Jurnal Ekonomi, Akuntansi, dan Perpajakan (JEAP)
Volume. 3, Nomor. 2, Mei 2026
E-ISSN .: 3046-8140 ; P-ISSN .: 3046-8809, Hal. 234-246
DOI: https://doi.org/10.61132/jeap.v3i2.2585
Tersedia: https://ejournal.areai.or.id/index.php/JEAP

Pengaruh NPM, DAR, dan QR terhadap *Financial Distress* Dimoderasi Kepemilikan Institusional pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di IDX Tahun 2021-2025

Eva Dwi Riyanti[1*], Daniel Kartika Adhi[2], Patricia Dhiana Paramita[3]
[1-3]Program Studi Akuntansi, Universitas Pandanaran, Indonesia
Email: evadw023@gmail.com[1*], patricia.paramita27@gmail.com[2] , daniel_adhi@yahoo.co.id[3]

**Penulis Korespondensi: evadw023@gmail.com*

Abstract. *The transportation and logistics sector experienced significant pressure due to the COVID-19 pandemic and entered a recovery process during the 2021-2025 period, although pressure on financial performance has continued. This study aims to analyze the effect of Net profit margin (NPM),Debt to assets ratio (DAR), and Quick ratio (QR) on financial distress, as well as to examine institutional ownership as a moderating variable. This study employs a quantitative approach using secondary data from the financial statements of transportation and logistics sub-sector companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) during the 2021-2025 period. Out of a population of 41 companies, 14 companies were selected as the sample through purposive sampling. Financial distress is measured using the modified Altman Z-Score model, with data analyzed through Multiple Linear Regression and Moderated Regression Analysis (MRA). The results indicate that NPM and QR have a significant positive effect on financial distress, suggesting that an increase in profitability and liquidity plays an important role in raising the Altman Z-Score value, while DAR has a significant negative effect, indicating that a higher leverage level leads to a greater decline in the Altman Z-Score. Institutional ownership is proven to strengthen the effect of NPM and QR, while weakening the effect of DAR on financial distress. The findings of this study are expected to provide insights for companies in mitigating the risk of financial distress through optimizing financial performance, as well as serve as a consideration for investors in making investment decisions.*

Keywords: *Financial Distress; Financial Performance; Institutional Ownership; Net Profit Margin; Quick Ratio*

Abstrak. Sektor transportasi dan logistik mengalami tekanan yang signifikan akibat pandemi COVID-19 dan memasuki proses pemulihan pada periode 2021-2025, meskipun tekanan terhadap kinerja keuangan masih terus berlangsung. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *Net profit margin* (NPM),*Debt to assets ratio* (DAR), dan *Quick ratio* (QR) terhadap *financial distress*, serta menguji kepemilikan institusional sebagai variabel moderasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data sekunder yang bersumber dari laporan keuangan perusahaan sub-sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2021-2025. Dari populasi sebanyak 41 perusahaan, dipilih 14 perusahaan sebagai sampel melalui metode purposive sampling. *Financial distress* diukur menggunakan model *Altman Z-Score* modifikasi, dengan data dianalisis melalui Analisis Regresi Linear Berganda dan *Moderated Regression Analysis* (MRA). Hasil penelitian menunjukkan bahwa NPM dan QR berpengaruh positif signifikan terhadap *financial distress*, yang mengindikasikan bahwa peningkatan profitabilitas dan likuiditas berperan penting dalam menaikkan nilai *Altman Z-Score*, sedangkan DAR berpengaruh negatif signifikan, yang menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat *leverage* maka semakin besar penurunan nilai *Altman Z-Score*. Kepemilikan institusional terbukti memperkuat pengaruh NPM dan QR, serta memperlemah pengaruh DAR terhadap *financial distress*. Temuan penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan bagi perusahaan dalam memitigasi risiko *financial distress* melalui optimalisasi kinerja keuangan, serta menjadi bahan pertimbangan bagi investor dalam pengambilan keputusan investasi.

Kata kunci: Kesulitan Keuangan; Kepemilikan Institusional; Kinerja Keuangan; Margin Laba Bersih; Rasio Likuiditas Cepat.

1. LATAR BELAKANG

Sebagai negara maritim, Indonesia sangat bergantung pada sektor transportasi dan logistik untuk menghubungkan wilayah yang terpisah oleh laut sekaligus menopang pertumbuhan ekonomi, distribusi hasil pertanian dan perikanan, serta sektor pariwisata. Untuk tetap bertahan di tengah persaingan dan menarik perhatian investor, perusahaan pada sektor ini

Naskah Masuk: 29 Maret 2026; Revisi: 25 April 2026; Diterima: 26 Mei 2026; Terbit: 31 Mei 2026

perlu menjaga kondisi keuangannya tetap sehat, salah satunya dengan menghindari kondisi *financial distress*. Periode 2021-2025 menjadi masa krusial pemulihan bagi sektor ini setelah terdampak langsung oleh pandemi *COVID-19* pada 2020. Pembatasan sosial menekan volume penumpang dan barang yang diangkut, sementara biaya operasional dan fluktuasi harga bahan bakar tetap tinggi. Badan Pusat Statistik mencatat subsektor transportasi dan pergudangan mengalami kontraksi hingga 15,04 persen pada 2020. Kondisi ini masih menyisakan tekanan likuiditas dan profitabilitas yang berpotensi menimbulkan *financial distress*, yaitu kondisi kesulitan keuangan sebelum perusahaan benar-benar bangkrut, yang dapat diprediksi melalui model *Altman Z-Score*.

Fenomena masalah utama pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di IDX periode 2021-2025 menunjukkan kondisi dimana *Net profit margin* (NPM),*Debt to assets ratio* (DAR), dan *Quick ratio* (QR) mengalami fluktuasi antar perusahaan dan antar tahun, namun tidak semua perusahaan dengan rasio keuangan yang membaik menunjukkan penurunan risiko *financial distress* secara konsisten. Di sisi lain, kepemilikan institusional diyakini mampu meningkatkan efektivitas pengawasan terhadap manajemen sehingga mendorong pengelolaan risiko keuangan yang lebih disiplin.

Penelitian-penelitian terdahulu mengenai hubungan rasio keuangan dengan *financial distress* masih menunjukkan hasil yang tidak konsisten. Pada variabel profitabilitas, Yuliani & Anggaradana (2021) dan Hilwa & Sari (2025) menemukan NPM berpengaruh negatif terhadap *financial distress*, sedangkan Lawita & Binangkit (2022) dan Rahma & Rinaldi (2024) menemukan pengaruh positif. Pada variabel *leverage*, Ayem & Sogen (2024) dan Fandy & Susilowati (2021) menemukan DAR berpengaruh positif terhadap *financial distress*, berbeda dengan temuan Saidah & Sulistiyo (2024) yang menunjukkan pengaruh negatif. Pada variabel likuiditas, Wijaya & Suhendah (2023) dan Rosid (2022) menemukan QR berpengaruh positif, sementara Wahyuni et al. (2025) dan Lawita & Binangkit (2022) menemukan pengaruh negatif. Demikian pula pada peran moderasi kepemilikan institusional, Maghfiroh et al. (2022) dan Harefa & Simanjorang (2023) menunjukkan pengaruh negatif terhadap *financial distress*, sedangkan Abdillah (2025) dan Nababan & Hartikayanti (2025) menunjukkan pengaruh positif. Inkonsistensi hasil-hasil tersebut menjadi celah penelitian (*research gap*) yang mendasari penelitian ini. Dengan demikian, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh *Net profit margin* (NPM),*Debt to assets ratio* (DAR), dan *Quick ratio* (QR) terhadap *financial distress*, serta untuk menguji peran kepemilikan institusional sebagai variabel moderasi dalam pengaruh-pengaruh tersebut, pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di IDX periode 2021-2025.

2. KAJIAN TEORITIS

Teori keagenan digunakan dalam penelitian ini karena menjelaskan hubungan antara pemilik (*principal*) dan manajemen (*agent*), di mana pendelegasian wewenang berpotensi menimbulkan konflik kepentingan dan asimetri informasi yang memengaruhi kualitas keputusan dan pelaporan keuangan (Jensen & Meckling, 1976 dalam Susilo et al., 2024). Laporan keuangan berfungsi mengurangi kesenjangan informasi tersebut, sementara kepemilikan institusional berperan sebagai mekanisme pengawasan yang menekan perilaku oportunistik manajemen dan potensi *financial distress*. Teori ini relevan dengan penelitian ini karena menjelaskan bagaimana rasio keuangan dan struktur kepemilikan mencerminkan pengawasan manajerial yang memengaruhi kondisi *financial distress* perusahaan (Lesmono & Siregar, 2021).

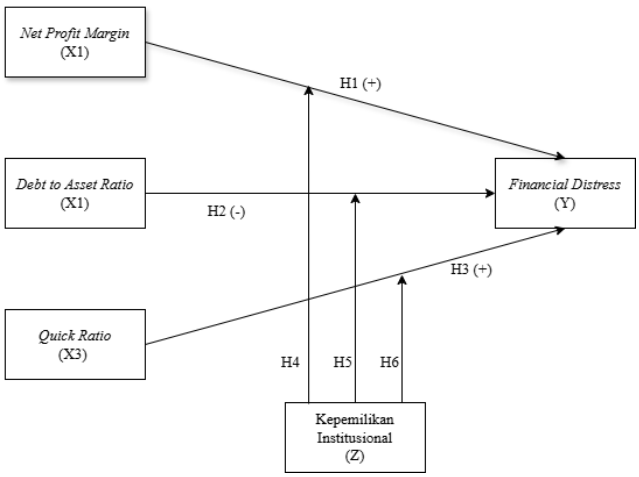
Financial distress merupakan kondisi ketika perusahaan mengalami kesulitan keuangan sebelum benar-benar mengalami kebangkrutan. Dalam penelitian ini, *financial distress* dibatasi dan diukur menggunakan model *Altman Z-Score* modifikasi, yang mengombinasikan beberapa rasio keuangan ke dalam satu nilai skor untuk mengklasifikasikan perusahaan ke dalam kategori sehat, rawan, atau berisiko tinggi terhadap kebangkrutan (Haryanto, 2024).

Net profit margin (NPM) merupakan rasio profitabilitas yang menggambarkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba bersih dari setiap rupiah penjualan setelah dikurangi seluruh beban operasional, bunga, dan pajak (Rahma & Rinaldi, 2024). Semakin tinggi NPM, semakin efisien perusahaan mengelola biaya terhadap pendapatannya.

Debt to assets ratio (DAR) merupakan rasio *leverage* yang mengukur sejauh mana total aset perusahaan dibiayai oleh utang dan mencerminkan tingkat ketergantungan pada sumber dana eksternal (Saidah & Sulistyo, 2024). Semakin tinggi DAR, semakin besar risiko keuangan perusahaan.

Quick ratio (QR) merupakan rasio likuiditas yang mengukur kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek menggunakan aset yang paling likuid tanpa mengandalkan persediaan (Wibawa & Cipta, 2024).

Kepemilikan institusional merupakan proporsi saham yang dimiliki oleh lembaga keuangan, seperti bank, perusahaan asuransi, dana pensiun, maupun institusi investasi lainnya (Zulkifli et al., 2022). Dalam penelitian ini, kepemilikan institusional diposisikan sebagai variabel moderasi yang memperkuat atau memperlemah pengaruh NPM, DAR, dan QR terhadap *financial distress*, karena kehadiran investor institusional diyakini meningkatkan efektivitas pengawasan terhadap manajemen (Ikram et al., 2024).



Gambar 1. Kerangka Pemikiran Teoritis.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Teknik analisis data yang digunakan adalah statistik deskriptif, uji asumsi klasik (normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas dan autokorelasi), uji regresi linier berganda, *Moderated Regression Analysis* (MRA), serta uji *Goodness of Fit* (uji t dan R^2).Bagian ini memuat rancangan penelitian meliputi disain penelitian, populasi/ sampel penelitian, teknik dan instrumen pengumpulan data, alat analisis data, dan model penelitian yang digunakan.

Populasi penelitian ini adalah seluruh perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di IDX periode 2021-2025, berjumlah 41 perusahaan. Teknik yang digunakan untuk pengambilan sampel adalah purposive sampling, dengan kriteria tertentu. Berdasarkan kriteria tersebut diperoleh 14 perusahaan sebagai sampel, sehingga jumlah data yang digunakan adalah 70, yaitu 14 perusahaan dikalikan periode pengamatan (2021-2025). Data diperoleh dari situs resmi IDX (www.idx.co.id) dan situs resmi masing-masing perusahaan sampel.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Statistik Deskriptif

Uji statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan dan membandingkan karakteristik utama dari kumpulan data, meliputi nilai minimum, maksimum, rata-rata (mean), dan standar deviasi.

Tabel 1. Uji Deskriptif Statistik.

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
NPM	70	-31.00	29.00	4.6571	13.95841
DAR	70	1.00	176.00	60.2286	43.40846

QR	70	1.00	383.00	99.8429	92.85467
KI	70	3167.00	9806.00	7711.3571	1902.22075
FD	70	-944.00	987.00	214.9143	438.84356
Valid N (listwise)	70				

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Standar deviasi yang jauh melampaui nilai rata-rata pada hampir seluruh variabel menunjukkan variasi yang tinggi antar perusahaan sampel. Nilai *financial distress* berkisar dari -944,00 hingga 987,00 dengan standar deviasi 438,84356, mengindikasikan heterogenitas kondisi keuangan yang tinggi di antara perusahaan subsektor transportasi dan logistik selama periode pengamatan.

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas Data

Tabel 2. Uji Normalitas.

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test					
		NPM	DAR	QR	FD
N		70	70	70	70
Normal Parameters	Mean	4.6571	60.2286	99.8429	214.9143
	Std. Deviation	13.958	43.408	92.854	438.8456
Most Extreme Differences	Absolute	.069	.138	.221	.127
	Positive	.048	.138	.221	.061
	Negative	-.069	-.086	-.144	-.127
Test Statistic		.069	.138	.221	.127
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200	.002	.000	.007
a. Test distribution is Normal.					
b. Calculated from data.					
c. Lilliefors Significance Correction.					

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Berdasarkan Tabel 2, data yang digunakan dalam penelitian ini dinyatakan berdistribusi normal, sehingga model regresi layak digunakan untuk pengujian hipotesis lebih lanjut.

Uji Multikolinearitas

Tabel 3. Uji Multikolinearitas.

No	Variabel Penelitian	Tolerance	VIF	Keterangan
1	NPM (X1)	0.715	1.398	Bebas multikolinearitas
2	DAR (X2)	0.547	1.829	Bebas multikolinearitas
3	QR (X3)	0.709	1.410	Bebas multikolinearitas

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Tabel 3 menunjukkan bahwa nilai VIF semua variabel bebas jauh di bawah angka 10 serta nilai Tolerance di atas 0,10, sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat multikolinearitas antar variabel bebas.

Uji Heteroskedastisitas

Tabel 4. Uji Heteroskedastisitas.

Coefficients						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	90.801	26.809		3.387	.001
	NPM	-.829	.742	-.156	-1.117	.268
	DAR	-.146	.273	-.086	-.537	.593
	QR	.197	.112	.246	1.756	.084
a. Dependent Variable: Absresid						

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Berdasarkan Tabel 4, seluruh variabel independen menunjukkan nilai signifikansi di atas 0,05 sehingga model regresi tidak mengandung gejala heteroskedastisitas.

Uji Autokorelasi

Tabel 5. Uji Autokorelasi.

Model Summary					
Model	R	*R Square*	Adjusted *R Square*	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.960	.921	.917	126.07991	1.749
a. Predictors: (Constant), Quick Ratio, Net Profit Margin, Debt to Asets Ratio					
b. Dependent Variable: *Financial distress*					

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Nilai *Durbin-Watson* sebesar 1,749 berada pada rentang yang dapat diterima, sehingga model regresi bebas dari gejala autokorelasi.

Uji Regresi Linear Berganda

Tabel 6. Hasil Uji Regresi Linear Berganda.

Coefficients						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	388.866	46.438		8.374	.000
	NPM	11.707	1.286	.372	9.107	.000
	DAR	-5.657	.473	-.560	-11.963	.000
	QR	1.124	.194	.238	5.792	.000
a. Dependent Variable: *Financial distress*						

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

$$Y = 388{,}866 + 11{,}707NPM - 5{,}657DAR + 1{,}124QR + e.$$

Uji *Moderated Regression Analysis* (MRA)

Tabel 7. Hasil Uji *Regression* Tahap 2 *Moderate* 1.

Coefficients						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	767.456	128.773		5.960	.000
	NPM	-33.853	14.571	-1.077	-2.323	.023
	KI	-.084	.016	-.364	-5.206	.000
	*Moderate*1	.007	.002	1.842	3.968	.000

a. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

$$Y = 767{,}456 - 33{,}853X_1 - 0{,}084X_4 + 0{,}007X_1X_4 + e.$$

Tabel 8. Hasil Uji *Regression* Tahap 2 *Moderate* 2.

Coefficients						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	374.010	158.270		2.363	.021
	DAR	-2.274	3.041	-.225	-.748	.457
	KI	.049	.020	.212	2.424	.018
	*Moderate*2	-.001	.000	-.763	-2.318	.024

a. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

$$Y = 374{,}010 - 2{,}274X_2 + 0{,}049X_4 - 0{,}001X_2X_4 + e.$$

Tabel 9. Hasil Uji *Regression* Tahap 2 *Moderate* 3.

Coefficients						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	835.133	255.530		3.268	.002
	QR	-2.362	1.080	-.500	-2.186	.032
	KI	-.130	.032	-.562	-4.037	.000
	*Moderate*3	.001	.000	1.110	5.452	.000

a. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

$$Y = 835{,}133 - 2{,}362X_3 - 0{,}130X_4 + 0{,}001X_3X_4 + e.$$

Uji *Goodness of Fit*

Uji Signifikan Parameter Individual (Uji t)

Tabel 10. Hasil Uji Signifikan Parameter Individual *Regression* Tahap 1.

Coefficients							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error				Tolerance	VIF

1	(Constant)	388.866	46.438		8.374	.000		
	NPM	11.707	1.286	.372	9.107	.000	.715	1.398
	DAR	-5.657	.473	-.560	-11.963	.000	.547	1.829
	QR	1.124	.194	.238	5.792	.000	.709	1.410

a. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Hipotesis pertama (H^1) — NPM memiliki nilai t hitung sebesar 9,107 > t tabel 1,66571 dan nilai signifikansi sebesar 0,000 < 0,05 (one tail) dengan arah koefisien positif. Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari NPM terhadap *financial distress* pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik, sehingga hipotesis pertama diterima.

Hipotesis kedua (H2) — DAR memiliki nilai t hitung sebesar -11,963 (nilai absolut 11,963 > t tabel 1,66571) dan nilai signifikansi sebesar 0,000 < 0,05 (one tail) dengan arah koefisien negatif. Terdapat pengaruh negatif dan signifikan dari DAR terhadap *financial distress* pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik, sehingga hipotesis kedua diterima.

Hipotesis ketiga (H3) — QR memiliki nilai t hitung sebesar 5,792 > t tabel 1,66571 dan nilai signifikansi sebesar 0,000 < 0,05 (one tail) dengan arah koefisien positif. Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari QR terhadap *financial distress* pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik, sehingga hipotesis ketiga diterima.

Tabel 11. Hasil Uji Signifikan Parameter Individual *Regression* Tahap 2 *Moderate* 1.

Coefficients

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	767.456	128.773		5.960	.000
	NPM	-33.853	14.571	-1.077	-2.323	.023
	KI	-.084	.016	-.364	-5.206	.000
	*Moderate*1	.007	.002	1.842	3.968	.000

a. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Hipotesis keempat (H4) — variabel *Moderate*1 memiliki t hitung 3,968 > 1,66571 dan signifikansi 0,000 < 0,05 dengan arah positif, menunjukkan kepemilikan institusional signifikan memperkuat pengaruh NPM terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis keempat (H4) diterima.

Tabel 12. Hasil Uji Signifikan Parameter Individual *Regression* Tahap 2 *Moderate* 2.

Coefficients						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	374.010	158.270		2.363	.021
	DAR	-2.274	3.041	-.225	-.748	.457
	KI	.049	.020	.212	2.424	.018
	*Moderate*2	-.001	.000	-.763	-2.318	.024
a. Dependent Variable: *Financial distress*						

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Hipotesis kelima (H5) — variabel *Moderate*2 memiliki t hitung -2,318 (nilai absolut 2,318 > 1,66571) dan signifikansi 0,024 < 0,05 dengan arah negatif, menunjukkan kepemilikan institusional signifikan memperlemah pengaruh DAR terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis kelima (H5) diterima.

Tabel 13. Hasil Uji Signifikan Parameter Individual *Regression* Tahap 2 *Moderate* 3.

Coefficients						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	835.133	255.530		3.268	.002
	QR	-2.362	1.080	-.500	-2.186	.032
	KI	-.130	.032	-.562	-4.037	.000
	*Moderate*3	.001	.000	1.110	5.452	.000
a. Dependent Variable: *Financial distress*						

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Hipotesis keenam (H6) — variabel *Moderate*3 memiliki t hitung 5,452 > 1,66571 dan signifikansi 0,000 < 0,05 dengan arah positif, menunjukkan kepemilikan institusional signifikan memperkuat pengaruh QR terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis keenam (H6) diterima.

Uji Koefisien Determinasi (R Square)

Tabel 14. Hasil Uji Koefisien Determinasi *Regression* Tahap 1.

Model Summary										
Model	R	*R Square*	Adjusted *R Square*	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.960	.921	.917	126.07991	.921	256.648	3	66	.000	1.749
a. Predictors: (Constant), Quick Ratio, Net Profit Margin, Debt to Asets Ratio										
b. Dependent Variable: *Financial distress*										

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Nilai *R Square* pada regresi tahap 1 sebesar 0,921, menunjukkan bahwa 92,1% variasi *financial distress* dapat dijelaskan oleh NPM, DAR, dan QR, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian, seperti ukuran perusahaan dan pertumbuhan penjualan.

Tabel 15. Hasil Uji Koefisien Determinasi *Regression* Tahap 2 *Moderate* 1.

Model Summary

Model	R	*R Square*	Adjusted *R Square*	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.835	.698	.684	246.67240	.698	50.796	3	66	.000	1.727

a. Predictors: (Constant), *Moderate*1, Kepemilikan Institusional, Net Profit Margin

b. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Nilai *R Square* pada regresi tahap 2 *Moderate*1 sebesar 0,698, menunjukkan bahwa 69,8% variasi *financial distress* dapat dijelaskan oleh NPM, kepemilikan institusional, dan interaksi keduanya.

Tabel 16. Hasil Uji Koefisien Determinasi *Regression* Tahap 2 *Moderate* 2.

Model Summary

Model	R	*R Square*	Adjusted *R Square*	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.897	.804	.796	198.44792	.804	90.475	3	66	.000	2.496

a. Predictors: (Constant), *Moderate*2, Kepemilikan Institusional, Debt to Asets Ratio

b. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Nilai *R Square* pada regresi tahap 2 *Moderate*2 sebesar 0,804, menunjukkan bahwa 80,4% variasi *financial distress* dapat dijelaskan oleh DAR, kepemilikan institusional, dan interaksi keduanya.

Tabel 17. Hasil Uji Koefisien Determinasi *Regression* Tahap 2 *Moderate* 3.

Model Summary

Model	R	*R Square*	Adjusted *R Square*	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.769	.592	.573	286.62612	.592	31.916	3	66	.000	2.449

a. Predictors: (Constant), *Moderate*3, Kepemilikan Institusional, Quick Ratio

b. Dependent Variable: *Financial distress*

Sumber: Data sekunder yang diolah, 2026.

Nilai *R Square* pada regresi tahap 2 *Moderate*3 sebesar 0,592, menunjukkan bahwa 59,2% variasi *financial distress* dapat dijelaskan oleh QR, kepemilikan institusional, dan interaksi keduanya.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress* pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI tahun 2021–2025, sehingga hipotesis pertama (H1) diterima. *Debt to Assets Ratio* (DAR) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis kedua (H2) diterima. *Quick Ratio* (QR) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis ketiga (H3) diterima. Kepemilikan institusional sebagai variabel moderasi memperkuat pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis keempat (H4) diterima, memperlemah pengaruh *Debt to Assets Ratio* (DAR) terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis kelima (H5) diterima, serta memperkuat pengaruh *Quick Ratio* (QR) terhadap *financial distress*, sehingga hipotesis keenam (H6) diterima.

Bagi perusahaan, disarankan untuk terus mengoptimalkan pendapatan sekaligus menjaga tingkat utang agar tetap stabil, serta memperhatikan likuiditas untuk memperkuat kondisi keuangan di mata investor. Bagi investor, indikator NPM, DAR, dan QR perlu dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan investasi karena terbukti memiliki keterkaitan signifikan dengan *financial distress* pada sektor transportasi dan logistik. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan memperluas cakupan variabel, misalnya ukuran perusahaan, kebijakan dividen, dan pertumbuhan penjualan, serta memperluas objek penelitian dan rentang waktu pengamatan agar hasil penelitian lebih komprehensif.

DAFTAR REFERENSI

Abdillah, K. R. (2025). Pengaruh leverage, profitabilitas, dan likuiditas dengan corporate governance sebagai variabel moderasi. Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi, 14.

Andayani, A. P., & Dewi, P. I. (2025). Pengaruh net profit margin dan ukuran perusahaan dalam memprediksi financial distress pada perusahaan transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2020–2024. Journal of Management and Business (JOMB), 7(3), 210–221. https://doi.org/10.31539/jomb.v7i3.15382

Ayem, S., & Sogen, A. H. A. (2024). Financial distress: Likuiditas, leverage, dan profitabilitas dengan ukuran perusahaan sebagai pemoderasi. Jurnal Kajian Pendidikan Ekonomi dan Ilmu Ekonomi, 9(1), 63–79.

Fandy, & Susilowati, D. (2021). Pengaruh profitabilitas, leverage, dan kepemilikan institusional terhadap financial distress pada perusahaan sektor agribisnis di BEI tahun 2017–2019. Jurnal Ketahanan Pangan, 5, 45–53.

Ghozali, I. (2021). Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 26 (10th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Harefa, S., & Simanjorang, F. (2023). Pengaruh kepemilikan institusional, komisaris independen, dan komite audit terhadap kondisi financial distress perusahaan. Jurnal Disrupsi Bisnis, 6(4), 406–412.

Haryanto. (2024). Analisis Altman Z-Score Modification dalam memprediksi financial distress perusahaan publik subsektor transportasi. Land Journal, 5. https://doi.org/10.47491/landjournal.v5i2.3364

Hilwa, Z. A., & Sari, S. P. (2025). Analisis rasio keuangan terhadap financial distress dengan metode Altman Z-Score. Religion Education Social Laa Roiba Journal, 7(12), 4370–4380. https://doi.org/10.47467/reslaj.v7i12.10218

Ikram, M. S., Gaffar, A. N., Abdi Imam, M., Syahrani, D., & Purniawan, D. (2024). Kepemilikan institusional dalam memoderasi praktik manajemen laba di Indonesia. 8(3).

Lawita, N. F., & Binangkit, I. D. (2022). Faktor-faktor yang mempengaruhi financial distress pada perusahaan transportasi di Indonesia dengan firm size sebagai variabel moderasi. Jurnal Akuntansi dan Ekonomika, 12(2), 247–256. https://doi.org/10.37859/jae.v12i2.3265

Maghfiroh, R. D., Hartono, U., & Haryono, N. A. (2022). The Indonesia Stock Exchange companies: The existence of institutional ownership as a moderating variable of the influence of financial ratio on financial distress. Journal of Business and Management Review, 3(8), 532–547. https://doi.org/10.47153/jbmr38.4242022

Nababan, D., & Hartikayanti, H. N. (2025). Pengaruh kepemilikan institusional, kepemilikan manajerial, dan ukuran perusahaan terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportation & logistic. Jurnal Ilmiah MEA, 9, 1557. https://doi.org/10.31955/mea.v9i1.5235

Rahma, M. N., & Rinaldi. (2024). Pengaruh WCTO, DAR, dan NPM terhadap financial distress pada perusahaan manufaktur sektor barang konsumen primer. Jurnal IKRAITH-Ekonomika.

Rojulmubin, F., & Sulistyani, T. (2024). Pengaruh current ratio, debt to assets ratio, dan return on assets terhadap kondisi financial distress di masa Covid-19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia 2018–2022. JORAPI: Journal of Research and Publication Innovation, 2(4), 3100–3113.

Rosid, A. (2022). Pengaruh likuiditas, leverage, profitabilitas, dan growth terhadap financial distress pada perusahaan sektor transportasi. Jurnal Ekonomi Bisnis. https://doi.org/10.33592/jeb.v28i1.2519

Saidah, H., & Sulistiyo, H. (2024). Analisis pengaruh rasio keuangan terhadap financial distress pada perusahaan transportasi yang terdaftar di BEI periode 2020–2023. Jurnal Ilmiah Akuntansi, 8(4), 370–379. https://doi.org/10.35145/bilancia.v8i4.4734

Wahyuni, N., Risal, Febriati, & Wulandari, R. (2025). Determinan financial distress pada perusahaan BUMN di Bursa Efek Indonesia. Riset Akuntansi dan Bisnis. https://doi.org/10.38204/jrak.v11i1.2238

Wibawa, N. K., & Cipta, W. (2024). Pengaruh ukuran perusahaan, likuiditas, dan profitabilitas terhadap financial distress pada perusahaan subsektor transportasi. Jurnal Manajemen dan Bisnis, 6. https://doi.org/10.23887/pjmb.v6i3.77278

Wijaya, J., & Suhendah, R. (2023). Pengaruh likuiditas, leverage, dan arus kas terhadap financial distress. Jurnal Ekonomi, 28(2), 177–196. https://doi.org/10.24912/je.v28i2.1468

Yuliani, K., & Anggaradana, N. (2021). Pengaruh net profit margin, return on asset, likuiditas terhadap financial distress. Akuntansi dan Bisnis.

Zulkifli, Khairiyah, D., & Yuniarti, N. Z. (2022). Pengaruh struktur kepemilikan terhadap pengungkapan corporate social responsibility pada perusahaan high profile di BEI. Jurnal Akuntansi Keuangan dan Teknologi Informasi Akuntansi, 3(1), 586–603. https://doi.org/10.36085/jakta.v3i1.3627