

## PREDIKSI *FINANCIAL DISTRESS* PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Aisyah Nuraini Kushidayati<sup>1)</sup>, Dhani Ichsanuddin Nur<sup>2)</sup>

Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, UPN "Veteran" Jawa Timur

[aisyahnurainik.upnjatim@gmail.com](mailto:aisyahnurainik.upnjatim@gmail.com)<sup>1)</sup>, [dhani\\_inur@yahoo.com](mailto:dhani_inur@yahoo.com)<sup>2)</sup>

### **Abstract**

*Financial distress is a state in which a company is having financial problems prior to filing for bankruptcy. The company's financial difficulties can be caused by a variety of problems, both internal and external to the company. The study aims to analyze the prediction of financial distress in transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) using financial ratios. The financial ratios used are liquidity ratio (QR), profitability ratio (NPM), leverage ratio (Long Term Debt to Total Asset), and activity ratio (Total Asset Turnover). This research was conducted during the 2016-2019 period with a total population of 43 transportation companies, and 25 company data samples were chosen using a non-probability sampling method known as purposive sampling. Logistic regression analysis was used to analyze the data. The results show that the liquidity ratio (QR) cannot contribute to the financial distress, profitability ratio (NPM) can contribute to the financial distress, leverage ratio (LTDTA) cannot contribute to the financial, and the activity ratio (TATO) can contribute to the financial distress of transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange.*

**Keywords:** *Financial Distress, QR, NPM, LTDTA, TATO*

### **A. Latar Belakang Teoritis**

Perusahaan ialah badan yang tujuan khususnya ialah mengoptimalkan keuntungan. Namun buat meraih tujuan itu pastinya perusahaan akan mendapati bermacam gangguan, baik hambatan internal (intern) ataupun gangguan eksternal (ekstern). Oleh karna itu, manajemen perusahaan perlu memutuskan kebijakan perencanaan untuk menanggulangi gangguan serta rintangan yang timbul, supaya keuntungan perusahaan makin bertambah ataupun tidak berkurang. Sebab bila keuntungan kemudian menurun hingga bakal menimbulkan kerugian untuk perusahaan, terlebih lagi kebangkrutan dan kehancuran perusahaan (Gilrita, 2015).

Analisa perbandingan finansial bisa dipakai sebagai alat buat memperkirakan *financial distress* dan buat mengukur kesehatan sesuatu perusahaan. *Financial distress* ialah masa dimana suasana finansial sesuatu perusahaan menurun saat sebelum kemunduran maupun likuidasi (Platt serta Platt dalam Fahmiwati, 2017). *Financial distress* bisa diprediksi berlandaskan ketidakmampuan ataupun ketidakmampuan perusahaan buat melunasi hutang yang jatuh tempo. Sesuatu perusahaan bisa disebut alami kesusahan keuangan bila memiliki keuntungan bersih perusahaan minus sepanjang sebagian tahun berturut-turut, berarti

dalam kesulitan finansial ataupun kesusahan finansial (Whitaker dalam Fahmiwati, 2017).

Riset ini dicoba pada salah satu sub bagian yang ada di BEI, yaitu sub bagian pengangkutan. Sub bagian pengangkutan ialah salah satu sub bagian perusahaan infrastruktur Bursa Efek Indonesia (BEI). Menurut Saifi & Helena (2018), infrastruktur ialah salah satu determinan pembangunan ekonomi, yang memiliki kesamaan artinya dengan aspek produksi umum yang lain semisal modal serta tenaga operasional oleh keyawan atau pekerja. Perkembangan pembangunan serta penyelenggaraan suatu negara amat dipengaruhi oleh keadaan infrastruktur pendukungnya, paling utama infrastruktur pengangkutan, kedudukan transportasi lebih untuk memenuhi keperluan dasar publik serta menampung kegiatan sosial serta ekonomi publik ([www.bappenas.go.id](http://www.bappenas.go.id), 2016).

Bersumber pada statistik profit bersih yang ada di badan usaha di bidang pengangkutan yang tertera di BEI masa 2016- 2019 memperlihatkan jika umumnya keuntungan bersih pada perusahaan pengangkutan dari tahun 2016 hingga tahun 2019 menghadapi instabilitas dan juga mengarah pada kemunduran. Hal ini ditunjukkan dengan tahun 2016 rata-rata laba bersih bernilai positif sebesar 14.931, lalu pada tahun selanjutnya yakni tahun 2017

mengalami penurunan yang cukup besar sehingga rata-rata laba bersih bernilai negatif sebesar -11.639 dan pada tahun 2018 rata-rata laba bersih kembali mengalami penurunan yang sangat tajam sehingga kembali bernilai negatif yaitu sebesar -25.250. Namun di periode 2019, keuntungan bersih rata-rata muncul peningkatan yang cukup tajam sehingga bernilai positif yaitu sebesar 10.225. Penurunan rata-rata laba bersih ini dipengaruhi dengan adanya beberapa perusahaan transportasi yang selama lebih dari 2 tahun terus menerus terjadi penurunan keuntungan netto & lebih dari separuh perusahaan transportasi yang go public memperoleh laba bersih negatif. Laba bersih negatif ini nantinya akan mempengaruhi terhadap kondisi manajemen perusahaan.

Fenomena ini menunjukkan kinerja keuangan rata-rata perusahaan transportasi di tahun 2016 bernilai positif. Nilai rata-rata laba yang positif ini dipengaruhi oleh kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah untuk memotivasi kenaikan pada sub bagian pengangkutan & sarana prasarana yang ada di negeri. Menurut keterangan Kamar Dagang dan Industri Indonesia (KADIN), kemampuan perusahaan pengangkutan domestik pada tahun 2016, khususnya angkutan laut dan udara, meningkat dibanding tahun 2015, akan tetapi masih lebih sedikit dibandingkan beberapa negeri ASEAN yang lain. Carmelita, Wakil Kepala KADIN Departemen Perhubungan, menuturkan bagian pengangkutan ialah salah satu bagian berarti dalam penerapan pembangunan negeri. Seperti kita mengerti, kontribusi bagian pengangkutan kepada produk domestik bruto (PDB) pada tahun 2016 sebesar 5, 18%, serta pada umumnya laju perkembangan bagian pengangkutan sebesar 7% per tahun (www. economy. okezone. com). Namun disisi lain, di tahun 2017 hingga saat ini justru menjadi masa-masa yang sulit bagi para pelaku bisnis transportasi. Maraknya transportasi online menggerus pangsa pasar emiten transportasi konvensional sehingga sejumlah saham emiten transportasi ikut bertumbangan. Tidak hanya itu, situasi ekonomi internasional juga mempengaruhi kapasitas emiten pengangkutan yang terlihat dari perkembangan beban operasional terkhususnya pada harga bahan bakar minyak

yang dipengaruhi oleh harga minyak bumi, dan pada akhirnya akan mempengaruhi penghasilan perusahaan. Modal yang sangat berarti pada sesuatu perusahaan jasa pengangkutan yaitu aset semacam pesawat terbang, alat transportasi beroda, serta kapal, disebabkan aset yang dipakai juga perlu dipelihara maupun diperbaharui hingga diperlukan anggaran yang besar ataupun modal yang besar. Pada saat mempunyai aset dalam jumlah besar, perusahaan sanggup menanggung jumlah keseluruhan hutang yang besar, beberapa di antara lain dibiayai oleh hutang perusahaan terhadap pihak lain. Selain itu, kerugian kurs juga akan mengakibatkan instabilitas keuntungan bersih perusahaan, sebab permasalahan ekonomi internasional pula bakal mempengaruhi harga tukar dunia, salah satunya merupakan perusahaan yang tercatat pada BEI wajib mengkonversi angka mata uang asing ke rupiah Indonesia. Hal ini akan berakibat pada menurunnya keuntungan perusahaan yang disebabkan cukup besarnya biaya operasional perusahaan. Di tahun 2019, rata-rata laba bersih perusahaan transportasi kembali mengalami kenaikan atau peningkatan yang cukup signifikan sehingga bernilai positif. Walau begitu, perusahaan-perusahaan transportasi perlu untuk melihat peluang dan mengatasi hambatan yang akan terus ada dan muncul di masa mendatang. ditinjau dari faktor lain, sub bagian pengangkutan masih Permintaan akan pengangkutan darat, udara, dan laut amat besar, serta tujuan dan probabilitas penanaman modal yang besar, dan juga kesempatan pasar dalam negeri yang masih kuat. Perkembangan masyarakat juga bertambah, begitu pula perkembangan alat pengangkutan. Bersamaan terhadap perkembangan tersebut, perusahaan pengangkut yang berada di Indonesia juga semakin meningkat. Tetapi kemajuan itu terkendala oleh permasalahan di area pengangkutan Indonesia, seperti peningkatan harga BBM, kelangkaan BBM, serta kecelakaan pengangkutan yang bisa memunculkan kerugian. Kerugian yang terus menerus akan berakibat pada status keuangan perusahaan, yang bisa menimbulkan kesulitan keuangan atau *financial distress*.

Keuntungan netto memperlihatkan efektivitas dan keefisienan manajemen dalam

mengelola pendanaan, produksi administrasi, dan penetapan harga ataupun pengelolaan pajak di perusahaan. Peranan laba sendiri dalam perusahaan yakni sebagai kekuatan utama yang memungkinkan perusahaan bisa bertahan dan menjalankan usahanya pada periode pendek atau panjang (Prastowo dan Julianty dalam Ismani, dkk. 2011). Apabila suatu perusahaan mengalami penurunan laba dan sampai bernilai negatif, hal ini tentu saja akan menempatkan perusahaan pada kondisi yang sulit dalam memenuhi kewajiban-kewajiban lancarnya. Keadaan ini dapat memicu terjadinya *financial distress*.

Kebangkrutan ialah permasalahan yang amat penting yang wajib diwaspadai oleh tiap perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan wajib melaksanakan bermacam analisa secepat-cepatnya dan bisa jadi, lebih-lebih yang berhubungan dengan perbandingan keuangan, untuk melakukan pencegahan & memperhitungkan munculnya tanda-tanda yang memungkinkan terjadi kebangkrutan.

Menurut Yunita (2010) Analisa perbandingan keuangan masih merupakan perlengkapan analisa keuangan yang amat terkenal serta banyak dipakai. Perlu di ingat, bahwa rasio keuangan adalah alat untuk mengekspresikan sudut pandangan berkaitan situasi dasar yakni situasi keuangan perusahaan. Faktor-faktor yang bisa memberikan pengaruh resiko *financial distress* antara lain: sensibilitas penghasilan perusahaan kepada kegiatan ekonomi selaku keseluruhan, perbandingan bayaran tetap terhadap bayaran variabel, likuiditas aset perusahaan serta situasi pasar, dan kapasitas kas usaha perusahaan. Oleh sebab itu, riset mengenai *financial distress* bisa dipakai sebagai media buat mengenali ataupun terlebih lagi memulihkan kondisi finansial sesuatu perusahaan saat sebelum hadapi kegentingan ataupun kebangkrutan (Handayani, 2017). Perbandingan finansial yang dipakai sebagai referensi untuk memperhitungkan *financial distress* dalam riset ini ialah profitabilitas, likuiditas, rasio leverage serta rasio kegiatan.

Dengan memanfaatkan rasio keuangan, upaya preventif dapat dilakukan oleh perusahaan guna menghindari kondisi *financial distress* karena perusahaan dapat menghitung, menganalisa, dan mengidentifikasi pos-pos pada laporan keuangan apabila terjadi perubahan dan hal

ini akan membantu manajemen tingkat atas (*top management*) dalam pengambilan keputusan.

### **Financial Distress**

Menurut pendapat Nasution (2010) *Financial Distress* ialah langkah dini sebelum kebangkrutan. Bila arus kas operasi industri tidak sanggup memenuhi hutang periode pendek, semacam melunasi bunga pinjaman yang jatuh masa waktunya, perusahaan hendaknya mengalami kesusahan finansial. Yang mana makin besar peranan perusahaan, semakin besar pula resiko *financial distress*.

### **Rasio Likuiditas (X1)**

Indikator buat mengukur perbandingan likuiditas dalam riset ini yaitu quick ratio (QR). Perbandingan likuiditas merupakan perbandingan yang membuktikan keterampilan perusahaan buat penuhi peranan finansial periode pendek tepat periode. Menurut (Sartono, 2011) Perbandingan cepat (QR) membuktikan keahlian perusahaan buat memakai aset yang sangat likuid untuk melunasi hutang periode pendek, serta tidak memasukkan unsur persediaan dalam perhitungannya. Perbandingan cepat (QR) yang minimum membuktikan kalau penanaman modal pada persediaan sangat besar ataupun karena persediaan yang diputar pelan.

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Aktiva lancar} - \text{Persediaan}}{\text{Utang Lancar}} \times 100\%$$

### **Rasio Profitabilitas (X2)**

Indeks yang dipakai dalam riset ini buat mengukur profitabilitas ialah Net Profit Margin (NPM). Perbandingan profitabilitas ialah perbandingan yang dipakai buat pengukuran profitabilitas sesuatu perusahaan. Baik mendapatkan yang berkaitan dengan profit, atau berkaitan dengan perdagangan, aaktifa maupun modalnya sendiri (Sartono, 2011). NPM dipakai buat melakukan pengukuran keterampilan perusahaan untuk memperoleh keuntungan bersih dari penjualan yang dilakukan perusahaan (Sudana, 2015). Semakin besar perbandingan NPM, sedikit pula terjadinya kejadian yang memungkinkan *financial distress*, ataupun kebalikannya.

$$\text{Net Profit Margin} = \frac{\text{Earning After Tax (EAT)}}{\text{Sales}} \times 100\%$$

### Rasio Leverage (X3)

Indikator leverage pada riset ini merupakan long term debt to total assets (LTDTA). Rasio leverage adalah rasio yang memperlihatkan ketrampilan perusahaan dalam melunasi hutang periode pendek dan periode panjangnya (Sartono, 2011). LTDTA dipakai untuk melakukan pengukuran sejauh mana perusahaan menggunakan hutang periode panjang untuk membiayai seluruh asetnya. Semakin rendah nilai perhitungan ini, maka akan sedikit pula porsi utang yang perusahaan miliki (Hassan et al, 2018).

$$\text{Long Term Debt to Total Assets} = \frac{\text{Long Term Debt}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

### Rasio Aktivitas (X4)

Indikator untuk mengukur tingkat kegiatan riset ini ialah TATO (total asset turnover rate). Tingkat aktivitas ialah suatu perbandingan yang memperlihatkan seberapa efektif suatu perusahaan memakai aset untuk mendapat pendapatan dari perdagangan (Sartono, 2011). TATO megambarkan efektivitas perusahaan pada pemakaian semua asetnya guna memperoleh pendapatan dan penjualan (Sartono, 2011). Jika nilai perputaran aset cenderung lebih kecil, hal ini menunjukkan yang mana perusahaan tidak dapat mengelola asetnya guna mendapatkan pendapatan atau penjualan.

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

### Pengembangan Hipotesis

H1: Likuiditas berpengaruh negatif dalam memprediksi *financial distress* di badan usaha yang bergerak dibidang transportasi yang tercantum di BEI.

H2: Profitabilitas berpengaruh negatif dalam memprediksi *financial distress* di badan usaha yang bergerak ditraportasi pada BEI sudah tercantum.

H3: Leverage berpengaruh negatif dalam memprediksi *financial distress* di badan usaha yang bergerak transportasi di BEI sudah tercantum.

H4: Aktivitas berdampak positif dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan transportasi di BEI sudah tercantum.

### B. Metode Penelitian

#### Populasi Penelitian

Populasi yang dipakai ialah seluruh financial statement badan usaha yang bergerak di bidang transportasi yang mana tercantum pada BEI sejak 2016-2019 yang berjumlah 43 perusahaan.

#### Sampel

Metode penetapan sampel yang dipakai pada riset ini yaitu teknik *purposive sampling*. Dari 43 perusahaan transportasi setelah diseleksi menggunakan kriteria tertentu didapatkan sebanyak 100 data observasi. Data tersebut terdiri dari 25 perusahaan transportasi dari 2016 – 2019.

#### Jenis Data

Tipe Informasi data yang dipakai pada riset ini merupakan *secondary* variabel yakni informasi yang didapatkan dengan tidak langsung pada barang/ datau yang dilakukan riset. Informasi yang digunakan ialah informasi statistik financial badan usaha dibidang transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016 – 2019.

#### Sumber Data

Data bersumber dari platform BEI berbentuk pelaporan financial tahunan subsektor badan usaha yang bergerak di bidang transportasi pada tahun 2016 – 2019.

#### Metode Pengumpulan Data

Penelitian dilaksanakan melalui pemakaian teknik yang berupa dokumentasi. Teknik ini digunakan untuk mendapatkan informasi penelitian secara tidak langsung. Informasi berupa data pada penelitian ini bisa didapatkan dari *financial statement* atau laporan tahunan keuangan perusahaan jasa pegangkutan yang *go public* terdaftar di BEI.

#### Teknik Analisis Data

Analisis metode yang dipakai di riset tersebut ialah metode identifikasi regresi logistik guna menguji probabilitas independent variable yang ada di riset ini menggunakan rasio-rasio keuangan QR (X1), NPM (X2), *Long Term Debt to Total Assets* (X3), dan *Total Asset Turnover/TATO* (X4) dapat memprediksi variabel terikat guna memutuskan keadaan *financial distress* dari

suatu perusahaan. Persamaan pada riset ini dirumuskan berikut ini:

$$\ln \frac{P}{1-P} = \beta_0 + \beta_1 QR + \beta_2 NPM + \beta_3 LTDTA + \beta_4 TATO$$

**Penjelasan:**

$\ln \frac{P}{1-P}$  = Probabilitas perusahaan mengalami *financial distress* (variabel dummy, 1 jika *financial distress*, 0 jika *non-financial distress*)

- $\beta_0$  = Konstanta
- $\beta_1 QR$  = Koefisien variabel QR
- $\beta_2 NPM$  = Koefisien variabel NPM
- $\beta_3 LTDTA$  = Koefisien variabel *Long Term Debt to Total Assets*
- $\beta_4 TATO$  = Koefisien variabel *Total Asset Turnover*

**Uji Outlier**

Terlebih dahulu dilakukan pengumpulan data atau data observasi yang sudah terkumpul perlu untuk diidentifikasi lebih awal apakah muncul data *outlier* atau tidak, sebelum melakukan pengujian hipotesis Menurut Ghozali (2011:41), Pengujian outlier merupakan langkah percobaan pada permasalahan ataupun informasi dengan karakter istimewa yang terlihat sangat berlainan dari observasi lain serta timbul dalam bentuk angka ekstrim dari satu variabel ataupun campuran.

**Overall Model Fit Test**

Pengujian ini dipakai guna melakukan penilaian apakah model hipotetis konsisten dengan data. Tahapn uji ini dengan memakai perbandingan nilai diantara skor -2 log-likelihood pada tahap pendahuluan dan skor 02 log-likelihood pada tahap yang terakhir (blok nomor = 1).

**Goodness of Fit Test**

*Hosmer and Lemeshow Test* adalah pengujian *Goodness of fit test (GoF)*, yaitu pengujian guna memutuskan terkait ketepatan pemakaian model. Hal ini bisa dikatakan singkorn apabila tidak muncul hasil yang berlainan dengan hasil pengamatanya.

**Uji Koefisien Determinasi**

Pengujian ini memakai uji *Nagelkerke R Square* yang merupakan nilai koefisien determinan yang menggambarkan tingkat kapasitas

independent variable bisa menerangkan atau memberikan efek pda dependent variable.

**Uji Simultan**

Pengujian simultan dilakukan dengan uji *Omnibus Test of Model Coefficient* yang bertujuan guna test pengaruh independent variable dengan dependent variable.

**Uji Hipotesis**

Dalam langkah melakukan uji setiap koefisien regresi dipakailah pengujian Wald melalui nilai probabilitas setiap independent variable. Melalui kategori, apabila statistik probabilitasnya makin rendah dari pada taraf signifikan ( $\alpha$ ) sebesar 0,05 maka variabel dinyatakan signifikan yang berarti independent variable berdampak pada variabel Y serta jika nilai probabilitasnya makin tinggi dari ( $\alpha$ ) 0,05 maka variabel dinyatakan non signifikan yang berarti tidak berpengaruh.

**C. Hasil Dan Pembahasan Analisis Hasil Penelitian**

**Uji Outlier 1**

	Residuals Statistics <sup>a</sup>				
	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	44.5484	67.1597	50.5000	3.75235	100
Std. Predicted Value	-1.586	4.440	.000	1.000	100
Standard Error of Predicted Value	3.976	19.839	6.715	2.698	100
Adjusted Predicted Value	40.9923	61.5726	50.4883	3.84378	100
Residual	-48.70482	53.34934	.00000	28.76780	100
Std. Residual	-1.650	1.807	.000	.974	100
Stud. Residual	-1.683	1.855	.000	1.000	100
Deleted Residual	-50.72319	56.18931	.01167	30.36037	100
Stud. Deleted Residual	-1.700	1.879	.000	1.005	100
Mahal. Distance	.806	43.717	4.950	6.641	100
Cook's Distance	.000	.061	.009	.011	100
Centered Leverage Value	.008	.442	.050	.067	100

a. Dependent Variable: DATA

Jika Mahal muncul outlier. Distance Maximum > Prob. & Jumlah variabel = 20,515. Hasil analisis uji *outlier* pada tabel 1 menunjukkan bahwasannya terdapat outlier karena nilai Mahal. Distance maksimum = 43,717 dimana nilai tersebut lebih besar dari batas *outlier* yakni 20,515, yang berarti pada data yang akan diteliti terdapat sejumlah 7 case (unit data) sehingga dieliminasi.

**Uji Outlier 2**

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	40.5186	58.5700	49.7097	3.62378	93
Std. Predicted Value	-2.536	2.445	.000	1.000	93
Standard Error of Predicted Value	4.104	12.330	7.320	2.042	93
Adjusted Predicted Value	39.0011	60.8666	49.9761	4.20183	93
Residual	-48.88923	53.12186	.00000	29.08291	93
Std. Residual	-1.635	1.776	.000	.972	93
Stud. Residual	-1.693	1.827	-.004	1.005	93
Deleted Residual	-53.15280	56.18279	-2.6647	31.07078	93
Stud. Deleted Residual	-1.711	1.852	-.004	1.009	93
Mahal. Distance	.743	<b>14.648</b>	4.946	3.337	93
Cook's Distance	.000	.054	.011	.012	93
Centered Leverage Value	.008	.159	.054	.036	93

a. Dependent Variable: DATA

Hasil analisis uji *outlier* 2 pada tabel 2 menunjukkan bahwasannya Nilai Mahal. *Distance Maximum* sebesar 14,648 atau lebih KECIL dari batas *outlier* yakni 20,515. Hal ini menunjukkan tidak muncul outlier dari statistik data itu, oleh sebab itu data tersebut bisa dilakukan pengolahan secara mendalam dan dikategorikan bagus.

### Overall Model Fit Test

Block 1: Method = Enter

Iteration	-2 Log likelihood	Coefficients					
		Constant	X1	X2	X3	X4	
Step 1	1	92.301	-1.287	-.099	-3.640	-.380	1.154
	2	90.297	-1.807	-.121	-4.794	-.239	1.630
	3	90.239	-1.928	-.125	-5.034	-.175	1.737
	4	90.239	-1.933	-.125	-5.043	-.172	1.741
	5	90.239	-1.933	-.125	-5.043	-.172	1.741

a. Method: Enter

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 115.423

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

Penganalisis pada pengujian *Overall Model Fit* mendapatkan hasil yang ada pada tabel 3 memperlihatkan bahwasannya untuk pengujian model, *Likehood* ditransformasikan menjadi  $-2\text{LogLikelihood}$  ( $-2\text{LogL}$ ). Nilai statistik  $-2\text{LogL}$  terdiri hanya konstanta saja (block number = 0 atau Beginning Block) sebesar 115,423 dan dengan angka  $-2\text{LogL}$  di number block = 1 yang mana terdiri dari variabel bebas & konstan sebesar 90,923. Perbandingan nilai kedua  $-2\text{LogL}$  sebesar 25,184. Adanya selisih angka maka hal ini memperlihatkan tipe itu adalah model regresi yang dikategorikan bagus.

### Goodness of Fit Test

### Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	3.200	8	.921

Penganalisisan pada pengujian Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test mendapatkan hasil yang ada pada kolom bagan 4 di atas memperlihatkan skor statistik Nilai Chi Square Hosmer and Lemeshow adalah senilai 3,200 dan ilai signifikansi probabilitas senilai 0,921 yang nilainya lebih tinggi dibandingkan kadar substansial (0,05) yang merupakan non signifikan. Sehingga dapat ditarik kesimpulan terkait jenis ini bisa masuk dalam riset & ujian pada hipotesis bisa dijalankan karena tidak muncul ketidak samaan yang signifikan diantara nilai pengamatan dengan model yang mana model regresi bisa dikatakan mampu untuk dipakai.

### Uji Koefisien Determinasi

#### Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	90.239 <sup>a</sup>	.237	.334

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

Koefisien Determinasi yang dianalisis menghasilkan hasil pada kolom bagan 5 tersebut memperlihatkan bahwa statistic skor Nagelkerke R Square senilai 0,237 bahwa *Financial Distress* terpengaruhi Likuiditas, Profitabilitas, aktivitas & leverage adalah senilai 63%, dan sisanya yaitu sebesar 37% dipengaruhi oleh variabel selain Profitabilitas, Likuiditas, Leverage dan Aktivitas.

### Uji Simultan

#### Omnibus Tests of Model Coefficients

	Chi-square	df	Sig.
Step 1	25.184	4	.000
Block	25.184	4	.000
Model	25.184	4	.000

Bagan kolom tersebut memperlihatkan skor Chi-Square senilai 25,184 dan kadar signifikansi senilai 0,000 dimana lebih rendah dibandingkan kadar signifikan ( $\alpha$ ) = 0,05. Dengan demikian Independent variable berdampak secara realitas kepad dependent variable dan bisa di sebut sesuai.



**Uji Hipotesis**

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 <sup>a</sup>	X1	-.125	.235	.282	1	.595	.883
	X2	-5.043	1.257	16.098	1	.000	.006
	X3	-.172	1.602	.012	1	.915	.842
	X4	1.741	.889	3.840	1	.050	5.705
	Constant	-1.933	.843	5.263	1	.022	.145

a. Variable(s) entered on step 1: X1, X2, X3, X4.

Penganalisan pada penyujian Regresi Logistik, mendapatkan hasil senga berikut:

1. Variabel Likuiditas (X1) berpengaruh Non signifikan kepada *Financial Distress* dengan koefisien regresi = - 0,125 dan skor Subtansial = 0,595 semaking tinggi dari ( $\alpha$ ) = 0,05 (5%).
2. *Profitabilitas variable* (X2) berdampak buruk subtansial pada *Financial Distress* dengan koefisien regresi = - 5,043 dan skor Signifikansi = 0,000 yang mana snagat rendah dari ( $\alpha$ ) = 0,05 (5%).
3. *Leverage variable* (X3) berdmapak Non subtansial pada *Financial Distress* dengan koefisien regresi = -0,172 dan skor Signifikansi = 0,915 sangat besar dari pada ( $\alpha$ ) = 0,05 (5%).
4. Variabel Aktivitas (X4) berpengaruh signifikan positif terhadap *Financial Distress* dengan koefisien regresi = 1,741 dan skor Signifikansi = 0,050 sama dengan ( $\alpha$ ) = 0,05 (5%).

**Ketepatan Prediksi**

Observed		Predicted		Percentage Correct
		Finan Distress .00	1.00	
Step 1	Finan Distress	57	7	89.1
	Non Finan Distress (0)	16	13	44.8
	Financial Distress (1)			
	Overall Percentage			75.3

a. The cut value is .500

Kemampuan prediksi dapat dilihat dari tabel klasifikasi prediksi di atas dan dapat disimpulkan bahwa :

1. Terdapat 64 perusahaan dengan Non *Financial Distress* = 0, sejumlah 57 perusahaan diprediksi dengan tepat (= 0) dan 7 perusahaan dengan tidak tepat

(= 1). Sehingga ketepatan prediksi sebesar 89,10 %

2. Terdapat 29 perusahaan dengan *Financial Distress* = 1, sejumlah 16 perusahaan diprediksi dengan tepat waktu (= 1) dan 13 perusahaan dengan tidak tepat (= 0). Sehingga ketepatan prediksi sebesar 44,8 %
3. Kemampuan prediksi secara keseluruhan sebesar 75,3 %

**Pembahasan**

**1. Pengaruh Likuiditas Terhadap *Financial Distress***

Likuiditas Variable yang menggunakan *quick ratio* yang diuji pada regresi logistik menunjukkan bahwa *quick ratio* tidak dapat memberikan kontribusi pada hal yang mungkin munculnya *financial distress* di perusahaan transportasi yang *Go public* sehingga hipotesis pertama tidak diterima. Oleh sebab itu, menerangkan terkait tinggi rendahnya kadar *quick ratio* tidak memberikan kontribusi pada *financial distress* di perusahaan jasa angkut yang *go public*. Dengan demikian, riset ini tersebut tidak selaras dengan riset terdahulu yang dijalankan oleh Hassan *et al* (2018) yang menjelaskan terkait *quick ratio* secara signifikan berpengaruh terhadap *financial distress*.

*Quick ratio* memperlihatkan ketrampilan perusahaan untuk melunasi hutang periode pendeknya dengan tidak melakukan perhitungan ketersediaan, karena asumsi persediaan merupakan aktivas yang tidak kosntan. Suatu perusahaan akan dikatakan likuid apabila perusahaan tersebut mampu memenuhi utang lancarnya. Hal ini berguna menjaga perusahaan pada keadaan likuid, kas lancer yang perusahaan miliki wajib makin tinggi dari pada hutnag lancarnya. Karena apabila makin likuid perusahaan, maka rendahnya tingkat kemunculan *financial distress* (Aisyah *et al.*, 2017). Nilai *quick ratio* yang kecil pada perusahaan dapat menunjukan yang berkaitan tentang perusahaan tersebut mempunyai harta lancer yang rendah guna melunasi hutang periode pendeknya. Selain itu, *quick ratio* yang kecil juga dapat memperlihatkan munculnya penanaman modal yang tinggi pada persediaan atau karena perputaran persediaan yang pelan.

Apabila perusahaan memiliki nilai *quick ratio* rendah sehingga menyebabkan badan usaha tidak sanggup melunasi hutang jangka pendeknya maka, perusahaan perlu memikirkan cara untuk segera melikuidasi persediaan guna memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Sebaliknya, angka *quick ratio* yang terlalu tinggi juga dapat mengindikasikan bahwa perusahaan terlalu banyak menyimpan uang tunai yang menganggur sehingga tidak produktif dan juga dapat mengindikasikan perusahaan memiliki terlalu banyak piutang bahkan bisa saja sedang mengalami kesulitan dalam menagih piutang tersebut.

Namun, riset ini selaras dengan riset sudah dijalankan oleh (Ayu et al., 2017) dan juga riset yang telah dijalankan oleh Sari dan Diana (2020) yang menyebutkan kebalikannya, yang mana *quick ratio* tidak berdampak yang signifikan pada *financial distress*.

## 2. Pengaruh Profitabilitas Terhadap *Financial Distress*

Hasil uji variabel profitabilitas menggunakan perbandingan NPM (*net profit margin*) menunjukkan bahwa rasio *net profit margin* dapat memberikan kontribusi pada keadaan yang memungkinkan muncul *financial distress* di perusahaan transportasi yang ada di BEI yang mana hipotesis kedua *accepted*. Berate hal tersebut menjelaskan bahwa tinggi rendahnya tingkat *net profit margin* dapat memberikan kontribusi pada *financial distress*. Apabila perusahaan mempunyai NPM yang tinggi maka, yang memungkinkan bisa muncul *financial distress* rendah. Dengan demikian, riset ini mendapatkan hasil selaras terhadap riset yang sudah dikerjakan oleh Syuhada, dkk (2020) yang pada penelitiannya menggunakan rasio NPM serta menjelaskan bahwa rasio *net profit margin* berdampak buruk & substansial kepada *financial distress*.

NPM menunjukkan ketrampilan perusahaan untuk mendapatkan keuntungan netto yang berasal dari perdagangan perusahaan (Sudana, 2015). Jika makin tinggi perbandingan NPM akan memperlihatkan keefektifitasan perusahaan pada perolehan keuntungan yang mana memungkinkan suatu perusahaan dalam keadaan kesulitan keuangan atau *financial distress* sangat rendah. Besarnya nilai laba bersih sangat diperlukan perusahaan agar para investor dapat melakukan investasi yang juga akan

menambah jumlah kekayaan bersih perusahaan serta meningkatkan besaran nilai modal sendiri guna menjamin kepentingan para pemegang saham. Dengan demikian, baik pihak eksternal maupun internal akan beranggapan bahwasannya perusahaan tersebut mampu dalam mengatasi situasi keuangan perusahaan selama periode tertentu. Karena dengan kemampuan profitabilitas yang tinggi perusahaan tidak akan memerlukan pendanaan eksternal yang dikhawatirkan dapat meningkatkan peluang perusahaan menghadapi *financial distress*. Namun, pada data tabel NPM perusahaan subsektor transportasi non-*financial distress* dan *financial distress* menunjukkan bahwa range skor *net profit margin* sejak 2016-2019 terus menerus mengalami penurunan. Diman itu bisa memberikan identifikasi range perusahaan sampel tidak mampu meningkatkan laba dari seluruh hasil penjualan. Kemampuan profitabilitas yang semakin menurun dapat mencerminkan bahwa kinerja perusahaan sedang dalam keadaan tidak bagus, namun hal tersebut juga mencerminkan kegiatan operasional perusahaan semakin kurang efisien. Kondisi seperti ini akan merugikan perusahaan karena akan sulit bagi perusahaan untuk melakukan ekspansi usaha serta dapat menurunkan prestasi perusahaan di masa mendatang. Dengan demikian, kondisi tersebut dapat mempengaruhi munculnya keadaan *financial distress*.

## 3. Pengaruh *Leverage* Terhadap *Financial Distress*

Hasil uji variabel *leverage* menggunakan rasio *long term debt to total assets* menyatakan bahwa rasio *long term debt to total assets* tidak dapat memberikan kontribusi kepada hal yang memungkinkan munculnya *financial distress* di perusahaan transportasi *Go Publik* sehingga sehingga hipotesis ketiga tidak diterima. Pernyataan tersebut memberikan penjelasan bahwa tingkat *long term debt to total assets* tidak memberikan kontribusi kepada *financial distress* di perusahaan jasa pengangkut *go public*. Dengan demikian, riset ini tidak cocok terhadap riset yang dikerjakan oleh (Lucky & Michael, 2019) yang menjelaskan bahwa *Long Term Debt to Total Assets Ratio* (LTDTA) secara signifikan berdampak buruk kepada *financial distress*.

*Long Term Debt to Total Assets* dapat



memperlihatkan sejauh mana perusahaan menggunakan hutang dengan masa yang panjang untuk membiayai seluruh aktiva yang dimiliki. Semakin kecil nilai perbandingan ini yang mana makin rendah porsi utang yang perusahaan miliki. Pada penelitian ini *long term debt to total assets* menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh terhadap *financial distress*. Hal tersebut bisa muncul karena perusahaan sampel yang sebagian besar tidak mengandalkan utang jangka panjang dalam pembiayaan aktivasinya. Pernyataan di atas dapat dibuktikan berdasarkan data LTDTA yang menunjukkan bahwa rata-rata keseluruhan perusahaan transportasi cenderung rendah dan konstan dari tahun 2016-2019 yang berarti aset perusahaan dibiayai dari ekuitas atau modal sendiri dan bukan dibiayai oleh utang jangka panjang. Kondisi tersebut dapat disebabkan karena kemampuan profitabilitas perusahaan rata-rata mengalami penurunan selama tahun 2016-2019 sehingga perusahaan memilih tidak berhutang dalam jumlah yang besar.

Riset ini mendapatkan hasil yang sejalan dengan *trade off theory* yang memiliki implikasi bahwasannya perusahaan mempertimbangkan menggunakan struktur *trade off theory* diantara meminimalkan pajak & beban keuangan yang sulit. Berdasarkan teori tersebut, perusahaan yang memanfaatkan utang dalam tingkatan tertentu agar memperoleh kelonggaran atau penghematan pajak, dimana penghematan pajak tersebut dapat digunakan untuk menutupi kemungkinan timbulnya biaya kesulitan keuangan. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan mampu menanggung risiko dalam pelunasan utang jangka panjangnya dengan total aset yang diperoleh. Sehingga menyebabkan hasil penelitian *long term debt to total assets* tidak berdampak pada probabilitas *financial distress*.

Namun, riset ini sejalan dengan riset yang sudah dijalankan oleh Hassan, *et al* (2018) yang menyatakan sebaliknya, bahwa LTDTA tidak memberikan pengaruh terhadap *financial distress*.

#### 4. Pengaruh Aktivitas Terhadap *Financial Distress*

Pada riset yang dilakukan ini, rasio kegiatan yang digunakan ialah *Total Asset Turnover*. Hasil uji variabel aktivitas menunjukkan bahwa rasio *Total Asset Turnover* dapat

memberikan kontribusi kepada hal yang memungkinkan munculnya *financial distress* di perusahaan transportasi *Go Public* sehingga hipotesis keempat diterima. Hal ini menjelaskan bahwa tinggi rendahnya tingkat *Total Asset Turnover* bisa memberikan kontribusi kepada *financial distress*. Apabila perusahaan mempunyai *Total Asset Turnover* yang tinggi maka, memungkinkan perusahaan terjadi *financial distress* rendah. Riset ini memperoleh hasil cocok dengan riset yang dijalankan oleh Fatmawati & Wahidahwati (2017) yang menunjukkan bahwa variabel efisiensi operasi (*Total Asset Turnover*) berpengaruh positif kepada *financial distress*.

*Total Asset Turnover* memperlihatkan tingkat efisiensi perusahaan padapengelolaan aktivasinya guna menciptakan penjualan dan penghasilan keuntungan. Tingginya total aset diputaryang mana menggambarkan tingkat efisiensi pula jumlah harta perusahaan untukmendapatkan penghasilan dari perdagangan (Agustini & Wirawati, 2019). Jika maki tinggi nilai *Total Asset Turnover* pada perusahaan, yang mana makin rendah perusahaan itu memungkinkan terjadi *financial distress*. Adanya kontribusi atau dampak perbandingan *Total Asset Turnover* kepada *financial distress* dapat disebabkan karena lamanya waktu penagihan piutang dari perusahaan sehingga semakin lama periode penagihannya, maka akan semakin memperkecil nilai Rasio *Total Asset Turnover*. Dan apabila nilai perputaran aset cenderung kecil, maka hal ini akan mengindikasikan perusahaan tersebut tidak mampu mengelola aset-asetnya guna menghasilkan penjualan. Bisa ditarik sebuah kesimpulan bahwa kondisi tersebutlah yang menyebabkan *Total Asset Turnover* mempunyai efek positif kepada *financial distress*.

#### D. Kesimpulan

Berlandaskan pada riset tersebut menghasilkan suatu hasil serta pembahasan yang ada di bab terdahulu, bisa diambil suatu kesimpulan :

1. *Quick Ratio* tidak dapat memberikan kontribusi terhadap memungkinkan mengalami *Financial Distress* di perusahaan jasa angkut yang *go public*. Pernyataan tersebut menjelaskan bahwa tinggi rendahnya tingkat *Quick Ratio*

tidak memberikan kontribusi pada *Financial Distress* di perusahaan jasa pengangkutan *go public* di BEI.

2. *NPM* dapat memberikan kontribusi kepada yang memungkinkan munculnya *Financial Distress* pada badan usaha di bidang jasa pengangkut yang *go public* terdapat di BEI. Hal ini menjelaskan bahwa tinggi rendahnya tingkat *Net Profit Margin* dapat memberikan kontribusi terhadap *Financial Distress*. Apabila perusahaan mempunyai tingkatan tinggi pada *NPM* akan memungkinkan badan usaha muncul *Financial Distress* lemah.
3. *Long Term Debt to Total Assets* tidak dapat memberikan kontribusi yang memungkinkan munculnya *financial distress* diperusahan *go public*. Hal ini menjelaskan bahwa tinggi rendahnya tingkat *Long Term Debt to Total Assets* tidak memberikan kontribusi terhadap *Financial Distress* pada badan usaha yang bergerak pada jasa angkut yang ada di BEI.
4. *Total Asset Turnover* dapat memberikan kontribusi pada memungkinkan timbulnya keadaan *financial distress* pada badan usaha yang bergerak dibidang transportasi di BEI. Hal ini menjelaskan bahwa tinggi rendahnya tingkat *Total Asset Turnover* bisa memberikan kontribusi kepada *Financial Distress*. jika perusahaan mempunyai *Total Asset Turnover* yang besar dan memungkinkan perusahaan terjadi *Financial Distress* lemah.

#### E. Rekomendasi

Adapun Peneliti bisa memberikan saran atau pendapat yang berhubungan dengan saran peneliti lain yang berkaitan pada riset tersebut berikut ini :

1. Perusahaan sebaiknya mampu untuk mempertahankan serta meningkatkan nilai rasio *profitability* atau *Net Profit Margin* yang didapatkan dari penjualan sebagai keuntungan atau laba dan mengelolanya dengan efektif, yang mana perusahaan mampu mencegah terjadinya *financial distress* dan mampu memberikan sinyal positif kepada investor sebagai tanda bahwasannya perusahaan mempunyai manajemen

financial yang bagus yang akan membuat para penanam modal tertarik untuk berinvestasi sahamnya pada perusahaan.

2. Perusahaan sebaiknya juga mempertahankan dan meningkatkan nilai rasio aktivitas atau *Total Assets Turnover* karena apabila makin besarnya rasio *Total Asset Turnover* maka tingkat oemakaian aktiva makin efisien pada menciptakan penghasilan dan pendapatan laba, sehingga dapat memberikan sinyal positif untuk meningkatkan tingkat kepercayaan investor dalam melakukan investasi dengan membeli saham perusahaan, maupun kreditur dalam melakukan aktivitas kreditnya. Selain itu, perusahaan juga perlu untuk tetap menjaga efisiensi pengelolaan aktivitas dari perputaran total aktiva agar perusahaan mampu terhindar dari kemungkinan terjadinya *financial distress*.
3. Untuk penelitian selanjutnya, apabila hendak menggukan tema yang sama yakni *financial distress*, maka sebaiknya mengembangkan lebih banyak lagi variabel bebas dari rasio keuangan maupun dari aspek lainnya, berupa kapasitas perusahaan aturan pmerintah terkait ekonomi, & lain-lain sebagainya yang memiliki keterkaitan dengan kondisi *financial distress*. Serta dapat menambahkan periode tahun penelitian dan juga lebih luasnya populasi supaya memperoleh hasil spesifik dan lebih baik daripada penelitian sebelumnya.

#### F. Referensi

- Zultilisna, D , Aisyah, N. N., Kristanti, F. T.. (2017). Pengaruh Rasio Likuiditas, Rasio Aktivitas, Rasio Profitabilitas, dan Rasio Leverage Terhadap Financial Distress (Studi pada Perusahaan Tekstil dan Garmen yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2015). *E-Proceeding Of Management*, 4(1), 411–419. <https://libraryproceeding.telkomuniversity.ac.id/index.php/management/article/view/4419>
- Wirawati, N. G. P, Agustini, N. W.(2019). Pengaruh Rasio Keuangan Pada Financial Distress Perusahaan Ritel Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

- (BEI). *E-Jurnal Akuntansi*, 26, 251. <https://doi.org/10.24843/eja.2019.v26.i01.p10>
- Luhglatno, Widaryanti, & Fahmiwati,. (2017). Analisis Pengaruh Rasio Keuangan Terhadap Financial Distress (Studi Kasus pada Perusahaan Sektor Perdagangan Eceran di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2015). *JURNAL AKUNTANSI DAN BISNIS*, Vol 3(1).
- Topowijono, T, & Ayu, A., Handayani, S. (2017). PENGARUH LIKUDITAS, LEVERAGE, PROFITABILITAS, DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP FINANCIAL DISTRESS Studi pada Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2012-2015). *Jurnal Administrasi Bisnis S1 Universitas Brawijaya*, 43(1), 138–147.
- Ghozali, I. (n.d.). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 19* (Edisi Keli). Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang
- Fatmawati, A. (2017). *FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI FINANCIAL DISTRESS ( Studi Pada Perusahaan Manufaktur di BEI )* Wabidahwati. 6.
- Handayani, E. (2017). Prediksi Kebangkrutan Bank dengan Menggunakan Analisis Diskriminan (studi Kasus pada Bank yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Mathunesa: Jurnal Ilmiah Matematika*, 2(6).
- Gilrita, G. (2015). ANALISIS ALTMAN (Z-SCORE) SEBAGAI SALAH SATU CARA UNTUK MENGUKUR POTENSI KEBANGKRUTAN PERUSAHAAN (Studi Pada Perusahaan Manufaktur yang Listing di BEI dan Perusahaan Manufaktur yang Delisting dari BEI Periode 2012-2014). *Jurnal Administrasi Bisnis S1 Universitas Brawijaya*, 25(2), 86216.
- Setiawan, N., Istiningrum, A. A,& Ismani, I. (2011). Analisis Profitabilitas Untuk Mengukur Kinerja Keuangan Manajemen Hotel (Studi Kasus pada UNY-Hotel Yogyakarta). *Jurnal Pendidikan Akuntansi Indonesia*, 2(9), 1689–1699.
- Saifi, M & Helena, S. (2018). PENGARUH CORPORATE GOVERNANCE TERHADAP FINANCIAL DISTRESS (Studi Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2013-2016). *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)*, 60 (02)(2), 143–152.
- Nasution, A. P. (2015). Pengaruh Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Finansial Distress pada Perusahaan Farmasi yang Terdaftar di BEI Periode 2010-2014. *Palembang: Politeknik Negeri Srinijaya*.
- Michael, A. O, & Lucky, L. A. (2019). Leverage and Corporate Financial Distress in Nigeria: A Panel Data Analysis. *Asian Finance & Banking Review*, 3(2), 26–38. <https://doi.org/10.46281/asfbr.v3i2.370>
- Sartono, A. (2011). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi* (BPFE (ed.)). Yogyakarta.
- Diana, H & Sari, M. (2020). Analisis Rasio Keuangan Untuk Memprediksi Kondisi Financial Distress Perusahaan Pulp Dan Kertas Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2012-2017 Dengan Model Altman Z-Score. *Research in Accounting Journal (RAJ)*, 1(1), 32–48. <https://doi.org/10.37385/raj.v1i1.32>
- Sudana, I. M. (2015). *Teori dan Pratik Manajemen Keuangan Perusahaan* (Edisi 2). Penerbit Erlangga.
- Syuhada, P., & Muda, I. (2020). Pengaruh Kinerja Keuangan dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Property dan Real Estate di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Keuangan*, 8(2), 319–336. <https://doi.org/10.17509/jrak.v8i2.22684>
- UL HASSAN, E., BT. ZAINUDDIN, Z., & BT. NORDIN, S. (2018). Predicting Financial Bankruptcy of Five Manufacturing Sectors in Pakistan Using Logistic Regression. *International Review of Management and Business Research*, 7(1), 268–277. [https://doi.org/10.30543/7-1\(2018\)-25](https://doi.org/10.30543/7-1(2018)-25)
- Yuanita, I. (2010). Prediksi Financial Distress Dalam Industri Textile dan Garment.

Jurnal Akuntansi dan Manajemen. *Jurnal  
Akuntansi Dan Manajemen*, 5(1).

[www.bappenas.go.id](http://www.bappenas.go.id)

[www.economy.okezone.com](http://www.economy.okezone.com)

[www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)