ika Barokah Suryaningsih, S.E., M.M., selaku Koordinator Program Studi S-1 Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.
3. Ibu Dr. Novi Puspitasari, S.E., M.M., selaku Ketua Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.
4. Bapak Dr. Hari Sukarno, M.M., selaku Dosen Pembimbing Utama dan Bapak Tatok Endhiarto, S.E., M.Si., selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, saran yang bermanfaat, serta telah meluangkan waktu sehingga skripsi ini mampu terselesaikan.
5. Ibu Prof. Dr. Isti Fadah, M.Si., Bapak Hadi Paramu, S.E., MBA., Ph.D., dan Ibu Dr. Novi Puspitasari, S.E., M.M., selaku dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang berguna untuk memperbaiki penyusunan skripsi ini.
6. Bapak Drs. Budi Nurhardjo, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan selama proses belajar di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

7. Seluruh Dosen yang telah memberikan ilmu sampai akhirnya dapat menyelesaikan studi ini di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.
8. Seluruh Staf dan Karyawan yang telah membantu selama studi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.
9. Seluruh Keluarga tercinta yang selama ini telah memberikan dukungan moril maupun materi sampai akhirnya saya dapat menyelesaikan studi ini di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.
10. Teman-teman seperjuangan Program Studi Manajemen angkatan 2016, terimakasih atas kebersamaan dan semangatnya selama perkuliahan.

Semoga Allah SWT selalu memberikan rahmat dan hidayahNya kepada semua pihak yang telah membantu hingga skripsi ini bisa terselesaikan dengan baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan memberikan pengetahuan tambahan bagi yang membacanya.

Jember, 29 Juni 2020

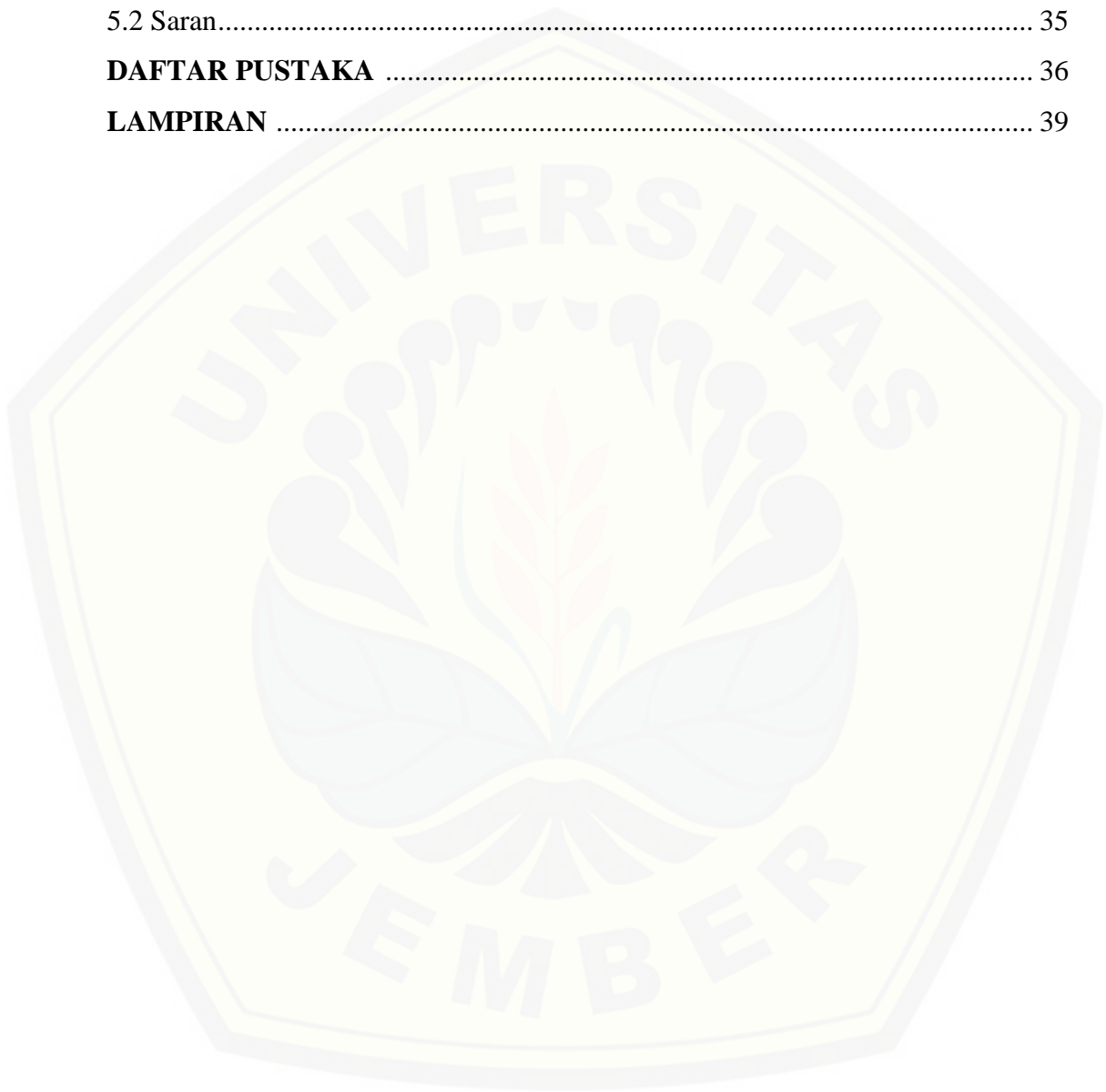
Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
HALAMAN MOTTO	vii
RINGKASAN	viii
SUMMARY	ix
PRAKATA	x
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	6
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Tinjauan Teori.....	7
2.1.1 Pengertian <i>Financial Distress</i>	7
2.1.2 Keterkaitan ROA dan <i>Financial Distress</i>	8
2.1.3 Keterkaitan ROE dan <i>Financial Distress</i>	8
2.1.4 Keterkaitan DER dan <i>Financial Distress</i>	9
2.1.5 Keterkaitan DAR dan <i>Financial Distress</i>	9
2.1.6 Keterkaitan CR dan <i>Financial Distress</i>	10
2.2 Penelitian Terdahulu	10
2.3 Kerangka Konseptual	12

2.4 Pengembangan Hipotesis	12
2.4.1 ROA terhadap <i>Financial Distress</i>	12
2.4.2 ROE terhadap <i>Financial Distress</i>	13
2.4.3 DER terhadap <i>Financial Distress</i>	13
2.4.4 DAR terhadap <i>Financial Distress</i>	13
2.4.5 CR terhadap <i>Financial Distress</i>	14
BAB 3. METODE PENELITIAN	15
3.1 Rancangan Penelitian	15
3.2 Populasi dan Sampel	15
3.3 Jenis dan Sumber Data	15
3.4 Identifikasi Variabel	15
3.5 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel	16
3.6 Metode Analisis Data	17
3.6.1 Penentuan Nilai Variabel Penelitian	17
3.6.2 Statistik Deskriptif	18
3.6.3 Model Regresi Logistik	18
3.6.4 Uji Model Fit Regresi Logistik	18
3.6.5 Uji Hipotesis	20
3.7 Kerangka Pemecahan Masalah	21
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	23
4.1 Penentuan Populasi dan Sampel	23
4.2 Deskripsi Statistik Data	23
4.3 Hasil Analisis Data	26
4.3.1 Hasil Analisis Regresi Logistik	26
4.3.2 Hasil Uji Model Fit	27
4.3.3 Hasil Pengujian Hipotesis Penelitian	30
4.4 Pembahasan	31
4.4.1 ROA dan <i>Financial Distress</i>	31
4.4.2 ROE dan <i>Financial Distress</i>	32
4.4.3 DER dan <i>Financial Distress</i>	32
4.4.4 DAR dan <i>Financial Distress</i>	33

4.4.5 CR dan <i>Financial Distress</i>	33
4.5 Keterbatasan Penelitian	34
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN	35
5.1 Kesimpulan	35
5.2 Saran	35
DAFTAR PUSTAKA	36
LAMPIRAN	39



DAFTAR TABEL

	Halaman
1.1 Jumlah Perusahaan Tranportasi yang Memiliki Laba Bersih Negatif Dua Tahun Berturut-turut Tahun 2013-2018.....	2
2.1 Penelitian Terdahulu	10
4.1 Pemilihan Sampel	23
4.2 Deskriptif Statistik	24
4.3 Hasil Analisis Regresi Logistik.....	26
4.4 Hasil Uji -2 Log Likelihood.....	27
4.5 Hasil Uji <i>Cox and Snell's R Square</i> dan <i>Nagelkerke R Square</i>	28
4.6 Hasil Uji <i>Hosmer and Lemeshow's of Fit Test</i>	28
4.7 Hasil Tabel Klasifikasi.....	29

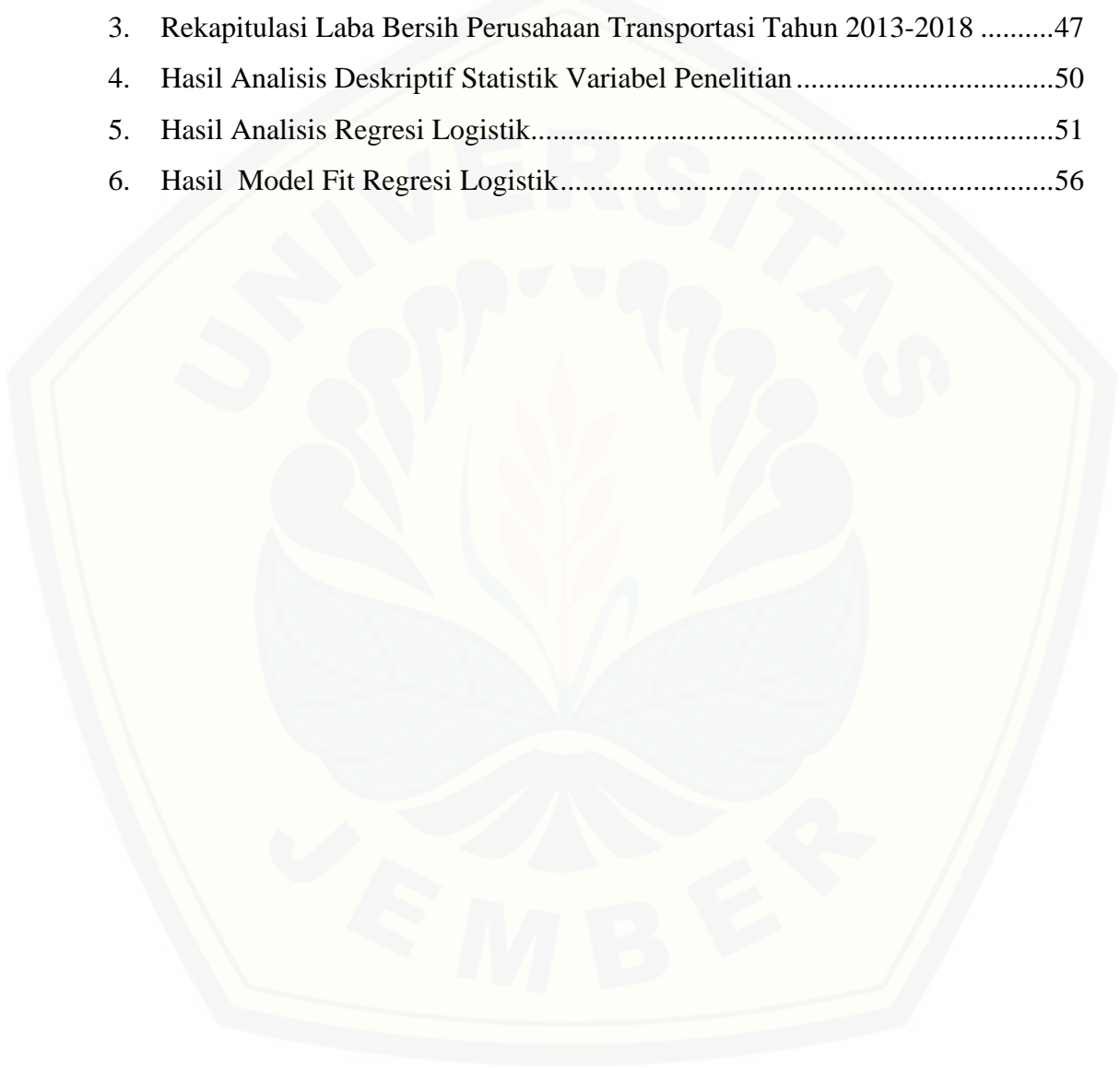
DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Konseptual	12
3.1 Kerangka Pemecahan Masalah	21



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
1. Daftar Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2013-2018	39
2. Rekapitulasi Variabel Penelitian.....	41
3. Rekapitulasi Laba Bersih Perusahaan Transportasi Tahun 2013-2018	47
4. Hasil Analisis Deskriptif Statistik Variabel Penelitian	50
5. Hasil Analisis Regresi Logistik.....	51
6. Hasil Model Fit Regresi Logistik.....	56



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan (Nasution, 1996). Transportasi digunakan manusia untuk mempermudah dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi juga berfungsi menciptakan stabilitas dan keberlangsungan kegiatan masyarakat serta sebagai roda pemerintahan. Perusahaan transportasi adalah perusahaan jasa yang menyediakan fasilitas berkaitan dengan moda transportasi dan jasa logistik. Perusahaan sektor transportasi memiliki peran penting dalam menunjang mobilitas masyarakat dan barang di dalam wilayah bisnis perusahaan tersebut, dengan mobilitas yang lancar maka akan berdampak terhadap peningkatan perekonomian di suatu wilayah atau negara tersebut.

Perusahaan sektor transportasi juga merupakan perusahaan yang sangat terkait dengan perkembangan dan pembangunan perekonomian negara, beberapa perusahaan sektor transportasi di Indonesia diketahui mengalami kerugian tidak hanya satu tahun tetapi juga beberapa tahun. Meningkatnya harga BBM, pajak perusahaan, perlambatan ekonomi negara dan persaingan dagang yang ketat berdampak pada perusahaan transportasi untuk terus bertahan dengan kondisi yang harus dihadapi, hingga beberapa perusahaan transportasi harus mengalami kerugian usaha selama beberapa tahun.

Seiring berkembangnya zaman pula muncul fenomena perkembangan teknologi yang diintegrasikan dengan transportasi, seperti perusahaan Grab dan Gojek. Hadirnya perusahaan dengan jasa moda transportasi online seperti Grab dan Gojek membuat banyak masyarakat tertarik untuk menggunakan jasanya karena kemudahan dalam mengakses jasa transportasinya dan harganya yang cukup bersaing dengan transportasi konvensional. Hal tersebut mengakibatkan beberapa perusahaan transportasi konvensional terdahulu kalah bersaing dengan perusahaan transportasi online yang semakin diminati masyarakat.

Perusahaan sektor transportasi memiliki kerentanan terhadap masalah *financial distress*, salah satunya tercermin dari meningkatnya perusahaan yang

mempunyai *net profit* negatif selama beberapa tahun. Perusahaan yang mempunyai laba bersih negatif (rugi) selama dua tahun berturut-turut akan meningkatkan kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* (Almilia dan Kristijadi, 2013). Berikut jumlah perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI yang memiliki laba bersih negatif dua tahun berturut-turut pada tahun 2013-2018:

Tabel 1.1 Jumlah Perusahaan Transportasi yang Memiliki Laba Bersih Negatif

Dua Tahun Berturut-turut Tahun 2013-2018

Tahun	Jumlah Perusahaan
2013-2014	5
2014-2015	6
2015-2016	12
2016-2017	14
2017-2018	13

Sumber: www.idx.co.id (data diolah Lampiran 3)

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa jumlah perusahaan transportasi yang memiliki laba bersih negatif dua tahun berturut-turut selama tahun 2013-2017 terus mengalami peningkatan hingga hampir mendekati setengah dari jumlah total perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI, yaitu 30 perusahaan. Permasalahan tersebut memaksa perusahaan melakukan tindakan untuk mengantisipasi persaingan yang semakin keras dengan cara memperkuat fundamentalnya. Perusahaan yang tidak dapat memperbaiki kinerjanya, perlahan-lahan akan mengalami kesulitan keuangan yang ujungnya akan mengalami kebangkrutan, sehingga perusahaan perlu melakukan pemahaman dan analisis terhadap kemungkinan terjadinya kesulitan keuangan.

Kebangkrutan dalam suatu perusahaan dapat ditandai dengan adanya kesulitan keuangan (*financial distress*). Kesulitan keuangan merupakan tahap penurunan kondisi keuangan sebelum terjadinya kebangkrutan atau likuidasi dalam perusahaan (Widarjo dan Setiawan, 2009). Suatu perusahaan yang sedang mengalami masalah dalam likuiditas, maka perusahaan tersebut sangat mungkin untuk terjadi masalah kesulitan keuangan dan jika masalah kesulitan keuangan tersebut tidak cepat untuk diselesaikan, perusahaan tersebut akan mengalami kebangkrutan (Irham, 2016:133). Menurut Hapsari (2012), *financial distress*

menandakan kondisi keuangan suatu perusahaan sedang tidak sehat atau mengalami krisis. *Financial distress* terjadi sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan dan terjadi saat perusahaan mengalami kerugian selama beberapa tahun. Model prediksi kebangkrutan yang ada menjadi suatu antisipasi dan sistem peringatan dini terhadap fenomena *financial distress*, karena model tersebut bisa digunakan untuk sarana mengidentifikasi bahkan memperbaiki kondisi sebelum perusahaan mengalami kondisi krisis atau kebangkrutan. Laporan keuangan perusahaan bisa dijadikan dasar dalam mengukur kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* dengan menganalisis laporan keuangan dan menggunakan rasio – rasio keuangan yang ada.

Rasio keuangan bermanfaat untuk memprediksi kebangkrutan suatu perusahaan dalam satu sampai lima tahun periode sebelum perusahaan tersebut benar-benar mengalami kebangkrutan (Nasser dan Aryati, 2000). Rasio rasio keuangan dapat dikategorikan menjadi rasio likuiditas, rasio leverage, rasio aktivitas, rasio profitabilitas, rasio pertumbuhan, dan rasio penilaian (Kasmir, 2016). Secara umum rasio-rasio seperti profitabilitas, leverage, likuiditas dan cakupan arus kas berlaku sebagai indikator yang paling signifikan dalam memprediksi kesulitan keuangan maupun kebangkrutan (Andre, 2013).

Rasio profitabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba atau keuntungan (Kasmir, 2016). Profitabilitas suatu perusahaan juga menunjukkan kesehatan keuangan dari suatu perusahaan (Alifiah *et al.*, 2012). Rasio profitabilitas biasa dihitung menggunakan *return on asset* dan *return on equity* (Rohmadini *et al.*, 2018). *Return on asset* digunakan untuk mengukur efektivitas perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dengan memanfaatkan aktiva yang dimilikinya (Hanifah, 2013). *Return on equity* merupakan suatu pengukuran dari penghasilan (*income*) yang tersedia bagi para pemilik perusahaan (baik pemegang saham biasa maupun pemegang saham preferen) atas modal yang mereka investasikan di dalam perusahaan (Syamsuddin, 2011: 64).

Rasio *leverage* digunakan untuk mengukur perbandingan dana yang disediakan oleh pemiliknya dengan dana yang dipinjam dari kreditur. Rasio

leverage yang digunakan biasanya diukur dengan menggunakan *debt to equity ratio* dan *debt to asset ratio* (Almilia dan Kristijadi, 2003). Menurut Brigham dan Houston (2001: 58), *debt to Equity Ratio* (DER) merupakan perbandingan antara total utang dengan modal sendiri. *Debt to asset ratio* (DAR) memperlihatkan proporsi seluruh aktiva perusahaan yang didanai oleh utang (Fraser dan Ormiston, 2008).

Rasio likuiditas menunjukkan mengenai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangannya yang harus dipenuhi, atau mengenai kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban keuangannya pada saat ditagih (Munawir, 1995). Rasio likuiditas biasanya diukur dengan menggunakan *current ratio* (CR), yaitu aktiva lancar dibagi dengan utang lancar (Almilia dan Kristijadi, 2003). *Current ratio* adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar utang lancar (jangka pendek) dengan menggunakan aktiva lancarnya (Horne dan Wachowich, 2009:206).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Hapsari (2012) menyatakan bahwa *return on asset* memiliki pengaruh terhadap *financial distress*, sedangkan hasil penelitian Jamaludin *et al.* (2017) menyatakan *return on asset* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. *Return on equity* mempunyai pengaruh positif signifikan dalam memprediksi kondisi *financial distress* suatu perusahaan pada hasil penelitian Widati (2015), tetapi tidak terdapat pengaruh signifikan rasio *return on equity* pada penelitian yang dilakukan oleh Rohmadini *et al.* (2018). Pada hasil penelitian yang dilakukan oleh Widati (2015) menyatakan *debt to equity ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*, tetapi pada penelitian Rice (2015) menyatakan *debt to equity ratio* tidak berpengaruh secara signifikan dalam memprediksi kondisi *financial distress*. Menurut Antikasari (2017) pada hasil penelitiannya menyatakan *debt to asset ratio* berpengaruh signifikan dan positif terhadap kemungkinan terjadinya *financial distress*, sedangkan pada hasil penelitian Santosa (2017) menyatakan *debt to asset ratio* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Pada hasil penelitian yang dilakukan oleh Yudiawati dan Indriani (2016) menyatakan *current ratio* berpengaruh positif signifikan

terhadap *financial distress*, sedangkan hasil penelitian Jamaludin *et al.* (2017) menyatakan *current ratio* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Berdasarkan latar belakang masalah dan perbedaan hasil penelitian terdahulu berkaitan dengan prediksi *financial distress* perusahaan, menarik untuk dilakukan penelitian prediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI, dengan variabel independen yang digunakan dari rasio keuangan, yaitu *Return on Asset*, *Return on Equity*, *Debt to Equity Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, dan *Current Ratio*.

1.2 Rumusan Masalah

Kebangkrutan dalam suatu perusahaan dapat ditandai dengan adanya *financial distress* (kesulitan keuangan). *Financial distress* merupakan tahap penurunan kondisi keuangan sebelum terjadinya kebangkrutan. Prediksi *financial distress* sangat diperlukan bagi perusahaan untuk mengidentifikasi bahkan memperbaiki kondisi perusahaan sebelum mengalami krisis atau kebangkrutan. Laporan keuangan perusahaan bisa dijadikan dasar dalam mengukur kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* dengan menganalisis laporan keuangan dan menggunakan rasio – rasio keuangan yang ada.

Penelitian ini dilakukan untuk memprediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI dengan menggunakan rasio keuangan, sehingga perusahaan dapat memperbaiki kondisi kesehatan keuangan perusahaan. Untuk menjawab masalah tersebut diajukan pertanyaan dalam penelitian ini yaitu: Apakah *Return on Asset*, *Return on Equity*, *Debt to Equity Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, dan *Current Ratio* dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan penelitian yang hendak dicapai adalah menguji dan menganalisis kemampuan ROA, ROE, DER, DAR, dan CR dalam memprediksi *financial distress* perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak antara lain:

a. Manajemen Perusahaan

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan informasi yang berguna bagi manajemen perusahaan untuk melakukan prediksi *financial distress* perusahaan dengan menggunakan rasio keuangan, sehingga manajemen perusahaan dapat merencanakan strategi untuk mengantisipasi perusahaan mengalami *financial distress*.

b. Akademisi

Hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan referensi dalam melakukan penelitian selanjutnya dan menambah wawasan tentang prediksi *financial distress* pada perusahaan dengan menggunakan rasio keuangan. Penelitian ini menggunakan model prediksi yaitu dengan menggunakan rasio keuangan (X) satu tahun sebelum tahun prediksi (Y).

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teori

2.1.1 Pengertian *Financial Distress*

Financial distress didefinisikan sebagai tahap penurunan kondisi keuangan perusahaan sebelum terjadinya kebangkrutan ataupun likuidasi (Platt dan Platt, 2002). *Financial distress* terjadi ketika perusahaan mengalami kesulitan keuangan yang dapat diakibatkan oleh bermacam-macam akibat. Menurut Brigham dan Daves (2003) beberapa penyebab kesulitan keuangan pada suatu perusahaan yaitu adanya serangkaian kesalahan yang terjadi di dalam perusahaan, pengambilan keputusan yang kurang tepat oleh manajer, dan kelemahan-kelemahan yang saling berhubungan terhadap manajemen perusahaan, serta kurangnya upaya pengawasan terhadap kondisi keuangan sehingga penggunaan dana perusahaan kurang sesuai dengan apa yang dibutuhkan.

Almilia dan Kristijadi (2003), mengategorikan suatu perusahaan mengalami *financial distress* jika perusahaan tersebut selama dua tahun berturut-turut mempunyai laba bersih negatif. Classens, *et al.* (1999), mendefinisikan sebuah perusahaan yang berada dalam kesulitan keuangan adalah perusahaan yang memiliki *interest coverage ratio* kurang dari satu. Penelitian lain dilakukan oleh Emrinaldi (2007), menyatakan kondisi perusahaan yang mengalami *financial distress* yaitu ketika perusahaan melakukan pelanggaran komitmen pembayaran utang yang diiringi dengan penghilangan pembayaran dividen terhadap investor. Tidak ada indikasi yang pasti mengenai perusahaan mengalami *financial distress*, begitupun juga dengan peneliti-peneliti terdahulu yang berbeda-beda dalam mengategorikan kondisi *financial distress*.

Indikator yang dijadikan kriteria pada perusahaan yang berpotensi mengalami *financial distress* dalam penelitian ini yaitu dilihat dari laba bersih (*net income*) perusahaan yang negatif minimal selama dua tahun berturut-turut. Laba bersih perusahaan yang negatif ini menunjukkan kinerja perusahaan yang kurang baik dalam pengelolaan sumber dayanya guna mencapai profit perusahaan.

2.1.2 Keterkaitan ROA dan *Financial Distress*

Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba pada periode tertentu. Laba sering kali menjadi salah satu ukuran kinerja perusahaan. Perusahaan yang memiliki laba tinggi dapat dikatakan kinerjanya baik. Laba perusahaan selain merupakan indikator kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban bagi para penyandang dananya juga merupakan elemen dalam penciptaan nilai perusahaan yang menunjukkan prospek perusahaan di masa yang akan datang. Rasio profitabilitas merupakan rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan atau laba dalam suatu periode tertentu (Kasmir, 2016).

Salah satu jenis analisis yang digunakan untuk menilai tingkat profitabilitas yaitu *Return on asset* (ROA). *Return on asset* menunjukkan efektivitas penggunaan aset perusahaan, karena rasio ini mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan penggunaan aset. Dengan adanya efektivitas dari penggunaan aset perusahaan 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 (Widarjo dan Setiawan, 2009).

2.1.3 Keterkaitan ROE dan *Financial Distress*

Suatu perusahaan memiliki tujuan utama yaitu mencari keuntungan yang tinggi. Dengan tingginya keuntungan perusahaan akan meningkatkan minat para investor untuk menginvestasikan dananya ke perusahaan tersebut dan meningkatkan kesejahteraan para pemegang sahamnya. Pengembalian ekuitas atau ROE (*return on equity*) adalah salah satu perhitungan yang masuk dalam rasio profitabilitas. Menurut Syamsuddin (2011), ROE merupakan suatu pengukuran dari penghasilan (*income*) yang tersedia bagi para pemegang saham preferen maupun pemegang saham biasa dari suatu perusahaan atas modal yang telah mereka investasikan. ROE menunjukkan efisiensi dalam penggunaan modal sendiri. Semakin besar ROE, maka semakin besar pula keuntungan yang didapatkan oleh

perusahaan dan semakin kecil kemungkinan terjadi kondisi *financial distress* (Rahmania dan Hermanto, 2014).

2.1.4 Keterkaitan DER dan *Financial Distress*

Rasio *leverage* menunjukkan seberapa banyak utang perusahaan yang digunakan untuk memenuhi aset-aset maupun modal perusahaan (Priyatnasari, 2019). Semakin besar tingkat *leverage* perusahaan, akan semakin besar jumlah utang yang digunakan dan semakin besar risiko bisnis yang dihadapi terutama apabila kondisi perekonomian memburuk (Sutrisno, 2013: 224). Rasio *leverage* biasa diukur dengan menggunakan *debt to equity ratio* dan *debt to asset ratio* (Almilia dan Kristijadi, 2003).

Menurut Brigham dan Houston (2001:58) DER (*debt to equity ratio*) merupakan perbandingan antara total utang dengan modal sendiri. Semakin tinggi DER maka semakin besar proporsi utang terhadap modal perusahaan, maka dalam hal ini perusahaan lebih banyak menggunakan utang dibandingkan dengan modal sendiri dalam membiayai seluruh kegiatan perusahaan. Utang atau kewajiban yang besar pada perusahaan akan semakin besar kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* (Daulat, 2008). Dengan utang yang banyak juga membuat perusahaan semakin sulit untuk memperoleh tambahan pinjaman karena dikhawatirkan perusahaan tidak mampu menutupi utang-utangnya dengan aktiva yang dimiliki (Paradibta, 2010).

2.1.5 Keterkaitan DAR dan *Financial Distress*

DAR (*debt to asset ratio*) merupakan perhitungan untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan yang dibiayai oleh utang (Kasmir, 2016). Semakin tinggi DAR menunjukkan semakin berisiko perusahaan tersebut karena utang yang digunakan untuk pembelian aset semakin besar (Murhadi, 2013:61).

Menurut Antikasari (2017), perusahaan yang mengalami kondisi *financial distress* pada umumnya memiliki rasio DAR yang tinggi dan menunjukkan jumlah utang yang hampir sama besar dengan total aktiva, bahkan ada perusahaan yang memiliki jumlah utang lebih besar daripada total aktiva. Perusahaan yang mempunyai jumlah utang lebih besar daripada total aktiva pada umumnya

memiliki ekuitas yang negatif. Perusahaan yang memiliki utang tinggi juga akan dibebankan biaya bunga yang tinggi.

2.1.6 Keterkaitan CR dan *Financial Distress*

Menurut Hendra (2009:199), rasio likuiditas adalah rasio yang mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang telah jatuh tempo. Rasio likuiditas yang biasa dipakai dalam berbagai penelitian adalah rasio lancar (*current ratio*). Menurut Kasmir (2016), CR (*current ratio*) menunjukkan sejauh mana aktiva lancar menutupi utang-utang lancar. Aktiva lancar merupakan harta perusahaan yang dapat dijadikan uang dalam waktu singkat, sedangkan utang lancar merupakan kewajiban perusahaan jangka pendek yang harus dilunasi dalam waktu paling lama satu tahun (Kasmir, 2016).

Semakin besar perbandingan aktiva lancar dengan kewajiban lancar maka semakin tinggi kemampuan perusahaan menutupi kewajiban jangka pendeknya dan semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*, sedangkan semakin kecil aktiva lancar dalam menutupi kewajiban lancar suatu perusahaan berarti semakin besar resiko kegagalan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Kasmir, 2006).

2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti (Tahun)	Variabel Penelitian	Metode Analisis	Hasil Penelitian
1.	Hapsari (2012)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: CR, ROA, NPM, CLTA	Analisis Regresi Logistik	ROA dan CLTA berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan CR dan NPM tidak berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> pada perusahaan manufaktur di BEI periode 2007-2010.
2.	Saleh dan Sudyatno (2013)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: CR, DAR, TATO, ROA, ROE	Analisis Regresi Logistik	DAR, ROA, dan ROE dapat memprediksi terjadinya <i>financial distress</i> , sedangkan CR dan TATO tidak dapat memprediksi terjadinya <i>financial distress</i> pada perusahaan manufaktur di BEI periode 2008-2012.

Dilanjutkan ke halaman 11

Lanjutan Tabel 2.1 halaman 10

3.	Noviandri (2014)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: CR, DER, OPM, TATO	Analisis Regresi Logistik	CR, DER, OPM, dan TATO berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> pada perusahaan sektor perdagangan periode 2008-2012.
4.	Widati (2015)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: CR, DER, ROE	Analisis Regresi Logistik	CR berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan DER dan ROE berpengaruh positif signifikan terhadap <i>financial distress</i> pada perusahaan manufaktur di BEI.
5.	Yudiawati dan Indriani (2016)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: CR, DAR, TATO, SG	Analisis Regresi Logistik	CR dan DAR berpengaruh positif signifikan terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan TATO dan SG berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>financial distress</i> pada perusahaan manufaktur di BEI periode 2012-2014.
6.	Santosa (2017)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: DAR, CR, CFR, ROA, OPM	Analisis Regresi Logistik	CR dan ROA berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan DAR, CFR dan OPM tidak berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> pada perusahaan manufaktur di BEI periode 2010-2012.
7.	Antikasari (2017)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: CR, TATO, ROA, DAR	Analisis Regresi Logistik	CR dan TATO berpengaruh negatif signifikan terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan ROA dan DAR berpengaruh positif signifikan terhadap <i>financial distress</i> pada perusahaan telekomunikasi di BEI periode 2009-2016.
8.	Jamaludin <i>et al.</i> (2017)	Variabel dependen: <i>Financial Distress</i> Variabel independen: CR, ROA, DER, CFFO	Analisis Regresi Logistik	DER berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> , sedangkan CR, ROA, dan CFFO tidak berpengaruh terhadap <i>financial distress</i> pada perusahaan manufaktur di BEI periode 2013-2015.

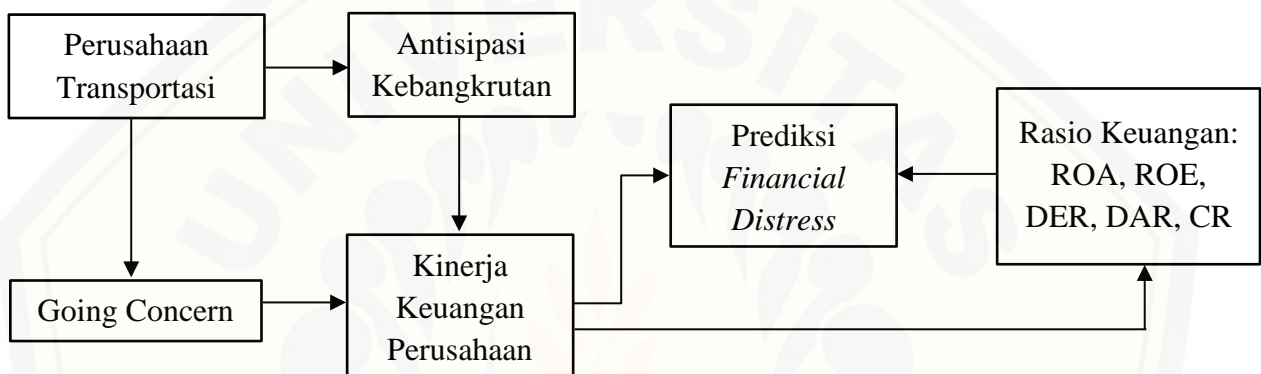
Sumber : Hapsari (2012), Saleh dan Sudiyatno (2013), Noviandri (2014), Widati (2015), Yudiawati dan Indriani (2016), Santosa (2017), Antikasari (2017), Jamaludin *et al.* (2017)

Dari penelitian terdahulu diatas, menunjukkan bahwa masih terdapat perbedaan variabel yang digunakan dan hasil yang diperoleh. Penelitian ini menggunakan *financial distress* sebagai variabel dependen, dan rasio keuangan ROA, ROE, DER, DAR, dan CR sebagai variabel independen. Penggunaan variabel

tersebut diharapkan mampu untuk menjelaskan *financial distress* dan dapat mendukung penelitian – penelitian sebelumnya.

2.3 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual ditujukan untuk memudahkan peneliti dalam hal menguraikan pokok permasalahan yang akan diteliti. Kerangka konseptual berguna untuk mengetahui alur penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Adapun kerangka konseptual penelitian dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

2.4 Pengembangan Hipotesis

2.4.1 ROA terhadap *Financial Distress*

ROA (*return on asset*) menunjukkan efisiensi dan efektivitas penggunaan aset perusahaan karena rasio ini mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan penggunaan aset. Efektivitas dari penggunaan aset perusahaan akan mengurangi biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan, maka perusahaan akan memperoleh penghematan dan akan memiliki kecukupan dana untuk menjalankan usahanya. Kecukupan dana tersebut maka kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* di masa yang akan datang akan menjadi lebih kecil (Widarjo dan Setiawan, 2009). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Hapsari (2012), Saleh dan Sudiyatno (2013), Santosa (2017), Antikasari (2017) menyatakan bahwa ROA berpengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan keterkaitan antara ROA dengan *financial distress* maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H1 : ROA dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan.

2.4.2 ROE terhadap *Financial Distress*

ROE (*return on equity*) merupakan perhitungan rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dengan menggunakan modal sendiri dan menghasilkan laba bersih yang tersedia bagi pemilik atau investor. ROE menunjukkan efektivitas dalam penggunaan modal sendiri. Semakin besar ROE, maka semakin besar pula keuntungan yang didapatkan oleh perusahaan dan semakin kecil kemungkinan terjadi kondisi *financial distress* (Rahmania dan Hermanto, 2014). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Saleh dan Sudiyatno (2013) dan Widati (2015) menyatakan bahwa ROE berpengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan keterkaitan antara ROE dengan *financial distress* maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H2 : ROE dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan.

2.4.3 DER terhadap *Financial Distress*

DER (*debt to equity ratio*) merupakan perbandingan antara total utang dengan modal sendiri (Brigham dan Houston, 2001: 58). Semakin tinggi DER maka semakin besar proporsi utang terhadap ekuitas perusahaan, maka dalam hal ini perusahaan lebih banyak menggunakan utang dibandingkan dengan modal sendiri dalam membiayai seluruh kegiatan perusahaan. Utang atau kewajiban yang besar pada perusahaan akan semakin besar kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress* (Daulat, 2008). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Noviandri (2014), Widati (2015) dan Jamaludin *et al.* (2017) menyatakan bahwa DER berpengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan keterkaitan antara DER dengan *financial distress* maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H3 : DER dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan.

2.4.4 DAR terhadap *Financial Distress*

DAR (*debt to asset ratio*) merupakan perhitungan untuk mengukur seberapa besar aktiva perusahaan yang dibiayai oleh utang (Kasmir, 2016). Semakin tinggi DAR menunjukkan semakin berisiko perusahaan tersebut, karena utang yang digunakan untuk pembelian aset semakin besar (Murhadi, 2013:61). Dapat dikatakan apabila suatu perusahaan lebih banyak dibiayai oleh utang atau memiliki

utang yang lebih besar daripada asetnya, maka perusahaan akan beresiko mengalami *financial distress* (Brealey *et al.*, 2008). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Saleh dan Sudiyatno (2013), Yudiawati dan Indriani (2016), Antikasari (2017) menyatakan bahwa DAR berpengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan keterkaitan antara DAR dengan *financial distress* maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H4 : DAR dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan.

2.4.5 CR terhadap *Financial Distress*

CR (*current ratio*) atau rasio lancar adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan untuk membayar utang lancar dengan menggunakan aktiva lancarnya (Horne dan Wachowich, 2009:206). Semakin besar perbandingan aktiva lancar dengan utang lancar maka semakin tinggi kemampuan perusahaan menutupi kewajiban jangka pendeknya dan semakin kecil kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*. Sedangkan semakin kecil aktiva lancar dalam menutupi utang lancar suatu perusahaan berarti semakin besar resiko kegagalan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya (Kasmir, 2016). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Noviandri (2014), Widati (2015), Yudiawati dan Indriani (2016), Santosa (2017), Antikasari (2017) menyatakan bahwa CR berpengaruh terhadap *financial distress*. Berdasarkan keterkaitan antara *current ratio* dengan *financial distress* maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H5 : CR dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan.

BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan berbasis eksplanatori yang merupakan penelitian dengan analisis data dengan menentukan hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya melalui uji hipotesis. Data penelitian menggunakan model data panel yaitu data yang meliputi beberapa perusahaan dengan beberapa periode. Penelitian ini dirancang untuk menganalisis variabel ROA, ROE, DER, DAR, CR dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi dari penelitian ini yaitu perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2013-2018. Teknik pengambilan sampel menggunakan metode *purposive sampling* dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Perusahaan yang tidak mengalami *delisting* selama periode 2013-2018. Jika terdapat perusahaan yang mengalami *delisting* selama periode penelitian, maka data perusahaan yang digunakan untuk penelitian tidak lengkap.
- b. Perusahaan yang sudah *go public* pada tahun 2013. Kriteria ini digunakan karena jika perusahaan sudah *go public* pada tahun 2013 maka perusahaan telah mempublikasikan laporan keuangannya dari tahun tersebut, sehingga data penelitian yang dibutuhkan dapat terpenuhi.

3.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data kuantitatif yaitu berupa data laporan keuangan tahunan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2018. Sumber data yaitu data sekunder yang diperoleh melalui web www.idx.co.id dan juga web masing-masing perusahaan.

3.4 Identifikasi Variabel

Pada penelitian ini menggunakan dua variabel yang terdiri dari variabel dependen dan variabel independen.

- a. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah *financial distress* (FD)

b. Variabel independen dalam penelitian ini yaitu:

1. *Return on Asset* (ROA)
2. *Return on Equity* (ROE)
3. *Debt to Equity Ratio* (DER)
4. *Debt to Asset Ratio* (DAR)
5. *Current Ratio* (CR)

3.5 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel

a. *Financial Distress*

Financial distress adalah keadaan dimana perusahaan mengalami kinerja keuangan yang kurang baik yang ditandai dengan perusahaan mengalami rugi minimal dua tahun berturut-turut. Skala pengukuran yang digunakan adalah skala nominal.

b. *Return on Asset* (ROA)

ROA adalah kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dengan menggunakan aset yang dimilikinya. Skala pengukuran variabel yang digunakan yaitu skala rasio.

c. *Return on Equity* (ROE)

ROE adalah kemampuan perusahaan dalam penggunaan ekuitas yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan. Skala pengukuran variabel yang digunakan yaitu skala rasio.

d. *Debt to Equity Ratio* (DER)

DER adalah seberapa besar proporsi total utang terhadap ekuitas perusahaan. Skala pengukuran variabel yang digunakan yaitu skala rasio.

e. *Debt to Asset Ratio* (DAR)

DAR adalah seberapa besar proporsi total utang terhadap total aset perusahaan. Skala pengukuran variabel yang digunakan yaitu skala rasio.

f. *Current Ratio* (CR)

CR adalah kemampuan perusahaan untuk membayar utang lancar dengan menggunakan aktiva lancarnya. Skala pengukuran variabel yang digunakan yaitu skala rasio.

3.6 Metode Analisis Data

3.6.1 Penentuan Nilai Variabel Penelitian

a. Variabel Dependen

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah *financial distress* (FD). Ketentuan dalam menentukan nilai variabel kondisi *financial distress* ini adalah:

FD = 1, apabila perusahaan mengalami rugi minimal dua tahun berturut-turut.

FD = 0, apabila perusahaan tidak mengalami rugi minimal dua tahun berturut-turut.

b. Variabel Independen

1. *Return on Asset* (ROA)

Rumus rasio ini yaitu:

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \times 100\% \quad (3.1)$$

2. *Return on Equity* (ROE)

Rumus rasio ini sebagai berikut:

$$ROE = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\% \quad (3.2)$$

3. *Debt to Equity Ratio* (DER)

Rumus rasio ini sebagai berikut:

$$DER = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Ekuitas}} \times 100\% \quad (3.3)$$

4. *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Rumus rasio ini sebagai berikut:

$$DAR = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Aset}} \times 100\% \quad (3.4)$$

5. *Current Ratio* (CR)

Rumus rasio ini sebagai berikut:

$$CR = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\% \quad (3.5)$$

3.6.2 Deskriptif Statistik

Deskriptif statistik dalam penelitian ini menjelaskan besarnya nilai minimum, maksimum, rata-rata dan standar deviasi pada rasio *return on asset*, *return on equity*, *debt to equity ratio*, *debt to asset ratio*, dan *current ratio* terhadap *financial distress*.

3.6.3 Model Regresi Logistik

Pada penelitian ini untuk mengetahui pengaruh variabel rasio keuangan dalam memprediksi potensi kondisi *financial distress* yaitu dengan menggunakan analisis regresi logistik. Model analisis yang digunakan dibangun dengan formulasi:

$$P (FD_t = 1 | X_{t-i}) = \frac{1}{1 + e^{-Z_i}}$$

Sedangkan:

$$Z_i = \beta_0 + \beta_1 ROA_{t-i} + \beta_2 ROE_{t-i} + \beta_3 DER_{t-i} + \beta_4 DAR_{t-i} + \beta_5 CR_{t-i}$$

Sehingga persamaannya menjadi:

$$P (FD_t = 1 | X_{t-1}) = \frac{1}{1 + e^{-(\beta_0 + \beta_1 ROA_{t-1} + \beta_2 ROE_{t-1} + \beta_3 DER_{t-1} + \beta_4 DAR_{t-1} + \beta_5 CR_{t-1})}} \quad (3.6)$$

Dimana:

P = Probabilitas perusahaan mengalami *financial distress*

Z_i = Variabel dependen

e = Logaritma natural; $e = 2,71828$

β_0 = Konstanta

$\beta_1 - \beta_5$ = Koefisien regresi logistik

3.6.4 Uji Model Fit Regresi Logistik

Menurut Ghozali (2009:218), beberapa uji statistik yang digunakan untuk menilai model fit dalam analisis regresi logistik adalah sebagai berikut:

a. -2 Log Likelihood

Statistik yang digunakan berdasarkan fungsi *likelihood*. *Likelihood L* dari model adalah probabilitas bahwa model yang dihipotesiskan menggambarkan data input. Output SPSS memberikan dua nilai -2 Log *Likelihood* yaitu satu untuk model yang hanya memasukkan konstanta dan kedua yaitu model

dengan konstanta dan variabel independen. Statistik $-2 \text{ Log Likelihood}$ dapat digunakan untuk menentukan jika variabel independen ditambahkan kedalam model apakah secara signifikan memperbaiki model fit. Jika terjadi penurunan nilai antara nilai awal $-2 \text{ Log Likelihood}$ dengan nilai $-2 \text{ Log Likelihood}$ pada langkah berikutnya menunjukkan bahwa model yang dihipotesiskan fit dengan data.

- b. Koefisien Determinan (*Cox and Snell's R Square* dan *Nagelkerke R Square*)
Cox and Snell's R Square merupakan ukuran yang mencoba meniru ukuran *R Square* pada *multiple regression* yang didasarkan pada teknik estimasi likelihood dengan nilai maksimum kurang dari satu sehingga sulit diinterpretasikan. *Nagelkerke R Square* merupakan modifikasi dari koefisien *Cox and Snell's R Square*. *Nagelkerke R Square* merupakan pengujian yang dilakukan untuk mengetahui seberapa besar variabel independen mampu mempengaruhi variabel dependen. Nilai *Nagelkerke R Square* bervariasi antara satu sampai dengan nol. Jika nilai semakin mendekati satu maka model dianggap fit.
- c. Menilai kelayakan model regresi logistik
Kelayakan model regresi dinilai dengan menggunakan *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test*, yang digunakan untuk menguji kecocokan model persamaan logistik dengan data empiris sehingga model layak digunakan atau dapat dikatakan fit. Jika koefisien regresi kurang dari nilai tingkat signifikansinya maka model tidak dapat memprediksi nilai penelitiannya, sebaliknya jika nilai statistiknya lebih besar dari nilai tingkat signifikansi maka model dapat memprediksi dan diterima karena cocok dengan data penelitian.
- d. Tabel Klasifikasi
Tabel klasifikasi 2×2 menghitung nilai estimasi yang benar (*correct*) dan salah (*incorrect*). Pada kolom merupakan dua nilai prediksi dari variabel dependen, sedangkan pada baris menunjukkan nilai observasi sesungguhnya dari variabel dependen. Pada model yang sempurna, maka semua kasus akan berada pada diagonal dengan tingkat ketepatan peramalan 100%.

3.6.5 Uji Hipotesis

Uji hipotesis dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan uji *wald*. Uji *wald* digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* (variabel dependen). Langkah-langkah pengujian sebagai berikut:

a. Merumuskan hipotesis

H₀₁: ROA tidak dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H_{a1}: ROA dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H₀₂: ROE tidak dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H_{a2}: ROE dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H₀₃: DER tidak dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H_{a3}: DER dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H₀₄: DAR tidak dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H_{a4}: DAR dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H₀₅: CR tidak dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

H_{a5}: CR dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*

b. Menentukan tingkat signifikansi (α)

c. Menentukan kriteria pengambilan keputusan:

1. Jika $p\text{-value} > \alpha$ maka H₀ diterima. Artinya variabel independen tidak dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*.

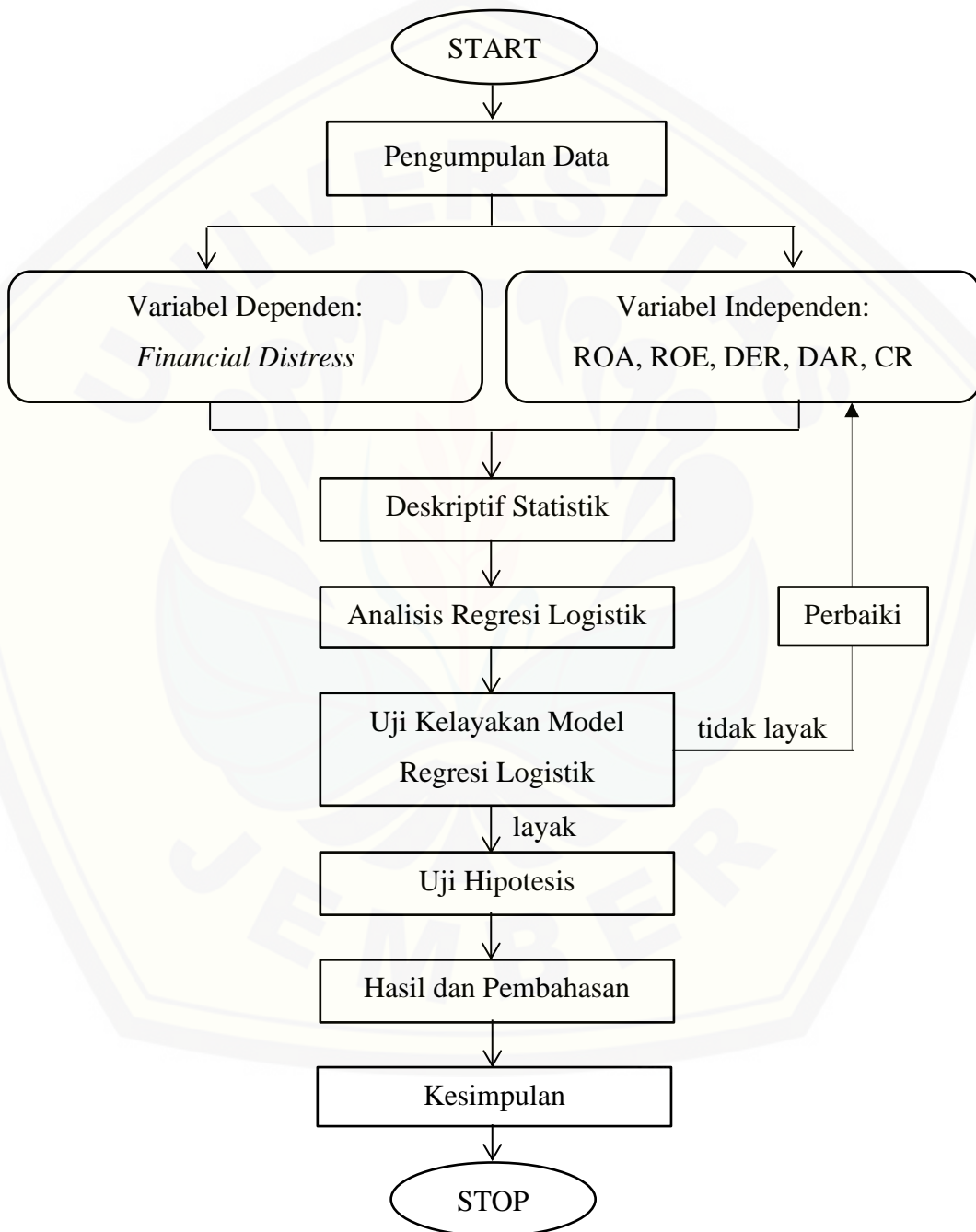
2. Jika $p\text{-value} < \alpha$ maka H₀ ditolak. Artinya variabel independen dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*.

d. Menarik kesimpulan

Uji hipotesis merupakan uji terakhir yang dilakukan dalam penelitian ini untuk memperoleh kesimpulan apakah ROA, ROE, DER, DAR, dan CR dalam penelitian ini dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress*.

3.7 Kerangka Pemecahan Masalah

Kerangka pemecahan masalah bertujuan menjelaskan tahapan-tahapan penelitian dimulai dari awal sampai dengan penelitian selesai. Kerangka pemecahan masalah yang dapat disusun dijelaskan melalui Gambar 3.1.



Gambar 3.1 Kerangka Pemecahan Masalah

Keterangan kerangka pemecahan masalah:

1. Start, penelitian dimulai.
2. Pengumpulan data sekunder berupa laporan data keuangan tahunan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2013-2018 yang diperoleh melalui web www.idx.co.id dan masing-masing web perusahaan.
3. Menentukan variabel dependen yaitu *financial distress* (FD), kemudian menentukan variabel independen yaitu ROA, ROE, DER, DAR, CR.
4. Melakukan analisis deskriptif statistik untuk memperlihatkan nilai minimum, maksimum, rata-rata dan standar deviasi pada hasil pengolahan data variabel independen ROA, ROE, DER, DAR, CR.
5. Analisis regresi logistik untuk mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.
6. Melakukan uji kelayakan model regresi logistik dengan menggunakan $-2 \text{ Log Likelihood}$, *Cox and Snell's R Square* dan *Nagelkerke R Square*, *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test*, Tabel klasifikasi untuk menguji kecocokan model persamaan logistik dengan data empiris sehingga model layak digunakan atau dapat dikatakan fit.
7. Melakukan uji hipotesis yaitu dengan melakukan uji t (parsial) untuk mengetahui pengaruh signifikan variabel independen terhadap variabel dependen.
8. Hasil dan pembahasan adalah tahap dimana peneliti mengkaji dan menganalisis data penelitian.
9. Kesimpulan yaitu menarik kesimpulan dari hasil dan pembahasan.
10. Stop, mengakhiri penelitian.

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk menguji dan menganalisis rasio keuangan yaitu *Return on Asset*, *Return on Equity*, *Debt to Equity Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, dan *Current Ratio* dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI. Berdasarkan pemaparan hasil dan pengamatan, maka dapat disimpulkan bahwa *Return on Equity* dan *Debt to Equity Ratio* dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan transportasi, sedangkan *Return on Asset*, *Debt to Asset Ratio* dan *Current Ratio* tidak dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan transportasi.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka saran pada penelitian ini yaitu:

a. Bagi Manajemen Perusahaan

Penelitian ini menemukan bahwa *return on equity* dan *debt to equity ratio* dapat digunakan untuk memprediksi *financial distress* perusahaan. Model prediksi *financial distress* dapat digunakan sebagai pertimbangan pengambilan keputusan manajemen dan perencanaan strategi dalam mengatur kinerja perusahaan khususnya yang berkaitan dengan kondisi keuangan perusahaan.

a. Bagi Akademisi

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi untuk riset selanjutnya. Bagi akademisi yang akan menjadi peneliti selanjutnya, diharapkan dapat memperluas atau menambah variabel penelitian dan tahun pengamatan, menggunakan objek penelitian dan metode penelitian yang berbeda agar diperoleh hasil prediksi *financial distress* yang lebih baik dan lebih bervariasi.

Daftar Pustaka

- Alifiah, M., Salamudin, N., dan Ahmad, I. 2012. Prediction of Financial Distress Companies in the Consumer Products Sector in Malaysia. *Jurnal Teknologi*. 64(1): 85-91
- Almilia, L. S., dan Kristijadi. 2003. Analisis Rasio Keuangan untuk Memprediksi Kondisi *Financial Distress* Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Jakarta. *Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia*. 7(2): 183-210.
- Andre, O. 2013. Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas dan *Leverage* Dalam Memprediksi *Financial Distress*. *Skripsi*. Padang: Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang.
- Antikasari, T. W. 2017. Memprediksi *Financial Distress* dengan *Binary Logit Regression* Perusahaan Telekomunikasi. *Jurnal Keuangan dan Perbankan*. 21(2): 265-275.
- Brealey, R. A., Myers, S. C., dan Marcus, A. J. 2008. *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan Perusahaan*. Edisi Kelima (Jilid 2). Jakarta : Erlangga
- Brigham, E. F., dan Houston, J. F. 2001. *Manajemen Keuangan*. Edisi Kedelapan Buku 2. Jakarta: Erlangga.
- Brigham, E.F., dan Daves, P.R. 2003. *Intermediate Financial Management with Thomson One*. USA: Cengage South-Western.
- Claessens, S., Djankov, S., and Klapper, L. 1999. Resolution of Corporate Distress in East Asia. *Journal of Empirical Finance*. 10(1): 1-33.
- Daulat, S. 2008. Peranan Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi Kesehatan Perusahaan Tekstil dan Alas Kaki yang Terdaftar di Bursa Efek Jakarta. *Tesis*. Medan: Fakultas Ekonomi Universitas Sumatra Utara.
- Emrinaldi. 2007. Analisis Pengaruh Praktek Tata Kelola Perusahaan (*Corporate Governance*) Terhadap Kesulitan Keuangan Perusahaan (*Financial Distress*). *Jurnal Bisnis dan Akuntansi*. 9(1): 88-102.
- Fahmi, I. 2013. *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Fraser, L.M., dan Ormiston, A. 2008. *Memahami Laporan Keuangan*. Edisi Ketujuh. Indonesia: Macananjaya Cemerlang.
- Ghozali, I. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 19*. Semarang: BPUD.

- Hanifah, O. E. 2013. Pengaruh Struktur *Corporate Governance* dan *Financial Indicators* Terhadap Kondisi *Financial Distress* (Studi pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2008-2010). *Skripsi*. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.
- Hapsari, E. I. 2012. Kekuatan Rasio Keuangan Dalam Memprediksi Kondisi *Financial Distress* Perusahaan Manufaktur Di BEI. *Jurnal Dinamika Manajemen*. 3(2): 101-109.
- Hendra, S. R. P. 2009. *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Untuk Eksekutif Perusahaan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Horne, J. C. V., dan Wachowicz, J. M. 2009. *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Jamaludin, H., Maslichah, dan Mawardi. M. C. 2017. Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Kondisi *Financial Distress* Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Dibursa Efek Indonesia Tahun 2013 – 2015. *Jurnal Ilmiah Riset Akuntansi*. 6(1): 57-69.
- Kasmir. 2016. *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi Pertama. Jakarta: Rajawali Pers.
- Munawir, S. 1995. *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi 4. Yogyakarta: BPFE.
- Murhadi, W. R. 2013. *Analisis Laporan Keuangan Proyeksi dan Valuasi Saham*. Jakarta: Salemba Empat.
- Nasser, E. M., dan Aryati, T, 2000. Model Analisis CAMEL untuk Memprediksi *Financial Distress* pada Sektor Perbankan yang *Go Public*. *Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia*. 4(2): 111-127.
- Nasution, H. M. N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Noviandri, T. 2014. Peranan Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi Kondisi *Financial Distress* Perusahaan Sektor Perdagangan. *Jurnal Ilmu Manajemen*. 2(4): 1655-1665.
- Paradibta, Tratiwi. 2010. Analisis Rasio Keuangan dalam Memprediksi *Financial Distress* pada Perusahaan Manufaktur yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2005-2008. *Skripsi*. Pekanbaru: Universitas Riau.
- Platt, H., dan Platt, M. B. 2002. Predicting Financial Distress. *Journal of Financial Service Professionals*. 56(3):12-15.

- Priyatnasari, S. 2019. Rasio Keuangan, Makro Ekonomi dan *Financial Distress*: Studi Pada Perusahaan Perdagangan, Jasa dan Investasi di Indonesia. *Jurnal Ilmu Manajemen*. 7(4): 1005-1016
- Rahmania, M. F., dan Hermanto, S. W. 2014. Analisis Rasio Keuangan Terhadap *Financial Distress* Perusahaan Perbankan Studi Empiris di BEI 2010-2012. *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi*. 3(1): 1-20.
- Rice, L. 2015. Mendeteksi *Financial Distress*. *Jurnal Wira Ekonomi Mikroskil* 5(2): 111-120.
- Rohmadini, A., Saifi, M., dan Darmawan, A. 2018. Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas dan *Leverage* Terhadap *Financial Distress*. *Jurnal Administrasi Bisnis*. 61(2): 11-19
- Saleh, A. dan Sudiyatno, B. 2013. Pengaruh Rasio Keuangan untuk Memprediksi Probabilitas Kebangkrutan Pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Dinamika Akuntansi, Keuangan dan Perbankan*. 2(1): 82-91.
- Santosa, H. P. 2017. Pengaruh *Corporate Governace* dan Rasio Keuangan Terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2010-2012. *Majalah Ekonomi*. 22(2): 173-190.
- Sutrisno. 2013. *Manajemen Keuangan: Teori, Konsep dan Aplikasi*. Jakarta: Ekonisia.
- Syamsuddin, L. 2011. *Manajemen Keuangan Perusahaan (Konsep Aplikasi dalam: Perencanaan, Pengawasan, dan Pengambilan Keputusan)*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Widarjo, W., dan Setiawan, D. 2009. Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Kondisi Perusahaan Otomotif. *Jurnal Bisnis dan Akuntansi*. 11(2): 107-119
- Widati, L.W., dan Pratama, B.A. 2015. Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return on Equity* untuk Memprediksi Kondisi *Financial Distress*. *Journal of Accounting and Banking*. 4(1):1-13
- Yudiawati, R. dan Indriani, A. 2016. Analisis Pengaruh *Current Ratio*, *Debt To Total Asset Ratio*, *Total Asset Turnover*, Dan *Sales Growth Ratio* Terhadap Kondisi *Financial Distress*. *E-Jurnal Universitas Diponegoro*. 5(2): 1-13.

Lampiran 1

Daftar Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di BEI Tahun 2013-2018

No.	Kode	Nama Perusahaan	Keterangan
1	APOL	Arpeni Pratama Ocean Line Tbk.	Laporan keuangan yang dibutuhkan untuk penelitian tidak lengkap.
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.	
3	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	
4	BIRD	Blue Bird Tbk.	
5	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.	
6	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2018.
7	BULL	Buana Listya Tama Tbk.	
8	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	
9	CPGT	Citra Maharlika Nusantara Corpora Tbk	Perusahaan <i>delisting</i> pada tanggal 19 Oktober 2017.
10	DEAL	Dewata Freight International Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2018.
11	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	
12	HELI	Jaya Trishindo Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2018.
13	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	
14	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	
15	INDX	Tanah Laut Tbk.	
16	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2017.
17	LEAD	Logindo Samudramakmur Tbk.	
18	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	
19	MBSS	Mitribahtera Segara Sejati Tbk.	
20	MIRA	Mitra International Resources Tbk.	
21	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	
22	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2017.
23	PSSI	Pelita Samudera Shipping Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2017.
24	PTIS	Indo Straits Tbk.	
25	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk.	
26	SAFE	Steady Safe Tbk.	
27	SAPX	Satria Antarana Prima Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2018.
28	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.	
29	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk.	

30. Samudera Indonesia Tbk.

30	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	
31	SOCI	Soechi Lines Tbk.	
32	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	
33	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.	
34	TCPI	Transcoal Pacific Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2018.
35	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	
36	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2018.
37	TPMA	Trans Power Marine Tbk.	
38	TRAM	Trada Alam Minera Tbk.	
39	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.	Perusahaan baru <i>go public</i> tahun 2018.
40	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	
41	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk.	
42	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk.	

Lampiran 2

Rekapitulasi Variabel Penelitian

b. Rekapitulasi Variabel Perusahaan Y_{2013} dan X_{2012}

No.	Nama Perusahaan	2012					2013
		ROA (%)	ROE (%)	DER (%)	DAR (%)	CR (%)	Y
1	Adi Sarana Armada Tbk.	1.00	4.00	188.00	65.00	110.00	0
2	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	5.01	12.36	147.00	59.00	31.00	0
3	Blue Bird Tbk.	15.69	58.05	270.00	73.00	52.00	0
4	Berlian Laju Tanker Tbk.	-75.50	66.77	-188.40	213.10	50.00	0
5	Buana Listya Tama Tbk.	1.16	2.68	131.06	56.72	85.39	1
6	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	-0.42	-3.00	550.00	80.00	20.00	0
7	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	4.50	10.30	126.80	55.90	86.10	0
8	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	-111.37	136.70	-222.74	181.47	63.91	0
9	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-4.00	-19.00	321.00	76.00	85.00	1
10	Tanah Laut Tbk.	10.00	33.00	231.00	70.00	164.00	0
11	Logindo Samudramakmur Tbk.	5.97	17.47	192.77	65.84	32.13	0
12	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	315.00	520.00	65.00	39.00	22.00	0
13	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.	11.20	18.60	60.00	40.00	90.00	0
14	Mitra International Resources Tbk.	2.00	3.00	32.00	24.00	122.00	1
15	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	14.00	19.00	36.00	27.00	307.00	0
16	Indo Straits Tbk.	5.87	9.89	68.54	40.67	129.11	0
17	Rig Tenders Indonesia Tbk.	3.61	6.05	67.47	40.29	185.00	1
18	Steady Safe Tbk.	-15.00	8.00	-150.00	30.00	2.00	0
19	Sidomulyo Selaras Tbk.	2.00	3.00	56.00	36.00	113.00	0
20	Sillo Maritime Perdana Tbk.	9.24	28.12	204.00	67.00	62.00	0
21	Samudera Indonesia Tbk.	1.34	3.31	148.00	59.68	102.75	0
22	Soechi Lines Tbk.	4.70	14.10	256.00	72.00	21.00	0
23	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	10.07	25.89	157.00	61.00	512.00	0
24	Express Transindo Utama Tbk.	4.45	11.55	159.57	61.47	145.53	0
25	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	8.00	34.00	340.00	77.00	51.00	0
26	Trans Power Marine Tbk.	10.63	23.23	118.54	54.24	70.57	0
27	Trada Alam Minera Tbk.	-9.14	-22.71	148.54	59.77	37.82	0
28	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	2.00	7.00	347.00	78.00	117.00	0
29	Wintermar Offshore Marine Tbk.	6.20	13.60	121.00	55.00	109.00	0
30	Zebra Nusantara Tbk.	-18.00	-89.00	380.00	80.00	29.00	1

c. Rekapitulasi Variabel Perusahaan Y_{2014} dan X_{2013}

No.	Nama Perusahaan	2013					2014
		ROA (%)	ROE (%)	DER (%)	DAR (%)	CR (%)	Y
1	Adi Sarana Armada Tbk.	4.00	11.00	163.00	62.00	49.00	0
2	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	3.35	7.28	118.00	54.00	62.00	0
3	Blue Bird Tbk.	19.75	82.13	316.00	76.00	34.00	0
4	Berlian Laju Tanker Tbk.	23.20	-16.56	-171.50	239.90	10.00	0
5	Buana Listya Tama Tbk.	-16.27	-41.02	152.15	60.34	186.00	1
6	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	0.61	4.00	580.00	90.00	19.00	0
7	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	0.50	1.20	165.80	62.40	83.70	0
8	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	1.82	13.73	653.37	86.73	89.92	0
9	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-2.20	-10.37	370.68	78.00	53.00	1
10	Tanah Laut Tbk.	11.00	13.00	14.00	12.00	420.00	0
11	Logindo Samudramakmur Tbk.	6.98	14.69	110.00	52.49	56.74	0
12	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	133.00	221.00	66.00	40.00	24.00	0
13	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.	11.00	16.90	50.00	30.00	220.00	0
14	Mitra International Resources Tbk.	-0.27	-0.37	38.00	28.00	101.00	1
15	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	7.00	9.00	34.00	25.00	231.00	0
16	Indo Straits Tbk.	4.53	7.01	54.64	35.34	62.75	1
17	Rig Tenders Indonesia Tbk.	-0.35	-0.58	64.00	39.00	177.00	1
18	Steady Safe Tbk.	38.00	-6.00	-115.00	757.00	0.49	0
19	Sidomulyo Selaras Tbk.	1.69	3.08	82.32	45.15	84.10	0
20	Sillo Maritime Perdana Tbk.	11.44	24.45	114.00	53.00	77.00	0
21	Samudera Indonesia Tbk.	1.04	2.45	134.43	57.34	105.41	0
22	Soechi Lines Tbk.	9.00	27.30	170.00	63.00	40.00	0
23	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	10.23	28.85	182.00	65.00	48.00	0
24	Express Transindo Utama Tbk.	6.21	16.64	168.08	62.70	103.78	0
25	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	4.24	21.06	399.47	79.98	51.84	0
26	Trans Power Marine Tbk.	6.19	15.10	143.84	58.99	51.80	0
27	Trada Alam Minera Tbk.	1.21	2.78	129.73	56.47	45.02	1
28	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	3.00	1.00	228.00	70.00	106.00	0
29	Wintermar Offshore Marine Tbk.	8.00	17.20	115.00	53.00	119.00	0
30	Zebra Nusantara Tbk.	-34.00	127.00	-474.00	127.00	15.00	1

c. Rekapitulasi Variabel Perusahaan Y_{2015} dan X_{2014}

No.	Nama Perusahaan	2014					2015
		ROA (%)	ROE (%)	DER (%)	DAR (%)	CR (%)	Y
1	Adi Sarana Armada Tbk.	2.00	5.00	199.00	67.00	40.00	0
2	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	0.02	0.04	69.00	41.00	119.00	1
3	Blue Bird Tbk.	14.68	29.23	99.00	50.00	85.00	0
4	Berlian Laju Tanker Tbk.	-6.20	3.57	-158.66	270.40	40.00	0
5	Buana Listya Tama Tbk.	-14.04	-35.09	149.96	59.99	75.55	0
6	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	0.52	3.00	470.00	80.00	30.00	1
7	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	-11.85	-41.95	133.00	38.00	66.47	0
8	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	1.17	8.33	612.30	85.96	136.48	0
9	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-2.85	-5.28	85.17	45.99	201.00	1
10	Tanah Laut Tbk.	26.00	27.00	3.00	3.00	2202.00	0
11	Logindo Samudramakmur Tbk.	7.62	15.32	101.00	50.25	62.03	0
12	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	0.72	0.94	24.00	31.00	61.00	1
13	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.	5.80	8.20	40.00	30.00	250.00	1
14	Mitra International Resources Tbk.	-9.00	-13.00	54.00	35.00	232.00	1
15	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	5.29	6.94	31.00	24.00	182.00	0
16	Indo Straits Tbk.	8.35	13.12	57.24	36.40	60.04	1
17	Rig Tenders Indonesia Tbk.	-4.72	-7.32	55.11	35.53	189.00	1
18	Steady Safe Tbk.	48.00	-6.00	-112.00	947.00	0.05	0
19	Sidomulyo Selaras Tbk.	2.36	4.54	92.60	48.08	81.08	0
20	Sillo Maritime Perdana Tbk.	12.29	19.42	58.00	37.00	55.00	0
21	Samudera Indonesia Tbk.	3.41	7.27	113.29	53.11	110.56	0
22	Soechi Lines Tbk.	8.20	17.70	85.00	46.00	61.00	0
23	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	3.21	12.53	290.00	74.00	32.00	0
24	Express Transindo Utama Tbk.	3.93	13.25	237.39	70.36	131.07	0
25	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	12.52	38.14	204.72	67.18	49.49	0
26	Trans Power Marine Tbk.	8.83	19.16	117.09	53.94	41.29	0
27	Trada Alam Minera Tbk.	-11.84	-32.13	171.39	63.15	53.84	1
28	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	70.00	2.00	195.00	66.00	112.00	1
29	Wintermar Offshore Marine Tbk.	6.07	11.57	91.00	48.00	123.00	1
30	Zebra Nusantara Tbk.	-32.00	-74.00	133.00	57.00	55.00	1

d. Rekapitulasi Variabel Y_{2016} dan X_{2015}

No.	Nama Perusahaan	2015					2016
		ROA (%)	ROE (%)	DER (%)	DAR (%)	CR (%)	Y
1	Adi Sarana Armada Tbk.	1.00	4.00	239.00	70.00	42.00	0
2	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	-17.67	-35.94	103.00	51.00	14.00	1
3	Blue Bird Tbk.	11.58	19.15	65.27	39.49	58.70	0
4	Berlian Laju Tanker Tbk.	190.80	524.00	174.70	63.60	100.00	1
5	Buana Listya Tama Tbk.	4.83	9.76	102.13	50.53	110.66	0
6	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	-10.00	-50.00	670.00	90.00	20.00	1
7	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	2.36	8.20	143.00	41.00	84.28	0
8	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	2.29	15.95	598.03	85.67	93.36	0
9	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-10.23	-19.10	86.72	46.44	113.00	1
10	Tanah Laut Tbk.	1.01	1.02	1.13	1.12	6296.00	1
11	Logindo Samudramakmur Tbk.	0.02	0.04	110.59	52.51	133.39	1
12	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	-0.33	-0.41	19.00	24.00	99.00	1
13	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.	-3.70	-5.00	40.00	30.00	210.00	1
14	Mitra International Resources Tbk.	-2.91	-4.39	51.00	34.00	267.00	1
15	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	6.74	7.88	17.00	14.00	316.00	0
16	Indo Straits Tbk.	-21.64	-42.18	94.97	48.71	31.03	1
17	Rig Tenders Indonesia Tbk.	-1.59	-2.34	47.08	32.01	195.00	1
18	Steady Safe Tbk.	13.00	-2.00	-114.00	830.00	5.00	0
19	Sidomulyo Selaras Tbk.	0.20	0.38	91.51	47.78	93.58	0
20	Sillo Maritime Perdana Tbk.	10.60	14.50	37.00	27.00	61.00	0
21	Samudera Indonesia Tbk.	1.73	3.40	95.85	116.73	117.00	0
22	Soechi Lines Tbk.	7.95	14.64	84.00	46.00	47.00	0
23	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	3.80	12.37	226.00	69.00	38.00	1
24	Express Transindo Utama Tbk.	1.12	3.51	213.12	68.06	145.22	1
25	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	17.80	38.93	118.75	54.29	58.51	0
26	Trans Power Marine Tbk.	1.55	3.14	102.48	50.61	51.74	0
27	Trada Alam Minera Tbk.	-37.16	-264.23	611.01	85.94	23.29	1
28	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	-11.00	-30.00	179.00	64.00	26.00	1
29	Wintermar Offshore Marine Tbk.	-2.19	-3.84	76.00	43.00	75.00	1
30	Zebra Nusantara Tbk.	-38.00	-180.00	367.00	79.00	43.00	1

e. Rekapitulasi Variabel Perusahaan Y_{2017} dan X_{2016}

No.	Nama Perusahaan	2016					2017
		ROA (%)	ROE (%)	DER (%)	DAR (%)	CR (%)	Y
1	Adi Sarana Armada Tbk.	2.00	7.00	235.00	70.00	49.00	0
2	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	-5.60	-11.36	103.00	51.00	17.00	1
3	Blue Bird Tbk.	6.98	10.94	56.58	36.13	108.38	0
4	Berlian Laju Tanker Tbk.	-0.13	-0.32	132.40	57.00	110.00	1
5	Buana Listya Tama Tbk.	0.20	0.49	118.03	58.69	110.41	0
6	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	-10.00	-290.00	2477.00	100.00	20.00	1
7	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	0.25	0.93	168.00	45.00	74.52	0
8	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	3.26	15.38	371.48	78.79	112.01	0
9	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-11.66	-25.02	114.63	53.41	45.00	1
10	Tanah Laut Tbk.	-11.01	-11.10	0.85	0.75	11104.00	1
11	Logindo Samudramakmur Tbk.	-9.43	-19.59	107.64	51.84	138.83	1
12	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	-9.00	-11.35	19.00	23.00	99.00	1
13	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.	-11.50	-15.20	30.00	20.00	130.00	1
14	Mitra International Resources Tbk.	-9.61	-15.60	62.00	38.00	268.00	1
15	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	3.40	3.78	11.00	10.00	453.00	0
16	Indo Straits Tbk.	-16.00	-44.00	166.00	62.00	27.00	1
17	Rig Tenders Indonesia Tbk.	-10.26	-15.48	50.98	33.77	127.00	1
18	Steady Safe Tbk.	219.21	-63.89	-129.15	443.11	4.64	1
19	Sidomulyo Selaras Tbk.	0.26	0.43	67.02	40.13	120.24	1
20	Sillo Maritime Perdana Tbk.	6.23	12.80	105.00	51.00	41.00	0
21	Samudera Indonesia Tbk.	1.90	3.50	90.80	47.60	108.60	0
22	Soechi Lines Tbk.	3.73	7.02	88.00	47.00	102.00	0
23	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	-6.20	-13.00	110.00	52.00	138.00	1
24	Express Transindo Utama Tbk.	-7.22	-25.08	247.12	71.19	407.69	1
25	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	9.17	23.28	153.92	60.62	42.28	0
26	Trans Power Marine Tbk.	1.30	2.30	83.00	45.40	50.60	0
27	Trada Alam Minera Tbk.	-7.00	72.00	-1140.00	109.00	11.00	0
28	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	-8.00	-24.00	196.00	66.00	34.00	0
29	Wintermar Offshore Marine Tbk.	-4.00	-8.18	106.00	42.00	89.00	1
30	Zebra Nusantara Tbk.	-120.00	158.00	-232.00	176.00	22.00	0

f. Rekapitulasi Variabel Perusahaan Y_{2018} dan X_{2017}

No.	Nama Perusahaan	2017					2018
		ROA (%)	ROE (%)	DER (%)	DAR (%)	CR (%)	Y
1	Adi Sarana Armada Tbk.	3.00	11.00	236.00	70.00	43.00	0
2	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	-40.11	-125.16	212.00	68.00	9.00	1
3	Blue Bird Tbk.	6.56	8.66	32.16	24.33	202.27	0
4	Berlian Laju Tanker Tbk.	-13.70	-36.50	167.60	62.60	66.00	0
5	Buana Listya Tama Tbk.	3.60	7.09	82.46	49.20	100.45	0
6	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	-100.00	180.00	-2030.00	110.00	20.00	1
7	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	-5.67	-22.76	183.00	46.00	51.34	0
8	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	5.70	24.10	322.88	76.35	97.91	0
9	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-8.70	-15.34	76.30	43.28	43.00	1
10	Tanah Laut Tbk.	-11.00	-11.00	1.39	1.37	15409.00	1
11	Logindo Samudramakmur Tbk.	-9.95	-21.27	113.82	53.23	88.59	1
12	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	-14.97	-18.16	21.33	17.58	139.36	1
13	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.	-3.90	-4.90	30.00	20.00	600.00	1
14	Mitra International Resources Tbk.	-5.37	-8.77	63.00	39.00	242.00	0
15	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	5.83	6.30	8.00	7.00	604.00	0
16	Indo Straits Tbk.	-6.00	-17.00	61.00	64.00	48.00	0
17	Rig Tenders Indonesia Tbk.	-17.58	-27.24	54.98	35.48	52.00	1
18	Steady Safe Tbk.	-16.59	19.99	-673.77	183.01	19.49	1
19	Sidomulyo Selaras Tbk.	-9.81	-16.98	73.17	42.25	107.07	1
20	Sillo Maritime Perdana Tbk.	7.26	18.59	156.12	60.96	39.90	0
21	Samudera Indonesia Tbk.	2.00	3.80	92.40	48.00	112.90	0
22	Soechi Lines Tbk.	3.64	6.79	86.00	46.00	80.00	0
23	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	-2.88	-5.27	99.00	50.00	178.00	1
24	Express Transindo Utama Tbk.	-24.48	-199.63	715.38	87.74	84.63	1
25	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	1.83	5.22	185.29	64.95	50.65	0
26	Trans Power Marine Tbk.	4.10	6.80	63.90	39.00	59.30	0
27	Trada Alam Minera Tbk.	-0.11	-0.24	113.00	53.02	235.33	0
28	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	17.00	33.00	97.00	49.00	98.00	0
29	Wintermar Offshore Marine Tbk.	-8.01	-16.05	101.00	41.00	65.00	1
30	Zebra Nusantara Tbk.	-7.00	-5.00	-172.00	238.00	12.00	0

Lampiran 3

Rekapitulasi Laba Bersih Perusahaan Transportasi Tahun 2013-2018

a. Data Perkembangan Laba Bersih Perusahaan

No	Kode Emiten	Nama Perusahaan	Laba Bersih					
			2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.	92,043	42,991	34,176	62,151	103,308	142,242
2	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.	5,496,881	39,817	-27,653,918	-7,858,806	-38,400,472	-8,054,745
3	BIRD	Blue Bird Tbk.	989,907	739,258	828,948	510,203	427,495	460,273
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.	179,267	-39,457	187,219	-15,746	-8,774,015	5,425,807
5	BULL	Buana Listya Tama Tbk.	-41,673,214	-27,362,780	9,985,519	485,433	11,204,709	14,860,237
6	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.	501,527	467,627	-5,239,712	-7,738,170	-5,915,629	-4,312,506
7	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk.	13,583,006	-368,911,279	77,974,161	9,364,858	-213,389,678	5,018,308
8	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk.	2,906,651	1,570,144	3,288,785	5,384,886	10,003,962	12,541,802
9	IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	-2,381,547	-3,612,654	-11,090,418	-10,993,705	-6,766,103	-7,247,457
10	INDX	Tanah Laut Tbk.	16,095	47,856	1,836	-17,882	-57,755	-55,222
11	LEAD	Logindo Samudramakmur Tbk.	16,457,178	19,979,661	49,293	-20,963,076	-20,178,611	-45,381,413
12	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.	3,194,256,650	1,967,895,987	-1,656,181,564	-28,406,632,889	-38,483,410,461	-29,874,068,816
13	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.	39,456,603	21,623,749	-10,237,418	-29,778,990	-8,909,523	-16,748,868
14	MIRA	Mitra International Resources Tbk.	-1,308	-44,764	-14,009	-38,437	-20,051	591
15	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.	29,488	23,431	28,456	13,922	24,270	52,752
16	PTIS	Indo Straits Tbk.	3,437,784	-5,471,165	-12,868,398	-7,348,773	-2,110,813	119,354
17	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk.	-579,108	-6,801,280	-2,122,231	-12,174,713	-13,051,748	-14,080,057
18	SAFE	Steady Safe Tbk.	4,675	4,336	1,354	20,713	-8,007	-20,514
19	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.	6,260	9,570	804	1,120	-37,800	-30,796

20. Sillo Maritime Perdana Tbk.

20	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk.	6,001,992	5,904,721	4,448,416	6,316,000	13,113,000	14,457,000
21	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.	6,175,041	14,914,829	8,106,078	12,267,485	9,679,810	7,299,488
22	SOCI	Soechi Lines Tbk.	29,178,766	44,617,905	43,580,370	37,818,364	35,418,005	36,582,703
23	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.	8,405,230	4,174,690	4,703,450	-6,806,380	-3,156,931	-3,837,998
24	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.	132,611	118,899	32,322	-184,740	-490,200	-836,820
25	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk.	70,820	203,631	317,174	231,521	53,358	34,818
26	TPMA	Trans Power Marine Tbk.	8,015,771	11,998,594	1,935,302	1,483,234	4,878,821	7,606,350
27	TRAM	Trada Alam Minera Tbk.	38,627	-338,377	-763,550	-263,600	3,940	228,260
28	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.	1,770	3,512	-39,902	-24,499	50,425	3,191
29	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk.	38,235,929	30,437,833	-9,752,967	-22,939,667	-39,859,078	-36,057,180
30	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk.	-10,371	-9,558	-8,351	-12,641	375	-470

b. Ringkasan Data Perusahaan yang Mengalami Laba Bersih Negatif Selama Dua Tahun Berturut-turut

Kode Emiten	Nama Perusahaan	Tahun				
		2013 - 2014	2014 - 2015	2015 - 2016	2016 - 2017	2017 - 2018
BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk.			V	V	V
BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk.				V	
BULL	Buana Listya Tama Tbk.	V				
CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk.			V	V	V
IATA	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	V	V	V	V	V
INDX	Tanah Laut Tbk.				V	V
LEAD	Logindo Samudramakmur Tbk.				V	V
LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.			V	V	V
MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.			V	V	V
MIRA	Mitra International Resources Tbk.	V	V	V	V	
PTIS	Indo Straits Tbk.		V	V	V	
RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk.	V	V	V	V	V
SAFE	Steady Safe Tbk.					V
SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.					V
TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk.				V	V
TAXI	Express Transindo Utama Tbk.				V	V
TRAM	Trada Alam Minera Tbk.		V	V		
WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk.			V		
WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk.			V	V	V
ZBRA	Zebra Nusantara Tbk.	V	V	V		
Jumlah Perusahaan		5	6	12	14	13

Keterangan: V = Perusahaan mengalami laba bersih negatif.

Lampiran 4**Hasil Analisis Deskriptif Statistik Variabel Penelitian**

c. Hasil Deskriptif Statistik Variabel Penelitian Semua Sampel

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Return on Asset	180	-120.00	315.00	2.9473	38.84877
Return on Equity	180	-290.00	524.00	6.4811	74.93625
Debt to Equity Ratio	180	-2030.00	2477.00	118.3878	308.00276
Debt to Asset Ratio	180	.75	947.00	74.5477	111.79660
Current Ratio	180	.05	15409.00	293.1164	1482.21165
Valid N (listwise)	180				

d. Hasil Deskriptif Statistik Variabel Penelitian Perusahaan *Financial Distress*

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Return on Asset	70	-100.00	219.21	-2.3044	40.09644
Return on Equity	70	-290.00	524.00	-14.7274	92.15752
Debt to Equity Ratio	70	-2030.00	2477.00	117.7293	429.45012
Debt to Asset Ratio	70	.75	443.11	57.7823	54.86394
Current Ratio	70	4.64	15409.00	573.1644	2343.10093
Valid N (listwise)	70				

e. Hasil Deskriptif Statistik Variabel Penelitian Perusahaan *Non Financial Distress*

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Return on Asset	110	-120.00	315.00	6.2894	37.83830
Return on Equity	110	-41.95	520.00	19.9775	58.07489
Debt to Equity Ratio	110	-1140.00	653.37	118.8069	197.58680
Debt to Asset Ratio	110	3.00	947.00	85.2166	135.36691
Current Ratio	110	.05	2202.00	114.9041	223.65680
Valid N (listwise)	110				

Lampiran 5**Hasil Analisis Regresi Logistik****Case Processing Summary**

Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	180	100.0
	Missing Cases	0	.0
	Total	180	100.0
Unselected Cases		0	.0
Total		180	100.0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Non Financial Distress	0
Financial Distress	1

Block 0: Beginning Block**Iteration History^{a,b,c}**

Iteration		-2 Log	Coefficients
		likelihood	Constant
Step 0	1	240.572	-.444
	2	240.569	-.452
	3	240.569	-.452

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 240.569

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

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-.452	.153	8.739	1	.003	.636

Variables not in the Equation

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Return on Asset	2.105	1	.147
		Return on Equity	9.226	1	.002
		Debt to Equity Ratio	.001	1	.982
		Debt to Asset Ratio	2.590	1	.108
		Current Ratio	4.112	1	.043
	Overall Statistics		18.703	5	.002

Block 1: Method**Iteration History^{a,b,c,d}**

Iteration	-2 Log likelihood	Coefficients					
		Constant	Return on Asset	Return on Equity	Debt to Equity Ratio	Debt to Asset Ratio	Current Ratio
Step 1 1	219.037	-.129	.006	-.009	-.001	-.003	.000
2	212.057	-.016	.004	-.017	-.002	-.004	.000
3	210.687	.041	.002	-.022	-.002	-.005	.000
4	210.649	.049	.001	-.023	-.002	-.005	.000
5	210.649	.049	.001	-.023	-.002	-.005	.000

a. Method: Enter

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 240.569

d. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	29.920	5	.000
	Block	29.920	5	.000
	Model	29.920	5	.000

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	210.649 ^a	.153	.208

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	19.820	8	.011

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Y = Non Financial Distress		Y = Financial Distress		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	16	16.728	2	1.272	18
	2	16	14.097	2	3.903	18
	3	17	12.869	1	5.131	18
	4	16	12.091	2	5.909	18
	5	12	11.426	6	6.574	18
	6	13	10.846	5	7.154	18
	7	7	9.961	11	8.039	18
	8	6	9.178	12	8.822	18
	9	5	8.382	13	9.618	18
	10	2	4.421	16	13.579	18

Classification Table^a

	Observed	Y	Predicted		Percentage Correct
			Non Financial Distress	Financial Distress	
Step 1	Y	Non Financial Distress	101	9	91.8
		Financial Distress	37	33	47.1
Overall Percentage					74.4

a. The cut value is .500

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
Step 1 ^a Return on Asset	.001	.008	.030	1	.862	1.001	.986	1.017
Return on Equity	-.023	.006	13.184	1	.0002	.977	.965	.989
Debt to Equity Ratio	-.002	.001	8.053	1	.005	.998	.996	.999
Debt to Asset Ratio	-.005	.003	2.304	1	.129	.995	.989	1.001
Current Ratio	.000	.000	.905	1	.341	1.000	1.000	1.001
Constant	.049	.289	.029	1	.865	1.050		

a. Variable(s) entered on step 1: Return on Asset, Return on Equity, Debt to Equity Ratio, Debt to Asset Ratio, Current Ratio.

Correlation Matrix

		Constant	Return on Asset	Return on Equity	Debt to Equity Ratio	Debt to Asset Ratio	Current Ratio
Step 1	Constant	1.000	.343	-.350	-.482	-.756	-.303
	Return on Asset	.343	1.000	-.144	-.256	-.423	-.099
	Return on Equity	-.350	-.144	1.000	.719	.238	.036
	Debt to Equity Ratio	-.482	-.256	.719	1.000	.300	.073
	Debt to Asset Ratio	-.756	-.423	.238	.300	1.000	.171
	Current Ratio	-.303	-.099	.036	.073	.171	1.000

Lampiran 6**Hasil Uji Model Fit Regresi Logistik**

a. Hasil Uji -2 Log *Likelihood*

Block 0: Beginning Block**Iteration History^{a,b,c}**

Iteration		-2 Log	Coefficients
		likelihood	Constant
Step 0	1	240.572	-.444
	2	240.569	-.452
	3	240.569	-.452

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 240.569

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

Block 1: Method**Iteration History^{a,b,c,d}**

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients					
			Constant	Return on Asset	Return on Equity	Debt to Equity Ratio	Debt to Asset Ratio	Current Ratio
Step 1	1	219.037	-.129	.006	-.009	-.001	-.003	.000
	2	212.057	-.016	.004	-.017	-.002	-.004	.000
	3	210.687	.041	.002	-.022	-.002	-.005	.000
	4	210.649	.049	.001	-.023	-.002	-.005	.000
	5	210.649	.049	.001	-.023	-.002	-.005	.000

a. Method: Enter

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 240.569

d. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

b. Hasil Uji *Cox and Snell's R Square* dan *Nagelkerke R Square*

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	210.649 ^a	.153	.208

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

c. Hasil Uji *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test*

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	19.820	8	.011

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Y = Non Financial Distress		Y = Financial Distress		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	16	16.728	2	1.272	18
	2	16	14.097	2	3.903	18
	3	17	12.869	1	5.131	18
	4	16	12.091	2	5.909	18
	5	12	11.426	6	6.574	18
	6	13	10.846	5	7.154	18
	7	7	9.961	11	8.039	18
	8	6	9.178	12	8.822	18
	9	5	8.382	13	9.618	18
	10	2	4.421	16	13.579	18

d. Hasil Uji Tabel Klasifikasi 2 x 2

Classification Table^a

	Observed		Predicted		Percentage Correct
			Non Financial Distress	Financial Distress	
Step 1	Y	Non Financial Distress	101	9	91.8
		Financial Distress	37	33	47.1
		Overall Percentage			74.4