

**PENGARUH *LEVERAGE*, PROFITABILITAS DAN
LIKUIDITAS TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS* PADA
PERUSAHAAN TRANSPORTASI DI BURSA EFEK
INDONESIA PADA TAHUN 2015-20120**

Oleh
MILANG KALILU
E2117054

SKRIPSI
Untuk memenuhi salah satu syarat ujian
guna memperoleh gelar sarjana



PROGRAM SARJANA
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO
GORONTALO
2021

LEMBAR PENGESAHAN

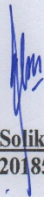
**PENGARUH *LEVERAGE*, PROFITABILITAS DAN
LIKUIDITAS TERHADAP *FINANCIAL DISTRESS*
PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DI
BURSA EFEK INDONESIA PADA
TAHUN 2015-2020**

Oleh
MILANG KALILU
E2117054

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat ujian
guna memperoleh gelar sarjana
dan telah disetujui oleh tim pembimbing pada tanggal
Gorontalo, 20 November 2021

Pembimbing I



Eka Zahra Solikahan, SE., MM
NIDN : 0922018501

Pembimbing II



Pemy Christiaan, SE., M.Si
NIDN : 0918027909

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENGARUH UKURAN PERUSAHAAN DAN *LEVERAGE* TERHADAP
NILAI PERUSAHAAN DENGAN PROFITABILITAS SEBAGAI
VARIABEL *INTERVENING* PADA PERUSAHAAN
SEKTOR INDUSTRI BARANG KONSUMSI**

Oleh
CIRLAN S. HARUN
E2117129

Diperiksa Oleh Panitia Ujian Strata Satu (S1)
Universitas Ichsan Gorontalo

1. Muh. Sabir M, SE., M.Si

2. Muh. Fuad Alamsyah, SE., M.Sc

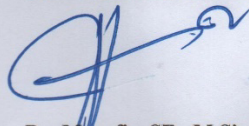
3. Nurhayati Olii, SE., MM

4. Eka Zahra Solikahan, SE., MM

5. Pemy Christiaan, SE., M.Si

Mengetahui :

Dekan Fakultas Ekonomi



Dr. Masafir, SE., M.Si
NIDN : 0928116901

Ketua Jurusan Manajemen



Syamsul, SE., M.Si
NIDN : 0921108502

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik di Universitas Ichsan Gorontalo.
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian karya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan tim pembimbing.
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah di publikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena skripsi ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Gorontalo, 24 November 2021

Yang membuat pernyataan



MILANG KALILU

NIM: E2117054

ABSTRAK

MILANG KALILU E2117054 PENGARUH LEVERAGE, PROFITABILITAS DAN LIKUIDITAS TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PADA TAHUN 2015-2020.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh leverage, profitabilitas dan likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan menggunakan regresi linier berganda. Dalam penelitian ini, sampel yang digunakan adalah 17 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2020. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial *leverage* tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Secara parsial profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Secara parsial likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Sedangkan secara simultan *leverage*, profitabilitas dan likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Kata kunci: *Leverage*, Profitabilitas, Likuiditas dan *Financial distress*

ABSTRACT

MILANG KALILU. E2117054. THE EFFECT OF LEVERAGE, PROFITABILITY, AND LIQUIDITY ON THE FINANCIAL DISTRESS OF TRANSPORTATION COMPANIES LISTED ON IDX IN 2015-2020

This study aims to discover the effect of leverage, profitability, and liquidity on financial distress in the company. The method used in this study is quantitative by using multiple linear regression analysis. In this study, the sample used covers seven transportation sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) in the 2015-2020 period. The results of the study indicate that leverage has no significant effect on financial distress partially. Partially, profitability has a significant effect on financial distress. Liquidity partially has a significant effect on financial distress. Simultaneously, leverage, profitability, and liquidity have a significant effect on financial distress.

Keywords: leverage, profitability, liquidity, financial distress

HALAMAN PERSEMBAHAN DAN MOTO

MOTO

"manusia dapat menimbang-nimbang dalam hati, tetapi jawaban lidah berasal dari pada Tuhan. Hati manusia memikir-mikirkan jalannya, tetapi Tuhanlah yang menentukan arah langkahnya "

"kita tahu sekarang, bahwa Allah turut bekerja dalam segala sesuatu untuk mendatangkan kebaikan bagi mereka yang mengasihi Dia, yaitu mereka yang terpanggil sesuai dengan rencana Allah "

(Roma 8: 28)

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan bagi:

1. Tuhan Yesus Kristus yang selalu memberikan kesahaatan, kekuatan dan hikmat kepadaku dalam menghadapi segala rintangan di dunia perkuliahan dan di tanah rantu.
2. Mama papa yang selalu memberikan kasih sayang yang luar biasa, seluruh perjuangan, pengorbanan kerja keras kepadaku serta motivasi dan arahan yang menguatkan di tanah perantauan untuk menyelesaikan study ini.
3. Seluruh keluarga besar yang terkasih yang selalu mendoakan dan memberikan motivasi serta membantu saya dalam proses menjadi pribadi yang lebih baik dan berguna.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena berkat bimbingan dan penyertaan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dengan judul: “Pengaruh *Leverange*, Profitabilitas Dan Likuiditas Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan Transportasi Di Bursa Efek Indonesia Pada Tahun 2015-2020” dengan baik.

Tujuan dari skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat ujian untuk memperoleh gelar sarjana. Penulis menyadari bahwa sepenuhnya skripsi ini tidak akan selesai tanpa adanya bantuan dari orang lain. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada Ibu Dra. Hj. Juriko Abdussamad, M.Si, Selaku Ketua Yayasan Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (YPIPT) Ichsan Gorontalo. Bapak Dr. Abdul Gaffar La Tjokke, M.Si, selaku rektor Universitas Ichsan Gorontalo. Bapak Dr. Ariawan, SE., S.Psi., MM., selaku dekan Fakultas Ekonomi Universitas Ichsan Gorontalo. Bapak Syamsul, SE., M.Si, selaku Ketua Jurusan Manajemen Universitas Ichsan Gorontalo. Ibu Eka Zahra Solikahan, SE., MM dan Pemy Christiaan, SE., M.Si., selaku dosen pembimbing I dan pembimbing II yang telah membimbing penulis selama penyusunan skripsi ini. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Ekonomi yang telah mendidik dan membimbing penulis selama di Universitas Ichsan Gorontalo.

Dan tidak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada

kedua Orang Tua, yaitu Desman Kalilu dan Lian Yakobus dan adik-adikku yaitu

Aicin Kalilu dan Renol Kalilu yang selalu setia mendoakan serta menjadi penyemangat hidup. Tidak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada, Ruth Hantuma, Tresia Ranti Simatupang, Melisa Thomas, Thina Yunita Maria Thomas, Matius Rudi Huru sebagai saudara sepupu dan Abraham Siant Huru sebagai keponakan meraka selalu memotivasi penulis disetiap masalah dalam penyusunan skripsi. Marsel Mangantara sebagai pacar yang selalu membantu dan menyemangati penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Dalam kegiatan penyelesaian skripsi ini masih jauh dari kata sempurna oleh karena itu penulis sangat menerima masukan dan kritik yang membangun dari berbagai pihak untuk kesempurnaan penulisan ini.

Gorontalo, 24 November 2021
Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
PERNYATAAN.....	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GRAFIK.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I.....	1
PENDAHULIAN.....	1
Latar belakang.....	1
Rumusan masalah.....	8
Maksud dan Tujuan penelitian.....	9
1.3.1 Maksud penelitian.....	9
1.3.2 tujuan penelitian.....	9
Manfaat penelitian.....	9
BAB II.....	11
KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS.....	11
2.1 Kajian pustaka.....	11

2.1.1	Pengertian <i>Leverage</i>	11
2.1.2	Tujuan dan Manfaat <i>Leverage</i>	12
2.1.3	Pengukuran <i>Leverage</i>	13
2.1.4	Pengertian Profitabilitas.....	15
2.1.5	Tujuan dan Manfaat Profitabilitas.....	16
2.1.6	Pengukuran Profitabilitas.....	17
2.1.7	Pengertian Likuiditas.....	20
2.1.8	Tujuan dan Manfaat Likuiditas.....	21
2.1.9	Pengukuran likuiditas.....	22
2.1.10	Pengertian <i>financial distress</i>	24
2.1.11	Penyebab Financial Distress.....	25
2.1.12	Pengukuran <i>financial distress</i>	26
2.1.13	Hubungan antara variabel penelitian.....	30
2.	Pengaruh profitabilitasterhadap <i>financial distress</i>	30
3.	Pengaruh likuiditasterhadap <i>financial distress</i>	31
2.1.14	Penelitian Terdahulu.....	31
	Kerangka Pemikiran.....	35
BAB III		38
OBJEK DAN METODE PENELITIAN		38
3.1	Obyek penelitian.....	38
3.2	Metode penelitian.....	38
3.2.1	Operasionalisasi variabel.....	39
3.2.2	Populasi dan Sampel Penelitian.....	41
3.2.3	Jenis dan Sumber Data.....	44
3.2.4	Metode Pengumpulan Data.....	45

3.2.5 Uji Asumsi Klasik.....	45
3.2.6 Metode Analisis Regresi.....	48
3.2.7 Rancangan Uji Hipotesis.....	48
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	53
4.2 Deskriptif Variabel Penelitian.....	79
4.2.1 Leverage.....	79
4.2.2 Profitabilitas.....	80
4.2.3 Likuiditas.....	83
4.2.4 Altam Z-score.....	85
4.2.5 Uji Asumsi Klasik.....	90
Pengujian Hipotesis.....	95
4.2 Pembahasan Hasil Penelitian.....	99
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	109
5.1 Kesimpulan.....	109
5.2 Saran.....	111
DAFTAR PUSTAKA.....	112
LAMPIRAN.....	117

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Perolehan Utang.....	6
Tabel 1.2 Perbandingan Total Utang Dan Laba.....	7
Tabel 3.1 Operasionalisasi	40
Tabel 3.2 Jumlah Populasi Penelitian.....	42
Tabel 3.3 Kriteria Sampel Penelitian.....	44
Tabel 3.4 Daftar Sampel Penelitian.....	45
Tabel 4.1 Uji One-Sample Kolmogorov-Smirnov.....	89
Tabel 4.2 Uji Runs Test.....	90
Tabel 4.3 Hasil Uji Multikolinearitas.....	91
Tabel 4.4 Hasil Uji Heteroskedostisitas.....	92
Tabel 4.5 Hasil Analisis Regresi Linera Ganda.....	92
Tabel 4.6 Hasil Uji t / Parsial.....	94
Tabel 4.7 Hasil Uji Simultan (Uji F).....	96
Tabel 4.8 Hasil Analisis Korelasi.....	96

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	36
Gambar 3.1 struktur analisis regresi berganda.....	54

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Leverage.....	80
Grafik 4.2 Profitabilitas.....	82
Grafik 4.3 Likuiditas.....	85
Grafik 4.4 Altman z-score.....	87

Daftar Lampiran

Lampiran 1 jadwal penelitian	117
Lampiran 2 perhitungan DER.....	117
Lampiran 3 perhitungan ROA.....	120
Lampiran 4 perhitungan CR.....	122
Lampiran 5 perhitungan Y X1.....	125
Lampiran 6 perhitungan Y X2.....	128
Lampiran 7 perhitungan Y X3.....	130
Lampiran 8 perhitungan Y X4.....	133
Lampiran 9 perhitungan Y X5.....	135
Lampiran 10 perhitungan Altman zscore.....	137
Lampiran 11 hasil perhitungan DRE, ROA,CR,Y.....	140
Lampiran 12 hasil Output spss.....	144
Lampiran 13 t tabel.....	146
Lampiran 14 F tabel.....	150
Lampiran 15 Surat Lokasi Penelitian.....	101
Lampiran 16 Surat Bebas Plagiasi.....	102
Lampiran 17 Surat Lembaga Penelitian.....	103
Lampiran 18 Hasil Turnitin.....	104
Lampiran 19 Abstrak.....	105
Lampiran 20 Curriculum Vitae.....	106

BAB I

PENDAHULAN

1.1 Latar Belakang

Kemajuan di bidang teknologi serta tingginya kebutuhan masyarakat terhadap jasa angkutan umum memang menjadi peluang bagi perusahaan yang bergerak dibidang transportasi, akan tetapi banyaknya jenis jasa transportasi lain yang semakin sulit untuk bersaing. Dengan munculnya sistem transportasi online dalam pemasarannya, inovasi dalam bidang usaha memang perlu dilakukan demi kepuasan konsumen. Mulai 2011 terdapat berbagai macam transportasi lainnya yang masuk ke Indonesia sudah semakin praktis seperti grab dan gojek hal ini tentu sangat mengancam bagi transportasi umum lainnya yang berbasis manual atau konvensional.

Keadaan saat ini banyak perusahaan-perusahaan mengalami *financial distress*, yang diakibatkan adanya kemajuan teknologi dimana perubahan perilaku konsumen khususnya di industri transportasi. Konsumen banyak beralih ke transportasi online menjadi indikasi pertama terjadi *financial distress*. Keadaan perusahaan yang awalnya profit, pelan-pelan akan mengalami penurunan laba sehingga pembayaran utang belum bisa dilakukan. Selain itu perusahaan mengalami kesulitan dalam meningkatkan operasional keuangan, dan jika di biarkan terus-menerus maka perusahaan memiliki potensi yang tinggi untuk mengalami *financial distress*. Menurut Nagar (2016)

financial distress merupakan keadaan dimana perusahaan mengalami kesulitan keuangan sehubungan arus kas yang buruk dan juga kesulitan dalam

membayar kewajiban perusahaan kepada kreditor, hal ini dikarenakan biaya tetap yang tinggi, pendapatan yang tidak likuid atau pendapatan yang sensitif terhadap penurunan ekonomi. Hal ini menyebabkan perusahaan dalam jumlah besar mengalami *financial distress* (Muhtar 2017).

Financial distress merupakan suatu dimana perusahaan sedang mengalami kesulitan keuangan sebelum terjadinya kebangkrutan (Fatmawati 2017). Cara yang dilakukan untuk mendeteksi terjadinya *financial distress* dengan melakukan analisis laporan keuangan, mengingat banyak kasus perusahaan mengalami *financial distress*. Terjadinya *financial distress* disuatu perusahaan ditandai dengan ketidak sanggupan dalam membayar kewajiban atau utang yang biasa disebut *leverage* dalam jumlah besar. *leverage* merupakan alat untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh utang dan juga mengukur seberapa besar modal perusahaan yang tersedia untuk membayar semua utang perusahaan, sehingga semakin kecil *leverage* maka kondisi perusahaan semakin membaik (Muflihah 2017).

Leverage yang tinggi akan menunjukkan jumlah ekuitas yang dimiliki perusahaan tidak mampu menjamin hutang yang dimiliki oleh perusahaan, sehingga menyebabkan perusahaan mengalami *financial distress* (Antikasari 2017). Hal ini sejalan dengan penelitian Marfungat (2016) menyatakan bahwa *leverage* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* dan Febriana (2018) menunjukkan bahwa *leverage*

memiliki pengaruh positif terhadap *financial distress*. Berbeda dengan hasil yang dilakukan oleh Curry (2018) Silalahi dkk (2018), Harianti (2018) dan Alifiah (2013) menyatakan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Faktor lain yang dapat mengukur *financial distress*, profitabilitas juga digunakan untuk mengukur terjadinya *financial distress* dalam suatu perusahaan. Profitabilitas merupakan alat ukur perusahaan dalam memperoleh laba dalam periode tertentu yang digunakan untuk memenuhi kewajiban perusahaan atau untuk kelangsungan hidup perusahaan.

Profitabilitas adalah salah satu ukuran yang digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang diinginkan (Muflihah 2017). dan menyebabkan terjadinya *financial distress* Muhtar (2017). Hal ini didukung oleh penelitian Srikalimah (2017), menunjukkan hasil yang sama bahwa profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress*. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Curry (2018), Hendra (2018), Yurivin (2018). Hal ini berbeda dengan hasil penelitian Yustika (2015), Ayu (2017) yang menyatakan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Selain *leverage* dan profitabilitas yang digunakan untuk memprediksi terjadinya *financial distress* pada perusahaan. Selain itu ada faktor lain yang menyebabkan terjadinya *financial distress* yaitu likuiditas yang juga digunakan untuk memprediksi *financial distress* pada perusahaan. Likuiditas merupakan alat yang digunakan perusahaan untuk menilai

seberapa besar kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang jangka pendek maupun hutang jangka panjang.

Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam menyelesaikan kewajiban perusahaan dalam jangka pendek (Harahap 2015). Sedangkan menurut (Astuti 2015) menyatakan bahwa Penelitian ini didukung oleh Yustika (2015), Iryani (2016) yang menyatakan bahwa likuiditas berpengaruh terhadap *financial distress*. Sedangkan penelitian Abbas (2019), Sari (2019) memperoleh hasil bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Ufo (2015), Curry dan Banjarnahor (2018) dan juga Hholidah (2016).

Objek penelitian ini yang digunakan adalah perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa efek Indonesia pada tahun 2015-2020. Berdasarkan data badan pusat statistik (BPS), kontribusi lapangan usaha transportasi dan pergudangan terhadap produk domestik bruto (PDB) tercatat sebesar Rp 14,837,36 triliun. Alasan lapangan usaha tersebut menggambarkan sektor transportasi yaitu transportasi laut, darat, udara, sungai, danau dan penyeberangan. Subsektor logistik juga mencakup pergudangan dan jasa penunjang angkutan serta pos dan kurir. Chariman Supply Chain Indonesia (SCI) berdasarkan analisisnya, bahwa sektor transportasi Indonesia pada tahun 2018 dinominasi oleh sub sektor angkutan darat dengan kontribusi sebesar 53,15% dan diikuti dengan angkutan udara

(36,10%). Angkutan-angkutan lainnya memberikan kontribusi rendah, yaitu angkutan laut (6,77), angkutan sungai, danau, dan penyeberangan (2,41%), dan yang mencakup. (Nasional.kontan.co.id).

Kontribusi transportasi tersebut PDB tahun 2018 sebesar Rp66,2 triliun atau meningkat sebesar Rp 50,7 triliun (8,23%) dibandingkan tahun 2017 sebesar Rp 615,5 triliun. Berdasarkan analisis SCl, peningkatan kontribusi itu didorong oleh pertumbuhan industri pengolahan non migas, terutama industri makanan. Pendorong lainnya yaitu perdagangan dengan peningkatan produksi barang-barang domestik dan impor. Kontribusi setiap sub sektor transportasi yang tidak seimbang menunjukkan ketidakseimbangan dalam menggunakan alat transportasi di Indonesia. Hal ini proses dan biaya transportasi dan logistik yang berdampak terhadap harga produk dan komoditas. Oleh karena itu pemerintahan dan para pihak terkait, agar biasa membantu peningkatan peranan model-model transportasi secara berimbang untuk mewujudkan sistem transportasi multimoda secara terintegrasi (Nasional.kontan.co.id).

**Tabel 1.1 Perolehan Utang
Disajikan dalam (Rupiah)**

NO	P/KODE	TAHUN					
		2015	2016	2017	218	2019	2020
1	BBRM	1.113.402.262.000	995.262.422.000	910.829.920.000	881.696.830.000	829.699.836.000	420.313.152.000
2	ASSA	2.038.423.272.119	2.126.179.428.075	2.321.587.255.114	2.924.124.201.613	3.511.071.376.393	373.157.518.268
3	BLTA	90.013.000	7.477.894.000	693.618.254.000	593.329.758.000	514.642.618.000	534.213.974.000
6	CMPP	146.544.372.888	143.626.700.850	3.054.059.095.077	3.647.220.571.707	2.410.942.815.607	8.990.927.886.117
7	HITS	1.726.111.002.000	1.821.012.256.000	1.876.606.886.000	201.616.084.000	1.972.747.966.000	2.169.522.530.000
8	KARW	865.328.114.000	857.767.120.000	1.511.961.234.000	1.501.577.266.000	76.856.332.000	766.619.644.000
9	LEAD	1.964.715.550.000	1.612.673.594.000	1.511.961.234.000	1.501.158.274.000	1.545.807.102.000	1.448.440.798.000
10	MBSS	1.130.233.482.000	887.619.418.000	731.214.120.000	956.496.856.000	647.564.554.000	532.753.130.000
11	MIRA	161.377.211.052	153.570.600.374	145.032.607.737	96.461.435.704	116.925.646.360	101.678.044.013
12	NELY	61.089.238.467	41.516.059.806	31.209.419.166	50.960.583.715	65.436.471.797	69.298.714.658
13	PTIS	825.837.404.000	737.461.396.000	559.133.022.000	537.052.628.000	505.609.020.000	261.832.270.000
14	SAFE	85.988.901.324	41.869.657.201	88.300.631.879	408.464.934.756	408.955.063.516	391.040.622.215
15	SHIP	158.140.822.000	727.775.524.000	154.738.184.000	1.911.481.306.000	1.757.018.270.000	2.235.116.674.000
16	SMDR	3.927.205.002.000	38.958.920.785	397.623.482.718	405.666.710.994	3.785.647.446.000	4.653.231.618.000
17	SOCI	3.279.129.000.000	3.653.774.922.000	3.808.727.426.000	4.797.294.292.000	4.937.942.576.000	4.180.881.558.000
18	TAXI	1.962.823.365	1.820.550.026	1.763.500.314	1.853.612.051	933.327.880	763.628.958
20	WINS	2.685.313.498.000	2.377.019.190.000	1.920.457.076.000	1.453.974.620.000	1.295.070.630.000	1.118.586.448.000
21	JUMLAH	20.170.891.968.215	16.225.385.653.117	19.718.823.348.005	21.870.429.964.540	24.382.871.051.553	28.248.378.210.229

**Tabel 1.2 Perbandingan Total Utang Dan Laba
(Disajikan dalam Rupiah)**

No	Tahun	Perusahaan subsector transportasi	
		Utang	Laba
1	2015	20.170.891.968.215	1.900.228.941.800
2	2016	16.225.385.653.117	2.148.642.611.217
3	2017	19.718.823.348.005	3.031.051.459.660
4	2018	21.870.429.964.540	14.267.148.476.241
5	2019	24.382.871.051.553	5.592.830.174.989
6	2020	28.248.378.210.229	4,430,805,039,014

Berdasarkan rata-rata pertumbuhan utang di subsector transportasi diatas yang begitu tinggi. Disebabkan kerana tingginya tingkat beban usaha yang ada pada kenaikan harga bahan bakar dan juga biaya pemeliharaan dan perbaikan alat transportasi. Selain itu tingginya biaya jasa layanan penumpang sehingga biaya operasional lebih tinggi dari pada pendapatan yang diperoleh perusahaan (inaca.or.id,2020). Hal ini menyebabkan perusahaan tidak dapat membayar utang atau disebut dengan *leverage*. *Leverage* yang tinggi mengakibatkan perusahaan semakin sulit dalam memenuhi kewajiban perusahaan. Sehingga dapat digambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan profitabilitas atau laba itu sangat kecil, yang mengakibatkan investor menarik dananya dan tidak berinvestasi di perusahaan tersebut. Profitabilitas yang tinggi

menunjukkan perusahaan menghasilkan keuntungan.

Apabila profitabilitas semakin kecil maka akan menunjukkan kinerja keuangan perusahaan kurang baik, artinya perusahaan tidak mampu menggunakan aktiva perusahaan yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan yang lebih besar serta profitabilitas menurun. Sehingga berdampak pada likuiditas dimana perusahaan tidak mampu membayar utang jangka pendek. Likuiditas yang tinggi pada perusahaan maka potensi perusahaan mengalami kesulitan keuangan sangat kecil, hal ini dikarenakan laba yang dihasilkan cukup untuk membayarkan hutang jangka pendek pada saat jatuh tempo sehingga perusahaan terhindari dari kondisi kesulitan keuangan. Begitupun sebaliknya jika likuiditas perusahaan kecil maka potensi perusahaan dalam membayar utang jangka pendek sangat besar disebabkan laba yang diperoleh perusahaan sangat kecil, tidak mampu membayar utang jangka pendeknya pada saat jatuh tempo. Sehingga perusahaan memiliki potensi untuk mengalami *financial distress* sangat besar.

Rumusan masalah

1. Seberapa besar pengaruh *leverage* secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI?
2. Seberapa besar pengaruh profitabilitas secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI?

3. Seberapa besar pengaruh likuiditas secara parsial terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI?
4. Seberapa besar pengaruh *leverage*, profitabilitas dan likuiditas secara simultan terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI?

Maksud dan Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang sudah dijelaskan diatas, maka maksud dan tujuan sebagai berikut :

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud penelitian untuk mengungkap seberapa besar pengaruh *leverage* dan profitabilitas terhadap *financial distress* dan juga seberapa besar likuiditas berpengaruh terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdapat di BEI 2015-2020.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian untuk menganalisis pengaruh *leverage*, profitabilitas dan likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdapat di BEI 2015-2020.

Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan mamfaat dan kontribusi bagi akademi, dan juga para peneliti selanjutnya.

1. Bagi perusahaan dapat bahan pertimbangan evaluasi terkait dengan kondisi keuangan.

2. Bagi pembaca dan peneliti selanjutnya diharapkan dapat memberikan bukti empiris mengenai hubungan rasio keuangan dengan *financial distress* yang dapat dijadikan bahan peneliti selanjutnya.
3. Bagi akademi diharapkan dapat menjadi dokumentasi ilmiah yang bermanfaat agar bisa mendukung kegiatan akademik.
4. Dari hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi pengembangan pengetahuan dibagian ilmu manajemen keuangan.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN DAN HIPOTESIS

2.1 Kajian Pustaka

Pada bagian ini akan di kemukakan teori-teori dan hasil penelitian lain, serta publikasi umum yang terkait dengan masalah -masalah yang di bahas dalam penelitian ini.

2.1.1 Pengertian *Leverage*

Leverage merupakan kemampuan perusahaan dalam menggunakan aktiva dan dana yang mempunyai beban tetap dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan untuk memaksimalkan kekayaan milik perusahaan. *Leverage* merupakan rasio yang menggambarkan hubungan antara utang perusahaan terhadap modal maupun asset perusahaan (Harahap 2018). Nilai *leverage* yang tinggi akan menyebabkan penurunan laba, sehingga perusahaan tidak bisa melunasi pembayaran utangnya selain itu untuk kesejahteraan pemegang saham. Untuk penggunaan tersebut perusahaan harus menutupi biaya tetap atau membayar beban tetap (Mery 2017).

Leverage juga disebut sebagai solvabilitas, yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh utang (Kasmir 2017). *Leverage* yang tinggi mengakibatkan perusahaan memilik utang yang tinggi yang membebani perusahaan, sehingga penting untuk memperbaiki tingkat *leverage* agar perusahaan dapat

membayar seluruh kewajibannya(Darmawan 2018). *Leverage* juga mengukur seberapa besar pembelanjaan perusahaan dibandingkan pembelanjaan yang disediakan oleh kreditur dalam

memdanai total aktiva perusahaan. Semakin besar *leverage* maka dana yang disediakan oleh perusahaan dalam membiayai investasi perusahaan semakin kecil, atau tingkat

2.1.2 Tujuan dan Manfaat *Leverage*

Penggunaan *leverage* yang baik akan memberikan banyak manfaat bagi perusahaan guna menghadapi segala kemungkinan yang akan terjadi, namun semua kebijakan ini tergantung dari tujuan perusahaan secara keseluruhan. Berikut adalah beberapa tujuan perusahaan menggunakan *leverage* menurut Kasmir (2016:153), diantaranya:

1. Untuk mengetahui posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya (kreditur).
2. Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
3. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dan modal.
4. Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
5. Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.
6. Untuk menilai atau mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka Panjang.

7. Untuk menilai berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih, terdapat sekian kalinya modal sendiri yang dimiliki.

Selain itu, manfaat *leverage* ini menurut Kasmir (2017:154) adalah:

1. Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
2. Untuk menganalisis kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
3. Untuk menganalisis keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dan modal.
4. Untuk menganalisis seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
5. Untuk menganalisis seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.
6. Untuk menganalisis berapa bagian dari setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan jaminan utang jangka panjang.
7. Untuk menganalisis berapa dana pinjaman yang segera akan ditagih, ada terdapat sekian kalinya modal sendiri.penggunaan hutang yang dilakukan perusahaan lebih besar.

2.1.3 Pengukuran *Leverage*

- a. *Debt to Assets Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dan total aset. Selain

itu rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan dibiayai oleh hutang atau seberapa besar utang perusahaan dipengaruhi oleh pembiayaan aset. Adapun standar yang sudah ditetapkan untuk *Debt to Assets Ratio* yaitu 35%. Rumus yang digunakan untuk menghitung *Debt to Assets Ratio* sebagai berikut :

$$\text{Debt to Assets Ratio} = \frac{\text{Total utang}}{\text{Total Aktiva}}$$

Sember: Hanafi (2018:84), Albert, Zaki dan Endang (2018), Abdul Ghofur (2017), Asmarani (2018).

- b. *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi hutang terhadap modal. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara total hutang dengan modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan. Standar industri *Debt to Equity Ratio* adalah 90%. Adapun indikator untuk menghitung *Debt to Equity Ratio* yaitu:

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{total hutang}}{\text{total ekuitas}}$$

Sumber: Azis dan Hatono (2017), Salim dan Susilowati (2019), Mia Pratiwi (2017), Hatono (2018), Erayanti (2019), Indriani dan Mildawati (2019).

Dari semua indikator *leverage* penulis memilih menggunakan

pengukuran DER. Karena untuk menghitung seberapa besar perusahaan dibiayai oleh hutang.

- c. *Times Interest Earned Ratio* adalah rasio kelipatan bunga yang dihasilkan menunjukkan sejauh mana atau berapa kali kemampuan perusahaan dalam membayar bunga. Kemampuan perusahaan di sini diukur dari jumlah laba sebelum bunga dan pajak. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara laba sebelum bunga dan pajak dengan besarnya beban bunga yang harus dibayarkan. Standar industri *time interest earned ratio* adalah 10 kali. Berikut ini indikator untuk menghitung *Time Interest Earned ratio*:

$$\text{Times Interest Earned Ratio} = \frac{\text{laba sebelum pajak dan bunga}}{\text{beban bunga}}$$

Sumber: Mamduh (2018:84)

- d. *Fixed Charge Coverage Ratio* adalah adalah rasio yang menyerupai *Times Interest Earned Ratio*. Perbedaan antara kedua rasio tersebut adalah jika perusahaan mendapatkan hutang jangka panjang atau menyewa aset berdasarkan kontrak sewa. Adapun standar industri *Fixed Charge Coverage Ratio* adalah 10 kali. Berikut indikator untuk menghitung *Fixed Charge Coverage Ratio* adalah:

$$\text{Fixed Charge Coverage Ratio} = \frac{\text{EBIT} + \text{biaya sewa}}{\text{biaya utang} + \text{biaya sewa}}$$

Sumber: Mamduh (2018:85)

2.1.4 Pengertian Profitabilitas

Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan pada periode tertentu, laba merupakan salah satu ukuran kinerja perusahaan. Ketika dimana perusahaan memiliki laba yang tinggi maka kinerja perusahaan dikatakan baik, dan sebaliknya jika laba menurun maka kinerja perusahaan buruk. Menurut Sartono dalam Fahmawati (2017:19) profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam memperoleh laba sehubungan dengan penjualan, baik total aktiva maupun modal sendiri.

Pada dasarnya perusahaan lebih menyukai pendapatan yang diterima digunakan sebagai sumber utama dalam pembiayaan investasi. Menurut Herry (2015) menyatakan bahwa rasio profitabilitas biasanya disesuaikan dengan tujuan dan kebutuhan perusahaan. Profitabilitas juga menggambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba baik dari penjualan yang ada maupun total aset yang dimiliki perusahaan (Dunanti 2017). Selain itu profitabilitas juga merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dan juga ukuran tingkat efektivitas manajemen pada perusahaan (Sunardi 2018).

Profitabilitas yaitu kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba pada periode tertentu. Laba juga menjadi merupakan salah satu ukuran kinerja perusahaan, laba yang tinggi menggambarkan kinerja perusahaan dalam keadaan baik dan sebaliknya. Selain itu laba

merupakan indikator perusahaan untuk memenuhi kebutuhan dan elemen untuk menciptakan nilai perusahaan dimasa yang akan datang (Rohmadini 2018).

2.1.5 Tujuan dan Manfaat Profitabilitas

profitabilitas memiliki tujuan dan manfaat tidak hanya bagi pihak internal, tetapi juga bagi pihak eksternal atau diluar perusahaan, terutama pihak-pihak yang memiliki kepentingan dengan perusahaan.

Tujuan penggunaan rasio ini menurut Kasmir (2013:197).

- a. Untuk mengukur atau menghitung laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode tertentu.
- b. Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
- c. Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
- d. Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
- e. Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.
- f. Untuk mengukur produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal sendiri.

Manfaat yang diperoleh menurut Kasmir (2015:198)

1. Mengetahui besarnya tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
2. Mengetahui posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan

tahun sekarang.

3. Mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu.
4. Mengtahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
5. Mengetahui produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

2.1.6 Pengukuran Profitabilitas

Rasio profitabilitas yang lain adalah *Ruturn on total asset* (ROA). Rasio ini mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba bersih berdasarkan tingkat aset tertentu Mamduh (2018:81). profitabilitas dapat diukur menggunakan rumus berikut.

- a. *Return on Assets* (ROA) adalah rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi aset dalam menciptakan laba bersih. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset. Lukviarman (2006:36) menyatakan standar industri ROA adalah 5,98%. Sedangkan menurut Kasmir (2015:196) standar rasio indutri untuk ROA sebesar 30%. Adapun Indikator untuk mencari *return on asset* (ROA) adalah sebagai berikut:

$$ROA = \frac{\text{Laba Bersih setelah pajak}}{\text{Total aktiva}}$$

Sumber: Hanafi (2018:85), Siti dan iwan (2017), Wilujeng (2020), Ghofur (2017), Albert (2018), Aryadi (2018), Hatono (2020), Indriani dan Mildawati (2019).

Dari semua indikator profitabilitas penulis memilih menggunakan pengukuran ROA. Karena untuk menghitung kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan menggunakan total aset perusahaan

- b. *Return On Equity* (ROE) adalah rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi ekuitas dalam menciptakan laba bersih. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total ekuitas. Lukviarman (2006:36) menyatakan standar industri ROE adalah 8,32%. Sedangkan menurut Kasmir (2015) standar rasio industri untuk ROE sebesar 40%. Adapun indikator untuk mencari *return on equity* (ROE) adalah:

$$ROE = \frac{\text{earning after interest and tax}}{\text{equity}}$$

Sumber: Hanafi (2018:85), Erayanti (2019), Ayu Permata Sari (2020)

- c. *Profit Margin* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya persentase laba kotor atas penjualan bersih. Laba kotor sendiri dihitung sebagai hasil pengurangan antara

penjualan bersih dengan harga pokok penjualan. Penjualan bersih di sini adalah penjualan (tunai maupun kredit) dikurangi retur dan penyesuaian harga jual serta potongan penjualan. Standar industri untuk *Gross Profit Margin* adalah 24,90%. Adapun indikator untuk mencari *Gross Profit Margin* yaitu:

$$\text{GrossProfitMargin} = \frac{\text{penjualan bersih-HPP}}{\text{penjualan bersih}}$$

- d. *Operating Profit Margin* adalah rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya persentase laba operasional atas penjualan bersih. Laba operasional dihitung sebagai hasil pengurangan antara laba kotor dengan beban operasional. Beban operasional di sini terdiri atas beban penjualan maupun beban umum dan administrasi. Standar industri untuk *Operating Profit Margin* sebesar 10,80%. Adapun indikator untuk mencari *Operating Profit Margin* yaitu:

$$\text{OPM} = \frac{\text{penjualan bersih-HPP-biaya}}{\text{penjualan bersih}}$$

- e. *Net Profit Margin* adalah rasio yang dihitung dengan membagi laba bersih terhadap penjualan bersih. Laba bersih dihitung sebagai hasil pengurangan antara laba sebelum pajak penghasilan dengan beban pajak penghasilan. Laba sebelum pajak penghasilan di sini adalah laba operasional ditambah pendapatan dan keuntungan lain-lain, lalu dikurangi dengan beban

dan kerugian lain-lain. Lukviarman (2006:36) menyatakan standar industri NPM adalah 3,92% Sedangkan menurut Kasmir (2015:196) standar rasio indutri untuk NPM sebesar 20%. Adapun indikator untuk mencari *Net Profit Margin* (NPM) adalah:

$$\text{NPM} = \frac{\text{laba bersih setelah pajak}}{\text{penjualan bersih}}$$

Sumber: Mamduh (2018:85)

2.1.7 Pengertian Likuiditas

Likuiditas adalah sebuah indikator mengenai kemampuan perusahaan dalam membayar seluruh kewajiban *financial* jangka pendek pada saat jatuh tempo dengan aktiva lancar yang ada. Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan yang harus dibayar, atau kewajiban perusahaan dalam memenuhinya saat ditagih (Munafir 2017). Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek (fatmawati, 2017). Likuiditas merupakan rasio yang menunjukan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek menurut Harry (2015).

Likuiditas juga digunakan untuk membayar seluruh kewajiban jangka pendek beserta aktiva lancar perusahaan (Fatimah 2017). Likuiditas ini merupakan indikator yang digunakan secara luas. Likuiditas yang tinggi merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek semakin baik, serta semakin

tinggi kemampuan perusahaan dalam membayar deviden bagi pemegang saham (Elty 2016). Likuiditas digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar yang dimiliki perusahaan (Iwan 2017). Suatu perusahaan yang mempertahankan kelangsungan kegiatan usaha yaitu dengan melunasi kewajiban *financial* salah satunya likuiditas (Herlina 2019).

2.1.8 Tujuan dan Manfaat Likuiditas

Perhitungan likuiditas memberikan cukup banyak manfaat bagi berbagai pihak yang berkepentingan terhadap perusahaan. Pihak yang paling berkepentingan adalah pemilik perusahaan dan manajemen perusahaan guna menilai kemampuan perusahaan. Selain itu, adapula tujuan dari perhitungan rasio likuiditas.

Tujuan dan manfaat rasio likuiditas menurut Kasmir (2017:132).

1. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih. Artinya, kemampuan untuk membayar kewajiban yang sudah waktunya dibayar sesuai jadwal batas waktu yang telah ditetapkan.
2. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan.
3. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan sediaan atau piutang. Dalam hal ini aktiva lancar dikurangi

sediaan dan utang yang dianggap likuiditasnya lebih rendah.

4. Untuk mengukur atau membandingkan antara jumlah persediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan.
5. Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
6. Sebagai alat perencanaan kedepan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang.
7. Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.
8. Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan, dari masing-masing komponen yang ada di aktiva lancar dan utang lancar.
9. Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerjanya, dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

2.1.9 Pengukuran likuiditas

1. *Ratio Quick* merupakan suatu perbandingan aktiva lancar dikurang persediaan dengan kewajiban lancar. Rasio ini memang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban dengan tidak memperhitungkan persediaan. Karena butuh waktu yang cukup lama untuk mengubah menjadi kas. Standar *Ratio Quick* Rasio ini dapat dihitung dengan rumus:

$$\text{Quick Ratio} = \frac{\text{Aktiva Lancar-persediaan}}{\text{utang lancar}}$$

Sumber: Rina Erayanti (2019)

2. *Current Ratio* mengukur kemampuan perusahaan memenuhi hutang jangka pendek dengan menggunakan aktiva lancar. Likuiditas jangka pendek perusahaan dengan melihat aktiva lancar perusahaan relatif terhadap utang lancarnya (Mamduh, 2018:75).

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{aktiva lancar}}{\text{utang lancar}}$$

Sumber: Hanafi (2018), Masitoh (2017), Abdul Ghofur (2017), Arba Aryadi (2018), Hantono (2018), Indriani dan Mildawati (2019).

Dari semua indikator likuiditas penulis memilih menggunakan pengukuran CR. Karena untuk menghitung kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka pendek yang akan jatuh tempo.

3. Rasio kas (*Cash ratio*) merupakan alat yang digunakan untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang. Ketersediaan uang kas dapat ditunjukkan dari tersedianya dana kas atau yang setara dengan kas. *Cash ratio* ini dapat diukur dengan rumus sebagai berikut: Rasio

$$\text{Kas} = \frac{\text{kas}}{\text{aktiva lancar}}$$

Kasmir (2015).

2.1.10 Pengertian *financial distress*

Financial distress merupakan kondisi yang sangat dihidari oleh setiap perusahaan, karena *financial distress* yaitu dimana perusahaan mengalami kesulitan masalah keuangan sehingga menyebabkan kondisi perusahaan menjadi tidak baik tetapi belum tahap kebangkrutan Menurut Herry (2016). *financial distress* merupakan suatu keadaan dimana suatu perusahaan mengalami *financial distress* untuk menutupi kewajibannya, dan pendapatan perusahaan tidak dapat menutupi total biaya sehingga mengalami *financial distress*.

Menurut Rusaly (2016) *financial distress* yang disrtikan sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan atau likuiditas. Kondisi ini bisa digambarkan bahwa *financial distress* ketidakmampuan perusahaan atau dana perusahaan tidak bisa menutupi kewajiab yang telah jatuh tempo.

Financial distress dapat menjadi ancaman bagi perusahaan dikarenakan *financial distress* dapat terjadi pada seluruh jenis perusahaan baik perusahaan besar maupun perusahaan kecil dan menengah. Untuk itu perusahaan harus memiliki strategi yang tepat untuk mengantisipasi kondisi yang mengarah pada masalah keuangan

perusahaan (Worokinasih 2018). *Financial distress* merupakan tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum kebangkrutan, keadaan ini diawali dengan ketidakmampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban perusahaan terutama yang bersifat jangka pendek yang disebut likuiditas dan solvabilitas atau *leverage* (Worokinasih 2018).

2.1.11 Penyebab Financial Distress

Penyebab terjadinya kesulitan keuangan (*financial distress*), dinyatakan oleh Sudana (2016:249) sebagai berikut: Ada berbagai faktor yang dapat menyebabkan perusahaan mengalami kegagalan, diantaranya adalah faktor ekonomi, kesalahan manajemen, dan bencana alam. Perusahaan yang mengalami kegagalan dalam operasinya akan berdampak pada kesulitan keuangan. Tapi kebanyakan penyebabnya, baik langsung maupun tidak langsung adalah karena kesalahan manajemen yang terjadi berulang-ulang.

Sedangkan menurut Fahmi (2015:105) faktor penyebab terjadinya *financial distress* adalah: "Penyebabnya dimulai dari ketidakmampuan dalam memenuhi kewajiban kewajibannya, terutama kewajiban yang bersifat jangka pendek termasuk kewajiban likuiditas dan juga termasuk kewajiban dalam kategori solvabilitas. Permasalahan terjadinya *insolvency* bisa timbul karena faktor berawal dari kesulitan likuiditas. Ketidakmampuan tersebut dapat ditunjukkan dengan 2 (dua)

metode, yaitu *Stock-based insolvency* dan *Flow-based insolvency*. *Stock-based insolvency* adalah kondisi yang menunjukkan suatu kondisi ekuitas negatif dari neraca perusahaan (*negative net wort*), sedangkan *Flow-based insolvency* ditunjukkan oleh kondisi arus kas operasi (*operating cash flow*) yang tidak dapat memenuhi kewajiban-kewajiban lancar perusahaan.”

2.1.12 Pengukuran *financial distress*

Salah satu metode yang dianggap populer dan bnyak digunakan dalam penelitian dan analisis yaitu metode Altman. Pengukuran *financial distress* pada penelitian ini menggunakan Altman yang dilakukan pada tahun 1995 adapun standar Altman Z-Score sebesar 80%. Persamaan *Z-score* yang dimondifikasikan oleh Altman (1995) sabagai berikut:

$$Z = 1,2X_1 + 1,4X_2 + 3,3X_3 + 0,6X_4 + 1,0X_5$$

Keterangna :

X_1 = (Aktiva lancar – Utang lancar) Total aktiva

X_2 = Laba yang ditahan / Total Aset

X_3 = Laba Sebelum Bunga dan Pajak / Total Aset

X_4 = Nilai pasar saham biasa dan preferen / Nilai buku total utang

$X_5 = \text{Penjualan} / \text{Total Aset}$

Menurut (Mamdu 2018:261), analisis Z-score dikembangkan oleh Prof. Edward Altman dengan tujuan memprediksi kesehatan *finansial* sebuah perusahaan dan kemungkinan untuk mengalami suatu kebangkrutan. Oleh karena itu analisis ini digunakan sebagai pengukur tingkat resiko keuangan suatu perusahaan. Altman Z-score adalah salah satu metode untuk mengetahui tingkat kesehatan keuangan suatu perusahaan yang bisa digunakan untuk menilai berhasil tidaknya manajemen sebuah perusahaan. Z-Score adalah skor yang ditentukan dari hitungan standar kali nisbah-nisbah keuangan yang menunjukkan tingkat kemungkinan kebangkrutan perusahaan. Model prediksi kebangkrutan Altman (1983) Z-score merupakan suatu metode untuk memprediksi kesehatan *financial* suatu perusahaan dan kemungkinan untuk mengalami kebangkrutan.

Tanjung (2020) Altman adalah orang pertama yang melakukan *implementasi Multiple Discriminant Analysis* (MDA). Hasilnya adalah Z-score dapat memprediksi potensi kebangkrutan suatu perusahaan secara berkelanjutan dan general. Setelah meneliti variabel yang dipilih dan sampel, Altman menghasilkan model kebangkrutan pertama. Analisis kebangkrutan ini dilakukan untuk memperoleh peringatan awal dimana tanda-tanda awal kebangkrutan tersebut, menunjukkan semakin baik bagi pihak manajemen. Karena masi banyak waktu dalam melakukan perbaikan-perbaikan. Dan pihak kreditur, pemegang saham

bisa melakukan persiapan untuk mengatasi berbagai kemungkinan yang buruk terjadi. Tanda-tanda kebangkrutan ini dapat dilihat dengan menggunakan data akuntansi (Hanafi 2018:261).

Table 2.1

Empat kategori kebangkrutan

	Tidak dalam kesulitan keuangan	Dalam kesulitan keuangan
Tidak Bangkrut	I	II
Bangkrut	III	IV

Perusahaan yang berada dalam kategori I tidak mengalami kesulitan keuangan dan tidak mengalami kebangkrutan. Perusahaan yang dikategori II merupakan perusahaan yang kemungkinan mengalami kesulitan keuangan, tetapi berhasil mengatasi masalah tersebut. Oleh karena itu tidak dikatakan bangkrut, namun berbeda dengan kategori III dimana perusahaan tersebut tidak mengalami kebangkrutan. Tetapi karena suatu hal, contohnya perusahaan ingin menyelesaikan masalah tekanan pekerjaan, sehingga memutuskan perusahaan dinyatakan bangkrut (Hanafi 2018:261).

Perusahaan yang memiliki *Z-score* kurang dari 1,1 dikategori sebagai perusahaan yang mengalami *financial distress*. Namun apabila perusahaan memiliki *Z-score* lebih dari 2,6 dikategori sebagai

perusahaan yang tidak mengalami *financial distress*. Bagaimana dengan perusahaan yang memiliki *Z-score* antara 1,1 dan 2.6 maka dikategori *grey area*, yang diartikan tidak dapat ditentukan perusahaan dalam keadaan sehat atau tidak sehat. Sebagai perusahaan yang sehat atau, yang mengalami *financial distress*. Kemudian nilai dari *Z-score* yang diperoleh untuk dijadikan nilai *dumy*. Yang mana nilai 1 merupakan perusahaan berada pada kondisi *financial distress*, dan nilai 0 merupakan kondisi dimana perusahaan tidak berada pada *financial distress* (Hanafi 2018:261).

Financial distress disebabkan karena tingginya tingkat beban usaha yang ada pada kenaikan harga bahan bakar dan juga biaya pemeliharaan dan perbaikan alat transportasi. Selain itu tingginya biaya jasa layanan penumpang sehingga biaya operasional lebih tinggi dari pada pendapatan yang diperoleh perusahaan (inaca.or.id,2020). Hal ini menyebabkan perusahaan tidak dapat membayar utang atau disebut dengan *leverage*. *Leverage* yang tinggi mengakibatkan perusahaan semakin sulit dalam memenuhi kewajiban perusahaan. Sehingga dapat digambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan profitabilitas atau laba itu sangat kecil, yang mengakibatkan investor menarik dananya dan tidak berinvestasi di perusahaan tersebut. Profitabilitas yang tinggi menunjukkan perusahaan menghasilkan keuntungan.

Apabila profitabilitas semakin kecil maka akan menunjukkan

kinerja keuangan perusahaan kurang baik, artinya perusahaan tidak mampu menggunakan aktiva perusahaan yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan yang lebih besar sehingga profitabilitas menurun. Sehingga berdampak pada likuiditas dimana perusahaan tidak mampu membayar utang jangka pendek. Likuiditas yang tinggi pada perusahaan maka potensi perusahaan mengalami kesulitan keuangan sangat kecil, hal ini dikarenakan laba yang dihasilkan cukup untuk membayarkan hutang jangka pendek pada saat jatuh tempo sehingga perusahaan terhindari dari kondisi kesulitan keuangan. Begitupun sebaliknya jika likuiditas perusahaan kecil maka potensi perusahaan dalam membayar utang jangka pendek sangat besar disebabkan laba yang diperoleh perusahaan sangat kecil, tidak mampu membayar utang jangka pendeknya pada saat jatuh tempo. Sehingga perusahaan memiliki potensi untuk mengalami *financial distress* sangat besar.

Solusi untuk mengatasi masalah *financial distress* pada perusahaan disaat hilangnya kepercayaan kreditor dan investor serta pihak eksternal lainnya (Febrina 2019) yaitu sebagai berikut.

1. restrukturisasi yaitu meminta perpanjangan waktu dari kreditor untuk pelunasan utang
2. menggantikan manajemen perusahaan jika dibutuhkan dengan orang yang lebih berkompeten dalam mengelola manajemen perusahaan. Sehingga mampu mengembalikan kepercayaan

kreditor dan investor pada perusahaan.

2.1.13 Hubungan antara variabel penelitian

1. Pengaruh *leverage* terhadap *financial distress*

Menurut Muflihah (2017) menyatakan bahwa *leverage* adalah untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai oleh utang dan juga mengukur seberapa besar modal perusahaan yang tersedia untuk membayar semua utang perusahaan, sehingga semakin kecil *leverage* maka kondisi perusahaan semakin membaik. *leverage* yang tinggi akan menunjukkan jumlah ekuitas yang dimiliki perusahaan tidak mampu menjamin hutang yang dimiliki oleh perusahaan, sehingga menyebabkan perusahaan mengalami *financial distress* (Antikasari 2017).

2. Pengaruh profitabilitasterhadap *financial distress*

Menurut (Muflihah 2017) menyatakan bahwa profitabilitas adalah salah satu ukuran yang digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang diinginkan. apabila profitabilitas semakin kecil maka hal ini menunjukkan kinerja keuangan perusahaan kurang baik, artinya perusahaan tidak mampu menggunakan aktiva perusahaan yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan yang lebih besar sehingga profitabilitas menurun dan menyebabkan terjadinya *financial distress* (Muhtar 2017).

3. Pengaruh likuiditasterhadap *financial distress*

Menurut Harahap (2015) likuiditas merupakan kemampuan

perusahaan dalam menyelesaikan kewajiban perusahaan dalam jangka pendek. Likuiditas yang tinggi pada perusahaan maka potensi perusahaan mengalami *financial distress* sangat kecil, hal ini dikarenakan laba yang dihasilkan cukup untuk membayar hutang jangka pendek pada saat jatuh tempo sehingga perusahaan terhindar dari kondisi *financial distress*. Begitupun sebaliknya jika likuiditas perusahaan kecil maka potensi perusahaan mengalami *financial distress* sangat besar disebabkan perusahaan tidak mampu membayar utang jangka pendeknya pada saat jatuh tempo (Astuti 2015).

2.1.14 Penelitian Terdahulu

Wilujeng dan Yulianto (2020). Yang bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh *leverage*, rasio pasar, kepemilikan institusi, komite audit, dan pengaruh dari moderasi profitabilitas terhadap *financial distress*. Populasi penelitian yaitu perusahaan *food and beverage* yang terdaftar di BEI tahun 2013. Sampel yang digunakan 90 unit analisis. Metode analisis yang digunakan adalah regresi logistik dan uji selisih mutlak. Hasil penelitian sebagai berikut: *leverage*, rasio pasar, kepemilikan institusi, komite audit yang dimoderasi profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*.

Alfida dan Kusmana (2018). Yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh likuiditas, *leverage*, dan profitabilitas terhadap *financial*

distress. Penelitian ini menggunakan perusahaan sub sektor property dan *real estate* yang terdaftar di BEI sebagai sampel. Metode penelitian sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode *purposive sampling*. Dengan jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini 46 perusahaan properti dan *real estate*. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi logistic dengan program evIEWS 10.0. Hasil dari penelitian ini tidak memiliki pengaruh antara likuiditas, *leverage*, dan profitabilitas terhadap *financial distress*. Namun terdapat pengaruh negatif antara profitabilitas terhadap *financial distress*.

Rosmita, dan Rashid (2020). Yang bertujuan memperdiksi kemungkinan terjadinya *financial distress* pada perusahaan manufaktur yang ada di Indonesia periode 2013-2017. Pendekatan yang dilakukan untuk memperdiksi terjadinya *financial distress* dengan melihat menggunakan beberapa rasio yaitu *leverage* (DER), profitabilitas (ROA), likuiditas (*Current ratio*) dan *firm size* (variabel X) terhadap *financial distress*. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi berganda dan diuji secara parsial dan secara bersama sama. Hasil penelitian sebagai berikut: hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara *leverage* (DER), profitabilitas (ROA), likuiditas (*Current ratio*) dan *firm size* (variabel x) baik secara parsial maupun secara bersama sama terhadap *financial distress*.

Setiyawan dan Musdholifah (2020). Jenis penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dengan jumlah sampel 267 perusahaan yang terdaftar di IDX 2016-2017. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan regresi logistik. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ROA dan *Current Ratio* berpengaruh negatif terhadap *financial distress*. Berbeda dengan kepemilikan institusional dan *leverage* tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*.

Khotimah dan Yuliana (2020). Penelitian ini bertujuan mengetahui pengaruh profitabilitas terhadap *financial distress*. Sampel yang digunakan 4 perusahaan yang tergabung pada sub sektor semen dengan BEI. Metode yang digunakan statistik deskriptif dengan alat analisis *Moderated Regretion Analyze*. Hal ini memberikan hasil dimana terdapat pengaruh negatif signifikan dari variabel ROA terhadap *financial distress*. Dengan menggunakan metode Altman Z-Score .

Rahma (2020). Penelitian ini bertujuan untuk menguji secara empiris antara lain pengaruh profitabilitas, *leverage* dan likuiditas terhadap *financial distress*. Penelitian ini menggunakan perusahaan pada sub sektor transportasi yang terdaftar BEI periode 2014-2019. Penggunaan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*. Pengujian hipotesis menggunakan regresi logistic. Hasil yang dalam penelitian ini mengemukakan bahwa profitabilitas dan

leverage memiliki pengaruh negatif terhadap *financial distress* sedangkan likuiditas tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Mahaningrum dan Merkusiwati (2020). Bertujuan untuk pembuktian secara empiris mengenai pengaruh rasio keuangan pada *financial distress* yang dilakukan pada perusahaan sektor industri dasar dan kimia yang terdaftar di BEI periode 2016-2018. Sampel ditentukan melalui metode *nonprobability sampling* dengan teknik *purposive sampling* dengan jumlah sampel 39 perusahaan berdasarkan hasil penelitian dinyatakan bahwa rasio profitabilitas berpengaruh negatif terhadap *financial distress*, rasio likuiditas tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*, rasio *leverage* berpengaruh positif terhadap *financial distress*, rasio aktiva tidak berpengaruh terhadap *financial distress*, dan rasio pertumbuhan tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*.

Aulia dan Lestari (2018). Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui adanya pengaruh antara likuiditas, *leverage* dan profitabilitas terhadap *financial distress* pada perusahaan manufaktur sektor industri barang dan konsumsi yang terdaftar di BEI periode 2014-2018. Jumlah sampel yang digunakan adalah sebanyak 12 perusahaan dan teknik analisis yang digunakan adalah regresi logistik. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *financial*

distress sedangkan profitabilitas dan *leverage* tidak memiliki pengaruh terhadap *financial distress*.

Hizal dan Mirdah (2020). Bertujuan untuk memberikan bukti empiris antara pengaruh likuiditas, profitabilitas, *leverage* dan ukuran perusahaan terhadap *financial distress* pada perusahaan pertambangan yang terdaftar di BEI periode 2015-2018. Teknik penentuan sampel menggunakan metode *purposive sampling* dengan kriteria sampel yaitu 1). perusahaan pertambangan yang terdaftar di BEI tahun 2015-2018 ;2). Perusahaan pertambangan yang tidak mengalami *delisting* dari BEI tahun 2015-2018; dan 3). perusahaan pertambangan yang menerbitkan laporan keuangan tahunan secara lengkap untuk tahun laporan dari tahun 2015-2018. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi berganda dengan *leverage* likuiditas, profitabilitas dan *leverage* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Kerangka Pemikiran

Sub sektor logistik juga mencakup pergudangan dan jasa penunjang angkutan serta pos dan kurir. Setijadi Chariman Supply Chain Indonesia (SCI) berdasarkan analisisnya, bahwa sektor transportasi Indonesia pada tahun 2018 dinominasi oleh subsektor angkutan darat dengan kontribusi sebesar 53,15% dan diikuti dengan angkutan udara (36,10%). Angkutan-angkutan lainnya memberikan kontribusi rendah, yaitu angkutan laut (6,77), angkutan

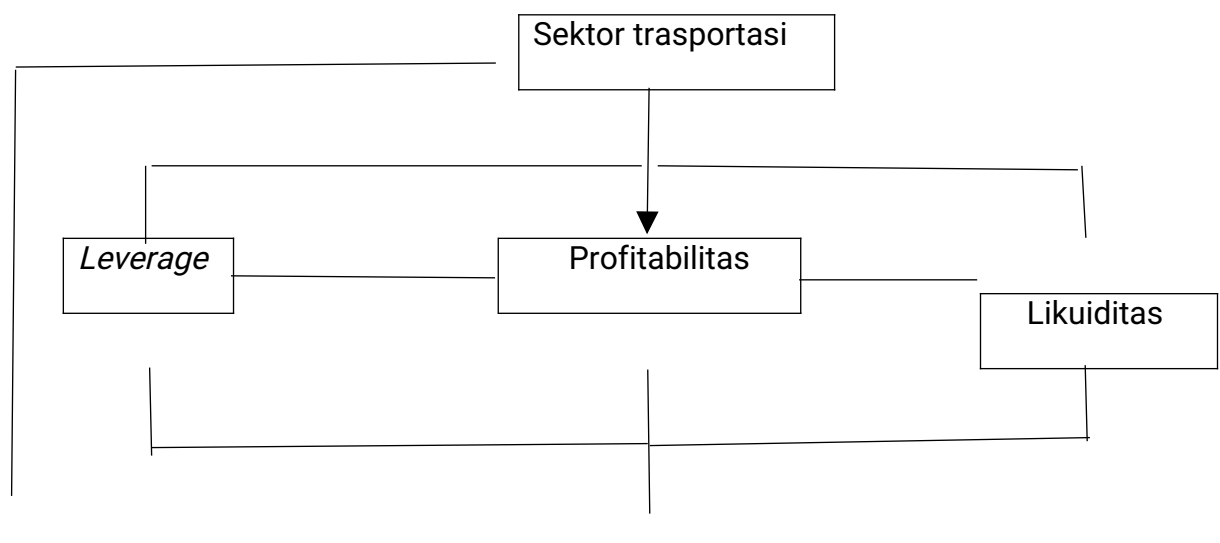
sungai, danau, dan penyeberangan (2,41%). Transportasi yang memiliki kontribusi rendah, menggambarkan bahwa perusahaan memiliki potensi mengalami *financial distress* disebabkan karena tingginya tingkat beban usaha yang ada pada kenaikan harga bahan bakar dan juga biaya pemeliharaan dan perbaikan alat transportasi. Selain itu tingginya biaya jasa layanan penumpang sehingga biaya operasional lebih tinggi dari pada pendapatan yang diperoleh perusahaan (inaca.or.id,2020). Hal ini menyebabkan perusahaan tidak dapat membayar utang atau disebut dengan *leverage*.

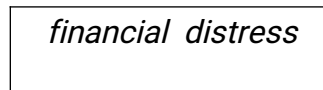
Leverage yang tinggi mengakibatkan perusahaan semakin sulit dalam memenuhi kewajiban perusahaan. Sehingga dapat digambarkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan profitabilitas atau laba itu sangat kecil, yang mengakibatkan investor menarik dananya dan tidak berinvestasi di perusahaan tersebut. Profitabilitas yang tinggi menunjukkan perusahaan menghasilkan keuntungan. Apabila profitabilitas semakin kecil maka akan menunjukkan kinerja keuangan perusahaan kurang baik, artinya perusahaan tidak mampu menggunakan aktiva perusahaan yang dimiliki untuk menghasilkan keuntungan yang lebih besar sehingga profitabilitas menurun.

Sehingga berdampak pada likuiditas dimana perusahaan tidak mampu membayar utang jangka pendek. Likuiditas yang tinggi pada perusahaan maka potensi perusahaan mengalami kesulitan keuangan sangat kecil, hal ini dikarenakan laba yang dihasilkan cukup

untuk membayarkan hutang jangka pendek pada saat jatuh tempo sehingga perusahaan terhindari dari kondisi kesulitan keuangan. Begitupun sebaliknya jika likuiditas perusahaan kecil maka potensi perusahaan dalam membayar utang jangka pendek sangat besar disebabkan laba yang diperoleh perusahaan sangat kecil, tidak mampu membayar utang jangka pendeknya pada saat jatuh tempo. Sehingga perusahaan memiliki potensi untuk mengalami *financial distress* sangat besar.

Dari uraian yang telah dikemukakan di atas maka penulis memaparkan kerangka pemikiran sebagai berikut





Gambar 2.1 kerangka pemikiran

2.3 Hipotesis

H1 : *Leverage* berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* secara parsial pada sub sektor perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI

H2 : Profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* secara parsial pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI

H3 : Likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* secara parsial pada sub sektor perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI

H4: *Leverage*, profitabilitas dan likuiditas secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *financial distress* pada sub sektor perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI.

BAB III

OBYEK DAN METODE PENELITIAN

3.1 Obyek penelitian

Obyek penelitian merupakan obyek yang diteliti dan dianalisis, dalam penelitian ini yang menjadi obyek penelitian adalah *leveraga*, profitabilitas dan likuiditas sebagai variabel dependen *fianancial distress* sebagai variabel independen. Pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020.

3.2 Metode penelitian

Metode dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan model analisis regresi. Penelitian ini menggunakan asosiatif dengan menggunakan dua variabel bebas. Yang pertama variabel independen dan yang kedua variabel dependen. Sumber data digunakan yaitu data sekunder dan kuantitatif, cara pengumpulan data dilakukan dengan studi pustaka dan manual. Data diperoleh dari IDX pada sub sektor perusahaan transportasi periode 2015-2020.

3.2.1 Operasionalisasi variabel

1. variabel independen

Variabel ini biasanya disebut variabel bebas atau tidak berpengaruh terhadap variabel lain. Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a) *Leverage* adalah kemampuan perusahaan untuk memeneuhi kewajibannya, baik itu kewajiban jangka panjang maupun kewajiban jangka pendek, serta mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai dengan hutang. Indikator *leverage* yang digunakan pada penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio* (DER). DER merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas
- b) Profitabilitas adalah kemampuan perusahaan dalam mendapatkan keuntungan melalui berbagai aktivitas yang dilakukan perusahaan. Profitabilitas menggunakan rasio *return on asset* (ROA) untuk mengukur perbandingan laba bersih dan total aset perusahaan.
- c) Likuiditas yaitu kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva yang dimiliki perusahaan. Penelitian ini menggunakan *current ratio* untuk memperhintungkan likuiditas perusahaan yang tersedia. Cara untuk menentukan tingkat *current ratio* dengan membandingkan *current ratio* dengan *current liabilities* (Harahap 2015).

2. Variabel dependen

Variabel dependen (terikat) adalah variabel yang dipengaruhi

atau bergantung pada variabel lain. Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini adalah *financial distress*. *Financial distress* penelitian ini yang menjadi variabel terikat adalah *financial distress*. *Financial distress* merupakan kondisi yang sangat dihidari oleh setiap perusahaan, karena *financial distress* yaitu di mana perusahaan mengalami kesulitan masalah keuangan sehingga menyebabkan kondisi perusahaan menjadi tidak baik tetapi belum tahap kebangkrutan. *Financial distress* merupakan suatu keadaan dimana suatu perusahaan mengalami *financial distress* untuk menutupi kewajibannya, dan pendapatan perusahaan tidak dapat menutupi total biaya sehingga mengalami *financial distress* (Herry 2016).

Financial distress yang disrtikan sebagai tahap penurunan kondisi keuangan yang terjadi sebelum perusahaan mengalami kebangkrutan atau likuiditas. Kondisi ini bisa digambarkan bahwa *financial distress* ketidakmampuan perusahaan atau dana perusahaan tidak bisa menutupi kewajiban yang telah jatuh tempo (Rusaly 2016). Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa *financial distress* jika dibiarkan terus menerus menerus dan tidak diatasi akan berdampak pada perusahaan yang mengarah pada kebangkrutan. Namun pada saat ini ada beberapa metode yang di kembangkan untuk memberikan solusi diberbagai permasalahan *financial distress*.

Tabel 3.1
Operasionalisasi variabel

Variabel	Indikator	Skala	Sumber
<i>Leverage(X1)</i>	$DER = \frac{\text{total utang}}{\text{total ekuitas}}$	Rasio	Azis dan Hatono (2017), Salim dan Susilowati(2019), Mia Pratiwi (2017), Hatono (2018), Erayanti (2019), Indriani dan Mildawati (2019)

Profitabilita(X ₂)	$ROA = \frac{\text{laba bersih}}{\text{total aktiva}}$	Rasio	Mamduh (2018:85), Siti dan iwan (2017), Wilujeng (2020), Ghofur (2017), Albert (2018), Aryadi (2018), Hatono (2020), Indriani dan Mildawati (2019)
Likuiditas(X ₃)	$CR = \frac{\text{aktiva lancar}}{\text{utang lancar}}$	Rasio	Mamdu (2018), Masitoh (2017), Abdul Ghofur (2017), Arba Aryadi (2018), Hantono (2018), Indriani dan Mildawati
<i>Fianancial distress</i>	Altman Z-score $Z = 1,2X_1 + 1,4X_2 + 3,3X_3 + 0,6X_4 + 1,0X_5$	Rasio	Mamdu (2018), Harmat (2020), Roasmita(2019)

3.2.2 Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi Penelitian

Menurut Sugiyono (2015:80) populasi yaitu wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik yang ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan sektortransportasiyang terdaftar di Bursa Efek yang berjumlah46 perusahaan.

Tabel 3.2
Jumlah Populasi Penelitian

No	Kode	Perusahaan
1	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
2	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk
3	BIRD	Blue Bird Tbk
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
5	BULL	Buana Lintas Lautan Tbk
6	CASS	Cardig Aero Service Tbk
7	CMPP	Air Asia Indonesia Tbk
8	DEAL	Dewata Freightinternasional Tbk
9	GIA	Garuda Indonesia Tbk
10	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk
11	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk
12	LEAD	Loginda Samudranakmur Tbk
13	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk
14	MIRA	Mitra Internasional Resources Tbk
15	NELY	Pelayaran Nely Dwi Putri Tbk
16	PTIS	Indo Straits Tbk
17	SAFE	Steady Safe Tbk
18	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk

19	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk
20	SMDR	Samudera Indonesia Tbk
21	SOCI	Soechi Lines Tbk
22	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk
23	TAXI	Express Transindo Utama Tbk
24	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk
25	TRAM	Trada Alam Minera Tbk
26	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tbk
27	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk

2. Sampel Penelitian

Menurut Sugiyono (2015:81), sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik populasi. Penentuan jumlah sampel yang akan diolah dari jumlah populasi tersebut harus dilakukan dengan menggunakan teknik pengambilan sampel yang tepat. Adapun teknik pengambilan sampel yang termasuk dalam *non probability sampling* adalah *purposive sampling*. Dalam penelitian ini pendekatan pengambilan sampel melalui metode *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dengan menggunakan pertimbangan tertentu yang disesuaikan dengan tujuan penelitian atau masalah penelitian yang digunakan. Analisis memilih sampel dengan menggunakan *purposive sampling* karena tidak semua sampel yang memiliki kriteria yang sesuai dengan yang ditentukan oleh penulis. Itu sebabnya penulis memilih teknik *purposive sampling* dengan kriteria yang sudah ditetapkan sebagai berikut.

Tabel 3.3 Kriteria Sampel Penelitian

Keterangan	Jumlah perusahaan
Jumlah populasi perusahaan transportasi yang go public pada tahun 2015-2020	46
Jumlah sampel yang digunakan dalam perusahaan transportasi yang go public di tahun 2015-2020	17
Jumlah Perusahaan transportasi yang di delisting dari go public di tahun 2015-2020	19
Jumlah laporan keuangan perusahaan transportasi go public yang tidak lengkap di tahun 2015-2020	10

Setelah ditentukan kriteria sampelnya, inilah nama perusahaan yang digunakan dalam memenuhi kriteria untuk dijadikan sampel penelitian ini pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di BEI tahun 2015-2019.

Tabel 3.4 Daftar Sampel Penelitian

No.	Kode Saham	Perusahaan
1	PTIS	Indo Straits Tbk
2	ASSA	Andi Sarana Armada Tbk
3	LEAD	Logindo Samudaramakmur Tbk
4	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk
5	KARW	Jasa Prima Tbk
6	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Tbk
7	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk

8	CMPP	Air Asia Indonesia Tbk
9	HITS	Humpuss Intermoda Trasnportasi
10	MBSS	Mitrabahtera Segara Sejati Tbk
11	MIRA	Mitra Internation Resources Tbk
12	NELY	Pelayaran Nely Dwi Putri Tbk
13	SAFE	Steady Safe Tbk
14	SMDR	Samudera Indonesia Tbk
15	SOCI	Soechi Lines Tbk
16	TAXI	Express Transindo Utama
17	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk

3.2.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yaitu data yang diperoleh dalam bentuk yang sudah jadi, sudah dikumpulkan dan diolah oleh pihak lain biaya sudah dalam bentuk publikasi. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersumber dari laporan keuangan perusahaan di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 yang diterbitkan oleh www.idx.co.id

3.2.4 Metode Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini dengan menggunakan metode sebagai berikut:

1. Metode studi pustaka, yaitu dengan melakukan telaah pustaka dan mengkaji berbagai literatur pustaka seperti jurnal, buku dan sumber lainnya yang berkaitan dengan penelitian.
2. Metode dokumentasi, yaitu seperti mengumpulkan, mencatat dan mengkaji data sekunder yang berbetuk laporan keuangan pada perusahaan sektor transportasi di Bursa Efek Indonesi periode 2015-2020 melalui situs resmi yaitu www.idx.co.id.

3.2.5 Uji Asumsi Klasik

Uji Asumsi klasik adalah analisis yang dilakukan untuk menilai sebuah model regresi linear berganda dan tidak ada pada regresi sederhana. Model uji asumsi klasik ini bertujuan untuk mengetahui apakah model regresi diperoleh estimator linier dengan baik (Pasaribu, Sari 2011). Untuk menguji apakah regresi memenuhi syarat dengan model yang digunakan (Algifari, 2018:83). Asumsi klasik dilakukan untuk memenuhi syarat analisis regresi berganda yang baik atau biasa disebut BLUE (*Best Linier Unbias Ustimate*) ada beberapa asumsi klasik yang harus dipenuhi, agar hasil dari pengujian itu mendapat hasil yang baik yaitu sebagai berikut:

a. Uji Normalitas

Uji normalitas ini digunakan untuk menentukan data yang telah dikumpulkan berdistribusi normal atau diambil dari populasi normal. Metode klasik yang digunakan untuk menguji tidaklah begitu rumit, seperti yang telah kita ketahui beberapa kapar statistik. Data yang banyaknya lebih dari 30 angka ($n > 30$), maka sudah dapat diasumsikan berdistribusi normal. Metode penelitian ini menggunakan analisis statistik *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* pada residual persamaan dengan kriteria pengujian *probabilitas value* $> 0,05$ maka data berdistribusi normal dan jika *probabilitas* $< 0,05$ maka data berdistribusi tidak normal.

Uji Autokorelasi

Autokorelasi dapat menggunakan pengujian dengan metode *Runs Test*. *Runs test* adalah bagian dari statistic non parametrik yang dapat digunakan untuk menguji apakah antar residual terdapat korelasi yang tinggi (Ghozali, 2018:120). *Run test* digunakan dengan tingkat signifikan 0,05.

Jika nilai Asymp > 0,05 maka tidak terdapat gejala autokorelasi

Jika nilai Asymp < maka terdapat gejala autokorelasi

b. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas atau kolinearitas ganda regresi (*multicollnearity*) yaitu adanya hubungan linier antara variabel bebas dalam model regresi berganda. Jika hubungan antara linier variabel X dalam model regresi berganda adalah korelasi sempurna maka variabel tersebut berkolinearitas ganda sempurna (*perfect multicollnearity*). Pendekatan multikolinearitas dapat dilihat melalui nilai *Varian Inflation Factor* (VIF). Kriteria pengujian yaitu apabila nilai VIF < 10 maka tidak terdapat multikolinearitas antara lain variabel independen. Dan sebaliknya jika nilai VIF > 10 maka asumsi model tersebut mengandung multikolinearitas.

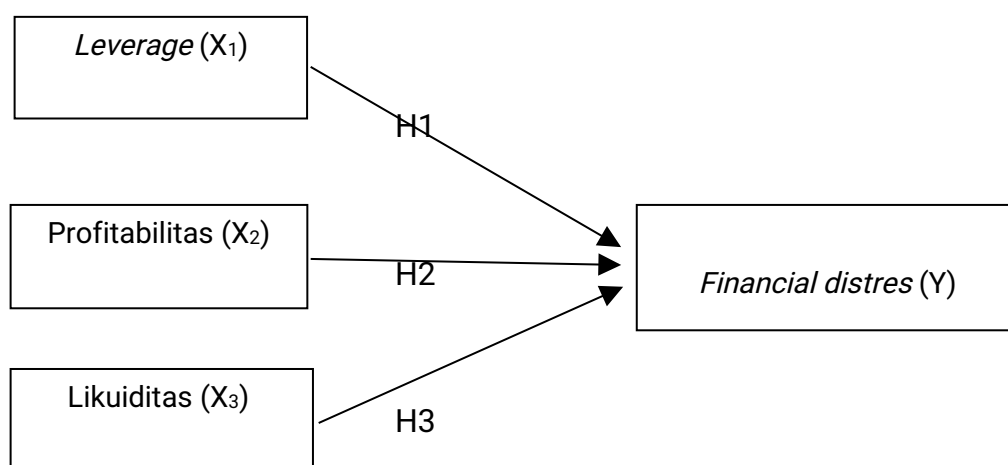
c. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas adanya ketidaksamaan variabel dan residu untuk semua pengamatan pada model regresi. Uji heteroskedastisitas ini dilakukan untuk mengetahui adanya penyimpangan dari syarat-syarat asumsi klasik pada model regresi. Dimana model regresi hari

memenuhi syarat tidak adanya hiteroskedastisitas, dal ini dilakuakn dengan cara mengregresikan nilai absolute residual dengan variabel-variabel independen dalam model. Uji yang digunakan adalah glejser. Jika nilai $\text{sig} > 0,05$ maka di katakan terjadi heteroskedastisitas, tapi jika nilai $\text{sig} < 0,05$ maka di katakana tidak terjadi hteroskedasrisitas (Ghozali 2018: 137)

3.2.6 Metode Analisis Regresi

Metode analisis untuk mengetahui variabel independen yang pengaruhi sacara signifiakan terhadap *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi di BursaEfek Indonesi yaitu *leverage*, profitabilitas dan likuiditas sebagai variabel independen. Untuk menguji hipotesi yang diajukan dalam penelitian ini menggunakan analaisis regersi berganda. Berikut ini adalah gambar regresi yang akan digunakan dalam penelitian ini yiatu:



Gambar 3.1 Struktur analisis regresi berganda

Sedangkan persamaan yang digunakan dalam penelitian ini adalah

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

keterangan :

Y = *Financial diatress*

a = Konstantan

X_1 = *Leverage*

X_2 = Profitabilitas

X_3 = Likuiditas

e = Error

3.2.7 Rancangan Uji Hipotesis

1. Pengajuan Secara Parsial (Uji t)

Menurut Basuki dan Prawoto (2016:52) Uji parsial bertujuan untuk menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel dependen. Pengujian dilakukan dengan menggunakan *significance level* 0.5 atau 5% penerimaan atau penolakan hipotesis dilakukan dengan criteria sebagai berikut:

1. Apabila nilai probability sig. < 0,05, maka H_0 ditolak. H_a di terima
Artinya terdapat pengaruh yang signifikan antara satu variabel independen terhadap variabel dependen.

2. Apabila nilai nilai probability sig > 0,05, maka H_0 diterima. H_a ditolak Artinya tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

3. Pengujian Secara Simultan

Untuk menguji F maka dilakukan uji hipotesis secara simultan dengan cara menguji statistik F. Menguji statistik F untuk mengetahui semua variabel bebas apakah memiliki pengaruh secara simultan terhadap variabel terikat. Tingkat signifikansi yang digunakan dalam penelitian ini adalah = 0,05 artinya keuntungan dari hasil penarikan kesimpulan adalah benar mempunyai profitabilitas sebesar 95% atau toleransi kesalahan (*margin of error*) sebesar 5% dan derajat kebebasan $df = n-k-1$. Adapun kriteria yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Apabila nilai signifikan $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka H_0 ditolak atau H_a diterima yang berarti koefisien regresi signifikan. Hal ini berarti, terdapat pengaruh yang signifikan antara semua variabel independen terhadap dependen.
2. Apabila nilai signifikan $F_{hitung} < F_{tabel}$ maka H_0 diterima atau H_a ditolak yang berarti koefisien regresi tidak signifikan. Hal ini berarti, semua variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, Basuki dan prawoto (2016:51).

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 PT Adi Sarana Armada Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) didirikan tanggal 17 Desember 1999 dengan nama PT Quantum Megahtama Motor dan memulai kegiatan komersial pada tahun 2003. Kantor pusat ASSA beralamat di Gedung Graha Kirana, Lt.6, Jl. Yos Sudarso No.88, Sunter, Jakarta Utara 14350 – Indonesia. Saat ini, ASSA memiliki 20 kantor cabang dan 11 kantor perwakilan di berbagai wilayah Indonesia. Adi Sarana Armada Tbk merupakan bagian dari Grup Triputra yang mulai beroperasi pada tahun 2003 dengan merek Adira Rent dan kemudian berubah menjadi ASSA Rent pada tahun 2010. Grup Triputra merupakan kelompok usaha yang dikelola dan dimiliki oleh Theodore Permadi Rachmat, dahulu Direktur Utama Astra International Tbk (ASII) (1984-2002). PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA), perusahaan layanan transportasi terbesar di Indonesia yang menyediakan jasa penyewaan kendaraan untuk korporasi, transportasi logistik, serta layanan pengemudi. Awalnya, ASSA Rent dirintis pada tahun 2003 dengan armada awal sejumlah 819 kendaraan di bawah nama Adira Rent. Pada bulan Oktober 2010, perusahaan resmi berganti nama menjadi

ASSA Rent, dengan komitmen utama untuk senantiasa menyediakan kualitas layanan terbaik dan menjadi “*Trusted Partner in Transportation Services*”. Seiring perkembangan usaha yang pesat, kini ASSA Rent mengelola lebih dari 18.000 kendaraan dan 3.200 pengemudi melayani lebih dari 1.000 perusahaan di Indonesia. ASSA Rent juga telah memperluas wilayah layanan hampir di semua kota besar dan memberikan jaminan kelancaran operasional melalui 44 jaringan di seluruh Indonesia, lebih dari 690 bengkel perbaikan resmi, dengan didukung layanan 24 jam dari Solution Center 1500-369.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi Menjadi perusahaan penyedia jasa transportasi korporasi dan logistic terintegrasi yang terbaik dan. Misi mendedikasikan diri untuk memberikan layanan terbaik dengan komitmen untuk meraih pencapaian tertinggi dalam kualitas pelayanan terhadap pelanggan hubungan antar karyawan dan nilai pemegang saham

4.1.2 PT Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk (BBRM) didirikan tanggal 07 Pebruari 1998 dan memulai kegiatan komersial pada tahun 1998. Kantor Pusat BBRM beralamat di TCC Batavia Tower One 8th Floor, Suite 08-09 Jalan KH. Mas Mansyur Kav. 126 Jakarta Pusat 10220. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham BBRM, antara lain: PT Marco Polo Indonesia (pengendali) (34,80%), Nam Cheong Pioneer Sdn Bhd (pengendali) (29,81%) dan PT Sinar Bintang

Makmur (pengendali) (17,76%). Pemegang saham utama BBRM adalah Marco Polo Shipping Co, Pte, Ltd, merupakan bagian dari kelompok usaha Marco Polo yang berlokasi di Singapura. Marco Polo Shipping Co, Pte, Ltd merupakan perusahaan yang dimiliki sepenuhnya oleh Marco Polo Marine Ltd. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan BBRM adalah menjalankan usaha dalam bidang pelayaran, angkutan laut, agen perkapalan perusahaan pelayaran, pelayaran penundaan laut, penyewaan peralatan pelayaran, pelayaran dalam negeri, jasa pelayaran dan pengangkutan, pengangkutan minyak dan gas, penyewaan kapal laut dan perwakilan pelayaran. Saat ini, BBRM bergerak dalam bidang penyewaan kapal tunda, tongkang dan penunjang lepas pantai. Pada tanggal 21 Desember 2012, BBRM memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham BBRM (IPO) kepada masyarakat sebanyak 600.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp20,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 09 Januari 2013.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi Menjadi Perusahaan Pelayaran dan Logistik Maritim Terkemuka di Asia Tenggara. Misi perusahaan sebagai berikut:

1. Menjamin aksesibilitas masyarakat dengan mengelola angkutan laut untuk menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara

2. Mengelola dan mengembangkan usaha logistik maritim di Indonesia dan Asia Tenggara
3. Meningkatkan nilai perusahaan melalui kreativitas, inovasi, digitalisasi proses bisnis, dan pengembangan sumber daya manusia untuk mencapai pertumbuhan yang berkesinambungan.
4. Menjalankan usaha secara adil dengan memperhatikan azas manfaat bagi semua pemangku kepentingan dengan menerapkan prinsip good corporate governance.
5. Berkontribusi positif terhadap negara dan karyawan, serta berperan aktif dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat.

4.1.3 PT Berlian Laju Tanker Tbk

1. Sejarah Singkat

Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) didirikan tanggal 12 Maret 1981 dengan nama PT Bhaita Laju Tanker dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1981. Kantor pusat BLTA terletak di Wisma BSG, Lt.10 Jl. Abdul Muis No. 40. Jakarta 10160 dan mempunyai 2 kantor cabang di Merak dan Dumai. Induk usaha dan pemegang saham akhir Berlian Laju Tanker Tbk adalah PT Bagusnusa Samudera Gemilang (Bagusnusa), sedangkan pengendali akhir adalah Bapak Hadi Surya. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Berlian Laju Tanker Tbk, antara lain: PT Tunggaladhi Baskara (pengendali) (18,67%) dan Citibank Singapore S/A CBSG-CDP-Indonesia (7,40%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup

kegiatan BLTA meliputi usaha dalam bidang perkapalan dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal, termasuk tetapi tidak terbatas pada kapal tanker, tongkang dan kapal tunda (tugboat). BLTA bergerak dalam bidang jasa seperti pelayaran/angkutan laut dengan konsentrasi pada angkutan muatan bahan cair baik dalam kawasan Indonesia maupun Asia, Eropa dan Amerika. Pada tanggal 22 Januari 1990, BLTA memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham BLTA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 2.100.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp8.500,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 26 Maret 1990.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi menjadi perusahaan pengiriman multinasional pilihan dalam perdagangan domestik dan internasional dengan lapangan kerja yang baik dan sumber daya kompetitif untuk memberikan layanan yang ditingkatkan. Misi untuk melayani kepentingan publik, serta kebutuhan pelanggan kami dengan mencegah hilangnya nyawa, korban laut, dan polusi lingkungan.

4.1.4 PT AirAsia Indonesia Tbk

1. Sejarah Singkat

Petualangan kami untuk merakyatkan perjalanan udara berawal saat Tune Air Sdn. Bhd., – didirikan pada tahun 2001 oleh Tan Sri Tony

Fernandes, Dato' Pahamin Ab. Rajab, Datuk Kamarudin Meranun, dan Dato' Aziz Bakar – mengambil alih maskapai AirAsia yang saat itu terbelit utang dari HI COM Holdings Berhad (sekarang DRB-HICOM Berhad) dengan harga simbolis sebesar RM1, setara dengan Rp3.500. Tune Air dengan cepat melunaskan utang, melakukan rebranding, dan meluncurkan ulang AirAsia sebagai maskapai bertarif rendah. Pada Desember 2004, kami memutuskan untuk mengganti armada Boeing 737 yang sudah berumur dengan Airbus A320 yang mampu mengangkut lebih banyak penumpang, lebih hemat bahan bakar, lebih andal, dan lebih efisien biaya. Hari ini, AirAsia Group mengoperasikan 205 pesawat Airbus A320 – jumlah armada terbanyak dan terbaru di Asia Tenggara. Dari 205 pesawat udara tersebut, kami mengoperasikan 183 Airbus A320ceo dan 22 Airbus A320neo. AirAsia Group berencana untuk menggandakan armada pesawat *narrow-body* menjadi 500 pesawat hingga tahun 2027.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi perusahaan mengembangkan PT Indonesia AirAsia agar menjadi maskapai berbiaya hemat terbesar di Indonesia dan memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat Indonesia dengan menyediakan konektivitas dengan biaya yang terjangkau. Misi perusahaan sebagai berikut :

1. Menjadi Lapangan Pekerjaan Terbaik. Kami bertekad untuk menjadi perusahaan terbaik yang memperlakukan karyawan sebagai bagian dari keluarga

2. Menjadi Brand Asean Yang Diakui Secara Global. Sebagai bagian dari Grup AirAsia, kami memiliki visi untuk berperan serta dalam menjadikan AirAsia sebagai perusahaan yang diakui secara global
3. Konsisten Dalam Memberikan Harga Terjangkau. Kami berkomitmen untuk memberikan layanan penerbangan dengan harga yang terjangkau sehingga semua orang bisa terbang dengan AirAsia
4. Memastikan Kualitas Layanan dan Produk. Kami memastikan bahwa seluruh produk yang ditawarkan memiliki kualitas tertinggi dan kami akan terus berinovasi untuk meningkatkan efisiensi dan di saat yang sama terus meningkatkan kualitas layanan

4.1.5 PT Humpuss Intermoda Transprotasi Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Humpuss Intermoda Transportasi Tbk (HITS) didirikan tanggal 21 Desember 1992 dan memulai kegiatan usaha komersial sejak tanggal 01 Januari 1993. Kantor pusat HITS berlokasi di Gedung Granadi, lantai 7, Jln. H.R. Rasuna Said Kav. X-1, No. 8-9, Jakarta 12950. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Humpuss Intermoda Transportasi Tbk, antara lain: PT Humpuss (45,52) dan PT Menara Cakra Buana (32,83%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan HITS mencakup pengiriman gas alam cair (LNG), minyak mentah, bahan bakar minyak, bahan kimia, peti

kemas, batu bara serta kargo laut lainnya. HITS juga menyediakan anak buah kapal dan jasa manajemen kepada pemilik-pemilik kapal. Pada tanggal 24 Nopember 1997, HITS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham HITS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 74.000.000 dengan nilai nominal Rp500,- per saham dengan harga penawaran Rp675,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 15 Desember 1997.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi Mengabdikan dengan membangun dan mengembangkan potensi negeri. Dan Misi Dengan keunggulan kualitas Sumber Daya Manusia, fokus hanya pada sektor-sektor yang dapat unggul secara teknis dan memiliki tingkat pertumbuhan yang berkelanjutan, membangun dan mengembangkan potensi negeri untuk menjadi kebanggaan bangsa.

4.1.6 PT ICTSI Jasa Prima Tbk

1. Sejarah singkat Perusahaan

ICTSI Jasa Prima Tbk (KARW) didirikan tanggal 18 Februari 1978 dengan nama PT Karwell Indonesia Knitting & Garment Industry

dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1978. Kantor pusat KARW terletak di di Gedung Graha Kirana, Lantai 7, Suite 701, Jl. Yos Sudarso No.88, Jakarta Utara. KARW beberapa kali melakukan perubahan nama, antara lain:PT Karwell Indonesia Knitting & Garment Industry, 18-Feb-1978, Karwell Indonesia Tbk, 1994, Maharlika Indonesia Tbk, 2012, ICTSI Jasa Prima Tbk, 2012. Ketika KARW masih bernama Maharlika Indonesia Tbk, bidang usaha yang dijalankan adalah penyewaan bangunan pabrik.Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan KARW mencakup pengembangan, pembangunan, dan pengoperasian sarana dan prasarana logistik maritim serta jasa-jasa yang terkait. Kegiatan usaha utama KARW adalah jasa perawatan, pemeliharaan, pengoperasian dan pengusahaan sarana dan prasarana maritime seperti pengusahaan dermaga dan atau terminal, lapangan penumpukan, jasa pemeliharaan, perawatan dan perbaikan, pengoperasian mesin-mesin serta peralatan/alat bantu teknis, mekanikal, elektronik, timbangan khusus, komputer perangkat lunak (software) maupun perangkat keras (hardware) yang berhubungan dengan sarana dan prasarana logistik maritim serta jasa bongkar muat.Pada tanggal 18 Nopember 1994, KARW memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham KARW (IPO) kepada masyarakat sebanyak 20.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp2.900,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 20 Desember

1994. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham ICTSI Jasa Prima Tbk adalah ICTSI Far East Pte. Ltd, dengan persentase kepemilikan sebesar 80.19%. ICTSI Far East Pte, Ltd. merupakan sebuah anak usaha dari International Container Terminal Services Inc. yang berdomisili di Manila, Filipina

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi perusahaan sebagai berikut :

1. Menjadi perusahaan global terkemuka dalam pengelolaan pelabuhan serta membangun nilai pemegang saham jangka panjang.
2. Mengedepankan efisiensi, system transportasi dan distribusi yang terintegrasi sebagai keunggulan kompetitif untuk klien yang bergerak di bidang perdagangan.
3. Membangun reputasi dengan memegang teguh prinsip efisiensi, kehandalan, profesionalisme dan profitabilitas.
4. Focus pada tujuan dan memenuhi komitmen untuk mencapai stabilitas profitabilitas.

Misi sebagai berikut :

1. Unggul dalam pelayanan.
2. Menjunjung prinsip kesetaraan dalam pengembalian pemegangsaham.

3. Memberikan peluang pertumbuhan yang baik kepada karyawan.
4. Membangun bisnis yang suksese dan saling menguntungkan dengan perusahaan mitra.

4.1.7 PT Logindo Samudramakmur Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Logindo Samudramakmur Tbk (LEAD) didirikan tanggal 23 Agustus 1995 dan memulai kegiatan komersial pada tanggal 14 Februari 1996. Kantor pusat Logindo beralamat di gedung Graha Corner Stone, Jl. Rajawali Selatan II No. 1, Jakarta Pusat 10720 – Indonesia. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Logindo Samudramakmur Tbk, yaitu: Alstonia Offshore Pte. Ltd. (34,30%), Rudy Kurniawan Logam (17,50%), Eddy Kurniawan Logam (14,28%) dan UOB Kay Hian Pte. Ltd (8,46%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, maksud dan tujuan utama LEAD adalah berusaha dalam bidang usaha angkutan laut domestik untuk penumpang dan barang. Kegiatan usaha utama LEAD meliputi jasa transportasi angkutan laut domestik untuk penumpang dan barang, dengan fokus kepada penyewaan kapal penunjang kegiatan eksplorasi dan produksi minyak & gas bumi (migas). Pada tanggal 04 Desember 2013, LEAD memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham LEAD (IPO) kepada masyarakat sebanyak 127.380.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp2.800,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa

Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 11 Desember 2013.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi Mengembangkan PT Indonesia AirAsia agar menjadi maskapai berbiaya hemat terbesar di Indonesia dan memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat Indonesia dengan menyediakan konektivitas dengan biaya yang terjangkau. Misi perusahaan sebagai berikut:

1. Menjadi Lapangan Pekerjaan Terbaik Kami bertekad untuk menjadi perusahaan terbaik yang memperlakukan karyawan sebagai bagian dari keluarga
2. Menjadi Brand Asean Yang Diakui Secara Global Sebagai bagian dari Grup AirAsia, kami memiliki visi untuk berperan serta dalam menjadikan AirAsia sebagai perusahaan yang diakui secara global
3. Konsisten Dalam Memberikan Harga Terjangkau Kami berkomitmen untuk memberikan layanan penerbangan dengan harga yang terjangkau sehingga semua orang bisa terbang dengan AirAsia
4. Memastikan Kualitas Layanan dan Produk Kami memastikan bahwa seluruh produk yang ditawarkan memiliki kualitas tertinggi dan kami akan terus berinovasi untuk meningkatkan efisiensi dan di saat yang sama terus meningkatkan kualitas layanan.

4.1.8 PT Mitrabahtera Segara Sejati Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Mitrabahtera Segara Sejati Tbk (MBSS) didirikan tanggal 24 Maret 1994 dan mulai beroperasi secara komersial pada tanggal 1994. MBSS berdomisili di Gedung Menara Karya, Lantai 12 Unit A-H, Jl. H.R Rasuna Said Blok X-5 Kav 1-2, Jakarta Selatan 12950 – Indonesia. Pemegang yang memiliki 5% atau lebih saham Mitrabahtera Segara Sejati Tbk, yaitu: PT Indika Energy Infrastructure (pengendali) (51%), The China Navigation Co. Pte. Ltd (25,68%) dan Drs. Lo Kheng Hong (5,55%). PT Indika Energy Infrastructure merupakan perusahaan yang 100% sahamnya dimiliki oleh Indika Energy Tbk (INDY). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan MBSS terutama menjalankan usaha dalam bidang pelayaran, angkutan laut, baik barang maupun penumpang, pengangkutan minyak dari pusat-pusat pengilangan, penyewaan kapal laut, perwakilan pelayaran dari perusahaan pelayaran angkutan laut baik pelayaran tetap maupun tidak tetap untuk pelayaran di dalam negeri dan di luar negeri, agen perkapalan perusahaan pelayaran, pelayaran penundaan laut, penyewaan peralatan pelayaran dan pelayaran luar negeri antar negara (pelayaran samudera). Kegiatan utama MBSS adalah jasa logistik laut dan transshipment di Indonesia yang menyediakan solusi logistik dan transportasi laut terpadu untuk pemindahmuatan barang curah, terutama batubara. Armada yang dimiliki MBSS, antara lain: 87 Tug Boat, 78 Barge, 6 Floating Crane dan 1 Kapal Semen.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi Menjadi perusahaan tingkat dunia yang dikenal karena keunggulan operasionalnya dengan menyediakan solusi untuk logistik laut dan transshipment. Pengangkutan laut untuk batubara dan barangbarang curah lainnya – barang curah dari produsen dan pengguna sumber daya alam dengan fokus utama pada batubara. Misi Menyediakan solusi berkualitas tinggi untuk logistik laut dan transshipment untuk batubara dan barangbarang curah lainnya.

4.1.9 PT Mitra International Resources Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Mitra International Resources Tbk (sebelumnya bernama Mitra Rajasa Tbk) (MIRA) didirikan 24 April 1979 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1979. Kantor pusat MIRA berlokasi di Gedung Grha Mitra, Jalan Pejaten Barat No. 6, Jakarta Selatan 12510 dan kantor operasional beralamat di Jl. Tlajung Udik KM.19, Gunung Putri, Citeureup-Bogor. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Mitra International Resources Tbk, antara lain: PT Intikencana Pranajati (pengendali) (11,67%), PT Mitra Murni Expressindo (pengendali) (5,79%), Branch s/a Blue Coral Capital Ltd (19,17%) dan Resonance Power Trio Holdings Ltd (5,93%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan MIRA adalah menjalankan usaha dalam bidang pengangkutan darat, perdagangan, jasa, pembangunan, pertambangan dan perindustrian. Saat ini, MIRA bergerak dalam bidang industri jasa

transportasi darat serta melakukan investasi pada anak usaha yang bergerak di bidang jasa penunjang industri minyak, gas dan panas bumi. Pada tanggal 06 Januari 1997, MIRA memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham MIRA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 30.000.000 dengan nilai nominal Rp500,- per saham dengan harga penawaran Rp1.175,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 30 Januari 1997.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi menjadi perusahaan transportasi dan logistik terkemuka di Indonesia. Sedangkan **Misi** menyediakan jasa transportasi dan logistik di Indonesia yang handal dan kompetitif, senantiasa memberikan layanan profesional kepada pelanggan, serta memberikan nilai yang maksimal bagi Pemegang Saham.

4.1.10 PT Indo Straits Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Indo Straits Tbk (PTIS) didirikan tanggal 21 Januari 1985. Kantor pusat PTIS berlokasi di Graha Kirana, lantai 15, Jalan Yos Sudarso Kav. 88, Jakarta Utara 14350 – Indonesia. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Indo Straits Tbk adalah Straits Corporation Pte. Ltd (induk usaha), yang didirikan dan berdomisili di Singapura, dengan persentase kepemilikan sebesar 77,73%. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan PTIS terutama meliputi pekerjaan

bawah air, pengerukan dan reklamasi, pemasangan pipa dan instalasi untuk keperluan pelayaran; pekerjaan konstruksi pelabuhan, bangunan, pengolahan dan penampungan minyak dan gas, aktivitas pengerukan; pelayanan dukungan logistik untuk industri penambangan dan minyak dan gas; dan perdagangan yang mencakup impor dan ekspor. Kegiatan utama yang dijalankan Indo Straits Tbk dan anak usahanya saat ini adalah sebagai penyedia jasa rekayasa kelautan yang terintegrasi dalam bidang pekerjaan konstruksi sipil kelautan bagi perusahaan pertambangan minyak dan gas bumi dan jasa dukungan logistik yang mencakup dukungan transportasi dan pindah angkut (transshipment) bagi perusahaan penambangan batu bara. Pada tanggal 28 Juni 2011, PTIS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham PTIS kepada masyarakat sebanyak 100.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham saham dengan harga penawaran Rp950,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 Jul 2011.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi perusahaan menjadi perusahaan kelas dunia yang memberikan jasa kelautan (marine) yang berkualitas dan terintegrasi pada konstruksi laut, lepas pantai, rekayasa sipil kelautan dan jasa logistik untuk industri pertambangan, dan migas. Selain visi perusahaan juga mempunyai Misi perusahaan yaitu membangun struktur biaya yang efektif didukung oleh tata kelola Perusahaan yang baik (good corporate

governance) dan keunggulan operasional. Membangun usaha dan fungsi pemasaran yang kuat dan efektif.

4.1.11 PT Steady Safe Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Steady Safe Tbk (SAFE) didirikan 21 Desember 1971 dengan nama PT Tanda Widjaja Sakti dan mulai beroperasi secara komersial pada tanggal 2 Oktober 1972. Kantor pusat SAFE berlokasi di Gedung Istana Kana, Lantai 2. Jln. R.P. Soeroso No. 24, Jakarta 10330 – Indonesia. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Steady Safe Tbk, yaitu: PT Infiniti Wahana (pengendali) 78,02% dan Credit Suisse Singapore (14,00%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SAFE meliputi usaha pengangkutan, perbengkelan, perdagangan, dan real estat. Kegiatan utama SAFE mengelola taksi dan bis dengan Steady Safe serta melalui anak usaha baik yang dimiliki secara maupun tidak langsung mengelola armada taksi dengan nama Spirit, Transit Cab, Swadharma, Cherry, Marline, Jakarta International Taxi, Metropolitan dan Rajawali. Selain itu, SAFE juga ikut menjadi anggota konsorsium PT Jakarta Epress Trans (mengelola Busway koridor 1) dengan kepemilikan saham sebesar 14,74%, anggota konsorsium PT Trans Batavia (mengelola Busway koridor 2 & 3) dengan kepemilikan saham sebesar 23,8%, konsorsium PT Jakarta Trans Metropolitan (mengelola Busway koridor 4 & 6) dengan kepemilikan saham sebesar 41,18% dan konsorsium PT Jakarta

Mega Trans (mengelola Busway koridor 5 & 7) kepemilikan saham sebesar 19,05%. Pendapatan utama SAFE berasal dari pengelola busway. Pada tanggal 20 Juli 1994, SAFE memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham SAFE (IPO) kepada masyarakat sebanyak 11.650.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp3.600,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 15 Agustus 1994.

2. Visi-Misi Perusahaan

Untuk memperoleh pengakuan sebagai yang terdepan di bidang usaha transportasi umum modern dengan cara berkesinambungan memberikan nilai tambah kepada pemegang saham melalui pemberian layanan yang terbaik bagi pelanggan, pertumbuhan jangka panjang, memperhatikan kesejahteraan karyawan dan komitmen untuk meningkatkan nilai-nilai kehidupan masyarakat.

4.1.12 PT Sillo Maritime Perdana Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Sillo Maritime Perdana Tbk (SHIP) didirikan tanggal 01 Juni 1989 dan mulai beroperasi secara komersial tahun 1990. Sillo Maritime berkantor pusat di The City Tower Building, Lantai 6, Jl. M.H. Thamrin No. 81, Jakarta Pusat 10310 – Indonesia. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Sillo Maritime Perdana Tbk, antara lain:

PT Maxima Prima Sejahtera (40,00%) dan PT Karya Sinergy Gemilang (40,00%). Pemegang saham terakhir Sillo Maritime dikendalikan secara bersama juga oleh Bartolomeus Christoper Ekajaya dan Paulus Hans Ekajaya. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SHIP adalah bergerak berusaha dalam bidang Pelayaran. Kegiatan usaha utama Sillo Maritime adalah pelayaran penunjang industri hulu minyak dan gas dengan memiliki 8 kapal yaitu CNOOC 114, Ina Waka, Ina Sela, Ina Permata 1, Ina Permata 2, Ina Latu, Laksmini dan Ina Tuni. Pada tanggal 07 Juni 2016, SHIP memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham SHIP (IPO) kepada masyarakat sebanyak 500.000.000 saham dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp140,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 16 Juni 2016.

2.Visi- Misi Perusahaan

Visi perusahaan Menjadikan Perseroan sebagai pemain utama dalam penyediaan armada/kapal di Indonesia, khususnya sektor minyak dan gas sedangkan

Misi yaitu :

1. Menyediakan jasa yang berkualitas dan dapat diandalkan dengan mengutamakan unsur keselamatan
2. Mencapai standar manajemen yang tinggi, terutama dalam hal

kualitas, integritas, dan efisiensi

3. Melakukan pengembangan jaringan pelanggan sehingga dapat mendukung pengembangan usaha yang signifikan.

4.1.13 PT Samudera Indonesia

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Samudera Indonesia Tbk (SMDR) didirikan 13 Nopember 1964 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1964. Kantor pusat Samudera Indonesia Tbk berlokasi di Gedung Samudera Indonesia, Jl. Letjen. S. Parman Kav. 35, Jakarta Barat 11480 – Indonesia, dengan kantor cabang di seluruh kota pelabuhan utama di Indonesia. Pemegangan saham yang memiliki 5% atau lebih Samudera Indonesia Tbk, yaitu: PT Samudera Indonesia Tangguh (induk usaha) (57,98%) dan PT Ngrumat Bondo Utomo (14,21%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SMDR meliputi kegiatan pelayaran termasuk pengangkutan barang dengan kapal, dan kegiatan lainnya dengan bertindak sebagai agen baik keagenan lokal maupun keagenan umum untuk perusahaan pelayaran lainnya. Kegiatan utama Samudera Indonesia dan anak usahanya adalah transportasi kargo dan logistik terintegrasi pada lini bisnis yang dimilikinya yakni Samudera Shipping (pelayaran curah kering; pelayaran curah cair, gas, jasa pendukung lepas pantai; pelayaran peti kemas; dan jasa pengelolaan kapal), Samudera Logistics, Samudera Terminal, dan Samudera Agencies. Pada tanggal 23 Juni 1999, SMDR memperoleh pernyataan efektif dari

Bapepam-LK untuk pendaftaran SMDR sebagai perusahaan publik. Seluruh sahamnya tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 05 Juli 1999.

2. Visi-Misi Perusahaan

Turut berperan serta dalam menciptakan lapangan kerja dan membangun kompetensi sumber daya manusia di Indonesia. Senantiasa memastikan pertumbuhan bisnis yang berkelanjutan seraya memberikan nilai tambah bagi pemegang saham. Berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan memberikan solusi logistik yang Efisien. Menyediakan layanan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan distribusi barang dari dan ke seluruh penjuru Indonesia.

4.1.14 PT Soechi Lines Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Soechi Lines Tbk (SOCL) didirikan tanggal 13 Agustus 2010 dan memulai kegiatan komersilnya pada tahun 2012. Kantor pusat Soechi Lines berlokasi di Sahid Sudirman Center, Lt. 51, Jl. Jend. Sudirman Kav. 86, Jakarta Pusat 10220-Indonesia. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Soechi Lines Tbk adalah PT Soechi Group, dengan persentase kepemilikan sebesar 79,90%. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan SOCL adalah bergerak dalam bidang perdagangan impor dan ekspor, jasa konsultasi, pembangunan, transportasi, percetakan, pertanian, perbengkelan dan industri lainnya.

Kegiatan utama Soechi Lines adalah bergerak di bidang jasa konsultasi manajemen sedangkan anak usaha bergerak di bidang pelayaran dan pembangunan kapal. Pada tanggal 21 Nopember 2014, SOCI memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham SOCI (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.059.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp550,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 03 Desember 2014.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi-Misi Perusahaan adalah diakui secara luas sebagai pemimpin dalam industri pelayaran dan galangan kapal dunia atas keunggulan dalam menyediakan produk/jasa berkualitas, andal, dan berkelas dunia kepada pelanggan. Memberikan kualitas kerja terbaik dan jaminan keselamatan dengan mengimplementasikan standard-standard yang disertifikasi institusi yang kredibel kedalam sistem kerja Perseroan. Memperluas jaringan pelanggan untuk secara efektif mencapai pertumbuhan. Menjadi perusahaan bertanggung jawab yang berkomitmen pada quality, health, safety, and environment. Menyediakan lingkungan kerja terbaik agar pegawai Perseroan dapat secara efektif mengembangkan keterampilan dan kemampuan serta

berkontribusi secara optimal bagi Perseroan. Menjadi organisasi yang profesional, efektif, efisien, dan sehat secara keuangan.

4.1.15 PT Express Transindo Utama

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Express Transindo Utama Tbk (dahulu bernama PT Kasih Bhakti Utama) (TAXI) didirikan 11 Juni 1981 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1989. Kantor pusat TAXI berlokasi di Gedung Express, Jl. Sukarjo Wiryopranoto No.11, Jakarta 11160 – Indonesia. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Express Transindo Utama Tbk adalah PT Rajawali Corpora (induk usaha), dengan persentase kepemilikan sebesar 51,0025%. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan TAXI adalah berusaha dalam bidang pengangkutan darat. Kegiatan usaha TAXI memiliki keterkaitan dengan Anak Usaha (Express Group) yaitu sama-sama menjalankan kegiatan usaha jasa transportasi darat. Express Group merupakan perusahaan yang mengoperasikan taksi merek Express dan Eagle untuk wilayah Jadetabek, Surabaya, Semarang, Medan dan Padang. Pada tanggal 22 Oktober 2012, TAXI memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham TAXI (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.051.280.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp560,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 02

Nopember 2012.

2. Visi-Misi Perusahaan

Visi dan Misi PT. TRANSINDO XPRESS menjadi salah satu perusahaan terbaik dalam bisnis jasa pengiriman barang di Indonesia baik Domestik maupun Internasional dengan semangat layanan service yang memuaskan dan kerjasama yang saling menguntungkan. Melayani seluruh lapisan masyarakat di Indonesia dengan menjadi tuan rumah di negeri sendiri dan menjadi pelopor akan berkembangnya bisnis jasa pengiriman barang dalam negeri yang berorientasi dan saling bersinergi membangun bangsa. Sehingga Insya Allah menjadi perusahaan jasa nasional dengan standar mutu pelayanan Internasional.

4.1.16 PT Wintermar Offshore Marine Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Wintermar Offshore Marine Tbk (WINS) didirikan dengan nama PT Swakarya Mulia Shipping tanggal 18 Desember 1995 dan memulai kegiatan komersial pada tahun 1996. Kantor pusat WINS berlokasi di Jalan Kebayoran Lama No. 155 Jakarta 11560 – Indonesia. Pemegang

saham yang memiliki 5% atau lebih saham Wintermar Offshore Marine Tbk, antara lain: PT Wintermarjaya Lestari (induk usaha) (48,68%) dan PT Ramanda Daminathan (5,77%). Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan WINS meliputi bidang pelayaran di dalam negeri dan kapal penunjangnya. Kegiatan utama WINS adalah bergerak dalam bidang pelayaran dengan fokus pada kapal penunjang kegiatan angkutan lepas pantai bagi industri minyak dan gas bumi. Saat ini (2014), total armada yang dimiliki WINS dan anak usaha adalah sebanyak 77 kapal. Pada tanggal 19 November 2010, WINS memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham WINS (IPO) kepada masyarakat sebanyak 900.000.000 saham dengan nilai nominal Rp100,- per saham dan harga penawaran Rp380,- per saham serta 90.000.000 Waran Seri I dan periode pelaksanaan mulai tanggal 30 Mei 2011 sampai 29 November 2012 dengan harga pelaksanaan sebesar Rp450,- per saham. Saham dan waran tersebut telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 29 November 2010.

2.Visi-Misi Perusahaan

Visi perusahaan terdepan dalam pengelolaan armada kapal di bidang industri energi di Asia Tenggara. Selain itu Misi perusahaan menyediakan jasa Penunjang angkutan laut berkualitas tinggi melalui pengembangan dan penerapan solusi inovatif dengan komitmen teguh

pada keselamatan. Mencapai standar profesionalitas tertinggi melalui integritas, kualitas, kerjasama dan efisiensi serta memastikan kesinambungan jangka panjang demi keuntungan semua pihak yang berkepentingan.

4.1.17 PT Pelayaran Nely Dwi Putri Tbk

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) didirikan dengan nama PT Nelly Dwi Putri Chemical pada tanggal 05 Februari 1977 dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1977. Kantor pusat NELY beralamat di Jalan Majapahit No. 28A, Jakarta Pusat 10160. Pada awal didirikan NELY menjalankan usaha perdagangan umum dan perindustrian, yaitu pada industri kimia dengan memproduksi lem untuk digunakan di industri pengolahan plywood (kayu lapis). Kemudian pada tanggal 20 Juli 1989 nama perusahaan dan bidang usaha diubah menjadi PT Pelayaran Nelly Dwi Putri dan bidang usahanya menjadi menyediakan jasa angkutan laut, agen perantara dan pencari muatan (canvassing), penyewaan kapal (chartering), dan jasa penunjang angkutan laut lainnya. Pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk adalah PT Haskojaya Abadi (induk usaha), dengan persentase kepemilikan sebesar 84,894%. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan NELY meliputi bidang usaha jasa angkutan laut. Kegiatan utama yang dijalankan NELY saat ini adalah bidang usaha jasa pelayaran dan pengangkutan di dalam

dan luar negeri, jasa pengangkutan minyak dan gas, jasa penyewaan kapal laut; serta jasa pemeliharaan dan perbaikan kapal yang dijalankan oleh anak usaha (PT Permata Barito Shipyard & Engineering). Pada tanggal 28 September 2012, NELY memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham NELY (IPO) kepada masyarakat sebanyak 350.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp168,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 11 Oktober 2012.

2. Visi-Misi Perusahaan

VisiMenjadi pemain utama di Indonesia dalam bidang transportasi pelayaran dan menyediakan solusi logistik yang terintegrasi bagi pelanggan kami dengan memberikan efisiensi dalam pembuatan kapal dan perbaikan. Sedangkan

Misi perusahaan sebagai berikut:

1. Bagi Pelanggan diberikan layanan berkualitas tinggi di Kapal Tunda dan Tongkang serta sarana untuk pengangkutan produk komoditas di Indonesia.
2. Bagi karyawan meningkatkan kinerja dan efisiensi melalui Kejelasan, Akuntabilitas, dan Transparansi dalam setiap lapisan tenaga kerja.
3. Bagi Pemegang Sahammemaksimalkan Penghasilan terbaik

per/Saham dan pembayaran Dividen secara berkelanjutan.

4. Bagi lingkungan Secara efisien mengurangi konsumsi bahan kimia berbahaya dalam pengoperasian transportasi.
5. Bagi Perusahaan memperkuat bisnis melalui penambahan armada untuk memasukkan 50 set kapal (300 kaki atau setara) pada tahun 2023.

4.2 Deskriptif Variabel Penelitian

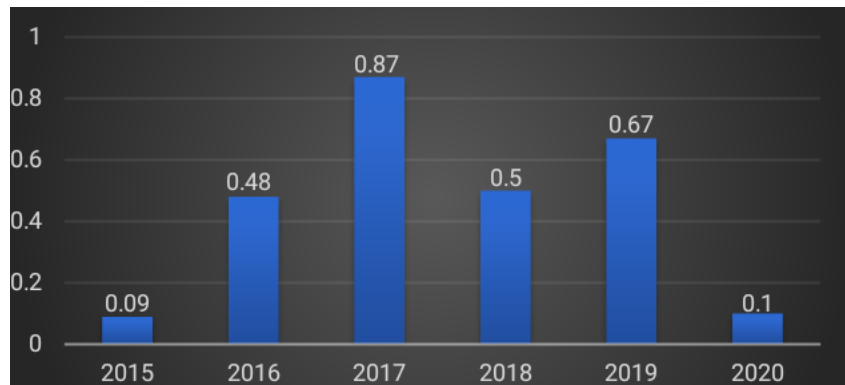
4.2.1 Leverage

Menurut Octaviany (2019) *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi hutang terhadap modal. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara total hutang dengan modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan. Adapun rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah yaitu *Debt to Equity Ratio* (DER):

$$\text{Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{total hutang}}{\text{total ekuitas}} \times 100\%$$

Dari persamaan di atas maka nilai *leverage* pada perusahaan sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Grafik 4.1 *Leverage*



Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat *leverage* perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2015-2020 mengalami ketidak stabilan, dimana nilai *leverage* dari tahun 2015-2017 mengalami kenaikan yaitu pada tahun 2015 sebesar 0,09 sedangkan 2016 0,48 selanjutnya tahun 2017 nilai *leverage* sebesar 0,87. Namun tahun 2018 nilai leverage mengalami peneurunan menjadi 0,50 dan 2019 mengalami peningkatan sebesar 0,67. Sedangkan di tahun 2020 mengalami penurunan drastis sebesar 0,10. Yang artinya semakin besar *leverage* maka akan semakin besar perusahaan mengalami financial distress. Begitupun sebaliknya jika leverage semakin kecil potensi mengalami financial distress semakin kecil. Dengan demikian perusahaan mampu membayar utang jangka panjang sehingga perusahaan terus beroperasi dengan baik. Hal ini di sebabkan tingkat penjualan perusahaan menurun dan tingkat bunga yang harus di bayar cukup besar. Hal ini sangat berpengaruh kecil besarnya dalam pengambalian laba bersih.

Secara keseluruhan jumlah *leverage* perusahaan sub sektor transportasi tahun 2015-2020 sebesar 2,71 artinya semakin tinggi

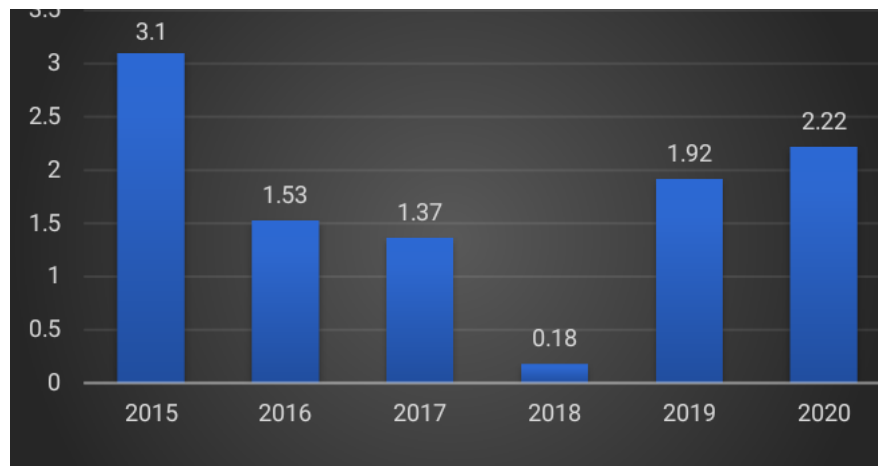
leverage maka semakin tinggi jumlah hutang yang harus dibayar perusahaan dalam jangka waktu tertentu. Berdasarkan hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan sub sektor transportasi belum mencapai standar yang telah ditentukan. Rata-rata *leverage* sebesar 2,71% ini menunjukkan bahwa perusahaan masih memiliki rasio yang rendah jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 90%.

4.2.2 Profitabilitas

Profitabilitas merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan memanfaatkan aktiva yang dimilikinya. Rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset. Semakin tinggi nilai profitabilitas maka semakin efisien penggunaan aset perusahaan dalam menghasilkan laba bersih yang lebih besar sehingga perusahaan akan dinilai semakin baik (Mamduh, 2018:85). Adapun persamaan *Return On Asset* (ROA) yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

$$ROA = \frac{\text{laba bersih setelah pajak}}{\text{total aktiva}} \times 100\%$$

Berdasarkan persamaan di atas maka nilai profitabilitas pada perusahaan sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Grafik 4.2 Profitabilitas

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat profitabilitas perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2015-17 mengalami fluktuasi. profitabilitas pada tahun 2015 sebesar 3,10 artinya kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dari total asset yang dimiliki, mampu menghasilkan keuntungan sebesar 3,10. Pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 1,53 hal ini disebabkan perusahaan memiliki asset yang dimiliki meningkat dan laba setelah pajak juga meningkat sehingga mampu mendapatkan laba sebesar 1,53.

Namun pada tahun 2017 mengalami penurunanan sebesar 1,37 yang artinya kemampuan perusahaan menghasilkan laba mengalami penurunan sebesar 1,18 walaupun perusahaan telah menghasilkan laba terhadap asset berupa asset tidak lancar maupun asset lancarnya sehingga mampu mendapatkan laba yang tinggi dari tahun sebelumnya,

namun pada tahun 2017 mengalami penurunan. Hal ini disebabkan karena akibat dari beban yang harus dibayar oleh perusahaan berupa beban pemasaran dan penjualan. Pada tahun 2018 profitabilitas kembali mengalami peningkatan menjadi 1,91 secara drastis disebabkan karena perusahaan efektif dalam mengelola keuangan. Sehingga mengakibatkan penurunan drastis pada tahun 2018. Dan ditahun 2019 meningkat menjadi 2,22 hal ini disebabkan perusahaan mampu menghasilkan laba atau keuntungan dalam mengelola keuangan sehingga mampu meningkatkan laba setelah pajak.

Data di atas menunjukkan bahwa jumlah nilai profitabilitas dari tahun 2015-2020 sebesar 10,32 yang berarti bahwa perusahaan sub sektor transportasi memiliki rata-rata kerugian bersih jika dibandingkan dengan total aktiva sebesar 10,32%. Berdasarkan hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan sub sektor transportasi belum efektif secara keseluruhan dalam memperoleh keuntungan. Jumlah profitabilitas sebesar 10,32% ini menunjukkan bahwa perusahaan masih memiliki rasio yang rendah jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 30% (Kasmir, 2015:196).

4.2.3 Likuiditas

Likuiditas adalah sebuah indikator mengenai kemampuan perusahaan dalam membayar seluruh kewajiban *financial* jangka pendek pada saat jatuh tempo dengan aktiva lancar yang ada. Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban keuangan yang harus dibayar, atau kewajiban

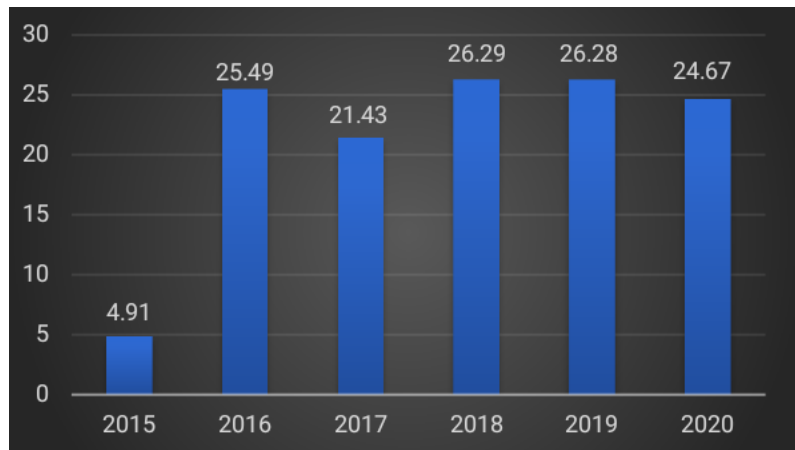
perusahaan dalam memenuhinya saat ditagih (Munafir 2017). Likuiditas merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek (fatmawati, 2017). Likuiditas merupakan rasio yang menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek menurut Harry (2015).

Likuiditas juga digunakan untuk membayar seluruh kewajiban jangka pendek beserta aktiva lancar perusahaan (Fatimah 2017). Likuiditas ini merupakan indikator yang digunakan secara luas. Likuiditas yang tinggi merupakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek semakin baik, serta semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam membayar deviden bagi pemegang saham (Elty 2016).

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{aktiva lancar}}{\text{utang lancar}}$$

Berdasarkan persamaan di atas maka nilai *Current Ratio* (RC) pada perusahaan sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Grafikl 4.3 Likuiditas



Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat likuiditas perusahaan sub sektor transportasi pada tahun 2015 mengalami penurunan. profitabilitas pada tahun 2015 sebesar 4,91 artinya kemampuan perusahaan untuk membayar utang jangka pendek yaitu 4,91 dikarenakan dalam mengelola keuangan tidak efektif, dan menyebabkan jumlah utang jangka pendeknya cukup besar. Pada tahun 2016 mengalami peningkatan sebesar 25,49 hal ini disebabkan perusahaan memiliki likuiditas dengan jumlah sedikit dan potensi dalam mengalami financial distress sangat sedikit. Dengan begitu asset yang dimiliki perusahaan meningkat. Namun pada tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 21,43 namun masi masi bisa membayar utang perusahaan yang artinya kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka panjang tidak terlalu besar dari asset yang di miliki perusahaan. Dikarenakan pengelolaan keuangan perusahaan dalam potensi normal yang jauh dari terjadinya financial distress. Pada tahun 2018 dan 2019 likuiditas kembali mengalami peningkatan yang sama sebesar 26,29 dan 26,28 secara drastis disebabkan karena perusahaan

mampu mengelola keuangan dengan baik, dan potensi dalam mengalami financial distress sangat kecil. Dan ditahun 2020 mengalami sedikit penurunan dikarenakan utang jangka pendeknya meningkat dibandingkan dengan laba yang diterima sebesar 24,67.

Data di atas menunjukkan bahwa jumlah nilai likuiditas dari tahun 2015-2020 sebesar 0,14 yang berarti bahwa perusahaan sub sektor transportasi memiliki rata-rata kerugian bersih jika dibandingkan dengan total aktiva sebesar 0,124% namun perusahaan masi mampu membayar kewajibannya. Berdasarkan hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan sub sektor transportasi belum efektif secara keseluruhan dalam memperoleh keuntungan. jumlah likuiditas sebesar 124%, ini menunjukkan bahwa perusahaan masih memiliki rasio yang rendah jika dibandingkan dengan standar rasio sebesar 200% (Kasmir, 2015:196).

4.2.4 Altman Z-score

Pengukuran *financial distress* pada penelitian ini menggunakan Altman yang dilakukan pada tahun 1995 adapun standar Altman Z-Score sebesar 80%. Persamaan *Z-score* yang dimodifikasikan oleh Altman (1995) sebagai berikut:

$$Z = 1,2X_1 + 1,4X_2 + 3,3X_3 + 0,6X_4 + 1,0X_5$$

Keterangan :

Z : *Overall Index*

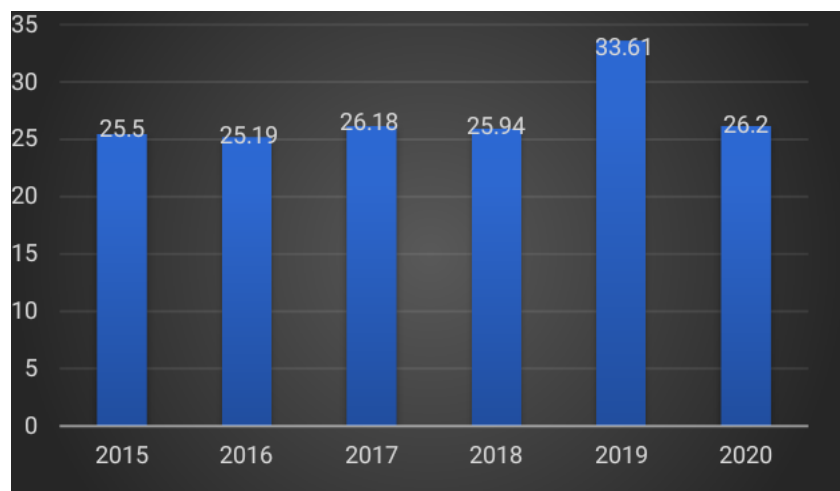
$Z < 1,1$: Bangkrut

$1,1 < Z < 2,6$: *Grey area* (daerah abu-abu)

$Z > 2,6$: Tidak bangkrut

Menurut (Mamduh 2018:261). Analisis Z-score dikembangkan oleh Prof. Edward Altman dengan tujuan memprediksi kesehatan *finansial* sebuah perusahaan dan kemungkinan untuk mengalami suatu kebangkrutan. Oleh karena itu analisis ini digunakan sebagai pengukur tingkat resiko keuangan suatu perusahaan. Berdasarkan persamaan di atas maka nilai *Altman z-score* pada perusahaan sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2015-2020 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Grafik 4.4 Altman z-score



Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka dapat dilihat tabel Altman z-score pada tahun 2015-2020 berikut.

Tabel 4.1 Altman Z-score

P/KODE	Tahun	Nilai Z-score	Kriteria
SHIP	2015	55,98	Non distress
	2016	-110,3	Non distress
	2017	23,5	Non distress
	2018	-135,7	Non distress
	2019	14,9	Non distress
	2020	51,9	Non distress
ASSA	2015	45,4	Non distress
	2016	2,2	Non distress
	2017	0,7	Distress
	2018	1,8	Non distress
	2019	0,4	Distress
	2020	-0,3	Distress
BBRM	2015	104,6	Non distress
	2016	-29,9	Non distress
	2017	174,9	Non distress
	2018	87502,6	Non distress
	2019	67161,1	Non distress
	2020	130,1	Non distress
BLTA	2015	49,0	Non distress
	2016	46,0	Non distress
	2017	-32,6	Non distress
	2018	14,4	Non distress
	2019	9,0	Non distress
	2020	-19,2	Non distress
CMPP	2015	-0,4	Distress
	2016	3,8	Non distress
	2017	-10,3	Non distress
	2018	-15,9	Non distress
	2019	-0,8	Distress
	2020	298,5	Non distress
HITS	2015	2073,1	Non distress
	2016	1797,2	non distress
	2017	1609,0	Non distress
	2018	-7437,0	Non distress
	2019	295,3	Non distress
	2020	207,0	Non distress
KARW	2015	121,8	Non distress
	2016	8,9	Non distress

	2017	7,0	Non distress
	2018	4,6	Non distress
	2019	-15,9	Non distress
	2020	-11,1	Non distress
LEAD	2015	-69,9	Non distress
	2016	-71,7	Non distress
	2017	-79,7	Non distress
	2018	14,5	Non distress
	2019	20,9	Non distress
	2020	26,0	Non distress
MBSS	2015	19,9	Non distress
	2016	13,1	Non distress
	2017	-38,5	Non distress
	2018	-252,3	Non distress
	2019	6,3	Non distress
	2020	6,9	Non distress
MIRA	2015	0,1	Distress
	2016	-0,1	Distress
	2017	2,3	Non distress
	2018	-0,1	Distress
	2019	0,0	Distress
	2020	0,7	Distress
NELY	2015	0,6	Distress
	2016	0,9	Distress
	2017	0,9	Distress
	2018	1,2	Non distress
	2019	-60,7	Non distress
	2020	-42,1	Non distress
PTIS	2015	0,9	Distress
	2016	19,4	Non distress
	2017	27,2	Non distress
	2018	26,5	Non distress
	2019	49,0	Non distress
	2020	-144,9	Distress
SAFE	2015	-963,1	Distress
	2016	-250,5	Distress
	2017	-5024,9	Distress
	2018	-55,5	Distress
	2019	-53,4	Non distress
	2020	3,6	Non distress
SMDR	2015	1,4	Non distress
	2016	0,6	Distress

	2017	1,9	Non distress
	2018	1,6	Non distress
	2019	2,5	Non distress
	2020	1,0	Non distress
SOCI	2015	-84,1	Non distress
	2016	-29,2	Non distress
	2017	64378,0	Non distress
	2018	80489,6	Non distress
	2019	240540,5	Non distress
	2020	-	Non distress
TAXI	2015	-11371,1	Non distress
	2016	-17037,4	Non distress
	2017	-5616,3	Non distress
	2018	983,1	Non distress
	2019	976,9	Non distress
	2020	984,5	Non distress
WINS	2015	9,5	Non distress
	2016	9,5	Non distress
	2017	19,9	Non distress
	2018	11,5	Non distress
	2019	13,8	Non distress
	2020	15,9	Non distress

Berdasarkan grafik 4.4 mengalami stabilitas dimana tahun 2015

Altman *z-score* yang dihasilkan sebesar 25,5 dan pada tahun 2016 sebesar 25,19 dan di tahun 2017 meningkat lagi menjadi 26,18. Di tahun 2018 Altman *z-score* yang dihasilkan mengalami penurunan sebesar 25,94 Sementara nilai di tahun 2019 kembali mengalami peningkatan sebesar 33,61 yang artinya kondisi keuangan sangat efektif dalam pengelolaan sehingga potensi perusahaan dalam mengalami financial distress sangat kecil. Dan di tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 26,2. Di sebabkan karena tingginya tingkat beban usaha yang ada pada kenaikan harga bahan bakar dan juga biaya pemeliharaan dan perbaikan alat transportasi. Selain itu

tingginya biaya jasa layanan penumpang sehingga biaya operasional lebih tinggi dari pada pendapatan yang diperoleh perusahaan namun masih dalam zona aman karena perusahaan masih di kategori sehat. Selain itu dapat dilihat juga tabel 4.1 dimana tidak semua nilai $Z > 2,6$ yang artinya ada beberapa perusahaan yang mengalami financial distress. Yaitu perusahaan ASSA pada tahun 2017, 2019 dan 2020 mengalami financial distress. Sedangkan pada perusahaan CMPP 2015 dan 2019 mengalami financial distress. Selain itu pada perusahaan MIRA 2015,2016,2018,2019,2020 mengalami financial distress dan NELY pada tahun 2015,2016,2017 mengalami financial distress. Perusahaan PTIS juga mengalami financial distress pada tahun 2015. Perusahaan SAFE pada tahun 2015,2016,2017,2018 mengalami financial distress. Sedangkan pada perusahaan SMDR 2016 mengalami financial ditress. Hal ini dapat disimpulkan bahwa sebagian besar perusahaan dalam keadaan sehat. Hasil tersebut di dapat dari hasil output masing-masing variabel Y. setelah itu hasil yang di perolah dari setiap variabel di jumlahkan maka dapatlah hasil tersebut yang terdapat pada tabel 4.1.

Secara keseluruhan jumlah perusahaan sub sektor transportasi dari tahun 2015-2020 yaitu sebesar 381%. Bila di amati secara keseluruhan jumlah nilai perusahaan pada tahun 2015-2020 melebihi standar yang telah ditentukan. Standar Altman zscore perusahaan sebesar 80%.

4.2.5 Uji Asumsi Klasik

Penelitian ini menggunakan model regresi linear berganda

dengan hipotesis yang digunakan uji t parsial dan F simultan. Tapi sebelum mengetahui seberapa besar pengaruh X_1 , X_2 , X_3 terhadap Y , atau atau permasalahan yang ada pada regresi linear berganda. Perlu diketahui iju asumsi klasik terdiri dari, uji normalitas, uji autokorelasi, uji multikolinieritas, uji heteroskedostisitas.

a) Uji Normalitas

Untuk melakukan ke pengujian selanjutnya maka peneliti menggunakan uji normalitas kolmogorov smirnov untuk mengetahui apakah nilai residual berdistribusi normal atau tidak, model regresi yang baik adalah memiliki nilai residual yang berdistribusi normal. Menurut Ghozali (2016) normalitas bertujuan untuk mengetahui model regresi, apakah residual memiliki distribusi yang normal. Metode penelitian ini menggunakan analisis statistik *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* pada residual persamaan dengan kriteria pengujian *probabilitas value* $>0,05$ maka data berdistribusi normal dan jika *probabilitas* $< 0,05$ maka data berdistribusi tidak normal.

Tabel 4.1 One-Sample Kolmogorov Smirnov Test

		LN
N		102
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	2.6678
	Std. Deviation	1.21573
Most Extreme Differences	Absolute	.085
	Positive	.071
	Negative	-.085
Test Statistic		.085
Asymp. Sig. (2-tailed)		.066 ^c

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.

Dari tabel 4.1 dapat lihat bahwa Asymp.Sig adalah 0,066 lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi dengan normal.

b) Uji Autokorelasi

Setelah melakukan uji normalitas maka data selanjutnya di uji dengan uji auto korelasi dengan menggunakan uji runs test dengan hasil sebagai berikut :

Tabel 4.2 Runs Test

	LN
Test Value ^a	-1.52
Cases < Test Value	8
Cases >= Test Value	9
Total Cases	17
Number of Runs	10
Z	.015
Asymp. Sig. (2-tailed)	.988

a. Median

Dari tabel 4.2 dapat dilihat bahwa nilai Asymp.Sig adalah 0,988. Dengan dasar pengambilan keputusan $0,988 > 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala autokorelasi sehingga analisis regresi dapat dilanjutkan.

c) Uji Multikolinearitas.

Setelah melakukan uji autokorelasi selanjutnya data di uji multikolinearitas dengan dasar pengambilan keputusan bahwa jika nilai tolerance > dari 0,1 maka artinya tidak terjadi multikolinearitas, sedangkan jika nilai tolerance < dari 0,1 maka artinya terjadi. Sedangkan jika melihat dengan nilai VIF maka pengambilan keputusannya jika nilai VIF < dari 10 maka artinya tidak terjadi multikolinearitas, sedangkan jika nilai VIF > dari 10 maka artinya terjadi multikolinearitas (Ghozali 2016). dengan hasil sebagai berikut :

Tabel 4.3 Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a												
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	2.829	.219		12.917	.000	2.394	3.263					
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030	.002	.036	.220	.217	.215	.911	1.097
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221	-.005	.020	.105	.124	.120	.976	1.024
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842	-.017	.014	-.095	-.020	-.02	.908	1.101

a. Dependent Variable: LN

Pada tabel 4.3 dapat dilihat bahwa nilai tolerance dari variabel leverage, nilai tolerance 0,911 > 0,1 dan nilai VIF 1.097 < 10 Sehingga pada nilai tolerace VIF tidak terjadi multikolinearitas. Sedangkan pada variabael profitabilitas nilai tolerance 0,976 > 0,1 dan nilai VIF 1,024 < 10 sehingga tidak terjadi multikolinearitas. Dan pada variabael likuiditas

nilai tolerane $0,908 > 0,1$ dan nilai VIF $0,101$ sehingga tidak terjadi multikolinearitas.

d) Uji Heteroskedastisitas.

Selanjutnya data dilakukan uji heteroskedastisitas glejser, untuk mengetahui pada metode apakah terjadi masalah heteroskedastisitas atau tidak. Maka perlu dilihat dasar pengambilan keputusan yakni, jika nilai signifikan antara variabel independen dengan absolut residual lebih besar dari $0,05$ maka tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

Tabel 4.4 Hasil Uji Heteroskedostisitas

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.829	.219		12.917	.000
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842

a. Dependent Variable: LN

Dari tabel 4.4 ini dapat dilihat bahwa nilai sig dari variabel leverage $0,030 < 0,05$ yang artinya terjadi heteroskedastisitas. Sedangkan profitabilitas $0,221 > 0,05$ yang artinya tidak terjadi heteroskedastisitas dan likuiditas $0,842 > 0,05$ yang artinya tidak terjadi heteroskedastisitas. Sehingga model regresi variabel profitabilitas dan pada leverage tidak terjadi heteroskedastisitas.

Sedangkan profitabilitas terjadi heteroskedastisitas dan likuiditas tidak terjadi heteroskedastisitas.

e) Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen . Berikut ini hasil perhitungan dengan menggunakan bantuan microsoft excel dan SPSS versi statistik 25 lisensi.

Tabel 4.5 Hasil Analisis Regresi Linear
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.829	.219		12.917	.000
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842

a. Dependent Variable: LN

Berdasarkan hasil analisis data regresi linear berganda pada tabel 4.5 maka dapat di peroleh persamaan regresi berganda sebagai

berikut :

$$y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

$$y = 2,829 + 0,019X_1 + 0,008X_2 + 0,-002X_3 + 0.008$$

Berdasarkan hasil di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Nilai konstanta adalah sebesar 2,829. Terindikasi bahwa jika variabel leverage, profitabilitas dan likuiditas adalah nol (0), maka maka financial distress akan terjadi 2,829
2. Model leverage menunjukan nilai signifikan sebesar $0,019 < 0,05$. Dengan nilai signifikansinya 0,030 yang artinya $< 0,05$ dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel leverage berpengaruh terhadap Financial distress.
3. Model profitabilitas menunjukan nilai signifikan sebesar $0,008 < 0,05$ dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,221. Yang artinya $> 0,05$ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel profitabilitas tidak berpengaruh terhadap Finansial distress.
4. Model likuiditas menunjukan nilai signifikan sebesar $0,002 < 0,05$ dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,842 $> 0,05$. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel likuiditas tidak berpengaruh terhadap Finansial distress

4.2.6 Pengujian Hipotesis.

a) Uji t / Parsial

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui secara parsial variabel

independen berpengaruh secara signifikan atau tidak terhadap variabel dependen. Pada penelitian ini uji t digunakan untuk menguji pengaruh leverage profitabilitas dan likuiditas terhadap financial distress secara parsial. Jika nilai signifikan < 0,05 maka variabel independen secara individu berpengaruh terhadap variabel dependen. Jika nilai signifikan > 0,05 maka variabel independen secara individu tidak berpengaruh terhadap variabel dependen. Dengan melakukan perbandingan nilai dari t_{tabel} dan t_{hitung} , rumus $t_{\text{tabel}} = t_{(n-k-1)}^{(a/2)}$

dan nilai t_{hitung} . Berikut disajikan data Uji t Parsial :

Tabel 4.6 Hasil Uji t / Parsial
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.829	.219		12.917	.000
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842

b. Dependent Variable: LN

Dari tabel 4.7 diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk masing-masing variabel sebagai berikut :

1. Berdasarkan uji statistik, menunjukkan bahwa variabel leverage memiliki nilai sig 0,030 < 0,05 dan nilai $t_{\text{tabel}} = 1,660$ $t_{\text{hitung}} = 2,196$ hal ini menunjukkan bahwa nilai $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$ sehingga dapat

disimpulkan bahwa H1 diterima yang berarti variabel leverage berpengaruh terhadap finansial distress

2. Berdasarkan uji statistik, menunjukkan bahwa variabel profitabilitas memiliki nilai sig 0,221 > 0,05 dan nilai $t_{\text{tabel}} = 1,660$ $t_{\text{hitung}} = 1,233$ hal ini menunjukkan bahwa nilai $t_{\text{tabel}} > t_{\text{hitung}}$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H2 di tolak yang berarti variabel profitabilitas tidak berpengaruh terhadap finansial distress
3. Berdasarkan uji statistik, menunjukkan bahwa variabel likuiditas memiliki nilai sig 0,842 > 0,05 dan nilai $t_{\text{tabel}} = 1,660$ $t_{\text{hitung}} = -0,200$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H3 di tolak yang berarti variabel likuiditas tidak berpengaruh terhadap finansial distress.

b) Uji F / Simultan

Pengujian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh semua variabel independen terhadap variabel dependen.

1. Jika nilai sig F > 0,05 dan $F_{\text{hitung}} < F_{\text{tabel}}$ maka H_0 diterima atau H_a ditolak yang berarti koefisien regresi tidak signifikan. Hal ini menunjukkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara semua variabel independent terhadap variabel dependen. Berikut ini hasil perhitungan:

Tabel 4.7 Hasil Uji Simultan (Uji F)

ANOVA ^a						
		Sum of				
Model		Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9.607	3	3.202	2.247	.088 ^b
	Residual	139.670	98	1.425		
	Total	149.277	101			

a. Dependent Variable: LN

b. Predictors: (Constant), Likuiditas, Profitabilitas, Leverage

Dari tabel 4.6 uji anova dapat dilihat nilai dari $F_{hitung} = 2,247$ dan nilai F_{tabel} sebesar $(n-k-1) = 2,697$. Hal ini menunjukkan nilai $F_{hitung} < F_{tabel}$ dan nilai signifikannya sebesar 0,088 yang artinya $> 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan variabel X1, X2 dan X3 tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel Y atau Finansial Distress.

4.2 Pembahasan Hasil Penelitian.

Berdasarkan hasil pengujian yang di uraikan terdahulu terbukti bahwa variabel leverage (X1), profitabilitas (X2) dan likuiditas (X3) tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Finansial Distress (Y). Uraian selengkapnya adalah sebagai berikut :

1. *Leverage* (DER) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap Finansial Distress (Y).

Berdasarkan hasil uji secara parsial yang telah dilakukan, diketahui bahwa nilai *Sig* sebesar $0.030 < 0,05$ ini menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh signifikan terhadap financial distress pada perusahaan

transportasi periode 2015-2020. Pengaruh yang signifikan dari *leverage* terhadap financial distress dikarenakan secara statistik telah dijelaskan bahwa nilai $t_{\text{tabel}} 1,983 \leq t_{\text{hitung}} 2,196$. *Leverage* ada pengaruh terhadap financial distress pada sub sektor transportasi periode 2015-2020 karena *leverage* atau utang perusahaan terbilang kecil.

Penyebab berpengaruhnya *leverage* terhadap financial distress karena perusahaan sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2020 karena keefektifitas dalam mengelola hutangnya sehingga perusahaan mencapai rata-rata standar rasio yang telah ditentukan yaitu sebesar 90%, untuk itu perusahaan sebaiknya mengurangi penggunaan hutang dalam jumlah besar. Menurut Arianandini & Ramantha (2018) perusahaan dengan tingkat *leverage* yang tinggi memiliki beban bunga serta risiko yang tinggi. Oleh karena itu, perusahaan yang sedikit menggunakan hutang dapat mengakibatkan laba menjadi optimal. Semakin kecil hutang maka diasumsikan perusahaan memiliki risiko yang kecil dalam membayar kewajibannya. Penggunaan hutang pada sub sektor transportasi relatif rendah. Bila stabilitas penjualan dan laba lebih besar, maka beban hutang tetap yang terjadi pada suatu perusahaan akan mempunyai risiko yang lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan yang penjualan dan laba nya menurun tajam, bila laba kecil, maka perusahaan akan menemui kesulitan untuk membayar bunga. Hal ini menunjukkan semakin tinggi leverage maka laporan yang dihasilkan akan semakin tidak konservatif. Rasio leverage yang semakin besar

akan cenderung mendorong perusahaan mengatur laba dan menyajikan laporan keuangan cenderung tidak konservatif. Suatu perusahaan yang memiliki nilai leverage yang rendah artinya *financial distress* pada suatu perusahaan dapat dihindari.

Implikasi secara teoritis dari penelitian ini adalah bahwa penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Firasari dan Saparila (2018) yang menyatakan bahwa leverage berpengaruh terhadap *financial distress*. Hasil penelitian terdahulu menyatakan bahwa leverage berpengaruh dengan *financial distress* terjadi karena total hutang yang dimiliki perusahaan dapat ditutup oleh modal sendiri. Sehingga berapapun kewajiban yang akan dipinjam telah dijamin oleh modal yang dimiliki perusahaan.

2. Profitabilitas (ROA) secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap Finansial Distress (Y).

Berdasarkan hasil uji secara parsial yang telah dilakukan, diketahui bahwa nilai *Sig* profitabilitas sebesar $0,221 > 0,05$ ini menunjukkan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap financial distress pada perusahaan sub sektor transportasi periode 2015-2020. Tidak signifikan dari variabel profitabilitas terhadap financial distress dikarenakan secara statistik telah dijelaskan bahwa nilai $t_{hitung} 1,233 < t_{tabel} 1,983$. Artinya profitabilitas laba perusahaan sub sektor transportasi terbilang dalam jumlah kecil di bandingkan dengan utang perusahaan, dikarenakan tingkat penjualan menurun. Sehingga perusahaan sub

sektor transportasi periode 2015-2020 tidak mencapai standar rata-rata yang telah ditentukan yaitu sebesar 30% untuk itu perusahaan di kategori secara financialnya dalam keadaan sulit. Hal ini bisa di katakan perusahaan gagal dalam mengelola keuangan, sehingga laba yang dihasilkan semakin sedikit. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja perusahaan tidak baik.

Profitabilitas yang rendah maka, nilai perusahaan juga akan tidak meningkat yang dilihat dari setiap rupiah penjualan yang di hasilkan perusahaan. Hal ini di karenakan tidak ada keefektivitas dari penggunaan asset perusahaan dalam menghasilkan laba bersih. Sehingga laba yang di hasilkan perusahaan sangat kecil. Menurut Octaviany (2019) Semakin kecil profitabilitas yang dimiliki perusahaan, maka akan mencerminkan tingkat efisiensi perusahaan juga rendah, sehingga terlihat kinerja perusahaan yang kurang baik. Profitabilitas menggunakan indikator *return on asset* (ROA) dalam mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan jumlah keseluruhan aktiva yang tersedia di dalam perusahaan.

Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Dengan kecilnya laba yang dihasilkan, maka perusahaan tersebut tidak dapat melakukan ekspansi, sehingga perusahaan tersebut akan mudah mengalami *financial distress*. Hal ini menunjukkan jika semakin kecil nilai rasio maka kondisi perusahaan semakin tidak baik pula. Implikasi secara teoritis dari penelitian ini bahwa penelitian ini berlawanan arah

dengan penelitian yang dilakukan oleh Oriana dan Salma yang menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh terhadap *financial distress*.

Hasil penelitian terdahulu menyatakan bahwa kemampuan memperoleh laba perusahaan yang semakin kecil akan mempengaruhi kondisi

keuangan yang tidak baik, sehingga terjadinya *financial distress* semakin besar. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Octaviany (2019), Dewi dan Sulistiyo (2020), Dewi dan Abundanti (2019), Suwardika dan Mustanda (2017) yang menyatakan profitabilitas tidak berpengaruh terhadap financial dsitress.

3. Likuiditas (CR) secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap Finansial Distress (Y).

Berdasarkan uji statistik, menunjukkan bahwa variabel likuiditas memiliki nilai sig 842 > 0,05 dan nali $t_{\text{tabel}} = 1,983 > t_{\text{hitung}} = -0,200$ ini menunjukkan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap financial distress pada sub sector transportasi periode 2015-2020. Yang artinya perusahaan mempunyai aset lancar satu kali lebih kecil dari kewajiban lancar, sehingga jika dibutuhkan dana untuk menutup hutang lancarnya sewaktu-waktu perusahaan tidak dapat menyediakan dana tersebut dengan cepat. Di karenakan perusahaan tidak mampu melunasi kewajiban lancarnya yang jatuh tempo secara tepat waktu dan melakukan pinjaman baru untuk melunasi utang jangka pendeknya, sehingga likuiditas tidak dapat di sajikan indicator penentu financial

ditres. Cara untuk menentukan tingkat current ratio dengan membandingkan current ratio dengan current liabilities (Harahap 2015). Begitupun sebaliknya jika likuiditas perusahaan kecil maka potensi perusahaan mengalami financial distress sangat besar disebabkan perusahaan tidak mampu membayar utang jangka pendeknya pada saat jatuh tempo (Astuti 2015).

Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap *financial distress*. Hal ini disebabkan perusahaan sub sektor transportasi tidak mencapai standar rasio nilai rata-rata sebesar 200%. Semakin tinggi likuiditas perusahaan maka jaminan atas kreditur akan semakin kecil pula. Sehingga menyebabkan perusahaan tidak dapat memenuhi kewajiban lancarnya pada saat jatuh tempo. Jika kondisi perusahaan seperti ini maka kemungkinan perusahaan dapat mengalami *financial distress*.

Sehingga dapat di simpulkan likuiditas tidak berpengaruh terhadap financial distress. Likuiditas yang tinggi akan membuat posisis perusahaan memiliki potensi yang besar dalam mengalami financial distress. Begitupun sebaliknya jika likuiditas rendah maka posisis perusahaan berada dalam posisis stabil atau normal sehingga terhindar dari financial distress (Munafir 2019). Hasil penelitian ini menunjukan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap finansial distress. Hasil penelitian ini sesuai dengan yang dilakukan para penelitian terdahulu yaitu Astuti (2015) dan Yustika (2015) dan Iryani (2016) yang menyatakan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap

financial distress

4. *Leverage* (DER), Profitabilitas (ROA) dan Likuiditas (CR) secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap Finansial Distress (Y).

Berdasarkan interpretasi yang telah diuraikan diatas terbukti bahwa secara simultan variabel X1, X2 dan X3 tidak berpengaruh terhadap finansial distress. Dengan ini penelitian dapat dilihat bahwa nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ atau $2,247 < 2,628$ dan tingkat signifikansinya yaitu $0,088 > 0,05$ maka secara keseluruhan variabel leverage, profitabilitas dan likuiditas tidak berpengaruh terhadap variabel Y. Penelitian ini juga didukung atau sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Rosmita, dan Rashid (2020) yang menyatakan bahwa secara simultan leverage, profitabilitas dan likuiditas tidak berpengaruh terhadap financial distress.

Hal ini disebabkan karena tingkat hutang perusahaan sub sektor transportasi BEI periode 2015-2020 terbilang besar dengan dibandingkan laba perusahaan yang diperoleh. Ada beberapa macam factor yang yaitu leverage dimana perusahaan yang memiliki hutang yang cukup besar di karenakan beban bunga dan angsuran pokok. Selain itu profitabilitas perusahaan mengalami penurunan. Dikarenakan biaya operasional tingkat penjualan dalam skala kecil dan perputaran modal yang lambat. Dan yang terakhir yaitu likuiditas, dimana likuiditas

perusahaan cenderung menurun. Yang artinya perusahaan mempunyai aset lancar satu kali lebih kecil dari kewajiban lancar, sehingga jika dibutuhkan dana untuk menutup hutang lancarnya sewaktu-waktu perusahaan tidak dapat menyediakan dana tersebut dengan cepat.

Pendekatan yang dilakukan untuk memperdiksi terjadinya financial distress dengan melihat menggunakan beberapa rasio yaitu (DER),(ROA) dan (CR) terhadap financial distress. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi berganda dan di uji secara parsial dan secara simultan. Hasil penelitian sebagai berikut: hasil penelitian ini secara parsial menunjukkan bahwa terdapat pengaruh antara leverage (DER) terhadap financial distress sedangkan profitabilitas (ROA), likuiditas (CR) tidak berpengaruh terhadap financial distress. Dan secara simultan semua variabel independent tidak berpengaruh terhadap variabel dependen financial distress.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

5.1 Kesimpulan

1. Leverage (DER) X1 secara parsial berpengaruh signifikan terhadap finansial distress (Y)
2. Profitabilitas (ROA) X2 secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap finansial distress (Y)
3. Likuiditas (CR) X3 secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap finansial distress (Y)
4. leverage (X1) profitabilitas (X2), dan likuiditas (X3) secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap finansial distress (Y).

5.2 Saran.

Berdasarkan kesimpulan yang ada, maka saran dari penelitian ini adalah :

1. Untuk peneliti selanjutnya, diharapkan untuk mempertimbangkan variabel-variabel yang akan digunakan, selain variabel yang perlu dipertimbangkan kembali yaitu dalam pengambilan sampel penelitian yang lebih banyak dan periode penelitian yang lebih panjang agar memperoleh hasil yang signifikan.
2. Untuk investor, hasil ini diharapkan dapat memberikan pemahaman lebih lanjut mengenai pengaruh yang bisa menyebabkan perusahaan mengalami *financial distress* sebagai pertimbangan kepada investor yang akan melakukan investasi terhadap saham perusahaan yang baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Surya dan Sari. 2019. Pengaruh Likuiditas, Komisaris Independen, Kepemilikan Institusional, dan Ukuran Perusahaan Terhadap Financial Distress. Jurnal Ilmiah Akuntansi Universitas Pamulang. Volume 7, No. 2, Juli 2019. ISSN 2599-1922.
- Alifiah, et al 2013”prediksi perusahaan keuangan di sektor perdagangan dan jasa di malasya menggunakan variabel makro ekonomi’ jurnal ilmu social perilaku issn: 1877-0428. Universitas teknologi Malaysia.
- Antikasari T.w (2017) Memprediksi Fianacual Distress Dengan *Binary Logit Regression* Persusahaan Telekomunikasi. Jurnal keuangan dan perbankan 2,(21),265-275.
- Astuti, Puji Dan Sugeng Pamudji. 2015. Analisis Pengaruh *Opini Going Concern, Likuiditas, Solvabilitas, Arus Kas*, Umur Perusahaan, dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kemungkinan Financial Distress. Diponegoro Journal of Accounting. Volume 4 Nomor 1,Tahun 2015, Hal 1-11. ISSN (Online): 2337-3806.
- Ayu, Adindha Sekar. 2017. Pengaruh Likuiditas, 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 (JAB) Vol.43 No.2 Februari 2017.

Curry,k d,banjarnahor,E (2018), Financial Distress pada Perusahaan Sektor Properti Go Public Di Indonesia. Seminar Nasional Pakar 1 (buku 2), 207-221.

Curry dan Erliana Banjarnahor. (2018). Financial Distres pada perusahaan Sektor Property Go public Di Indonesia. Seminar Nasional Pakar ke 1 tahun 2018 Prgram Diploma Tiga Akuntansi Sektor Publik (ASP).

Dunanti, Indri. 2017. Pengaruh Profitabilitas Perhadap Nilai Perusahaan. Pada Perusahaan Subsector Property Dan Real Estate Yang Terdaftar Di Bersa Efek Indonesia MAKER. Vol 3 no, 2 Tahun 2017.

Fatimah, Permadhy Dan Triwahyungtyas (2017). Analisis Profitabilitas, Likuiditas Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan Pada Perusahaan Infrastruktur, Utilitas Dan Trasportasi. Fak, Eko, Dan Bisnis. Univ. Pebangunan Nasional Veteran Jakarta.

Fatmawati, dan rihardjo 2017. Pengaruh Ikuiditas. Leverage, Aktivitas dan Profitablitas dalam memperdeksi financial distress. Pada Perusahaan Textile Dan Garment Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Selama Tahun 2011-2015. Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi Volume 6, Nomor 10, Oktober 2017.

Harianti, A. (2018). Penerapan Model Regresi Logistik untuk Memprediksi Kebangkrutan Perusahaan yang Delisting pada Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2017. Jurnal Kompleksitas, 5(1), 40–57.

Harahap, Sofyan Syafri, 2015, Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan,

Cetakan Kedua Belas, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Hanafi.M.B.A. Dan Halim 2018 Analisis Laporan Keuangan. Edisi Ke Lima.

Hery. 2015. Analisis Laporan Keuangan Pendekatan Rasio Keuangan. Jakarta: PT. Grasindo.

Hendra, Afrizal, dan dian P.A.E. (2018). Faktor-faktor yang mempengaruhi Fianancial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Pertambangan yang Terdaftra Di Bursa Efek Indonesia Pada Periode 2014-2016). Jurnal akuntansi dan Keuangan Unja, 3(4).

Iryani. 2016. Pengaruh Likuiditas dan Profitabilitas Terhadap Financial Distress. Jurnal Ekonomi, Manajemen dan Akuntansi.

Lisiantara, G Anggana dan Lilik Febriana. 2018. Pengaruh Likuiditas, Leverage, Operating Capacity, Profitabilitas, dan Sales Growth Sebagai Prediktor Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2016). Prosiding Seminar Nasional Multi Disiplin Ilmu. ISBN: 978-979-3649-99-3.

Nagar, Sen. 2016. Earnings Management Strategies During Financial Distress. India: indian institute of management ahmedabad india. W.P. No. 2016-02-03.

Marfungatun, Fitri. 2016. Pengaruh Rasio *Profitabilitas, Likuiditas, dan Leverage* Terhadap Kondisi *Financial Distress* Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2015. Skripsi Tidak Diterbitkan. Universitas PGRI Yogyakarta.

Mery, Zlbahridar (2017) Pengaruh Likuiditas, Leverage Dan Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Kebijakan Leverage Sebagai Variabel Moderasi Pada Perusahaan Pertambangan Yang Terhadftar Di Bersa Indonesia Tahun 2011-2014. *Online. Mhs. Fak. Eko. Univ. Riau*. Vol 14,no. 1,pp. 200-2014,2017.

Muhtar, Mutiara. 2017. Pengaru Kinerja Keuangan terhadap terjadinya Financial Distress pada Perusahaan Telekomunikasi di Indonesia. Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanudin Makasar.

Muhtar, Mutiara, danAswan. 2017. Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Terjadinya Kondisi *Financial Distress*. Jurnal Bisnis Manajemen dan Informatika Vol 13. No. 3 Februari 2017.

Muflihah, I. Z. 2017. Analisis *Financial Distress* Perusahaan Manufaktur di Indonesia dengan Regresi Logistik. Jurnal Ekonomi 22 (2): 254-269.

Silalahi, H. R. D., Kristanti, F. T., & Muslih, M. (2018). Pengaruh Rasio Keuangan Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Kondisi Kesulitan Keuangan (Financial Distress) Pada Perusahaan Sub-Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2013-2016. *E-Proceeding of E-, Management*, 5(1), 796–802.

Srikalimah. 2017. Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas dan Leverage Dalam Memprediksi Financial Distress (Studi Empiris Pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di BEI Periode 2009-2013). *Jurnal Akuntansi & Ekonomi Fakultas Ekonomi*

Universitas PGRI Kediri. Volume 2 No. 1, Maret 2017. ISSN: 2541-0180.

Sunardi, N. (2018) Relevansi Struktur Kepemilikan Tentang Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan (Studi Pada Industri Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2010-2017) PROCEEDING (vol. 1 No 1).

Ufo, A. (2015). Determinants of Financial Distress in Manufacturing Firms of. Research Journal of Finance and Accounting, 6(17), 9–17.

Yurivin, N dan Mawadi,W. 2018 Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi Financial Distress Pada Perusahaan Perbankan Di Bursa Efek Indonesia E-Jurnal Akuntansi,14(2),1183-1209.

Yustika, Yeni. 2015. Pengaruh Likuiditas, *Leverage*, Profitabilitas, *Operating Capacity* Dan Biaya Agensi Manajerial Terhadap *Financial Distress* (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2011-2013). Jurnal Fakultas Ekonomi. Universitas Pekanbaru Vol. 2 No, 2 Hal: 1-15.

LAMPIRAN

Jadwal Penelitian

Jenis Kegiatan	2020				2021							
	Se p	Okt	No v	De s	Ja n	Fe b	Ma r	Ap r	Me i	Ju n	J ul	
1.Usulan Judul												
2. Penyusunan Proposal												
3. Konsultasi ke pembimbing 1 dan 2												
4. Ujian Seminar Proposal												
5. Revisi Proposal												
6. Penyusunan Skripsi												
7. Konsultasi ke pembimbing 1 dan 2												
8. Ujian Skripsi												

1. Data awal

Lampiran 1

P/KODE	TAHUN	LEVERAGE (X1)		DER
		TOTAL HUTANG	TOTAL EKUITAS	
SHIP	2015	158.140.822.000	288.633.562.000	0,548
	2016	727.775.524.000	490.207.480.000	1,485
	2017	154.738.184.000	987.549.430.000	0,157
	2018	1.911.481.306.000	1.364.499.374.000	1,401
	2019	1.757.018.270.000	1.600.517.716.000	1,098
	2020	2.235.116.674.000	1.888.777.814.000	1,183
ASSA	2015	2.038.423.272.119	854.543.924.734	2,385
	2016	2.126.179.428.075	903.628.035.278	2,353
	2017	2.321.587.255.114	985.809.663.441	2,355
	2018	2.924.124.201.613	1.138.411.931.126	2,569
	2019	3.511.071.376.393	1.338.152.253.649	2,624
	2020	373.157.518.268	143.931.991.569	2,593
BBRM	2015	1.113.402.262.000	1.077.153.084.000	1,034
	2016	995.262.422.000	968.188.606.000	1,028
	2017	910.829.920.000	429.547.678.000	2,120
	2018	881.696.830.000	318.013.318.000	2,773
	2019	829.699.836.000	255.284.442.000	3,250
	2020	420.313.152.000	100.673.860.000	4,175
BLTA	2015	90.013.000	515.354.000	0,175
	2016	7.477.894.000	671.328.000	11,139
	2017	693.618.254.000	556.004.106.000	1,248

	2018	593.329.758.000	405.549.704.000	1,463
	2019	514.642.618.000	429.134.188.000	1,199
	2020	534.213.974.000	390.809.328.000	1,367
CMPP	2015	146.544.372.888	28.773.123.209	5,093
	2016	143.626.700.850	33.190.179.229	4,327
	2017	3.054.059.095.077	37.074.862.680	82,375
	2018	3.647.220.571.707	802.175.359.354	4,547
	2019	2.410.942.815.607	202.127.259.325	11,928
	2020	8.990.927.886.117	2.910.411.800.365	3,089
HITS	2015	1.726.111.002.000	288.633.562.000	5,980
	2016	1.821.012.256.000	490.207.480.000	3,715
	2017	1.876.606.886.000	581.215.824.000	3,229
	2018	201.616.084.000	746.864.062.000	0,270
	2019	1.972.747.966.000	881.120.926.000	2,239
	2020	2.169.522.530.000	952.141.582.000	2,279
KARW	2015	865.328.114.000	-513.486.750.000	-1,685
	2016	857.767.120.000	-546.144.942.000	-1,571
	2017	1.511.961.234.000	477.963.038.000	3,163
	2018	1.501.577.266.000	467.887.602.000	3,209
	2019	76.856.332.000	475.709.822.000	0,162
	2020	766.619.644.000	474.743.122.000	1,615
LEAD	2015	1.964.715.550.000	1.776.577.642.000	1,106
	2016	1.612.673.594.000	1.498.184.212.000	1,076
	2017	1.511.961.234.000	1.328.353.194.000	1,138
	2018	1.501.158.274.000	567.315.014.000	2,646
	2019	1.545.807.102.000	691.751.298.000	2,235
	2020	1.448.440.798.000	528.977.386.000	2,738
MBSS	2015	1.130.233.482.000	3.178.738.010.000	0,356
	2016	887.619.418.000	2.759.669.080.000	0,322
	2017	731.214.120.000	2.630.234.040.000	0,278
	2018	956.496.856.000	2.399.422.984.000	0,399
	2019	647.564.554.000	2.406.331.466.000	0,269
	2020	532.753.130.000	2.195.273.710.000	0,243
MIRA	2015	161.377.211.052	319.212.634.491	0,506
	2016	153.570.600.374	246.444.377.159	0,623
	2017	145.032.607.737	228.539.944.408	0,635
	2018	96.461.435.704	224.316.166.520	0,430
	2019	116.925.646.360	319.212.634.491	0,366
	2020	101.678.044.013	215.353.920.521	0,472
NELY	2015	61.089.238.467	361.141.988.910	0,169
	2016	41.516.059.806	367.968.720.273	0,113

	2017	31.209.419.166	385.077.162.794	0,081
	2018	50.960.583.715	423.384.891.038	0,120
	2019	65.436.471.797	462.031.414.941	0,142
	2020	69.298.714.658	498.749.611.556	0,139
PTIS	2015	825.837.404.000	423.580.598.000	1,950
	2016	737.461.396.000	233.239.622.000	3,162
	2017	559.133.022.000	227.579.646.000	2,457
	2018	537.052.628.000	229.757.080.000	2,337
	2019	505.609.020.000	232.660.134.000	2,173
	2020	261.832.270.000	232.944.950.000	1,124
SAFE	2015	85.988.901.324	-75.638.425.983	-1,137
	2016	41.869.657.201	-32.420.574.402	-1,291
	2017	88.300.631.879	-40.050.898.906	-2,205
	2018	408.464.934.756	-60.623.120.392	-6,738
	2019	408.955.063.516	-51.502.854.672	-7,940
	2020	391.040.622.215	68.918.020.573	5,674
SMDR	2015	3.927.205.002.000	4.097.261.714.000	0,958
	2016	38.958.920.785	4.287.465.798.000	0,009
	2017	397.623.482.718	4.283.763.120.000	0,093
	2018	405.666.710.994	4.283.763.120.000	0,095
	2019	3.785.647.446.000	3.779.390.743.000	1,002
	2020	4.653.231.618.000	3.384.786.342.000	1,375
SOCI	2015	3.279.129.000.000	548.595.754.000	5,977
	2016	3.653.774.922.000	210.982.478.000	17,318
	2017	3.808.727.426.000	228.582.410.000	16,662
	2018	4.797.294.292.000	95.567.290.000	50,198
	2019	4.937.942.576.000	214.475.758.000	23,023
	2020	4.180.881.558.000	5.052.920.446.000	0,827
TAXI	2015	1.962.823.365	920.983.904	2,131
	2016	1.820.550.026	736.712.814	2,471
	2017	1.763.500.314	426.512.696	4,135
	2018	1.853.612.051	-584.587.091	-3,171
	2019	933.327.880	-454.062.549	-2,056
	2020	763.628.958	520.326.619	1,468
WINS	2015	2.685.313.498.000	753.344.438.000	3,565
	2016	2.469.604.816.000	3.241.692.202.000	0,762
	2017	1.920.457.056.000	2.818.819.052.000	0,681
	2018	1.483.550.124.000	996.309.230.000	1,489
	2019	1.301.616.176.000	2.173.341.520.000	0,599
	2020	1.118.586.448.000	1.965.801.012.000	0,569
jumlah				332,03 1

rata-rata	3,255
-----------	-------

Lampiran 2

P/KODE	TAHUN	PROFITABILITAS (X2)		ROA
		LABA BERSIH	TOTAL AKTIVA	
SHIP	2015	61.715.542.000	587.528.746.000	0,105
	2016	87.006.976.000	1.354.006.000	64,259
	2017	182.365.512.000	2.529.287.614.000	0,072
	2018	203.024.388.000	3.390.132.396	59,887
	2019	276.314.374.000	3.328.732.764.000	0,083
	2020	319.609.598.000	4.123.894.488.000	0,078
ASSA	2015	33.274.482.039	2.892.967.196.853	0,012
	2016	62.674.110.544	3.029.807.463.353	0,021
	2017	105.963.128.163	330.396.918.555	0,321
	2018	140.169.267.685	4.062.536.132.739	0,035
	2019	86.688.466.908	4.849.223.630.042	0,018
	2020	70.300.254.724	5.170.895.098.267	0,014
BBRM	2015	201.738.474.352	2.190.555.346.000	0,092
	2016	109.072.768.000	2.028.128.186.000	0,054
	2017	538.640.928.000	1.340.377.598.000	0,402
	2018	11.153.436.252.000	1.097.257.322.000	10,165
	2019	627.288.786.000	1.008.683.550.000	0,622
	2020	154.610.582.000	520.987.012.000	0,297
BLTA	2015	2.700.390.000	1.415.484.000	1,908
	2016	15.974.000	1.390.284.000	0,011
	2017	106.580.124.000	1.390.736.116.000	0,077
	2018	54.216.554.000	593.329.758.000	0,091
	2019	12.213.642.000	174.840.904.000	0,070
	2020	38.324.860.000	925.023.302.000	0,041
CMPP	2015	4.613.169.817	175.317.496.097	0,026
	2016	736.111.617	176.816.880.078	0,004
	2017	433.726.586.003	30.911.339.578.757	0,014
	2018	849.408.654.660	2.845.045.212.353	0,299
	2019	143.141.063.904	2.721.171.658.683	0,053
	2020	2.802.871.323.234	6.080.516.085.752	0,461
HITS	2015	27.009.920.000	2.014.744.564.000	0,013
	2016	27.009.920.000	2.368.495.612.000	0,011
	2017	137.024.412.000	2.457.822.710.000	0,056
	2018	170.379.034.000	2.690.423.778.000	0,063

	2019	3.772.656.412.000	2.936.526.698.000	1,285
	2020	102.890.256.000	3.121.664.112.000	0,033
KARW	2015	6.523.328.000	319.183.172.000	0,020
	2016	781.368.000	319.061.834.000	0,002
	2017	6.699.116.000	355.911.262.000	0,019
	2018	5.680.234.000	358.682.212.000	0,016
	2019	2.803.976.000	298.467.260.000	0,009
	2020	966.700.000	291.876.522.000	0,003
LEAD	2015	38.214.246.000	3.741.293.192.000	0,010
	2016	249.473.014.000	3.187.638.328.000	0,078
	2017	104.740.230.000	2.840.314.428.000	0,037
	2018	94.762.038.000	2.735.589.010.000	0,035
	2019	103.727.876.000	2.106.506.556.000	0,049
	2020	37.220.176.000	1.977.418.184.000	0,019
MBSS	2015	142.556.288.000	4.308.971.492.000	0,033
	2016	419.058.290.000	40.627.655.200	10,315
	2017	129.463.208.000	3.361.448.160.000	0,039
	2018	227.717.784.000	3.489.343.578.000	0,065
	2019	23.708.496.000	3.308.871.776.000	0,007
	2020	208.026.350.000	2.727.886.350.000	0,076
MIRA	2015	18.912.665.964	480.589.845.543	0,039
	2016	73.209.887.062	418.197.863.212	0,175
	2017	17.958.992.751	373.575.552.145	0,048
	2018	4.223.777.888	352.178.537.390	0,012
	2019	10.241.241.032	370.135.603.809	0,028
	2020	19.203.487.031	317.031.964.534	0,061
NELY	2015	28.456.234.767	422.231.227.377	0,067
	2016	13.922.094.004	405.345.905.130	0,034
	2017	24.270.494.120	416.286.581.960	0,058
	2018	52.752.666.735	447.964.868.908	0,118
	2019	52.344.151.967	511.688.557.850	0,102
	2020	44.943.196.615	568.048.326.214	0,079
PTIS	2015	178.677.912.000	825.837.404.000	0,216
	2016	190.340.976.000	737.461.396.000	0,258
	2017	6.379.072.000	559.133.022.000	0,011
	2018	2.177.434.000	537.052.628.000	0,004
	2019	2.903.054.000	505.609.020.000	0,006
	2020	284.816.000	494.777.220.000	0,001
SAFE	2015	1.354.069.993	10.350.475.341	0,131
	2016	20.883.291.082	13.185.026.727	1,584
	2017	7.630.324.505	48.249.732.973	0,158

	2018	20.572.221.486	305.003.910.154	0,067
	2019	9.120.265.720	357.452.208.844	0,026
	2020	17.415.165.901	322.122.601.641	0,054
SMDR	2015	71.663.872.000	8.024.466.716.000	0,009
	2016	178.480.638.000	8.166.732.448.000	0,022
	2017	179.373.782.000	2.243.027.142.000	0,080
	2018	46.363.478.000	8.248.494.450.000	0,006
	2019	78.086.214.000	7.532.166.978.000	0,010
	2020	34.226.374.000	8.038.017.960.000	0,004
SOCI	2015	571.067.966.000	7.180.566.974.000	0,080
	2016	290.144.246.000	7.530.696.404.000	0,039
	2017	298.872.308.000	3.808.727.426.000	0,078
	2018	190.441.090.000	9.152.234.098.000	0,021
	2019	129.793.216.000	9.612.747.676.000	0,014
	2020	380.444.904.000	9.233.802.004.000	0,041
TAXI	2015	34.336.868	2.883.807.269	0,012
	2016	184.226.908	2.713.968.643	0,068
	2017	490.200.118	2.010.013.010	0,244
	2018	831.099.787	1.558.884.925.000	0,001
	2019	269.475.458	609.476.835.000	0,000
	2020	52.073.509	243.302.339	0,214
WINS	2015	130.734.226.000	6.238.657.936.000	0,021
	2016	313.361.916.000	5.866.723.478.000	0,053
	2017	558.027.092.000	4.739.276.108.000	0,118
	2018	504.800.520.000	4.254.663.896.000	0,119
	2019	235.793.838.000	3.619.241.108.000	0,065
	2020	199.414.922.000	3.084.387.460.000	0,065
jumlah				156,604
rata-rata				1,535

Lampiran 3

P/KODE	LIKUIDITAS (X3)			CURRENT RATIO
	TAHUN	AKTIVA LANCAR	UTANG LANCAR	
SHIP	2015	43.699.628.000	71.282.638.000	0,613
	2016	114.863.014.000	277.233.250.000	0,414
	2017	220.569.580.000	552.816.964.000	0,399
	2018	231.868.672.000	664.145.860.000	0,349
	2019	480.109.630.000	546.834.890.000	0,878
	2020	661.731.728.000	696.292.814.000	0,950
ASSA	2015	265.669.161.853	625.123.073.152	0,425
	2016	292.211.049.808	596.788.731.977	0,490

	2017	343.676.979.857	802.405.786.738	0,428
	2018	536.760.828.132	115.024.118.007	4,667
	2019	652.506.417.924	1.240.237.695.433	0,526
	2020	95.048.184.000	1.436.932.364.028	0,066
BBRM	2015	95.683.168.000	691.164.838.000	0,138
	2016	97.916.700.000	289.472.386.345.584	0,000
	2017	77.364.490.000	907.179.504.000	0,085
	2018	102.452.826.000	123.924.388.000	0,827
	2019	105.534.422.000	113.553.132.000	0,929
	2020	111.711.796.000	315.153.300.000	0,354
BLTA	2015	311.164.000	314.314.000	0,990
	2016	261.114.000	298.466.000	0,875
	2017	134.768.956.000	188.859.454.000	0,714
	2018	110.743.346.000	179.672.052.000	0,616
	2019	73.089.702.000	174.840.904.000	0,418
	2020	89.486.516.000	176.864.072.000	0,506
CMPP	2015	73.415.897.258	82.918.606.928	0,885
	2016	81.876.476.884	81.183.590.556	1,009
	2017	567.327.411.955	2.174.246.385.693	0,261
	2018	459.842.437.838	2.806.387.704.648	0,164
	2019	945.905.221.392	2.007.253.622.193	0,471
	2020	172.660.668.664	4.957.130.972.939	0,035
HITS	2015	489.731.382.000	524.578.852.000	0,934
	2016	486.207.246.000	434.075.068.000	1,120
	2017	419.379.058.000	428.346.982.000	0,979
	2018	530.839.470.000	625.676.632.000	0,848
	2019	463.423.016.000	639.836.736.000	0,724
	2020	551.100.718.000	948.401.412.000	0,581
KARW	2015	31.706.430.000	862.315.664.000	0,037
	2016	61.978.854.000	854.029.190.000	0,073
	2017	83.981.366.000	833.584.738.000	0,101
	2018	87.447.584.000	816.511.976.000	0,107
	2019	53.788.042.000	768.563.320.000	0,070
	2020	67.758.432.000	765.315.278.000	0,089
LEAD	2015	703.850.280.000	527.666.580.000	1,334
	2016	280.341.278.000	201.927.824.000	1,388
	2017	211.349.460.000	238.581.168.000	0,886
	2018	229.191.102.000	331.193.380.000	0,692
	2019	292.300.330.000	210.064.568.000	1,391
	2020	274.913.324.000	84.777.042.000	3,243
MBSS	2015	1.141.234.010.000	546.220.024.000	2,089

	2016	789.917.198.000	614.518.002.000	1,285
	2017	738.872.134.000	122.872.960.000	6,013
	2018	867.751.794.000	234.814.566.000	3,695
	2019	811.859.034.000	18.822.738.200	43,132
	2020	752.900.638.000	35.058.590.000	21,475
MIRA	2015	188.393.544.542	70.610.055.517	2,668
	2016	172.062.336.292	64.263.629.910	2,677
	2017	151.236.800.452	62.404.445.219	2,423
	2018	131.453.924.595	28.024.488.205	4,691
	2019	80.168.401.538	50.490.247.279	1,588
	2020	146.335.988.563	69.298.714.658	2,112
NELY	2015	92.436.909.071	29.217.872.661	3,164
	2016	103.632.804.322	22.862.731.874	4,533
	2017	111.105.582.339	18.400.443.369	6,038
	2018	142.043.543.822	23.526.300.566	6,038
	2019	134.012.941.477	23.179.545.509	5,782
	2020	55.221.778.498	47.140.889.442	1,171
PTIS	2015	76.944.630.000	247.941.820.000	0,310
	2016	65.746.604.000	263.949.854.000	0,249
	2017	54.655.202.000	110.276.474.000	0,496
	2018	59.298.456.000	94.145.282.000	0,630
	2019	74.415.516.000	77.233.128.000	0,964
	2020	95.048.184.000	3.619.630.000	26,259
SAFE	2015	3.532.173.639	62.548.494.742	0,056
	2016	1.900.038.602	40.985.115.285	0,046
	2017	38.974.363.181	72.544.718.357	0,537
	2018	41.100.383.127	210.911.344.355	0,195
	2019	25.440.029.597	190.967.041.916	0,133
	2020	55.211.778.498	47.140.889.442	1,171
SMDR	2015	2.549.401.862.000	2.184.058.646.000	1,167
	2016	2.482.894.806.000	2.285.708.698.000	1,086
	2017	2.983.379.406.000	2.642.208.450.000	1,129
	2018	3.088.995.952.000	2.820.279.098.000	1,095
	2019	3.125.481.016.000	2.464.057.778.000	1,268
	2020	3.481.169.608.000	2.689.253.644.000	1,294
SOCI	2015	745.842.776.000	1.586.067.098.000	0,470
	2016	824.624.626.000	1.288.235.466.000	0,640
	2017	848.376.956.000	1.058.952.146.000	0,801
	2018	1.306.424.322.000	514.073.826.000	2,541
	2019	1.556.947.658.000	541.132.256.000	2,877
	2020	1.509.643.478.000	588.120.498.000	2,567

TAXI	2015	618.300.190	245.777.929	2,516
	2016	712.446.735	174.751.384	4,077
	2017	452.880.577	533.710.769	0,849
	2018	499.247.067	1.603.238.372	0,311
	2019	209.703.468	1.726.961.671	0,121
	2020	160.199.112	582.958.840	0,275
WINS	2015	583.797.228.000	777.460.264.000	0,751
	2016	621.147.366.000	701.197.028.000	0,886
	2017	445.153.198.000	686.614.908.000	0,648
	2018	478.716.686.000	776.008.814.000	0,617
	2019	497.603.946.000	845.209.680.000	0,589
	2020	628.436.718.000	499.074.576.000	1,259
jumlah				215,539
rata-rata				2,113

Lampiran 4

P/kode	x1y				
	TAHUN	AKTIVA LANCAR	UTANG LANCAR	TOTAL AKTIVA	X1
SHIP	2015	43.699.628.000	71.282.638.000	587.528.746.000	-0,047
	2016	114.863.014.000	277.233.250.000	1.354.006.000	-119,918
	2017	220.569.580.000	552.816.964.000	2.529.287.614.000	-0,131
	2018	231.868.672.000	664.145.860.000	3.390.132.396	-127,510
	2019	480.109.630.000	546.834.890.000	3.328.732.764.000	-0,020
	2020	661.731.728.000	696.292.814.000	4.123.894.488.000	-0,008
ASSA	2015	265.669.161.853	625.123.073.152	2.892.967.196.853	-0,124
	2016	292.211.049.808	596.788.731.977	3.029.807.463.353	-0,101
	2017	343.676.979.857	802.405.786.738	330.396.918.555	-1,388
	2018	536.760.828.132	115.024.118.007	4.062.536.132.739	0,104
	2019	652.506.417.924	1.240.237.695.433	4.849.223.630.042	-0,121
	2020	95.048.184.000	1.436.932.364.028	5.170.895.098.267	-0,260
BBRM	2015	95.683.168.000	691.164.838.000	2.190.555.346.000	-0,272
	2016	97.916.700.000	289.472.386.345.584	2.028.128.186.000	-142,681
	2017	77.364.490.000	907.179.504.000	1.340.377.598.000	-0,619
	2018	102.452.826.000	123.924.388.000	1.097.257.322.000	-0,020
	2019	105.534.422.000	113.553.132.000	1.008.683.550.000	-0,008

				0	
	2020	111.711.796.000	315.153.300.000	925.023.302.000	-0,220
BLTA	2015	311.164.000	314.314.000	520.987.012.000	0,000
	2016	261.114.000	298.466.000	1.415.484.000	-0,026
	2017	134.768.956.000	188.859.454.000	1.390.284.000	-38,906
	2018	110.743.346.000	179.672.052.000	1.390.736.116.00	-0,050
	2019	73.089.702.000	174.840.904.000	593.329.758.000	-0,171
	2020	89.486.516.000	176.864.072.000	925.023.302.000	-0,094
CMPP	2015	73.415.897.258	82.918.606.928	174.840.904.000	-0,054
	2016	81.876.476.884	81.183.590.556	925.023.302.000	0,001
	2017	567.327.411.955	2.174.246.385.693	175.317.496.097	-9,166
	2018	459.842.437.838	2.806.387.704.648	176.816.880.078	-13,271
	2019	945.905.221.392	2.007.253.622.193	30.911.339.578.757	-0,034
	2020	172.660.668.664	4.957.130.972.939	6.080.516.085.752	-0,787
HITS	2015	489.731.382.000	524.578.852.000	2.845.045.212.353	-0,012
	2016	486.207.246.000	434.075.068.000	2.721.171.658.683	0,019
	2017	419.379.058.000	428.346.982.000	6.080.516.085.752	-0,001
	2018	530.839.470.000	625.676.632.000	2.014.744.564.000	-0,047
	2019	463.423.016.000	639.836.736.000	2.368.495.612.000	-0,074
	2020	551.100.718.000	948.401.412.000	3.121.664.112.000	-0,127
KARW	2015	31.706.430.000	862.315.664.000	2.457.822.710.000	-0,338
	2016	61.978.854.000	854.029.190.000	2.690.423.778.000	-0,294
	2017	83.981.366.000	833.584.738.000	2.936.526.698.000	-0,255
	2018	87.447.584.000	816.511.976.000	3.121.664.112.000	-0,234
	2019	53.788.042.000	768.563.320.000	319.183.172.000	-2,239
	2020	67.758.432.000	765.315.278.000	291.876.522.000	-2,390
LEAD	2015	703.850.280.000	527.666.580.000	319.061.834.000	0,552
	2016	280.341.278.000	201.927.824.000	355.911.262.000	0,220
	2017	211.349.460.000	238.581.168.000	358.682.212.000	-0,076
	2018	229.191.102.000	331.193.380.000	298.467.260.000	-0,342
	2019	292.300.330.000	210.064.568.000	291.876.522.000	0,282
	2020	274.913.324.000	84.777.042.000	1.977.418.184.000	0,096
MBSS	2015	1.141.234.010.000	546.220.024.000	3.741.293.192.000	0,159
	2016	789.917.198.000	614.518.002.000	3.187.638.328.000	0,055

	2017	738.872.134.000	122.872.960.000	2.840.314.428.00 0	0,217
	2018	867.751.794.000	234.814.566.000	2.735.589.010.00 0	0,231
	2019	811.859.034.000	18.822.738.200	2.106.506.556.00 0	0,376
	2020	752.900.638.000	35.058.590.000	2.727.886.350.00 0	0,263
MIRA	2015	188.393.544.542	70.610.055.517	1.977.418.184.00 0	0,060
	2016	172.062.336.292	64.263.629.910	4.308.971.492.00 0	0,025
	2017	151.236.800.452	62.404.445.219	40.627.655.200	2,186
	2018	131.453.924.595	28.024.488.205	3.361.448.160.00 0	0,031
	2019	80.168.401.538	50.490.247.279	3.489.343.578.00 0	0,009
	2020	146.335.988.563	69.298.714.658	568.048.326.214	0,136
NELY	2015	92.436.909.071	29.217.872.661	3.308.871.776.00 0	0,019
	2016	103.632.804.322	22.862.731.874	2.727.886.350.00 0	0,030
	2017	111.105.582.339	18.400.443.369	480.589.845.543	0,193
	2018	142.043.543.822	23.526.300.566	418.197.863.212	0,283
	2019	134.012.941.477	23.179.545.509	373.575.552.145	0,297
	2020	55.221.778.498	47.140.889.442	317.031.964.534	0,025
PTIS	2015	76.944.630.000	247.941.820.000	352.178.537.390	-0,486
	2016	65.746.604.000	263.949.854.000	370.135.603.809	-0,535
	2017	54.655.202.000	110.276.474.000	317.031.964.534	-0,175
	2018	59.298.456.000	94.145.282.000	422.231.227.377	-0,083
	2019	74.415.516.000	77.233.128.000	405.345.905.130	-0,007
	2020	95.048.184.000	3.619.630.000	494.777.220.000	0,185
SAFE	2015	3.532.173.639	62.548.494.742	416.286.581.960	-0,142
	2016	1.900.038.602	40.985.115.285	447.964.868.908	-0,087
	2017	38.974.363.181	72.544.718.357	511.688.557.850	-0,066
	2018	41.100.383.127	210.911.344.355	568.048.326.214	-0,299
	2019	25.440.029.597	190.967.041.916	825.837.404.000	-0,200
	2020	55.211.778.498	47.140.889.442	322.122.601.641	0,025
SMDR	2015	2.549.401.862.0 00	2.184.058.646.000	737.461.396.000	0,495
	2016	2.482.894.806.0 00	2.285.708.698.000	559.133.022.000	0,353
	2017	2.983.379.406.0 00	2.642.208.450.000	537.052.628.000	0,635
	2018	3.088.995.952.0 00	2.820.279.098.000	505.609.020.000	0,531
	2019	3.125.481.016.0 00	2.464.057.778.000	494.777.220.000	1,337
	2020	3.481.169.608.0 00	2.689.253.644.000	3.481.169.608.00 0	0,227

SOCI	2015	745.842.776.000	1.586.067.098.000	10.350.475.341	-81,177
	2016	824.624.626.000	1.288.235.466.000	13.185.026.727	-35,162
	2017	848.376.956.000	1.058.952.146.000	48.249.732.973	-4,364
	2018	1.306.424.322.000	514.073.826.000	305.003.910.154	2,598
	2019	1.556.947.658.000	541.132.256.000	357.452.208.844	2,842
	2020	1.509.643.478.000	588.120.498.000	1.509.643.478.000	0,610
TAXI	2015	618.300.190	245.777.929	322.122.601.641	0,001
	2016	712.446.735	174.751.384	8.024.466.716.000	0,000
	2017	452.880.577	533.710.769	8.166.732.448.000	0,000
	2018	499.247.067	1.603.238.372	2.243.027.142.000	0,000
	2019	209.703.468	1.726.961.671	8.248.494.450.000	0,000
	2020	160.199.112	582.958.840	160.199.110	-2,639
WINS	2015	583.797.228.000	777.460.264.000	7.532.166.978.000	-0,026
	2016	621.147.366.000	701.197.028.000	8.038.017.960.000	-0,010
	2017	445.153.198.000	686.614.908.000	7.180.566.974.000	-0,034
	2018	478.716.686.000	776.008.814.000	7.530.696.404.000	-0,039
	2019	497.603.946.000	845.209.680.000	3.508.727.526.000	-0,099
	2020	628.436.718.000	499.074.576.000	3.084.387.460.000	0,042

Lampiran 5

P/kode	TAHUN	xy2		X2Y
		LABA DITAHAN	TOTAL ASET	
SHIP	2015	232.175.846.000	209.528.746.000	1,108
	2016	301.383.656.000	1.418.418.764.000	0,212
	2017	406.974.414.000	2.529.287.614.000	0,161
	2018	544.579.630.000	3.275.980.680.000	0,166
	2019	702.156.392.000	3.357.535.986.000	0,209
	2020	895.582.996.000	4.123.894.488.000	0,217

ASSA	2015	136.763.354.754	265.669.161.853	0,515
	2016	184.816.937.923	292.211.049.808	0,632
	2017	265.885.467.889	343.676.979.857	0,774
	2018	365.551.302.328	536.760.828.132	0,681
	2019	470.096.564.261	652.506.417.924	0,720
	2020	560867636927	5170895098267	0,108
BBRM	2015	-150.627.694.000	2.190.555.346.000	-0,069
	2016	-260.650.978.000	1.963.451.028.000	-0,133
	2017	-798.257.586.000	1.340.377.598.000	-0,596
	2018	-911.024.016.000	1.199.710.148.000	-0,759
	2019	-973.784.644.000	1.084.984.278.000	-0,898
	2020	11.301.989.300.000	520.987.012.000	21,693
BLTA	2015	109.018.000	1.415.484.000	0,077
	2016	109.018.000	1.419.222.000	0,077
	2017	109.024.566.000	1.143.042.236.000	0,095
	2018	109.024.566.000	998.879.462.000	0,109
	2019	109.024.566.000	943.776.806.000	0,116
	2020	-17.558.100.280.000	925.023.302.000	-18,981
CMPP	2015	-62.325.520.841	175.317.496.097	-0,356
	2016	-61.752.498.540	176.816.880.078	-0,349
	2017	-5.379.608.226.162	3.091.133.957.757	-1,740
	2018	-6.246.265.168.629	2.845.045.212.353	-2,195
	2019	-6.328.963.065.859	2.613.070.074.932	-2,422
	2020	-2.915.204.493.322	6.080.516.085.752	-0,479
HITS	2015	251.281.744.000	2.014.744.564.000	0,125
	2016	300.617.366.000	2.311.219.736.000	0,130
	2017	372.956.444.000	2.457.822.710.000	0,152
	2018	510.566.658.000	2.763.025.146.000	0,185
	2019	626.450.496.000	2.853.868.892.000	0,220
	2020	455.859.600.000	3.121.664.112.000	0,146
KARW	2015	25.060.000	319.183.172.000	0,000
	2016	28.840.000	344.280.370.000	0,000
	2017	33.040.000	355.911.262.000	0,000
	2018	34.832.000	349.109.936.000	0,000
	2019	34.608.000	53.788.042.000	0,001
	2020	214.030.798.124	291.876.522.000	0,733
LEAD	2015	801.835.818.000	3.741.293.192.000	0,214
	2016	508.212.754.000	3.110.857.806.000	0,163
	2017	225.746.822.000	2.840.314.428.000	0,079
	2018	409.606.512.000	2.193.328.564.000	0,187
	2019	529.255.874.000	2.113.122.116.000	0,250

	2020	568.072.134.000	1.977.418.184.000	0,287
MBSS	2015	3.056.006.842.000	4.308.971.492.000	0,709
	2016	2.961.854.168.000	3.647.288.498.000	0,812
	2017	2.509.029.670.000	3.361.448.160.000	0,746
	2018	2.362.705.884.000	3.355.919.840.000	0,704
	2019	2.283.449.420.000	3.053.896.020.000	0,748
	2020	1.231.690.642.000	2.727.886.350.000	0,452
MIRA	2015	563.352.198	480.589.845.543	0,001
	2016	4.796.709.032	400.014.977.533	0,012
	2017	3.627.597.036	373.572.552.145	0,010
	2018	1.903.339.111	320.777.602.224	0,006
	2019	1.505.282.927	351.483.053.912	0,004
	2020	238.251.213.313	568.048.326.214	0,419
NELY	2015	105.907.223.551	422.231.227.377	0,251
	2016	110.424.179.268	409.484.780.079	0,270
	2017	126.927.802.146	416.286.581.960	0,305
	2018	165.534.497.251	474.345.474.753	0,349
	2019	409.834.006.269	527.467.886.738	0,777
	2020	1.310.478.044.013	317.031.964.534	4,134
PTIS	2015	83.305.558.000	76.944.630.000	1,083
	2016	562.352.000	65.746.604.000	0,009
	2017	29.643.278.000	54.655.202.000	0,542
	2018	27.468.630.000	59.298.456.000	0,463
	2019	24.568.460.000	74.415.516.000	0,330
	2020	24.286.108.000	494.777.220.000	0,049
SAFE	2015	-6.611.030.650.000	10.350.475.341	-638,718
	2016	-1.695.485.792.000	9.449.082.799	-179,434
	2017	-1.731.725.212.000	482.473.273	-3589,267
	2018	-13.735.900.752.000	347.841.814.364	-39,489
	2019	-13.598.392.122.000	357.452.298.844	-38,043
	2020	794.494.965.488	322.122.601.641	2,466
SMDR	2015	2.243.178.420.000	8.006.562.144.000	0,280
	2016	2.349.401.110.000	8.024.466.716.000	0,293
	2017	2.398.866.946.000	8.243.027.142.000	0,291
	2018	2.437.394.568.000	8.397.070.444.000	0,290
	2019	1.848.572.138.000	7.241.153.682.000	0,255
	2020	1.761.318.972.000	8.038.017.960.000	0,219
SOCI	2015	1.440.461.526.000	7.180.566.974.000	0,201
	2016	1.666.718.928.000	7.788.934.020.000	0,214
	2017	1.936.371.164.000	8.213.003.568.000	0,236
	2018	2.109.845.752.000	9.378.283.838.000	0,225

	2019	2.223.629.170.000	9.635.021.060.000	0,231
	2020	2.576.438.494.000	9.233.802.004.000	0,279
TAXI	2015	381.773.825	2.883.807.269	0,132
	2016	197.739.446	2.557.262.840	0,077
	2017	291.745.639	2.010.013.010	0,145
	2018	1.122.411.739	126.024.960	8,906
	2019	1.391.335.430	479.265.331	2,903
	2020	1.457.505.595	243.302.339	5,991
WINS	2015	1.170.874.390.000	6.238.657.936.000	0,188
	2016	954.168.432.000	5.618.711.392.000	0,170
	2017	573.362.888.000	4.739.276.108.000	0,121
	2018	222.911.220.000	3.850.283.850.000	0,058
	2019	39.870.558.000	3.468.412.150.000	0,011
	2020	128.440.186.000	3.084.387.460.000	0,042

Lampiran 6

P/kode	TAHUN	xy3		X3Y
		Laba sebelum bunga/pajak	total aktiva	
SHIP	2015	62.100.178.000	209.528.746.000	0,296
	2016	89.489.372.000	1.418.418.764.000	0,063
	2017	203.068.320.000	2.529.287.614.000	0,080
	2018	235.875.388.000	3.275.980.680.000	0,072
	2019	308.193.732.000	3.357.535.986.000	0,092
	2020	56.854.925.672	265.669.161.853	0,214
ASSA	2015	88.814.963.188	292.211.049.808	0,304
	2016	138.197.075.844	343.676.979.857	0,402
	2017	182.337.295.412	536.760.828.132	0,340
	2018	117.377.160.073	652.506.417.924	0,180
	2019	-382.760.504.000	2.190.555.346.000	-0,175
	2020	-110.023.284.000	1.963.451.028.000	-0,056
BBRM	2015	-24.495.898.000	1.340.377.598.000	-0,018
	2016	-109.364.178.000	1.199.710.148.000	-0,091
	2017	-60.489.408.000	1.084.984.278.000	-0,056
	2018	3.619.434.000	1.415.484.000	2,557
	2019	-1.924.860.000	1.419.222.000	-1,356
	2020	-98.916.286.000	1.143.042.236.000	-0,087

BLTA	2015	102.458.930.000	998.879.462.000	0,103
	2016	23.500.568.000	943.776.806.000	0,025
	2017	141.013.208.000	2.894.977.750.00 0	0,049
	2018	6.320.944.000	3.342.667.188.00 0	0,002
	2019	158.297.636.000	4.354.867.034.00 0	0,036
	2020	208.248.110.000	3.359.691.300.00 0	0,062
CMPP	2015	327.673.038.000	7.711.807.012.00 0	0,042
	2016	414.195.662	1.279.507.012	0,324
	2017	428.531.745	1.647.454.782	0,260
	2018	449.767.982	1.907.034.830	0,236
	2019	298.058.600	2.010.883.470	0,148
	2020	145.122.000	1.612.441	90,001
HITS	2015	-5.207.323.404	175.317.496.097	-0,030
	2016	877.483.697	176.816.880.078	0,005
	2017	300.295.462.452	3.091.133.957.75 7	0,097
	2018	-1.067.069.354.297	2.845.045.212.35 3	-0,375
	2019	-61.806.971.146	2.613.070.074.93 2	-0,024
	2020	46.042.990.000	2.014.744.564.00 0	0,023
KARW	2015	79.648.296.000	2.311.219.736.00 0	0,034
	2016	144.475.268.000	2.457.822.710.00 0	0,059
	2017	180.230.316.000	2.763.025.146.00 0	0,065
	2018	190.782.522.000	2.853.868.892.00 0	0,067
	2019	-407.755.964.000	319.183.172.000	-1,277
	2020	32.834.102.000	344.280.370.000	0,095
LEAD	2015	33.975.382.000	355.911.262.000	0,095
	2016	13.385.064.000	349.109.936.000	0,038
	2017	-133.708.666.000	53.788.042.000	-2,486
	2018	666.344.000	3.741.293.192.00 0	0,000
	2019	-2.934.830.864.000	3.110.857.806.00 0	-0,943
	2020	-282.500.554.000	2.840.314.428.00 0	-0,099
MBSS	2015	-635.339.782.000	2.193.328.564.00 0	-0,290
	2016	-119.653.730.000	2.113.122.116.00 0	-0,057
	2017	-143.323.852.000	4.308.971.492.00 0	-0,033

	2018	-416.905.860.000	3.647.288.498.00 0	-0,114
	2019	-124.733.322.000	3.361.448.160.00 0	-0,037
	2020	-234.481.352.000	3.355.919.840.00 0	-0,070
MIRA	2015	25.314.352.000	3.053.896.020.00 0	0,008
	2016	-15.786.139.827	480.589.845.543	-0,033
	2017	-35.954.837.951	400.014.977.533	-0,090
	2018	-21.808.409.787	373.572.552.145	-0,058
	2019	-440.765.071	320.777.602.224	-0,001
	2020	-2.484.852.382	351.483.053.912	-0,007
NELY	2015	25.398.805.167	422.231.227.377	0,060
	2016	54.940.200.015	409.484.780.079	0,134
	2017	25.765.661.909	416.286.581.960	0,062
	2018	52.752.666.735	474.345.474.753	0,111
	2019	52.344.151.967	527.467.886.738	0,099
	2020	-179.637.990.000	76.944.630.000	-2,335
PTIS	2015	-102.754.036.000	65.746.604.000	-1,563
	2016	-26.864.180.000	54.655.202.000	-0,492
	2017	2.415.112.000	59.298.456.000	0,041
	2018	3.786.636.000	74.415.516.000	0,051
	2019	2.048.736.106	10.350.475.341	0,198
	2020	19.773.790.867	9.449.082.799	2,093
SAFE	2015	-9.681.999.973	482.473.273	-20,067
	2016	-22.172.674.202	347.841.814.364	-0,064
	2017	12.303.410.257	357.452.298.844	0,034
	2018	217.428.834.000	8.006.562.144.00 0	0,027
	2019	141.780.842.000	8.024.466.716.00 0	0,018
	2020	240.030.994.000	8.243.027.142.00 0	0,029
SMDR	2015	176.303.848.000	8.397.070.444.00 0	0,021
	2016	-770.775.026.000	7.241.153.682.00 0	-0,106
	2017	593.632.914.000	7.180.566.974.00 0	0,083
	2018	332.747.254.000	7.788.934.020.00 0	0,043
	2019	332.747.254.000	7.788.934.020.00 0	0,043
	2020	325.730.664.000	8.213.003.568.00 0	0,040
SOCI	2015	214.337.088.000	9.378.283.838.00 0	0,023
	2016	182.521.108.000	9.635.021.060.00 0	0,019
	2017	50.716.457	2.883.807.269	0,018

	2018	-223.364.576	2.557.262.840	-0,087
	2019	-548.791.076	2.010.013.010	-0,273
	2020	-872.192.278	126.024.960	-6,921
TAXI	2015	-204.508.321	479.265.331	-0,427
	2016	-1.061.463.998.000	205.441.702	-
	2017	-277.327.848.000	161.780.265	-
	2018	-16.354.577	835.662.751	-0,020
	2019	294.524.885	8.235.160.500	0,036
	2020	23.322.976	9.175.750.892	0,003
WINS	2015	-139.111.882.000	6.238.657.936.000	-0,022
	2016	-308.858.662.000	5.618.711.392.000	-0,055
	2017	-556.317.748.000	4.739.276.108.000	-0,117
	2018	-503.913.914.000	3.850.283.850.000	-0,131
	2019	-233.960.524.000	3.468.412.150.000	-0,067
	2020	128.440.186.000	3.084.387.460.000	0,042

Lampiran 7

P/kode	tahun	tahun	x4y	
		nilai saham biasa	nilai buku	X4Y
SHIP	2015	38.077.060.000.000	429.387.924.000	88,678
	2016	38.077.060.000.000	690.643.240.000	55,133
	2017	38.077.060.000.000	987.549.430.000	38,557
	2018	38.077.060.000.000	1.364.499.374.000	27,906
	2019	38.077.060.000.000	1.600.517.716.000	23,790
	2020	38.077.060.000.000	854.543.924.734	44,558
ASSA	2015	3.397.500.000	903.628.035.278	0,004
	2016	3.397.500.000	985.809.663.441	0,003
	2017	3.397.500.000	113.841.193.126	0,030
	2018	3.397.500.000	1.338.152.253.649	0,003
	2019	3.397.500.000	10.590.555.346.000	0,000
	2020	3.397.500.000	968.188.606.000	0,004
BBRM	2015	75.151.667.472.000	429.547.678.000	174,955
	2016	75.151.667.472.000	318.013.318.000	236,316
	2017	75.151.667.472.000	255.284.442.000	294,384
	2018	75.151.667.472.000	515.354.000	145825,331
	2019	75.151.667.472.000	671.328.000	111944,783
	2020	75.151.667.472.000	449.423.982.000	167,218

BLTA	2015	32.806.445.532.000	405.549.704.000	80,894
	2016	32.806.445.532.000	429.134.188.000	76,448
	2017	32.806.445.532.000	1.432.223.912.000	22,906
	2018	32.806.445.532.000	1.380.821.470.000	23,759
	2019	32.806.445.532.000	2.212.159.600.000	14,830
	2020	32.806.445.532.000	2.713.444.034.000	12,090
CMPP	2015	3.024.000.000	3.961.904.044.000	0,001
	2016	3.024.000.000	558.417.231	5,415
	2017	3.024.000.000	795.021.924	3,804
	2018	3.024.000.000	789.831.533	3,829
	2019	3.024.000.000	836.031.177	3,617
	2020	3.024.000.000	589.042.000	5,134
HITS	2015	99.415.187.214.000	28.773.123.209	3455,141
	2016	99.415.187.214.000	33.190.179.229	2995,319
	2017	99.415.187.214.000	37.074.862.680	2681,471
	2018	99.415.187.214.000	-8.021.759.354	-12393,190
	2019	99.415.187.214.000	202.127.259.325	491,845
	2020	99.415.187.214.000	288.633.562.000	344,434
KARW	2015	99.415.187.214.000	490.207.480.000	202,802
	2016	8.220.137.800.000	581.217.224.000	14,143
	2017	8.220.137.800.000	746.864.062.000	11,006
	2018	8.220.137.800.000	881.120.926.000	9,329
	2019	8.220.137.800.000	-546.144.942.000	-15,051
	2020	8.220.137.800.000	-513.486.750.000	-16,008
LEAD	2015	56.694.628.592.000	-477.963.038.000	-118,617
	2016	56.694.628.592.000	-467.887.602.000	-121,171
	2017	56.694.628.592.000	-475.709.822.000	-119,179
	2018	56.694.628.592.000	1.776.577.642.000	31,912
	2019	56.694.628.592.000	1.498.184.212.000	37,842
	2020	56.694.628.592.000	1.328.353.194.000	42,680
MBSS	2015	24.500.372.946.000	691.751.298.000	35,418
	2016	24.500.372.946.000	567.315.014.000	43,187
	2017	24.500.372.946.000	3.178.738.010.000	7,708
	2018	24.500.372.946.000	2.759.669.080.000	8,878
	2019	24.500.372.946.000	2.630.234.040.000	9,315
	2020	24.500.372.946.000	2.399.422.984.000	10,211
MIRA	2015	3.961.452.039	2.406.331.466.000	0,002
	2016	3.961.452.039	319.212.634.491	0,012
	2017	3.961.452.039	246.444.377.159	0,016
	2018	3.961.452.039	228.539.994.408	0,017
	2019	3.961.452.039	224.316.166.520	0,018

	2020	3.961.452.039	234.557.407.552	0,017
NELY	2015	2.350.000.000	361.141.988.910	0,007
	2016	2.350.000.000	367.968.720.273	0,006
	2017	2.350.000.000	385.077.162.794	0,006
	2018	2.350.000.000	432.384.891.038	0,005
	2019	2.350.000.000	462.031.414.941	0,005
	2020	2.350.000.000	423.580.598.000	0,006
PTIS	2015	7.702.314.200.000	233.239.622.000	33,023
	2016	7.702.314.200.000	227.579.646.000	33,844
	2017	7.702.314.200.000	229.757.080.000	33,524
	2018	7.702.314.200.000	232.660.134.000	33,105
	2019	7.702.314.200.000	-57.638.425.983	-133,632
	2020	7.702.314.200.000	-32.420.574.402	-237,575
SAFE	2015	615.145.012	-40.050.898.906	-0,015
	2016	615.145.012	-60.623.120.392	-0,010
	2017	615.145.012	-51.502.854.672	-0,012
	2018	615.145.012	4.097.261.714.000	0,000
	2019	615.145.012	4.196.485.202.000	0,000
	2020	615.145.012	4.283.763.120.000	0,000
SMDR	2015	2.292.584.000.000	4.292.854.552.000	0,534
	2016	2.292.584.000.000	3.455.506.236.000	0,663
	2017	2.292.584.000.000	3.901.437.974.000	0,588
	2018	2.292.584.000.000	4.135.159.098.000	0,554
	2019	2.292.584.000.000	4.135.159.098.000	0,554
	2020	2.292.584.000.000	4.404.276.142.000	0,521
SOCI	2015	98.826.000.000.000	4.580.989.546.000	21,573
	2016	98.826.000.000.000	4.697.078.484.000	21,040
	2017	98.826.000.000.000	920.983.904	107304,807
	2018	98.826.000.000.000	736.712.814	134144,538
	2019	98.826.000.000.000	246.512.696	400896,188
	2020	98.826.000.000.000	-584.587.091	-169052,655
TAXI	2015	8.604.400.000.000	-454.062.549	-18949,812
	2016	8.604.400.000.000	404.520.900.000	21,271
	2017	8.604.400.000.000	127.609.622.000	67,428
	2018	8.604.400.000.000	5.318.680.331	1617,770
	2019	8.604.400.000.000	5.307.300.328	1621,239
	2020	8.604.400.000.000	5.270.529.667	1632,549
WINS	2015	56.532.162.960.000	3.553.344.438.000	15,910
	2016	56.532.162.960.000	3.553.344.438.000	15,910
	2017	56.532.162.960.000	1.675.822.162.000	33,734
	2018	56.532.162.960.000	2.818.819.052.000	20,055

	2019	56.532.162.960.000	2.396.309.230.000	23,591
	2020	56.532.162.960.000	2.173.341.520.000	26,012

Lampiran 8

P/kode	tahun	x5y		
		penjualan	TOTAL ASET	X5Y
SHIP	2015	62.277.824.000	209.528.746.000	0,297
	2016	88.513.852.000	1.418.418.764.000	0,062
	2017	183.584.282.000	2.529.287.614.000	0,073
	2018	202.401.892.000	3.275.980.680.000	0,062
	2019	273.378.322.000	3.357.535.986.000	0,081
	2020	34.176.339.639	1.415.484.000	24,145
ASSA	2015	62.150.984.694	1.419.222.000	43,792
	2016	103.308.394.513	1.143.042.236.000	0,090
	2017	142.242.410.935	998.879.462.000	0,142
	2018	91.614.940.880	943.776.806.000	0,097
	2019	387.154.852.000	2.894.977.750.000	0,134
	2020	110.023.284.000	3.342.667.188.000	0,033
BBRM	2015	537.606.608.000	4.354.867.034.000	0,123
	2016	112.766.430.000	3.359.691.300.000	0,034
	2017	62.760.628.000	7.711.807.012.000	0,008
	2018	2.621.066.000	175.317.496.097	0,015
	2019	-220.444.000	176.816.880.078	-0,001
	2020	-106.580.124.000	3.091.133.957.757	-0,034
BLTA	2015	-54.216.554.000	2.845.045.212.353	-0,019
	2016	23.584.484.000	2.613.070.074.932	0,009
	2017	139.797.266.000	2.014.744.564.000	0,069
	2018	6.796.062.000	2.311.219.736.000	0,003
	2019	156.865.926.000	2.457.822.710.000	0,064
	2020	208.043.318.000	2.763.025.146.000	0,075
CMPP	2015	293.571.512	319.183.172.000	0,001
	2016	296.376.558	344.280.370.000	0,001

HITS	2017	323.071.667	355.911.262.000	0,001
	2018	196.632.736	349.109.936.000	0,001
	2019	-447.800.000	53.788.042.000	-0,008
	2020	-4.613.169.817	3.741.293.192.000	-0,001
	2015	736.111.617	3.110.857.806.000	0,000
	2016	-512.961.280.383	2.840.314.428.000	-0,181
	2017	-907.024.833.708	2.193.328.564.000	-0,414
	2018	-157.368.618.806	2.113.122.116.000	-0,074
	2019	46.042.990.000	480.589.845.543	0,096
	2020	75.388.404.000	400.014.977.533	0,188
KARW	2015	140.055.468.000	373.572.552.145	0,375
	2016	175.585.228.000	320.777.602.224	0,547
	2017	183.990.506.000	351.483.053.912	0,523
	2018	-408.267.258.000	422.231.227.377	-0,967
	2019	32.834.102.000	409.484.780.079	0,080
	2020	33.975.382.000	416.286.581.960	0,082
LEAD	2015	10.181.472.000	474.345.474.753	0,021
	2016	183.990.506.000	527.467.886.738	0,349
	2017	690.102.000	76.944.630.000	0,009
	2018	-293.483.064.000	65.746.604.000	-4,464
	2019	33.975.382.000	54.655.202.000	0,622
	2020	10.181.472.000	59.298.456.000	0,172
MBSS	2015	-119.653.730.000	74.415.516.000	-1,608
	2016	-143.323.852.000	10.350.475.341	-13,847
	2017	-419.058.290.000	9.449.082.799	-44,349
	2018	-124.733.322.000	482.473.273	-258,529
	2019	-234.484.152.000	347.841.814.364	-0,674
	2020	25.314.352.000	357.452.298.844	0,071
MIRA	2015	-14.009.192.001	8.006.562.144.000	-0,002
	2016	-38.436.600.306	8.024.466.716.000	-0,005
	2017	-20.051.493.787	8.243.027.142.000	-0,002
	2018	591.476.541	8.397.070.444.000	0,000
	2019	-3.222.370.200	7.241.153.682.000	0,000
	2020	28.456.234.767	7.180.566.974.000	0,004
NELY	2015	13.922.094.004	7.788.934.020.000	0,002
	2016	24.270.494.120	8.213.003.568.000	0,003
	2017	52.752.666.735	9.378.283.838.000	0,006
	2018	52.344.151.967	9.635.021.060.000	0,005
	2019	-180.157.572.000	2.883.807.269	-62,472
	2020	-102.882.822.000	2.557.262.840	-40,232
PTIS	2015	-29.551.382.000	2.010.013.010	-14,702

		2016	167.356.000	126.024.960	1,328
		2017	3.083.262.000	479.265.331	6,433
		2018	1.220.249.568	205.441.702	5,940
		2019	20.712.677.860	161.780.265	128,030
		2020	-8.006.809.034	835.662.751	-9,581
	SAFE	2015	-20.514.021.923	8.235.160.500	-2,491
		2016	9.207.473.993	9.175.750.892	1,003
		2017	139.149.304.000	6.238.657.936.000	0,022
		2018	148.889.202.000	5.618.711.392.000	0,026
		2019	17.589.816.911	322.122.601.641	0,055
		2020	161.518.672.000	4.739.276.108.000	0,034
	SMDR	2015	103.792.262.000	8.243.027.142.000	0,013
		2016	-843.050.292.000	3.468.412.150.000	-0,243
		2017	573.259.722.000	7.180.566.974.000	0,080
		2018	297.101.574.000	7.530.696.404.000	0,039
		2019	301.488.502.000	3.808.727.426.000	0,079
		2020	215.718.706.000	9.152.234.098.000	0,024
	SOCI	2015	130.880.876.000	9.612.747.676.000	0,014
		2016	32.322.265	2.883.807.269	0,011
		2017	-184.740.372	2.713.968.643	-0,068
		2018	-492.102.310	2.010.013.010	-0,245
		2019	-836.820.231	1.558.884.925.000	-0,001
		2020	-276.072.942	609.476.835.000	0,000
	TAXI	2015	-76.355.020	2.876.183.828.000	0,000
		2016	-19.809.132	2.383.752.868.000	0,000
		2017	3.940.389	835.662.751.000	0,000
		2018	89.020.558	8.318.143.246.000	0,000
		2019	-38.341.541	8.151.001.432	-0,005
		2020	-1.307.342.260.000	6.238.657.936.000	-0,210
	WINS	2015	-1.307.342.260.000	6.238.657.936.000	-0,210
		2016	-321.155.338.000	5.866.723.478.000	-0,055
		2017	-559.344.282.000	4.739.276.108.000	-0,118
		2018	-504.800.520.000	4.254.663.896.000	-0,119
		2019	-235.793.838.000	3.619.241.108.000	-0,065
		2020	209.066.592.000	3.084.387.460.000	0,068

Lampiran 9

P/kode	Tahun	x1		x2		x3		x4		x5		Y
		X1Y	1,2	x2Y	1,4	x3Y	3,3	x4Y	0,6	x5Y	1,0	
SHIP	2015	- 0,0469	-0,0563	1,10808 6	1,55132	0,29638	0,97805 5	88,6775 3	53,2065 2	0,29723	0,29723	55,9768

		5										
	2016	- 119,918	- 143,9021	0,21247 9	0,29747	0,06309 1	0,2082	55,1327 5	33,0796 5	0,06240	0,06240	- 110,2544
	2017	-0,131	-0,1576	0,16090 5	0,22526 7	0,08028 7	0,26494 6	38,5571 2	23,1342 7	0,07258	0,07258	23,5394
	2018	- 127,510	- 153,0125	0,16623 4	0,23272 8	0,07200 1	0,23760 5	27,9055 2	16,7433 1	0,06178	0,06178	- 135,7371
	2019	-0,020	-0,0241	0,20912 8	0,29278	0,09179 2	0,30291 2	23,7904 6	14,2742 8	0,08142	0,08142	14,9273
	2020	-0,008	-0,0101	0,21716 9	0,30403 7	0,21400 6	0,70622 1	44,5583 4	26,735	24,14463	24,14463	51,8798
ASSA	2015	-0,124	-0,1491	0,51478 8	0,72070 4	0,30394 1	1,00300 6	0,00376	0,00225 6	43,79229	43,79229	45,3692
	2016	-0,101	-0,1206	0,63247 8	0,88546 9	0,40211 3	1,32697 4	0,00344 6	0,00206 8	0,09038	0,09038	2,184258
	2017	-1,388	-1,6661	0,77364 9	1,08310 9	0,33969 9	1,12100 8	0,02984 4	0,01790 7	0,14240	0,14240	0,698325
	2018	0,104	0,1246	0,68103 2	0,95344 5	0,17988 7	0,59362 6	0,00253 9	0,00152 3	0,09707	0,09707	1,770240
	2019	-0,121	-0,1454	0,72044 7	1,00862 6	- 0,17473	- 0,57662	0,00032 1	0,00019 2	0,13373	0,13373	0,420495
	2020	-0,260	-0,3114	0,10846 6	0,15185 3	- 0,05604	- 0,18492	0,00350 9	0,00210 5	0,03291	0,03291	- 0,309453
BBRM	2015	-0,272	-0,3262	- 0,06876	- 0,09627	- 0,01828	- 0,06031	174,955 4	104,973 2	0,12345	0,12345	104,6138 8
	2016	- 142,681	- 171,2167	- 0,13275	- 0,18585	- 0,09116	- 0,30082	236,316 1	141,789 7	0,03356	0,03356	- 29,88013
	2017	-0,619	-0,7429	- 0,59555	- 0,83377	- 0,05575	- 0,18398	176,630 4	294,384	0,00814	0,00814	174,88
	2018	-0,020	-0,0235	- 0,75937	- 1,06312	2,55702 9	8,43819 7	145825, 3	87495,2	0,01495	0,01495	87502,56
	2019	-0,008	-0,0095	- 0,89751	- 1,25651	- 1,35628	- 4,47572	111944, 8	67166,8 7	-0,00125	-0,00125	67161,13
	2020	-0,220	-0,2639	21,6934 2	30,3707 9	- 0,08654	- 0,28557	167,217 8	100,330 7	-0,03448	-0,03448	130,117
BLTA	2015	0,000	0,0000	0,07701 8	0,10782 5	0,10257 4	0,33849 4	80,8937 7	48,5362 6	-0,01906	-0,01906	48,96351 9
	2016	-0,026	-0,0317	0,07681 5	0,10754 1	0,02490 1	0,08217 2	76,4479 9	45,8687 9	0,00903	0,00903	46,03586 6
	2017	-38,906	- 46,6873	0,09538 1	0,13353 3	0,04871	0,16074 2	22,9059 5	13,7435 7	0,06939	0,06939	- 32,580063
	2018	-0,050	-0,0595	0,10914 7	0,15280 6	0,00189 1	0,00624	23,7586 4	14,2551 9	0,00294	0,00294	14,35769 7
	2019	-0,171	-0,2058	0,11551 9	0,16172 7	0,03635	0,11995 4	14,8300 5	8,89803 2	0,06382	0,06382	9,037746
	2020	-0,094	-0,1134	- 18,9813	- 26,5738	0,06198 4	0,20454 8	12,0903 3	7,25420 1	0,07530	0,07530	- 19,153060
CMPP	2015	-0,054	-0,0652	-0,3555	-0,4977	0,04249	0,14021 6	0,00076 3	0,00045 8	0,00092	0,00092	- 0,421328
	2016	0,001	0,0009	- 0,34925	- 0,48894	0,32371 5	1,06826	5,41530 6	3,24918 3	0,00086	0,00086	3,830259
	2017	-9,166	-	-	-	0,26011	0,85838	3,80366	2,28220	0,00091	0,00091	-

			10,9989	1,74033	2,43647	7	8	9	1			10,29389 0
	2018	-13,271	- 15,9253	- 2,19549	- 3,07368	0,23584 7	0,77829 4	3,82866 5	2,29719 9	0,00056	0,00056	- 15,92288 6
	2019	-0,034	-0,0412	- 2,42204	- 3,39086	0,14822 3	0,48913 5	3,61709	2,17025 4	-0,00833	-0,00833	- 0,780996
	2020	-0,787	-0,9442	- 0,47943	- 0,67121	90,0014 3	297,004 7	5,13376	3,08025 6	-0,00123	-0,00123	298,4683
HITS	2015	-0,012	-0,0147	0,12472 1	0,17461	-0,0297	- 0,09802	3455,14 1	2073,08 4	0,00024	0,00024	2073,146 5
	2016	0,019	0,0230	0,13006 9	0,18209 6	0,00496 3	0,01637 7	2995,31 9	1797,19 2	-0,18060	-0,18060	1797,232 5
	2017	-0,001	-0,0018	0,15174 3	0,21244	0,09714 7	0,32058 6	2681,47 1	1608,88 3	-0,41354	-0,41354	1609,000 6
	2018	-0,047	-0,0565	0,18478 5	0,2587	- 0,37506	- 1,23771	- 12393,2	- 7435,91	-0,07447	-0,07447	- 7437,023 9
	2019	-0,074	-0,0894	0,21950 9	0,30731 3	- 0,02365	- 0,07805	491,844 5	295,106 7	0,09581	0,09581	295,3424
	2020	-0,127	-0,1527	0,14603 1	0,20444 3	0,02285 3	0,07541 5	344,433 9	206,660 3	0,18846	0,18846	206,9759 4
KARW	2015	-0,338	-0,4055	7,85E- 05	0,00011	0,03446 2	0,11372 3	202,802 3	121,681 4	0,37491	0,37491	121,7645 7
	2016	-0,294	-0,3533	8,38E- 05	0,00011 7	0,05878 2	0,19398	14,1429 7	8,48578 2	0,54737	0,54737	8,873978
	2017	-0,255	-0,3063	9,28E- 05	0,00013	0,06522 9	0,21525 7	11,0062	6,60372 2	0,52347	0,52347	7,036255
	2018	-0,234	-0,2803	9,98E- 05	0,00014	0,06685	0,22060 7	9,32918 2	5,59750 9	-0,96693	-0,96693	4,571068
	2019	-2,239	-2,6873	0,00064 3	0,00090 1	-1,2775	- 4,21574	- 15,0512	- 9,03072	0,08018	0,08018	- 15,85264 8
	2020	-2,390	-2,8679	0,73329 2	1,02660 9	0,09537	0,31472 2	- 16,0085	- 9,60508	0,08162	0,08162	- 11,05002 1
LEAD	2015	0,552	0,6626	0,21432	0,30004 9	0,09546	0,31501 9	- 118,617	- 71,1703	0,02146	0,02146	- 69,87114 6
	2016	0,220	0,2644	0,16336 7	0,22871 4	0,03834 1	0,12652 4	- 121,171	- 72,7029	0,34882	0,34882	- 71,73444 5
	2017	-0,076	-0,0911	0,07948	0,11127 1	- 2,48584	- 8,20328	- 119,179	- 71,5074	0,00897	0,00897	- 79,68156 0
	2018	-0,342	-0,4101	0,18675 1	0,26145 2	0,00017 8	0,00058 8	31,9122 7	19,1473 6	-4,46385	-4,46385	14,53544 7
	2019	0,282	0,3381	0,25046 2	0,35064 6	- 0,94342	- 3,11327	37,8422 3	22,7053 4	0,62163	0,62163	20,90244 2
	2020	0,096	0,1154	0,28728	0,40219 2	- 0,09946	- 0,32822	42,6803 9	25,6082 3	0,17170	0,17170	25,96928 6
MBSS	2015	0,159	0,1908	0,70922	0,99290 7	- 0,28967	- 0,95591	35,4178 9	21,2507 4	-1,60791	-1,60791	19,87066 8
	2016	0,055	0,0660	0,81207	1,13689 8	- 0,05662	- 0,18686	43,1865 4	25,9119 2	- 13,84708	- 13,84708	- 13,08091 4
	2017	0,217	0,2603	0,74641 3	1,04497 9	- 0,03326	- 0,10976	7,70757 9	4,62454 7	- 44,34910	- 44,34910	- 38,52908 2

	2018	0,231		0,70404 1	0,98565 8	- 0,11431	- 0,37721	8,87801 1	5,32680 7			- 252,3160 8
	2019	0,376	0,2776	0,74771 7	1,04680 4	- 0,03711	- 0,12245	9,31490 2	5,58894 1	-258,529	-258,529	6,290944
	2020	0,263	0,4518	0,45151 8	0,63212 6	- 0,06987	- 0,23057	10,2109 4	6,12656 6	0,07082	0,07082	6,914716
MIRA	2015	0,060	0,3158	0,00117 2	0,00164 1	0,00828 9	0,02735 4	0,00164 6	0,00098 8	-0,00175	-0,00175	0,099711
	2016	0,025	0,0715	0,01199 1	0,01678 8	- 0,03285	-0,1084	0,01241	0,00744 6	-0,00479	-0,00479	- 0,058932
	2017	2,186	0,0300	0,00971 1	0,01359 5	- 0,08988	- 0,29662	0,01607 4	0,00964 5	-0,00243	-0,00243	2,347990
	2018	0,031	2,6238	0,00593 4	0,00830 7	- 0,05838	- 0,19265	0,01733 4				- 0,136947
	2019	0,009	0,0369	0,00428 3	0,00599 6	- 0,00137	- 0,00453	0,01766 6	0,01059 6	-0,00045	-0,00045	0,021819
	2020	0,136	0,0102	0,41942 1	0,58718 9	- 0,00707	- 0,02333	0,01688 9	0,01013 3	0,00396	0,00396	0,740697
NELY	2015	0,019	0,1627	0,25082 8	0,35115 9	0,06015 4	0,19850 7	0,00650 7	0,00390 4	0,00179	0,00179	0,578285
	2016	0,030	0,0229	0,26966 6	0,37753 3	0,13416 9	0,44275 8	0,00638 6	0,00383 2	0,00296	0,00296	0,862608
	2017	0,193	0,0355	0,30490 5	0,42686 7	0,06189 4	0,20425 3	0,00610 2	0,00366 2	0,00562	0,00562	0,871882
	2018	0,283	0,2315	0,34897 5	0,48856 4	0,11121 1	0,36699 8	0,00543 5	0,00326 1	0,00543	0,00543	1,204336
	2019	0,297	0,3401	0,77698 4	1,08777 7	0,09923 7	0,32748 1	0,00508 6	0,00305 2	- 62,47213	- 62,47213	60,69779 7
	2020	0,025	0,3560	4,13358 3	5,78701 7	- 2,33464	- 7,70431	0,00554 8	0,00332 9	- 40,23162	- 40,23162	42,11499 7
PTIS	2015	-0,486	0,0306	1,08266 9	1,51573 6	- 1,56288	- -5,1575	33,0231 8	19,8139 1	- 14,70208	- 14,70208	0,887407
	2016	-0,535		0,00855 3	0,01197 5	- 0,49152	- 1,62202	33,8444 8	20,3066 9			19,38201 5
	2017	-0,175	-0,6426	0,54236 9	0,75931 6	0,04072 8	0,13440 3	33,5237 3	20,1142 4	1,32796	1,32796	27,23073 3
	2018	-0,083	-0,2105	0,46322 7	0,64851 7	0,05088 5	0,16792 1	33,1054 3	19,8632 6	6,43331	6,43331	26,5203
	2019	-0,007	-0,0990	0,33015 2	0,46221 3	0,19793 6		- 0,65319	- 133,632	5,93964	5,93964	48,9578
	2020	-0,007	-0,0083	0,04908 5	0,06871 9	2,09266 8	6,90580 4	- 237,575	- 142,545	128,0296 9	128,0296 9	- 144,9301
SAFE	2015	-0,142	0,2217	- 638,718	- 894,205	- 20,0674	- 66,2225	- 0,01536	- 0,00922	- -2,49103	- -2,49103	- 963,0975
	2016	-0,087		- 179,434	- 251,207	- 0,06374	- 0,21035	- 0,01015	- 0,00609	- 1,00346	- 1,00346	- 250,5251
	2017	-0,066	-0,1047	- 3589,27	- 5024,97	- 0,03442	0,11358 5	- 0,01194	- 0,00717	- 0,02230	- 0,02230	- 5024,923
	2018	-0,299	-0,0787	- 39,4889	- 55,2845	0,02715 6	0,08961 6	- 0,00015	9,01E- 05	0,02650	0,02650	-55,527
	2019	-0,200	-0,3587	- 38,0425	- 53,2596	0,01766 9	0,05830 6	0,00014 7	8,8E-05	0,05461	0,05461	-53,387
	2020	0,025	-0,2405	2,46643 7	3,45301 1	0,02911 9	0,09609 4	0,00014 4	8,62E- 05	0,03408	0,03408	3,613338

SMDR	2015	0,495	0,5945	0,28016 7	0,39223 4	0,02099 6	0,06928 6	0,53404 7	0,32042 8	0,01259	0,01259	1,389028
	2016	0,353	0,4232	0,29278	0,40989 2	- 0,10644	- 0,35126	0,66345 8	0,39807 5	-0,24307	-0,24307	0,636834
	2017	0,635	0,7623	0,29101 8	0,40742 5	0,08267 2	0,27281 8	0,58762 5	0,35257 5	0,07983	0,07983	1,874972
	2018	0,531	0,6378	0,29026 7	0,40637 4	0,04272 1	0,14097 8	0,55441 3	0,33264 8	0,03945	0,03945	1,557217
	2019	1,337	1,6042	0,25528 7	0,35740 2	0,04272 1	0,14097 8	0,55441 3	0,33264 8	0,07916	0,07916	2,514356
	2020	0,227	0,2730	0,21912 4	0,30677 3	0,03966	0,13087 9	0,52053 6	0,31232 2	0,02357	0,02357	1,046526
SOCI	2015	-81,177	- 97,4128	0,20060 6	0,28084 8	0,02285 5	- 0,07542	21,5730 7	12,9438 4	0,01362	0,01362	-84,10
	2016	-35,162	- 42,1943	0,21398 5	0,29958	0,01894 4	0,06251 4	21,0398 9	12,6239 3	0,01121	0,01121	-29,20
	2017	-4,364	-5,2371	0,23576 9	0,33007 7	0,01758 7	0,05803 6	107304, 8	64382,8 8	-0,06807	-0,06807	64378
	2018	2,598	3,1174	0,22497 1	0,31496	- 0,08735	- 0,28824	134144, 5	80486,7 2	-0,24483	-0,24483	80490
	2019	2,842	3,4102	0,23078 6	0,32310 1	- 0,27303	- 0,90099	400896, 2	240537, 7	-0,00054	-0,00054	240541
	2020	0,610	0,7325	0,27902 2	0,39063 1	- 6,92079	- 22,8386	-169053	-101432	-0,00045	-0,00045	-101453
TAXI	2015	0,001	0,0014	0,13238 5	0,18533 9	- 0,42671	- 1,40815	- 18949,8	- 11369,9	-0,00003	-0,00003	-11371
	2016	0,000	0,0001	0,07732 5	0,10825 5	- 5166,74	- 17050,2	21,2705 9	12,7623 6	-0,00001	-0,00001	- 17037,37
	2017	0,000	0,0000	0,14514 6	0,20320 5	- 1714,23	- 5656,94	67,4275 2	40,4565 1	0,00000	0,00000	-5616,28
	2018	0,000	-0,0006	8,90626 5	12,4687 7	- 0,01957	- 0,06458	970,661 8	970,661 8	0,00001	0,00001	983,07
	2019	0,000	-0,0002	2,90305 9	4,06428 2	0,03576 4	0,11802 2	1621,23 9	972,743 1	-0,00470	-0,00470	976,92
	2020	-2,639	-3,1668	5,99051 2	8,38671 7	0,00254 2	0,00838 8	1632,54 9	979,529 6	-0,20956	-0,20956	984,55
WINS	2015	-0,026	-0,0309	0,18768	0,26275 3	-0,0223	- 0,07358	15,9095 6	9,54573 9	-0,20956	-0,20956	9,494498
	2016	-0,010	-0,0120	0,16982	0,23774 8	- 0,05497	- -0,1814	15,9095 6	9,54573 9	-0,05474	-0,05474	9,535394
	2017	-0,034	-0,0404	0,12098 1	0,16937 4	- 0,11738	- 0,38737	33,7339 9	20,2403 9	-0,11802	-0,11802	19,86402 1
	2018	-0,039	-0,0474	0,05789 5	0,08105 3	- 0,13088	- 0,43189	20,0552 6	12,0331 6	-0,11865	-0,11865	11,51629 8
	2019	-0,099	-0,1189	0,01149 5	0,01609 3	- 0,06745	- -0,2226	23,5913 5	14,1548 1	-0,06515	-0,06515	13,76426 9
	2020	0,042	0,0503	0,04164 2	0,05829 9	0,04164 2	0,13741 9	26,0116 3	15,6069 8	0,06778	0,06778	15,92080 9

Lampiran 10

P/KOD E	TAHUN	X1Y	x2Y	x3Y	x4Y	x5Y	Nilai Altman
ASSA	2015	-0,046948	1,108086	0,29638	88,67753	0,297228	4,02

	2016	-119,9184	0,212479	0,063091	55,13275	0,062403	4,70
	2017	-0,131360	0,160905	0,080287	38,55712	0,072583	3,16
	2018	-127,510	0,166234	0,072001	27,90552	0,061784	4,91
	2019	-0,020045	0,209128	0,091792	23,79046	0,081422	2,70
	2020	-0,008381	0,217169	0,214006	44,55834	24,14463	3,95
ASSA	2015	-0,124251	0,514788	0,303941	0,00376	43,79229	3,81
	2016	-0,100527	0,632478	0,402113	0,003446	0,09038	0,78
	2017	-1,388417	0,773649	0,339699	0,029844	0,142402	-0,36
	2018	0,103811	0,681032	0,179887	0,002539	0,097073	0,57
	2019	-0,121201	0,720447	-0,17473	0,000321	0,133733	-0,87
	2020	-0,259507	0,108466	-0,05604	0,003509	0,032915	-1,17
BBRM	2015	-0,271841	-0,06876	-0,01828	174,9554	0,12345	4,65
	2016	-142,6806	-0,13275	-0,09116	236,3161	0,033565	3,40
	2017	-0,619090	-0,59555	-0,05575	294,384	0,008138	5,16
	2018	-0,019568	-0,75937	2,557029	145825,3	0,01495	11,38
	2019	-0,007950	-0,89751	-1,35628	111944,8	-0,00125	11,11
	2020	-0,219931	21,69342	-0,08654	167,2178	-0,03448	4,87
BLTA	2015	-0,000006	0,077018	0,102574	80,89377	-0,01906	3,89
	2016	-0,026388	0,076815	0,024901	76,44799	0,009026	3,83
	2017	-38,906078	0,095381	0,04871	22,90595	0,069387	3,48
	2018	-0,049563	0,109147	0,001891	23,75864	0,00294	2,66
	2019	-0,171492	0,115519	0,03635	14,83005	0,063823	2,20
	2020	-0,094460	-18,9813	0,061984	12,09033	0,075295	2,95
CMPP	2015	-0,054351	-0,3555	0,04249	0,000763	0,00092	-0,86
	2016	0,000749	-0,34925	0,323715	5,415306	0,000861	1,34
	2017	-9,165765	-1,74033	0,260117	3,803669	0,000908	2,33
	2018	-13,27105	-2,19549	0,235847	3,828665	0,000563	2,77
	2019	-0,034335	-2,42204	0,148223	3,61709	-0,00833	-0,25
	2020	-0,786853	-0,47943	90,00143	5,13376	-0,00123	5,70
HITS	2015	-0,012248	0,124721	-0,0297	3455,141	0,000237	7,64
	2016	0,019158	0,130069	0,004963	2995,319	-0,1806	7,49
	2017	-0,001475	0,151743	0,097147	2681,471	-0,41354	7,38
	2018	-0,047072	0,184785	-0,37506	-12393,2	-0,07447	8,91
	2019	-0,074483	0,219509	-0,02365	491,8445	0,095805	5,69
	2020	-0,127272	0,146031	0,022853	344,4339	0,188464	5,33
KARW	2015	-0,337945	7,85E-05	0,034462	202,8023	0,374908	4,80
	2016	-0,294396	8,38E-05	0,058782	14,14297	0,547374	1,34
	2017	-0,255269	9,28E-05	0,065229	11,0062	0,523469	2,33
	2018	-0,233550	9,98E-05	0,06685	9,329182	-0,96693	2,77
	2019	-2,239389	0,000643	-1,2775	-15,0512	0,080184	-0,25
	2020	-2,389904	0,733292	0,09537	-16,0085	0,081615	5,70

LEAD	2015	0,552193	0,21432	0,09546	-118,617	0,021464	7,64
	2016	0,220317	0,163367	0,038341	-121,171	0,348818	7,49
	2017	-0,075922	0,07948	-2,48584	-119,179	0,008969	7,38
	2018	-0,341754	0,186751	0,000178	31,91227	-4,46385	8,91
	2019	0,281748	0,250462	-0,94342	37,84223	0,621631	5,69
	2020	0,096154	0,28728	-0,09946	42,68039	0,171699	5,33
MBSS	2015	0,159040	0,70922	-0,28967	35,41789	-1,60791	4,80
	2016	0,055025	0,81207	-0,05662	43,18654	-13,8471	2,18
	2017	0,216877	0,746413	-0,03326	7,707579	-44,3491	1,95
	2018	0,231371	0,704041	-0,11431	8,878011	-258,529	1,52
	2019	0,376470	0,747717	-0,03711	9,314902	-0,67411	2,76
	2020	0,263150	0,451518	-0,06987	10,21094	0,070819	2,40
MIRA	2015	0,059564	0,001172	0,008289	0,001646	-0,00175	4,25
	2016	0,025017	0,011991	-0,03285	0,01241	-0,00479	4,27
	2017	2,186500	0,009711	-0,08988	0,016074	-0,00243	4,38
	2018	0,030769	0,005934	-0,05838	0,017334	7,04E-05	2,68
	2019	0,008505	0,004283	-0,00137	0,01766	-0,00045	3,04
	2020	0,135617	0,419421	-0,00707	0,016889	0,003963	3,26
NELY	2015	0,019106	0,250828	0,060154	0,006507	0,001787	2,99
	2016	0,029609	0,269666	0,134169	0,006386	0,002955	2,57
	2017	0,192899	0,304905	0,061894	0,006103	0,005625	3,65
	2018	0,283400	0,348975	0,111211	0,005435	0,005433	5,53
	2019	0,296683	0,776984	0,099237	0,005086	-62,4721	1,84
	2020	0,025489	4,133583	-2,33464	0,005548	-40,2316	1,93
PTIS	2015	-0,485541	1,082669	-1,56288	33,02318	-14,7021	-2,31
	2016	-0,535488	0,008553	-0,49152	33,84448	1,327959	-2,83
	2017	-0,175444	0,542369	0,040728	33,52373	6,433309	0,85
	2018	-0,082530	0,463227	0,050885	33,10543	5,939639	-1,99
	2019	-0,006951	0,330152	0,197936	-133,632	128,0297	-3,82
	2020	0,184787	0,049085	2,092668	-237,575	-9,58139	-0,30
SAFE	2015	-0,141768	-638,718	-20,0674	-0,01536	-2,49103	-0,55
	2016	-0,087250	-179,434	-0,06374	-0,01015	1,003457	-0,15
	2017	-0,065607	-3589,27	0,03442	-0,01194	0,022304	-0,14
	2018	-0,298938	-39,4889	0,027156	0,00015	0,026499	0,19
	2019	-0,200435	-38,0425	0,017669	0,000147	0,054606	4,11
	2020	0,025055	2,466437	0,029119	0,000144	0,034081	3,74
SMDR	2015	0,495407	0,280167	0,020996	0,534047	0,012592	-0,12
	2016	0,352664	0,29278	-0,10644	0,663458	-0,24307	2,96
	2017	0,635265	0,291018	0,082672	0,587625	0,079835	3,30
	2018	0,531472	0,290267	0,042721	0,554413	0,039452	3,28
	2019	1,336810	0,255287	0,042721	0,554413	0,079157	3,89

	2020	0,227486	0,219124	0,03966	0,520536	0,02357	4,98
SOCI	2015	-81,17737	0,200606	0,022855	21,57307	0,013615	6,87
	2016	-35,16192	0,213985	0,018944	21,03989	0,011208	5,52
	2017	-4,364277	0,235769	0,017587	107304,8	-0,06807	8,52
	2018	2,597837	0,224971	-0,08735	134144,5	-0,24483	4,02
	2019	2,841822	0,230786	-0,27303	400896,2	-0,00054	3,98
	2020	0,610424	0,279022	-6,92079	-169053	-0,00045	1,28
TAXI	2015	0,001156	0,132385	-0,42671	-18949,8	-2,7E-05	0,33
	2016	0,000067	0,077325	-5166,74	21,27059	-8,3E-06	-0,45
	2017	-0,000010	0,145146	-1714,23	67,42752	4,72E-06	0,63
	2018	-0,000492	8,906265	-0,01957	1617,77	1,07E-05	0,44
	2019	-0,000184	2,903059	0,035764	1621,239	-0,0047	0,92
	2020	-2,638964	5,990512	0,002542	1632,549	-0,20956	0,05
WINS	2015	-0,025711	0,18768	-0,0223	15,90956	-0,20956	4,43
	2016	-0,009959	0,16982	-0,05497	15,90956	-0,05474	3,37
	2017	-0,033627	0,120981	-0,11738	33,73399	-0,11802	11,07
	2018	-0,039477	0,057895	-0,13088	20,05526	-0,11865	11,30
	2019	-0,099069	0,011495	-0,06745	23,59135	-0,06515	12,39
	2020	0,041941	0,041642	0,041642	26,01163	0,067782	11,53

2. Tabulasi Data

Lampiran 11

P/KODE	TAHUN	LEVERA GE	PROFITABILITAS	LIKUIDITAS	FINANCIAL DISTRESS
		DER (X1)	ROA (X2)	CR (X3)	Y
ASSA	2015	-0,60	-2,25	-0,49	4,02
	2016	0,40	4,16	-0,88	4,70
	2017	-1,85	-2,63	-0,92	3,16
	2018	0,34	4,09	-1,05	4,91
	2019	0,09	-2,49	-0,13	2,70
	2020	0,17	-2,56	-0,05	3,95
ASSA	2015	0,87	-4,47	-0,86	3,81
	2016	0,86	-3,88	-0,71	0,78
	2017	0,86	-1,14	-0,85	-0,36
	2018	0,94	-3,37	1,54	0,57
	2019	0,96	-4,02	-0,64	-0,87
	2020	0,95	-4,30	-2,72	-1,17
BBRM	2015	0,03	-2,38	-1,98	4,65
	2016	0,03	-2,92	-7,99	3,40

	2017	0,75	-0,91	-2,46	5,16
	2018	1,02	2,32	-0,19	11,38
	2019	1,18	-0,47	-0,07	11,11
	2020	1,43	-1,21	-1,04	4,87
BLTA	2015	-1,74	0,65	-0,01	3,89
	2016	2,41	-4,47	-0,13	3,83
	2017	0,22	-2,57	-0,34	3,48
	2018	0,38	-2,39	-0,48	2,66
	2019	0,18	-2,66	-0,87	2,20
	2020	0,31	-3,18	-0,68	2,95
CMPP	2015	1,63	-3,64	-0,12	-0,86
	2016	1,46	-5,48	0,01	1,34
	2017	4,41	-4,27	-1,34	2,33
	2018	1,51	-1,21	-1,81	2,77
	2019	2,48	-2,94	-0,75	-0,25
	2020	1,13	-0,77	-3,36	5,70
HITS	2015	1,79	-4,31	-0,07	7,64
	2016	1,31	-4,47	0,11	7,49
	2017	1,17	-2,89	-0,02	7,38
	2018	-1,31	-2,76	-0,16	8,91
	2019	0,81	0,25	-0,32	5,69
	2020	0,82	-3,41	-0,54	5,33
KARW	2015	0,52	-3,89	-3,30	4,80
	2016	0,45	-6,01	-2,62	1,34
	2017	1,15	-3,97	-2,30	2,33
	2018	1,17	-4,15	-2,23	2,77
	2019	-1,82	-4,67	-2,66	-0,25
	2020	0,48	-5,71	-2,42	5,70
LEAD	2015	0,10	-4,58	0,29	7,64
	2016	0,07	-2,55	0,33	7,49
	2017	0,13	-3,30	-0,12	7,38
	2018	0,97	-3,36	-0,37	8,91
	2019	0,80	-3,01	0,33	5,69
	2020	1,01	-3,97	1,18	5,33
MBSS	2015	-1,03	-3,41	0,74	4,80
	2016	-1,13	2,33	0,25	2,18
	2017	-1,28	-3,26	1,79	1,95
	2018	-0,92	-2,73	1,31	1,52
	2019	-1,31	-4,94	3,76	2,76
	2020	-1,42	-2,57	3,07	2,40
MIRA	2015	-0,68	-3,24	0,98	4,25

	2016	-0,47	-1,74	0,98	4,27
	2017	-0,45	-3,04	0,89	4,38
	2018	-0,84	-4,42	1,55	2,68
	2019	-1,00	-3,59	0,46	3,04
	2020	-0,75	-2,80	0,75	3,26
NELY	2015	-1,78	-2,70	1,15	2,99
	2016	-2,18	-3,37	1,51	2,57
	2017	-2,51	-2,84	1,80	3,65
	2018	-2,12	-2,14	1,80	5,53
	2019	-1,95	-2,28	1,75	1,84
	2020	-1,97	-2,54	0,16	1,93
PTIS	2015	0,67	-1,53	-1,17	-2,31
	2016	1,15	-1,35	-1,39	-2,83
	2017	0,90	-4,47	-0,70	0,85
	2018	0,85	-5,51	-0,46	-1,99
	2019	0,78	-5,16	-0,04	-3,82
	2020	0,12	-7,46	3,27	-0,30
SAFE	2015	0,13	-2,03	-2,87	-0,55
	2016	0,26	0,46	-3,07	-0,15
	2017	0,79	-1,84	-0,62	-0,14
	2018	1,91	-2,70	-1,64	0,19
	2019	2,07	-3,67	-2,02	4,11
	2020	1,74	-2,92	0,16	3,74
SMDR	2015	-0,04	-4,72	0,15	-0,12
	2016	-4,70	-3,82	0,08	2,96
	2017	-2,38	-2,53	0,12	3,30
	2018	-2,36	-5,18	0,09	3,28
	2019	0,00	-4,57	0,24	3,89
	2020	0,32	-5,46	0,26	4,98
SOCI	2015	1,79	-2,53	-0,75	6,87
	2016	2,85	-3,26	-0,45	5,52
	2017	2,81	-2,55	-0,22	8,52
	2018	3,92	-3,87	0,93	4,02
	2019	3,14	-4,30	1,06	3,98
	2020	-0,19	-3,19	0,94	1,28
TAXI	2015	0,76	-4,43	0,92	0,33
	2016	0,90	-2,69	1,41	-0,45
	2017	1,42	-1,41	-0,16	0,63
	2018	1,15	-7,54	-1,17	0,44
	2019	0,72	-7,72	-2,11	0,92
	2020	0,38	-1,54	-1,29	0,05

WINS	2015	1,27	-3,87	-0,29	4,43
	2016	-0,27	-2,93	-0,12	3,37
	2017	-0,38	-2,14	-0,43	11,07
	2018	0,40	-2,13	-0,48	11,30
	2019	-0,51	-2,73	-0,53	12,39
	2020	-0,56	-2,74	0,23	11,53

2. Hasil tabel output spss

Lampiran 12

Tabel 4.1 One-Sample Kolmogorov Smirnov Test

		LN
N		102
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	2.6678
	Std. Deviation	1.21573
Most Extreme Differences	Absolute	.085
	Positive	.071
	Negative	-.085
Test Statistic		.085
Asymp. Sig. (2-tailed)		.066 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Tabel 4.2 Runs Test

	LN
Test Value ^a	-1.52
Cases < Test Value	8
Cases >= Test Value	9
Total Cases	17
Number of Runs	10
Z	.015

Asymp. Sig. (2-tailed)

.988

a. Media

Tabel 4.3 Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	2.829	.219		12.917	.000	2.394	3.263					
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030	.002	.036	.220	.217	.215	.911	1.097
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221	-.005	.020	.105	.124	.120	.976	1.024
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842	-.017	.014	-.095	-.020	-.020	.908	1.101

a. Dependent Variable: LN

Tabel 4.4 Hasil Uji Heteroskedostisitas

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.
	B	Std. Error			
(Constant)	2.829	.219		12.917	.000
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842

a. Dependent Variable: LN

Tabel 4.5 Hasil Analisis Regresi Linear Ganda Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.829	.219		12.917	.000
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842

a. Dependent Variable: LN

Tabel 4.6 Hasil Uji t / Parsial Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.829	.219		12.917	.000
Leverage	.019	.009	.225	2.196	.030
Profitabilitas	.008	.006	.122	1.233	.221
Likuiditas	-.002	.008	-.021	-.200	.842

b. Dependent Variable: LN

Tabel 4.7 Hasil Uji Simultan (Uji F) ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9.607	3	3.202	2.247	.088 ^b
	Residual	139.670	98	1.425		
	Total	149.277	101			

a. Dependent Variable: LN

b. Predictors: (Constant), Likuiditas, Profitabilitas, Leverage

Lampiran 14

Uji t = 0,05

Dk	a untuk uji dua pihak					
	0,5	0,2	0,1	0,05	0,02	0,01
	a untuk uji satu pihak					
	0,25	0,1	0,05	0,025	0,01	0,005
1	1	3,077684	6,313752	12,7062	31,82052	63,65674
2	0,816497	1,885618	2,919986	4,302653	6,964557	9,924843
3	0,764892	1,637744	2,353363	3,182446	4,540703	5,840909
4	0,740697	1,533206	2,131847	2,776445	3,746947	4,604095
5	0,726687	1,475884	2,015048	2,570582	3,36493	4,032143
6	0,717558	1,439756	1,94318	2,446912	3,142668	3,707428
7	0,711142	1,414924	1,894579	2,364624	2,997952	3,499483
8	0,706387	1,396815	1,859548	2,306004	2,896459	3,355387
9	0,702722	1,383029	1,833113	2,262157	2,821438	3,249836
10	0,699812	1,372184	1,812461	2,228139	2,763769	3,169273
11	0,697445	1,36343	1,795885	2,200985	2,718079	3,105807
12	0,695483	1,356217	1,782288	2,178813	2,680998	3,05454
13	0,693829	1,350171	1,770933	2,160369	2,650309	3,012276
14	0,692417	1,34503	1,76131	2,144787	2,624494	2,976843
15	0,691197	1,340606	1,75305	2,13145	2,60248	2,946713
16	0,690132	1,336757	1,745884	2,119905	2,583487	2,920782
17	0,689195	1,333379	1,739607	2,109816	2,566934	2,898231
18	0,688364	1,330391	1,734064	2,100922	2,55238	2,87844
19	0,687621	1,327728	1,729133	2,093024	2,539483	2,860935
20	0,686954	1,325341	1,724718	2,085963	2,527977	2,84534
21	0,686352	1,323188	1,720743	2,079614	2,517648	2,83136
22	0,685805	1,321237	1,717144	2,073873	2,508325	2,818756
23	0,685306	1,31946	1,713872	2,068658	2,499867	2,807336
24	0,68485	1,317836	1,710882	2,063899	2,492159	2,79694
25	0,68443	1,316345	1,708141	2,059539	2,485107	2,787436
26	0,684043	1,314972	1,705618	2,055529	2,47863	2,778715
27	0,683685	1,313703	1,703288	2,051831	2,47266	2,770683
28	0,683353	1,312527	1,701131	2,048407	2,46714	2,763262
29	0,683044	1,311434	1,699127	2,04523	2,462021	2,756386
30	0,682756	1,310415	1,697261	2,042272	2,457262	2,749996
31	0,682486	1,309464	1,695519	2,039513	2,452824	2,744042
32	0,682234	1,308573	1,693889	2,036933	2,448678	2,738481
33	0,681997	1,307737	1,69236	2,034515	2,444794	2,733277
34	0,681774	1,306952	1,690924	2,032245	2,44115	2,728394
35	0,681564	1,306212	1,689572	2,030108	2,437723	2,723806
36	0,681366	1,305514	1,688298	2,028094	2,434494	2,719485
37	0,681178	1,304854	1,687094	2,026192	2,431447	2,715409

38	0,681001	1,30423	1,685954	2,024394	2,428568	2,711558
39	0,680833	1,303639	1,684875	2,022691	2,425841	2,707913
40	0,680673	1,303077	1,683851	2,021075	2,423257	2,704459
41	0,680521	1,302543	1,682878	2,019541	2,420803	2,701181
42	0,680376	1,302035	1,681952	2,018082	2,41847	2,698066
43	0,680238	1,301552	1,681071	2,016692	2,41625	2,695102
44	0,680107	1,30109	1,68023	2,015368	2,414134	2,692278
45	0,679981	1,300649	1,679427	2,014103	2,412116	2,689585
46	0,679861	1,300228	1,67866	2,012896	2,410188	2,687013
47	0,679746	1,299825	1,677927	2,011741	2,408345	2,684556
48	0,679635	1,299439	1,677224	2,010635	2,406581	2,682204
49	0,67953	1,299069	1,676551	2,009575	2,404892	2,679952
50	0,679428	1,298714	1,675905	2,008559	2,403272	2,677793
51	0,679331	1,298373	1,675285	2,007584	2,401718	2,675722
52	0,679237	1,298045	1,674689	2,006647	2,400225	2,673734
53	0,679147	1,29773	1,674116	2,005746	2,39879	2,671823
54	0,67906	1,297426	1,673565	2,004879	2,39741	2,669985
55	0,678977	1,297134	1,673034	2,004045	2,396081	2,668216
56	0,678896	1,296853	1,672522	2,003241	2,394801	2,666512
57	0,678818	1,296581	1,672029	2,002465	2,393568	2,66487
58	0,678743	1,296319	1,671553	2,001717	2,392377	2,663287
59	0,678671	1,296066	1,671093	2,000995	2,391229	2,661759
60	0,678601	1,295821	1,670649	2,000298	2,390119	2,660283
61	0,678533	1,295585	1,670219	1,999624	2,389047	2,658857
62	0,678467	1,295356	1,669804	1,998972	2,388011	2,657479
63	0,678404	1,295134	1,669402	1,998341	2,387008	2,656145
64	0,678342	1,29492	1,669013	1,99773	2,386037	2,654854
65	0,678283	1,294712	1,668636	1,997138	2,385097	2,653604
66	0,678225	1,294511	1,668271	1,996564	2,384186	2,652394
67	0,678169	1,294315	1,667916	1,996008	2,383302	2,65122
68	0,678115	1,294126	1,667572	1,995469	2,382446	2,650081
69	0,678062	1,293942	1,667239	1,994945	2,381615	2,648977
70	0,678011	1,293763	1,666914	1,994437	2,380807	2,647905
71	0,677961	1,293589	1,6666	1,993943	2,380024	2,646863
72	0,677912	1,293421	1,666294	1,993464	2,379262	2,645852
73	0,677865	1,293256	1,665996	1,992997	2,378522	2,644869
74	0,67782	1,293097	1,665707	1,992543	2,377802	2,643913
75	0,677775	1,292941	1,665425	1,992102	2,377102	2,642983
76	0,677732	1,29279	1,665151	1,991673	2,37642	2,642078
77	0,677689	1,292643	1,664885	1,991254	2,375757	2,641198
78	0,677648	1,2925	1,664625	1,990847	2,375111	2,64034

79	0,677608	1,29236	1,664371	1,99045	2,374482	2,639505
80	0,677569	1,292224	1,664125	1,990063	2,373868	2,638691
81	0,677531	1,292091	1,663884	1,989686	2,37327	2,637897
82	0,677493	1,291961	1,663649	1,989319	2,372687	2,637123
83	0,677457	1,291835	1,66342	1,98896	2,372119	2,636369
84	0,677422	1,291711	1,663197	1,98861	2,371564	2,635632
85	0,677387	1,291591	1,662978	1,988268	2,371022	2,634914
86	0,677353	1,291473	1,662765	1,987934	2,370493	2,634212
97	0,677027	1,29034	1,660715	1,984723	2,365407	2,627468
98	0,677001	1,29025	1,660551	1,984467	2,365002	2,626931
99	0,676976	1,290161	1,660391	1,984217	2,364606	2,626405
100	0,676951	1,290075	1,660234	1,983972	2,364217	2,625891
101	0,676927	1,28999	1,660081	1,983731	2,363837	2,625386
102	0,676903	1,289907	1,65993	1,983495	2,363464	2,624891
103	0,676879	1,289825	1,659782	1,983264	2,363098	2,624407
104	0,676856	1,289745	1,659637	1,983038	2,362739	2,623932
105	0,676833	1,289666	1,659495	1,982815	2,362388	2,623465
106	0,676811	1,289589	1,659356	1,982597	2,362043	2,623008
107	0,67679	1,289514	1,659219	1,982383	2,361704	2,62256
108	0,676768	1,289439	1,659085	1,982173	2,361372	2,62212
109	0,676747	1,289367	1,658953	1,981967	2,361046	2,621688
120	0,67654	1,288646	1,657651	1,97993	2,357825	2,617421
121	0,676523	1,288587	1,657544	1,979764	2,357561	2,617072
122	0,676506	1,288529	1,657439	1,9796	2,357302	2,616729
123	0,67649	1,288472	1,657336	1,979439	2,357047	2,616392
124	0,676473	1,288416	1,657235	1,97928	2,356797	2,61606
125	0,676458	1,288361	1,657135	1,979124	2,35655	2,615733
126	0,676442	1,288307	1,657037	1,978971	2,356307	2,615412
127	0,676426	1,288253	1,65694	1,97882	2,356069	2,615096
128	0,676411	1,2882	1,656845	1,978671	2,355834	2,614785
129	0,676396	1,288149	1,656752	1,978524	2,355602	2,614479
130	0,676382	1,288098	1,656659	1,97838	2,355375	2,614177
131	0,676367	1,288047	1,656569	1,978239	2,35515	2,61388
132	0,676353	1,287998	1,656479	1,978099	2,35493	2,613588
133	0,676339	1,287949	1,656391	1,977961	2,354712	2,6133
134	0,676325	1,287901	1,656305	1,977826	2,354498	2,613017
135	0,676311	1,287854	1,656219	1,977692	2,354287	2,612738
136	0,676298	1,287807	1,656135	1,977561	2,354079	2,612463
137	0,676285	1,287762	1,656052	1,977431	2,353875	2,612192
138	0,676272	1,287716	1,65597	1,977304	2,353673	2,611925
139	0,676259	1,287672	1,65589	1,977178	2,353474	2,611662

140	0,676246	1,287628	1,655811	1,977054	2,353278	2,611403
141	0,676234	1,287585	1,655732	1,976931	2,353085	2,611147
142	0,676221	1,287542	1,655655	1,976811	2,352895	2,610895
143	0,676209	1,2875	1,655579	1,976692	2,352707	2,610647
144	0,676197	1,287458	1,655504	1,976575	2,352522	2,610402
145	0,676185	1,287417	1,65543	1,97646	2,35234	2,610161
146	0,676174	1,287377	1,655357	1,976346	2,35216	2,609923
147	0,676162	1,287337	1,655285	1,976233	2,351983	2,609688
148	0,676151	1,287298	1,655215	1,976122	2,351808	2,609456
149	0,67614	1,287259	1,655145	1,976013	2,351635	2,609228
150	0,676129	1,287221	1,655076	1,975905	2,351465	2,609003
151	0,676118	1,287183	1,655007	1,975799	2,351297	2,60878
152	0,676107	1,287146	1,65494	1,975694	2,351131	2,608561
153	0,676097	1,287109	1,654874	1,97559	2,350967	2,608344
154	0,676086	1,287073	1,654808	1,975488	2,350806	2,608131
155	0,676076	1,287037	1,654744	1,975387	2,350646	2,60792
156	0,676066	1,287002	1,65468	1,975288	2,350489	2,607712
157	0,676056	1,286967	1,654617	1,975189	2,350334	2,607506
158	0,676046	1,286933	1,654555	1,975092	2,35018	2,607304
159	0,676036	1,286899	1,654494	1,974996	2,350029	2,607103
160	0,676026	1,286865	1,654433	1,974902	2,34988	2,606906
161	0,676017	1,286832	1,654373	1,974808	2,349732	2,606711
162	0,676007	1,286799	1,654314	1,974716	2,349586	2,606518
163	0,675998	1,286767	1,654256	1,974625	2,349442	2,606328
164	0,675989	1,286735	1,654198	1,974535	2,3493	2,60614
165	0,67598	1,286703	1,654141	1,974446	2,34916	2,605954
166	0,675971	1,286672	1,654085	1,974358	2,349021	2,60577
167	0,675962	1,286641	1,654029	1,974271	2,348884	2,605589
168	0,675953	1,286611	1,653974	1,974185	2,348749	2,60541
169	0,675944	1,286581	1,65392	1,9741	2,348615	2,605233
170	0,675936	1,286551	1,653866	1,974017	2,348483	2,605058
171	0,675927	1,286522	1,653813	1,973934	2,348352	2,604886
172	0,675919	1,286493	1,653761	1,973852	2,348223	2,604715
173	0,675911	1,286464	1,653709	1,973771	2,348096	2,604546
174	0,675902	1,286436	1,653658	1,973691	2,34797	2,604379
175	0,675894	1,286408	1,653607	1,973612	2,347845	2,604215
176	0,675886	1,28638	1,653557	1,973534	2,347722	2,604052
177	0,675878	1,286353	1,653508	1,973457	2,3476	2,603891
178	0,675871	1,286326	1,653459	1,973381	2,347479	2,603731
179	0,675863	1,286299	1,653411	1,973305	2,34736	2,603574
180	0,675855	1,286272	1,653363	1,973231	2,347243	2,603418

Lampiran 15

NILAI-NILAI UNTUK DISTRIBUSI F

SIGNIFIKANSI=0,05					
DK1					
DK2	1	2	3	4	5
1	161,4476	199,5	215,7073	224,5832	230,1619
2	18,51282	19	19,16429	19,24679	19,29641
3	10,12796	9,552094	9,276628	9,117182	9,013455
4	7,708647	6,944272	6,591382	6,388233	6,256057
5	6,607891	5,786135	5,409451	5,192168	5,050329
6	5,987378	5,143253	4,757063	4,533677	4,387374
7	5,591448	4,737414	4,346831	4,120312	3,971523
8	5,317655	4,45897	4,066181	3,837853	3,687499
9	5,117355	4,256495	3,862548	3,633089	3,481659
10	4,964603	4,102821	3,708265	3,47805	3,325835
11	4,844336	3,982298	3,587434	3,35669	3,203874
12	4,747225	3,885294	3,490295	3,259167	3,105875
13	4,667193	3,805565	3,410534	3,179117	3,025438
14	4,60011	3,738892	3,343889	3,11225	2,958249
15	4,543077	3,68232	3,287382	3,055568	2,901295
16	4,493998	3,633723	3,238872	3,006917	2,852409
17	4,451322	3,591531	3,196777	2,964708	2,809996
18	4,413873	3,554557	3,159908	2,927744	2,772853
19	4,38075	3,521893	3,12735	2,895107	2,740058
20	4,351244	3,492828	3,098391	2,866081	2,71089
21	4,324794	3,4668	3,072467	2,8401	2,684781
22	4,30095	3,443357	3,049125	2,816708	2,661274
23	4,279344	3,422132	3,027998	2,795539	2,639999
24	4,259677	3,402826	3,008787	2,776289	2,620654
25	4,241699	3,38519	2,991241	2,75871	2,602987
26	4,225201	3,369016	2,975154	2,742594	2,58679
27	4,210008	3,354131	2,960351	2,727765	2,571886
28	4,195972	3,340386	2,946685	2,714076	2,558128
29	4,182964	3,327654	2,93403	2,701399	2,545386
30	4,170877	3,31583	2,922277	2,689628	2,533555
31	4,159615	3,304817	2,911334	2,678667	2,522538
32	4,149097	3,294537	2,90112	2,668437	2,512255
33	4,139252	3,284918	2,891564	2,658867	2,502635
34	4,130018	3,275898	2,882604	2,649894	2,493616

35	4,121338	3,267424	2,874187	2,641465	2,485143
36	4,113165	3,259446	2,866266	2,633532	2,477169
37	4,105456	3,251924	2,858796	2,626052	2,46965
38	4,098172	3,244818	2,851741	2,618988	2,462548
39	4,091279	3,238096	2,845068	2,612306	2,455831
40	4,084746	3,231727	2,838745	2,605975	2,449466
41	4,078546	3,225684	2,832747	2,599969	2,443429
42	4,072654	3,219942	2,827049	2,594263	2,437693
43	4,067047	3,21448	2,821628	2,588836	2,432236
44	4,061706	3,209278	2,816466	2,583667	2,42704
45	4,056612	3,204317	2,811544	2,578739	2,422085
46	4,051749	3,199582	2,806845	2,574035	2,417356
47	4,0471	3,195056	2,802355	2,56954	2,412837
48	4,042652	3,190727	2,798061	2,565241	2,408514
49	4,038393	3,186582	2,793949	2,561124	2,404375
50	4,03431	3,18261	2,790008	2,557179	2,400409
51	4,030393	3,178799	2,786229	2,553395	2,396605
52	4,026631	3,175141	2,7826	2,549763	2,392953
53	4,023017	3,171626	2,779114	2,546273	2,389444
54	4,019541	3,168246	2,775762	2,542918	2,38607
55	4,016195	3,164993	2,772537	2,539689	2,382823
56	4,012973	3,161861	2,769431	2,536579	2,379697
57	4,009868	3,158843	2,766438	2,533583	2,376684
58	4,006873	3,155932	2,763552	2,530694	2,37378
59	4,003983	3,153123	2,760767	2,527907	2,370977
60	4,001191	3,150411	2,758078	2,525215	2,36827
61	3,998494	3,147791	2,755481	2,522615	2,365656
62	3,995887	3,145258	2,75297	2,520101	2,363128
63	3,993365	3,142809	2,750541	2,51767	2,360684
63	3,993365	3,142809	2,750541	2,51767	2,360684
64	3,990924	3,140438	2,748191	2,515318	2,358318
65	3,98856	3,138142	2,745915	2,51304	2,356028
66	3,986269	3,135918	2,743711	2,510833	2,353809
67	3,984049	3,133762	2,741574	2,508695	2,351658
68	3,981896	3,131672	2,739502	2,506621	2,349573
69	3,979807	3,129644	2,737492	2,504609	2,34755
70	3,977779	3,127676	2,735541	2,502656	2,345586
71	3,97581	3,125764	2,733647	2,50076	2,34368
72	3,973897	3,123907	2,731807	2,498919	2,341828
73	3,972038	3,122103	2,730019	2,497129	2,340028
74	3,97023	3,120349	2,72828	2,495388	2,338278

75	3,968471	3,118642	2,726589	2,493696	2,336576
76	3,96676	3,116982	2,724944	2,492049	2,33492
77	3,965094	3,115366	2,723343	2,490447	2,333308
78	3,963472	3,113792	2,721783	2,488886	2,331739
79	3,961892	3,11226	2,720265	2,487366	2,33021
80	3,960352	3,110766	2,718785	2,485885	2,328721
81	3,958852	3,109311	2,717343	2,484441	2,327269
82	3,957388	3,107891	2,715937	2,483034	2,325854
83	3,955961	3,106507	2,714565	2,481661	2,324473
84	3,954568	3,105157	2,713227	2,480322	2,323126
85	3,953209	3,103839	2,711921	2,479015	2,321812
86	3,951882	3,102552	2,710647	2,47774	2,320529
87	3,950587	3,101296	2,709402	2,476494	2,319277
88	3,949321	3,100069	2,708186	2,475277	2,318053
89	3,948084	3,09887	2,706999	2,474089	2,316858
90	3,946876	3,097698	2,705838	2,472927	2,315689
91	3,945694	3,096553	2,704703	2,471791	2,314547
92	3,944539	3,095433	2,703594	2,470681	2,313431
92	3,944539	3,095433	2,703594	2,470681	2,313431
93	3,943409	3,094337	2,702509	2,469595	2,312339
94	3,942303	3,093266	2,701448	2,468533	2,31127
95	3,941222	3,092217	2,700409	2,467494	2,310225
96	3,940163	3,091191	2,699393	2,466476	2,309202
97	3,939126	3,090187	2,698398	2,46548	2,3082
98	3,938111	3,089203	2,697423	2,464505	2,30722
99	3,937117	3,08824	2,696469	2,46355	2,306259
100	3,936143	3,087296	2,695534	2,462615	2,305318
101	3,935189	3,086371	2,694618	2,461698	2,304396
102	3,934253	3,085465	2,693721	2,4608	2,303493
103	3,933337	3,084577	2,692841	2,45992	2,302608
104	3,932438	3,083706	2,691979	2,459057	2,301739
105	3,931556	3,082852	2,691133	2,45821	2,300888
106	3,930692	3,082015	2,690303	2,45738	2,300053
107	3,929844	3,081193	2,68949	2,456566	2,299234
108	3,929012	3,080387	2,688691	2,455767	2,298431
109	3,928195	3,079596	2,687908	2,454983	2,297642
110	3,927394	3,078819	2,687139	2,454213	2,296868
111	3,926607	3,078057	2,686384	2,453458	2,296109
112	3,925834	3,077309	2,685643	2,452716	2,295363
113	3,925076	3,076574	2,684916	2,451988	2,29463
114	3,92433	3,075853	2,684201	2,451273	2,293911

115	3,923599	3,075144	2,683499	2,450571	2,293205
116	3,922879	3,074447	2,682809	2,44988	2,29251
117	3,922173	3,073763	2,682132	2,449202	2,291828
118	3,921478	3,07309	2,681466	2,448536	2,291158
119	3,920796	3,072429	2,680811	2,447881	2,290499
120	3,920124	3,071779	2,680168	2,447237	2,289851
121	3,919465	3,07114	2,679535	2,446603	2,289214
122	3,918816	3,070512	2,678913	2,445981	2,288588
123	3,918178	3,069894	2,678301	2,445368	2,287972
124	3,91755	3,069286	2,677699	2,444766	2,287367
125	3,916932	3,068689	2,677107	2,444174	2,286771
126	3,916325	3,0681	2,676525	2,443591	2,286184
127	3,915727	3,067521	2,675951	2,443017	2,285608
128	3,915138	3,066952	2,675387	2,442453	2,28504
129	3,914559	3,066391	2,674832	2,441897	2,284481
130	3,913989	3,065839	2,674286	2,44135	2,283931
131	3,913428	3,065296	2,673748	2,440812	2,283389
132	3,912875	3,064761	2,673218	2,440282	2,282856
133	3,912331	3,064234	2,672696	2,43976	2,282331
134	3,911795	3,063715	2,672182	2,439246	2,281814
135	3,911267	3,063204	2,671676	2,438739	2,281305
136	3,910747	3,0627	2,671178	2,43824	2,280803
137	3,910234	3,062204	2,670687	2,437749	2,280309
138	3,909729	3,061716	2,670203	2,437265	2,279822
139	3,909232	3,061234	2,669726	2,436788	2,279342
140	3,908741	3,06076	2,669256	2,436317	2,278869
141	3,908258	3,060292	2,668793	2,435854	2,278403
142	3,907782	3,059831	2,668337	2,435397	2,277943
143	3,907312	3,059376	2,667887	2,434947	2,27749
144	3,906849	3,058928	2,667443	2,434503	2,277044
145	3,906392	3,058486	2,667006	2,434065	2,276603
146	3,905942	3,05805	2,666574	2,433633	2,276169
147	3,905498	3,057621	2,666149	2,433208	2,275741
148	3,90506	3,057197	2,665729	2,432788	2,275319
149	3,904628	3,056779	2,665315	2,432374	2,274902
150	3,904202	3,056366	2,664907	2,431965	2,274491
151	3,903781	3,055959	2,664504	2,431562	2,274086
152	3,903366	3,055558	2,664107	2,431164	2,273686
153	3,902957	3,055162	2,663715	2,430772	2,273291
154	3,902553	3,054771	2,663328	2,430385	2,272901
155	3,902154	3,054385	2,662946	2,430002	2,272517

156	3,901761	3,054004	2,662569	2,429625	2,272137
157	3,901372	3,053628	2,662196	2,429253	2,271763
158	3,900989	3,053257	2,661829	2,428885	2,271393
159	3,90061	3,052891	2,661466	2,428522	2,271028



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
LEMBAGA PENELITIAN (LEMLIT)
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO**

Jl. Raden Saleh No. 17 Kota Gorontalo
Telp: (0435) 8724466, 829975; Fax: (0435) 82997;
E-mail: lembagapenelitian@unisan.ac.id

Nomor : 3118/PIP/LEMLIT-UNISAN/GTO/II/2021

Lampiran : -

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,

Ketua Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia Universitas Ichsan Gorontalo
di,
Gorontalo

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Zulham, Ph.D
NIDN : 0911108104
Jabatan : Ketua Lembaga Penelitian

Meminta kesediannya untuk memberikan izin pengambilan data dalam rangka penyusunan **Proposal / Skripsi**, kepada :

Nama Mahasiswa : Milang Kalilu
NIM : E2117054
Fakultas : Fakultas Ekonomi
Program Studi : Manajemen
Lokasi Penelitian : BURSA EFEK INDONESIA
Judul Penelitian : PENGARUH LEVERAGE, PROFITABILITAS DAN LIKUIDITAS TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI

Atas kebijakan dan kerja samanya diucapkan banyak terima kasih.

Gorontalo, 04 Februari 2021
Ketua,

Zulham, Ph.D
NIDN 0911108104

+



**GALERI INVESTASI BURSA EFEK INDONESIA
FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO**

Jln Achmad Nadjamuddin No. 17 kota Gorontalo telepon (0435)829975



Indonesia Stock Exchange
Bursa Efek Indonesia

SURAT KETERANGAN

No. 020/SKD/GI-BEI/Unisan/XI/2021

Assalamu Alaikum, Wr, Wb

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muh. Fuad Alamsyah, SE.,M.Sc
NIDN : 0921048801
Jabatan : Kepala Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GI-BEI)
Universitas Ichsan Gorontalo

Dengan ini menyatakan bahwa yang bersangkutan dibawah ini

Nama : Milang Kalilu
NIM : E21.17.054
Jurusan / Prodi : Manajemen
Judul Penelitian : Pengaruh *Leverage, Profitabilitas dan Likuiditas*
Terhadap *Financial Distress* Pada Perusahaan
Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia

Benar telah melakukan penelitian dan pengambilan data di Galeri Investasi Bursa Efek Indonesia (GI-BEI) Unisan, Pada Tanggal 14 Oktober 2021 terkait dengan kepentingan penelitian yang dilakukan.

Demikian surat ini dibuat dengan sebenarnya dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Gorontalo, 18 November 2021



Mengetahui

Muh. Fuad Alamsyah, SE.,M.Sc
NIDN. 0921048801



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET DAN
UNIVERSITAS ICHSAN
(UNISAN) GORONTALO**

SURAT KEPUTUSAN MENDIKNAS RI NOMOR 84/D/O/2001
Jl. Achmad Nadjamuddin No. 17 Telp (0435) 829975 Fax (0435) 829976 Gorontalo

SURAT REKOMENDASI BEBAS PLAGIASI

No. 0913/UNISAN-G/S-BP/XI/2021

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Sunarto Taliki, M.Kom
NIDN : 0906058301
Unit Kerja : Pustikom, Universitas Ichsan Gorontalo

Dengan ini Menyatakan bahwa :

Nama Mahasisw : MILANG KALILU
NIM : E2117054
Program Studi : Manajemen (S1)
Fakultas : Fakultas Ekonomi
Judul Skripsi : pengaruh leverage, profitabilitas dan likuiditas terhadap
financial distress perusahaan sub sektor transportasi
yang terdaftar di BEI pada tahun 2015-2020

Sesuai dengan hasil pengecekan tingkat kemiripan skripsi melalui aplikasi Turnitin untuk judul skripsi di atas diperoleh hasil Similarity sebesar 25%, berdasarkan SK Rektor No. 237/UNISAN-G/SK/IX/2019 tentang Panduan Pencegahan dan Penanggulangan Plagiarisme, bahwa batas kemiripan skripsi maksimal 35% dan sesuai dengan Surat Pernyataan dari kedua Pembimbing yang bersangkutan menyatakan bahwa isi softcopy skripsi yang diolah di Turnitin SAMA ISINYA dengan Skripsi Aslinya serta format penulisannya sudah sesuai dengan Buku Panduan Penulisan Skripsi, untuk itu skripsi tersebut di atas dinyatakan BEBAS PLAGIASI dan layak untuk diujikan.

Demikian surat rekomendasi ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Gorontalo, 15 November 2021

Tim Verifikasi,

Sunarto Taliki, M.Kom
NIDN. 0906058301

Tembusan :

1. Dekan
2. Ketua Program Studi
3. Pembimbing I dan Pembimbing II
4. Yang bersangkutan
5. Arsip

E2117054

SKRIPSI_MILANG.KALILU.docx

Sources Overview

25%

OVERALL SIMILARITY

- 1 repository.unpas.ac.id
INTERNET
- 2 britama.com
INTERNET
- 3 id.123dok.com
INTERNET
- 4 repository.unmuhpnk.ac.id
INTERNET
- 5 klikalamat.com
INTERNET
- 6 ecampus.pelitabangsa.ac.id
INTERNET
- 7 core.ac.uk
INTERNET
- 8 ir.aaaid.co.id
INTERNET
- 9 repositori.usu.ac.id
INTERNET
- 10 supplychainindonesia.com
INTERNET
- 11 repository.uinjkt.ac.id
INTERNET
- 12 ir-id.aaaid.co.id
INTERNET
- 13 assarent.co.id
INTERNET

23 e-repository.perpus.iainsalatiga.ac.id
INTERNET

24 ijp.co.id
INTERNET

25 digilib.unpas.ac.id
INTERNET

26 fr.scribd.com
INTERNET

27 repository.upi.edu
INTERNET

28 ejournal.unp.ac.id
INTERNET

29 repository.unhas.ac.id
INTERNET

30 www.online-journal.unja.ac.id
INTERNET

31 ethehes.uin-malang.ac.id
INTERNET

32 www.reliance-securities.com
INTERNET

33 pasarmodalnya.blogspot.com
INTERNET

34 repository.radenintan.ac.id
INTERNET

35 www.fikom-unisan.ac.id
INTERNET

36 eprints.uny.ac.id
INTERNET

37 ailuvhunn.blogspot.com
INTERNET

38 steadysafe.co.id
INTERNET

39 statistikapendidikan.com
INTERNET

40 www.humpuss.co.id
INTERNET

41 repo.darmajaya.ac.id
INTERNET

42 repositori.uin-alauddin.ac.id
INTERNET

ABSTRACT

MILANG KALILU. E2117054. THE EFFECT OF LEVERAGE, PROFITABILITY, AND LIQUIDITY ON THE FINANCIAL DISTRESS OF TRANSPORTATION COMPANIES LISTED ON IDX IN 2015-2020

This study aims to discover the effect of leverage, profitability, and liquidity on financial distress in the company. The method used in this study is quantitative by using multiple linear regression analysis. In this study, the sample used covers seven transportation sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) in the 2015-2020 period. The results of the study indicate that leverage has no significant effect on financial distress partially. Partially, profitability has a significant effect on financial distress. Liquidity partially has a significant effect on financial distress. Simultaneously, leverage, profitability, and liquidity have a significant effect on financial distress.

Keywords: leverage, profitability, liquidity, financial distress

ABSTRAK

MILANG KALILU. E2117054. PENGARUH LEVERAGE, PROFITABILITAS, DAN LIKUIDITAS TERHADAP FINANCIAL DISTRESS PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BEI PADA TAHUN 2015-2020

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh leverage, profitabilitas dan likuiditas terhadap *financial distress* pada perusahaan. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan menggunakan regresi linier berganda. Dalam penelitian ini, sampel yang digunakan adalah 17 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2015-2020. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial *leverage* tidak berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Secara parsial profitabilitas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Secara parsial likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*. Sedangkan secara simultan *leverage*, profitabilitas dan likuiditas berpengaruh signifikan terhadap *financial distress*.

Kata kunci: *leverage*, profitabilitas, likuiditas, *financial distress*

CURRICULUM VITAE

1. Identitas Pribadi

Nama : Milang Kalilu
NIM : E2117054
Tempat/Tgl Lahir : Luim, 12 Desember 1999
Jenis Kelamin : Perempuan
Angkatan : 2017
Fakultas : Ekonomi
Jurusan : Manajemen
Konsentrasi : Keuangan
Agama : Kristen
Alamat : JL. Hassanudin

2. Riwayat Pendidikan

- a Bersekolah di Sekolah Dasar Negeri Luim, pada tahun 2005
- b Kemudian Sekolah Menengah Pertama Pada Tahun 2011
- c Selanjutnya menyelesaikan belajar di Sekolah Menengah Kejuruan Negeri 6 Manado
- d Melanjutkan Pendidikan tinggi di Universitas Ichsan Gorontalo, Mengambil Jurusan Manajemen

