

**PENGARUH RASIO LIKUIDITAS TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN
TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE TAHUN
2020-2022**

Bella Saputri* ; Shinta Avriyanti

bellasptri1408@gmail.com; shinta_avriyanti.stia_tabalong@yahoo.com

Program Studi Administrasi Niaga
Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Tabalong
Komplek Stadion Olah Raga Saraba Kawa Pembataan Tanjung-Tabalong
Tel/Fax (0526)2022484 Kode Pos 7012
Email : info@stiatabalong.ac.id

ABSTRAK

Transportasi salah satu sarana untuk menunjang kebutuhan antar manusia dengan kegiatannya sehari-hari, namun dalam beberapa tahun terakhir, mobilitas masyarakat menurun dikarenakan adanya pandemi covid-19. Dengan kondisi ini, untuk menghindari kebangkrutan pada perusahaan transportasi, sebuah perusahaan harus dapat mengidentifikasi tanda- tanda *financial distress*. Melalui laporan keuangan dengan menganalisis rasio keuangan, yaitu rasio likuiditas yang berfokus pada jangka pendek, memberikan gambaran tentang seberapa sehat kondisi keuangan perusahaan, hal ini dapat menjadi sinyal peringatan dini tentang potensi *financial distress*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode tahun 2020-2022, dan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Populasi pada penelitian ini adalah seluruh perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022 sebanyak 34 perusahaan. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling* dan diperoleh sebanyak 14 perusahaan dengan 42 laporan keuangan tahunan periode tahun 2020- 2022. Teknik pengumpulan data adalah dokumen dengan analisis data yang digunakan yaitu uji statistik menggunakan alat analisis SPSS. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa rasio likuiditas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022 dan besarnya pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022 sebesar 55,5% dan sisanya 44,5% dipengaruhi oleh variabel lain yang belum diteliti dalam penelitian ini

Kata Kunci: Rasio Likuiditas, *Financial Distress*, Transportasi

***THE INFLUENCE OF LIQUIDITY RATIOS ON FINANCIAL DISTRESS IN TRANSPORTATION
COMPANIES LISTED ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE FOR THE PERIOD 2020-2022***

ABSTRACT

Transportation is an essential means of supporting human activities in daily life. However, in recent years, public mobility has decreased due to the COVID-19 pandemic. In this situation, to avoid bankruptcy, transportation companies must be able to identify signs of financial distress. By analyzing financial ratios, particularly liquidity ratios that focus on the short term, companies can assess their financial health, which can serve as an early warning signal for potential financial distress. This study aims to determine the influence of liquidity ratios on financial distress in transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2020-2022, and to measure the extent of this influence. The research method used is quantitative. The population consists of all transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the 2020-2022 period, totaling 34 companies. The sample was selected using purposive sampling, resulting in 14 companies with 42 annual financial reports for the 2020-2022 period. Data collection was conducted through document analysis, and the data were analyzed using statistical tests with SPSS. The results of the study

conclude that liquidity ratios significantly influence financial distress in transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the 2020-2022 period, with a 55.5% influence, while the remaining 44.5% is influenced by other variables not examined in this study.

Keywords: *Liquidity Ratios, Financial Distress, Transportation*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sub sektor dari perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Dimana merupakan salah satu sarana untuk menunjang kebutuhan kehidupan manusia, dibentuk untuk memperlancar hubungan antar manusia dengan kegiatannya sehari-hari. Namun dalam beberapa tahun terakhir, mobilitas masyarakat menurun dikarenakan adanya pandemi covid-19. Penyebaran yang disebabkan oleh virus ini tergolong sangat cepat sehingga untuk menekan resiko penyebarannya, pemerintah menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang berdampak langsung pada perusahaan transportasi hingga mengalami kontraksi terdalam mencapai -30,84% pada triwulan I 2020. Karena ada penurunan volume pengangkutan penumpang dan barang selama masa pandemi. Kerugian terbesar dirasakan maskapai penerbangan, sebab jumlah penumpang, baik domestik maupun internasional turun yaitu hanya terdapat 87.000 penumpang domestik dan 11.700 penumpang internasional. Jumlah tersebut turun masing-masing 89,6% dan 55% dibandingkan April 2020 (Aldin I. U., 2020).

Beberapa perusahaan yang mengalami kerugian sepanjang semester I 2020 karena kinerjanya sangat tergantung dari mobilitas masyarakat. Seperti PT Express Transindo Utama Tbk tercatat membukukan kerugian sebesar Rp 43,44 miliar sepanjang semester I 2020, turun 62,47% dibandingkan rugi yang dialami perseroan pada periode 2019. Pada semester I 2019 perseroan membukukan rugi bersih sebesar Rp 115,78 miliar. Perusahaan yang dikenal dengan merek taksi Express ini mengantongi pendapatan sebesar Rp 19,41 miliar. Jumlah tersebut anjlok hingga 62,47% dibandingkan dengan semester I 2019 yang mencapai Rp 77,18 miliar.

Selain itu, pada PT Garuda Indonesia Tbk Sepanjang semester I 2020 Garuda Indonesia membukukan rugi bersih sebesar US\$ 712,72 juta

atau setara Rp 10,47 triliun (asumsi kurs Rp 14.700). Di tahun 2019 perseroan mampu mencatatkan laba sebesar US\$ 24,11 juta atau setara Rp 354,48 miliar, pada tahun 2020 anjloknya pendapatan sebesar US\$ 917,28 juta, turun 58,18% dibandingkan tahun 2019 sebesar US\$ 2,19 miliar. Pada PT Blue Bird Tbk tercatat mengalami kerugian sebesar Rp 93,67 miliar sepanjang semester I 2020. Padahal pada periode tahun 2019, perseroan berhasil mengantongi laba bersih senilai Rp 158,37 miliar. Kerugian Blue Bird sejalan dengan pendapatan bersih yang hanya Rp 1,15 triliun pada semester I 2020. Hal tersebut turun 39,86% dibandingkan semester I 2019 yang sebesar Rp 1,91 triliun (Aldin I. U., 2020).

Dengan melihat kondisi ini, untuk menghindari kebangkrutan pada perusahaan transportasi, sebuah perusahaan harus dapat mengidentifikasi tanda-tanda *financial distress* (Utaminingsih, 2023). Perusahaan sangat perlu memperhatikan kondisi keuangan perusahaan dimana kondisi keuangan perusahaan biasanya tersaji dan di informasikan melalui laporan keuangan, untuk mengetahui apakah laporan keuangan ini bermanfaat atau tidaknya maka dari itu dilakukannya sebuah penelitian, salah satu bentuk penelitiannya yaitu dengan cara menggunakan rasio keuangan (Syamsuddin, 2009). Menurut (Sumarni, 2022), untuk mendeteksi kesulitan keuangan perusahaan dapat digunakan analisis rasio keuangan. Menurut (Fahmi, 2017), menyatakan bahwa rasio keuangan ini sangat penting gunanya untuk melakukan analisis terhadap kondisi keuangan perusahaan. Rasio keuangan yang digunakan dalam penelitian ini berfokus pada satu rasio yaitu menggunakan rasio likuiditas. Alasan peneliti memilih rasio likuiditas dibanding rasio lainnya yaitu dikarenakan rasio likuiditas berfokus pada jangka pendek, dimana memberikan gambaran tentang seberapa sehat kondisi keuangan perusahaan,

khususnya didalam membayar tagihan dan utang saat jatuh tempo. Dan alasan utama pemilihan rasio likuiditas karena dengan melihat rasio likuiditas yang mengalami penurunan, hal ini dapat menjadi sinyal peringatan dini tentang potensi *financial distress*, dimana perusahaan mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban keuangannya. Rasio likuiditas membantu peneliti untuk fokus pada akar permasalahan *financial distress*, yaitu pada aspek likuiditas dan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajibannya dalam waktu dekat.

Menurut (Kasmir, 2018) Rasio likuiditas atau sering juga disebut rasio modal kerja merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan. Dalam penelitian ini likuiditas diukur menggunakan *Current Ratio* (CR). Alasan peneliti menggunakan *Current Ratio* sebagai indikator dari rasio likuiditas karena rasio tersebut merupakan rasio yang mengukur tingkat kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek yang telah jatuh tempo. Berdasarkan data awal rasio likuiditas yang diukur menggunakan *current ratio* (CR) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020- 2022. Pada tahun 2020 PT SAFE mengalami penurunan dari 0,1119 kali menjadi 0,0840 kali pada tahun 2021. PT MIRA pada tahun 2020 mengalami penurunan likuiditas dari 1,1712 menjadi 1,0984 kali pada tahun 2021, ditahun 2022 mengalami penurunan menjadi 0,4607 kali. Pada tahun 2020 PT TNCA mengalami penurunan likuiditas dari 4,0699 kali menjadi 3,0568 kali pada tahun 2021. PT SDMU pada tahun 2020 mengalami penurunan dari 0,3021 menjadi 0,2888 kali pada tahun 2021. Dilihat dari fenomena ini semakin kecil perbandingan aktiva lancar dengan kewajiban lancar maka semakin rendah kemampuan perusahaan menutupi kewajiban jangka pendeknya dan semakin besar kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*. Likuiditas yang rendah dapat dipicu oleh kemungkinan perusahaan sedang mengalami kendala dan kesulitan membayar utang jangka pendeknya. Kinerja perusahaan dapat dinilai buruk apabila likuiditas perusahaan rendah (Idarti, 2018).

Ada berbagai macam faktor yang menyebabkan rasio likuiditas meningkat atau menurun diantaranya dampak dari covid 19 yang

mempengaruhi beberapa perusahaan agar menghentikan sebagian operasionalnya, dimana mempengaruhi biaya anjaknya pendapatan perusahaan transportasi disisi lain biaya operasional, seperti gaji karyawan, biaya bahan bakar, dan biaya perawatan yang tetap berjalan. Perusahaan tidak mampu manajemen arus kas dengan baik seperti piutang tak tertagih atau persediaan yang berlebihan, Hal ini mengakibatkan banyak perusahaan transportasi mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dan berpotensi mengalami *financial distress* Adapun faktor yang menyebabkan *financial distress* meningkat atau menurun adalah selain pandemi covid 19, penyebab terjadinya *financial distress* pada perusahaan transportasi adalah dimana perkembangan transportasi dengan kehadiran jasa transportasi online. Selain itu, faktor utama *financial distress* terjadi karena likuiditas. ketika perusahaan menunjukkan likuiditas yang tidak baik atau menunjukkan perusahaan tidak dapat melunasi hutang jangka pendeknya menggunakan aset lancar yang dimilikinya maka hal ini menjadikan sedikit gambaran bahwa perusahaan sedang mengalami *financial distress*.

Menurut (Fahmi, 2017), suatu perseroan mengalami persoalan dalam likuiditas maka sangat memungkinkan perseroan mulai memasuki masa *financial dsitress*. *Financial distress* dan keadaan kesulitan tidak cepat diatasi maka bisa menyebabkan kebangkrutan. Menurut (Brigram, 2012) menyatakan kondisi *financial distress* ditandai dengan ketidakmampuan perusahaan membayar hutang, atau proyeksi ketidakmampuan aliran kas dimasa depan memenuhi kewajiban perusahaan. Resiko kebangkrutan dapat diketahui dari analisis keuangan telah dikembangkan oleh para peneliti sebelumnya. Seorang professor of *finance* dari *New York University School Of Bussines* bernama Edward I. Altman telah mengembangkan analisis multivariate yang dikenal dengan Altman Z-Score pada tahun 1968. Menurut (Hadiningtyas, 2022) menyebutkan 4 rasio yang digunakan pada metode Z score modifikasi diantaranya *Working Capital To Total Assets*, *Retained Earnings To Total Assets*, *Earnings Before Interest And Taxes To Total Assets*, dan *Book Value Of Equity to Total*

Liabilities. Menurut (Irfani, 2020) nilai cut off untuk Zscore yaitu apabila nilai yang dihasilkan lebih dari 2,6 maka perusahaan berada pada kondisi yang aman, dan apabila diantara 1,1 – 2,6 maka berada pada *grey area* dengan indikasi bahwa perusahaan berada pada kondisi yang dapat diterima saat ini namun juga dapat mengalami kondisi keuangan yang lebih sulit di masa depan. Dan apabila nilai yang dihasilkan adalah kurang dari 1,1 maka perusahaan beresiko besar terhadap kebangkrutan atau dapat dikatakan mengalami *financial distress*. Berdasarkan data awal *financial distress* menggunakan metode Altman Zscore pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2020- 2022. Pada tahun 2020 PT DEAL dimana sesuai dengan klasifikasi model Zscore modifikasi bahwa perusahaan mengalami “kebangkrutan” dengan nilai -2,0386. Pada tahun 2021 PT DEAL juga tetap mengalami “kebangkrutan” dengan nilai -6,3877 dimana nilainya naik dari tahun 2020. Pada tahun 2022 PT DEAL dimana mengalami penurunan dengan nilai -5,4606. Pada perusahaan lain yaitu di tahun 2020 PT SAFE dimana sesuai dengan klasifikasi model Zscore modifikasi bahwa perusahaan mengalami “kebangkrutan” dengan nilai -11,1068. Pada tahun 2021 PT SAFE tetap mengalami penurunan yaitu -14,4860. Pada tahun 2022 PT SAFE juga tetap mengalami “kebangkrutan” dengan nilai -12,6534 dimana nilainya naik dari tahun 2022. Hal ini diakibatkan pada semester I tahun 2020 akibat adanya penerapan PSBB dimana pembatasan unit operasional hingga 40%. Pada tahun 2020 PT MIRA dimana sesuai dengan klasifikasi Zscore bahwa perusahaan mengalami “kebangkrutan” dengan nilai -11,2406. Pada tahun 2021 PT MIRA dimana tetap mengalami penurunan yaitu -12,1660. Pada tahun 2022 PT MIRA juga tetap mengalami penurunan dengan nilai -15,6684 dibanding dengan tahun 2020 dan tahun 2021.

Dari kasus diatas jika perusahaan tidak dapat mengalokasikan dana operasional perusahaan dengan baik maka perusahaan akan rentan mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress*. *Financial distress* merupakan tahapan penurunan situasi keuangan yang terjadi sebelum kebangkrutan (Assaji, 2019). Keadaan *financial distress*, tergambar dari ketidakmampuan

perusahaan memenuhi hutang jangka panjangnya atau tidak tersedianya suatu hal untuk membayar kewajibannya yang telah jatuh tempo. Kebangkrutan perusahaan akan mengakibatkan berbagai kerugian baik bagi pemegang saham, karyawan dan perekonomian nasional.

Dengan melihat kondisi ini apabila perusahaan tidak dapat mengalokasikan sumber daya untuk kegiatan operasional perusahaan dengan tepat dapat mempengaruhi kinerja perusahaan karena akan menimbulkan resiko yang tinggi, pada akhirnya perusahaan dapat mengalami kondisi kesulitan keuangan atau *financial distress* (Bakhri, 2018). Kondisi *financial distress* tersebut dapat memperburuk keadaan suatu perusahaan dan kesulitan keuangan sangat mungkin terjadi jika perusahaan tidak segera mengambil tindakan untuk mengelola kinerja keuangannya dengan baik. *Financial distress* dapat terjadi ketika perusahaan tidak mampu membayar kewajiban jangka pendeknya, hal ini menggambarkan bahwa perusahaan memiliki nilai likuiditas yang rendah (Noviandri, 2014). Tinggi atau rendahnya nilai rasio likuiditas pada perusahaan akan mempengaruhi kesulitan keuangan pada suatu perusahaan, dimana ketika nilai likuiditas mengalami kenaikan maka resiko mengalami *financial distress* menurun atau kecil kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan. Perusahaan yang memiliki tingkat likuiditas yang tinggi, menggambarkan bahwa semakin baik perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya sehingga dapat terhindar dari *Financial Distress* (Sudaryanti, 2019). Sebaliknya, dimana ketika nilai likuiditas mengalami penurunan maka resiko mengalami *financial distress* meningkat atau besar kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan.

Beberapa penelitian yang menguji mengenai pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* telah banyak dilakukan, akan tetapi terdapat perbedaan- perbedaan hasil penelitian yang dikemukakan. Pada penelitian yang dilakukan (Ningsih & Wahyudi, 2022) menyatakan bahwa rasio likuiditas (CR) berpengaruh terhadap *financial distress*. Hal ini didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh (Viriany, 2018) dan (Pujiati & Melati, 2020). Sedangkan hasil

penelitian yang dilakukan oleh (Simanjuntak, Krist, & Aminah, 2017) menyatakan bahwa rasio likuiditas (CR) tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Hal ini sejalan dengan penelitian (Bakhri, 2018).

Berdasarkan penelitian sebelumnya, maka penelitian ini dilakukan untuk menguji kembali variabel tersebut dan untuk menganalisis dan memprediksi kondisi *financial distress* yang akan memicu terjadinya kebangkrutan sebuah perusahaan. Penelitian ini akan menggunakan rasio likuiditas sebagai ukuran kinerja keuangan perusahaan. Berdasarkan uraian diatas mendasari ketertarikan penulis untuk menganalisa apakah rasio likuiditas dapat sepenuhnya mempengaruhi *financial distress* dengan memfokuskan kepada objek penelitian pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia. Maka dari itu penulis tertarik untuk membuat penelitian dengan judul “Pengaruh Rasio Likuiditas Terhadap *Financial Distress* pada Perusahaan Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2020- 2022”.

Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka penulis mengidentifikasi permasalahan yang terjadi yaitu:

1. Perusahaan dinyatakan mengalami *financial distress* yaitu perusahaan cenderung mengalami kesulitan keuangan yang ditunjukkan dengan ketidakmampuan perusahaan memenuhi hutang jangka panjangnya atau tidak tersedianya suatu hal untuk membayar kewajibannya yang telah jatuh tempo. Dimana bisa saja disebabkan oleh rasio likuiditasnya menurun.
2. Berdasarkan dari perhitungan model Altman Zscore menunjukkan bahwa di tahun 2020 – 2022 ada beberapa perusahaan transportasi yang mengalami *financial distress*.
3. Berdasarkan dari data rasio likuiditas perusahaan transportasi pada tahun 2020- 2022 mengalami naik turun, rasio likuiditas yang rendah dapat dipicu oleh kemungkinan perusahaan sedang mengalami kendala dan kesulitan membayar utang jangka pendeknya. Kinerja perusahaan dapat dinilai buruk apabila

likuiditas perusahaan rendah dan bisa saja mengalami *financial distress*.

Batasan Masalah

Adapun batasan masalah yang telah ditentukan oleh peneliti di dalam penelitian ini adalah:

1. Objek data penelitian ini terbatas hanya pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang selalu muncul pada periode tahun 2020- 2022.
2. Periode penelitian ini terbatas hanya 3 tahun, yaitu periode tahun 2020– 2022.
3. Penelitian ini menggunakan 1 variabel yaitu Rasio likuiditas dengan pengukuran *current ratio* sebagai variabel independen dalam pengaruhnya terhadap *financial distress* sebagai variabel dependen.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat disimpulkan rumusan masalah dari penelitian ini yaitu;

1. Apakah ada pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022?
2. Seberapa besar pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022?

Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan dari penelitian ini yaitu;

1. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020-2022.
2. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020-2022.

Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian mengenai pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang

positif dalam pengembangan ilmu pengetahuan. Dapat menjadi bahan referensi perbandingan untuk mengkaji penelitian yang berkaitan dengan pengaruh likuiditas terhadap *financial distress*.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Investor

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai kinerja perusahaan dan apakah perusahaan tersebut sehat dimana dapat menjadikan bahan pertimbangan bagi investor dalam mengambil keputusan yang tepat.

b. Bagi Perusahaan

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan informasi mengenai tingkat kinerja keuangan dalam pengambilan keputusan bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Penelitian ini juga memberikan peringatan dini agar perusahaan dapat melakukan tindakan untuk menghindari resiko yang mungkin terjadi.

c. Bagi Penulis

Penelitian ini merupakan kesempatan untuk dapat menambah pengetahuan, dan wawasan terutama tentang pengaruh likuiditas terhadap *financial distress*.

KERANGKA TEORI

Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas merupakan kemampuan suatu entitas untuk melunasi kewajiban lancar perusahaan dengan memanfaatkan aktiva lancarnya (Triwahyuningtias, 2012). Untuk mampu mempertahankan agar perusahaan tetap dalam kondisi likuid, maka perusahaan harus memiliki dana lancar yang lebih besar dari utang lancarnya. Ketika perusahaan sedang dalam keadaan tidak sehat dapat diartikan perusahaan tersebut sedang dalam posisi tidak likuid (Wiagustini, 2010).

Menurut (Kasmir, 2018) menyebutkan bahwa rasio likuiditas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek. Artinya apabila perusahaan ditagih, perusahaan akan mampu untuk memenuhi utang tersebut terutama utang yang sudah jatuh tempo. Dengan

kata lain, rasio likuiditas berfungsi untuk menunjukkan atau mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang sudah jatuh tempo, baik kewajiban bagi pihak luar (likuiditas bahan usaha) maupun di dalam perusahaan (likuiditas perusahaan). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa kegunaan rasio ini adalah untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam membiayai dan memenuhi kewajiban pada saat ditagih.

Dalam penelitian ini rasio likuiditas dihitung dengan *current ratio* (rasio lancar) yaitu:

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

Karena menurut (Fahmi, 2017) alasan menggunakan *current ratio* adalah

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

Financial Distress

Financial distress merupakan kondisi di mana keuangan dalam keadaan tidak sehat atau krisis (Curry & Banjarnahor, 2018). *Financial distress* terjadi sebelum kebangkrutan. Kebangkrutan sendiri biasanya diartikan sebagai suatu keadaan atau situasi di mana perusahaan gagal atau tidak mampu. Menurut (Rahmy, 2014) *financial distress* adalah suatu konsep luas yang terdiri dari beberapa situasi dimana suatu perusahaan menghadapi masalah kesulitan keuangan. Istilah umum untuk

menggambarkan situasi tersebut adalah kegagalan, kepailitan, default, dan kebangkrutan. Jika perusahaan memperlihatkan kondisi keuangan yang melemah, maka dapat membuat para pemegang kepentingan seperti kreditur dan pemegang saham kehilangan kepercayaan. Dengan begitu para *stakeholders* tersebut akan mundur untuk bekerjasama dengan perusahaan. Apabila perusahaan gagal mencari jalan keluarnya, itu sudah menjadi pertanda bahwa perusahaan dalam situasi *financial distress* diambang kebangkrutan. Faktor yang dapat menyebabkan perusahaan dalam kondisi *financial distress* karena kesalahan manajemen yang tidak profesional, dan penyebab lainnya karena pelemahan industri serta ketidakpastian perekonomian. Kategori *financial distress* terdiri atas *Business failure*, *Legal Bankruptcy*, *Technical Insolvency*, *accounting insolvency* (Kisman & Krisandi, 2019). Penelitian yang berkaitan dengan *financial distress* pada umumnya menggunakan beberapa rasio keuangan yang digabung dalam satu model. Dalam penelitian ini model yang digunakan adalah model Altman's Z score.

Salah satu cara mengukur tingkat kebangkrutan adalah menggunakan metode yang ditemukan oleh Altman. Altman Model dengan menggunakan Z score pada awalnya adalah model keuangan yang dikemukakan oleh Edward I Altman pada tahun 1968 yang berkaitan dengan kebangkrutan. Model Zscore (Altman) merupakan salah satu alat prediksi kebangkrutan dengan menggabungkan beberapa rasio keuangan suatu perusahaan yang akan menghasilkan skor tertentu dan menunjukkan tingkat kemungkinan kebangkrutan (Diana, 2018). Model ini terus berkembang dan mengalami beberapa revisi. Pada penelitian ini model yang digunakan adalah model modifikasi untuk perusahaan non manufaktur Altman, yaitu:

$$Z = 6.56 X1 + 3.26 X2 + 6.72 X3 + 1.05 X4$$

Z yaitu nilai yang menunjukkan kondisi perusahaan, apakah dalam keadaan sehat atau tidak dan menunjukkan kinerja perusahaan yang sekaligus merefleksikan prospek perusahaan dimasa mendatang. X1 merupakan hasil pembagian *Working Capital* (selisih antara aktiva lancar dengan hutang lancar) dibagi dengan total asset, tujuannya adalah mengukur perbandingan

aset likuid yang sesungguhnya jika dibandingkan dengan total aset perusahaan. Hal ini juga berkaitan dengan likuiditas perusahaan. X2 adalah hasil pembagian antara *retained earning* dengan total asset, hal ini berkaitan dengan kemampuan perusahaan menghasilkan laba selama perusahaan beroperasi sering juga disebut dengan profitabilitas maka semakin tinggi X2 akan semakin baik.

Rasio berikutnya X3 adalah untuk mengukur produktivitas, pembagian antara laba sebelum pajak dengan total asset. Kontribusi X1 dan X3 lebih besar dibanding dua rasio lainnya dalam menentukan kondisi *financial distress*, artinya dalam konsep Altmans model Z score faktor likuiditas dan produktivitas sangat mempengaruhi keadaan kesehatan keuangan perusahaan. X4 bertujuan untuk mengukur *leverage* perusahaan dengan membagi *Book value of equity* dengan *Book value of total debt*. Penggunaan hutang yang terlalu besar dapat menyebabkan perusahaan berada pada kondisi keuangan yang sulit terutama di masa krisis.

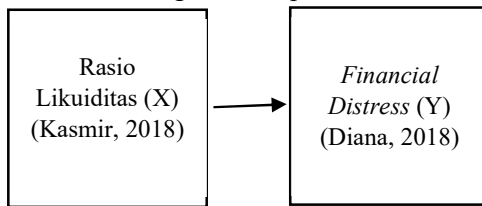
Klasifikasi perusahaan yang sehat dan bangkrut didasarkan pada nilai Z-score model Altman Modifikasi yaitu:

1. Jika nilai $Z < 1,1$ maka termasuk perusahaan yang mengalami *financial distress* atau masuk pada zona merah.
2. Jika nilai $1,1 < Z < 2,6$ maka termasuk di zona abu-abu (tidak dapat ditentukan apakah perusahaan sehat ataupun mengalami *financial distress*).
3. Jika nilai $Z > 2,6$ maka termasuk perusahaan yang tidak mengalami *financial distress* atau masuk pada zona hijau.

Model ini dalam berbagai penelitian terus menerus dikaji keakuratannya dalam memprediksi kebangkrutan perusahaan, model ini pun berkembang dari model awalnya menjadi model modifikasi untuk perusahaan tertutup, perusahaan bukan manufaktur dan perusahaan pada negara berkembang. Meskipun model ini dikemukakan lima puluh tahun yang lalu, namun menurut (Anjum, 2012) bahwa Altman Model dapat diterapkan pada ekonomi modern untuk memprediksi *financial distress* dan kebangkrutan dua atau tiga tahun sebelumnya.

Kerangka Konseptual

Gambar. Kerangka Konseptual



Sumber: Data diolah, 2024

Hipotesis

Ha : Ada pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia tahun 2020-2022.

H0 : Tidak ada pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia tahun 2020-2022.

METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif. Menurut (Tashakkori & Teddlie, 2010) metode penelitian kuantitatif, sebagaimana dikemukakan oleh (Sugiyono, 2022) yaitu metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian analisis data bersifat kuantitatif, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode penelitian tahun 2020- 2022 dan data diperoleh dengan mengunduh laporan keuangan yang terdaftar disitus resmi Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.id dan situs resmi perusahaan selama periode 2020-2022.

Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi pada penelitian ini dilakukan pada objek perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020-2022 sebanyak 34 perusahaan.

2. Sampel

Populasi dari perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, yaitu 34 perusahaan dikali tiga tahun total ada 102 data laporan keuangan yang menjadi populasi.

Dengan pengambilan sampel didapatkan 14 perusahaan dikali dengan tiga tahun total ada 42 data laporan keuangan yang akan diolah.

Sumber Data

Penelitian ini menggunakan sumber data sekunder. Dimana data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen (Sugiyono, 2022). Dan yang menjadi sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah data laporan keuangan tahun 2020- 2022 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang diperoleh dari situs resmi Bursa Efek Indonesia (www.idx.id) dan situs resmi perusahaan.

Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis dokumen. Analisis dokumen lebih mengarah pada bukti konkret. Metode ini digunakan untuk menganalisis isi dari dokumen- dokumen yang dapat mendukung penelitian (Sugiyono, 2022), penelitian ini menganalisis laporan keuangan tahunan dari perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini untuk memperoleh data penelitian, Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dibantu program SPSS 26.

1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2022). Statistik deskriptif yang digunakan dalam penelitian ini adalah nilai minimum, maksimum, rata-rata, dan standar deviasi.

2. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah regresi, variabel dependen, variabel independen, atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Dalam uji normalitas ada 2 cara untuk mendeteksi apa variabel independen dan variabel dependen terdistribusi normal atau tidak, yaitu dengan analisis grafik dan uji

statistik (Ghozali, 2021). Uji statistik yang digunakan adalah uji statistik *non-parametrik kolmogorovsminov* (K-S). Jika hasil *kolmogorov-sminov* menunjukkan nilai signifikan diatas 0,05 maka data residual terdistribusi normal.

3. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linier sederhana adalah hubungan secara linear antara satu variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y). Analisis regresi sederhana dapat digunakan untuk mengetahui arah dari hubungan antara

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Current Ratio	42	,08	4,07	1,4063	1,02986
Financial Distress	42	-15,67	12,61	,4083	7,06091
Valid N (listwise)	42				

variabel bebas dengan variabel terikat, apakah memiliki hubungan positif atau negatif serta untuk memprediksi nilai dari variabel terikat apabila nilai variabel bebas mengalami kenaikan ataupun penurunan. Pada regresi sederhana biasanya data yang digunakan memiliki skala interval atau rasio.

4. Uji T

Menurut (Ghozali, 2021) menyatakan bahwa uji t atau t-test digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Pengujian ini dilakukan dengan uji t, yaitu membandingkan antara t hitung dengan t table. Pengujian ini dilakukan dengan syarat sebagai berikut:

- Jika t hitung < dari t tabel maka H0 diterima, Ha ditolak.
- Jika t hitung > dari t tabel maka H0 ditolak, Ha diterima

5. Koefisien Determinasi (R Square)

Menurut (Ghozali, 2021) koefisien determinasi (R²) mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah nol dan satu. Nilai R² yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen

amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pengujian Hipotesis

Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah statistika yang digunakan dalam mendeskripsikan data menjadi informasi yang lebih jelas serta mudah dipahami yang memberikan gambaran mengenai penelitian berupa hubungan dari variabel- variabel independen. Untuk mengetahui pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia periode tahun 2020- 2022 maka dilakukan perhitungan statistik terhadap data- data yang telah didapatkan.

Tabel 1. Uji Statistik Deskriptif

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan uji statistik deskriptif pada tabel 1 diatas dapat diinformasikan mengenai nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata- rata dan standar deviasi setiap variabel dalam penelitian ini.

- Variabel *current ratio* memiliki jumlah sampel (N) sebanyak 42, dari 42 sampel ini *current ratio* terendah (minimum) adalah 0,08 dan nilai tertinggi (maksimum) 4,07, dengan rata- rata (mean) 1,4063 dan nilai standar deviasi sebesar 1,02986.
- Variabel *financial distress* memiliki jumlah sampel (N) sebanyak 42, dari 42 sampel ini *financial distress* terendah (minimum) adalah -15,67 dan nilai tertinggi (maksimum) 12,61, dengan rata- rata (mean) 0,4083 dan nilai standar deviasi sebesar 7,06091.

Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel bebas dan terikat keduanya mempunyai distribusi normal/ tidak.

Tabel 2. Hasil Uji Normalitas *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		42
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	4,65166476

Most Extreme Differences	Absolute	,129
	Positive	,105
	Negative	-,129
Test Statistic		,129
Asymp. Sig. (2-tailed)		,078 ^c
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan hasil diatas menunjukkan bahwa nilai signifikasi (*Asymp. Sig 2-tailed*) sebesar 0,078. Signifikasi lebih dari 0,05, maka residualnya berdistribusi normal.

Analisis Regresi Linear Sederhana

Tabel 3. Hasil Perhitungan Regresi

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error			
(Constant)	-6,846	1,240		-5,522	,000
Current Ratio	5,158	,714	,752	7,223	,000

a. Dependent Variable: Financial Distress

Sumber: Data diolah, 2024

Dari persamaan regresi linear sederhana maka

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,752 ^a	,566	,555	4,70945

a. Predictors: (Constant), Current Ratio

b. Dependent Variable: Financial Distress

dapat disimpulkan sebagai berikut:

$$Y (\text{Financial Distress}) = -6,846 + 5,158 (\text{CR})$$

- Konstanta sebesar -6,846, mengandung arti bahwa nilai konsisten variabel *financial distress* adalah sebesar -6,846.
- Koefisien regresi X sebesar 5,158 menyatakan bahwa setiap 1% nilai *current ratio*, maka nilai *financial distress* meningkat. *Financial distress* akan meningkat sebesar 5,158 satuan dengan asumsi bahwa variabel *current ratio* dalam kondisi konstan. Koefisien regresi ini bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel X terhadap Y adalah positif. Dengan adanya pengaruh positif ini, berarti antara variabel *current ratio* dan variabel *financial distress* akan meningkat.

Uji T (Parsial)

Uji ini digunakan untuk menemukan pengaruh Rasio Likuiditas (*Current Ratio*) terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022. Hasil uji T adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Hasil Uji T (Parsial)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error			
(Constant)	-6,846	1,240		-5,522	,000
Current Ratio	5,158	,714	,752	7,223	,000

a. Dependent Variable: Financial Distress

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan tabel 4 hasil pengujian secara parsial diperoleh hasil bahwa variabel likuiditas yang diukur menggunakan *current ratio* (X) menunjukkan nilai signifikasi sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai thitung sebesar 7,223. Dengan demikian thitung $> t$ tabel ($7,223 > 2,021$), sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya variabel likuiditas (X) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel *financial distress* (Y) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022.

Uji Koefisien Determinasi

Tabel 5. Tabel Koefisien Determinasi (R^2)

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan sampel kurang dari 100 maka *Model Summary* yang digunakan adalah *Adjusted R Square*. Dari analisis tersebut, dapat dilihat bahwa pengaru rasio likuiditas terhadap *financial distress* adalah sebesar 0,555 atau 55,5% sedangkan sisanya 44,5% dipengaruhi oleh variabel lain diluar penelitian ini.

PEMBAHASAN

Menurut (Kasmir, 2018) menyebutkan bahwa rasio likuiditas merupakan rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban (utang) jangka pendek. Artinya apabila perusahaan ditagih, perusahaan akan mampu untuk memenuhi utang tersebut terutama utang yang sudah jatuh tempo. CR (*current ratio*) menunjukan 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. 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*. Ataupun sebaliknya.

Menurut (Rahmy, 2014) *financial distress* adalah suatu konsep luas yang terdiri dari beberapa situasi dimana suatu perusahaan menghadapi masalah kesulitan keuangan. Istilah umum untuk menggambarkan situasi tersebut adalah kegagalan, kepailitan, default, dan kebangkrutan. Jika perusahaan memperlihatkan kondisi keuangan yang melemah, maka dapat membuat para pemegang kepentingan seperti kreditur dan pemegang saham kehilangan kepercayaan. Dengan begitu para *stakeholders* tersebut akan mundur untuk bekerjasama dengan perusahaan. Apabila perusahaan gagal mencari jalan keluarnya, itu sudah menjadi pertanda bahwa perusahaan dalam situasi *financial distress* diambang kebangkrutan. Salah satu cara mengukur tingkat kebangkrutan adalah menggunakan metode yang ditemukan oleh Altman yaitu Model Altman Zscore.

Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan SPSS maka dapat dikatakan bahwa hasil penelitian ini diperoleh terdapat pengaruh rasio likuiditas (CR) terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022. Pertanyaan Ha diterima, variabel likuiditas (CR) memiliki hasil signifikasi sebesar $0,000 < 0,05$ dan $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($7,223 > 2,021$). Sehingga dipandang memiliki pengaruh.

Pada penelitian ini diperoleh besar pengaruh rasio likuiditas (CR) terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022 sebesar 55,5%, artinya jika nilai rasio likuiditas naik maka akan menurunkan angka *financial distress* (Zscore). Jadi dapat disimpulkan semakin meningkatnya nilai likuiditas maka akan

menurunkan kemungkinan perusahaan mengalami *financial distress*, karena semakin meningkatnya angka variabel rasio likuiditas maka akan menurunkan kemungkinan terjadinya *financial distress*. Dari tabel koefisien determinasi terlampir dapat terlihat dari *Adjusted R Square* sebesar 0,555 yang menunjukkan bahwa *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022 dipengaruhi oleh rasio likuiditas yang diukur menggunakan *current ratio* sebesar 55,5%. Sisanya 44,5% dipengaruhi oleh variabel lain yang belum diteliti dalam penelitian ini.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian (Ningsih & Wahyudi, 2022), yang menunjukkan hasil bahwa likuiditas yang diukur dengan *current ratio* berpengaruh positif signifikansi terhadap *financial distress*. Dan didukung oleh penelitian (Viriany, 2018), dimana dapat dikatakan bahwa variabel likuiditas yang diukur menggunakan *current ratio* berpengaruh positif terhadap *financial distress*. Dan (Pujiati & Melati, 2020), yang hasil penelitiannya likuiditas secara parsial memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap *Financial Distress*. Tidak didukung oleh penelitian (Simanjuntak, Krist, & Aminah, 2017), bahwa rasio likuiditas memiliki *p-value* sebesar 0.732, dimana $0.732 > 0.05$ yang artinya variabel rasio likuiditas tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*. Dan juga tidak didukung oleh penelitian (Bakhri, 2018), bahwa likuiditas yang diukur menggunakan *current ratio*, *quict ratio*, dan *quict cash ratio* memiliki pengaruh negatif terhadap *financial distress*.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengujian diatas maka dapat disimpulkan beberapa hasil sebagai berikut:

1. Ada pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022.
2. Besarnya pengaruh rasio likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2020- 2022 sebesar 55,5% dan sisanya 44,5% dipengaruhi oleh variabel lain yang belum diteliti dalam penelitian ini.

Saran

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah peneliti jabarkan dalam penelitian ini, maka saran yang bisa diberikan peneliti sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, dilihat dari nilai rasio likuiditas yang tertinggi pada PT Trimuda Nuansa Citra Tbk (TNCA) sebesar 4,07 dan nilai terendah pada PT Steady Safe Tbk (SAFE) sebesar 0,08 dan dilihat dari nilai *financial distress* yang tertinggi pada PT Putra Rajawali Kencana Tbk (PURA) sebesar 12,61 dan terendah pada PT Mitra International Resource Tbk (MIRA) sebesar -15,67 diharapkan untuk tetap mempertahankan tingkat likuiditas perusahaan dengan melihat dari aset lancar dan hutang lancar, selalu memantau arus kas secara berkala, mengelola pengeluaran dengan melakukan analisis menyeluruh terhadap pengeluaran perusahaan, dan menjaga rasio likuiditasnya untuk berada dilevel yang aman agar terjaganya modal kerja dan dapat menjadikan rasio likuiditas sebagai *early warning* untuk mendeteksi kondisi *financial distress* di perusahaan.
2. Bagi investor diharapkan sebelum menginvestasikan sahamnya dengan melihat kondisi keuangan perusahaan terutama dalam segi keuntungan perusahaan dan hutang perusahaan.
3. Bagi Peneliti Selanjutnya diharapkan untuk dapat melakukan pengembangan penelitian agar menambah variabel penelitian untuk mendapatkan hasil yang lebih baik karena variabel independen pada penelitian ini hanya terbatas.

DAFTAR PUSTAKA

- Aldin, I. U. (2020, Agustus 13). *Katadata.co.id*. Retrieved from Imbas Pandemi, Kinerja Lima Perusahaan Transportasi Semester I Anjlok:
<https://katadata.co.id/finansial/korporasi/5f3505138f061/imbaspandemi-kinerja-lima-perusahaan-transportasi-semester-i-anjlok>
- Anjum, S. (2012). Business Bankruptcy Prediction Models: A Significant Study of the Altman's Z-Score Model. *SSRN Electronic Journal*, 212-219.
- Assaji, J. P. (2019). Rasio Keuangan Dan Prediksi Financial Distress. *Jurnal Penelitian Ekonomi dan Bisnis*, 58-67.
- Bakhri, S. L. (2018). Pengaruh Likuiditas Dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Transportasi. *Jurnal Riset Akuntansi dan Manajemen*, 40-47.
- Brigham, E. F. (2012). *Fundamentals Of Financial Management*. Cengage Learning.
- Curry, K., & Banjarnahor, E. (2018). Financial Distress Pada Perusahaan Sektor Properti Go Public Di Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Pakar*, 207-21.
- Diana, S. (2018). *Analisis Laporan Keuangan dan Aplikasinya*. Bogor: In Media.
- Fahmi, I. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 26 Edisi 10*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hadiningtyas, N. (2022). Analisis Financial Distress Pada Perusahaan Sektor Infrastruktur, Utilitas, Dan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Manajemen (EBISMEN)*, 1(3), 103-118.
- Idarti, & H. (2018). Analisis Pengaruh Struktur Kepemilikan, Kebijakan Hutang Dan Likuiditas Terhadap Financial Distress. *Journal of Applied Managerial Accounting*, 160-78.
- Irfani, D. A. (2020). *Manajemen Keuangan dan Bisnis: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Kasmir. (2018). *Analisis Laporan Keuangan, Edisi Kedua*. Jakarta: Rajagrafindo Persada.

- Kisman, Z., & Krisandi, D. (2019). How to Predict Financial Distress in the Wholesale Sector: Lesson from Indonesian Stock Exchange. *Journal of Economics and Business*, 569-585.
- Ningsih, H. A., & Wahyudi, R. (2022). Analisis Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2018-2020. *Jurnal Ilmu Ekonomi dan Sosial*, 70-81.
- Noviandri, T. (2014). Peranan Analisis Rasio Keuangan Dalam Memprediksi Kondisi Financial Distress Perusahaan Sektor Perdagangan. *Jurnal Ilmu Ekonomi dan Sosial*, 1655-1665.
- Pujiati, H., & Melati, D. (2020). Pengaruh Likuiditas, Leverage, Dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2017-2019). *Remittance: Jurnal Akuntansi Keuangan Dan Perbankan*, 62-72.
- Rahmy. (2014). Pengaruh Profitabilitas, Leverage, Sales Growth, dan Aktivitas Terhadap Financial Distress. *Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang*.
- Simanjuntak, C., Krist, F., & Aminah, W. (2017). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress (Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2015). *e-Proceeding of Management*, 1580.
- Sudaryanti, D. &. (2019). Analisis Prediksi Kondisi Financial Distress Menggunakan Rasio Likuiditas, Profitabilitas, Financial Leverage Dan Arus Kas. *Jurnal Ilmiah Bisnis dan Ekonomi Asia*, 101-110.
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sumarni, I. (2022). Analisis Financial Distress Perusahaan Di Indonesia Di Masa Pandemic Covid 19. *Jurnal PubBis*, 6(1), 86-101.
- Syamsuddin, L. (2009). *Manajemen Keuangan Perusahaan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Tashakkori, A., & Teddlie, C. (2010). *Mixed Methodologi (Mengkombinasikan Pendekatan Kualitas dan Kuantitas)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Triwahyuningtias, M. (2012). Analisis Pengaruh Struktur Kepemilikan, Ukuran Dewan, Komisaris Independen, Likuiditas, Dan Leverage Terhadap Terjadinya Financial Distress. *Semarang, Universitas Diponogoro*, 1-81.
- Utaminingsih, D. &. (2023). Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Kondisi Financial Distress Pada Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2020-2022. *Management Studies and Entrepreneurship (MSEJ)*, 7707-7720.
- Viriany, S. S. (2018). Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2009-2013. *Jurnal Ekonomi*, 43.
- Wiagustini, N. (2010). *Dasar- Dasar Manajemen Keuangan*. Denpasar: Udayana Univesity Press.