

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

Perusahaan yang dijadikan objek pada penelitian ini adalah semua perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun 2013-2018. Berdasarkan pada metode purposive sampling diperoleh 13 sampel dari perusahaan sektor transportasi menggunakan periode selama 6 tahun. Rincian pemilihan sampel sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Prosedur Pemilihan Sampel

No.	Uraian	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
1.	Perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI	23	25	29	25	33	38	173
2.	Perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI melaporkan tidak laporan keuangan periode 2013-2018.	2	3	3	2	2	2	(14)
3.	Perusahaan tidak menyediakan data lengkap dan sesuai dalam penelitian ini	3	4	3	2	5	7	(24)
4.	Total perusahaan yang dijadikan sampel	18	18	23	21	26	29	135

Berdasarkan tabel diatas jumlah perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di BEI periode 2013-2018 berjumlah 173. Hasil dari pemilihan total sampel yang dilakukan peneliti ada 44 perusahaan yang melaporkan laporan keuangannya dan perusahaan tersebut terdaftar dalam Bursa Efek Indonesia. Periode pengamatan yang dilakukan oleh peneliti adalah selama 6 tahun, yaitu

tahun 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, dan 2018. Maka jumlah data yang diteliti totalnya 135 sampel perusahaan.

B. Analisis Statistik Deskriptif

Dalam melakukan analisis dan pembahasan pengujian, dilakukan terlebih dahulu penggambaran mengenai data yang digunakan pada penelitian ini menggunakan statistik deskriptif. Hasil statistik deskriptif pada penelitian ini ditunjukkan pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4. 2 Hasil Uji Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
FD	135	0,000000	1,000000	0,56296296	0,497867204
LIK	135	7,508710E-5	7,860589	1,34825080	1,431409464
LEV	135	0,049203	0,988006	0,50148258	0,192309351
AKT	135	0,046256	1,771656	0,50593437	0,344588378
PROF	135	-0,395652	0,374258	0,01451982	0,110542063
KEPINST	135	0,111025	1,000000	0,68038444	0,197929581
Valid N (listwise)	135				

Sumber :Hasil analisis data (Lampiran 3)

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa dalam penelitian berjumlah sebanyak 135 sampel. Hasil pengujian statistik deskriptif juga melihat nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata, dan nilai standar deviasi pada masing-masing variabel. Variabel likuiditas (*current ratio*) menunjukkan kemampuan suatu perusahaan dalam melunasi hutang jangka pendeknya. Variabel likuiditas diprosikan dengan *current ratio* dengan cara nilai aktiva lancar dibandingkan dengan hutang lancar. Dari tabel diatas menunjukkan nilai rata-rata sebesar 1,34825080 yang berarti rata-rata perusahaan mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya, nilai minimum sebesar 0,00007508710, nilai maksimum

sebesar 7,860589, dan nilai standar deviasi sebesar 1,431409464. Variabel *Leverage (Debt ratio)* menunjukkan seberapa besar kewajiban berupa utang jangka panjang dan utang jangka pendek yang dimiliki perusahaan. Variabel ini dihitung dengan cara total hutang dibagi dengan total aset. Dari tabel diatas menunjukkan nilai rata-rata sebesar 0,50148258 yang berarti bahwa rata-rata perusahaan sektor transportasi memiliki proporsi hutang sebesar 50,14% atas asetnya, nilai minimum sebesar 0,049203, nilai maksimum sebesar 0,988006, dan nilai standar deviasi sebesar 0,192309351. Variabel *aktifitas (tato)* menunjukkan seberapa besar perusahaan mampu menggunakan *asset-asset* yang dimiliki oleh perusahaan dengan tujuan pengelolaan perusahaan. Variabel ini dihitung dengan cara penjualan dibagi dengan total aset. Dari tabel diatas menunjukkan nilai rata-rata sebesar 0,50593437 yang dapat diartikan bahwa rata-rata perputaran total aset pada perusahaan sektor transportasi sebesar 50,05%, nilai minimum sebesar 0,046256, nilai maksimum sebesar 1,771656, dan nilai standar deviasi sebesar 0,344588378. Variabel *profitabilitas (Roa)* digunakan untuk melihat kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba (*profit*) pada tingkat penjualan, aset dan modal saham tertentu, variabel ini dihitung dengan cara nilai pendapatan sebelum pajak dibagi dengan total aset. Dari tabel diatas menunjukkan nilai rata-rata sebesar 0,01451982 yang dapat diartikan bahwa rata-rata perusahaan mampu menghasilkan laba sebesar 1,4%, nilai minimum sebesar -0,395652, nilai maksimum sebesar 0,374258, dan nilai standar deviasi sebesar 0,110542063. Variabel *kepemilikan institusional (Kepinst)*

menunjukkan jumlah proporsi saham institusional yang ada diperusahaan, variabel ini dihitung dengan cara nilai jumlah saham yang institusional dibagi dengan saham yang beredar. Nilai rata-rata sebesar 0,68038444 yang dapat diartikan rata rata tingkat kepemilikan institusional pada perusahaan sektor transportasi sebesar 68,03%, nilai minimum sebesar 0,111025, nilai maksimum sebesar 1,000000, dan nilai standar deviasi sebesar 0,197929581.

C. Hasil Pengujian Kelayakan Model Regresi

1. Hasil Uji *Hosmer and Lemeshow's Goodnes of Fit Test*

Menurut (Ghozali, 2011) model penelitian regresi logistik dapat dikatakan bagus dan layak dengan melihat hasil nilai dari uji *Hosmer and Lemeshow's Goodnes of Fit Test* yang dihipotesis kan sebagai berikut:

H_0 = Model hipotesis sesuai dengan nilai observasi

H_a = Model hipotesis tidak sesuai dengan nilai observasi

Hosmer and Lemeshow's Goodnes of Fit Test menguji hipotesis nol yang menandakan bahwa data empiris yang digunakan sesuai dengan model atau tidak ada perbedaan antara data dengan model sehingga model dapat dikatan fit. Jika nilai *Hosmer and Lemeshow's Goodnes of Fit Test* kurang dari 0.05 (<0.05) maka hipotesis nol ditolak yang mengidentifikasikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara model dengan nilai observasi sehingga model tidak dapat memprediksi nilai observasinya. Jika nilai *Hosmer and Lemeshow's Goodnes of Fit Test* lebih besar dari 0.05 (>0.05) maka hipotesis nol diterima yang mengidentifikasikan bahwa model mampu memprediksi nilai observasinya

sehingga model layak diterima dan cocok digunakan untuk penelitian yang dilakukan. Hasil uji *Hosmer and Lemeshow's Goodnes of Fit Test* pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 3 Uji Kelayakan Model

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	1.898	7	.965

Sumber : Hasil analisis data (Lampiran 4)

Berdasarkan hasil pada tabel 4.3 menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,965. Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa nilai signifikansi $0,965 > 0,05$ yang mengidentifikasi bahwa data yang digunakan diterima dan sesuai dengan model regresi. Hal ini juga berarti tidak ada perbedaan antara model dengan data sehingga model regresi dapat digunakan untuk analisis selanjutnya.

2. Hasil Overall Model *Fit Test*

Menurut (Ghozali, 2011) overall model fit test digunakan untuk menilai keseluruhan model yang telah dihipotesiskan telah fit atau tidak dengan data yang digunakan. Pengujian ini dilakukan dengan membandingkan nilai output dari $-2 \log$ likelihood awal (block number = 0) dengan nilai $-2 \log$ likelihood akhir (block number = 1). Apabila ada penurunan nilai antara $-2 \log$ likelihood awal dengan nilai $-2 \log$ likelihood akhir maka menunjukkan bahwa model yang dihipotesiskan layak atau fit dengan data yang diuji, tetapi apabila nilai $-2 \log$ likelihood awal lebih besar dari $-2 \log$

likelihood akhir, maka menunjukkan bahwa model yang dihipotesiskan tidak fit dengan data yang diuji.

Tabel 4. 4 Overall Model Fit Test

-2 Log likelihood	Nilai
Awal (Block Number =0)	185,003
Akhir (Block Number=1)	19,961

Sumber : Hasil analisis data (lampiran 5)

Mengacu pada kedua tabel 4.4 maka dapat dilihat bahwa pada blok 0 nilai iterasi *-2 Loglikelihood* yang didapatkan adalah 185.003 sementara nilai iterasi *-2 Loglikelihood* pada blok 1 19,961. Nilai iterasi *-2 Loglikelihood* menunjukkan terjadinya penurunan nilai iterasi dikarenakan hal tersebut maka dapat disimpulkan bahwa model penelitian ini fit dan layak datanya.

3. Hasil Uji *Omnibus Test Of Model Coefficients*

Menurut (Ghozali, 2011) pengujian ini dilakukan untuk menguji apakah variabel independen berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen. Apabila nilai signifikan lebih besar dari 0.05 (>0.05) maka variabel independen secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel dependen, tetapi apabila nilai signifikan lebih kecil dari 0.05 (<0.05) maka variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen. Hasil dari *Omnibus Test of Model Coefficients* pada penelitian ini ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 4. 5 Omnibus Tests of Model Coefficients

	Chi-square	df	Sig.
Step	172.042	5	.000

Block	172.042	5	.000
Model	172.042	5	.000

Sumber : Hasil analisis data (Lampiran 6)

Berdasarkan hasil pada tabel 4.5 menunjukkan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$ sehingga menunjukkan bahwa data dalam penelitian ini layak untuk digunakan.

4. Hasil Uji Koefisien Determinasi (*Nagelkerke R Square*)

Menurut (Ghozali, 2011) pengujian koefisien determinasi pada regresi logistik dilihat dari nilai output *Nagelkerke's R Square*. Nilai dari output tersebut menandakan bahwa seberapa besar kombinasi variabel independen yang digunakan dalam penelitian mampu menjelaskan variabel dependennya.

Tabel 4. 6 Koefisien Determinasi

Nagelkerke R Square	0,966
---------------------	-------

Sumber : Hasil analisis data (Lampiran 7)

Koefisien *Nagelkerke R Square* pada table 4.6 merupakan modifikasi dari koefisien *Cox and Snell R square* untuk memastikan bahwa nilainya bervariasi dari 0 (nol) sampai 1 (satu) sama seperti koefisien determinasi R^2 pada regresi linier berganda. Pada tabel diatas menunjukkan nilai koefisien *Nagelkerke R Square* sebesar 0,966 yang berarti bahwa kemampuan dari variabel bebas yang diukur menggunakan current ratio (CR), debt ratio (DR), total asset turnover (TATO) return on asset (ROA), dan Kepemilikan Institusional untuk memprediksi *Financial Distress*

perusahaan sebesar 96,6%. Sisanya sebesar 3,4% merupakan faktor lain diluar model yang menjelaskan variabel dependen.

5. Hasil Uji Tabel Klasifikasi 2x2

Menurut (Ghozali, 2011) Tabel klasifikasi memperlihatkan hitung dari estimasi yang dikategorikan benar (*correct*) dan yang salah (*incorrect*). Pada kolom dalam tabel akan menunjukkan dua nilai prediksi dari variabel dependen dan pada baris dalam tabel akan menunjukkan nilai observasi dari variabel dependen

Tabel 4. 7 Kasifikasi 2 x 2

Observed		Predicted		
		FD		Percentage Correct
		NON FD	FD	
FD	NON FD	58	1	98.3
	FD	1	75	98.7
Overall Percentage				98.5

Sumber : Hasil analisis data (Lampiran 8)

Berdasarkan hasil pada tabel diatas dari 135 sampel yang digunakan, jumlah keseluruhan sampel yang tidak mengalami *Financial Distress* adalah $58 + 1 = 59$ sampel. Sampel yang tidak mengalami *Financial Distress* sebenarnya berjumlah 59 dan seharusnya sampel yang tidak mengalami financial distres namun mengalami financial distres berjumlah 1 sampel, sehingga kebenaran klasifikasi sebesar 98,3 %. Total keseluruhan perusahaan mengalami *Financial Distress* adalah $1 + 75 = 76$ sampel. Sampel yang mengalami *Financial Distress* namun tidak mengalami *Financial Distress* sebesar 1 sampel, sehingga kebenaran

sampel 98,7%. Tabel diatas menunjukkan nilai overall percentage sebesar 98,5 yang menunjukkan bahwa ketepatan dalam model penelitian ini dalam memprediksi *Financial Distress* yaitu sebesar 98,5%.

D. ANALISIS REGRESI LOGISTIK

Menurut (Hidayat & Meiranto, 2013) pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan analisis regresi logistik karena memiliki satu variabel dependen yang merupakan variabel kategori/dummy serta memiliki variabel independen lebih dari satu. Persamaan regresi logistik yang digunakan yaitu

$$\ln \frac{p}{(1-p)} = \beta_0 + b_1 x_1 + b_2 x_2 + \dots + b_n x_n + e$$

Hasil dari persamaan regresi logistik ditunjukkan pada persamaan berikut :

Tabel 4. 8 Uji Regresi Logistik

	B	Sig.
LIK	1.319	.400
LEV	27.384	.017
AKT	-4.861	.141
PROF	-335.689	.006
KEPINST	-5.884	.248
Constant	1.757	.807

Sumber : Hasil analisis data (Lampiran 9)

Berdasarkan hasil pengujian regresi logistik pada tabel diatas maka didapatkan persamaan regresi sebagai berikut :

$$ICR = 1,757 + 1,319 \text{ LIK} + 27,384 \text{ LEV} - 4,861 \text{ AKT} - 335,689 \text{ PROF} - 5,884 \text{ KEPINST}$$

Nilai kostanta sebesar 1,757 yang menyatakan bahwa jika variabel Likuiditas, *Leverage*, aktivitas, profitabilitas, dan kepemilikan institusional

mempengaruhi kondisi *Financial Distress* perusahaan, maka rata-rata besarnya nilai *Financial Distress* adalah sebesar 1,757.

E. Hasil Uji Hipotesis

Hasil uji hipotesis dalam penelitian ini ditunjukkan pada tabel berikut :

Variabel	B	Sig.	Ha
LIK	1.319	.400	Ditolak
LEV	27.384	.017	Diterima
AKT	-4.861	.141	Ditolak
PROF	-335.689	.006	Diterima
KEPINST	-5.884	.248	Ditolak

Sumber : Hasil analisis data (Lampiran 9)

Berdasarkan hasil pada tabel diatas maka pengaruh rasio likuiditas, *Leverage*, aktivitas, profitabilitas, dan kepemilikan institusional terhadap kondisi *Financial Distress* pada suatu perusahaan dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Rasio Likuiditas (*current ratio*)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel diatas diperoleh nilai koefisien dari variabel likuiditas sebesar 1.319 dan nilai signifikansi sebesar 0,400. Karena nilai signifikansi lebih besar dari nilai signifikansi yang diisyaratkan yaitu $0,400 > 0,05$, maka variabel likuiditas dinyatakan tidak berpengaruh signifikan terhadap kondisi *Financial Distress* suatu perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi penerimaan H₀ dan penolakan H_a. Sehingga hipotesis kedua pada penelitian ini yang menyatakan rasio likuiditas berpengaruh negatif signifikan terhadap *Financial Distress* ditolak.

2. Rasio *Leverage* (debt ratio)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel diatas diperoleh nilai koefisien dari variabel *Leverage* sebesar 27.384 dan nilai signifikansi sebesar 0,017. Karena nilai signifikansi lebih kecil dari nilai signifikansi yang diisyaratkan yaitu $0,000 < 0,05$, maka variabel *Leverage* dinyatakan berpengaruh positif signifikan terhadap kondisi *Financial Distress* suatu perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi penolakan H_0 dan penerimaan H_a . Sehingga hipotesis ketiga pada penelitian ini yang menyatakan rasio *Leverage* berpengaruh positif signifikan terhadap *Financial Distress* diterima.

3. Rasio Aktivitas (total assets turnover)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel diatas diperoleh nilai koefisien dari variabel likuiditas sebesar -4.861 dan nilai signifikansi sebesar 0,141. Karena nilai signifikansi lebih besar dari nilai signifikansi yang diisyaratkan yaitu $0,141 > 0,05$, maka variabel aktivitas dinyatakan tidak berpengaruh signifikan terhadap kondisi *Financial Distress* suatu perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi penerimaan H_0 dan penolakan H_a . Sehingga hipotesis kedua pada penelitian ini yang menyatakan rasio aktivitas berpengaruh negatif signifikan terhadap *Financial Distress* ditolak.

4. Rasio Profitabilitas (*roa*)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel diatas diperoleh nilai koefisien dari variabel *Leverage* sebesar -335.689 dan nilai signifikansi

sebesar 0,006. Karena nilai signifikansi lebih kecil dari nilai signifikansi yang diisyaratkan yaitu $0,006 < 0,05$, maka variabel profitabilitas dinyatakan berpengaruh positif signifikan terhadap kondisi *Financial Distress* suatu perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi penolakan H_0 dan penerimaan H_a . Sehingga hipotesis ketiga pada penelitian ini yang menyatakan rasio profitabilitas berpengaruh positif signifikan terhadap *Financial Distress* diterima

5. Kepemilikan Institusional (kepinst)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel diatas diperoleh nilai koefisien dari variabel likuiditas sebesar -5.884 dan nilai signifikansi sebesar 0,248. Karena nilai signifikansi lebih besar dari nilai signifikansi yang diisyaratkan yaitu $0,248 > 0,05$, maka variabel kepemilikan institusional dinyatakan tidak berpengaruh signifikan terhadap kondisi *Financial Distress* suatu perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi penerimaan H_0 dan penolakan H_a . Sehingga hipotesis kedua pada penelitian ini yang menyatakan kepemilikan institusional berpengaruh negatif signifikan terhadap *Financial Distress* ditolak

F. Pembahasan

1. Pengaruh Rasio Likuiditas (CR) terhadap *Financial Distress*

Rasio likuiditas merupakan kemampuan akan perusahaan dalam melunasi hutang jangka pendeknya. Pada hipotesis 1 penelitian ini menyatakan Rasio likuiditas berpengaruh negatif signifikan terhadap financial distres pada perusahaan sektor transportasi. Berdasarkan pada

tabel hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa variabel independen Rasio Likuiditas (CR) memiliki arah positif dengan variabel dependen *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Tetapi jika dilihat nilai signifikansinya pada hipotesis 1 tersebut memiliki nilai signifikansi yang lebih besar dari nilai alpha yang ditetapkan ($\alpha = 0.05$). Sehingga hasil dari hipotesis ini tidak signifikan. Dari pengujian hipotesis tersebut dapat diinterpretasikan bahwa variabel independen Rasio Likuiditas (CR) memiliki arah positif dengan variabel dependen *Financial Distress* dan tidak signifikan, sehingga hipotesis pertama belum didukung karena tidak signifikan (**ditolak**).

Menurut (Sartono, 2010) likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi atau melunasi kewajiban jangka pendeknya. Ketentuan rasio likuiditas yang dianggap baik yaitu rasio yang bernilai lebih dari satu atau berada pada kisaran 2 yang berarti setiap 1 hutang lancar yang dimiliki oleh perusahaan akan dijamin oleh 2 asset lancar perusahaan, karena proksi pada penelitian ini menggunakan *current ratio*. Pada penelitian ini hasil pengujian hipotesis menyatakan bahwa rasio likuiditas tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Financial Distress*, hal ini disebabkan karena rata-rata likuiditas perusahaan transportasi yang dijadikan sampel dari tahun 2013 sampai dengan 2018 memiliki rata-rata likuiditas sebesar 1,34825080 yang berarti asset lancar yang dimiliki oleh perusahaan mampu menutupi jumlah kewajiban lancarnya. Hutang jangka pendek dianggap belum bisa menggambarkan

penggunaan hutang perusahaan karena di saat perusahaan tidak mampu untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya yang jatuh tempo, seringkali suatu perusahaan melalukam pinjaman yang baru untuk melunasi hutang jangka pendeknya. Hal itu dilakukan untuk menghindarkan perusahaan dari kondisi *Financial Distress* sehingga nilai rasio likuiditas baik tinggi maupun rendah tidak menggambarkan kondisi suatu perusahaan secara keseluruhan dan tidak dapat memprediksi kondisi *Financial Distress* dan misalkan hutang lancar seperti hutang dagang, hutang deviden, dan hutang bonus tidak mampu dibayarkan kepada yang berkenan, maka perusahaan tersebut tidak akan bisa dibangkrutkan oleh yang berhak melainkan akan kehilangan kepercayaan dari pihak yang terkait.

Hasil penelitian ini mendukung penelitian Saleh (2013), Putri (2014), dan Muflihah (2017) yang menyatakan bahwa rasio likuiditas tidak berpengaruh pada *Financial Distress*. Namun menolak penelitian yang dilakukan oleh Hidayat (2014), Budiarmo (2014), Ayu Pritha (2015), dan Setiawan (2018) yang menyatakan bahwa hasil penelitian menunjukkan hasil bahwa rasio likuiditas yang diukur menggunakan current ratio terdapat pengaruh negatif signifikan dalam memprediksi *Financial Distress* disuatu perusahaan.

2. Pengaruh Rasio *Leverage* (DR) terhadap *Financial Distress*

Rasio *Leverage* menunjukkan seberapa besar kewajiban berupa utang jangka panjang dan utang jangka pendek yang dimiliki perusahaan. Pada hipotesis 2 penelitian ini menyatakan Rasio *Leverage* (DR)

berpengaruh positif signifikan terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Berdasarkan pada tabel hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa variabel independen Rasio *Leverage* (DR) memiliki arah positif dengan variabel dependen *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Selain itu jika dilihat nilai signifikansinya pada hipotesis 2 tersebut memiliki nilai signifikansi kurang dari nilai alpha yang ditetapkan ($\alpha = 0.05$). Sehingga hasil dari hipotesis ini signifikan. Dari pengujian hipotesis tersebut dapat diinterpretasikan bahwa variabel independen Rasio *Leverage* (DR) memiliki arah positif dengan variabel dependen *Financial Distress* dan signifikan , sehingga hipotesis kedua didukung (**diterima**)

Menurut (Weston & Brigham, 1989), *financial Leverage* menunjukkan besarnya nilai aktiva suatu perusahaan yang didanai oleh hutang-hutangnya. Semakin tinggi nilai pada rasio ini maka semakin tinggi pula resiko terjadinya *Financial Distress*. Hal ini dikarenakan perusahaan yang memiliki hutang yang tinggi beresiko dalam melakukan pembayaran bunga sebelum jatuh tempo sehingga probabilitas perusahaan mengalami kondisi *Financial Distress* juga semakin tinggi karena perusahaan tersebut dikhawatirkan tidak mampu melakukan pelunasan terhadap hutang-hutangnya. Namun jika nilai hutang perusahaan tersebut rendah, maka probabilitas perusahaan dalam mengalami *Financial Distress* juga rendah karena aktiva perusahaan yang dibiayai oleh hutang juga bernilai kecil.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Hidayat (2014), Noviandari (2014), Yustika (2015) dan Muflihah (2017) menunjukkan hasil bahwa *Leverage* berpengaruh positif signifikan dalam memprediksi *Financial Distress*. Tetapi penelitian ini menolak penelitian yang dilakukan Putri (2014) dan Marlin (2017) menyatakan bahwa *Leverage* tidak berpengaruh signifikan pada *Financial Distress*.

3. Pengaruh Rasio Akativitas (TATO) terhadap *Financial Distress*

Rasio aktivitas merupakan seberapa besar perusahaan mampu menggunakan aset-aset yang dimiliki oleh perusahaan dengan tujuan pengelolaan perusahaan. Pada hipotesis 3 penelitian ini menyatakan Rasio Aktivitas berpengaruh negatif signifikan terhadap financial distres pada perusahaan sektor transportasi. Berdasarkan pada tabel hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa variabel independen Rasio Aktivitas (TATO) memiliki arah negatif dengan variabel dependen *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Tetapi jika dilihat nilai signifikansinya pada hipotesis 3 tersebut memiliki nilai signifikansi yang lebih besar dari nilai alpha yang ditetapkan ($\alpha = 0.05$). Sehingga hasil dari hipotesis ini tidak signifikan. Dari pengujian hipotesis tersebut dapat diinterpretasikan bahwa variabel independen Rasio Aktivitas (TATO) memiliki arah negatif dengan variabel dependen *Financial Distress* dan tidak signifikan, sehingga hipotesis ketiga belum didukung karena tidak signifikan walaupun memiliki arah yang sama (**ditolak**).

Menurut Sartono (2001), rasio perputaran total aktiva menunjukkan efektifitas perusahaan dalam menggunakan seluruh aktiva untuk menciptakan penjualan dan mendapatkan laba. Semakin efektif perusahaan menggunakan aktivanya untuk menghasilkan penjualan maka diharapkan dapat memberikan keuntungan yang semakin besar untuk perusahaan. Hal ini menunjukkan semakin baik pula kinerja keuangan perusahaan tersebut sehingga kemungkinan perusahaan mengalami *Financial Distress* akan semakin kecil. Rasio perputaran total aktiva yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan tersebut memiliki manajemen yang baik sehingga dapat menghasilkan volume penjualan yang tinggi maka kemungkinan perusahaan tersebut mengalami *Financial Distress* tidak akan terjadi. Jadi dapat disimpulkan bahwa pola hubungan antara total asset turnover dengan probabilitas kebangkrutan adalah negatif.

Ketidaksignifikanan rasio aktivitas dalam memprediksi terjadinya *Financial Distress* karena perusahaan tidak dapat mengefisiensikan biaya yang dikeluarkan dalam setiap penjualan, hal tersebut dapat mengakibatkan perusahaan mengalami kondisi *Financial Distress* meskipun nilai perputaran total aktiva dalam sebuah perusahaan tersebut tinggi. Tinggi ataupun rendahnya nilai perputaran total aktiva tidak selalu dapat menentukan sebuah perusahaan akan mengalami kondisi *Financial Distress* ataupun tidak, dalam hal ini perusahaan juga harus dapat memperhatikan efisiensi pengeluaran biaya yang digunakan untuk penjualan jasa.

Hasil penelitian ini didukung oleh Saleh (2013) dan Marlin (2017) yang menyatakan bahwa hasil penelitian rasio aktivitas yang diprosikan dengan total assets turnover tidak berpengaruh terhadap *Financial Distress*. Namun menolak penelitian yang dilakukan oleh Hidayat (2014) dan Kurniasanti (2018) yang menyatakan bahwa rasio aktivitas berpengaruh negatif signifikan dalam memprediksi terjadinya *Financial Distress* suatu perusahaan.

4. Pengaruh Rasio Profitabilitas (ROA) terhadap *Financial Distress*

Rasio profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dpada tingkat penjualan perusahaan. Pada hipotesis 4 penelitian ini menyatakan Rasio Profitabilitas (ROA) berpengaruh negatif signifikan terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Berdasarkan pada tabel hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa variabel independen Rasio Profitabilitas (ROA) memiliki arah negatif dengan variabel dependen *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Selain itu jika dilihat nilai signifikansinya pada hipotesis 4 tersebut memiliki nilai signifikansi kurang dari nilai alpha yang ditetapkan ($\alpha = 0.05$). Sehingga hasil dari hipotesis ini signifikan. Dari pengujian hipotesis tersebut dapat diinterpretasikan bahwa variabel independen Rasio Profitabilitas (ROA) memiliki arah negatif dengan variabel dependen *Financial Distress* dan signifikan , sehingga hipotesis keempat didukung (**diterima**)

Menurut (Sartono, 2010) profitabilitas adalah kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba atas penjualan maupun investasi yang dilakukan oleh perusahaan. Kemampuan tersebut kemudian digunakan sebagai alat indikator dalam mengukur kesehatan dan efisiensi suatu perusahaan. Perusahaan yang memiliki nilai profit yang tinggi menunjukkan bahwa perusahaan tersebut efektif dalam menggunakan assetnya untuk menghasilkan laba bagi perusahaan, sehingga kemungkinan perusahaan mengalami *Financial Distress* sangat kecil. Tetapi apabila perusahaan memiliki nilai profit yang rendah, besar kemungkinan perusahaan tersebut mengalami *Financial Distress* karena hal ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut tidak efektif dalam menggunakan dan mengelola assetnya untuk memperoleh laba bagi perusahaan. Sehingga setiap perusahaan akan selalu berusaha meningkatkan nilai profitnya demi menjamin kelangsungan hidup perusahaan agar terhindar dari *Financial Distress*. Hasil penelitian ini didukung oleh (Lee, Koh, & Huh, 2010), Muflihah (2017), Dance (2018) dan Kurniasanti (2018) yang menyatakan bahwa rasio profitabilitas yang diprosikan dengan return on asset berpengaruh negatif signifikan terhadap *Financial Distress*. Namun menolak penelitian yang dilakukan (Hidayat & Meiranto, 2013) menyatakan bahwa profitabilitas tidak signifikan terhadap *Financial Distress*.

5. Pengaruh Kepemilikan Institusional (KEPINST) terhadap *Financial Distress*

Kepemilikan institusional adalah salah satu mekanisme corporate governance yang bisa mengurangi masalah dalam teori keagenan antara pemegang saham (pinsipal) dan manajer (agen) sehingga timbul keselarasan kepentingan antara pemegang saham dan manajer. Pada hipotesis 5 penelitian ini menyatakan Kepemilikan Institusional berpengaruh negatif signifikan terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi. Berdasarkan pada tabel hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa variabel independen Kepemilikan Institusional memiliki arah negatif dengan variabel dependen *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi. Tetapi jika dilihat nilai signifikansinya pada hipotesis 5 tersebut memiliki nilai signifikansi yang lebih besar dari nilai alpha yang ditetapkan ($\alpha = 0.05$). Sehingga hasil dari hipotesis ini tidak signifikan. Dari pengujian hipotesis tersebut dapat diinterpretasikan bahwa variabel independen Kepemilikan Institusional memiliki arah negatif dengan variabel dependen *Financial Distress* dan tidak signifikan, sehingga hipotesis kelima belum didukung karena tidak signifikan walaupun memiliki arah yang sama (**ditolak**).

Menurut (Ananto, Mustika, & Handayani, 2017), hubungan kepemilikan institusional dengan *Financial Distress* adalah negatif karena Semakin besar kepemilikan institusional maka akan semakin efisien pemanfaatan aset yang digunakan sehingga potensi terjadinya kesulitan

keuangan dapat diminimalisir karena dengan semakin tingginya tingkat kepemilikan institusional para pemegang saham akan mengawasi atau memonitor pekerjaan yang dilakukan oleh manajemen untuk memaksimalkan aset yang dimiliki oleh perusahaan agar hasil yang didapatkan juga maksimal sehingga menjauhkan potensi terjadinya kesulitan keuangan.

Ketidaksignifikanan kepemilikan institusional dengan *Financial Distress* di penelitian ini karena manajer telah mampu bekerja dengan baik dan tidak terjadi *Financial Distress* sehingga fungsi pengawasan dari kepemilikan institusional tidak diperlukan. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan, (Brodoastuti, 2009), (Ayu Pritha Cinantya & Lely A, 2015), dan (Kurniasanti, 2018) yang menyatakan bahwa kepemilikan institusional tidak berpengaruh signifikan terhadap financial distress.