



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 3 Nomor 4 Tahun 2023 Page 7791-7803

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

The Effect Of Return On Equity (Roe), Current Ratio (Cr), And Leverage On Financial Distress (Study On Transportation Companies Listed On The Idx For The 2016-2021 Period)

Nastiti Rizky Shiyammurti^{1✉}, Adde Syamsiyyah Az-Zahra²

Universitas Nasional Pasim

Email: rizky.nastiti03@gmail.com^{1✉}

Abstrak

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2021. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* Terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2021. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2021, dengan sampel sebanyak 12 perusahaan. Jenis data penelitian yang digunakan adalah data sekunder. Teknik pengambilan sampel menggunakan metode *purposive sampling*. Desain Penelitian menggunakan metode deskriptif dan asosiatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap *Financial Distress*. Adapun hasil penelitian secara simultan menunjukkan bahwa secara simultan *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Financial Distress* dengan koefisien determinasi sebesar 0,117252 atau 11.7252 % kemudian sisanya 88,2748 atau 0,882748% dipengaruhi oleh variabel lain yang berada di luar penelitian ini. Dapat disimpulkan bahwa *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* berpengaruh positif secara bersama-sama (simultan) terhadap *Financial Distress*.

Kata Kunci: *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), *Leverage*, *Financial Distress*.

Abstract

This research was conducted on transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange in 2016-2021. The purpose of this study was to know the effect of Return on Equity (ROE), Current Ratio (CR), and Leverage on Financial Distress with research subject on transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange in 2016-2021, with a sample of 12 companies. The type of research data used is secondary data. The sampling technique used purposive sampling method. The research design used descriptive and associative methods. The results showed that partially Return on Equity (ROE), Current Ratio (CR), and Leverage have a positive and significant effect on Financial Distress. The result of simultaneous showed that Return on Equity (ROE), Current Ratio (CR), and Leverage have a significant effect on Financial Distress with a coefficient of determination value of 0,117252 or 11.7252% and the remaining 88,2748 or 0,882745% influenced by other variables outside of this study research.. It can be concluded that Return on Equity (ROE), Current Ratio (CR), and Leverage on Financial Distress have a positive and significant effect simultaneously (simultaneously) on Financial Distress.

Keywords: *Profitability, Liquidity, Company Growth, Audit Opinion Going Concern*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sejarah manusia, dimana perusahaan transportasi ini bergerak di dalam bidang pelayanan jasa transportasi dan angkutan. Perusahaan transportasi merupakan salah satu sektor yang terbesar bagi perekonomian Indonesia. Oleh karena itu perusahaan sub sektor transportasi dituntut untuk mampu menjaga kondisi keuangannya agar berada dalam kondisi yang stabil. Pelayanan yang diberikan oleh sektor ini berupa pengangkutan barang atau penumpang, atau bisa juga keduanya. (www.cnnindonesia.com).

Di Bursa Efek Indonesia (BEI), sektor ini diklasifikasikan ke dalam tiga kategori, diantaranya : maskapai penerbangan, angkutan umum, dan angkutan darat. Seluruh proses bisnis yang ada dalam suatu negara pada umumnya melibatkan perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang transportasi. Akan tetapi di Indonesia, subsektor transportasi memiliki kerentanan terhadap masalah kesulitan keuangan, salah satunya tercermin dari tingkat penggunaan hutang dan tingkat persaingan yang cukup tinggi. Tingkat penggunaan hutang yang sangat tinggi ini menyebabkan perusahaan transportasi sangat rentan mengalami masalah kerugian ataupun kesulitan keuangan, hal ini dikarenakan bisa saja perusahaan mengalami masalah gagal bayar karena tidak mampu memenuhi kewajiban yang dimiliki oleh perusahaan yang bisa menimbulkan timbulnya penurunan kondisi keuangan atau yang biasa disebut *financial distress*. (www.cnnindonesia.com).

Dikutip dari katadata.co.id, seperti yang kita ketahui sejak tahun 2019 lalu, dunia digemparkan dengan adanya virus Covid-19. Salah satu negara yang ikut terdampak yaitu Indonesia. Hal ini sangat berdampak terhadap berbagai sektor di Indonesia. Dalam rangka memutus rantai pandemi Covid-19 ini, pemerintah menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan juga PPKM sebagai upaya pemutusan dan pencegahan virus Covid-19 menyebar, yang secara tidak langsung membuat mobilitas masyarakat menurun drastis dan berpengaruh terhadap pendapatan dan laba di sektor transportasi, bahkan terdapat beberapa di antaranya merugi karena adanya pandemi Covid-19 ini.

Seperti yang dilansir idx channel.com tanggal 21 September 2021, puluhan perusahaan raksasa dilaporkan mengajukan bangkrut karena kondisi keuangan yang menurun dan hutang menumpuk. Begitu juga yang dilansir dari databoks.co.id, pada tanggal 15 September 2020 Badan Pusat Statistik (BPS) mengungkapkan 3 sektor usaha yang paling terdampak adalah sektor akomodasi dan makan/minum, peringkat kedua sektor jasa lainnya, kemudian peringkat ketiga disusul sektor transportasi yang semuanya mengalami penurunan pendapatan. Hal ini dibuktikan dengan menurunnya jumlah perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI pada tahun 2021, dimana berkurangnya 18 perusahaan, menjadi 28 perusahaan pada tahun 2021 yang sebelumnya 46 perusahaan pada tahun 2020. (idx.co.id)

Berdasarkan data dalam tabel 1.3 terdapat fenomena dimana penurunan *Current Ratio* tidak diikuti dengan adanya Opini Audit *Going Concern* dan kenaikan *Current Ratio* diikuti dengan adanya Opini Audit *Going Concern*. Fenomena terjadi di PT Tiga Pilar Sejahtera Food Tbk, PT Wilmar Cahaya Indonesia Tbk, PT Chitose Internasional Tbk, PT. Fajar Surya Wisesa Tbk, PT Hanjaya Mandala Sampoerna Tbk, PT Intikeramik Alamasri Industri Tbk, PT Japfa Comfeed Indonesia Tbk, PT Kalbe Farma Tbk, PT Multi Bintang Indonesia Tbk, PT Asia Pacific Investama Tbk, PT Prasadha Aneka Niaga Tbk, PT Nippon Indosari Corpindo Tbk, PT Industri Jamu dan Farmasi Sido Muncul Tbk dan PT Mandom Indonesia Tbk.

Menurut (Brigham & Houston, 2017) *Return on Equity* (ROE) merupakan rasio bersih terhadap ekuitas biasa mengukur tingkat pengembalian atas investasi pemegang saham biasa. Semakin besar rasio yang dihasilkan, maka perusahaan jauh dari kondisi *financial distress*. Berikut data pengamatan yang Peneliti lakukan tentang fenomena *Return on Equity* (ROE) terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2021 yang dapat dilihat pada tabel 1.1 di bawah ini.

Tabel 1.1 Pengaruh *Return On Equity* (ROE) Terhadap *Financial Distress*

Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA)						Blue Bird Tbk. (BIRD)					
Tahun	ROE	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena	Tahun	ROE	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena
2016	6,88%	-	0,292	-	tidak ada	2016	10,94%	-	1,124	-	tidak ada
2017	10,48%	naik	0,3035	naik	tidak ada	2017	8,67%	turun	1,445	naik	ada
2018	12,49%	naik	0,2707	turun	ada	2018	8,74%	naik	1,228	turun	ada
2019	6,85%	turun	0,2045	turun	tidak ada	2019	5,84%	turun	0,7775	turun	tidak ada
2020	4,44%	turun	0,1459	turun	tidak ada	2020	-3,1%	turun	-0,224	turun	tidak ada
2021	9,04%	naik	0,5548	naik	tidak ada	2021	0,17%	naik	0,3016	naik	tidak ada
AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP)						Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA)					
Tahun	ROE	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena	Tahun	ROE	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena
2016	-5,0%	-	0,2099	-	tidak ada	2016	-11,4%	-	-0,57	-	tidak ada
2017	-1384,0%	turun	0,348	naik	ada	2017	-18,2%	turun	-1,106	turun	tidak ada
2018	113,07%	naik	-1,657	turun	ada	2018	-11,1%	naik	-1,031	naik	tidak ada
2019	-77,9%	turun	0,5236	naik	ada	2019	-2,6%	naik	-0,085	naik	tidak ada
2020	94,65%	naik	-2,663	turun	ada	2020	-19,7%	turun	-1,416	turun	tidak ada
2021	44,92%	turun	-2,583	turun	tidak ada	2021	-13,8%	naik	-1,097	naik	tidak ada

Sumber: Data diolah, 2021

Berdasarkan tabel 1.1 di atas, dapat diketahui bahwa terdapat fenomena pada PT ASSA di tahun 2018, PT BIRD di tahun 2017 hingga 2018, dan PT CMPP di tahun 2017 hingga 2020, dimana ketidaksesuaian antara naik turunnya *Return on Equity* (ROE), tidak diikuti dengan kenaikan dan penurunan yang sama pada *Financial Distress*.

Current Ratio menurut (Harahap, 2011) menunjukkan perbandingan jumlah aktiva lancar dalam memenuhi jumlah kewajiban lancar. Semakin besar hasil perbandingan, menunjukkan kemampuan perusahaan yang semakin tinggi memenuhi kewajiban lancarnya. Berikut data pengamatan yang Peneliti lakukan tentang fenomena *Current Ratio* (CR) terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2021 yang dapat dilihat pada tabel 1.2 di bawah ini.

Tabel 1.2 Pengaruh *Current Ratio* (CR) Terhadap *Financial Distress*

Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA)						Blue Bird Tbk. (BIRD)					
Tahun	CR	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena	Tahun	CR	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena
2016	48,96%	-	0,292	-	tidak ada	2016	108,38%	-	1,124	-	tidak ada
2017	42,83%	turun	0,3035	naik	ada	2017	202,27%	naik	1,445	naik	tidak ada
2018	46,67%	naik	0,2707	turun	ada	2018	174,28%	turun	1,228	turun	tidak ada
2019	52,61%	naik	0,2045	turun	ada	2019	124,59%	turun	0,7775	turun	tidak ada
2020	43,68%	turun	0,1459	turun	tidak ada	2020	194,04%	naik	-0,224	turun	ada
2021	89,77%	naik	0,5548	naik	tidak ada	2021	241,84%	naik	0,3016	naik	tidak ada
AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP)						Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA)					
Tahun	CR	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena	Tahun	CR	Fluktuasi	<i>Financial Distress</i>	Fluktuasi	Fenomena
2016	29,53%	-	0,2099	-	tidak ada	2016	99,37%	-	-0,57	-	tidak ada
2017	26,09%	turun	0,348	naik	ada	2017	139,36%	naik	-1,106	turun	ada
2018	16,39%	turun	-1,657	turun	tidak ada	2018	165,02%	naik	-1,031	naik	tidak ada
2019	47,62%	naik	0,5236	naik	tidak ada	2019	228%	naik	-0,085	naik	tidak ada
2020	3,48%	turun	-2,663	turun	tidak ada	2020	79,94%	turun	-1,416	turun	tidak ada
2021	2,51%	turun	-2,583	naik	ada	2021	100,63%	naik	-1,097	naik	tidak ada

Sumber: Data diolah, 2023.

Berdasarkan tabel 1.2 di atas, dapat diketahui bahwa terdapat fenomena pada PT ASSA di tahun 2017 hingga 2019, PT BIRD di tahun 2020, PT CMPP di tahun 2017 serta 2021, dan PT LRNA di tahun 2017 dimana ketidaksesuaian antara naik turunnya *Current Ratio* (CR),

tidak diikuti dengan kenaikan dan penurunan yang sama pada *Financial Distress*.

Menurut (Hanafi & Halim, 2016) *Leverage* merupakan rasio yang mengukur sejauh mana kebutuhan perusahaan dibiayai dengan menggunakan hutang. Perusahaan yang dalam pembiayaannya lebih banyak menggunakan hutang, maka semakin tinggi kemungkinan perusahaan mengalami kondisi *financial distress*. Hal tersebut dapat terjadi karena lebih besarnya jumlah hutang daripada jumlah aktiva yang dimiliki perusahaan. Berikut data pengamatan yang Peneliti lakukan tentang fenomena *Leverage* yang diprosikan dengan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Financial Distress* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2021 yang dapat dilihat pada tabel 1.3 di bawah ini.

Tabel 1.3 Pengaruh *Leverage* Terhadap *Financial Distress*

Adi Sarana Armada Tbk. (ASSA)						Blue Bird Tbk. (BIRD)					
Tahun	Leverage	Fluktuasi	Financial Distress	Fluktuasi	Fenomena	Tahun	Leverage	Fluktuasi	Financial Distress	Fluktuasi	Fenomena
2016	235,29%	-	0,292	-	tidak ada	2016	56,58%	-	1,124	-	tidak ada
2017	235,5%	naik	0,3035	naik	ada	2017	32,16%	turun	1,445	naik	tidak ada
2018	256,86%	naik	0,2707	turun	tidak ada	2018	32,1%	turun	1,228	turun	ada
2019	262,38%	naik	0,2045	turun	tidak ada	2019	37,28%	naik	0,7775	turun	tidak ada
2020	259,26%	turun	0,1459	turun	ada	2020	38,54%	naik	-0,224	turun	tidak ada
2021	241,66%	turun	0,5548	naik	tidak ada	2021	28,18%	turun	0,3016	naik	tidak ada
AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP)						Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA)					
Tahun	Leverage	Fluktuasi	Financial Distress	Fluktuasi	Fenomena	Tahun	Leverage	Fluktuasi	Financial Distress	Fluktuasi	Fenomena
2016	740,81%	-	0,2099	-	tidak ada	2016	23,31%	-	-0,57	-	tidak ada
2017	823,75%	naik	0,348	naik	ada	2017	21,33%	turun	-1,106	turun	ada
2018	-454,7%	turun	-1,657	turun	ada	2018	16,42%	turun	-1,031	naik	tidak ada
2019	119,28%	naik	0,5236	naik	ada	2019	15,88%	turun	-0,085	naik	tidak ada
2020	-308,9%	turun	-2,663	turun	ada	2020	24%	naik	-1,416	turun	tidak ada
2021	-198,9%	naik	-2,583	naik	ada	2021	24,63%	naik	-1,097	naik	ada

Sumber: Data diolah, 2023.

Berdasarkan tabel 1.3 di atas, dapat diketahui bahwa terdapat fenomena pada PT ASSA di tahun 2017 serta 2020, PT BIRD di tahun 2018, PT CMPP di tahun 2017 hingga 2021, dan PT LRNA di tahun 2017 serta 2021 dimana ketidaksesuaian antara naik turunnya *Leverage* tidak diikuti dengan kenaikan dan penurunan yang sama pada *Financial Distress*. Selanjutnya banyak para peneliti terdahulu yang menguji pengaruh *Return on Equity*, *Current Ratio*, dan *Leverage* terhadap *Financial Distress* tetapi hasilnya belum konsisten.

Dari fenomena-fenomena yang telah diuraikan diatas maka penulis akan mengkaji lebih lanjut mengenai hubungan antara *Return on Equity*, *Current Ratio*, dan *Leverage* terhadap *Financial Distress*. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengambil judul PENGARUH *RETURN ON EQUITY* (ROE), *CURRENT RATIO* (CR), DAN *LEVERAGE* TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS*. (Studi Pada Perusahaan Transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2016-2021).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian dalam penelitian ini adalah menggunakan analisis regresi data panel. Menurut (Winarno, 2017), data panel adalah jenis data gabungan antara data runtut waktu dengan data seksi silang (sebagai contoh, data berbagai perusahaan dan dikumpulkan dari waktu ke waktu). Dalam penelitian ini unit analisis yang digunakan berupa dokumen laporan keuangan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2016-2021. Populasi dalam penelitian ini yaitu perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) tahun 2016-2021 dengan studi empiris. Perusahaan yang telah terdaftar sebanyak 28 perusahaan namun dalam penelitian ini hanya menggunakan 12 perusahaan. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan *purposive sampling*. Kriteria yang digunakan dalam pengambilan sampel adalah :

1. Populasi dalam Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada periode tahun 2016-2021.
2. Perusahaan yang menerbitkan laporan keuangan annual report tahun 2016-2021.
3. Perusahaan yang menerbitkan laporan keuangan annual report menggunakan satuan kurs rupiah.

Pengumpulan Data

Data yang digunakan di dalam penelitian yaitu data sekunder berupa dokumen laporan keuangan *annual report*. Riset ini menggunakan metode analisis deskriptif dan analisis asosiatif. Menurut (Sugiyono, 2019) metode analisis asosiatif merupakan suatu rumusan persoalan penelitian yang bersifat menanyakan korelasi antara 2 variabel atau lebih. Penelitian asosiatif ini merupakan sebuah penelitian untuk mengetahui hubungan antara 2 variabel atau lebih yang dimana korelasi antara 2 variabel pada penelitian akan dianalisis dengan menggunakan ukuran-ukuran statistika yang relevan atas data-data yang ada untuk pengujian hipotesis. Adapun metode yang digunakan untuk analisis data ini adalah regresi data panel. Data panel (*pooled data*) disebut juga *longitudinal* atau *micropanel data*. Menurut (Winarno, 2017), data panel adalah jenis data gabungan antara data runtut waktu dengan data seksi silang (sebagai contoh, data berbagai perusahaan dan dikumpulkan dari waktu ke waktu). Secara umum, persamaan model regresi data panel adalah sebagai berikut :

$$Y_{it} = \beta_0 + \sum_{k=1}^n \beta_k X_{kit} + e_{it}$$

Keterangan :

Y_{it} = Unit *cross section* ke- i periode waktu ke- t .

β_0 = *Intercept*.

β_k = Koefisien *slope* untuk semua unit.

X_{it} = Variabel prediktor untuk unit *cross section* ke- i periode waktu ke- t .

e_{it} = Galat atau komponen *error* pada unit observasi ke- i dan waktu ke- t .

i = Unit *cross section* (1, 2, 3, ..., N)

t = Unit *time series* (1, 2, 3, ..., T)

k = Jumlah variabel prediktor (1, 2, 3, ..., n)

Penilaian Kesesuaian Model (Model CEM)

Uji Chow

Untuk mengetahui perbandingan apakah *Fixed Effect Model* lebih baik apabila dibandingkan dengan *Common Effect Model*, dapat dilakukan dengan melihat signifikansi *Fixed Effect* dengan uji statistik F. Pengujian seperti ini dikenal dengan istilah Uji *Chow* atau *Likelihood Test Ratio* (Widarjono, 2013). Berikut ini merupakan hasil olah data dengan menggunakan *Eviews12*.

Tabel 3. 1

Hasil Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests			
Equation: Untitled			
Test cross-section fixed effects			
Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	0.437156	(11,57)	0.9325
Cross-section Chi-square	5.831509	11	0.8844

Sumber: data diolah menggunakan aplikasi *Eviews12*

Dari tabel 4.7 di atas, dapat kita lihat hasil dari uji chow adalah nilai prob. sebesar 0.8844 (Cross-Section Chi-Square) > alpha maka H_0 diterima sehingga CEM lebih baik daripada FEM, oleh karena itu tidak perlu dilakukan Uji Hausman dan juga Uji Lagrange Multiplier.

Uji Hipotesis

Uji Koefisien Determinasi

Menurut (Imam, 2018) analisis koefisien determinasi (Uji R^2) bertujuan untuk mengukur sejauh mana variabel bebas menyebabkan variasi variabel terikat, baik secara parsial maupun simultan. Uji koefisien determinasi dipergunakan untuk menguji *goodness-fit* dari model regresi. Nilai hasil dari uji koefisien determinasi dapat dilihat dari besarnya nilai *adjusted R²*, semakin besar nilai *adjusted R²* maka akan semakin baik model regresi yang digunakan dalam penelitian

Uji Pengaruh Simultan (Uji F)

Uji pengaruh simultan menurut (Imam, 2018) digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas dapat mempengaruhi variabel terikat. Taraf signifikansi atau taraf

kepercayaan sebesar 0.05 digunakan untuk uji statistik F pada penelitian ini. Berikut ini adalah penjelasan dari uji F, di antaranya:

- 1) Apabila nilai probabilitas signifikansi < 0.05 , dan f hitung $> f$ tabel, maka semua variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.
- 2) Apabila nilai probabilitas signifikansi > 0.05 , dan f hitung $< f$ tabel, maka semua variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

H0 1 : Variabel independen secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel dependen

Ha 1 : Variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen

Adapun kinerja pengujiannya sebagai berikut:

H0.1 : diterima jika tingkat signifikansi > 0.05

Ha.1 : diterima jika tingkat signifikansi < 0.05

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis deskriptif dalam penelitian ini meliputi *mean*, *median*, *maximum*, *minimum* dan standar deviasi. Pengolahan data untuk analisis deskriptif menggunakan bantuan aplikasi *Eviews12* dan dapat dilihat pada tabel 4.1 sebagai berikut:

Tabel 4.1

Hasil Uji Statistik Deskriptif

	X1	X2	X3	Y
Mean	-0.119046	2.111694	0.651400	0.287481
Median	0.044550	0.873150	0.490950	0.185900
Maximum	5.141500	49.77450	82.37550	17.38780
Minimum	-13.83580	0.025100	-90.29810	-3.288900
Std. Dev.	1.933826	5.943658	14.98789	2.413450

Berdasarkan tabel 4.1 dapat kita lihat bahwa variabel *Return On Equity* (ROE) menunjukkan nilai minimum sebesar -13.83580 berasal dari PT. AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP) pada tahun 2017 dan nilai maksimum sebesar 5.141500 terjadi pada tahun 2021 pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk. (SDMU). Nilai rata-rata (mean) sebesar -0.119046 dan nilai standar deviasi sebesar 1.933826.

Variabel *Current Ratio* (CR) menunjukkan nilai minimum sebesar 0.025100 berasal dari PT. AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP) pada tahun 2021 dan nilai maksimum sebesar 49.77450 terjadi pada tahun 2016 pada PT. Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk. (AKSI). Nilai rata-rata (mean) sebesar 2.111694 dan nilai standar deviasi sebesar 5.943658.

Variabel *Leverge* yang diproksikan dengan DER (*Debt to Equity Ratio*) menunjukkan nilai minimum sebesar -90.29810 berasal dari PT. Sidomulyo Selaras Tbk. (SDMU) pada tahun 2021 dan nilai maksimum sebesar 82.37550 terjadi pada tahun 2017 pada PT. AirAsia Indonesia Tbk. (CMPP). Nilai rata-rata (mean) sebesar 0.651400 dan nilai standar deviasi

sebesar 14.98789.

Variabel *Financial Distress* yang diproksikan dengan menggunakan metode Springate S-Score memiliki nilai minimum -3.288900 berasal dari PT. Express Trasindo Utama Tbk. (TAXI) pada tahun 2018 dan nilai maksimum sebesar 17.38780 terjadi pada tahun 2021 pada PT. Express Trasindo Utama Tbk. (TAXI). Nilai rata-rata (mean) sebesar 0.287481 dan nilai standar deviasi sebesar 2.413450.

Pengaruh *Return on Equity* (ROE) Terhadap *Financial Distress*

Untuk mengetahui pengaruh *Return on Equity* (ROE) Terhadap *Financial Distress* dapat dilihat pada tabel 4.2 di bawah ini.

Tabel 4.2

t-Statistic

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.104421	0.284815	0.366628	0.7150
X1	0.684059	0.269008	2.542891	0.0133
X2	0.099596	0.045425	2.192522	0.0318
X3	0.083171	0.034673	2.398703	0.0192

Berdasarkan tabel di atas maka model regresi data panel yang diperoleh sebagai berikut:

$$Y = 0,104 + 0,684 X1 + 0,099 X2 + 0,083 X3$$

Variabel konstan model regresi data panel mempunyai koefisien positif sebesar 0,104 yang artinya tanpa adanya variabel ROE (X1), CR (X2), dan *Leverage* (X3) maka variabel *Financial Distress* akan mengalami peningkatan sebesar 10,4%. Nilai koefisien beta variabel ROE (X1) sebesar 0,684 artinya variabel X1 berpengaruh positif terhadap Y. Apabila nilai variabel lain tetap dan variabel X1 mengalami peningkatan 1% maka variabel *Financial Distress* (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 68,4%. Begitu juga sebaliknya apabila nilai variabel lain tetap dan variabel X1 mengalami penurunan 1% maka variabel Y akan mengalami penurunan 68,4%.

Berdasarkan tabel 4.2 variabel *Return on Equity* (X1) menunjukkan nilai sign. 0.0133 < 0.05 dan mempunyai T_{hitung} sebesar 2.542891 dan T_{tabel} sebesar 1.994437. jadi $T_{hitung} > T_{tabel}$ maka H_a diterima dan H_0 ditolak, artinya variabel *Return on Equity* (ROE) memiliki pengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode tahun 2016-2021. Maka H_1 diterima, hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Nugraha & Nursito, 2021) yang menunjukkan bahwa *Return on Equity* (ROE) berpengaruh terhadap *Financial Distress*.

Pengaruh *Current Ratio* (CR) Terhadap *Financial Distress*

Nilai koefisien beta variabel CR (X2) sebesar 0,099 artinya variabel X2 berpengaruh positif terhadap Y. Apabila nilai variabel lain tetap dan variabel X2 mengalami peningkatan 1% maka variabel *Financial Distress* (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 9,9%. Begitu juga sebaliknya, apabila nilai variabel lain tetap dan variabel X2 mengalami penurunan 1% maka variabel Y akan mengalami penurunan 9,9%

Berdasarkan tabel 4.2 variabel *Current Ratio* (CR) menunjukkan nilai sign. $0.0318 < 0.05$ dan mempunyai T_{hitung} sebesar 2.192522 dan T_{tabel} sebesar 1.994437. jadi $T_{hitung} > T_{tabel}$ maka H_a diterima dan H_0 ditolak, artinya variabel *Current Ratio* (CR) memiliki pengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode tahun 2016-2021. Maka H_2 diterima, hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Nurhamidah & Kosasih, 2021) dan (Purwaningsih & Safitri, 2022) yang menunjukkan bahwa variabel *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap *Financial Distress*.

Pengaruh *Leverage* Terhadap *Financial Distress*

Nilai koefisien beta variabel *Leverage* (X3) sebesar 0,083 artinya variabel X3 berpengaruh positif terhadap Y. Apabila nilai variabel lain tetap dan variabel X3 mengalami peningkatan 1% maka variabel *Financial Distress* (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 8,3%. Begitu juga sebaliknya, apabila nilai variabel lain tetap dan variabel X3 mengalami penurunan 1% maka variabel Y akan mengalami penurunan 8,3%.

Berdasarkan tabel 4.2 variabel *Leverage* yang diproksikan dengan DER (*Debt to Equity Ratio*) menunjukkan nilai sign. $0.0192 < 0.05$ dan mempunyai T_{hitung} sebesar 2.398703 dan T_{tabel} sebesar 1.994437. Jadi $T_{hitung} > T_{tabel}$ maka H_a diterima dan H_0 ditolak, artinya variabel *Leverage* memiliki pengaruh terhadap *Financial Distress* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode tahun 2016-2021. Maka H_3 diterima, dimana hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Nurhamidah & Kosasih, 2021), (Indriani & Mildawati, 2019), (Safitri & Kurnia, 2021), dan (Rahayu & Azalia, 2019) yang menunjukkan bahwa variabel *Leverage* berpengaruh terhadap *Financial Distress*.

Pengaruh *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* Terhadap *Financial Distress*

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* dalam menjelaskan *Financial Distress* dapat dilihat pada tabel 4.3 sebagai

berikut.

Tabel 4.3
Uji Model *Summary*

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.104421	0.284815	0.366628	0.7150
X1	0.684059	0.269008	2.542891	0.0133
X2	0.099596	0.045425	2.192522	0.0318
X3	0.083171	0.034673	2.398703	0.0192
R-squared	0.154551	Mean dependent var		0.287481
Adjusted R-squared	0.117252	S.D. dependent var		2.413450
S.E. of regression	2.267550	Akaike info criterion		4.529229
Sum squared resid	349.6412	Schwarz criterion		4.655711
Log likelihood	-159.0523	Hannan-Quinn criter.		4.579582
F-statistic	4.143541	Durbin-Watson stat		1.491168
Prob(F-statistic)	0.009314			

Dari tabel 4.3 tersebut terlihat hasil dari R Square sebesar 0,117 (11,7 %). Artinya variabel independen yaitu *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* mampu menjelaskan variasi dari variabel dependen yaitu *Financial Distress* sebesar 11,7% sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor-faktor lain di luar penelitian ini. Sedangkan pengujian variabel secara simultan dapat dilihat dari tabel 4.4 di bawah ini.

Tabel 4 4
Uji F

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.104421	0.284815	0.366628	0.7150
X1	0.684059	0.269008	2.542891	0.0133
X2	0.099596	0.045425	2.192522	0.0318
X3	0.083171	0.034673	2.398703	0.0192
R-squared	0.154551	Mean dependent var		0.287481
Adjusted R-squared	0.117252	S.D. dependent var		2.413450
S.E. of regression	2.267550	Akaike info criterion		4.529229
Sum squared resid	349.6412	Schwarz criterion		4.655711
Log likelihood	-159.0523	Hannan-Quinn criter.		4.579582
F-statistic	4.143541	Durbin-Watson stat		1.491168
Prob(F-statistic)	0.009314			

Berdasarkan tabel 4.4 di atas dapat dilihat bahwa Nilai F hitung 4.143541 > F tabel yaitu 2.731807 dan nilai sign. 0.009314 < 0.05 maka H_a diterima dan H_0 ditolak. X1 sebesar 0,0133 < 0,05 artinya terdapat pengaruh terhadap Y, X2 sebesar 0,0318 < 0,05 artinya terdapat pengaruh terhadap Y, dan X3 sebesar 0,0192 < 0,05 terdapat pengaruh terhadap Y. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H_4 diterima. Variabel ROE, CR dan *Leverage* secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap *Financial Distress*.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan terkait pengaruh *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* Terhadap *Financial Distress* dapat disimpulkan, variabel *Return on Equity* (ROE) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Financial Distress*, Variabel *Current Ratio* (CR) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Financial Distress*, dan Variabel *Leverage* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Financial Distress*. *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Leverage* mampu menjelaskan *Financial Distress* sebesar 11.7% dengan nilai signifikansi sebesar 0,009 yang berarti ketiga variabel independen berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor-faktor lain di luar penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Brigham, E., & Houston, F. (2017). *Fundamental of Financial Management: Dasar-Dasar Manajemen Keuangan (10th ed.)*. Salemba Empat.
- Hanafi, & Halim. (2016). *Analisis Laporan Keuangan*. (kelima). UPP STIM YKPN. Yogyakarta.
- Harahap, Sofyan S. (2011). *Teori Akuntansi (Edisi Revisi)*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Hery. (2015). *Analisis Laporan Keuangan Pendekatan Rasio Keuangan (Pertama, 2015 ed.)*. (pertama). CAPS (Center for Academic Publishing Service).
- Hia, O., & Rahmani, H. F. (2022). Unsur Yang Mempengaruhi Profitabilitas Pada Perusahaan Food and Beverages Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2021. *Jurnal Audit dan Perpajakan (JAP)*, 2(2), 89-100.
- Imam, G. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariat dengan Program IBM SPSS 25, Cetakan ke 9*. Universitas Diponegoro.
- Indriani, E., & Mildawati, T. (2019). Leverage Dan Arus Kas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Telekomunikasi. *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi (JIRA)*, 8(4), 1-21.
- NL, GA, & G. (2018). *Manajemen Keuangan: Sebagai Dasar Pengambilan Keputusan Bisnis*. PT Raja Grafindo Persada.
- Nugraha, D. A., & Nursito. (2021). *Current ratio, debt to equity ratio* . 4.
- Nurhamidah, C., & Kosasih. (2021). PENGARUH LIKUIDITAS , LEVERAGE , DAN PROFITABILITAS. 20(2), 81-90. <https://doi.org/10.29303/aksioma.v20i2.133>
- Platt, H., & Platt, M. (2002). Predicting Corporate Financial Distress: Reflections on Choice-Based Sample Bias. *Journal of Economics and Finance*, 26 No. 2.
- Purwaningsih, E., & Safitri, I. (2022). Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas, Leverage, Rasio Arus Kas, dan Ukuran Perusahaan terhadap Financial Distress. *Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 7(2), 147-156. <https://doi.org/10.29407/jae.v7i2.17707>

- Rahayu, Y., & Azalia, V. (2019). *UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP FINANCIAL DISTRESS*.
- Rahmani, H. F. (2019). Pengaruh Return On Asset (Roa), Price Earing Ratio (Per), Earning Per Share (Eps), Debt To Equiy Ratio (Der) Dan Price To Book Value (Pbv) Terhadap Harga Saham Pada Pt. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, Periode 2005-2016. *Jurnal Penelitian Ekonomi dan Akuntansi (JPENSI)*, 4(1), 963-978.
- Rahmani, H. F. (2022). Variabel Penggerak Manajemen Laba Dalam Kacamata Ukuran Perusahaan Dan Financial Distress. *Jurnal Ekonomi Bisnis, Manajemen dan Akuntansi (JEBMA)*, 2(2), 55-59.
- Safitri, Y. M., & Kurnia. (2021). Pengaruh Profitabilitas, Leverage, Arus Kas Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Financial Distress. *Ilmu dan Riset Akuntansi*.
- Sasongko, H., Fajar Ilmiyono, A., & Tiaranti, A. (2021). Financial Ratios and Financial Distress in Retail Trade Sector Companies. *JIAFE (Jurnal Ilmiah Akuntansi Fakultas Ekonomi)*, 63-72. <https://doi.org/https://doi.org/10.34204/jiafe.v7i1.3380>.
- Widarjono, A. (2013). *Ekonometrika: Pengantar dan Aplikasinya*. Ekonosia.
- Wijarnarto, & Nurhidayati. (2016). Pengaruh Rasio Keuangan dalam Memprediksi Financial Distress pada Perusahaan di Sektor Pertanian dan Pertambangan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Akuntansi dan Bisnis*, 117-137.
- Winarno, W. W. (2017). *Eviews: Analisis Ekonometrika dan Statistika*.
- Zaenudin, D. (2022). *Pengaruh Ukuran Perusahaan, Solvabilitas Dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress Pada Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017 - 2021*.