

PENGARUH LIKUIDITAS DAN PROFIBILITAS TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS*

Alvin Athallah Althaf
athallahalvin7@gmail.com

Dewi Sri
dewi_sri@ukmc.ac.id

ABSTRAKSI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah variabel profitabilitas dan likuiditas memiliki pengaruh terhadap *financial distress*. Teori yang digunakan pada penelitian ini adalah teori sinyal. Populasinya adalah laporan keuangan perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2019- 2021, sedangkan sampelnya adalah perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub- sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang mengeluarkan laporan tahunan sesuai kriteria yang dibutuhkan, dengan jumlah sampel 102. Teknik analisa data yang digunakan adalah analisis regresi berganda. Hasil penelitian yang diperoleh menunjukkan bahwa baik variabel profitabilitas maupun variabel likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Kata Kunci: Profitabilitas, Likuditas, *Financial distress*.

ABSTRACT

This research aims to find out whether profitability and liquidity variables influence financial distress. The theory used in this research is Signal Theory. The population is the financial reports of infrastructure, utilities & transportation sub- sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange for the period 2019- 2021, while the sample is infrastructure, utilities & transportation sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange which issue annual reports according to the required criteria, with a sample size of 102. The data analysis technique used is multiple regression analysis. The research results obtained show that neither the profitability variable nor the liquidity variable affects financial distress.

Keywords: Profitability, Liquidity, Financial distress.

PENDAHULUAN

Abad 21 ini, dimana kemajuan teknologi dan komunikasi telah berkembang pesat, menuntut juga kemajuan ekonomi yang menimbulkan kemudahan terjadinya perdagangan antar negara dan mobilisasi kemanapun agar semua berjalan lancar dibutuhkan alat yang dapat mengangkut dan memudahkan perpindahan objek atau manusia yang berada disuatu daerah dapat mencapai dan melintasi daerah lain sampai

tujuan dengan aman dan cepat yaitu transportasi.

Menurut Miro (2005) transportasi dideskripsikan sebagai semua alat yang diciptakan untuk mempermudah gerak manusia dalam berpindah dan mengangkut suatu barang atau manusia untuk menghemat waktu dan tenaga. Dalam membangun ekonomi suatu negara, sistem transportasi menjadi ujung tombak dalam menunjang kemajuan sektor ekonomi dan perusahaan yang bergerak didalamnya. Sistem transportasi yang efisien, efektif serta mengikuti perkembangan teknologi menjadi penyokong kegiatan ekonomi.

Dalam perdagangan antar negara di dunia ini, perekonomian sebuah negara tidak selalu berjalan aman dan bergerak selalu maju. Hal ini memberi pengaruh pada perusahaan- perusahaan yang ada, salah satunya perusahaan transportasi yang bergerak dalam hal pengiriman logistik antar negara, jasa penyedia pelabuhan, jasa maskapai dan jasa transportasi masyarakat. Salah satu contohnya saat perang dagang antara amerika dan china yang dirasakan efeknya bagi negara- negara lain serta dengan terjadinya pandemi covid19 yang mengakibatkan larangan ekspor global yang dapat berdampak akan resiko kesulitan keuangan (*financial distress*).

Salah satu contoh kasus kesulitan keuangan yang dialami perusahaan transportasi di indonesia dan juga merupakan salah satu perusahaan milik negara yaitu maskapai penerbangan Garuda Indonesia yang dilaporkan [cnbcIndonesia.com](https://www.cnbcindonesia.com) (2021). Kasus gagal bayar dialami PT. Garuda Indonesia karena ketidakmampuan membayar utang sebesar Rp 70 triliun yang disebabkan karena biaya *leasing* pesawat diatas harga wajar serta utang lancar yang menyebabkan keberatan tekanan keuangan.

Perusahaan dapat mengalami kebangkrutan atau *financial distress* (kesulitan keuangan), Kesulitan keuangan perusahaan juga tidak hanya karena permasalahan yang disebabkan dari luar atau eksternal, tetapi juga ada kemungkinan dari dalam atau internal perusahaan seperti mengalami kendala yang tidak terduga atau adanya putusan-putusan manajemen terkait finansial yang tidak efektif dan efisien yang berakibat tidak mampunya perusahaan dalam menyelesaikan masalah keuangan hingga berlarut-larut. Menurut Sudrajat & Wijayanti (2019), kesulitan keuangan biasanya adalah sejumlah rangkaian, kesalahan penilaian, dan kekurangan yang saling berhubungan baik secara langsung maupun tidak langsung mengarah pada masalah keuangan. Kemampuan perusahaan dalam mengatasi kesulitan keuangan tentu akan sangat membantu perusahaan dalam mencegah terjadinya kebangkrutan.

Untuk mencegah terjadinya masalah *financial distress* manajemen dapat mengawasi perusahaan dengan menganalisis rasio keuangannya. Menurut kasmir (2019) rasio keuangan membandingkan data berupa nilai-nilai yang muncul dari aktivitas suatu perusahaan yang tercantum dan dicatat dalam laporan keuangan dengan perhitungan yang sesuai rumus-rumus keuangan. Perhitungan ini dapat dilakukan antara dua atau lebih elemen laporan keuangan. Selain itu, angka-angka yang kontras dapat terjadi dalam satu waktu atau banyak era. Selanjutnya, data yang dibandingkan dapat berupa angka yang terjadi dalam suatu periode atau angka-angka yang terjadi dalam beberapa periode. Terdapat rasio likuiditas, profitabilitas, solvabilitas serta analisis aktivitas dalam menganalisis keuangan.

Dalam rasio likuiditas, perusahaan yang memiliki aset yang mudah dicairkan dan dapat membayar hutang lancarnya sesuai dengan tempo waktu, berarti rasio likuiditas baik dan tinggi. Rasio likuiditas, yang juga dikenal sebagai rasio cepat, rasio perputaran kas, dan rasio lancar, dipakai untuk melihat posisi keuangan jangka pendek dan membantu manajemen mengetahui seberapa efektif perusahaan menggunakan modal kerja.

Rasio profitabilitas dimanfaatkan dalam memprediksi kesulitan keuangan suatu perusahaan. Rasio keuntungan, juga dikenal sebagai rasio profitabilitas adalah metrik yang mengevaluasi kapasitas sebuah entitas untuk menciptakan keuntungan atau pengembalian selama periode waktu tertentu. Indikator ini juga mengevaluasi efektivitas manajemen perusahaan, yang dibuktikan dengan pengembalian modal atau laba penjualan.

TELAAH TEORI

Menurut Spence (1973) dalam Ghazali (2020) teori Sinyal menjelaskan tentang hubungan dari pemilik informasi dan penerima informasi. Teori ini menggarisbawahi krusialnya laporan yang dirilis oleh suatu entitas, yang menyoroti peran krusialnya untuk entitas eksternal, khususnya dalam membuat pilihan investasi. Informasi ini berkaitan dengan tindakan yang diambil oleh pengelola dalam menjawab kemauan pemegang saham. Pihak eksternal menggunakan data yang dirilis oleh entitas ini sebagai kisi-kisi menentukan pilihan berinvestasi. Bagi penanam modal dan profesional bisnis, informasi ini sangat diperlukan karena pada intinya menawarkan catatan, deskripsi, dan wawasan tentang bagaimana bisnis telah berkembang sepanjang waktu yang semuanya penting bagi keberlanjutan perusahaan dan dampaknya terhadap kinerja secara keseluruhan.

Menurut Aryadi M.A. (2018) kesulitan keuangan diartikan sebagai kondisi dimana kinerja perusahaan menurun dikarenakan adanya masalah yang tidak terduga atau kesalahan perencanaan pengambilan keputusan akan finansial perusahaan yang tidak tepat sehingga hal ini bisa mengakibatkan perusahaan mengalami pailit atau kebangkrutan. *Financial distress* dikarenakan keadaan dimana suatu perusahaan menghadapi potensi kebangkrutan karena ketidakmampuan untuk memenuhi kewajiban keuangannya, ditambah dengan laba yang minim. *Prediction Financial distress (FDP)* berfungsi sebagai alat peringatan dini atau faktor sinyal tentang kondisi keuangan perusahaan dalam periode tertentu.

Menurut Kasmir (2019) kemampuan bisnis untuk menghasilkan keuntungan atau laba dari waktu ke waktu diukur dengan statistik profitabilitas. Indikator ini juga menilai seberapa baik kinerja manajemen perusahaan, seperti yang terlihat dari pendapatan penjualan atau *capital gain*. Rasio tersebut mengukur pembelian aset per rupiah.

Menurut Fahmi (2019) rasio likuiditas mengacu pada kemampuan entitas dalam melunasi kewajiban jangka pendek secara tepat waktu. Statistik ini

signifikan karena nilai perusahaan atau minat investor dapat menurun jika gagal membayar utang jangka pendeknya. Menurut Kasmir (2019: 130) Rasio likuiditas atau sering juga disebut dengan nama rasio modal kerja merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa likuidnya suatu perusahaan. Membandingkan komponen neraca khususnya, total aset lancar dan total kewajiban lancar adalah kuncinya. Penilaian dapat dilakukan selama sejumlah periode waktu, memungkinkan pengamatan berkala terhadap evolusi likuiditas perusahaan.

Profitabilitas yang didefinisikan sebagai kecakapan suatu entitas yang melakukan penjualan dalam memperoleh laba sebesar-besarnya. Ini dinyatakan sebagai tingkat pengembalian aset (*ROA*), yang mengukur seberapa baik perusahaan menggunakan asetnya untuk menghasilkan keuntungan.

Dalam hubungan teori sinyal dengan profitabilitas yaitu tingkat profitabilitas yang dimiliki oleh suatu entitas atau perusahaan akan mempengaruhi sinyal yang diberikan, jika tingkat profitabilitas tinggi diartikan sebagai sinyal positif karena tidak mengarah ke adanya masalah keuangan dan jika tingkat profitabilitas rendah diartikan negatif karena adanya masalah keuangan dan cenderung mengarah dalam *financial distress*.

H1: Profitabilitas mempengaruhi *financial distress*.

Rasio lancar mengacu pada pemaksimalan potensi suatu entitas untuk membayar utang lancar dengan tepat selama periode tahun berjalan. Dalam hal ini, kemampuan suatu entitas dalam melunasi hutang lancarnya berdampak pada nilainya serta minat investor.

Dalam hubungan teori sinyal dengan tingkat likuiditas suatu perusahaan adalah tingkat likuiditas yang baik memberikan sinyal positif yang mempengaruhi putusan investor atau penanam modal dalam berinvestasi. Hal ini berdampak pada tingkat likuiditas yang rendah membuat para investor membatalkan atau mencabut modal mereka yang membuat perusahaan tidak atau sedikit memiliki dana yang dapat dicairkan yang dapat menyebabkan *financial distress*.

H2: Likuiditas mempengaruhi *financial distress*.

METODE PENELITIAN

Studi ini menerapkan teori uji pada pengukuran berdasarkan variabel penelitian dan data numerik untuk menemukan respons terhadap hipotesis yang dikenal penelitian kuantitatif.

Populasi dalam studi ini ialah perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub-sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2019-2021 yang mengeluarkan *financial statement* (laporan keuangan). Teknik yang diaplikasikan untuk pengambilan sampel pada penelitian ini adalah *purposive sampling*. Perusahaan yang akan digunakan untuk penelitian dipertimbangkan dengan memuat aspek-aspek tertentu yang memenuhi kriteria sebagai berikut semua perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang menerbitkan laporan keuangan yang

berakhir pada periode 31 Desember. Semua perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub sektor transportasi yang mempublikasikan laporan keuangan dari tahun 2019-2021. Semua perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub sektor transportasi yang mempunyai laporan keuangan lengkap sesuai dengan data yang diperlukan dalam variabel penelitian.

Laporan keuangan dari Bursa Efek Indonesia adalah jenis data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini.

Financial distress (Y)

Model perhitungan atau rumus dengan menghitung indikator-indikator dalam laporan keuangan tahunan. Salah satunya model *Altman Z-score* (1968) , dengan rumus sebagai berikut.

$$Z = 1,2X1 + 1,4 X2 + 3,3X3 + 0,6 X4 + 0,999X5$$

Profitabilitas (X1)

Dalam menghitung rasio profitabilitas, peneliti memanfaatkan rumus *Return On Assets (ROA)*. Dalam menghitung ROA digunakan rumus sebagai berikut:

$$ROA = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Aktiva}} \times 100\%$$

Likuiditas (X2)

Dalam menghitung rasio likuiditas, peneliti menggunakan rumus *current ratio* sebagai berikut:

$$CR = \frac{\text{Aset Lancar (Current Assets)}}{\text{Utang Lancar (Current Liabilities)}} \times 100\%$$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Pengumpulan Data Penelitian

Tabel 1
Daftar Sampling

No	Keterangan	Jumlah
1	Semua perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub-sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2019-2021	46
2	Semua perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub-sektor transportasi yang mempunyai laporan keuangan tidak lengkap sesuai dengan data yang diperlukan dalam penelitian	(12)
3	Total perusahaan sektor infrastruktur, utilitas & transportasi sub-sektor transportasi diteliti	34
4	Jumlah sampling 34 x 3 tahun	102

Sumber: Data Diolah 2024

Analisis Statistik Deskriptif

Tabel 2
Statistik Deskriptif

	<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviaton</i>
X1	102	-.05803	.2514	-.024844	.1285752
X2	102	.0251	11.7219	1.1556988	1.8275760

Sumber: Data Diolah 2024

Dalam tabel berikut, X1 yang merupakan variabel profitabilitas diwakilkan dengan rasio *return on asset* mempunyai nilai *minimum* berjumlah -0.5803, nilai *maximum* berjumlah 0.2514, dan *mean* berjumlah -0.024844 yang berarti perusahaan dapat menghasilkan laba sejumlah Rp-0.024844 dari setiap Rp 1 aset perusahaan. Nilai simpangan baku atau simpangan baku sejumlah 0,1285752. simpangan baku atau standar deviasi lebih besar dari *mean* sehingga dapat dikatakan bahwa ini merupakan sebaran data yang luas.

Variabel bebas selanjutnya adalah likuiditas yang diwakilkan dengan rasio *current ratio* yang memiliki nilai *minimum* sejumlah 0,0251, *maximum* sejumlah 11,7219, dan *mean* sejumlah 1,556988 yang berarti setiap Rp 1 utang lancar dapat dihasilkan sejumlah Rp 1,556988 aset lancar yang dimiliki perusahaan. Nilai simpangan baku atau standar deviasi sejumlah 1,8275760 yang berarti nilai simpangan baku lebih besar dari *mean* sehingga disebut sebaran data luas.

Tabel 3
Statistik Deskriptif Financial distress

	<i>Frequency</i>	<i>percent</i>
Tidak <i>Financial distress</i>	68	66,7
Hampir <i>Financial distress</i>	4	3.9
<i>Financial distress</i>	30	29.4
Total	102	100

Sumber: Data Diolah 2024

Dalam tabel berikut, total sampel yang digunakan berjumlah 102 sampel. Dalam golongan *financial distress* terdapat 30 sampel atau 29,4 persen, serta golongan hampir *financial distress* sejumlah 4 sampel atau 3,9 persen dan sisanya kategori tidak *financial distress* yang berjumlah 68 sampel atau 66,7 persen.

Uji Normalitas

Tabel 4
Hasil Uji Normalitas Awal

<i>Test Statistic</i>	.356
<i>Asymp. Sig. (2 tailed)</i>	<.001

Sumber: Data Diolah 2024

Dipaparkan hasil *Asym sig.* yaitu <0,001 maka itu disimpulkan pendistribusian atau data tidak normal karena nilainya kurang dari 0,05.

Tabel 5

Hasil Uji Normalitas Setelah Transform

<i>Test Statistic</i>	.350
<i>Asymp. Sig. (2 tailed)</i>	<.001

Sumber: Data Diolah 2024

Setelah dilakukan *transform* dengan mengubah nilai data dalam variabel profitabilitas, likuiditas dan *financial distress*, nilai *Asymp Sig.* masih didapatkan angka lebih kecil (<) dari 0,001 maka pendistribusian atau data masih dianggap tidak normal.

Karena uji normalitas dengan transform masih didapatkan nilai *Asymp Sig.* dibawah 0,05, maka selanjutnya dilakukan uji normalitas dengan metode *outlier*.

Tabel 6

Hasil Uji Normalitas Setelah Outlier

<i>Test Statistic</i>	.336
<i>Asymp. Sig. (2 tailed)</i>	<.001

Sumber: Data Diolah 2024

Setelah melakukan uji normalitas awal dan uji normalitas setelah *transform*, masih didapatkan nilai dibawah 0,05, maka dilakukan uji normalitas setelah *outlier*. Nilai *Asymp Sig.* masih mendapat angka lebih kecil (<) dari 0,001 atau masih dibawah 0,05, maka didapat kesimpulan pendistribusian atau data tidak normal.

Dikarenakan Uji normalitas baik *transform* maupun *outlier* sudah dilakukan dan tidak mendapati data atau pendistribusian yang normal, maka uji asumsi klasik yang lain tidak dapat dilakukan.

Uji Hipotesis Dengan Bootstrapping

Setelah melakukan uji normalitas baik uji normalitas awal, uji normalitas dengan *transform* dan uji normalitas dengan *outlier* tidak bisa menormalkan pendistribusian data, maka uji hipotesis dilakukan dengan metode *bootstrapping*.

Menurut Ghazali (2021) *bootstrapping* adalah Metode non-parametrik yang dapat digunakan dengan ukuran sampel kecil dan tidak menggunakan distribusi variabel. Teknik ini melakukan *resampling* sampai 1000 kali dalam pengujiannya.

Uji Koefisien Determinasi

Tabel 7

Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adj. R Square	Std. Error of the Estimate
1	.148	.022	.002	2996707.60913

Sumber: Data Diolah 2024

Dalam tabel *Model Summary*, *Adjusted R Square* memaparkan nilai 0,002 yang disimpulkan hanya 0,2%. Seluruh variabel dalam penelitian ini, profitabilitas dan likuiditas mampu menjelaskan hubungannya dengan *financial distress* sebesar 0,02% sisanya 99,98 % dipengaruhi variabel lain diluar dari model penelitian ini. Oleh karena itu, nilai ini tidak baik karena dibawah 5%.

Uji Model (Uji F)

Tabel 8

Hasil Uji F			
<i>Model</i>		<i>F</i>	<i>Sig.</i>
1	<i>Regression</i>	1.103	.336
	<i>Residual</i>		
	<i>Total</i>		

Sumber: Data Diolah 2024

Dari tabel ANOVA, nilai *Sig.* adalah 0,336. Karena yang diperoleh adalah >0,05, maka dapat ditentukan bahwa model studi ini tidak dapat diterima untuk diaplikasikan, karena dinyatakan bahwa nilai *Sig* yang layak digunakan adalah <0,05.

Uji Parsial (Uji t)

Tabel 9
Hasil Uji t

<i>Bootstrap</i>		Su mber : Data Diola h
<i>Model</i>	<i>Sig.</i>	
<i>Constant</i>	.151	
<i>X1</i>	.142	
<i>X2</i>	.180	

2024

Dalam tabel *Bootstrap for coefficients*, berdasarkan hasil olah data pada variabel X1 yaitu profitabilitas menunjukkan nilai *Sig.* 0,142. Dikatakan nilai *Sig.* yang layak digunakan yaitu < 0,05, disimpulkan X1 yaitu profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Untuk variabel X2 yaitu likuiditas menunjukkan nilai *Sig.* 0,180. Ketentuan yang sama yaitu dikatakan nilai *Sig.* yang layak digunakan yaitu < 0,05, Karena itu variabel X2 yaitu likuiditas tidak mempengaruhi *financial distress*.

Analisis Regresi Linier Berganda

Berdasarkan tabel *Bootstrap for coefficients* dan menggunakan program SPSS 22.0 didapat hasil berikut.

$$Y = 951517,730 + 3332875,256X1 - 191202,058X2 + e$$

Pengaruh Profitabilitas Terhadap *Financial distress* Perusahaan.

Dari pengukuran yang ada, nilai sig. yang ditunjukkan sebesar 0,142. Nilai yang ditetapkan untuk dinyatakan berpengaruh apabila nilai sig. dibawah 0,05. Maka dengan itu dinyatakan bahwa profitabilitas tidak memengaruhi *financial distress*. Hasil dari penelitian ini tidak sejalan dengan teori sinyal yang menjelaskan bahwa tingkat profitabilitas yang rendah cenderung mengarah dalam *financial distress*.

Kondisi entitas yang berada pada segmen usaha ini yang menunjukkan perubahan dalam tingkat profitabilitas tidak berpengaruh pada keadaan finansial yang menyebabkan *financial distress* (kesulitan keuangan). Hal ini disebabkan oleh situasi di mana perusahaan yang mengalami penurunan pendapatan atau keuntungan, cenderung mengambil pinjaman untuk menutupi beban atau biaya operasional yang harus dibayar tahun ini. Situasi ini juga berpotensi menyebabkan perusahaan terjebak

dalam kebangkrutan.

Pengaruh Likuiditas Terhadap *Financial distress*.

Dari pengukuran yang ada, nilai sig. yang ditunjukkan sebesar 0,180. Nilai yang ditetapkan untuk dinyatakan berpengaruh apabila nilai sig. dibawah 0,05. Maka dengan itu dinyatakan bahwa likuiditas tidak mempengaruhi terhadap *financial distress*.

Hasil dari penelitian ini tidak sejalan dengan teori sinyal yang menjelaskan bahwa tingkat likuiditas yang rendah membuat investor batal atau mencabut investasi sehingga perusahaan tidak mempunyai kas tambahan yang bisa dicairkan yang dapat menyebabkan *financial distress*.

Kondisi entitas yang berada pada segmen usaha ini yang mengalami kenaikan atau penurunan likuiditas tidak mempengaruhi kondisi keuangan yang menyebabkan *financial distress*. Hal ini dikarenakan perusahaan sektor transportasi mempunyai kecenderungan memiliki aset tetap yang lebih banyak daripada aset lancarnya. Hal ini yang menyebabkan rasio likuiditas cenderung rendah sehingga tidak berpengaruh ataupun mendeteksi adanya atau tidak adanya *financial distress*.

Penggolongan *Financial distress*

Dalam Penelitian ini, pengklasifikasian *financial distress* dalam perusahaan sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi sub sektor transportasi dibagi dalam 3 golongan yaitu Tidak *Financial distress*, Hampir *Financial distress* dan *Financial distress*. Penggolongan ini berdasarkan kriteria klasifikasi hasil dari metode model *Altman Z-score* yang membagi hasil nilai dari 2,99 sampai 1,81.

Dari 102 sampel, didapatkan hasil bahwa sebagian besar dari perusahaan yang menjadi sampel tidak mengalami *financial distress* yaitu sebesar 68 sampel sedangkan 30 sampel diantaranya terindikasi mengalami *financial distress* dan sisanya hampir mengalami *financial distress*. Sampel perusahaan yang mengalami *financial distress* sebagian besar dikarenakan dampak dari pandemi COVID-19 yang mengakibatkan penurunan laba serta kenaikan hutang yang besar sehingga menyebabkan turunnya harga saham beredar. Sampel perusahaan yang tidak mengalami *financial distress* dikarenakan strategi pengelolaan manajemen yang baik dan inovasi dalam beradaptasi yang mampu mempertahankan keuntungan, penjualan serta harga saham yang beredar.

KESIMPULAN DAN IMPLIKASI

Studi yang dijalankan ini memiliki tujuan yaitu memastikan bagaimana masalah keuangan dipengaruhi oleh profitabilitas dan likuiditas bagi bisnis di perusahaan infrastruktur, utilitas dan transportasi sub sektor transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia antara tahun 2019 dan 2021. 34 entitas diambil sampelnya selama tiga tahun dalam penelitian ini, dan 102 laporan keuangan secara keseluruhan diproses. Temuan berikut berasal dari pengujian menggunakan model regresi berganda dan analisis deskriptif, maka kesimpulan yang diperoleh adalah berdasarkan pengujian uji statistik deskriptif mengenai profitabilitas dan likuiditas dan kondisi *financial distress* perusahaan infrastruktur, utilitas dan transportasi sub sektor transportasi yang

terdaftar di Bursa efek Indonesia periode tahun 2019- 2021 diperoleh sebagai berikut profitabilitas yang diukur menggunakan *return on assets (ROA)*.

Nilai terendah variabel profitabilitas adalah -0,5803 dan nilai rata-rata berada di -0,024844. Standar deviasi secara keseluruhan adalah 0,1285752, lebih tinggi daripada nilai rata-rata. Hal ini berarti data bersifat heterogen, karena nilai standar deviasi yang besar berarti sebaran data bervariasi atau semakin beragam disimpulkan rata-rata kepemilikan manajemen mempunyai tingkat penyimpangan yang tinggi. Likuiditas yang diukur menggunakan *current ratio (CR)*. Nilai tertinggi variabel likuiditas adalah 11,7219 dan nilai rata-rata berada di nilai 1,556988. Standar deviasi secara keseluruhan adalah 1,8275760. Nilai standar deviasi lebih tinggi dibandingkan nilai mean, ini berarti data memiliki variasi yang besar dan disimpulkan rata-rata kepemilikan manajemen mempunyai tingkat penyimpangan yang tinggi. Berdasarkan analisis hipotesis secara keseluruhan (uji F), profitabilitas dan likuiditas tidak menunjukkan pengaruh secara keseluruhan terhadap keadaan keuangan yang mengindikasikan kesulitan keuangan pada perusahaan tersebut. Berdasarkan analisis hipotesis secara terpisah (uji t), profitabilitas dan likuiditas tidak menunjukkan pengaruh secara terpisah terhadap keadaan keuangan yang mengindikasikan kesulitan keuangan pada perusahaan tersebut.

Peneliti menawarkan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya berdasarkan temuan penelitian yang dilakukan yaitu peneliti di masa mendatang diharapkan untuk mengembangkan dan mengevaluasi beberapa faktor tambahan yang saling berhubungan dan diduga mempengaruhi kesulitan keuangan, seperti *leverage*, aktivitas, usia perusahaan dan lainnya yang tidak diujikan dalam penelitian ini. Peneliti yang akan datang diharapkan untuk memperluas dan menguji dengan sampel yang berbeda atau lain dari yang ada dalam penelitian ini, yaitu perusahaan di sektor infrastruktur, utilitas, dan transportasi di sub sektor transportasi.

Peneliti selanjutnya diharapkan dapat menerapkan dan menguji metode lain untuk menghitung kesulitan keuangan seperti metode *Grover*, *Zmijewski*, dan lainnya. Peneliti menawarkan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya berdasarkan temuan penelitian yang dilakukan yaitu bagi investor, dari temuan ini dapat dipakai untuk menjadi bahan referensi dalam membuat pilihan berinvestasi. Investor dapat memperhatikan tingkat profitabilitas dan likuiditas.

DAFTAR PUSTAKA

- Aryadi, M.A. (2018). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Leverage dan Ukuran Perusahaan Terhadap *Financial distress*. *Journal of Economics, Business, and Accountancy Ventura*. STIE PERBANAS: Surabaya.
- Aviannie, W., dkk. (2020). Determinasi *Financial distress* Perusahaan BUMN Di Indonesia. In *Prosiding Biema*. Vol 1. Universitas Pembangunan Nasional Veteran: Jakarta.
- CNBC Indonesia. (2021). Kisah Utang Garuda Bengkok dari Rp20 T Menjadi Rp70T. <https://www.cnbcindonesia.com/market/20210605093313-17-250771/kisah-utang-garuda-bengkok-dari-rp-20-t-menjadi-rp-70-t>.

- Fahmi,I. (2020). *Analisis Rasio Keuangan*. Cetakan ketiga. Bandung: Alfabeta.
- Fitri, R.A. & Syamwil. (2020). Pengaruh Likuiditas, Aktivitas, Profitabilitas dan Leverage Pada *Financial distress*. *Ecogen*. Vol.3 No.1. Universitas Negeri Padang: Padang.
- Ghozali. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 26*. Edisi 10. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hutauruk, dkk. (2021). *Financial distress* Pada Perusahaan Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Perbankan Syariah*. Vol.2 N0.2. Universitas Widya Gama Mahakam: Samarinda.
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan*. Edisi Pertama. Cetakan Keduabelas. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Marfungatun,F. (2016). Pengaruh Rasio Profitabilitas, Likuiditas dan Leverage Terhadap *Financial distress*. *Jurnal Akuntansi UPY*. 1-12.
- Miro. (2005). *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Muhtar & Andi Aswan. (2017). Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Terjadinya Kondisi *Financial distress*. *Jurnal Bisnis dan Akuntansi*. Vol.13 No 3.
- Ningtyas,D.A.& Wiwiek,P. (2020). Kinerja Keuangan Sebagai Faktor Dalam Memprediksi *Financial distress*. In *Prosiding Seminar*. STIE PERBANAS: Jakarta.
- Rahma,A. (2020). Analisis Pengaruh Profitabilitas, Leverage, dan Likuiditas Terhadap *Financial distress*. *Jurnal Akuntansi Berkelanjutan Indonesia*. Vol.3 No.3. Universitas Pamulang: Banten.
- Riyanto & Hatmawan. (2020). *Metode Riset Penelitian Kuantitatif Penelitian di Bidang Manajemen, Teknik, Pendidikan dan Eksperimen*. Yogyakarta: Deepublish.
- Rohmadini, A., Dkk. (2018). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas dan Leverage Terhadap *Financial distress*. *Jurnal Administrasi Bisnis*. Vol.60 No.2. Universitas Brawijaya: Malang.
- Sudrajat & Wijayanti. (2019). Analisis Prediksi Kebangkrutan (*Financial distress*) Dengan Perbandingan Model Altman, Zwijewski dan Grover. *Jurnal Akuntansi*. Vol.3 No.2.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Zulaecha & Atik,M. (2018). Pengaruh Likuiditas, Leverage dan Sales Growth Terhadap *Financial distress*. *Jurnal Manajemen dan Bisnis*. Universitas Muhammadiyah Tangerang: Banten